



PROVINCIA DI BRINDISI
Area 3 – Servizi tecnici
Viabilità e Regolazione circolazione
stradale

Prot. n. _____
(da citare nella risposta)

Brindisi, _____
Cod. Fisc. 80001390741 - Part. IVA 00184540748
Via De Leo, 3 – 72100 BRINDISI
tel. 0831.565451 –simona.bramato@provincia.brindisi.it
pec provincia@pec.provincia.brindisi.it

PROVINCIA DI BRINDISI
AREA 4
SEDE

p.c.
APOLLO COSIMINA S.r.l.
Viale della stazione, 7
Bolzano (BZ), CAP 39100
ap_cosimina@pec.it

OGGETTO **APOLLO COSIMINA – VIA/PAUR – art. 27-bis del D. lgs 152/2006 e ss.mm.ii**
Realizzazione ed esercizio di un impianto fotovoltaico di potenza in immissione pari a
4,27008 MW -COMUNE DI BRINDISI

Proponente:
APOLLO COSIMINA S.r.l., Viale della stazione, 7 - Bolzano (BZ), CAP 39100

Parere con prescrizioni

VISTO

1. La comunicazione pervenuta a questo Ufficio dalla Regione Puglia con nota prot. n. 3880 del 03/02/2025;
2. La comunicazione pervenuta a questo Ufficio dalla Provincia di Brindisi – AREA 4, con nota prot. n. 29216 del 17/09/2025;

VISTO

- a. la D.C.P. n. 39 del 13.07.2010 che disciplina i procedimenti autorizzativi alla costruzione ed esercizio di linee e impianti elettrici con tensione non superiore a 150000V, di cui alla L.R. 25/2008 e s.m.i. (provvedimenti consultabili presso il sito web della Provincia di Brindisi);
- b. la D.G.P. n. 266/2010 che disciplina l'installazione di elettrodotti di collegamento dalle centrali fotovoltaiche al punto di immissione della rete di distribuzione, introducendo oneri e cauzioni necessari a garantire il corretto svolgimento dei lavori di installazione e ripristino, a carico del proponente (provvedimenti consultabili presso il sito web della Provincia di Brindisi);
- c. D.G.P. n. 116/2011 che integra la D.G.P. 266/2010, prevedendo l'esenzione degli oneri per i lavori di scavo eseguiti con T.O.C.

CONSIDERATO

- Che, ai sensi dell'art. 115 del R.D. 1775/1933, le opere e gli impianti occorrenti alla costruzione delle linee, cabine, stazioni e sottostazioni di trasformazione e di quanto altro serve all'impianto ed all'esercizio della trasmissione dell'energia elettrica e richieda una occupazione definitiva delle zone interessate dall'impianto, possono essere considerate opere di pubblica utilità con decreto di autorizzazione;

- Che, ai sensi dell'art. 14 del Codice della Strada, l'ente proprietario della strada, provvede al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e delle relative pertinenze;
- Che, ai sensi dell'art. 15 del Codice della Strada, è vietato danneggiare in qualsiasi modo le opere, le piantagioni e gli impianti appartenenti alla strada;
- Che, in ragione dei punti precedenti, questo Ufficio ha individuato nell'allegato A i requisiti tecnici minimi inderogabili per la realizzazione di interventi sulla rete stradale di competenza della Provincia di Brindisi;

