



REALIZZAZIONE CENTRO INTERCOMUNALE DI PROTEZIONE CIVILE MULTIFUNZIONALE.
LOCALITÀ STAZIONE NUOVA IN AULLA (MS)

PROGETTO ESECUTIVO

REL
B.2

Censimento e relazione sulle interferenze

Data emissione:
Novembre 2024

C O D I C E
E L A B O R A T O

Anno	Commissa	Progetto	Tipologia	Elaborato n°
2023	20	E	REL	B.2

LIVELLO	Numero	Data	Stesura	Controllo	Approvazione
Prima emissione	01	28/11/2024	SN	SN	SN

Tecnico incaricato
Dott. Ing. Stefano NADOTTI



GOPLANSTUDIO

Via Carducci 72 - 54100 Massa
Sede operativa Via Fermi 21 - 54100 Massa
cell. 328 - 4066037
Fax 0585 - 793451
E-mail stefano.nadotti@gmail.com

Geologo incaricato
Dott. Geol. Emanuele MICHELUCCI

Gruppo di lavoro
Dott. Ing. Alessandra FRUZZETTI
Dott. Ing. Marta PACIFICO
Dott. Geol. Osvaldo TURBA

SOMMARIO

1	PREMESSA	2
2	SOPRALLUOGHI	2
3	ACCESSO AL CANTIERE.....	3
4	CENSIMENTO E RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE CON IMPIANTI	4
5	INTERFERENZA CON LE STRUTTURE DI FONDAZIONI E/O CON I FABBRICATI ESISTENTI	7
6	GESTIONE DELLE INTERFERENZE	8

1 PREMESSA

La presente relazione è stata prodotta nell’ambito della progettazione esecutiva relativa a “Realizzazione Centro Intercomunale di Protezione Civile Multifunzionale – loc. Stazione Nuova in Aulla (MS)”.

Nella presente Relazione vengono riportate le analisi, le valutazioni e le prime indicazioni necessarie per la risoluzione delle interferenze presenti nelle aree dove dovranno eseguirsi i lavori.

Ovviamente tale elaborato verrà eventualmente e adeguato all’atto dell’acquisizione delle indicazioni degli enti gestori e a seguito dei necessari rilievi di dettaglio propedeutici alla fase esecutiva.

Le interferenze riscontrabili nella fase di realizzazione possono essere ricondotte a tre tipologie principali:

- Interferenze aeree; fanno parte di questo gruppo tutte le linee elettriche, l’illuminazione e parte delle linee telefoniche, ,ecc;*
- Interferenze superficiali; fanno parte di questo gruppo i canali, i fossi a cielo aperto e la viabilità pedonale e carrabile.*
- Interferenze interrate; fanno parte di questo gruppo i gasdotti, le fognature, gli acquedotti, le condotte di irrigazione a pressione, parte delle linee elettriche a media e bassa tensione e parte delle linee telefoniche, i piezometri di controllo, ,ecc.*

In particolare saranno da valutare i seguenti aspetti riguardanti la presenza impiantistica o potenzialmente interferenti, che sono:

- La presenza di linee elettriche in rilievo o interrate con conseguente rischio di elettrocuzione/folgorazione per contatto diretto o indiretto;*
- il rischio di intercettazione (specie nelle operazioni di scavo) di linee o condotte e di interruzione del servizio idrico, di scarico, telefonico, ecc;*
- l’intercettazione di impianti gas con rischio di esplosione o incendio;*
- l’eventuale adozione, a seconda del caso, di idonee misure preventive, protettive e/o operative, quali la necessità di interruzione momentanea del servizio, qualora possibile.*

2 SOPRALLUOGHI

La fase di sopralluogo e rilievo ha evidenziato la necessità di valutare:

- il posizionamento delle macchine e attrezzature di cantiere rispetto al nodo viario, in relazione:
 - al rischio di interferenza del traffico pesante dei mezzi di cantiere con il normale traffico veicolare
 - alla richiesta presso le autorità competenti di chiusura o deviazione, anche temporanea, di tratti viari o restringimento della carreggiata;
 - alla richiesta di occupazione temporanea di suolo pubblico;
- la presenza, nelle immediate vicinanze dell’area di cantiere, di attività soggette a rischi specifici in relazione:
 - al rischio di interferenza del traffico pesante dei mezzi di cantiere con il normale flusso carrabile o pedonale, soprattutto a servizio della Stazione Ferroviaria.
- la presenza di possibili sottoservizi interferenti
- la presenza di un importante condotto fognario a servizio dell’area di parcheggio
- la possibilità di rinvenire residuati bellici inesplosi. Nel caso in oggetto tale rischio è stato escluso poiché l’intervento avviene in una zona a forte antropizzazione e di recente formazione.

