

Nel corso dei lavori deve essere sempre assicurata la viabilità nord - sud di almeno due strade cittadine.

Le opere non devono mettere a rischio i servizi e i sottoservizi presenti.

La frantumazione delle macerie e il deposito temporaneo potranno avvenire nell'area sottostante, opportunamente individuata dal contraente.

Dovranno essere garantiti la verifica e il monitoraggio ambientale, adottando tutte le misure di sicurezza contro polveri, rumori, vibrazioni e qualsiasi altra fonte di inquinamento o di altro rischio, anche potenziale.

Lo stato finale dei luoghi deve essere utilizzabile come area idonea all'uso di cantiere per le opere di costruzione nella nuova infrastruttura.

Disposizioni di dettaglio per la progettazione e l'esecuzione:

utilizzo di tecniche tali da accelerare al massimo il processo esecutivo;

individuazione delle costruzioni e dei servizi e sottoservizi interrati e fuori terra presenti nell'area sottostante e limitrofa all'opera, mediante rilievi e sondaggi, per quanto interferente e soggetto a rischio in ragione della modalità di esecuzione dei lavori;

spostamento dei servizi e dei sottoservizi incompatibili con le demolizioni, comprese le opere provvisorie da attuare in corso d'opera;

individuazione e preparazione area di cantiere, demolizioni, scavi, riempimenti, ripristini, discariche, trasporti e opere accessorie connesse; il tutto, previa verifica ambientale, compresa l'eventuale presenza di amianto, e l'adozione delle misure di sicurezza contro polveri, rumori, vibrazioni e qualsiasi altra fonte di inquinamento o di altro rischio, anche potenziale;

dovrà essere sviluppato un piano di demolizione dell'opera, in cui siano affrontati in modo organico i criteri di montaggio, smontaggio e sicurezza;

dovranno essere valutate le interferenze con i corsi d'acqua;

dovranno essere osservate le norme di tutela per le lavorazioni soprastanti a strade, ferrovie e con cantieri concomitanti;

ai fini ambientali, deve essere preferito il riutilizzo dei materiali o il conferimento a centri di recupero piuttosto che il conferimento in discarica.

Per l'elaborazione del progetto e per l'esecuzione dei lavori si richiamano, in particolare, le seguenti principali norme, comprese successive modificazioni e integrazioni:

direttiva 2014/24/UE (appalti pubblici);

decreto legislativo n. 285/1992 (nuovo codice della strada) e decreto del Presidente della Repubblica n. 495/1992 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada);

decreto ministeriale 17 gennaio 2018 (aggiornamento delle norme tecniche per le costruzioni);

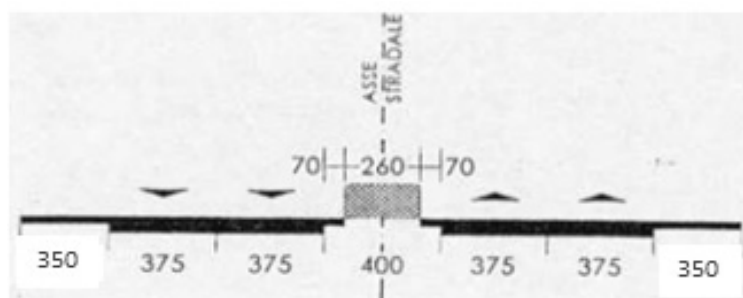
decreto legislativo n. 152/2006 (norme in materia ambientale);

decreto legislativo n. 81/2008 (tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro).

3. Appalto 1 «costruzione» - caratteristiche prestazionali e funzionali.

Le caratteristiche del viadotto Polcevera e le tavole dello stato attuale dei luoghi sono note e reperibili dalla bibliografia specializzata e nei siti pubblici (vedasi, ad esempio, la pubblicazione al seguente link: <https://www.ingenio-web.it/20925-il-viadotto-sul-polcevera-ecco-l-articolo-di-riccardo-morandi-del-1967-con-tutti-i-dettagli-progettuali>), quindi, per semplicità di trattazione, non vengono qui riportate.

Il ripristino dell'infrastruttura autostradale danneggiata prevede la realizzazione di un nuovo viadotto, a partire dallo svincolo lato est fino all'imboccatura della galleria lato ovest, per uno sviluppo di circa 1100 m, comprese le modifiche alle rampe di collegamento.



Sezione indicativa, non comprensiva degli spazi laterali di completamento e protezione della sede stradale, da verificare con la vigente normativa