CONSIDERATO

che il progetto comporta le interferenze e gli adempimenti riportati alla tabella 1 seguente:

tabella 1 INTERFERENZE E PRESCRIZIONI CONSEGUENTI Considerare le voci segnate con "x"		
	Tipo di interferenza riscontrata	Paragrafi dell'allegato pertinenti
X	impianti fotovoltaici prospicienti la strada;	1 ÷ 10
	impianti eolici prospicienti la strada;	1 ÷ 10
	Impianti BESS	1 ÷ 10
	Cabine elettriche	2.1, 3.5, 3.6, 7÷10
	attraversamento interrato longitudinale della/e strada/e SP n. 88	4.1, 4.3, 6, 7÷10
	attraversamento interrato trasversale della/e strada/e SP n. 88	5.1, 6, 7÷10
X	attraversamento aereo longitudinale della/e strada/e SP n. 40	4.2, 7÷10
X	attraversamento aereo trasversale della/e strada/e SP n. 16, SP 38, SP 39, SP 40	5.2, 7÷10
	modifiche temporanee della sede stradale per fasi di cantiere e/o transito di mezzi in condizioni di eccezionalità	1, 6, 7÷10
	Piantumazioni prospicienti l'asse stradale	2.1, 3.3, 7÷10
	Armadietti stradali per quadri elettrici	3.4, 2.1, 7÷10
	Altre installazioni (XXX)	2.1, 3.5, 3.6, 7÷10
<p>Si avverte che eventuali interferenze non riscontrate con la presente devono essere debitamente evidenziate e rappresentate su elaborati integrativi/esplicativi da trasmettere – oltre che all'autorità competente – anche all'indirizzo seguente: provincia@pec.provincia.brindisi.it.</p> <p>In caso di varianti in corso d'opera tali da interessare altri punti dell'allegato A, non richiamati dalla tabella 1, dovrà essere data tempestiva informazione allo scrivente Ufficio, onde rimodulare eventualmente le prescrizioni.</p>		

Pareri interferenti. Il presente parere non riguarda *gli accessi e le recinzioni* – di qualsiasi tipo, materiale e conformazione – prospicienti le strade provinciali, per i quali occorre inoltrare apposita istanza all'Area 2 - Servizi finanziari, tenendo conto che **il buon esito dell'istruttoria relativa a questi ultimi determina la validità del presente parere.**

Similmente, anche per *i trasporti eccezionali* occorre inoltrare apposita istanza all'Area 2 - Servizi finanziari, tenendo conto che solo il buon esito dell'istruttoria relativa a questi ultimi determina la validità del presente parere.

Con riferimento alle sole interferenze individuate nella tabella 1, descritte ed illustrate nella documentazione di progetto, **si rilascia parere favorevole**, a condizione che vengano rispettate le prescrizioni dell'allegato A richiamate dalla tabella 1 e fermo restando che, al fine di poter procedere all'occupazione dello spazio demaniale pubblico, il proponente dovrà ottenere specifica Concessione all'occupazione del suolo pubblico,

ottemperando ai seguenti obblighi:

1. Presentazione di una dichiarazione scritta a forma del progettista attestante il rispetto delle prescrizioni allegate, per le voci richiamate dalla tabella 1;
2. Stesura degli elaborati specifici richiesti dalle prescrizioni allegate;
3. Versamento degli importi calcolati secondo la tabella 2;
4. Stipula di apposita Convenzione con la Provincia.

tabella 2 ELENCO ONERI*

* Salvo altri oneri e aggiornamenti da quantificare da parte degli uffici competenti al momento dell'istanza. Le somme dovranno essere versate attraverso il **sistema pagoPA**, con riferimento alle voci riportate sul sito web della Provincia, alla voce "Pagamenti".

1. **Cauzione o polizza bancaria a garanzia delle opere di scavo**, consistente in una quota fissa di € 5.000,00 (per tratti longitudinali e trasversali) oltre eventuali 40 €/ml (tratti longitudinali superiori a 50 m), nel caso di opere di connessione relative a impianti fotovoltaici o eolici (come da Capitolato d'oneri);
2. **Cauzione o polizza bancaria a garanzia degli obblighi assunti per la sola esecuzione dei ripristini**, consistente in una cauzione assicurativa o polizza bancaria di importo pari a 50.000,00 €/km per tratti longitudinali (come da Schema di Convenzione);
3. **Contributo una tantum per il ripristino del manto stradale**, a titolo di indennità di servitù, consistente in un importo di 30.000,00 €/km per tratti longitudinali (come da D.G.P. n. 266/10).
4. **Esenzione da oneri e contributi in caso di tecnica T.O.C.** (Trivellazione Orizzontale Controllata), come da D.G.P. 116/2011

