

REGIONE PUGLIA



COMUNE DI

# Giovinazzo

ASSE VII LINEA DI INTERVENTO 7.1 AZIONE 7.1.1  
Programma Integrato di Rigenerazione Urbana

## RIQUALIFICAZIONE URBANA DEL LUNGOMARE "ESERCITO ITALIANO"

### PROGETTISTI:

PhD. Arch. MARIO FERRARI

via Argiro n. 7 - 70121 - Bari  
tel/fax 080-5243926  
e-mail: studio@ferrariarchitetti.com  
www.ferrariarchitetti.com



Arch. MICHELE SGOBBA

Via Nino Rota n. 3 - 70011 Alberobello (Ba)  
tel/fax 080-4325641  
e-mail: michele.sgobba@finepro.it  
www.finepro.it



### RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO:

Arch. VINCENZO TURTURRO



# CPI

Elaborato:

## PROGETTO ESECUTIVO

Censimento e progetto di  
risoluzione delle interferenze



## Premessa

La presente relazione è resa conformemente all'art.14, dell'Allegato XXI, al Decreto legislativo 12 Aprile 2006, n.163 recante "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE", e art.24 del DPR 207/2010 "Regolamento di esecuzione ed attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163".

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 ad alta tensione, parte delle linee elettriche a media e bassa tensione, l'illuminazione pubblica e parte delle linee telefoniche;
- *Interferenze superficiali.* Fanno parte di questo gruppo le linee ferroviarie e i canali e i fossi irrigui a cielo aperto.
- *Interferenze interrato.* 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.

Perciò nello specifico saranno da valutare i seguenti aspetti riguardanti la presenza di impiantistiche interne ed esterne alle opere oggettivamente o potenzialmente interferenti, che sono:

- la presenza di linee elettriche in rilievo o interrato 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;
- la intercettazione di impianti gas con rischio di esplosione o incendio;
- la eventuale adozione, a seconda del caso, di idonee misure preventive, protettive e/o operative, quali la richiesta all'ente erogatore di interruzione momentanea del servizio, qualora possibile.

Ne deriva la necessità, rilevata la presenza di impianti elettrici, idrici e di scarico di rete, di:

- installare gruppi elettrogeni per la produzione di energia elettrica per l'alimentazione degli impianti, attrezzature e servizi di cantiere;
- utilizzare, in assenza di energia elettrica, attrezzature ad alimentazione a combustibile liquido e pneumatica;
- approvvigionarsi di acqua con autocisterne e con stoccaggio su serbatoi;
- utilizzare, in mancanza di condotte di scarico fognario, servizi igienici del tipo chimico, o posare impianti disperdenti per sub-irrigazione.

Inoltre l'ubicazione o il tracciato di linee elettriche, colonnine di presa, condotte idriche o di scarico, condotte gas, linee telefoniche, ecc., saranno elementi da valutare in relazione:

- alla richiesta di allaccio dei contatori di trazione delle utenze;
- al più conveniente posizionamento dei quadri generali o passaggio delle linee o condotte di alimentazione e distribuzione degli impianti di cantiere, al posizionamento della fossa imhoff e dei servizi igienico-assistenziali;
- al rischio di elettrocuzione/folgorazione per contatto diretto o indiretto (con attrezzature o mezzi meccanici) di linee elettriche aeree, in rilievo o interrato;
- al rischio di intercettazione delle linee o condotte e di interruzione del servizio idrico o di scarico, telefonico, ecc;
- al rischio di incendio o esplosione per intercettazione di impianti gas;



- al rischio di interferenza degli impianti stessi con le opere in costruzione o con le attività lavorative, in termini di intralcio oggettivo o distanza di sicurezza.

Durante la fase di sopralluogo e rilievo sono da valutare:

- a. 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 richiesta di occupazione temporanea di suolo pubblico;
  - alla necessità di regolamentazione del traffico, in particolari situazioni (ad esempio per l'ingresso o uscita dei mezzi pesanti) da parte di personale preposto;
- b. l'insistenza dell'area di lavorazione su sistemi o nodi viari operativi (oggetto di lavorazione) o su linee o nodi ferroviari, in funzione:
  - della necessaria coesistenza e reciproca interferenza tra l'attività lavorativa e il normale traffico veicolare urbano o extraurbano;
  - della necessità di interruzione, deviazione, convogliamento o spartizione dei flussi di traffico;
  - della predisposizione di divieti di accesso, sensi obbligatori o alternati di marcia, installazione di impianti semaforici, ecc.;
  - della necessità di costante regolamentazione, da parte di personale appositamente preposto, del traffico veicolare in base alla operatività dei mezzi o attrezzature di cantiere
- c. l'adiacenza dell'area di cantiere o l'insistenza dei lavori stessi su linee o nodi ferroviari operativi, in relazione:
  - alla necessaria coesistenza e reciproca interferenza tra il normale traffico ferroviario e l'attività di cantiere e/o lavorativa;
  - alla progettazione della viabilità o aree di manovra per la circolazione dei mezzi in rapporto al posizionamento delle linee ferroviarie;
  - alla progettazione e allestimento di linee ferroviarie ausiliarie (temporanee) necessarie alla corretta esecuzione dei lavori,
  - alla necessità di deviazione temporanea delle linee ferroviarie o di variazione degli orari di percorrenza dei treni;
  - al preventivo coordinamento con le autorità competenti del programma di esecuzione dei lavori, o di singole fasi lavorative, in base al normale traffico ferroviario;
- d. la presenza, nelle immediate vicinanze dell'area di cantiere, di attività produttive (industriali o comunque soggette a rischi specifici) o 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 (in specie le gru a torre) ed alla necessità di predisposizione di idonee misure preventive o adozione di specifiche procedure operative;
- e. la presenza, nelle immediate vicinanze dell'area di cantiere, di asili, scuole, università, ospedali, case di riposo, caserme, stazioni di polizia, edifici pubblici o altre attività aperte al pubblico, ecc, in funzione:



