

COMUNE DI MIRA

Provincia di Venezia



Fase

PROGETTO DEFINITIVO / ESECUTIVO

Committente	COMUNE DI MIRA - Settore LL. PP.	Data	15 NOVEMBRE 2018
-------------	----------------------------------	------	------------------

Progetto	OPERE DI REALIZZAZIONE TRATTO DI NUOVA STRADA COMUNALE VIA ORTONA E NUOVO PERCORSO CICLOPEDONALE SU VIA BOTTE	Elaborato	
----------	---	-----------	--

Oggetto	CRONOPROGRAMMA DELL'OPERA	File	1806_PELFP.pdf	Commessa	1806
---------	---------------------------	------	----------------	----------	------

Progettisti	RTP STUDIO DGG - ARCHITETTO GERMANO DE GASPARI via Germania 19/7 - 35010 Vigonza (PD) - tel. / fax 049/7380743 - e.mail: degaspari@studiodgg.it STUDIO GEOM. LUCA VESCOVO via Pionca n.34 - Cazzago di Pianiga (VE) - 30030 - tel. 041.464120 - e.mail: luca.vescovo@delta-studio.net	  <p>Studio Tecnico Topografia - Progettazione Stime - Pratiche Catastali Via Pionca n. 34 - Cazzago di Pianiga (VE) tel. 041.464120 - fax 041.5128868 e-mail: luca.vescovo@delta-studio.net</p>	Collaboratori	Edoardo Fasolo, Giada Milan
-------------	---	---	---------------	-----------------------------

15.11.2018	1806_PECRO.pdf	ULTIMA EMISSIONE		
------------	----------------	------------------	--	--

data	elaborato		red.	approv.
------	-----------	--	------	---------

Firma progettisti		Firma committente	
-------------------	--	-------------------	--

CRONOPROGRAMMA DELL'OPERA



Comune di Mira
(Provincia di Venezia)