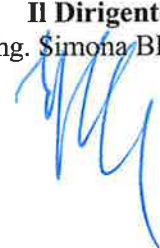
Il Responsabile del procedimento

Dott. Ing. Giuseppe SCARAFILE



Il Dirigente

Dott. Ing. Simona BRAMATO



Allegato A

PRESCRIZIONI TECNICHE PER LE INTERFERENZE CON LA VIABILITA' PROVINCIALE

Il richiedente si assume la responsabilità di presentare progetti ed eseguire lavori coerenti con le seguenti prescrizioni e con quanto previsto nel provvedimento di concessione

Premessa tecnica

1. Ai sensi dell'art. 115 del R.D. 1775/1933, le opere e gli impianti occorrenti alla costruzione delle linee, cabine, stazioni e sottostazioni di trasformazione e di quanto altro serva all'impianto ed all'esercizio della trasmissione dell'energia elettrica e richieda una occupazione definitiva delle zone interessate dall'impianto, possono essere considerate opere di pubblica utilità con decreto di autorizzazione;
2. Ai sensi dell'art. 14 del Codice della Strada, l'ente proprietario della strada, provvede al controllo dell'efficienza delle strade e delle relative pertinenze;
3. Ai sensi dell'art. 15 del Codice della Strada, è vietato danneggiare in qualsiasi modo le opere, le piantagioni e gli impianti appartenenti alla strada;

In ragione dei punti precedenti, questo Ufficio ha individuato i requisiti minimi inderogabili per la realizzazione di interventi sulla rete stradale di competenza della Provincia di Brindisi;

Definizioni

- **"Sede stradale:** superficie compresa entro i confini stradali. Comprende la carreggiata e le fasce di pertinenza" (art. 3, c. 1 punto 46 del D. Lgs. 185/1992)
- **"Confine stradale:** il limite della proprietà stradale quale risulta dagli atti di acquisizione o dalle fasce di esproprio del progetto approvato; in mancanza, il confine è costituito dal ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta, ove esistenti, o dal piede della scarpata se la strada è in rilevato o dal ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea" (art. 3, c.1, punto 10 del D. Lgs. 285/1992).
- **"Ciglio della strada:** la linea di limite della sede o piattaforma stradale comprendente tutte le sedi viabili, sia veicolari che pedonali, ivi incluse le banchine od altre strutture laterali alle predette sedi quando queste siano transitabili, nonché le strutture di delimitazione non transitabili (parapetti, arginelle e simili) – (D.M. 1404/1968).

1. VARIAZIONI DELLA GEOMETRIA STRADALE

- | | |
|-----|---|
| 1.1 | <p>Non sono consentite variazioni della geometria stradale se non per esigenze temporanee (attività di cantiere e/o "trasporti in condizioni di eccezionalità" di cui all'art. 10 del Codice della Strada) e previa autorizzazione dall'ente proprietario:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le zone di intervento dovranno essere considerate a tutti gli effetti aree di cantiere per tutta la durata dell'intervento e sino ad avvenuto ripristino dello stato dei luoghi e certificazione di regolare esecuzione da parte della Direzione Lavori; - Dette aree di cantiere dovranno essere correttamente delimitate per impedirne l'utilizzo da parte di veicoli non autorizzati, segnalate con idonea segnaletica prevista dal Codice della strada e dal suo regolamento di attuazione, nonché dal D.M. 10.07.2002 e D.M. 22.01.2019 per quanto riguarda la segnaletica stradale e costantemente presidiate sia in orario diurno che notturno; - La ditta ha l'obbligo di sorveglianza diurna e notturna del cantiere per verificare la perfetta efficienza della segnaletica cantieristica apposta, significando che nel caso in cui questa Provincia dovesse ricevere segnalazioni di inadempimenti da parte dei sorveglianti o autorità di polizia ecc., sarà trattenuta una somma determinata da questa provincia a valere sulla polizza commisurata all'entità della violazione accertata; - L'intervento di modifica della sede e geometria stradale deve essere completamente reversibile e l'intervento di ripristino deve essere seguito nei modi e tempi prescritti dall'Ente proprietario della strada, a spese e sotto la responsabilità del soggetto titolare dell'autorizzazione; - Nel caso sia necessario rimuovere temporaneamente alcuni tratti di barriera stradale tipo guard rail la sua sostituzione dovrà essere effettuata previa elaborazione di specifico progetto, da sottoporre a questa Provincia, a firma di idoneo e qualificato professionista, ai |
|-----|---|

