REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA
PROVINCIA UDINE
COMUNE DI REMANZACCO
Piazza Paolo Diacono, 16
33047 Remanzacco
(Udine)
tel. 0432 / 667013
P.I. 00298690306
C.F. 80006810305

Responsible area per il Comune : Flavia Rinaldi
Unità area operativa lavori pubblici : Francesca Candido

strada: Vicolo cooperativa
foglio: 13
mappale ogg.: 2184 - 326 - 1944 - 330 - 300

PRIME INDICAZIONI PER LA STESURA DEI PIANI DI SICUREZZA

oggetto: **PROGETTO DI FATTIBILITA'**
TECNICA ED ECONOMICA

Vicolo Cooperativa e Piazzetta di accesso
1) alla scuola primaria;
2) al Centro di Aggregazione Giovanile;
3) alla scuola dell'infanzia;
4) alle Mense.

progettista : Andrea Martini

Uff.preposti

RUP

il progettista

PRIME INDICAZIONI PER LA STESURA DEI PIANI DI SICUREZZA

La presente relazione, elaborata in fase di progettazione preliminare contiene le prime indicazioni tecniche ed economiche che guideranno la successiva stesura del Piano di Sicurezza e Coordinamento

Come previsto nell'art. 18 del "Regolamento di attuazione della Legge Quadro in materia di Lavori Pubblici, ai sensi dell'art. 3 della Legge 11/02/1994, n. 109 e succ. mod.", e nell'art. 9 del D.P.G.R. 05/06/2003, n. 0165/Pres. "Regolamento di attuazione previsto dalla L.R. 14/2002 recante Disciplina organica dei Lavori Pubblici" viene prodotto il presente documento.

1.1 INDIRIZZI PER LA REDAZIONE DEL PROGETTO

Gli interventi previsti in progetto vanno valutati, dal punto di vista della sicurezza, considerando due soggetti fondamentali:
- la sicurezza dei lavoratori durante la realizzazione dell'opera;
-la sicurezza degli utenti sia durante la realizzazione dell'opera che durante la vita utile prevista o prevedibile di quest'ultima.

Per quanto attiene il primo punto, il problema va visto secondo due ottiche distinte: la sicurezza e salute dei lavoratori riguardo i rischi derivanti dalle lavorazioni effettuate; la sicurezza dei lavoratori relativamente ai rischi derivanti dalla collocazione delle attività da svolgere, e quindi dalle interferenze con altre attività, tra cui l'eventuale presenza del traffico, dal momento che le attività vengono svolte su una sede stradale.

Data la non eccessiva mole di traffico presente sulla strada interessata dai lavori, gli interventi possono essere organizzati adeguatamente, senza introdurre modalità operative o prescrizioni particolari. Saranno previsti, servizi, box, QE, e recinzioni di cantiere.

1.2 INDICAZIONI PER RIDURRE AL MINIMO I RISCHI PER LA SALUTE E LA SICUREZZA

1.2.1 La sicurezza dei lavoratori durante la realizzazione dell'opera.

- Rischi derivanti dalla tipologia delle lavorazioni effettuate.

Gli interventi previsti sono costituiti, per la maggior parte, da rifacimenti o nuove realizzazione di marciapiedi, cunette e porzioni di viabilità. Sono tutte attività il cui rischio maggiore è rappresentato dalle possibili interferenze tra la presenza di mezzi in movimento, di proprietà della ditta realizzatrice dello specifico intervento o di altre ditte compresenti nel cantiere, ed i lavoratori impegnati nella realizzazione dell'opera.

Tali rischi vanno eliminati impostando un sistema di coordinamento temporale ed organizzativo degli interventi, tale da eliminare il più possibile le interferenze e gestire in

