



COMUNE DI MONTESARCHIO

Provincia di Benevento

Oggetto: *Interventi di miglioramento della viabilità urbana.*

PROGETTO ESECUTIVO



Tavola

08

**CENSIMENTO E VALUTAZIONE
DELLE INTERFERENZE**

scala

Il Progettista

Arch. Rosa SCHIPANI

Il RUP

Geom. Cosimo MAZZONE

Data

Revisione

Aggiornamento

Protocollo

Sommario

PREMESSA	2
1. ELENCO DELLE POSSIBILI INTERFERENZE	3
2. RISOLUZIONE DELLE CRITICITÀ.....	5
2.1 SOLUZIONI TECNICHE PER GLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI DELLE SEZIONI DI SCAVO IN RELAZIONE ALLA PUBBLICA E PRIVATA INCOLUMITÀ	6
2.2 PRESENZA DI ALTRI CANTIERI PUBBLICI E PRIVATI	7
2.3 INTERFERENZA CON I SOTTOSERVIZI	7

RELAZIONE SULLE INTERFERENZE

PREMESSA

La presente relazione specialistica ha per oggetto il censimento e la descrizione delle possibili interferenze rilevate in fase di progettazione.

Nel complesso il presente intervento prevede: 1) il rifacimento del manto stradale della variante comunale (Nuovo Asse di Circonvallazione BN-NA) dall'incrocio con via Napoli (S.S. 7 Appia) fino all'incrocio con via Ignazio Silone; 2) il rifacimento dei marciapiedi posti sul lato sinistro della variante comunale (Nuovo Asse di Circonvallazione BN-NA) nel verso di percorrenza Napoli-Benevento dall'incrocio con via Napoli (S.S. 7 Appia) fino all'incrocio con la via provinciale per Cervinara; 3) la realizzazione della rete idrica di allaccio a quella esistente relativamente al primo tratto della strada lavari, dall'incrocio con la variante comunale per una lunghezza di circa 204 m; 4) la realizzazione di una nuova rotatoria in corrispondenza dell'incrocio tra la S.S. 7 Appia (via Napoli) e il Nuovo Asse di Circonvallazione BN-NA; 5) la realizzazione di una nuova rotatoria in corrispondenza dell'incrocio tra la S.S. 7 Appia (via Napoli), via Ponteligno e via Sottotenente Angelo Dominici, all'altezza della casa cantoniera; 6) l'adeguamento della rotatoria esistente posta all'intersezione tra il Nuovo Asse di Circonvallazione BN-NA e la strada provinciale per Cervinara; 7) l'adeguamento della rotatoria esistente posta all'intersezione tra il Nuovo Asse di Circonvallazione BN-NA e la strada provinciale per San Martino V.C.; 8) la realizzazione di una pista ciclabile, ad unico verso di percorrenza, sul lato destro della variante comunale (Nuovo Asse di Circonvallazione BN-NA) nel verso di percorrenza Napoli-Benevento dall'incrocio con via Napoli (S.S. 7 Appia) fino all'incrocio con la via Capitorre; insieme alla pista ciclabile saranno realizzati due itinerari ciclopeditoni, il primo itinerario si sviluppa, a partire dalla variante comunale, lungo due strade vicinali, via lavari e via lavari 1, fino al limite del territorio comunale, l'anello dell'itinerario ciclopeditono si completerà ad anello con la viabilità del limitrofo territorio del comune di Cervinara; il secondo itinerario si sviluppa, a partire dalla variante comunale, lungo tre vie vicinali, via Capitorre, strada vicinale Pezzano, via Ippolito Nievo, fino all'incrocio con la via provinciale per San Martino Valle Caudina; 9) adeguamento della sede viaria esistente con interventi di ripristino a tratti del manto stradale della S.S. 7 Appia relativamente al tratto che va dalla rotatoria con via Costantino Grillo alla intersezione con via Badia; 10) realizzazione dei marciapiedi posti sul lato destro di via Fratelli D'Ambrosio nel verso di percorrenza verso l'incrocio con la variante

comunale; l'intervento prevede anche la realizzazione di una micro rotatoria in corrispondenza dell'incrocio tra via Fratelli D'Ambrosio e via Ponteligno, nonché la sistemazione di via Carlo Pisacane.