	<p>sensi del D.M. 223/92 e successivi decreti di aggiornamento delle relative istruzioni tecniche. La barriera dovrà essere della classe prevista per il tipo di strada individuata con il progetto sulla base delle disposizioni del suddetto decreto, eventualmente munita di DSM, dovrà rispettare l'estesa minima prevista dai rapporti di prova e tutte le prescrizioni tecniche operative applicabili.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dovrà essere stipulata idonea polizza fideiussoria a garanzia del ripristino dello stato dei luoghi e di eventuali danni al patrimonio stradale - La durata delle condizioni eccezionali di viabilità di cui al presente punto è quella strettamente necessaria al completamento dei lavori o delle operazioni, riservandosi questa Provincia di imporre tempi più celeri in relazione al disagio arrecato alla circolazione stradale. - In caso di posa di segnaletica orizzontale temporanea, poiché non è possibile la rimozione della stessa in modo durevole, il ripristino dello stato dei luoghi dovrà avvenire mediante posa in opera di manto di usura a tutta sede per tutto il tratto interessato, con le caratteristiche riportate nel paragrafo "ripristini". - Ad integrazione. si consideri anche quanto prescritto nel paragrafo 9: "Regolazione della circolazione stradale"
1.2	<p>Durante la movimentazione dei mezzi di cantiere, il transito dei veicoli ordinari dovrà essere disciplinato attraverso:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Segnaletica orizzontale e verticale; b. Segnalazioni luminose; c. Personale addestrato (movieri e sbandieratori); d. Altri sistemi prescritti dall'autorizzazione ai trasporti eccezionali.
1.3	<p>In caso di interruzione temporanea del traffico dovrà essere inoltrata apposita istanza di autorizzazione a questo ufficio e agli enti interessati.</p>
2. OSTACOLI FISSI IN PROSSIMITA' DELLA SEDE STRADALE	
2.1	<p>Per i manufatti o piantumazioni che rientrano nella definizione di ostacoli fissi di cui al D.M. 223 del 18.02.1992 le distanze stabilite dal Codice della Strada sono da intendersi come valori minimi, in quanto deve essere comunque rispettata, ove superiore, la distanza di sicurezza di cui all' art 3 del D.M. 2367 del 21.06.2004, da determinare ad opera del progettista secondo i criteri della suddetta normativa e presentando i risultati nella apposita relazione prevista dall'art. 3 dalla circolare n 62032 del 21.07.2010 del M.I.T., da sottoporre a questa Provincia per eventuali valutazioni.</p>
3. DISTANZE	
(N.B.: le distanze dei manufatti di cui al presente paragrafo devono essere in ogni caso verificate ai sensi del paragrafo 2.1 precedente)	
3.1	<p>Canali, fossi, escavazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - artt. 16 e 17 del D. Lgs. 285/1992; - art. 26 e 27 del D.P.R. 495/1992;
3.2	<p>Impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili</p> <ul style="list-style-type: none"> - D.M. 1404/1968; - D.M. 10.09.2010; <p>Distanza degli aerogeneratori dalle strade: ai sensi del D.M. 10.09.2010, all. 4, punto 7, la distanza degli aerogeneratori dalle strade deve essere superiore all'altezza massima dell'elica comprensiva del rotore, con un minimo di 150 m e comunque non inferiore alla gittata massima degli elementi rotanti in caso di rottura accidentale, opportunamente calcolata in fase di progetto.</p>
3.3	<p>Alberi, siepi, piantagioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Art. 29 del D. Lgs. 285/1992; - Art. 26 del D.P.R. 485/1992: <p>in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Alberature: la distanza minima "d" delle alberature dal confine stradale è pari a 6 m; per altezze "h" maggiori degli alberi (considerate a completamento del ciclo vegetativo) occorre rispettare una distanza pari a tale altezza. ($d = h$ dove $h \geq 6$ m) o Siepi vive: per altezza della siepe fino a 1 m si deve rispettare la distanza di 1 m; per altezze superiori a 1 m si deve rispettare la distanza di 3 m.
3.4	<p>Armadietti:</p> <p>art. 20, c. 2 del Codice della strada;</p>

