

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



CUP: J71H92000020011

U.O. PROGETTAZIONE INTEGRATA NORD

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

**VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA MILANO – GENOVA
QUADRUPPLICAMENTO TORTONA-VOGHERA**

DEMOLIZIONE E ACCESSI

Relazione tecnico-descrittiva demolizioni - Andora

SCALA:

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA PROGR. REV.

I V 0 I 0 0 D 2 6 R O O C 0 0 0 0 0 0 0 5 B

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva	F. Eusepi	Gen. 2022	M. Severi	Gen. 2022	G. Fadda	Gen. 2022	A. Perego Giu. 2023
B	Emissione esecutiva	F. Eusepi	Giu. 2023	M. Severi	Giu. 2023	G. Fadda	Giu. 2023	A. Perego Giu. 2023



File: IV0100D26ROOC0000005B.DOC

n. Elab.:

OPERE CIVILI

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D26RO	OC 0000 005	B	2 di 10

RELAZIONE DESCRITTIVA DEMOLIZIONI

SOMMARIO

1	INTRODUZIONE	3
2	NORMATIVE DI RIFERIMENTO	5
3	DEMOLIZIONE FABBRICATI	7
3.1	DETTAGLI DEMOLIZIONI.....	7

1 INTRODUZIONE

Le direttive del Piano Generale dei Trasporti, approvato con D.P.C.M. del 10 aprile 1986, prevedevano l’inserimento della linea Genova – Ventimiglia nel “Corridoio Plurimodale Tirrenico” (Ventimiglia – Genova – Roma – Napoli – Palermo – Trapani) con strategia di assicurare la massima concentrazaone di obiettivi, mezzi e servizi fra lo Stato, gli altri livelli istituzionali e gli Enti gestori”.

In relazione a quanto stabilito da tale P.G.T., le FS inserirono nel Programma pluriennale di Investimenti, approvato con D.I. n. 48 T. bis del 5 marzo 1987, il raddoppio dei tratti Finale Ligure – Loano e Albenga – San Lorenzo al Mare.

Il P.G.T. prevedeva, a completamento funzionale del Corridoio, l’integrazione di questa direttrice con assi trasversali per consentire continue “interrelazioni funzionali tra ambiti territoriali del Paese caratterizzati da assetti economici e sociali di sviluppo”.

In tale contesto, la linea Genova – Ventimiglia, completamente raddoppiata, avrebbe potuto assumere spiccata valenza di corridoio plurimodale per via delle infrastrutture marittime, aeree, stradali e autostradali che interagiscono con la ferrovia. La linea poteva altresì consentire notevoli prospettive per l’uso ottimale delle singole infrastrutture, per l’eliminazione degli sprechi, per la promozione e lo sviluppo fi nuovi e più efficienti servizi.

Lo scopo del Raddoppio Genova-Ventimiglia è quello di raggiungere:

- Aumentare la capacità del traffico;
- Ridurre i tempi di percorrenza conseguenti all’aumento di velocità commerciale della linea.

Per fare in modo che la linea Genova – Ventimiglia assolva le funzioni sopracitate occorre completare il raddoppio della linea stessa superando i limiti prestazionali imposti dalle strozzature della linea attuale relative alle tratte a binario unico.

La linea Genova – Ventimiglia, lunga circa 147 km, presenta sia tratte a doppio binario (97 km) che a binario semplice (50 km), come indicato più accuratamente di seguito:

- Genova – Finale Ligure, 59 km a doppio binario;
- Finale L. – Loano, 12 km a binario semplice;
- Loano – Albenga, 9 km a doppio binario;
- Albenga – San Lorenzo, 38 km a binario semplice;
- San Lorenzo – Ventimiglia, 29 km a doppio binario;
- Andora – San Lorenzo a Mare, 18,8 km a doppio binario.

OPERE CIVILI

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D26RO	OC 0000 005	B	4 di 10

RELAZIONE DESCRITTIVA DEMOLIZIONI

La linea fu costruita tra il 1856 e il 1878, ma a causa della tortuosità del tracciato e delle basse velocità ammesse nel tempo la resero nel tempo inadeguata a sopportare incrementi del traffico significativi sia per il trasporto merci che per il trasporto di passeggeri.