Avviata la continuità di flussi e percorrenze, l'intervento previsto concretizzerà l'obiettivo di razionalizzare la viabilità urbana migliorandone gli standard di sicurezza e la fruibilità, oltre che attuare una serie di interventi manutentivi ormai improcrastinabili.

1. ELENCO DELLE POSSIBILI INTERFERENZE

Gli interventi di miglioramento della viabilità urbana, consentiranno il ripristino delle condizioni di sicurezza in alcuni tratti, in particolare:

- 1) variante comunale (Nuovo Asse di Circonvallazione BN-NA)
- 2) S.S. Appia n.7 (denominata a secondo del tratto via Napoli, via Giovanni Amendola e via Benevento)
- 3) via lavari dove sarà realizzato un breve tratto di acquedotto ed una pista ciclopedonale
- 4) via lavari 1 dove sarà realizzata una pista ciclopedonale
- 5) la nuova rotatoria in corrispondenza dell'incrocio tra la S.S. 7 Appia (via Napoli) e il Nuovo Asse di Circonvallazione BN-NA
- 6) la nuova rotatoria in corrispondenza dell'incrocio tra la S.S. 7 Appia (via Napoli), via Ponteligno e via Sottotenente Angelo Dominici
- 7) la nuova rotatoria esistente posta all'intersezione tra il Nuovo Asse di Circonvallazione BN-NA e la strada provinciale per Cervinara
- 8) adeguamento rotatoria esistente posta all'intersezione tra il Nuovo Asse di Circonvallazione BN-NA e la strada provinciale per San Martino V.C.
- 9) via Fratelli D'Ambrosio con micro rotatoria all'incrocio con via Ponteligno
- 10) via Carlo Pisacane
- 11) via Capitorre dove sarà realizzata una pista ciclopedonale
- 12) via Ippolito Nievo dove sarà realizzata una pista ciclopedonale

In relazione al mantenimento delle migliori condizioni di sicurezza durante la fase di cantierizzazione, si è scelto di suddividere in due categorie la viabilità oggetto di intervento:

- Viabilità con sezione disponibile > 5.60 m e rotatorie, per le quali si prevede un blocco cantiere che consente il senso unico alternato lungo la porzione di carreggiata libera;

- Viabilità con sezione disponibile ristretta, che richiede la chiusura, se pur temporanea dell'intero tratto.

Via Variante Comunale (Nuovo Asse di Circonvallazione BN-NA), via S.S. Appia n.7 (denominata a secondo del tratto via Napoli, via Giovanni Amendola e via Benevento), via Fratelli D'Ambrosio e in corrispondenza delle rotatorie da realizzare e di quelle da adeguare, i lavori verranno svolti chiudendo una delle due carreggiate alternativamente e garantendo il provvisorio doppio senso di marcia nella carreggiata aperta.

Per garantire un più agevole e rapido svolgimento delle lavorazioni, di comune accordo con il Responsabile Unico del Procedimento e con al a Collaborazione dell'Ufficio tecnico Comunale e del Comando di Polizia Locale dei Montesarchio, di volta in volta si procederà ad apporre apposita segnaletica verticale indicante le direzioni da seguire a seguito dell'interruzione dei singoli tratti stradali.

Nel caso di carreggiate con larghezza maggiore di 5.60 m e con possibilità di lavorazione al margine della stessa, sarà garantito il passaggio sulla corsia di marcia libera, lasciando al restante parte all'occupazione del cantiere ed istituendo un senso unico alternato per la viabilità ordinaria. Tale situazione sarà regolata dal funzionamento di n.2 semafori posti ad inizio e fine cantiere, ed opportunamente supportata dalla presenza di n. 2 operatori movieri, per particolari strade ad alta densità di traffico (per es. Variante Comunale e S.S. Appia n.7).