	art. 29, c.1, del Regolamento Attuativo comunque a condizione che non costituisca pericolo per la circolazione stradale lungo la strada provinciale
3.5	Fabbricati generici, muri e opere di sostegno <ul style="list-style-type: none"> - Art. 30 del D. Lgs. 285/1992; - Art. 26 del D.P.R. 485/1992; - D.M. 1404/1968 per fabbricati o stabilimenti non assimilabili a quelli di cui al punto successivo;
3.6	Fabbricati e stabilimenti con caratteristiche particolari (Tiri a segno, opifici o depositi di materiale esplosivo solido, liquido o gassoso, cave con uso di esplosivo, stabilimenti che interessino comunque la sicurezza e la salute pubblica o la regolarità della circolazione stradale) <ul style="list-style-type: none"> - Art. 19 D. Lgs. 285/1992 - Norme di settore, norme tecniche e norme VV.FF.; <u>la distanza minima</u> dal ciglio stradale è quella prevista <i>dagli artt. 16 e 17 del D. Lgs. 285/1992 e artt. 26 e 27 del D.P.R. 495/1992 e del D.M. 1404/1968</i> ; per attività ricadenti nel campo di applicazione dell'art. 19 del C.d.S., sono fatte salve le maggiori distanze eventualmente derivanti da specifiche disposizioni di legge (es. norme di prevenzione incendi), prescrizioni dei VVFF (ove previste dal DPR 151/2011) o di altra autorità, ovvero, in difetto delle stesse, dalle disposizioni stabilite dal Prefetto, come previsto dal medesimo art. 19, c. 1.
3.7	Intersezioni <ul style="list-style-type: none"> - Art. 16 del D. Lgs. 285/1992;
3.8	Curve <ul style="list-style-type: none"> - Art. 27 del D. Lgs. 485/1992
4. ATTRAVERSAMENTI LONGITUDINALI	
4.1	I lavori di attraversamento longitudinale in sotterraneo vengano effettuati rispettando le prescrizioni contenute nell'art. 66, c. 7 del D.P.R. 16-12-1992, n. 495, e in particolare <u>“al di fuori della carreggiata, possibilmente alla massima distanza dal margine della stessa”</u> , ove possibile. L'attraversamento longitudinale dovrà essere intervallato da appositi pozzetti da realizzare esclusivamente esternamente alla carreggiata stradale, la cui distanza dovrà consentire eventuali interventi di manutenzione per la riparazione dei guasti senza intaccare la sede stradale mediante sfilaggio dei cavi e reinfilaggio tramite gli stessi pozzetti. In ogni caso i giunti dovranno essere realizzati in pozzetto.
4.2	I lavori di attraversamento longitudinale con strutture sopraelevate vengano effettuati rispettando le prescrizioni contenute nell'art. 66, c. 8 del D.P.R. n. 495, e in particolare i sostegni devono essere ubicati, salvo diverse prescrizioni derivanti da specifiche norme tecniche vigenti per ciascun tipo di impianto – ad una distanza dal margine della strada uguale all'altezza del sostegno, misurata dal piano di campagna, più un adeguato franco di sicurezza. Resta salva la maggior distanza come stabilito al punto 2.1 delle presenti prescrizioni.
4.3	Posizionamento dell'infrastruttura interrata: La mancanza di spazio deve essere giustificata con apposti elaborati, come da punto 10: “Elaborati a corredo dell'istanza”
4.3.1	L'infrastruttura va posata in: <ul style="list-style-type: none"> a. <i>Fascia di pertinenza esternamente alla banchina</i> (D.M. 1.10.2013, art. 5, c. 2)
4.3.2	<ul style="list-style-type: none"> b. <i>In banchina</i>, nel caso di comprovata mancanza di spazio o non idoneità fisica della fascia di pertinenza esterna alla banchina (art. 5, c.2), in particolare: <ul style="list-style-type: none"> i. Nel caso di banchina pavimentata, lo scavo con mini trincea può avvenire all'esterno della carreggiata stradale, nella parte più esterna della banchina – concordando con l'Ente gestore della strada posizione e modalità (art. 5, c. 4) ii. Nel caso di banchina non pavimentata, lo scavo con mini trincea deve essere posto a un minimo di 25 cm dal limite esterno della zona bitumata (art. 5, c. 4) <p>In ogni caso, gli scavi in banchina dovranno giungere ad una profondità tale da non impedire, in una successiva fase, l'eventuale installazione di barriere di sicurezza lungo il margine stradale interessato dal cavidotto. Pertanto i cavidotti medesimi andranno posizionati almeno alla profondità di metri 2.</p>
4.3.3	<ul style="list-style-type: none"> c. <i>All'interno della piattaforma</i>, nel caso di comprovata mancanza di spazio o non idoneità fisica della banchina (art. 5, c.2) è consentito il posizionamento all'interno della stessa e in particolare:

4.3.4	Nel caso di impossibilità tecnica di utilizzo della banchina, è consentito lo scavo con mini trincea in carreggiata a condizione che tale metodologia sia stata valutata – in fase di autorizzazione del progetto da parte dell’Ente gestore della strada - di minore impatto rispetto alla tecnica tradizionale, sia rispetto alla circolazione, che alle condizioni della sovrastruttura, che per la tutela dell’infrastruttura digitale stessa.
4.3.5	I manufatti di servizio (chiusini, camerette, pozzetti di ispezione ecc.) non devono alterare la sagoma della strada o le sue pertinenze (art. 5, c. 5); possono occupare la banchina pavimentata solo se particolari condizioni tecnologiche (p.e. presenza di sottoservizi) o di sito non permettono la realizzazione sotto le banchine non pavimentate
4.3.6	In caso di posizionamento longitudinale nei ponti e nei viadotti, si seguono le indicazioni di cui all’ art. 10, c.1 del D.M. 1.10.2013; in assenza delle condizioni previste dal decreto, si procede con interrimento della linea tramite tecnica T.O.C.

5. ATTRAVERSAMENTI TRASVERSALI

5.1	I lavori di attraversamento trasversale sotterraneo vengano effettuati rispettando le prescrizioni contenute nell’art. 66, c.1 del D.P.R. 16-12-1992, n. 495, e in particolare venga posizionato in appositi manufatti o in cunicoli e pozzetti e realizzato, ove possibile, con sistema a spinta (scavi a limitato impatto ambientale di cui al D.M. 1.10.2013, art.5, c. 5 e articoli 7 e 8: perforazione orizzontale) L’accesso al manufatto di attraversamento deve essere previsto al di fuori della carreggiata. Resta salva la maggior distanza come stabilito al punto “ostacoli fisici in prossimità della sede stradale” delle presenti prescrizioni.
5.2	I lavori di attraversamento trasversale con strutture sopraelevate vengano effettuati rispettando le prescrizioni contenute nell’art. 66, c. 4 del D.P.R. n. 495, e in particolare i sostegni verticali devono essere ubicati fuori dalla carreggiata ad una distanza tale da consentire futuri ampliamenti - salvo diverse prescrizioni derivanti da specifiche norme tecniche vigenti per ciascun tipo di impianto – e comunque ad una distanza dal margine della strada uguale all’altezza del sostegno, misurata dal piano di campagna, più un adeguato franco di sicurezza. Resta salva la maggior distanza come stabilito al punto “ostacoli fisici in prossimità della sede stradale” delle presenti prescrizioni. L’altezza del cavo rispetto alla carreggiata, compreso anche un maggior franco di sicurezza, deve essere determinata ai sensi dell’art. 66, c. 5 del DPR 495/1992;