Per tale motivo furono realizzati i raddoppi delle seguenti tratte:

- Genova P. Principe – Genova Voltri, di lunghezza pari a 14.1 km;
- Genova Voltri – Finale Ligure, di lunghezza pari a 47 km;
- Loano – Albenga, di lunghezza pari a 8.9 km;
- Ospedaletti – Ventimiglia, di lunghezza pari a 7.1 km;
- S. Lorenzo – Ospedaletti, di lunghezza pari a 24 km.

Per il completamento del raddoppio è prevista la seguente fase funzionale, successiva a quella di attivazione della tratta Andora – S. Lorenzo del 2016:

- Finale Ligure – Andora, di lunghezza pari a 31.7 km circa.

2 NORMATIVE DI RIFERIMENTO

I lavori di demolizione dovranno essere eseguiti nel rispetto delle leggi dello stato, dei regolamenti vigenti. Si richiamano, a titolo indicativo e non esaustivo, le principali disposizioni vigenti in materia o comunque connesse con l'attività di demolizione:

1. Le opere di demolizione sono disciplinate dal D. Lgs. 81/2008 - Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro.

Il "Titolo IV - CANTIERI TEMPORANEI O MOBILI", al "Capo II - Norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro nelle costruzioni e nei lavori in quota", "Sezione VIII – Demolizioni", prevede i seguenti articoli:

Art. 150. Rafforzamento delle strutture

1. Prima dell'inizio di lavori di demolizione è fatto obbligo di procedere alla verifica delle condizioni di conservazione e di stabilità delle varie strutture da demolire.

2. In relazione al risultato di tale verifica devono essere eseguite le opere di rafforzamento e di puntellamento necessarie ad evitare che, durante la demolizione, si verifichino crolli intempestivi.

Art. 151. Ordine delle demolizioni

1. I lavori di demolizione devono procedere con cautela e con ordine, devono essere eseguiti sotto la sorveglianza di un preposto e condotti in maniera da non pregiudicare la stabilità delle strutture portanti o di collegamento e di quelle eventuali adiacenti.

2. La successione dei lavori deve risultare da apposito programma contenuto nel POS, tenendo conto di quanto indicato nel PSC, ove previsto, che deve essere tenuto a disposizione degli organi di vigilanza.

Art. 152. Misure di sicurezza

1. La demolizione dei muri effettuata con attrezzature manuali deve essere fatta servendosi di ponti di servizio indipendenti dall'opera in demolizione.

2. E' vietato lavorare e fare lavorare gli operai sui muri in demolizione.

3. Gli obblighi di cui ai commi 1 e 2 non sussistono quando trattasi di muri di altezza inferiore ai due metri.

Art. 153. Convogliamento del materiale di demolizione

1. Il materiale di demolizione non deve essere gettato dall'alto, ma deve essere trasportato oppure convogliato in appositi canali, il cui estremo inferiore non deve risultare ad altezza maggiore di due metri dal livello del piano di raccolta.

2. I canali suddetti devono essere costruiti in modo che ogni tronco imbocchi nel tronco successivo; gli eventuali raccordi devono essere adeguatamente rinforzati.

3. L'imboccatura superiore del canale deve essere realizzata in modo che non possano cadervi accidentalmente persone.

4. Ove sia costituito da elementi pesanti od ingombranti, il materiale di demolizione deve essere calato a terra con mezzi idonei.

5. Durante i lavori di demolizione si deve provvedere a ridurre il sollevamento della polvere, irrorando con acqua le murature ed i materiali di risulta.

Art. 154. Sbarramento della zona di demolizione

1. Nella zona sottostante la demolizione deve essere vietata la sosta ed il transito, delimitando la zona stessa con appositi sbarramenti.

2. L'accesso allo sbocco dei canali di scarico per il caricamento ed il trasporto del materiale accumulato deve essere consentito soltanto dopo che sia stato sospeso lo scarico dall'alto.

