



Comune di Monopoli

Provincia di Bari

PROGETTO PRELIMINARE **PER LA COSTRUZIONE** **DI AUTOSILO ALLA VIA MARCONI**

PRIME INDICAZIONI PER LA STESURA DEL **PIANO DI SICUREZZA E COORDINAMENTO**

Proponenti:

Eredi Corbascio

c/o Angelo Corbascio

Via Marsala n.67 - Monopoli (Ba)

Il tecnico:

ing. Fiume Angelo Francesco

Via Martiri 16.03.78 n.28 - Monopoli (Ba)

STUDIO TECNICO ing. FIUME Angelo Francesco
Via Martiri 16 Marzo 1978, n. 28 - 70043 Monopoli (Ba)
Tel. E fax 080.9303120 - e-mail:ingfiume@media.it

1. PREMESSA

Il presente documento definisce le linee guida del Piano di Sicurezza e Coordinamento nell'ambito della redazione di un parcheggio multipiano in Monopoli alla Via Marconi nell'ambito dell'accordo ex art. 11 della L. 241/1990 e s.m.i. sottoscritto, in esecuzione della D.G.C. n. 55/2015 per la sistemazione urbanistica e pianificatoria di due aree individuate tra le vie Santa Anna, serg. Corbacio e Marconi, dall'Amministrazione Comunale ed i Germani Corbascio in data 22.06.2015.

In particolare, di seguito vengono raccolte le prime indicazioni di massima per poter redigere il piano di sicurezza e coordinamento dei lavori in oggetto e per poter dare in via estimativa una valutazione degli oneri di sicurezza.

L'atto valutativo dei rischi per la sicurezza e per la salute dei lavoratori è condizione preliminare per le successive misure di prevenzione e di protezione da adottare durante le fasi del cantiere. Esso consente una visione globale delle problematiche organizzative e prevenzionali onde:

- eliminare i rischi;
- ridurre quelli che non possono essere eliminati;
- affrontare, come concetto generale, i rischi alla fonte;
- prevedere le misure di prevenzione più adeguate, dando la priorità a quelle collettive, mediante la pianificazione, la scelta delle attrezzature, le modalità esecutive, le tecniche da adottare e l'informazione dei lavoratori.

Il presente documento è redatto ai sensi dell'art. 17 comma 1 punto f e comma 2 del D.P.R. 207/2010 che prevede che il Progetto Preliminare deve contenere, tra l'altro, *l'aggiornamento del documento contenente le Prime indicazioni e disposizioni per la stesura dei piani di sicurezza.*

I contenuti minimi di tale documento previsti dal regolamento sono i seguenti:

- a) l'identificazione e la descrizione dell'opera, esplicitata con:
 - 1) la localizzazione del cantiere e la descrizione del contesto in cui è prevista l'area di cantiere;
 - 2) una descrizione sintetica dell'opera, con riferimento alle scelte progettuali preliminari individuate nella relazioni del progetto preliminare;

- b) una relazione sintetica concernente l'individuazione, l'analisi e la valutazione dei rischi in riferimento all'area ed all'organizzazione dello specifico cantiere nonché alle lavorazioni interferenti;
- c) le scelte progettuali ed organizzative, le procedure e le misure preventive e protettive, in riferimento all'area di cantiere, all'organizzazione del cantiere, e alle lavorazioni;
- d) la stima sommaria dei costi della sicurezza, determinata in relazione all'opera da realizzare sulla base degli elementi di cui alle lettere da a) a c) secondo le modalità di cui all'articolo 22, comma 1, secondo periodo di seguito riportato.

Il presente documento adempie a tale prescrizione ed indica le modalità con cui il Coordinatore per la Sicurezza in fase di Progettazione redigerà il Piano di Sicurezza e Coordinamento. Nel documento sarà focalizzata l'attenzione sui principali rischi delle attività di cantiere e sulle misure di prevenzione e protezione che dovranno essere adottate dall'Impresa Esecutrice nell'eseguirle, allo scopo di minimizzare tali rischi.

