



Abbattimento degli edifici denominati "Vele A, C, e D", riqualificazione della "Vela B" e sistemazione degli spazi aperti risultanti dalla demolizione

PROGETTO ESECUTIVO

1° STRALCIO - ABBATTIMENTO "VELA A"

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO: arch. Massimo Santoro

PROGETTAZIONE - ATI :



ELABORATI GENERALI

ELAB. N°:

A.EG.08

TITOLO:

Relazione sulle interferenze

SCALA°:

.

FILE:

A.EG.08.dwg

NAPOLI

ELABORATO

VISTO

APPROVATO

DATA

23.01.2018

29.01.2018

31.01.2018

SIGLA

FORMATO:

A4

ARCHIVIO:

05/18- 486

MODIFICHE

1
2
3

INDICE

1. PREMESSA	2
2. L’INTERVENTO DI PROGETTO	3
3. CENSIMENTO DELLE INTERFERENZE	5
3.1 Reti e sottoservizi.....	5
3.2 Altre interferenze rilevate	7
4. RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE.....	9
4.1 Reti e sottoservizi.....	9
4.2 Impatti ambientali	9
4.3 Impatti sulla viabilità veicolare.....	10

1. PREMESSA

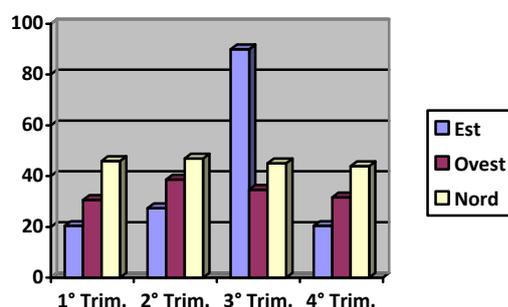
La presente “*Relazione sulle interferenze*” si riferisce all’intervento di “*Abbattimento degli edifici denominati “Vele A, C e D”, Riqualificazione della “Vela B” e Sistemazione degli spazi aperti risultanti dalla demolizione*” nel quartiere Scampia a Napoli.

In particolare, a seguito della richiesta dell' Ente Appaltante di suddividere il progetto generale in lotti funzionali, la relazione che segue si incentra sul “*Progetto Esecutivo di 1° Stralcio relativo alla demolizione della Vela “A” ed alla sistemazione delle relative aree esterne*”.

In linea con quanto previsto dal DPR 5 ottobre 2010 n. 207, così come aggiornato dalla Legge n. 122/2016, dopo una breve descrizione degli interventi di progetto, si riporta il censimento delle interferenze rilevate, evidenziando tipologia e posizionamento delle stesse, e si illustrano le risoluzioni specifiche previste.



Vista aerea dell'intero lotto M con evidenziata l'area di 1° Stralcio della Vela "A"



2. L'INTERVENTO DI PROGETTO

L'area denominata le “Vele”, localizzata nel cuore del quartiere di Scampia a Napoli, si sviluppa su un'area di circa 85.000 m² e confina a nord con il Parco Ciro Esposito, a sud-ovest con Via Antonio Labriola e a nord-ovest con Via Tancredi Galimberti.



Vista generale area di intervento

Al suo interno si trovano quattro Vele denominate, a partire dal fronte Ovest, Vela A (anche chiamata vela verde), Vela B (vela azzurra), Vela C (vela gialla), Vela D (vela rossa), tutte con destinazione d'uso residenziale.

L'area, sulla quale si sviluppano gli edifici oggetto di demolizione, si presenta per lo più pianeggiante, in corrispondenza di ogni singola vela si trova una depressione con pareti a scarpa con un abbassamento di circa 3 m rispetto al piano campagna circostante.

L'intervento del progetto generale riguarda le operazioni di demolizione completa fino all'estradosso della pavimentazione controterra della vela A (verde), vela C (gialla) e vela D (rossa). Il presente documento è relativo in particolare al 1° Stralcio funzionale dell'opera, in particolare la demolizione della Vela "A" e riqualificazione delle relative aree esterne.

1° STRALCIO - VELA A



Modello 3D

L'intervento oggetto di appalto consiste altresì nella mappatura, bonifica e smaltimento di tutti i materiali pericolosi entro l'area di intervento, nello strip out e rimozione dei rifiuti presenti all'interno delle strutture oggetto di intervento e nelle aree esterne.

