



DIREZIONE MOBILITA' INFRASTRUTTURE
E TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

**SRT 70 DELLA CONSUMA
MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA
TRA LE PROGRESSIVE
KM 10+200 E KM 10+600
NEL COMUNE DI PELAGO**



PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

PRIME INDICAZIONI SULLA SICUREZZA

**TAVOLA N°
SPE_**

Riferimenti amministrativi

PRATICA N.

SCALA:

R.U.P.: Ing. Antonio De Crescenzo

Data revisione elaborato:
Aprile 2024

**PROGETTISTA E COORDINATORE
DELLA SICUREZZA IN FASE DI
PROGETTAZIONE:**
Ing. Mario Daneri DA.SA.

COLLABORATORI:

Arch. Mario Palmieri
Geom. Francesco Senatori

RILIEVO TOPOGRAFICO:



GEOLOGO:



SETTORE VIABILITA' REGIONALE AMBITI FIRENZE - PRATO - PISTOIA

Oggetto: Progetto di fattibilità tecnica ed economica per il miglioramento della sicurezza del tratto della SR70 della Consuma tra le progressive Km 10+200 e Km 10+600

1. PREMESSA

I lavori oggetto del presente progetto di fattibilità tecnica ed economica rientrano nel campo di applicazione del D. Lgs. num. 81 del 9 aprile 2008 e ss.mm.ii. in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro.

Il progetto si attuerà con un cantiere in cui è prevista la presenza di più imprese, anche non contemporanee, ex art. 90 del d. lgs. 81/2008. Pertanto il committente e/o il Responsabile del Procedimento, contestualmente all'affidamento dell'incarico di progettazione, ha designato quale coordinatore della sicurezza in fase di progettazione dei lavori il sottoscritto dott. ing. Mario Daneri.

Si renderà necessaria la redazione del Piano di Sicurezza e di Coordinamento.

2. IDENTIFICAZIONE E DESCRIZIONE DELL'OPERA

2.1. localizzazione del cantiere e descrizione del contesto

L'area di intervento nella quale si inserisce il cantiere è compresa tra il Km 10+200 e il km 10+600 della SR70 della Consuma, rappresentativo di una serie di curve e condizioni critiche di visibilità in entrambi i sensi di marcia per la presenza di alte scarpate e vegetazione ad alto fusto che rende difficoltoso anche lo scambio tra autoarticolati provenienti dalle direzioni opposte.

La SR 70 della Consuma, denominata Strada Regionale, è assimilabile per la normativa vigente, DM 5/11/2001 ad una categoria F – strade locali extraurbane-, di dimensioni inferiori a quelle prescritte.

Si individua una prima curva, al Km 10+200, costituita da una carreggiata di larghezza pari a circa 7,40 mt, comprendente le banchine circondata da entrambi i lati da vegetazione.

Ad essa seguono due ulteriori curve a raggio molto ampio, attorniate sia a monte che a valle da tratti di guard rail, fino a raggiungere il Km 10+600 dove si individua l'ultima curva da trattare.

Tale tratto, la cui larghezza compresa di banchine risulta essere pari a circa 6,50 mt, viene sorretto sul lato di valle da un muro di controripa di altezza variabile in pietrame sulla cui sommità è ancorato il guard-rail.

La segnaletica nell'intero tratto è presente e ben posizionata.

La carreggiata descritta, nella sua interezza, viene inoltre attraversata in più punti da un piccolo fosso senza nome identificato dalla sigla MV33322 sul reticolo idrografico relativo alla L.R. 79/2012, aggiornato con DGRT 1061/2023.

Per il passaggio di tale corso d'acqua sono presenti tre attraversamenti di diversa forma e dimensione individuabili sulla curva al km 10+600 per i quali sono previste modifiche.

2.2. descrizione sintetica dell'opera

L'intervento previsto consiste nella sua maggiore consistenza nella realizzazione di un nuovo tracciato al fine di migliorare lo scambio di autoarticolati provenienti da direzioni opposte e garantire una migliore visibilità stradale, nell'adeguamento del corso d'acqua siglato MV33322 ed a tutte le minori opere di sistemazione importanti per la funzionalità dell'opera.