Di seguito saranno riportate le indicazioni per un corretto approccio alle problematiche della sicurezza del cantiere, evidenziando quelle di maggiore rischio che dovranno essere specificamente sviluppate nel PSC, in particolare:

- o La realizzazione degli **scavi** nell'area che sarà occupata dal parcheggio, la cui profondità supera abbondantemente i limiti oltre i quali le pareti devono essere protette (altezza > 1,50 m);
- o Le attività connesse ai **lavori in quota** (montaggio della pensilina, allestimenti, finiture, ristrutturazione, impianti, ecc.) ed i relativi rischi per gli addetti (caduta dall'alto);
- o Le intense **movimentazioni** di materiali e mezzi d'opera all'interno dell'area ed il relativo **traffico veicolare a servizio del cantiere**, che inciderà in maniera importante su quello locale delle vie adiacenti l'area su cui s'interviene;
- o La presenza dell'**esercizio ferroviario** in prossimità delle aree interessate dall'intervento, con tutti i vincoli dettati dalle norme di protezione di settore (DPR 469/79);
- o Gli impatti degli interventi in prossimità delle **strade pubbliche** con le prescrizioni del codice della strada e del suo regolamento di attuazione.

Il piano di sicurezza e coordinamento dovrà essere redatto in conformità a quanto previsto dall'art. 100 del D. Lgs. 81/08 e quindi dall'Allegato XV; il fascicolo dell'opera secondo l'Allegato XVI allo stesso Decreto.

Nel seguito viene quindi fornita un'analisi preliminare del rischio mediante l'evidenziazione dei rischi interferenti e specifici afferenti la specificità del sito e delle interferenze proprie dell'opera da realizzare e dalle prevedibili tecnologie costruttive utilizzate nel corso dei lavori.

L'analisi degli specifici rischi afferenti le tecnologie scelte dall'impresa in sede di realizzazione dovranno essere sviluppate dalle imprese stesse in sede di Piano Operativo di Sicurezza così come previsto dal Titolo IV del D.Lgs. 81/08.

L'analisi dei rischi specifici e riconducibili a specifiche tecnologie e modalità costruttive definite in sede di progettazione definitiva ed esecutiva dovranno essere gestite all'interno dei documenti di cui all'art. 24 comma 2 punto n "aggiornamento del documento contenente le prime indicazioni e disposizioni per la stesura dei piani di sicurezza" e 33 comma 1 punto f "piano di sicurezza e di coordinamento di cui all'articolo 100 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, e quadro di incidenza della manodopera" e dell'art. art.39 "Piano di sicurezza e di coordinamento e quadro di incidenza della manodopera".

I contenuti del presente documento dovranno essere ampliati ed integrati nell'ambito della redazione del progetto definitivo ed esecutivo in ottemperanza alle norme sopra indicate e a quanto prescritto dal Titolo IV del D.Lgs. 81/08.

Tutti i soggetti interessati dal lavoro, maestranze e figure responsabili, nonché agli utenti della Committenza dovranno essere resi edotti sui rischi specifici e sulle misure di sicurezza previste.

Il piano di sicurezza e coordinamento subirà l'evoluzione necessaria all'adattamento alle esigenze reali e concrete del cantiere, tenendo conto dell'utilizzo comune di impianti, attrezzature, mezzi logistici e di protezione collettiva.

Il Piano di Sicurezza che dovrà essere successivamente sviluppato in seguito prenderà in considerazione ed approfondirà la salvaguardia dell'incolumità delle maestranze addette ai lavori come quella delle persone che insistono nell'area oggetto dei lavori.

2. UBICAZIONE ED INDIVIDUAZIONE DELL'AREA

L'area oggetto di intervento è localizzata nella zona centrale della città, in posizione strategica rispetto al nucleo murattiano e quello antico distante pochi metri dalla centralissima piazza Vittorio Emanuele II.

Tali ambiti sono caratterizzati dal diffuso problema della sosta, in quanto gli immobili che vi insistono, risultano carenti di parcheggi pertinenziali, cui si aggiunge una forte domanda di posti auto dovuta alla presenza di numerose attività commerciali, turistica e di funzioni amministrative e direzionali (uffici comunali, sportelli bancari, ecc.).

Il nucleo antico, costituito da un tessuto edilizio molto compatto a principale destinazione residenziale e da un sistema viario che non consente una percorribilità veicolare agevole e la sosta, è quello che più di tutti risente della carenza quasi totale di servizi pubblici tra cui soprattutto spazi verdi e parcheggi.

L'area interamente delimitata dalle vie Marconi e sergente Corbascio, si presenta di forma triangolare estesa poco meno di 3.500 m² ed è contornata quasi interamente da edifici residenziali.

Allo stato attuale l'area si trova in stato di degrado ed abbandono e saltuariamente è utilizzata come parcheggio privato.

