

ITINERARIO INTERNAZIONALE E78

S.G.C. GROSSETO - FANO

Adeguamento a 4 Corsie nel Tratto Grosseto - Siena
(S.S. 223 "DI PAGANICO") dal Km 27+200 al Km 30+038 - Lotto 4

PROGETTO ESECUTIVO

COD. FI13

PROGETTAZIONE: ATI SINTAGMA - GDG - ICARIA

IL RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE:

Dott. Ing. Nando Granieri
Ordine degli Ingegneri della Prov. di Perugia n° A351

IL GRUPPO DI PROGETTAZIONE:

MANDATARIA:

MANDANTI:



Dott. Ing. N. Granieri
Dott. Arch. N. Kamenicky
Dott. Ing. V. Truffini
Dott. Arch. A. Bracchini
Dott. Ing. F. Durastanti
Dott. Geol. G. Cerquiglioni
Geom. S. Scopetta
Dott. Ing. L. Sbrenna
Dott. Ing. E. Sellari
Dott. Ing. L. Stoppini
Dott. Ing. L. Dinelli
Dott. Ing. L. Nani
Dott. Ing. F. Pambianco
Dott. Agr. F. Berti Nulli

Dott. Ing. D. Carlaccini
Dott. Ing. S. Sacconi
Dott. Ing. G. Cordua
Dott. Ing. V. De Gori

Dott. Ing. V. Rotisciani
Dott. Ing. F. Macchioni
Dott. Ing. M. Sorbelli
Dott. Ing. V. Piunno
Dott. Ing. G. Pulli

IL PROGETTISTA:

Dott. Ing. Federico Durastanti
Ordine degli Ingegneri della Prov. di Terni n° A844

IL GEOLOGO:

Dott. Geol. Giorgio Cerquiglioni
Ordine dei Geologi della Regione Umbria n°108

IL R.U.P.

Dott. Ing. Antonio Scalamandrè

IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:

Dott. Ing. Filippo Pambianco
Ordine degli Ingegneri della Prov. di Perugia n° A1373

PROTOCOLLO

DATA



ELABORATI GENERALI

Relazione generale sulle demolizioni

CODICE PROGETTO		NOME FILE		REVISIONE	SCALA:
PROGETTO	LIV. PROG.	N. PROG.	T00-EG00-GEN-RE03-A		
L0702B	E	1701		A	-
CODICE ELAB.		T00EG00GENRE03			
A	Emissione	16/10/2017	L.Sbrenna	F.Durastanti	N.Granieri
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

INDICE

1. PREMESSA.....	2
2. DESCRIZIONE DELLE VOCI DI COMPUTO UTILIZZATE	4

1. PREMESSA

La presente relazione descrive le demolizioni comprese nel progetto esecutivo per l'adeguamento a quattro corsie della Strada di Grande Comunicazione (S.G.C.) sull'itinerario internazionale E78 nel tratto Grosseto-Siena dal km 27.200 al km 30+040 – Lotto 4.

Il progetto esecutivo è stato redatto secondo le modalità richieste dal D.Lgs.18 aprile 2016 n. 50 "Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture.", al fine di procedere all'Appalto per la realizzazione dell'opera.

Il progetto Esecutivo è stato sviluppato a partire dal Progetto Definitivo Sviluppato da ANAS ed approvato in C.d.A. nel 2013 e successivamente approvato dal CIPE con delibera del 3 marzo 2017 con prescrizioni e pubblicato in GU n°209 del 7 settembre 2017.

Il progetto Esecutivo verrà sottoposto a verifica di ottemperanza delle prescrizioni CIPE.

Il progetto Esecutivo non reca significative modifiche rispetto al definitivo approvato al di fuori di quelle disposte nell'approvazione CIPE.

Le demolizioni comprese nel progetto interessano le opere della carreggiata esistente ed in particolare le seguenti opere d'arte principali:

Galleria Poggio Tondo

Viadotto Calcinai

Viadotto S.Lorenzo

Viadotto La Coscia

Viadotto Lanzo

Per ciò che riguarda la galleria Poggio Tondo si tratta di demolire il rivestimento definitivo in c.a. previo consolidamento del terreno circostante il cavo esistente per permettere l'alesaggio della galleria.

Per quanto riguarda il Viadotto Calcinai si prevede la demolizione completa dell'impalcato così articolata: dovrà dapprima essere demolita dall'alto la soletta della singola campata in demolizione, quindi verranno demoliti dall'alto i traversi ed infine dovranno essere svarate le travi in c.a.p tramite gru gommata, le travi verranno trasportate in cantiere e ivi demolite; tale procedimento dovrà essere eseguito secondo queste fasi per ogni singola campata.

Dopo l'impalcato verranno demolite le Spalle e la porzione sommitale delle pile procedendo sempre dall'alto come riportato negli elaborati di progetto.

Sono stati previsti appositi ponteggi per permettere che le lavorazioni siano svolte in tutta sicurezza.

I viadotti S.Lorenzo e La coscia saranno soggetti alle medesime modalità di demolizione.

Per quanto riguarda il Viadotto Lanzo si prevede la demolizione completa dell'impalcato così articolata: dovrà dapprima essere demolita dall'alto la soletta della singola campata in demolizione, quindi verranno demoliti dall'alto i traversi ed infine dovranno essere svarate le travi in c.a.p tramite gru gommata, le travi verranno trasportate in cantiere e ivi demolite; tale procedimento dovrà essere eseguito secondo queste fasi per ogni singola campata.

Dopo l'impalcato verranno demolite le Spalle e le Pile come riportato negli elaborati di progetto.

2. DESCRIZIONE DELLE VOCI DI COMPUTO UTILIZZATE

Per la demolizione degli implacati e delle strutture in c.a. come spalle e pile sono state utilizzate le seguenti voci di computo tratte dal Prezzario ANAS 2017:

A.3.05 DEMOLIZIONE INTEGRALE DI STRUTTURE IN C.A.

Demolizione integrale di strutture in c.a.p. entro e fuori terra con i mezzi che l'impresa sceglierà in base alla propria convenienza, compreso l'onere dell'allontanamento del materiale di risulta il taglio dei ferri ed ogni altro onere. Misurata sulla struttura da demolire per l'effettiva cubatura.

A.3.08 DEMOLIZIONE INTEGRALE DI IMPALCATI IN C.A.P. O STRUTTURE SIM.

Demolizione integrale di impalcati di opere d'arte o parti intere di strutture in ca. o cap. da suddividersi in elementi, quali le travi, da eseguirsi con tutte le precauzioni necessarie a garantire la perfetta integrità delle parti di struttura sottostante e delle proprietà di terzi. In tale caso la demolizione dovrà essere eseguita con martelli demolitori ed anche con l'impiego preliminare di agenti non esplosivi ad azione chimica con espansione lenta e senza propagazione di onda d'urto; in particolare la demolizione delle travi può aver luogo anche fuori opera se richiesto, previa separazione dalle strutture esistenti, prelievo e trasporto in apposite aree.

Compreso e compensato nel prezzo: l'impiego di adeguate attrezzature per la rimozione e l'allontanamento delle parti fino alle aree adibite alla demolizione; l'impiego di attrezzatura ossiacetilenica per il taglio dei ferri d'armatura, l'allontanamento del materiale ed ogni altro onere, l'eventuale pilotaggio del traffico e l'onere della segnaletica necessaria.

Nel computo degli oneri per la sicurezza sono stati invece computati gli eventuali ponteggi necessari per accedere alle zone oggetto di demolizione.