Art. 155. Demolizione per rovesciamento

1. Salvo l'osservanza delle leggi e dei regolamenti speciali e locali, la demolizione di parti di strutture aventi altezza sul terreno non superiore a 5 metri può essere effettuata mediante rovesciamento per trazione o per spinta.

OPERE CIVILI

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D26RO	OC 0000 005	B	6 di 10

RELAZIONE DESCRITTIVA DEMOLIZIONI

2. La trazione o la spinta deve essere esercitata in modo graduale e senza strappi e deve essere eseguita soltanto su elementi di struttura opportunamente isolati dal resto del fabbricato in demolizione in modo da non determinare crolli intempestivi o non previsti di altre parti.

3. Devono inoltre essere adottate le precauzioni necessarie per la sicurezza del lavoro quali: trazione da distanza non minore di una volta e mezzo l'altezza del muro o della struttura da abbattere e allontanamento degli operai dalla zona interessata.

4. Il rovesciamento per spinta può essere effettuato con martinetti solo per opere di altezza non superiore a 3 metri, con l'ausilio di puntelli sussidiari contro il ritorno degli elementi smossi.

5. Deve essere evitato in ogni caso che per lo scuotimento del terreno in seguito alla caduta delle strutture o di grossi blocchi possano derivare danni o lesioni agli edifici vicini o ad opere adiacenti pericolose per i lavoratori addetti.

Art. 156. Verifiche

1. Il Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali, sentita la Commissione consultiva permanente, può stabilire l'obbligo di sottoporre a verifiche ponteggi e attrezzature per costruzioni, stabilendo le modalità e l'organo tecnico incaricato.



RADDOPPIO LINEA GENOVA – VENTIMIGLIA

TRATTA FINALE LIGURE – ANDORA

OPERE CIVILI

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D26RO	OC 0000 005	B	7 di 10

RELAZIONE DESCRITTIVA DEMOLIZIONI

3 DEMOLIZIONE FABBRICATI.

La fase di demolizione degli edifici identifica diversi fabbricati realizzati in muratura, cemento armato, acciaio e lamiera.

Gli edifici in questione sono: 8 fabbricati ad uso di civile abitazione, 2 fabbricati ad uso industriale, una porzione di fabbricato interferente con il nuovo tracciato, 4 baracche , 11 serre di varie tipologie costruttive e 2 tettoie pensile.

Nell'area di cantiere oggetto della demolizione, debitamente segnalata e protetta, verranno sgomberate ogni tipo di strutture temporanee. Inoltre, prima dell'inizio dei lavori di demolizione, verrà eseguito un sopralluogo per verificare che nessun impianto di servizio elettrico, idrico o gas combustibile risulti in attività presso il manufatto da abbattere.

Si procederà poi alla preparazione della demolizione con lo smontaggio delle parti rimovibili come infissi, impianti, etc.

Le demolizioni verranno eseguite con pinza oleodinamica ed il materiale distaccatosi verrà accompagnato a terra dalla stessa pinza dell'escavatore. Per ridurre l'emissione di polveri durante queste fasi sarà effettuata la bagnatura mediante idrante.

Il materiale verrà quindi stoccato nell'area di raccolta temporanea precedentemente stabilito all'interno dell'area di cantiere.

I diversi componenti (plastica, ferro, vetro, etc), dovranno esser raggruppati in cumuli non superiori al volume di 5000mc.

Tutto il materiale proveniente dalla demolizione verrà analizzato secondo normativa vigente per verificarne il corretto smaltimento ed eventuale recupero.

Prima della demolizione verrà emesso il documento di demolizione (a carico dell'impresa appaltatrice) contenente una descrizione dettagliata del numero delle squadre impegnate, il programma temporale, la descrizione delle fasi ed eventuali criticità per la salvaguardia della rete ferroviaria (e stradale dove prevista).

3.1 DETTAGLI DEMOLIZIONI

Nelle immagini e tabelle riportate di seguito sono indicate tutte le opere da demolire (fabbricati, baracche, ecc) per la realizzazione del raddoppio della tratta Finale Ligure – Andora.