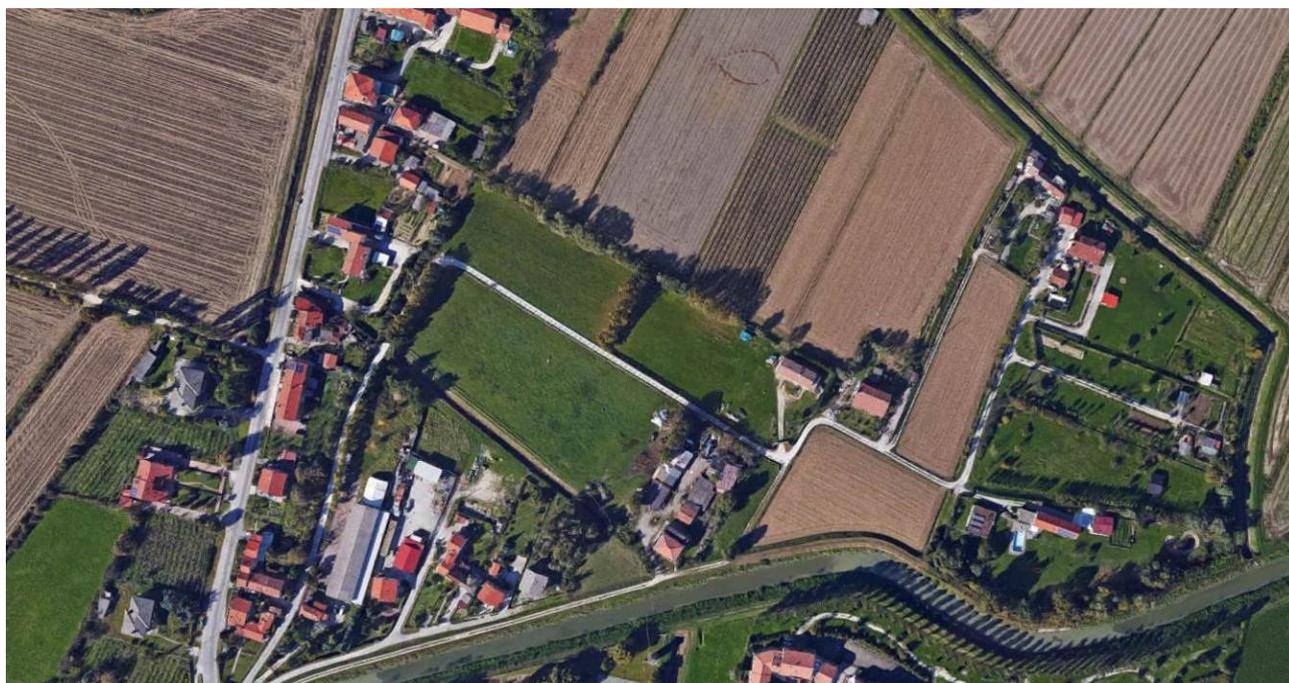


Cap 30034 – Mira (VE) – Piazza IX Martiri n° 3
telefono 041 - 5628211 – fax 041 - 422023 – e-mail: info@comune.mira.ve.it

PROGETTO DEFINITIVO / ESECUTIVO

OPERE DI REALIZZAZIONE TRATTO DI NUOVA STRADA COMUNALE VIA ORTONA E NUOVO PERCORSO CICLOPEDONALE SU VIA BOTTE

Strada comunale - via Ortona a Borbiago di Mira (VE)



Il committente

Il progettista

Indice

Indice	2
CRONOPROGRAMMA DELL'OPERA di progetto definitivo-esecutivo.....	3
opere di realizzazione tratto di nuova strada comunale via Ortona e nuovo percorso ciclopedonale su via Botte di Mira (VE).	3
1.1 I tempi e le fasi di esecuzione	4
a- Sicurezza	4
b- interferenze	4
5. Cronoprogramma dell'opera	5

**CRONOPROGRAMMA DELL'OPERA di progetto definitivo - esecutivo
opere di realizzazione tratto di nuova strada comunale via Ortona e nuovo
percorso ciclopedonale su via Botte di Mira (VE).**



Strada comunale - via Ortona a Borbiago di Mira (VE)

1.1 I tempi e le fasi di esecuzione

PREMESSA

Il progetto prevede la realizzazione dell'allargamento di via Ortona e la nuova pista ciclo-pedonale di via Botte. Sono previsti per tale esecuzione complessivamente 120 giorni naturali e consecutivi comprendenti i periodi meteo sfavorevoli secondo le medie stagionali in riferimento ai dati forniti dal Centro Meteorologico di Teolo – PD secondo le serie storiche in essere

Si richiama integralmente quanto descritto e prescritto nei documenti allegati all'appalto e in particolare, come premessa, si riporta brevemente quanto d'appresso:

*** Premessa: Caratteristiche e peculiarità del Cantiere (generale) in oggetto**

Le caratteristiche e le peculiarità del cantiere oggetto del presente appalto si possono generalmente descrivere nelle seguenti categorie come già riportato in relazione di progetto:

a- Sicurezza

In relazione al D.Lgs. 81/2008, poiché è prevista la presenza, anche non contemporanea, di più imprese, il Piano di Sicurezza e Coordinamento (PSC) è documento allegato al progetto definitivo-esecutivo. L'impresa affidataria sarà quindi tenuta a presentare un proprio piano operativo di sicurezza prima dell'inizio dei lavori in sede di contratto.

Con particolare riguardo alle interferenze si evidenziano le interferenze e, peculiarità e criticità da affrontare in sede di apertura cantiere/realizzazione dei lavori:

- necessità di occupazione di ambito da dedicare a deposito temporaneo dei materiali e dei materiali da scarifica da riutilizzare in prossimità del tratto iniziale di via Ortona/pista ciclo-pedonale via Botte;
- necessità di procedere per realizzare i lavori suddividendo via Ortona in 2 ambiti/fasce di lavoro (ambiti sud e ambiti nord) per garantire una corsia di percorrenza ai residenti/mezzi di soccorso,..... Le corsie saranno realizzate con particolare riguardo a quella nord mediante anche riporto di aridi, da integrarsi continuamente in relazione ai normali cedimenti conseguenti al passaggio mezzi, extra sede di strada futura. La strada sarà quindi realizzata per fasce (sud e nord) e per tratti e non in unica e continuativa lavorazione.
- Necessità di procedere per realizzare i lavori sulla nuova pista ciclo-pedonale di via Botte svolgendo le opere anche in unica fase ma considerando che a ridosso delle proprietà private sul tratto terminale est i privati dovranno intervenire per eliminare alcune strutture come concordato con l'Amministrazione Comunale

b- interferenze

Si richiama anzitutto il Piano di Sicurezza e coordinamento che sviluppa e coordina l'andamento del cantiere anche in relazione alle interferenze con particolare riguardo alle opere da svolgere su via Ortona. Per via Botte le interferenze risultano ridotte se non per quanto attiene il completamento opere a ridosso della esistente principale via Botte.