Per ciò che concerne infrastrutture, reti tecnologiche e sottoservizi esistenti nell'area e le relative interferenze con le opere in progetto, le principali reti sono situate nelle vie perimetrali e pertanto hanno un'interferenza quasi nulla con il parcheggio in progetto.

L'area oggetto della presente proposta è così individuata:

Foglio	Particella	Superficie (mq)	Destinazione d'uso PRG	Destinazione d'uso PUG/S	Destinazione d'uso PUG/P
11	6275 (ex 725)	3.433	90% area per verde pubblico 10% strada di PRG	Contesti urbani esistenti consolidati e da mantenere e qualificare	94% Contesto in formazione 6% Contesti urbani esistenti consolidati ad alta densità

L'area in oggetto ha le caratteristiche di un vero e proprio lotto intercluso in una zona completamente urbanizzata e si inserisce in un contesto a prevalente uso residenziale.

3. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO EDILIZIO

La sagoma planimetrica occupata è prevista considerando:

- distanza di 3 m dai confini di proprietà come previsto dal c.c.;
- distanza di almeno 10 m da tutte le superfici finestrate come previsto dall'art. 9 del DM 1444/68;
- distanza di 30 m dalla Linea ferroviaria.

Sul fronte di Via Marconi ha un'altezza di mt. 11,90 mentre nella parte retrostante, lato Nord, nel rispetto dell'andamento orografico esistente ha un'altezza di mt. 8,10.

In particolare con riferimento alla quota 0,00 della Via Marsala è composto da:

- Secondo Piano Interrato costituito da N. 20 box auto per una superficie complessiva di mq. 1480,00 ca;
- Primo Piano Interrato costituito da N. 18 box auto per una superficie complessiva di mq. 1480,00 ca;
- Piano Terra composto da 1 locali commerciale per una Superficie Utile Lorda di circa mq. 1.000 e i locale da cedere al Comune di circa 50,00 mq;
- Primo Piano costituito da N. 45 stalli aperti per una superficie complessiva di mq. 1200,00 ca;
- Secondo Piano costituito da N. 45 stalli aperti per una superficie complessiva di mq. 1200,00 ca;
- Terzo Piano costituito da N. 45 stalli aperti per una superficie complessiva di mq. 1200,00 ca;
- Piano Copertura a cielo aperto composto da N. 47 stalli aperti per una superficie complessiva di mq. 1250.00 ca.

Complessivamente l'intervento prevede la realizzazione di n. 220 posti auto all'interno del manufatto e di n. 25 posti auto all'esterno dello stesso, per un totale di n. 245 posti auto complessivi.

Il parcheggio multipiano è servito da due rampe carrabili a doppio senso, posizionata sui lati EST ed OVEST, con pendenza inferiore al 20% e che consente di separare i flussi carrabili diretti verso i livelli fuori terra pubblici ed i livelli interrati privati. È prevista una "torre" che ospita i corpi di collegamento verticali,

con scale ed ascensore di dimensioni sufficienti ad ospitare la clientela e il carrello della spesa.

Gli interpiani hanno altezza netta pari a m. 2,40

Le dimensioni dello stallo per le autovetture sono di m.2,50 x 5,00. Il posto auto destinato ai portatori di handicap ha invece una dimensione di m.3,75 x 5,00; le corsie di manovra hanno larghezza pari a m. 5,00.

I piani del parcheggio sono architettonicamente identici, con lievi differenze che interessano la circolazione interna.

Il deflusso degli occupanti verso zone sicure in caso di emergenza è garantito, ai diversi piani, da due vie di uscita, che possono essere raggiunte con percorsi inferiori a m.40.

L'areazione necessaria per il piano interrato è ottenuta tramite aperture nelle pareti perimetrali che si affacciano sui cavedi posti sui lati lunghi dell'edificio. L'areazione ai piani superiori è assicurata dalle aperture lungo le pareti laterali che si affacciano direttamente all'esterno.

La circolazione ai piani è a senso unico antiorario; una volta lasciata la rampa o l'ingresso del parcheggio ci si immette nella corsia di manovra che percorre tutto il piano.