modo organizzato quelle che non possono essere eliminate. Il frazionamento degli interventi su sedi distinte consente agevolmente una programmazione differenziata degli ingressi in cantiere delle ditte, evitando quindi le attività svolte contemporaneamente le compresenze di addetti di ditte diverse. L'unica attenzione che va posta nell'organizzazione è relativa alla localizzazione degli interventi; infatti, poiché la viabilità va mantenuta attiva, va attentamente evitata la compresenza di lavorazioni su fronti diversi della viabilità stessa, anche se in aree diverse dello sviluppo longitudinale. La segregazione delle aree di cantiere durante le lavorazioni andrà prevista e realizzata nel rispetto del Decreto 10/07/2002. Le aree di volta in volta interessate dalle lavorazioni dovranno essere interdette al traffico, organizzando senso unico alternato regolato da semaforo, ed adeguatamente segregate, in modo da eliminare qualsiasi rischio di interferenza con il traffico stesso.
Per quanto attiene alle eventuali attività (al momento non individuabili) che non possono essere effettuate da un'unica impresa, o la cui realizzazione non può essere dilazionata, si instaureranno procedure apposite di coordinamento.
Per quanto concerne i rischi specifici delle singole attività, vanno valutate le caratteristiche degli interventi da realizzare. Si tratta di attività realizzate in piano, con impiego, limitato di personale a terra, ed utilizzo di mezzi meccanici; la movimentazione dei carichi può essere meccanizzata quasi completamente; le attività di completamento e di finitura sono realizzate manualmente (posa di cordonate, cunette, ecc.) oppure da ditte specializzate (asfaltatura), che quindi sottopongono i propri dipendenti a controlli medici ed hanno provveduto alla formazione ed informazione specifica in materia. L'unico rischio che andrà monitorato con attenzione è il rischio chimico conseguente all'eventuale modifica o nuovo allacciamento alla fognatura delle prese stradali; infatti, tale attività potrebbe essere svolta da ditte che non sono già organizzate specificatamente, e quindi dovrebbero instaurare protocolli specifici di intervento e gestione.
Per la realizzazione delle opere non sono previsti scavi di profondità rilevanti; per cui anche per tale lavorazione non sono da dare prescrizioni particolari.

- Rischi derivanti dalla presenza di traffico.
Il rischio di investimento per la presenza di traffico veicolare derivante sia dai mezzi in transito che da quello dei frontisti delle viabilità interessate, viene agevolmente eliminato, organizzando i sensi unici alternati previsti al punto precedente. L'accesso dei frontisti alle proprie abitazioni può essere consentito, fuori dell'orario di lavoro, predisponendo al termine della giornata lavorativa, aree apposite, segregate rispetto all'area di lavoro. Per evitare danneggiamenti per il passaggio di mezzi, nell'attesa del consolidamento dell'opera, le ditte possono realizzare strutture in legno, per consentire l'accesso dei frontisti in qualsiasi momento della giornata.

1.2.2 La sicurezza degli utenti

- La sicurezza degli utenti durante la realizzazione dell'opera

Durante la realizzazione dell'opera, gli utenti sono esposti essenzialmente ai rischi di:
- investimento da parte delle macchine operatrici in movimento;
- investimento durante le movimentazioni dei materiali;
- caduta negli scavi;
- investimento per scorretta realizzazione e/o gestione delle aree di stoccaggio dei materiali;
- danni alle persone e cose per incompleta o scorretta realizzazione della viabilità.

Per quanto attiene i primi tre punti, la prescrizione di chiudere al traffico, durante le ore lavorative, le aree della viabilità di volta in volta interessate, eliminerà i rischi relativi. Durante tali orari, sarà consentito l'accesso pedonale ai frontisti, individuando di volta in volta delle aree di sosta specifiche; per gli attraversamenti pedonali degli scavi saranno predisposte passerelle in legno. In cantiere dovranno essere presenti lastroni di acciaio di adeguata portanza, per consentire eventuali transiti di mezzi di soccorso e la copertura dell'imbocco degli scavi o di zone comunque pericolose, fuori dall'orario di lavoro. In particolare per quanto riguarda il pericolo di caduta negli scavi, gli stessi dovranno essere segregati con nastro bicolore su paletti durante il giorno, ed individuati alle estremità con luci lampeggianti, di notte o nei periodi di limitata visibilità: Verrà fatto divieto di lasciare scavi aperti al di fuori dell'orario di lavoro, anche se segregati ed evidenziati.

Il pericolo di investimento per scivolamento o rotolamento degli stoccaggi, oltre che le disposizioni relative alla corrette modalità di realizzazione, verrà eliminato stabilendo che le imprese dovranno individuare e segregare apposite aree di stoccaggio dei materiali, estranee alle aree di cantiere.

Per quanto attiene al quinto punto, fintantoché la viabilità non è completata, e quindi rimangono dislivelli non adeguatamente raccordati, oltre alla posa delle cartellonistica di preavviso, di dovrà prevedere la realizzazione di rampe di raccordo provvisorie, o l'instaurazione di sensi unici alternati, o l'adozione di altri eventuali provvedimenti di dettaglio.

- La sicurezza degli utenti durante la vita utile prevista o prevedibile dell'opera:
Trattandosi di interventi di miglioramento e messa in sicurezza di strade e marciapiedi, gli interventi stessi non possono che eliminare i rischi attualmente presenti, senza introdurne di nuovi. Verrà installata la necessaria segnaletica, orizzontale e verticale, che verrà mantenuta da ditte specializzate, dotate di specifici piani di lavoro.

IL TECNICO