

Committente:



AUTOCAMIONALE DELLA CISA S.P.A.

Via Camboara 26/A - Frazione Ponte Taro - 43015 NOCETO (PR)

Impresa Esecutrice:



**AUTOSTRADA DELLA CISA A15
RACCORDO AUTOSTRADALE A15/A22
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO
RACCORDO AUTOSTRADALE FRA L' AUTOSTRADA DELLA CISA-FONTEVIVO (PR)
E L' AUTOSTRADA DEL BRENNERO-NOGAROLE ROCCA (VR). I LOTTO.**

C.U.P. G61B04000060008

C.I.G. 307068161E

PROGETTO ESECUTIVO

AUTOCAMIONALE DELLA CISA S.p.A.

Il Direttore TIBRE:

Il Responsabile del Procedimento:

Il Presidente:

Il Responsabile dei lavori:

IMPRESA PIZZAROTTI & C. S.p.A.

Il Direttore Tecnico:

*Il Responsabile di Progetto
Dott. Ing. Luca Bondanelli*

Il Geologo:

PROGETTAZIONE DI:



A.T.I.:

idroesse
engineering
MANDATARIA

ROCKSOIL S.p.A.
MANDANTE

VIA
INGEGNERIA S.r.l.
MANDANTE

Il Progettista:

Coordinatore per la Sicurezza in fase di Progettazione:

Ing. Giovanni Maria Cepparotti

Ordine degli Ingegneri della Provincia di Verona n. 392

Consulenza specialistica a cura di:

Progettista Responsabile Integrazione Prestazioni Specialistiche:

Impresa Pizzarotti & C. S.p.A.

Ing. Pietro Mazzoli

Ordine degli Ingegneri della Provincia di Parma n. 821

Titolo Elaborato:

**Generale
Sicurezza
Sicurezza**

**Controllo e manutenzione dei presidi e degli
apprestamenti di sicurezza**

Data Emissione Progetto:

18/03/2014

Scala:

Identif. Elaborato:

N.RO IDENTIFICATIVO	CODICE COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	AMBITO	CAT OPERA	N OPERA	PARTE OP	TIPO DOC	N PROGR. DOC.	REV.
	RAAA	1	E	I	GE	SC	01	G	PI	014	A

A	01/10/2014	RIEMMISSIONE PROGETTO ESECUTIVO				PIERANGELI	CEPPAROTTI	MAZZOLI
Rev.	Data	DESCRIZIONE REVISIONE				Redatto	Controllato	Approvato

SOMMARIO

1	SCOPO	3
2	Abbreviazioni e definizioni	3
2.1	Abbreviazioni	3
2.2	Definizioni	3
3	Breve descrizione dell'intervento	4
4	Modalita' operative.....	5
4.1	Premessa.....	5
4.2	Compito della squadra di sicurezza.....	5
4.3	Composizione e dotazioni.....	6

1 SCOPO

Lo scopo della presente procedura è quello di regolamentare le attività di controllo e manutenzione degli apprestamenti di sicurezza del “cantiere” relativo alle attività lavorative per l’esecuzione delle opere riguardanti il Raccordo Autostradale tra la A15 “Autostrada della Cisa” e la A22 “Autostrada del Brennero” da Fontevivo (PR) a Nogarole Rocca (VR) – 1° Lotto da Fontevivo (PR) all’Autostazione “Trecasali-Terre Verdiane”, ed opere accessorie.

L’applicazione di quanto contenuto nella presente procedura risulta essere fondamentale al fine di poter garantire un adeguato mantenimento tempo per tempo delle caratteristiche di protezione sottese agli apprestamenti di sicurezza posti in opera per eliminare o, qualora non ciò non fosse possibile, ridurre i rischi evidenziati in fase di elaborazione del PSC.

I contenuti della presente procedura, con riferimento agli specifici argomenti ivi trattati, sono parte integrante e complementare del PSC doc. RAAA1EIGESC01GPI002B e, l’eventuale mancato rispetto di quanto previsto da parte delle imprese, rappresenta una grave violazione agli obblighi contrattuali e darà luogo all’applicazione di sanzioni disciplinari così come previste nel Capitolato Speciale di Sicurezza.

