

# PROGETTO DEFINITIVO - 1^ VARIANTE

## oggetto

Lavori di messa in sicurezza della S.S. 13 "Pontebbana" mediante la realizzazione di una rotatoria all'incrocio con via Barriera e di una controstrada di accesso alle proprietà commerciali lato nord, la ricalibratura di via Barriera e la realizzazione di una rotatoria lungo via dei Colli

## località

Susegana (TV)

## committente

FRATELLI LANDO S.P.A.

via degli Scrovegni, 1  
31131 Padova (PD)

## progettazione



mob-up s.r.l. - via Ferrovia, 28  
31020 San Fior - TV - Italia  
tel +39 0438 1710039  
www.mob-up.it

## direttore tecnico

pian. Marco Carretta

## progettista

ing. Marcello Favalessa

## collaboratori

ing. Davide Fasan

ing. Alice Lunardi

## elaborato

DOCUMENTI

# AGGIORNAMENTO PRIME INDICAZIONI DELLA SICUREZZA

# A10

## file

M19019001\_A10\_0.docx

## commessa

MB2019020

rev	data	descrizione	redatto	verificato
00	06.12.2019	Prima emissione	DF	MF



## INDICE

<b>1. Premessa .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Descrizione sommaria dei lavori .....</b>	<b>4</b>
<b>3. Indicazioni e prescrizioni di sicurezza preliminari .....</b>	<b>5</b>
<b>4. Valutazione del rischio ed azioni di diminuzione/riduzione dello stesso .....</b>	<b>6</b>
4.1 Rischi prevalenti .....	6
<b>5. Riferimenti normativi .....</b>	<b>7</b>
<b>6. Stima degli oneri inerenti la sicurezza.....</b>	<b>7</b>
<b>7. Pianificazione e programmazione delle lavorazioni.....</b>	<b>7</b>



## AGGIORNAMENTO DEL DOCUMENTO CONTENENTE LE PRIME INDICAZIONI E DISPOSIZIONI PER LA STESURA DEI PIANI DI SICUREZZA

(redatto ai sensi del D.Lgs 81/2008 e s.m.i)

<b>Natura dell'opera:</b>	<b>Lavori stradali</b>
<b>Importo presunto dei lavori:</b>	€ 1.210.000,00
<b>Ubicazione cantieri:</b>	Tratto di SS 13 strada "Pontebbana" tra via Barriera e via Caduti sul lavoro
<b>Coordinatore per la Progettazione:</b>	dott. Stefano Donadello
<b>Coordinatore per l'Esecuzione:</b>	dott. Stefano Donadello
<b>Impresa Appaltatrice:</b>	da definire

### 1. PREMESSA

Il presente documento definisce le linee guida del Piano di Sicurezza e coordinamento nell'ambito della redazione del progetto definitivo inerente le modifiche infrastrutturali lungo la SS 13 "Pontebbana" nel tratto compreso tra il km. 44+400 ed il km. 45+400 e ricadente all'interno del centro abitato, il nuovo assetto di via Barriera e la nuova intersezione tra via Barriera e via dei Colli.

Oltre a tali modifiche, per migliorare l'accesso alle attività commerciali poste a nord della SS 13, si è prevista una controstrada, separata dalla principale attraverso separazione.

Il progetto prevede inoltre l'inserimento lungo tutto il tratto interessato di una pista ciclopedonale, posta sempre lungo il lato nord e la realizzazione di attraversamenti pedonali per agevolare e rendere sicuri gli spostamenti dei pedoni tra le attività commerciali a nord e a sud della strada "Pontebbana".

In particolare, di seguito vengono raccolte le prime indicazioni di massima per poter redigere il piano di sicurezza e coordinamento dei lavori in oggetto e per poter dare in via estimativa una valutazione degli oneri di sicurezza.

Il piano di sicurezza e coordinamento dovrà essere redatto in conformità a quanto previsto dall'art. 100 del D. Lgs. 81/08 e quindi dall'Allegato XV; il fascicolo dell'opera secondo l'Allegato XVI allo stesso Decreto.