3 ACCESSO AL CANTIERE

Poiché il sito di intervento è collocato nell'area parcheggio a servizio della Stazione Ferroviaria di Aulla, ben servita da un punto di vista viario e in una zona periferica dell'abitato non sono prevedibili particolari difficoltà di accesso al sito che avverrà dalla strada a senso unico "da sud" denominata Via Giovanni Paolo II. Dalla viabilità in questione si accederà all'ampio parcheggio nella cui zona Questo accesso consente però il solo accesso pedonale a causa del passaggio attraverso una piccola zona all'estremità Nord sarà ubicata l'area di cantiere.



Percorso (in blu) di accesso. Recinzione di cantiere (in giallo) per segregare la zona di intervento. Zona (in rosso) di edificazione del fabbricato

L'organizzazione dell'accantieramento e lo svolgimento delle fasi dei lavori dovrà avvenire comunque senza creare intralcio e/o pericolo agli eventuali utenti/fruitori della contigua area di parcheggio a servizio della Stazione che resterà in funzione, minimizzando fino ad annullare i passaggi di questi nelle zone prossime all'area lavoro.

4 CENSIMENTO E RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE CON IMPIANTI

Attraverso la campagna di sopralluoghi è stato possibile verificare la presenza eventuale dei servizi “palesi”, relativamente alla rete per lo smaltimento delle acque meteoriche, alla rete fognaria, alla rete elettrica, alla rete telefonica, gas, ecc.

E’ evidente che la presenza della rete ferroviaria ha comportato fin da subito di valutare tale interferenza che è stata risolta collocando l’erigendo fabbricato ad una distanza minima maggiore di 30 m dall’asse della rotaia più prossima.

Questo è stato possibile derogando alla distanza minima dalla limitrofa viabilità comunale portandola a circa 3 m.

Nell’area interessata dall’intervento non sono presenti linee aeree mentre alcuni sottoservizi sono ben visibili in quanto sono presenti pozzetti di ispezione. Sono invece presenti i pali di illuminazione pubblica che parzialmente interferiranno con le lavorazioni.

Non è al momento presumibile che sia necessaria la temporanea interruzione di alcuna rete.

Sarà in ogni caso obbligatorio procedere nelle ulteriori fasi di sviluppo e realizzazione di questo lavoro contattare gli Enti gestori per una ulteriore verifica e condividere i necessari accorgimenti per uno spostamento dei medesimi.

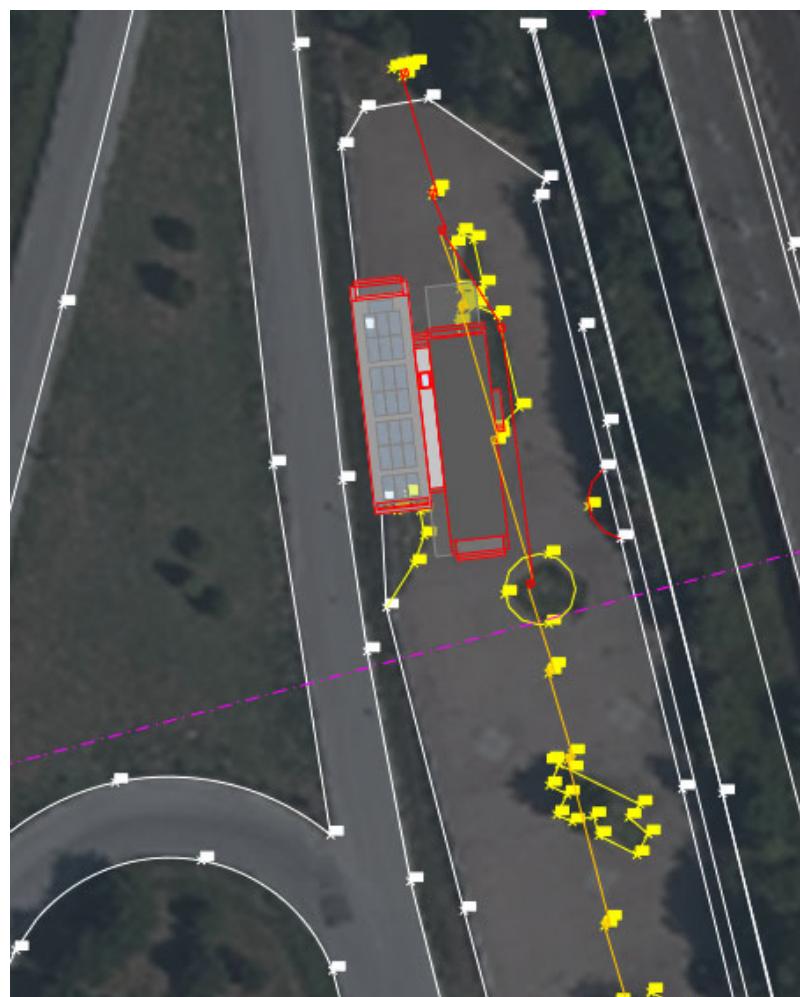


Figura 1_Planimetria di intervento con sovrapposta immagine aerea. In arancione il tracciato del condotto fognario ed in rosso il by-pass da realizzare



Figura 2_Impianti aerei (illuminazione pubblica) sulla sx palo che potrebbe interferire.