2 ABBREVIAZIONI E DEFINIZIONI

2.1 ABBREVIAZIONI

ASS	Assistente Tecnico di Cantiere
CC	Capo Cantiere
CSE	Coordinatore sicurezza in esecuzione
DL	Direzione dei lavori
DTC	Direttore Tecnico di Cantiere
GDC	Gruppo di Coordinamento
IA	Impresa Affidataria
IE	Impresa Esecutrice
RdL	Responsabile dei Lavori
SPP	Servizio Prevenzione Protezione dell’Impresa Pizzarotti & C. S.p.A.
SPSAL	Servizi Prevenzione e Sicurezza negli Ambienti di Lavoro della ASL di Parma

2.2 DEFINIZIONI

Impresa affidataria Impresa Pizzarotti & C. S.p.A.: titolare del contratto di appalto con il committente (Autocamionale della Cisa S.p.A.) che, nell’esecuzione dell’opera appaltata, può avvalersi di imprese subappaltatrici o di lavoratori autonomi.

Impresa esecutrice: impresa che esegue un’opera o parte di essa impegnando proprie risorse umane e materiali.

Apprestamenti: le opere provvisorie necessarie ai fini della tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori in cantiere, così come previsti nel PSC e nei relativi POS.

3 BREVE DESCRIZIONE DELL'INTEVENTO

L'opera stradale consiste nel naturale proseguimento verso nord della A15 e comprende il 1° Lotto del più ampio intervento di realizzazione del Raccordo Autostradale, che dall'allacciamento sulla A1 in prossimità di Fontevivo (PR) si innesta sulla A22 in prossimità Nogarole Rocca (VR).

Il 1° lotto comprende il tratto stradale tra Fontevivo (PR) e la futura Autostazione "Trecasali-Terre Verdiane" per circa 9,500 km, interessando per circa 2,350 km il tratto esistente della A15 comprensivo dell'interconnessione sulla A1 e per circa 7,150 km un tratto di nuova realizzazione.

Il 1° lotto comprende inoltre le opere complementari funzionalmente e strettamente relazionate con l'esercizio autostradale, quali:

- la Variante S.P. 10 all'abitato di Viarolo, compresa tra i Comuni di Parma e Sissa-Trecasali, viabilità in aderenza al tracciato autostradale interferita;
- il Raccordo Autostazione Trecasali –Terre Verdiane e rotatoria S.P. 10, compresa nel Comune di Sissa-Trecasali; viabilità di adduzione al sistema autostradale da parte della mobilità locale.

L'opera principale si compone dunque di un tracciato stradale che, rispetto all'intersezione con l'A1, corre a sud parte sulla sede stradale esistente e parte in variante, sotto attraversa la A1, e prosegue a nord su nuova sede dapprima in viadotto per l'attraversamento del fiume Taro e poi in rilevato fino al raggiungimento della futura autostazione.

Le parti d'opera più significative del tracciato stradale sono:

- a sud il viadotto sul torrente Recchio;
- la galleria artificiale, mediante la quale la A15 sottopassa la A1;
- a nord il viadotto sul fiume Taro.

Le parti d'opera più significative connesse alla interconnessione tra l'Autostrada A15 e l'Autostrada A1, oltre alla predetta galleria artificiale, sono rappresentate da:

- un viadotto lungo la rampa La Spezia-Milano;
- un ponte lungo la rampa Bologna-Verona per il superamento del torrente Recchio;
- un ponte lungo la rampa La Spezia-Bologna per il superamento del torrente Recchio;
- un unico cavalcavia a doppio senso lungo le rampe Bologna-La Spezia e La Spezia-Milano per il superamento della A1;
- un cavalcavia lungo la rampa Verona-Bologna per il superamento della A1;
- un allargamento del ponte esistente sulla A1 lungo la rampa Verona-Bologna per il superamento del torrente Recchio;
- un sottovia lungo la rampa La Spezia-Bologna per il sotto attraversamento sequenziale delle rampe La Spezia-Milano e La Spezia-Bologna;
- il prolungamento del sottopasso sulla A1 lungo la rampa Bologna-Verona per l'innesto della rampa stessa.