Nel seguito viene quindi fornita un'analisi preliminare del rischio mediante l'evidenziazione dei rischi specifici per ogni singola lavorazione, prescrizioni e schede relative al corretto utilizzo di attrezzature e mezzi d'opera al fine di garantire il rispetto delle norme per la prevenzione infortuni e la tutela della salute dei lavoratori.

I contenuti del presente documento dovranno essere ampliati ed integrati nell'ambito della redazione del progetto esecutivo in ottemperanza a quanto previsto negli artt. 35 e 41 del D.P.R. 554/99.

Tutti i soggetti interessati dal lavoro, maestranze e figure responsabili, dovranno essere resi edotti sui rischi specifici e sulle misure di sicurezza previste.

Il Piano di Sicurezza che sarà sviluppato in seguito prenderà in considerazione ed approfondirà la salvaguardia dell'incolumità delle maestranze addette ai lavori.

## 2. DESCRIZIONE SOMMARIA DEI LAVORI

La rotatoria (Asse A) ha un diametro esterno misurato in corrispondenza della segnaletica di 48 m e la corona giratoria per ingressi a più corsie è di 9 m.

Viste le dimensioni del raggio tali rotatorie sono denominate convenzionali e sono caratterizzate da banchina sormontabile dell'isola centrale con smolleri in porfido in analogia con quanto già realizzato in prossimità dell'intervento.

I bracci in ingresso hanno larghezza di 6 m nel caso di due corsie e di 3,50 m per quelli ad unica corsia; mentre i bracci di uscita hanno larghezza di 4,50 m.

Si sono realizzate banchine in sinistra di 0,75 m e quelle in destra, in corrispondenza delle isole spartitraffico di 0,50 m mentre quella in corrispondenza dell'isola centrale di 1,75 m.

I raggi di ingresso ed uscita hanno dimensioni tali da rendere agevoli le diverse manovre tenendo conto anche del transito dei mezzi pesanti.

In corrispondenza delle attività commerciali a nord della SS 13 si è realizzata una controstrada di larghezza 4,50 m aventi banchine di 0,50 m distanziata dalla strada principale da una separazione di larghezza pari a 1,00 m.

Lungo tutto l'intervento sulla S.S. 13 è prevista la realizzazione di una pista ciclo-pedonale della larghezza di 2,50 m in continuità con quanto già realizzato.

Su tale tratta di strada si trovano, una per senso di marcia, due fermate dell'autobus poste in carreggiata.

Il progetto prevede la realizzazione di un golfo di fermata per mettere in sicurezza la salita e discesa dei passeggeri e non contrastare la fluidità del traffico lungo la nuova controstrada.

Trovandosi in ambito urbano non si ricade all'interno delle dimensioni minime imposte dal Codice della Strada e dal suo Regolamento relativo alla lunghezza dei vari tratti che contraddistinguono le fermate in ambito extraurbano, ma il dimensionamento è comunque conforme a quanto stabilito ed è idoneo alla tipologia di mezzi che transitano su tale strada. In particolare, il tratto di fermata ha una lunghezza di 20 m e i due tratti di accesso ed uscita sono pari a 12 m, la larghezza della corsia riservata alla fermata è di 3,50 m.

Per l'attesa dei pedoni si sono ricavate delle apposite piazzole dotate di pensilina.

Inoltre, a valle della fermata posta a sud esistente, direzione Conegliano, si è posto un attraversamento opportunamente segnalato con rallentatori ottici e portale luminoso.

Via Barriera (Asse B.3) verrà ricalibrata, mantenendo la sezione esistente nel primo tratto e disassata verso nord secondo tratto. Tale disassamento permetterà la realizzazione di una nuova intersezione lungo via dei

Colli (Asse B). A metà dello sviluppo di via Barriera verrà realizzata la nuova strada di accesso al lotto oggetto al piano urbanistico "Iperlando" (Asse C).