Quando la sezione stradale è talmente ristretta da non consentire il passaggio a senso unico alternato, si procederà in vece con la temporanea chiusura totale del tratto.

Ogni attività di chiusura o parzializzazione del flusso veicolare lungo le strade interessate dai lavori, sarà comunicata per approvazione all'Amministrazione Comunale e al Comando della Polizia Locale.

La separazione delle aree di cantiere sarà garantita con recinzioni in grigliato e rete di protezione, mentre per la delimitazione delle corsie di marcia saranno utilizzati birilli, segnali rifrangenti e semafori mobili. La velocità massima consentita nelle zone prossime al cantiere è di 10 km/h, opportunamente segnalato prima dell'inizio del cantiere.

2. RISOLUZIONE DELLE CRITICITÀ

Le aree oggetto delle lavorazioni hanno livelli di rischio interferenza molto variabili tra di loro in virtù della tipologia di strada e del traffico di percorrenza. Particolarmente sensibili, da questo punto di vista, sono le strade di attraversamento della città. Per rendere più agevole e sicuro il lavoro delle maestranze infatti, si cercherà di dirottare l'apposito traffico veicolare sulle strade parallele, in modo da non determinare congestionamenti.

In particolare si adotteranno i seguenti accorgimenti:

- nelle strade a carreggiata con sezione ridotta, principalmente le strade di penetrazione urbana, utilizzo di macchinari di piccole dimensioni in grado di effettuare le lavorazioni in spazi limitati ed allo stesso tempo evitare le interferenze con i veicoli circolanti. Al tempo stesso verranno ridotti al minimo gli accumuli temporanei sia di materiale di risulta che di materiale da utilizzare nelle viabilità più piccole;

- scelta della sequenza temporale dei cantieri, in modo tale da minimizzare gli effetti (evitando di realizzare due strade entrambe caratterizzate da flussi cospicui, o due viabilità limitrofe)

- per le strade a doppia carreggiata completamento completo prima di una carreggiata e poi dell'altra;

- completamento delle lavorazioni per tratti di lunghezza limitata per le strade strategiche ad unica carreggiata ed a doppio senso di marcia.

Tutte le operazioni di scavo/posa in opera/ripristino verranno eseguite in modo tale che al termine di ogni giornata lavorativa risultino limitati gli scavi aperti nell'area oggetto di intervento allo scopo di rendere minimi i rischi anche in fase di non attività del cantiere.

Per mitigare gli impatti e i disagi sul personale presente negli uffici dovuti alla emissione di polveri, rumori e vibrazioni durante le lavorazioni si consiglia l'attuazione dei seguenti accorgimenti.

Per quanto riguarda le polveri ed altre micro particelle l'impiego dei sistemi di mitigazione e accorgimenti tecnici in fase di cantiere, a parte l'utilizzo di macchinari omologati e rispondenti alle normative vigenti, consistenti in:

- bagnatura degli eventuali accumuli temporanei di materiale inerte;

- utilizzo di camion dotati di cassoni chiusi o coperti con teloni, per il trasporto dei materiali di scavo e per quelli provenienti da cava;

- sospensione dei lavori di trasporto e posa in opera dei materiali polverulenti, durante giorni con venti forti e spiranti verso il complesso principale uffici.

Per mitigare la diffusione di rumori si consiglia l'utilizzo dei seguenti accorgimenti:

- l'utilizzo di attrezzature e mezzi a basso livello di rumore durante la condizione di funzionamento in quanto di recente costruzione e in ottimo stato di manutenzione.