4. FASI LAVORATIVE E RELATIVI RISCHI

Le fasi lavorative possono essere organizzate in funzione di categorie di interventi fra loro omogenei, in modo da poter indicare nel piano di sicurezza e coordinamento l'individuazione, analisi e valutazione dei rischi e le successive misure di prevenzione e protezione per categorie di lavorazioni che presentano problematiche fra loro vicine. Le lavorazioni oggetto del presente lotto possono essere raggruppate nelle seguenti macro fasi:

- ***Allestimento del cantiere***
- ***Scavi***
- ***Montaggio/smontaggio, uso delle opere provvisoria***
- ***Realizzazione delle strutture di fondazione***
- ***Realizzazione delle nuove strutture in elevazione***
- ***Realizzazione impianti: riscaldamento, condizionamento, telefonia e rete dati, allarmi, impianti antincendio***

- ***Allestimento apparecchiature***
- ***Opere di finitura***
- ***Dismissione del cantiere***

Da una prima analisi del progetto si possono evidenziare i seguenti rischi, in funzione delle macro fasi lavorative, secondo quanto previsto dalla norma UNI 10942/2001 Appendice B:

- RF01 – Cadute dall’alto:
 - per le lavorazioni di:
 - Montaggio e smontaggio delle opere provvisionali
 - Opere strutturali
- RF03 – Urti, colpi, impatti, compressioni
 - per le lavorazioni di:
 - Tutte le fasi lavorative
- RF04 – Punture, tagli, abrasioni
 - per le lavorazioni di:
 - Tutte le fasi lavorative
- RF06 – Scivolamenti, cadute a livello
 - per le lavorazioni di:
 - Tutte le fasi lavorative
- RF09 – Elettrici
 - per le lavorazioni di:
 - Tutte le lavorazioni che prevedono l’uso di apparecchiature elettriche
- RF11 – Rumore
 - per le lavorazioni di:
 - Contemporaneità di più lavorazioni
- RF13 – Caduta materiali dall’alto
 - per le lavorazioni di:
 - Montaggio e smontaggio delle opere provvisionali
 - Consolidamento
 - Opere Strutturali
- RF15 – Investimento
 - per le lavorazioni con:
 - Macchine operatrici
 - Mezzi di cantiere
 - Autovetture private
- RF16 – Movimento manuale carichi
 - per le lavorazioni di:
 - Tutte le lavorazioni
- RC31 – Polveri, fibre
 - per le lavorazioni di:
 - Tutte le lavorazioni

5. INDIVIDUAZIONE, ANALISI E LA VALUTAZIONE DEI RISCHI INTERFERENTI IN RIFERIMENTO ALL'AREA ED ALL'ORGANIZZAZIONE

La realizzazione del parcheggio multipiano implica necessariamente l'esecuzione di attività di cantiere prossime a strutture destinate alla mobilità attiva, come la viabilità comunale e/o la ferrovia la cui operatività deve essere sempre garantita.

Nel particolare i principali fattori di rischio interferente attiva sono:

- cantiere in pieno centro abitato;
- ferrovia;
- prossimità viabilità carrabile e pedonale;
- presenza di canale smaltimento acque piovane;
- presenza eventuale di sottoservizi.

Tutti i fattori di rischio intervengono sostanzialmente nella gestione ed organizzazione del cantiere, pertanto dovranno essere oggetto di attenta analisi, anche a seguito di indagini e rilievi da eseguire contestualmente alle successive fasi di progettazione.

Di fatto tutti i rischi precedentemente riportati sono da considerarsi di livello alto sia in termini di interferenza che in termini di sviluppo delle specifiche procedure di cantiere, a tutela del singolo lavoratore, che le imprese realizzatrici dovranno implementare nel POS.

Nella redazione del PSC, il Coordinatore dettaglierà maggiormente il cronoprogramma delle attività previste ed allegato a tale documento. Le attività saranno studiate in modo da evitare interferenze tra le Imprese o tra le squadre di una stessa Impresa. Considerata l'area oggetto dei lavori si terrà conto anche degli impatti – e quindi delle interferenze – con la attività presenti al contorno.

Le attività lavorative saranno studiate in modo da evitare sovrapposizioni o interferenze. Qualora ciò non fosse possibile, le attività interferenti saranno svolte solo in presenza di un **preposto** dell'Impresa, incaricato di gestire le diverse Imprese, squadre o i lavoratori autonomi eventualmente presenti.

Tali attività pertanto:

- Si svolgeranno sotto la responsabilità di un Preposto individuato dall'impresa appaltatrice;

- Saranno organizzate e coordinate dall'Impresa Affidataria in modo che non sia presente altro personale nelle aree interessate; in particolare per i lavori in quota, nessun operaio potrà lavorare o transitare sotto le aree presso cui vengono eseguite tali attività.