5.3	Perforazioni <ol style="list-style-type: none"> Perforazioni sub orizzontali con estradosso minimo di 100 cm (D.M. 1.10.2013, art. 7, c.1) Andamento ortogonale all’asse della strada (art. 7, c.5) Buche di ingresso e arrivo da concordare con l’Ente e con utilizzo di materiali atti a garantire le stesse prestazioni dei precedenti (art. 7, c. 3) (laddove venga interessata la piattaforma stradale) Ripristino di binder e usura previa scarifica e con superficie aumentata oltre il vano di scavo del 50-100%
5.4	La profondità rispetto al piano della strada , banchina e/o cunetta stradale dell’estradosso dei manufatti protettivi sia non inferiore a 100 cm., giusto art. 66, c. 3 del DPR 495/92. In ogni caso, gli scavi in banchina dovranno giungere ad una profondità tale da non impedire, in una successiva fase, l’eventuale installazione di barriere di sicurezza lungo il margine stradale interessato dal cavidotto. Pertanto i cavidotti medesimi andranno posizionati almeno alla profondità di metri 2.

6. RIPRISTINI

In generale, restano valide le prescrizioni di cui all’art. 28 del C.d.S.e dell’art. 69 del Reg. Att. (Obblighi dei concessionari)

6.1	L’intervento dovrà essere progettato seguendo metodologie disponibili in letteratura tecnica, rilevabili dalla documentazione tecnica presentata a firma di tecnico abilitato, in modo tale da garantire i seguenti risultati: <ol style="list-style-type: none"> vita utile del ripristino non inferiore a anni dieci, durante i quali il proponente resta obbligato a intervenire in caso di cedimenti o riscontrate carenze; evitare la formazione di cedimenti differenziali; rispetto delle prescrizioni tecniche indicate al presente allegato.
6.2	Nel caso di scavo tradizionale, i ripristini devono seguire le seguenti prescrizioni: <ol style="list-style-type: none"> Prevenire qualunque cedimento della sovrastruttura stradale; Il rinterro e ripristino deve essere fatto con “ricostituzione di tutti gli strati componenti la sovrastruttura stradale, con materiali aventi caratteristiche equivalenti a quelli presenti nei vari strati, in modo tale da ripristinare il comportamento elasto - plastico della sovrastruttura” (D.M. 1.10.2013, art. 9, c. 5), anche eventualmente ricorrendo a malta