OPERE CIVILI

RELAZIONE DESCRITTIVA DEMOLIZIONI

COMMESSA
IV01

LOTTO
00

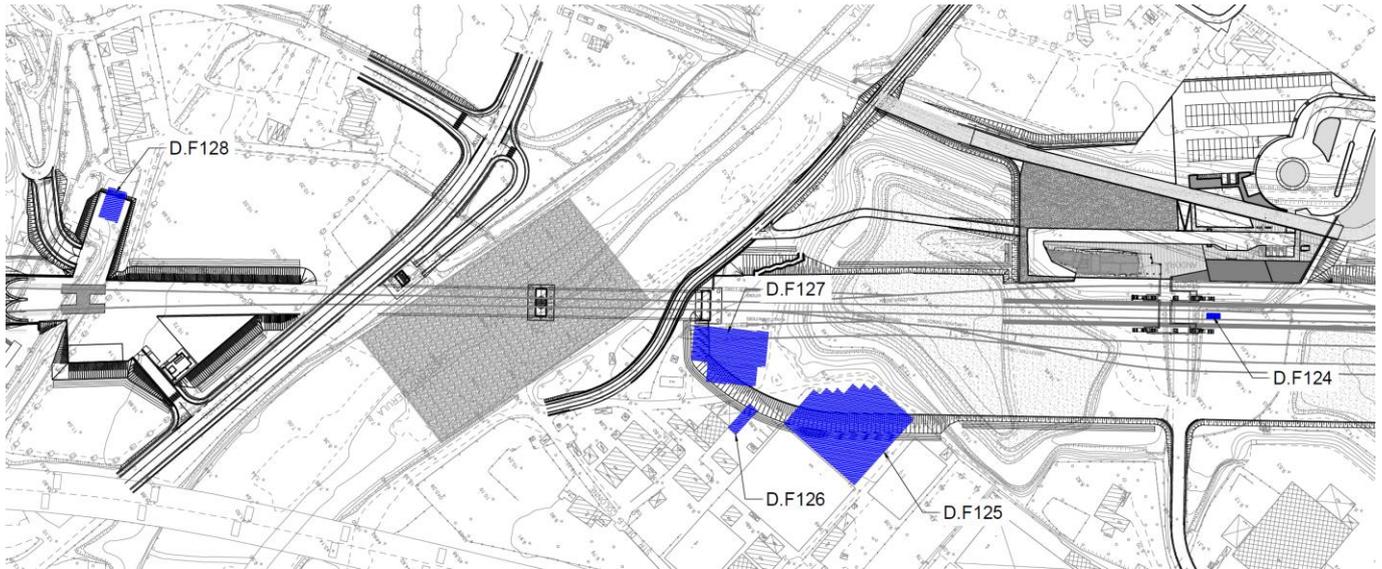
CODIFICA
D26RO

DOCUMENTO
OC 0000 005

REV.
B

FOGLIO
8 di 10

INQUADRAMENTO GENERALE DEMOLIZIONI ANDORA



OPERE CIVILI

RELAZIONE DESCRITTIVA DEMOLIZIONI

INQUADRAMENTO DI DETTAGLIO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D26RO	OC 0000 005	B	9 di 10



Figura 1 - D.F124



Figura 2 - D.F128



Figura 3 - D.F125/F126/F127

OPERE CIVILI

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IV01	00	D26RO	OC 0000 005	B	10 di 10

RELAZIONE DESCRITTIVA DEMOLIZIONI

DEMOLIZIONI ANDORA

Opere da demolire	CODICE	PROGR.	Oggetto di demolire	TIPOLOGIA COSTRUTTIVA			PIANI FUORI TERRA [n°]	AREA [m ²]	ALTEZZA [m]	VOLUME [m ³]
				muratura, ca, ecc	tipo di copertura	Presenza di materiali pericolosi				
1	F.124	97+111	tettoia per parcheggio auto	lamiera e acciaio	spiovente	assente	1	14	3	42
1	F.125		serra	acciaio e lamiera	falda	probabile	1	1537	3	4611
1	F.126		edificio	cls	falda	assente	1	71	3	213
3	F.127		serra	acciaio e lamiera	falda	probabile	1	757	3	2271
1	F.128		serra	acciaio e lamiera	falda	probabile	1	128	3	384