Il Coordinatore per la Sicurezza in fase di Esecuzione provvederà ad effettuare le seguenti attività:

- Prima dell'inizio dei lavori, insieme alle Imprese esecutrici, effettuerà una riunione in cui illustrerà il contenuto del PSC e le misure di coordinamento in esso contenute;
- accerterà che tali Imprese abbiano preso visione del PSC, in particolare relativamente alle fasi lavorative di loro competenza mediante la sottoscrizione di apposito documento;
- ogni qual volta l'andamento dei lavori lo richieda (attività a maggior rischio, es. scavi a profondità superiori a 1.5 m) effettuerà delle riunioni di coordinamento atte a stabilire la necessaria collaborazione fra i datori di lavoro, ivi compresi i lavoratori autonomi, nonché la loro reciproca informazione.

6. SCELTE PROGETTUALI ED ORGANIZZATIVE, LE PROCEDURE E LE MISURE PREVENTIVE E PROTETTIVE, IN RIFERIMENTO ALL'AREA DI CANTIERE, ALL'ORGANIZZAZIONE DEL CANTIERE, E ALLE LAVORAZIONI

L'area di cantiere compresa tra Via Marconi, Via serg. Curbascio e la ferrovia, dovrà essere completamente confinata al fine di impedire l'accesso al cantiere di soggetti terzi secondo le indicazioni operative definite nella fase di sviluppo del PSC.

Nel Piano di Sicurezza e Coordinamento verranno analizzati i rischi che procederanno dalle lavorazioni previste per la realizzazione dei lavori in oggetto.

L'organizzazione e le modalità operative saranno alla base della valutazione del Piano di Sicurezza e Coordinamento.

A seguito dell'individuazione della varie fasi lavorative, saranno evidenziati i rischi prevedibili e/o l'impiego di sostanze pericolose e, quindi, le misure di prevenzione da adottare per il mantenimento delle condizioni di sicurezza in cantiere.

L'obiettivo della valutazione dei rischi, e di consentire al datore di lavoro di prendere tutti i provvedimenti necessari per salvaguardare la sicurezza dei lavoratori, sulla base dell'individuazione dei possibili rischi.

Le indicazioni qui riportate non vogliono analizzare o riguardare le problematiche inerenti le diverse fasi lavorative che dovranno essere oggetto del piano di sicurezza e coordinamento e dei relativi POS, ma vogliono solo sottolineare alcune criticità che dovranno essere valutate durante la progettazione del cantiere.

Pertanto in linea di massima si individuano di seguito una serie di rischi potenziali che potranno essere analizzati in dettaglio nel Piano di sicurezza.

Di seguito si riporta in modo sommario le lavorazioni oggetto del presente progetto:

- realizzazione viabilità stradale e parcheggi,
- realizzazione reti tecnologiche e impianti,
- risoluzione interferenze per quanto attiene gas, energia, dati, comunicazioni, impianti di smaltimento acque piovane,
- realizzazione di opere un calcestruzzo in opera e/o in prefabbricato,
- realizzazione di opere in acciaio,
- realizzazione di impianti speciali,
- scavi e reinterri,
- gestione terre e rifiuti,
- opere di mitigazione ambientale e a verde

Le aree di cantiere in area ferroviaria dovranno essere perfettamente confinate con recinzione di cantiere garantendo comunque la piena operatività della ferrovia.

L'accesso al cantiere avverrà tramite Via Marconi. L'ingresso e l'uscita dei mezzi dovrà avvenire nella sola corsia posta in prossimità dell'area di cantiere evitando il superamento e l'incrocio di carreggiata.

Tutte le fasi di lavoro che implicano attività in prossimità alla Via Marconi dovranno essere preventivamente concordate con il Comando di Plizia Municipale.

Comunque dovrà essere sempre garantita la piena operatività e disponibilità e sicurezza della suddetta viabilità comunale.

L'utilizzo di gru, torri luce ed in generale di tutte le attrezzature che operano in quota dovranno comunque essere preventivamente analizzate dal coordinatore della sicurezza in fase di esecuzione che a fronte della documentazione tecnica prodotta dall'impresa ne accerterà o meno l'interferenza con la ferrovia e/o i palazzi confinanti con l'area in oggetto.

