



COMMISSARIO di GOVERNO

per il contrasto del dissesto idrogeologico nella Regione Siciliana

MESSA IN SICUREZZA E RIFUNZIONALIZZAZIONE DELLA STRADA DI COLLEGAMENTO CENTRO ABITATO - FRAZIONE PECORINI A MARE - FILICUDI (ME)

Patto per il SUD-ME_17821 Lipari - Filicudi - Codice Caronte SI_1_17821 - CUP J69D16002060001

PROGETTO ESECUTIVO

Coordinamento e integrazione delle prestazioni specialistiche	Ing. D. Majolino (IENCON-NETEC)
Geologia	Dott. F. Cannavò, Dott. M. Orifici (ORION)
Progettazione Geotecnica	PhD Ing. I. Cavarretta (IENCON-CDG)
Progettazione Idraulica e Stradale	PhD Ing. I. Cavarretta, Ing. S. Merlini (IENCON-CDG-NETEC)
Progettazione Strutturale	PhD Ing. I. Cavarretta (IENCON-CDG)
Progettazione Paesaggistica	Arch. B. Versaci (ORION)
Progettazione Ambientale	Ing. S. Merlini (IENCON-NETEC)
Coordinamento sicurezza in progettazione	Ing. M. Brancatelli (ORION)
Cantierizzazione e interferenze	Ing. M. Brancatelli (ORION)
Elaborati Economici	Ing. G. Baratta (IENCON-NETEC)
Sistema Gestione Qualità	Ing. L. Gangitano (IENCON-CDG)

Visto:

il R.U.P.

Arch. Mirko Ficarra

Raggruppamento temporaneo:



CIVIL DESIGN GROUP
C.D.G. INGEGNERIA



DATA:

--/--/--

CONSORZIO MANDATORIA - s.c.a.r.l.

CONSORZIATE ESECUTRICI - s.r.l.

SOCIETÀ MANDANTE - s.r.l.s.

Relazioni tecniche e relazioni specialistiche Relazione sulla risoluzione delle interferenze

codice progetto	progetto	liv. prog.	n. prog.	nome file	REVISIONE	SCALA				
				operai/ progr.	ambito/progr.	cod. disciplina	cod. tipo elab.			
				codice elab.	T00	IN00	INT	RE01	C	-
C	Terza emissione				Settembre 2024	PhD. Ing. I. Cavarretta	Ing. G. Baratta	Ing. L. Gangitano		
B	Seconda emissione				Luglio 2024	PhD. Ing. I. Cavarretta	Ing. G. Baratta	Ing. L. Gangitano		
A	Prima emissione				Marzo 2024	PhD. Ing. I. Cavarretta	Ing. G. Baratta	Ing. L. Gangitano		
REV.	MOTIVO DELLA REVISIONE				DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO		

Sommario

1. Premessa	3
2. Indagini.....	4
3. Interferenze con sottoservizi.....	5
3.1. Primo tratto di interferenza.....	5
3.2. Secondo tratto di interferenza	5
4. Interferenze durante i lavori	7

1. Premessa

Il Commissario di Governo contro il dissesto idrogeologico nella Regione Siciliana ex legibus n. 116/2014 e n. 164/2014 ha affidato allo scrivente RTP il servizio di Studio geologico, Progettazione definitiva, Progettazione esecutiva, Coordinamento Sicurezza in fase di Progettazione e le indagini geognostiche inerenti gli interventi di "Messa in sicurezza e rifunzionalizzazione della strada di collegamento centro abitato - frazione di Pecorini a mare - Filicudi (ME)".

Nel presente elaborato si riportano i risultati dello studio sulla verifica delle interferenze dei lavori e delle opere in progetto rispetto alle attuali condizioni della strada ed al pertinente uso in termini di principale collegamento viario dell'isola.

2. Indagini

Rilievi geofisici di tipo georadar - GPR (Ground Penetrating Radar) sono stati eseguiti nel marzo 2021 a cura di questo RTP con affidamento in subappalto alla ditta SIAR si Palermo. Essi sono stati finalizzati all'individuazione dei principali sottoservizi insistenti lungo la strada in oggetto.

Come evidenziato nella relazione della SIAR a cura del Dott. Antonino Spinali, ed i cui risultati sono inclusi nella relazione geologica di progetto, il "GPR permette di segnalare la presenza di lineamenti di oggetti e di strutture sepolte in modo non distruttivo e veloce attraverso riflessioni di onde elettromagnetiche; inoltre il metodo possiede un elevato potere risolutivo sia in verticale che in orizzontale, che permette di costruire modelli 2D, oltre che di orizzonti litologici e strutture archeologiche in generale".

3. Interferenze con sottoservizi

Vi sono due tratti di interferenza significativi, di cui occorrerà tenere conto in fase di scarifica della pavimentazione e nella realizzazione dei tombini 2 e 3 per quanto attiene al primo tratto di interferenza.