- del rischio di interferenza del traffico pesante dei mezzi di cantiere con il normale flusso carrabile o pedonale urbano;
- del rischio di interferenza del traffico pesante dei mezzi di cantiere con il traffico speciale (quali autoambulanze, mezzi di soccorso o pronto intervento, mezzi pubblici di servizio sociale o scolastico).

### **Caratteristiche del contesto - Situazione attuale**

L'intervento in oggetto riguarda il recupero di gran parte del litorale orientale di Giovinazzo. Nell'ambito del progetto è stato suddiviso in cinque sottoaree che a partire da nord, sono state così definite:

- area "Teatro";
- area "Lido";
- area "Pedonale";
- area "Piazza San Marcello";
- area "Pista ciclabile".

Questi sottoambiti sono collegati da un percorso lungo la costa che risulta essere luogo turistico e balneare di rilevante importanza in quanto prossimo al centro storico e con un incantevole vista sul mare. Tuttavia questa strada è del tutto svalutata, povera di elementi di arredo urbano e di accessi al mare e con una viabilità ciclistica non idonea e poco sicura. Pertanto, l'obiettivo del progetto è di potenziare la connessione lineare di tali aree tra loro e con il resto della città, nonché di affermare il ruolo di queste nel contesto urbano, a vantaggio della cittadinanza e dell'attività turistica.

Sinteticamente il presente progetto prevede i seguenti interventi:

- riqualificazione del belvedere sul porto antico e sistemazione a piazza dell'area annessa con realizzazione di nuova pavimentazione e inserimento di arredo urbano nel sottoambito area "Teatro";
- realizzazione di pontili in legno per la camminata e la sosta e di rampe mobili per la balneazione, sistemazione a piazza con realizzazione di nuova pavimentazione, parziale interrimento del volume tecnico e realizzazione di varchi di accesso al centro antico nell'area "Lido";
- realizzazione di nuova pavimentazione nell'area "Pedonale";
- realizzazione di nuova pavimentazione ed elementi di arredo urbano nell'area "Piazza San Marcello";
- sistemazione della pista ciclabile in quota nell'area "Pista ciclabile".

Si interviene inoltre con l'integrazione della pubblica illuminazione attraverso l'inserimento di nuovi corpi illuminanti al fine di valorizzare le emergenze architettoniche presenti in tali aree, come l'antica muraglia e gli edifici ad essa prospicienti, e di rendere vivibile soprattutto nelle ore serali il lungomare stesso invogliando utenti e turisti alla sosta e al passeggio.

### **Censimento e risoluzione delle interferenze**

Il progetto non comporta il verificarsi di interferenze con i sottoservizi esistenti in quanto nelle operazioni di scavo e demolizione da effettuarsi lungo la viabilità non si andrà oltre la quota della fondazione stradale esistente. Saranno rispettate le pendenze per il deflusso e la raccolta delle



acque meteoriche. Per quanto concerne l'impianto elettrico e di P.I. verrà effettuato l'interramento dei cavidotti e condutture presenti sulle mura che ne deturpano l'originaria *facies*.

Relativamente al fabbricato tecnico presente nell'area "lido" è previsto l'interramento, se pur non totale garantendone comunque l'accessibilità, al fine di limitare l'impatto ambientale ed architettonico.

Nei casi in cui si renderanno necessari interventi per risolvere episodi di interferenza con i sottoservizi imprevisti ed imprevedibili, questi saranno eseguiti in conformità alle disposizioni delle aziende di gestione del servizio ed alle loro specifiche costruttive.

Durante le lavorazioni, che richiedono l'impiego di mezzi meccanici con occupazione di strade pubbliche, si garantirà l'accessibilità alle proprietà private limitrofe, secondo le esigenze dei proprietari, nonché la parziale agibilità delle viabilità urbane interessate, ove possibile.

Si prevederanno, dunque, degli appositi percorsi integrati con le opere a farsi (sia carrabili che pedonali) e l'organizzazione del cantiere permetterà la piena accessibilità delle unità immobiliari attraverso una parzializzazione delle recinzioni anche con percorsi temporanei.