VIA ORTONA

Trattasi di strada che serve case sparse in aperta campagna. Tale strada è inghiaziata e risulta avere un'unica carreggiata di circa 3 metri. Il progetto, come risulta in particolar modo nelle sezioni che sovrappongono lo stato di fatto con lo stato di progetto, prevede una strada con ambito percorribile pari a 5 metri con banchine vegetali di circa 30 cm e scoline/cunette laterali.

Per facilitare e garantire il passaggio ai residenti il progetto prevede di intervenire anzitutto sulla parte sud di via Ortona prevedendo di mantenere una porzione di corsia esistente pari a circa 190 cm che sarà integrata con riporti aridi su banchina per garantire circa 250 cm di passaggio. Tali materiali saranno poi scaricati secondo le indicazioni di progetto a finito per la ricostituzione delle banchine e/o cunette. È prevista limitazione di velocità (anche mediante apposita ordinanza) e viabilità a senso alternato regolata da semaforica in corrispondenza del tratto interessato dai lavori. Ogni trasporto e/o fornitura sarà accompagnato da moviere sia per lo spostamento dei materiali dal deposito temporaneo di cantiere che per le nuove forniture.

VIA BOTTE

La costruzione della nuova ciclo-pedonale (che si estende per circa 230 ml) opera su ambito agricolo di capezzagne e fossi (per il tratto più a sud) mentre a ridosso delle case che si affacciano su via Botte interferisce con i limiti delle proprietà ora recintate da rettificarsi in funzione della pubblica proprietà da riconfinarsi (operazione già eseguita dai competenti uffici comunali secondo ulteriori accordi di eliminazione, da parte dei privati di sovrastrutture e spianti di frutteti non autorizzati).

SOTTOSERVIZI

Dall'analisi degli elaborati grafici a disposizione (nessun riscontro fornito dagli uffici competenti) e dai sopralluoghi effettuati, l'area oggetto di intervento non risulta essere interessata da sottoservizi anche se è lecito pensare che la condotta acquedotto transiti sotto la sede stradale e quindi potenzialmente interferente con le lavorazioni.

Di fatto, però la parte della strada esistente è oggetto di sola scarifica superficiale dei materiali per circa 30 cm senza andare a intaccare gli strati profondi dove presumibilmente potrebbero esserci alcuni sottoservizi. Solo le parti laterali dell'esistente strada di via Ortona vengono sottoposti a scavo e allargamento al di fuori degli ambiti su cui si affacciano le residenze dove presumibilmente potrebbe essere presenti gli "stacchi" di allaccio.

Sono presenti delle linee aeree con pali che però non necessitano di spostamento.

Il Cronoprogramma (*nota): Si allega al presente Cronoprogramma il diagramma di Gantt di PROGETTO richiamando specificamente tutto quanto sopra riportato.

1.2. Cronoprogramma dell'opera

Si allega in seguito cronoprogramma dell'opera con previsione di giorni 120 naturali consecutivi.

Mira, novembre 2018

il tecnico incaricato
RTP arch. G. DE GASPARI-Geom. L. VESCOVO
Arch. Germano De Gaspari