Al termine dell'intervento i materiali prodotti dalle demolizioni verranno recuperati in sito ai sensi del D.Lgs 152/06 come materiale di riempimento delle depressioni lasciate a seguito della demolizione della Vela "A".



La Vela "A" da demolire

3. CENSIMENTO DELLE INTERFERENZE

Alla luce dei sopralluoghi e dei rilievi eseguiti, nonché delle peculiarità degli interventi di progetto, le possibili interferenze riguardano in particolare le reti dei sottoservizi esistenti nell'intero lotto d'intervento nonché l'impatto ambientale dovuto alla demolizione delle vele A, C e D il cui volume edificato è pari ad oltre 250.000 mc.

Il volume della Vela "A", di cui al presente 1° Stralcio funzionale ammonta a ca 50.000 mc.

3.1 Reti e sottoservizi

Per il censimento delle interferenze, sono stati eseguiti i dovuti sopralluoghi in loco producendo dettagliati rilievi topografici e fotografici, saggi ed ispezioni varie.

Trattandosi di un'area urbanizzata si è provveduto, attraverso la documentazione fornita dagli Enti erogatori, a mappare le reti ed i sottoservizi esistenti nel lotto d'intervento, oggettivamente o potenzialmente interferenti con le opere a farsi.

In particolare, l'area in questione risulta interessata dalle seguenti reti:

- *rete di distribuzione energia elettrica;*
- *rete telecomunicazione;*
- *rete illuminazione pubblica;*
- *rete di distribuzione gas metano;*
- *rete acquedotto;*
- *rete fognatura;*
- *rete raccolta acque meteoriche.*

Queste si sviluppano maggiormente sul perimetro di ciascuna vela per poi collegarsi alle dorsali principali presenti su Viale Della Resistenza, Via Tancredi Galimberti e Via Antonio Labriola. Non sono invece presenti linee aeree, infatti la rete elettrica e quella di illuminazione corrono entrambe interrato.

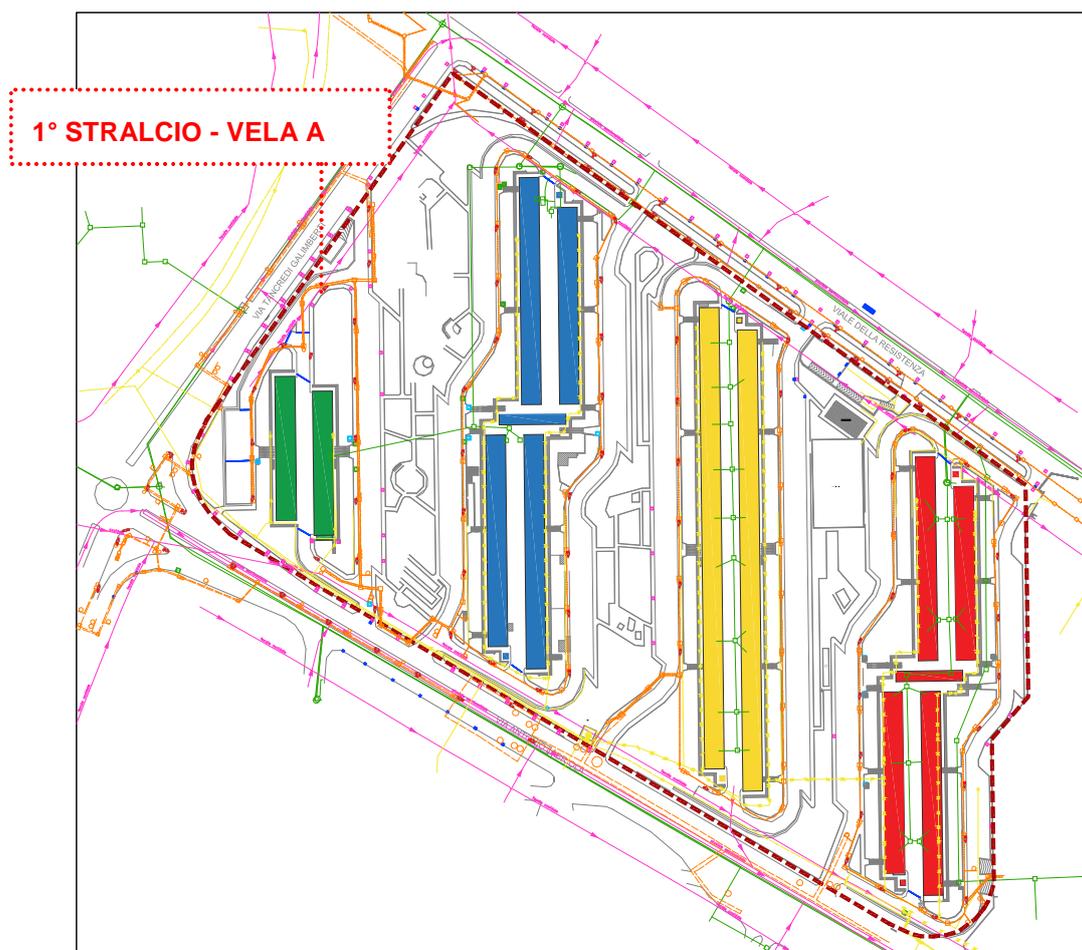
Per il dettaglio si rimanda ai seguenti elaborati, nei quali è stato evidenziata l'area d'interesse del 1° Stralcio funzionale della Vela A"A. :