3.1. Primo tratto di interferenza

Questo tratto ricade in zona Canale fra le progressive 3426.6m (Sezione 47) e 4036.7m (Sezione 57) indicate nella tavola del profilo strada di progetto. In tale tratto, in prossimità del ciglio sottoscarpa, è stata recentemente collocata una linea che appare di telecomunicazione poiché presenta la tipologia di copertura dello scavo con rosticcio cementato, ancora visibile all'epoca del rilevo (Figura 1), che è tipico degli scavi per la collocazione di fibra ottica.



Figura 1 - Tratto intermedio e finale del sottoservizio in località Canale - Foto del 6 gennaio 2021

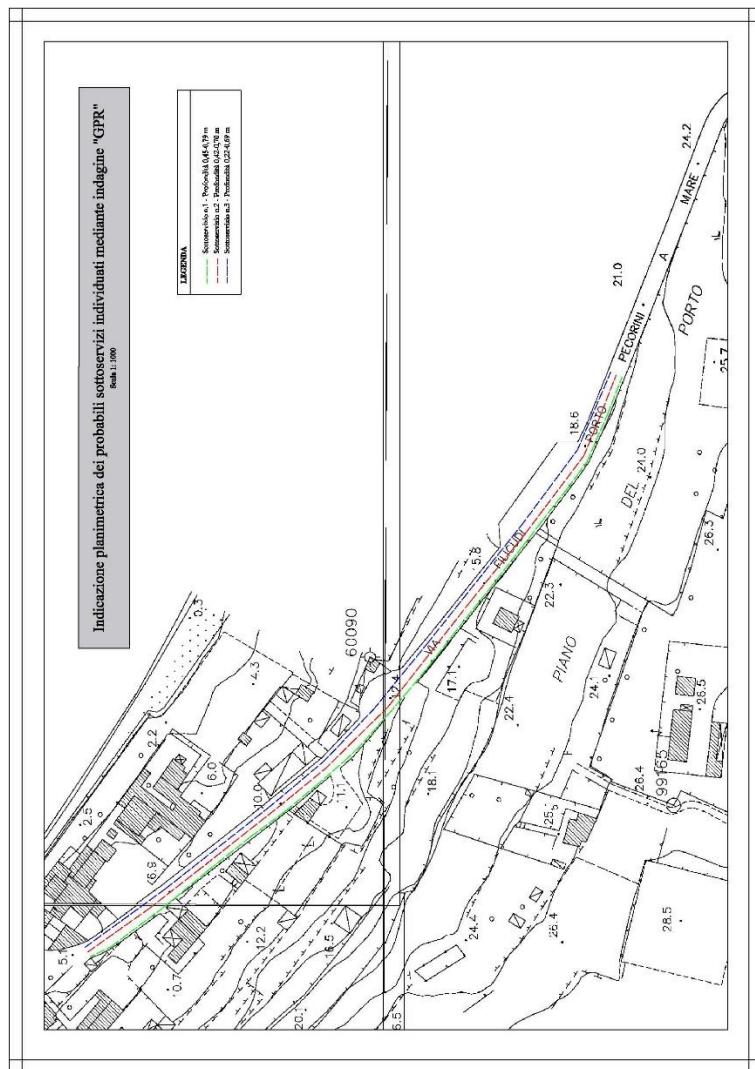
Questo sottoservizio interferirà con lo scavo del Tombino 2. Nel corso di tale scavo si proteggerà il cavo del sottoservizio mediante apposita tubazione di acciaio assemblata in due pezzi di semi tubo fascettati di lunghezza pari a 3m che potranno essere lasciati in opera a lavoro finito.

3.2. Secondo tratto di interferenza

Questo tratto ricade in zona Capo Graziano-Filicudi Porto fra le progressive 6457.8m (Sezione 81) e 6696.6m (Sezione 85), indicate nella tavola del profilo strada di progetto. Si tratta probabilmente di una linea elettrica (Figura 2), presunzione corroborata dal tipo di coperchio del pozzetto terminale. Nella fase di indagine del marzo 2021 tale interferenza è stata rilevata anche dal GPR sopradescritto al Capitolo 2. Si riproduce in Figura 3 il rilevo prodotto dalla SIAR, allegato alla relazione geologica di progetto.



Figura 2 - Tratto intermedio del sottoservizio in località Capo Graziano Porto di Filicudi - Foto del 8 gennaio 2021



4. Interferenze durante i lavori

Nonostante il limitato traffico nella maggior parte dell'anno, le interferenze con il traffico lungo la strada non saranno trascurabili a causa della modesta larghezza della carreggiata che in lunghi tratti è priva di banchine e raggiunge in qualche punto il valore minimo di circa 3m.

Si pone pertanto il problema di mantenere il collegamento fra i due centri principali dell'isola anche durante lo scavo dei tombini. A tal fine:

- a) Si eseguiranno i lavori dei tombini in modo graduale con fasi precisamente stabilite nel progetto esecutivo.
- b) Ai fini del presente studio di progettazione esecutiva si chiarisce che i tombini saranno eseguiti uno per volta e che gli scavi ed i getti saranno resi transitabili con impiego di lastre di acciaio dello spessore di 20mm e delle dimensioni di $1.5 \times 3m^2$ che saranno movimentate dall'escavatore di cantiere secondo le fasi di cui al punto a) e collocate sempre con adeguata sovrapposizione alla pavimentazione contigua al bordo dello scavo.