Periodo di cantierizzazione ed esecuzione delle opere	1° MESE		2° MESE		3° MESE		4° MESE	
	15 giorni	15 giorni	15 giorni	15 giorni	15 giorni	15 giorni	15 giorni	15 giorni
SOVRAPPOSIZIONI / INTERFERENZE	Tratto di nuova strada comunale di via Ortona e pista ciclopedonale via Botte							
CONTROLLI VARI AMBITI								
Preposto / controllo fine turno lavoro	[Red bar]							
Coordinamento/controllo	[Green bar]							
CANTIERE VIA ORTONA								
1a fase (sezione parziale sx/dx)								
Impianto / espianto cantiere	[Blue]	[Blue]	[Blue]	[Blue]				
Fresature e scarifiche	[Yellow]	[Yellow]	[Yellow]	[Yellow]				
Scavi, sbancamenti e sagomature consolidamenti a calce	[Blue]	[Blue]	[Blue]	[Blue]				
Sottofondi / riporti materiali	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]				
scoline/cunette/tombotti e pozzetti	[Red]	[Red]	[Red]	[Red]				
bonifiche recinzioni	[Purple]	[Purple]	[Purple]	[Purple]				
2a fase (sezione parziale sx/dx)								
Impianto / espianto cantiere					[Blue]	[Blue]	[Blue]	[Blue]
Fresature e scarifiche					[Yellow]	[Yellow]	[Yellow]	[Yellow]
Scavi, sbancamenti e sagomature					[Blue]	[Blue]	[Blue]	[Blue]
Sottofondi / riporti materiali					[Red]	[Red]	[Red]	[Red]
scoline/cunette/tombotti e pozzetti					[Red]	[Red]	[Red]	[Red]
bonifiche recinzioni					[Purple]	[Purple]	[Purple]	[Purple]
CANTIERE VIA BOTTE								
Impianto / espianto cantiere	[Blue]				[Blue]			
Lievo ceppaie	[Pink]							
Fresature e scarifiche		[Yellow]	[Yellow]	[Yellow]				
Scavi, risezionature, sbancamenti e sagomature		[Blue]	[Blue]	[Blue]				
Sottofondi / riporti materiali/finiture		[Red]	[Red]	[Red]				
recinzioni e segnaletica				[Purple]				
CARATTERISTICHE E PECULIARITÀ DEL CANTIERE	<p>Riunioni da convocare prima di ogni nuova fase d'opera o prima dell'ingresso di una nuova Impresa per la verifica del cantiere, lo scambio dei rischi e l'adozione delle conseguenti misure di coordinamento.</p> <p>Riunioni preliminari di coordinamento / verifica/scambio rischi</p> <p>Le caratteristiche e le peculiarità del cantiere oggetto del presente appalto si possono generalmente descrivere nelle seguenti categorie:</p> <p>- strutturare e organizzare puntualmente un cantiere, sulla scorta anche di quanto meglio precisato in tutti i documenti d'appalto, dove l'organizzazione temporale sarà desunta da un diagramma che considererà prioritariamente:</p> <p>a) il controllo continuo da parte del preposto dell'impresa Affidataria sulla completezza delle delimitazioni, delle segnalazioni, dell'illuminazione a fine di ogni turno o pausa di lavoro;</p> <p>b) necessità di coordinare la presenza di più Imprese per essere le opere stradali potenzialmente assoggettate all'intervento degli Enti gestori i vari sottoservizi (ACQUA, GAS, ENEL, TELEFONIA,...) ad uso delle residenze sparse e quindi previsione di organizzare la produzione con opere in sovrapposizione e possibile interferenza fra esecutori;</p> <p>c) necessità di operare in ambito stadale (2 fasce di intervento) dovendo garantire l'accesso ai residenti, fornitori, ai mezzi di emergenza in genere;</p> <p>* La realizzazione di alcune opere potrà comportare l'obbligo di eseguire particolari lavorazioni (ai fini della sicurezza, dell'eventuale disturbo acustico, ecc.) in determinati momenti della giornata lavorativa o addirittura nei giorni prefestivi o festivi nel rispetto delle norme contrattuali di categoria e riconoscendo un maggior onere finanziario in genere di esecuzione già ricompreso nei costi di progetto;</p> <p>* completare i lavori tutti dell'appalto entro il periodo stimato di durata del cantiere considerando che il tempo utile per dare le opere compiute comprende i periodi meteorologicamente sfavorevoli. In riferimento a tali periodi si considerino e si richiamano i dati forniti dal Centro Meteorologico di Teolo – PD secondo le serie storiche in essere;</p> <p>* realizzare opere in piena sicurezza considerando che la sovrapposizione di lavorazioni in ambiti contermini come l'operare con urgenza comportano una maggior organizzazione per risolvere i problemi di interferenza e conseguentemente un onere economico aggiuntivo che è già riconosciuto all'interno dei costi della sicurezza (quindi non soggetti al ribasso d'asta).</p>							