- A.SS.E.01 Impianto fognario - Planimetria generale
- A.SS.E.02 Rete ABC - Planimetria generale

- A. SS.E.03 Reti Telefonia (Telecom, Wind, Fastweb) - Planimetria generale
- A.SS.E.04 Rete Enel - Planimetria generale
- A.SS.E.05 Rete Gas - Planimetria generale
- A.PD.08 Planimetria sottoservizi esistenti

Come indicato nel Capitolato Speciale d'Appalto, l'ubicazione dei sottoservizi riportata negli elaborati di progetto, desunta dalla documentazione degli Enti erogatori, andrà necessariamente verificata dall'Impresa aggiudicatrice prima di eseguire ogni tipo di operazione sui manufatti.

Tale verifica sarà fondamentale per evitare rischi ai lavoratori (elettrocuzione/folgorazione per contatto diretto o indiretto delle linee elettriche, esplosione o incendio dovuti all'intercettazione di impianti gas, etc.) adottando le necessarie misure preventive e protettive.



Stralcio Planimetria con i sottoservizi esistenti

3.2 Altre interferenze rilevate

Durante la fase di sopralluogo e rilievo sono stati approfonditi ulteriori aspetti quali:

- la presenza di agglomerati residenziali prossimi alla Vela "A" da demolire, in relazione:
 - al rischio di impatto ambientale direttamente connesso al processo demolitivo ed in particolare alle polveri, ai rumori ed ai detriti;
- il posizionamento dell'area di cantiere rispetto a sistemi o nodi viari critici (strade ad alta densità di traffico, incroci, ecc), in relazione:
 - al rischio di interferenza del traffico pesante dei mezzi di cantiere con il normale traffico veicolare urbano o extraurbano;
 - alla richiesta presso le autorità competenti di chiusura o deviazione, anche temporanea, di tratti viari o restringimento della carreggiata;
 - alla predisposizione di sensi obbligatori o alternati di circolazione;
 - alla necessità di regolamentazione del traffico, in particolari situazioni (ad esempio per l'ingresso o uscita dei mezzi pesanti) da parte di personale preposto;
- la presenza, nelle immediate vicinanze dell'area di cantiere, di altri cantieri operativi in relazione:
 - al rischio di interferenza dei reciproci flussi di traffico pesante dei mezzi e alla necessità di convogliamento o spartizione dei flussi stessi;
 - al rischio di interferenza tra apparecchi di sollevamento di cantiere ed alla necessità di predisposizione di idonee misure preventive e adozione di specifiche procedure operative;

In particolare è stato rilevato che:

- il lotto d'intervento è inserito nel cuore del quartiere di Scampia in prossimità del Parco Ciro Esposito e di diversi insediamenti residenziali altamente abitati; in particolare, la Vela A da demolire è molto vicina ad agglomerati urbani;
- le strade perimetrali al lotto di 1° Stralcio funzionale sono Via Antonio Labriola e Via Tancredi Galimberti; viabilità primaria su gomma molto larga, a doppio senso di marcia e di difficile intasamento;

- il quartiere di Scampia attualmente è interessato da alcuni cantieri relativi ad interventi di riqualificazione edilizia ed urbana del territorio.