L'asse B.3, via Barriera, avrà larghezza complessiva di 8,00 m con due corsi e di 3,50 m e banchine di 0,50 m. Lungo il lato nord verrà realizzato un nuovo marciapiede della larghezza di 1,50 m con finitura in calcestruzzo che termina in corrispondenza dell'asse C e si ricongiunge con la nuova pista ciclo-pedonale che verrà realizzata sullo stesso lato e più a nord. Tale pista avrà larghezza pari a 2,50 m in analogia con quella prevista lungo la S.S. 13 e quella esistente lungo via dei Colli. A separare la nuova pista ciclo-pedonale dalla viabilità motorizzata ci sarà un'area a verde di larghezza variabile.

La nuova intersezione a rotonda tra via Barriera e via dei Colli prevista in progetto (Asse B) avrà diametro alla segnaletica esterna pari a 29 m. Tale nuova rotonda dovrà essere realizzata con caratteristiche simili a quella già presente in via dei Colli: sarà provvista di anello parzialmente sormontabile in conglomerato cementizio armato con pendenza pari al 4%. La separazione con la pista ciclo-pedonale verrà realizzata con dei mini-New Jersey in calcestruzzo di altezza pari a 50 cm e larghezza pari a 57 cm.

Oltre ai lavori infrastrutturali sopra descritti l'intervento prevede che vengano sistemate condotte, caditoie e nuovi pozzetti per garantire l'adeguato smaltimento delle acque meteoriche.

### **3. INDICAZIONI E PRESCRIZIONI DI SICUREZZA PRELIMINARI**

Il cantiere non dovrà in alcun modo bloccare la viabilità pubblica ed eventuali lavorazioni da eseguirsi che interessano la sede della SS13 dovranno essere adeguatamente segnalate e adottati i necessari provvedimenti per la regolazione del traffico.

L'area di cantiere sarà delimitata da una recinzione all'interno della quale dovranno essere allestite le baracche destinate ai vari servizi igienico-assistenziali per maestranze nonché le aree di deposito dei materiali.

Tutti i materiali di scavo, di risulta o di imballaggio dovranno essere confinati e trasportati nelle apposite discariche non appena possibile.

L'ordine delle fasi lavorative riguarderà essenzialmente gli scavi e rimozione del materiale di scavo, demolizioni e rimozioni di materiali di risulta opere esistenti, la realizzazione delle opere murarie, la posa degli impianti elettrici e delle tubazioni di raccolta acque, realizzazione pavimentazione pista ciclabile, aree verdi e recinzione, per poi concludere con le asfaltature e successiva segnaletica. Tali fasi si ripeteranno per ogni singola area/zona di lavoro.

Per gli scavi e movimentazione terreno, saranno utilizzati scavatori omologati e camion per il trasporto del terreno, Per il trasporto ed il sollevamento dei materiali e delle forniture nonché per le lavorazioni sarà utilizzata una gru a braccio omologata.

I lavori nell'area potranno iniziare solo dopo aver montato la recinzione che delimita l'area di cantiere e dopo aver affisso tutta la cartellonistica di cantiere.

Va posta attenzione se nell'area oggetto di intervento ci siano linee elettriche aeree, in tal caso si dovrà procedere alla rimozione o protezione da parte di personale dell'ente gestore.

Considerato l'ambito in cui si svolgono le lavorazioni, particolare attenzione dovrà essere posta al transito dei veicoli nella vicina strada.

Tutta la segnaletica orizzontale e verticale di cantiere dovrà essere coerente con gli schemi tipo previsti dal Regolamento Attuativo del Codice della Strada ad oggi vigente.

#### **4. VALUTAZIONE DEL RISCHIO ED AZIONI DI DIMINUZIONE/RIDUZIONE DELLO STESSO**

Nel Piano di Sicurezza e Coordinamento verranno analizzati i rischi che procederanno le lavorazioni previste per la realizzazione dei lavori in oggetto.