Figura 3_Pozzetto con griglia Impianto fognario (collettore parcheggio) zona sud



Figura 4_Pozzetto con griglia Impianto fognario (collettore parcheggio) zona nord



Figura 5_pozzetti nelle immediate adiacenze dell'intervento



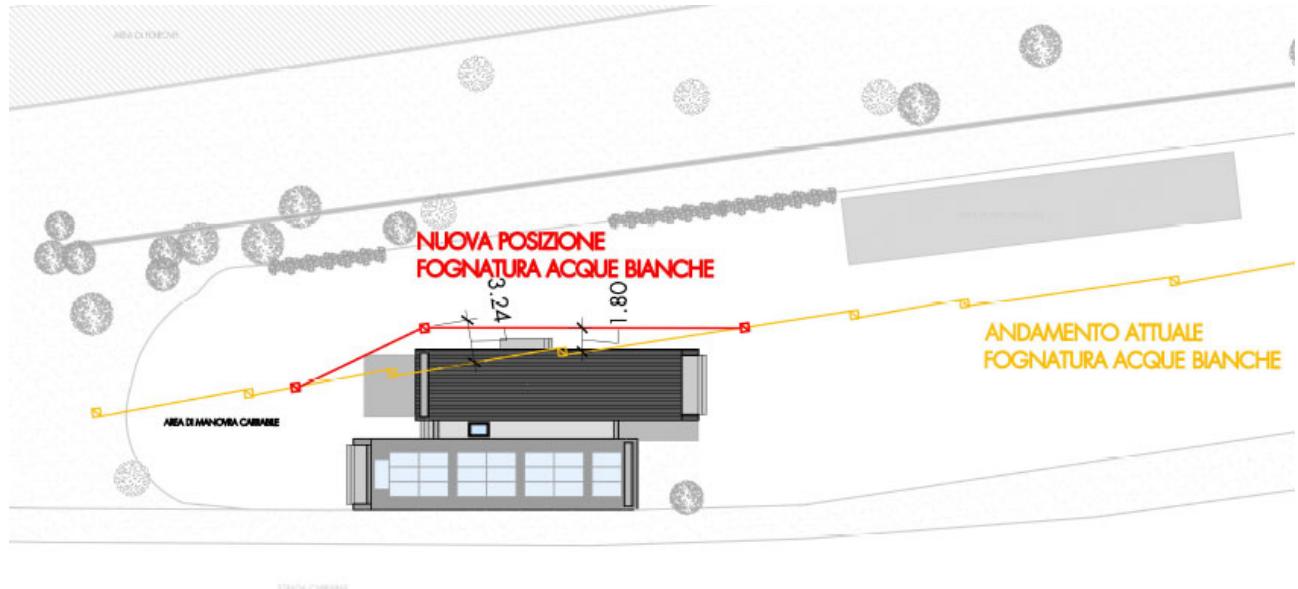
Figura 6_Pozzetto Impianto elettrico

5 INTERFERENZA CON LE STRUTTURE DI FONDAZIONI E/O CON I FABBRICATI ESISTENTI

Il progetto non prevede di realizzare manufatti a ridosso di fabbricati esistenti.

L'approntamento dei percorsi di accesso e delle aree di cantiere causerà realisticamente interferenza con manufatti quali rete fognaria a servizio del parcheggio, guardavia, massicciata stradale con autobloccanti che necessiterà la sua parziale rimozione.

La interferenza più rilevante come detto sarà quella con il collettore fognario a servizio del parcheggio costituito da un condotto di diametro di circa 60 cm e collocato ad una profondità di circa 120 cm. Tale collettore dovrà essere spostato verso est per un tratto di circa 35 m realizzando un by-pass sulla attuale linea.



6 GESTIONE DELLE INTERFERENZE

Saranno adottate cautele quali una ricognizione preventiva dei sottoservizi con comunicazione agli enti gestori. Saranno quindi eseguite attività di scavo con personale a terra.

Saranno verificate le manovre, l'area di sbraccio dell'escavatore per evitare fenomeni di interferenza con il traffico veicolare e con le zone prospicienti.

Le attività di realizzazione delle opere avverranno con la zona di parcheggio in questione completamente interdetta alla circolazione stradale e anche pedonale.