Il contesto urbano del lotto d'intervento

4. RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE

Una volta effettuato il censimento, è stata individuata, per ogni tipologia di interferenza, la specifica risoluzione.

4.1 Reti e sottoservizi

Preventivamente all’inizio delle operazioni di demolizione della Vela A"A, è previsto lo stacco e sezionamento delle reti dei sottoservizi presenti nell’area di cantiere.

L’impresa aggiudicataria dovrà inoltre concordare con l’Ente gestore di ciascun sottoservizio le modalità e le tempistiche in caso di:

- *sezionamento;*
- *interruzione temporanea del servizio erogato;*

Nelle aree di cantiere dovranno essere ciecati con lamiere metalliche di spessore 20 mm tutti i pozzetti delle acque bianche; in alternativa si potrà procedere all’interposizione di telo in LDPE e pannello di protezione in legno sp. 50 mm direttamente sopra i pozzetti da preservare.

Le reti passanti, perimetrali all’area di intervento, non sono direttamente interferenti con l’impronta del fabbricato da demolire. Andranno comunque segnalate ed eventualmente protette per evitare danneggiamenti durante le lavorazioni ed il passaggio dei mezzi da demolizione.

4.2 Impatti ambientali

Le procedure da adottare per la demolizione della Vela "A" dovranno minimizzare tutti gli impatti ambientali direttamente connessi al processo demolitivo quali polveri e rumori.

- **Polveri**

La riduzione delle polveri durante tutto il processo di demolizione dovrà avvenire mediante getti d’acqua nebulizzata e utilizzo di cannoni da nebbia.

L’acqua dovrà essere spruzzata in quota nella zona di frantumazione delle strutture mediante lance montate direttamente sul braccio dell’escavatore o su cestelli elevatori ed a terra nella zona di caduta delle macerie e nelle aree di frantumazione e comminazione.

Durante i lavori dovranno essere eseguiti dei monitoraggi delle polveri come riportato nel *“Piano dei monitoraggi ambientali”* a cui integralmente si rimanda.

- **Rumore**

Il rumore durante la demolizione sarà contenuto limitando il più possibile l'utilizzo di martelli demolitori e privilegiando l'utilizzo dei frantumatori.

Durante i lavori dovranno essere eseguiti dei monitoraggi delle emissioni sonore come riportato nel “Piano dei monitoraggi ambientali” a cui integralmente si rimanda.

4.3 Impatti sulla viabilità veicolare

Durante la fase delle demolizioni, in cui è prevista una massiccia movimentazione di materiali, sarà necessario adottare specifiche disposizioni quali:

- **Ottimizzazione degli orari dei mezzi di cantiere:**

I mezzi di cantiere, in particolar modo quelli pesanti, dovranno essere opportunamente organizzati in maniera tale da farli circolare in orari a bassa concentrazione di traffico, quali ad esempio dalle 07:00 alle 08:00 e dalle 14:00 alle 15:30.

- **Pulizia dei mezzi di cantiere**

I mezzi di cantiere dovranno essere puliti e il materiale trasportato coperto con opportuni teli, in maniera da non creare rallentamenti e ingorghi dovuti alla scarsa visibilità della strada.

- **Utilizzo di opportuna segnaletica stradale**

Nei pressi dei varchi dei cantieri saranno installate apposite segnaletiche orizzontali e verticali in conformità al DM 10 luglio 2002 “Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo”. Sarà utilizzata la segnaletica temporanea definita dall'art. 21 del nuovo Codice della Strada e regolamentata dagli artt. 30/43 del Regolamento di esecuzione e di attuazione dello stesso codice.

- **Predisposizione di personale per la regolarizzazione del flusso veicolare**

L'eventuale passaggio di veicoli di grosse dimensioni da e verso il cantiere saranno gestiti, almeno negli orari di punta, da apposito personale.