Le principali tipologie delle lavorazioni si individuano pertanto secondo il seguente elenco:

- ✓ preparazione del cantiere e degli apprestamenti necessari;
- ✓ aumento del raggio di curvatura al km 10+200 con allargamento funzionale della carreggiata e costruzione di muro di controripa in cemento armato per uno sviluppo pari a circa 50 m;
- ✓ realizzazione di muro di controripa in cemento armato al km 10+300 per uno sviluppo pari a circa 63 m;
- ✓ allargamento funzionale della carreggiata al km 10+600 con contestuale costruzione di muro di sottoscarpa in cemento armato per uno sviluppo di circa 110 m;

- ✓ demolizione di muro esistenti in pietrame e rimozione di soprastante barriera di contenimento con successiva realizzazione di soletta a sbalzo di collegamento tra strada esistente e nuovo muro;
- ✓ adeguamento del corso d'acqua siglato MV33322;
- ✓ lavori stradali di finitura
- ✓ smontaggio del cantiere e ripristino dell'area.

Per maggiori dettagli si rimanda alla consultazione della *Relazione generale descrittiva* ed alla *Relazione Idrologica-Idraulica*.

3. INDIVIDUAZIONE, ANALISI E VALUTAZIONE DEI RISCHI

Dall'analisi dei luoghi e delle fasi lavorative precedentemente descritte, si individuano tre diverse categorie di rischio potenziale per i lavoratori del cantiere.

La prima di queste è costituita dalla presenza del traffico veicolare, soggetto al transito anche di mezzi pesanti.

Per quanto riguarda le opere principali di allargamenti stradali e di realizzazione dei muri di controripa e di sottoscarpa dovranno essere concordate con le Autorità preposte delle ordinanze per l'istituzione di sensi unici alternati regolati da impianto semaforico nelle aree interessate, come evidenziato nel layout di cantiere, da spostare durante in funzione dell'avanzamento delle lavorazioni.

La seconda è costituita dalla particolarità dei lavori, che prevedono lavori di demolizione del muro esistente in pietrame e la realizzazione di opere di scavo nella realizzazione dei muri di contenimento.

Indicando fin da ora che per i motivi sopra esposti sarà opportuno realizzare i lavori seguendo tutte le procedure specifiche e di dettaglio per le opere di scavo, preferendo l'esecuzione nel periodo estivo, o comunque siccitoso, per potere lavorare in condizioni climatiche più favorevoli e per facilitare le operazioni di adeguamento del piccolo corso d'acqua.

Un'ulteriore categoria di rischio riguarda l'interferenza di una linea telefonica aerea e/o interrata.

Si prescrive l'allontanamento provvisorio delle stesse o la sua momentanea messa fuori servizio, in accordo con l'ente gestore del servizio, per il tempo strettamente necessario alle lavorazioni in prossimità della stessa.

In alternativa si prescrive il posizionamento di due portali realizzati in tubi innocenti e posti in modo tale da garantire una distanza minima tra lo sbraccio delle macchine operatrici e le linee aeree pari a 5,00 m.

In generale il PSC prevederà che ciascuna lavorazione sia condotta dall'impresa in un ambito bene delimitato, individuato da recinzioni e segnaletiche, senza interferenze di alcun tipo con l'ambiente esterno; si prescriverà che ciascuna impresa presente sul cantiere, quale l'appaltatrice ed eventuali sub-appaltatori, intervenga in assoluta indipendenza, senza che si configurino sovrapposizioni e/o interferenze lavorative nel medesimo contesto. La contemporaneità di più imprese sul cantiere potrà essere consentita, purché gli ambiti lavorativi di ciascuna di esse fisicamente separati, anche nelle vie di accesso, così evitando ogni reciproca interferenza.

Tuttavia, qualora si dovessero eseguire attività con la presenza nel medesimo ambito di personale di più imprese, dovrà essere preventivamente svolta una riunione di coordinamento attraverso la quale si definiranno le modalità esecutive ed i ruoli, al fine di eliminare ogni rischio per gli addetti, anche se ciò dovesse comportare un allungamento dei tempi di lavoro.

Sarà data corretta importanza nel PSC alla organizzazione del cantiere e particolarmente alle vie di traffico dei mezzi e delle macchine operatrici, oltre che dei percorsi degli addetti, con separazioni fisiche bene evidenti e segnalate; il PSC svilupperà con attenzione tutti gli aspetti necessari a prevenire qualsiasi infortunio.

Per quanto detto sopra, quindi, il Piano di Sicurezza e Coordinamento dovrà contenere tutte le indicazioni e le informazioni occorrenti per l'organizzazione dei lavori, con le prescrizioni necessarie per garantire lo svolgimento dei lavori in sicurezza, al fine di