Per mitigare la diffusione delle vibrazioni, invece, oltre all'utilizzo di macchinari omologati alle norme vigenti e dotati di silenziatori, verranno utilizzati i seguenti accorgimenti:

- l'utilizzo di attrezzature e mezzi di recente costruzione e in ottimo stato di manutenzione a basso livello di vibrazioni forniti di dispositivi omologati.

Prima dell'effettivo inizio dei lavori, verrà elaborata una tavola per l'organizzazione del cantiere e per la regimazione della viabilità interna/esterna durante l'esecuzione dei lavori in appalto.

Questo ha il fine di coordinare la mobilità dei veicoli aventi come origine o destinazione il cantiere al fine di gestire le interferenze e ridurre i disagi alla mobilità interna degli utenti. Il piano del traffico verrà sviluppato al momento dei lavori dall'impresa operante con la collaborazione degli uffici preposti.

2.1 SOLUZIONI TECNICHE PER GLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI DELLE SEZIONI DI SCAVO IN RELAZIONE ALLA PUBBLICA E PRIVATA INCOLUMITÀ'

Nel corso dei lavori di scavo si potranno verificare situazioni tali da creare interferenze con l'accesso alle aree pubbliche e private. In tali circostanze verranno predisposte opportune passerelle di accesso con lastre di acciaio di idoneo spessore e adeguata larghezza in modo da consentire l'accessibilità anche per i diversamente abili, nonché verranno predisposte delle specifiche recinzioni di delimitazione delle aree di cantiere opportunamente sistemate.

Ai margini delle passerelle saranno inoltre realizzati dei corrimani con funzione di parapetto per consentire una transitabilità in condizioni di sicurezza in presenza di scavi.

2.2 PRESENZA DI ALTRI CANTIERI PUBBLICI E PRIVATI

Poiché l'intervento interessa una gran parte di strade urbane, è possibile riscontrare la presenza di cantieri. Ad oggi, si rileva già l'esistenza di alcuni cantieri privati avviati recentemente lungo le strade interessate dai lavori. Questi risultano già delimitati da apposite recinzioni.

Va sottolineato che essendo cantieri edili la situazione sarà suscettibile anche di importanti variazioni nel corso della realizzazione delle attività di urbanizzazione (apertura di nuovi cantieri, chiusura di altri attualmente in corso).

A tale proposito si procederà attivando due modalità esecutive:

- verranno eseguite in via prioritaria le attività lavorative sulle aree disponibili.
- dove sono attivi altri cantieri verrà svolto il necessario coordinamento con le altre imprese operative.

2.3 INTERFERENZA CON I SOTTOSERVIZI

In base al tipo di opere da realizzare, le uniche reti di distribuzione privata intercettabili nella zona di intervento sono:

- Interferenze con linee elettriche interrato;
- Interferenze con condotte fognarie (legate all'impianto esistente da smantellare);
- Interferenze con pozzetti e/o cunicoli dismessi.

Allo scopo di minimizzare i rischi legati alla sicurezza dei lavoratori operanti si consiglia l'indagine preventiva con strumenti di intercettazione e di individuazione condotte interrate (georadar o cerca tubi, ecc.), nonché la disattivazione delle linee di erogazione dei diversi servizi dirette al presente impianto di trattamento.

Tali accorgimenti sono indispensabili ai fini della minimizzazione dei rischi e degli imprevisti legati alla intercettazione dei sotto servizi (in questo caso privati) presenti nell'area oggetto di intervento.

Tutto questo non esime dall'attuare tutte le dovute precauzioni e di dovuti accorgimenti nel pieno rispetto delle norme in materia di sicurezza.

Si ritiene indispensabile eseguire una campagna di verifica anche attraverso georadar per minimizzare il rischio di ritrovamenti sotto il piano campagna. Tuttavia, dovendo

necessariamente procedere alla caratterizzazione del sito poiché l'area ricade in zona SIN
è possibile demandare tale verifica al progetto di caratterizzazione.

Il Tecnico