Le parti d'opera più significative connesse alle viabilità interferite sono rappresentate dai cavalcavia:

- lungo la strada comunale Bianconese per il superamento della A1;

- lungo la strada di accesso Synthesis per il superamento dello svincolo della A1 su A15;
- lungo la strada provinciale 10 di Cremona;
- lungo via Grande, lungo via Fienilbruciato;
- lungo la viabilità della futura strada Cispadana;
- lungo il proseguimento della rampa di accesso all'autostazione Trecasali, per l'innesto sulla SP8.

Le parti d'opera minori sono rappresentate da opere strutturali connesse al tracciato, quali muri di sostegno, tombini, ecc..., dalle sistemazioni idrauliche di piattaforma.

4 MODALITA' OPERATIVE

4.1 PREMESSA

Per l'eliminazione, o ove ciò non fosse possibile, la riduzione dei rischi al minimo in relazione alle conoscenze acquisite in base al progresso tecnico è normativamente previsto che le scelte progettuali ed organizzative vengano effettuate già in fase di progettazione dell'opera, al fine di inserire già nelle fasi progettuali, gli apprestamenti ritenuti necessari per il raggiungimento dell'obiettivo.

I risultati della predetta attività sono riportati all'interno del PSC.

A sua volta, al fine di un maggior dettaglio operativo, le indicazioni contenute nel PSC vengono ulteriormente dettagliate all'interno del POS, sia questo di provenienza dell'IA sia questo di provenienza dell'IE.

L'esperienza pluriennale nella gestione di cantieri ci insegna che la posa in opera iniziale degli apprestamenti non è sufficiente a garantirne tempo per tempo la loro efficienza, specie in cantieri, come quello in argomento, caratterizzato dalla contemporanea presenza di numerose parti d'opera significativi (cfr. capitolo 3) e dalla necessità di intervento di diverse Imprese esecutrici, spesso impegnate contemporaneamente o successivamente sulla stessa parte d'opera.

In particolare si è constatato nel tempo che, la dove operano contemporaneamente diverse Imprese esecutrici, non è sempre agevole individuare il responsabile di una determinata situazione anomala, con il conseguente aumento dei rischi lavorativi.

Pertanto, fermo restando la responsabilità di ciascun Datore di lavoro circa il mantenimento in efficienza degli apprestamenti securistici adottati a tutela dei propri lavoratori, al fine del raggiungimento dell'obiettivo di minimalizzazione dei rischi, è stata pervista la presenza di una apposita squadra di sicurezza, il cui compito specifico è meglio dettagliato di seguito.

4.2 COMPITO DELLA SQUADRA DI SICUREZZA

Il compito della squadra di sicurezza si riassume sostanzialmente nel mantenimento in efficienza degli apprestamenti di sicurezza laddove il o i Datori di lavoro non intervengano prontamente, ciascuno nell'ambito delle rispettive responsabilità.

Gli interventi potranno riguardare, in via esemplificativa e non esaustiva:

- ripristino dei protezioni collettive (spesso le tavole che costituiscono le protezioni collettive sono momentaneamente rimosse per permettere le attività lavorative e non vengono prontamente ripristinate;

- ripristino delle recinzioni di cantiere;
- verifica dell'efficienza degli apprestamenti per il controllo degli accessi;
- sistemazione delle aree eccessivamente disordinate (l'ordine e la pulizia diminuiscono la frequenza di incidenti);
- il controllo dell'efficienza degli impianti semaforici di gestione delle controstrade;
- interventi immediati a fronte di ordini di servizio del CSE/GDC o sella SPSAL di Parma;
- ecc.

4.3 COMPOSIZIONE E DOTAZIONI

La squadra di sicurezza è composta da 4 operai, posti sotto la supervisione di un preposto.

E' dotata di un autocarro per il trasporto promiscuo di persone e materiali, oltre alle attrezzature minute necessarie all'attività e di apparecchi per la comunicazione.

4.4 FORMAZIONE

Alla squadra di sicurezza verrà erogata una specifica formazione, i cui contenuti riguardano: gli apprestamenti di sicurezza da mantenere efficienti (tipologia e WBS di riferimento) e le modalità di intervento:

- prima dell'inizio delle attività;
- ad ogni modifica significativa delle attività.