L'organizzazione e le modalità operative saranno alla base della valutazione del Piano di Sicurezza.

A seguito dell'individuazione delle varie fasi lavorative, saranno evidenziati i rischi prevedibili e, quindi, le misure di prevenzione da adottare per il mantenimento delle condizioni di sicurezza in cantiere.

L'obiettivo della valutazione dei rischi è di consentire al datore di lavoro di prendere tutti i provvedimenti necessari per salvaguardare la sicurezza dei lavoratori, sulla base dell'individuazione dei possibili rischi.

Le indicazioni qui riportate non vogliono analizzare o riguardare le problematiche inerenti le diverse fasi lavorative che dovranno essere oggetto del piano di sicurezza e coordinamento e dei relativi POS, ma vogliono solo sottolineare alcune criticità che dovranno essere valutate durante la progettazione del cantiere.

Pertanto, in linea di massima si individuano di seguito una serie di rischi potenziali che potranno essere analizzati in dettaglio nel Piano di sicurezza.

##### **4.1 Rischi prevalenti**

Rischi prevalenti nella fase di demolizione sono la movimentazione dei materiali scavo soprattutto delle demolizioni dei manufatti in cls e la presenza di polveri e materiali dannosi per la salute. La dotazione dei DPI delle maestranze dovrà essere adeguata alle lavorazioni in atto.

Nella fase di realizzazione di posa delle condotte di smaltimento delle acque meteoriche sarà sicuramente da valutare il rischio di caduta entro lo scavo e la caduta di materiale dall'alto. Le lavorazioni dovranno essere eseguite con l'ausilio di idonei DPI.

Le fasi di realizzazione degli impianti elettrici avranno come rischi prevalenti l'elettrocuzione che sarà valutata per essere eseguita con l'ausilio di DPI opportuni.

Particolare attenzione dovrà essere posta alla segnalazione del cantiere ad alla regolamentazione del traffico che potrà avvenire con movieri o impianto semaforico mobile.



## 5. RIFERIMENTI NORMATIVI

Gli strumenti normativi da tenere in considerazione sono: leggi dello Stato in materia di prevenzione degli infortuni ed igiene del lavoro e in materia di dispositivi di protezione individuale.

D. Lgs. 81/08. Testo unico sulla sicurezza -D.Lgs. 4 dicembre 1992, n. 475 - Attuazione della direttiva 89/686/CEE del Consiglio del 21 dicembre 1989, in materia di ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai dispositivi di protezione individuale.

Norme tecniche nazionali (UNI) ed europee (EN). 11

Codice della strada vigente e relativo Regolamento Attuativo.

## 6. STIMA DEGLI ONERI INERENTI LA SICUREZZA

I costi della sicurezza che saranno riportati nella Stima relativa, saranno identificati da tutto quanto previsto nel Piano di Sicurezza e Coordinamento ed in particolare: apprestamenti, servizi e procedure necessari per la sicurezza del cantiere, incluse le misure preventive e protettive per lavorazioni interferenti; impianti di cantiere; attrezzature, infrastrutture, mezzi e servizi di protezione collettiva; coordinamento delle attività nel cantiere; coordinamento degli apprestamenti di uso comune; eventuali interventi finalizzati alla sicurezza e richiesti per lo sfasamento spaziale o temporale delle lavorazioni interferenti; procedure contenute nel PSC e previste per specifici motivi di sicurezza.

## 7. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE LAVORAZIONI

- Diagramma di Gantt -

Il Piano di Sicurezza e Coordinamento dovrà contenere il cronoprogramma al fine di definire ciascuna fase di lavoro, comprese le fasi di allestimento e smontaggio di tutte le misure atte a provvedere alla messa in sicurezza del cantiere. Ogni fase così definita sarà caratterizzata da un arco temporale. Per la redazione del Diagramma di Gantt saranno verificate le contemporaneità tra le fasi per individuare le necessarie azioni di coordinamento, tenendo anche presente la possibilità che alcune fasi di lavoro possano essere svolte da imprese diverse.