Una valutazione preliminare e di massima dovrà essere sviluppata in sede di PSC. Il PSC dovrà essere redatto secondo le indicazioni definite dal Titolo IV del D.Lgs. 81/08 e dovrà sviluppare in particolare l'interferenza con la strada comunale, la ferrovia e gli edifici circostanti, i servizi igienico sanitari ad uso degli operai, gli eventuali baraccamenti e i servizi logistici per garantire i requisiti igienico sanitari del cantiere stesso.

Particolare attenzione in sede di sviluppo del PSC dovrà essere data al deposito temporaneo di materiali, rifiuti e terre di scavo, affinché siano rispettate tutte le norme di legge applicabili anche in materia ambientale ex D.Lgs. 152/06.

Si raccomanda attenzione agli aspetti Interferenti con i sottoservizi. Sarà cura dell'impresa appaltatrice rilevare esattamente e puntualmente i sottoservizi presenti nell'area di cantiere.

Per quanto attiene il montaggio di elementi prefabbricati e elementi in carpenteria metallica si prescrive di sviluppare opportune procedure per la verifica dell'idoneità del piano di carico delle gru e dei ponteggi in funzione delle specifiche caratteristiche dell'opera da realizzare.

Di seguito sono riportate le principali indicazioni e prescrizioni di sicurezza preliminari da adottare per la buona conduzione del cantiere.

- il cantiere non dovrà in alcun modo interferire, rallentare o bloccare la viabilità pubblica;
- l'area di cantiere sarà delimitata da una recinzione che circonda il perimetro esterno dell'area di intervento, all'interno della quale dovranno essere allestite le baracche destinate ai vari servizi igienico-assistenziali per maestranze e gli uffici di cantiere, nonché le aree di deposito dei materiali.

- tutti i materiali di scavo, di risulta o di imballaggio dovranno essere confinati e trasportati nelle apposite discariche non appena possibile.
- i lavori nell'area potranno iniziare solo dopo aver montato la recinzione che delimita l'area di cantiere e dopo aver affisso tutta la cartellonistica di cantiere.
- qualora attorno all'interno dell'area oggetto di intervento ci fossero linee elettriche aeree, si dovrà procedere alla rimozione o protezione da parte di personale dell'ente gestore.
- grande attenzione dovrà essere posta affinché le operazioni di realizzazione non rechino danno agli edifici confinanti e alle strade esistenti

7. STIMA SOMMARIA DEI COSTI DELLA SICUREZZA

*Il calcolo sommario della spesa è effettuato, per quanto concerne le opere o i lavori, applicando alle quantità caratteristiche degli stessi, i corrispondenti prezzi parametrici dedotti dai costi standardizzati determinati dall'Osservatorio. **In assenza di costi standardizzati, applicando parametri desunti da interventi similari realizzati, ovvero redigendo un computo metrico estimativo di massima.***

La stima fatta e di seguito riportata è indicativa ed è suscettibile di modifiche. **Il suo importo sarà calcolato solo dopo la stesura del progetto esecutivo dell'opera e del relativo Piano di Sicurezza e Coordinamento.**

I prezzi utilizzati sono stati valutati ipotizzando una durata effettiva del cantiere, di circa **12 mesi**. In quest'ottica, per alcuni costi è stato valutato l'ammortamento del costo base della fornitura/lavorazione rapportato alla durata del cantiere per le seguenti categorie di lavoro:

- apprestamenti previsti nel piano di sicurezza e coordinamento;
- misure preventive e protettive e dei dispositivi di protezione individuale eventualmente previsti nel piano di sicurezza e coordinamento per lavorazioni interferenti;
- impianti elettrico, di terra e di protezione contro le scariche atmosferiche;
- mezzi e servizi di protezione collettiva;
- procedure contenute nel piano di sicurezza e coordinamento e previste per specifici motivi di sicurezza;

- eventuali interventi finalizzati alla sicurezza e richiesti per lo sfasamento spaziale o temporale delle lavorazioni interferenti;
- misure di coordinamento relative all'uso comune di apprestamenti, attrezzature, infrastrutture, mezzi e servizi di protezione collettiva.
- baraccamenti, servizi igienico assistenziali;
- recinzioni di cantiere, accessi e segnalazioni.

Da cui si può stimare:

- *IMPORTO COSTI DIFFUSI* € 114.524,58
- *IMPORTO COSTI SPECIALI* € 77.579,34

che sommano €192.103,92.