	<p>cementizia (preferibilmente del tipo “geomix” ad elevato spandimento, con caratteristiche tecniche controllate) con opportuno dosaggio, così come previsto dal successivo c. 7;</p> <p>3. Il ripristino di binder e manto d'usura avviene con fresatura allargata di almeno 1 metro su entrambi i lati dello scavo (art. 7, c. 8). Tale larghezza è una misura minima, in quanto il progettista deve valutare se le condizioni locali e lo stato della strada (presenza di ormaie, sconnessioni ecc.) richiedano un ripristino più ampio, dovendo assicurare il regolare deflusso delle acque, la pendenza trasversale prevista, e che lo stesso ripristino non determini irregolarità della sezione stradale.</p> <p>N.B. Dato lo stato di deterioramento del manto stradale esistente, nel caso in oggetto il ripristino deve essere esteso <i>a tutta sede</i>, poiché interventi parziali comporterebbero un aggravio delle condizioni di sicurezza per la circolazione degli autoveicoli.</p> <p>4. Posa di nastro monitore a profondità di 30 cm (D.M. 1.10.2013, art. 9, c. 6);</p> <p>5. Ricoprimento minimo 100 cm dall'estradosso del cavidotto. In caso di scavo in banchina, gli scavi dovranno giungere ad una profondità tale da non impedire, in una successiva fase, l'installazione di barriere di sicurezza (es. guard-rail) lungo il margine stradale interessato dal cavidotto. Pertanto i cavidotti medesimi andranno posizionati almeno alla profondità di metri 2 o a distanza idonea dall'asse di giacitura delle eventuali barriere stradali.</p>
6.3	<p>In particolare, i ripristini dovranno essere eseguiti seguendo le seguenti prescrizioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> rispettando gli spessori minimi di cm 3 per il tappetino d'usura e di cm 5 per il binder, secondo quanto riportato nell'allegato C del C.S.A.; la miscela bituminosa deve rispecchiare quanto riportato nelle tabelle A6, A7 e A8 dell'allegato C del C.S.A.; la mano di attacco deve rispettare quanto prescritto nell'allegato E; la segnaletica orizzontale deve rispettare quanto prescritto nell'allegato F; Particolare cura dovrà essere osservata in corrispondenza dello stacco tra le zone oggetto di intervento e quelle non oggetto e senza creare alcun dislivello (scalino), né in senso longitudinale, né in senso trasversale.
7. SICUREZZA DEL CANTIERE STRADALE	
7.1	<p>I lavori dovranno peraltro essere svolti in condizioni di sicurezza ex D. Lgs 81/2008 e s.m.i., con particolare riferimento alle seguenti norme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - D.M. 10 luglio 2002, <i>Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo</i>; - D.M. 22 gennaio 2019, <i>Individuazione delle procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare</i> - D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285, <i>Nuovo Codice della Strada</i> - D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, <i>Regolamento di esecuzione e attuazione del Nuovo Codice della strada</i>.
7.2	L'eventuale presenza di sottoservizi nei tratti interessati dagli scavi dovrà essere verificata prima dell'inizio dei lavori.
7.3	Sicurezza da ordigni inesplosi. Per scavi di qualsiasi tipo, ai sensi degli articoli 17, 28, c. 1 e 91, c. 2-bis del D. Lgs. 81 / 2008 e s.m.i., spetta al datore di lavoro e, ove nominato, al Coordinatore per la sicurezza in fase di progettazione, la valutazione del rischio da rinvenimento di ordigni inesplosi.
8. ESECUZIONE E CONDOTTA DEI LAVORI	
8.1	<p>La comunicazione di inizio lavori dovrà riportare gli estremi del titolo abilitativo.</p> <p>Il termine per dare ultimati i lavori resta fissato in 60 giorni dalla data di inizio lavori, quale risulta dalla comunicazione di cui sopra, in mancanza della quale si ritiene come inizio lavori la data di rilascio dell'autorizzazione/concessione.</p> <p>Informazioni relativa alla ditta esecutrice. Dovranno essere comunicati all'indirizzo provincia@pec.provincia.brindisi.it gli estremi identificativi della ditta che effettuerà i lavori ed un numero telefonico di reperibilità per eventuali interventi urgenti nonché, ove prevista, copia del titolo abilitativo di parte edilizia e del relativo elaborato tecnico.</p> <p>Sorveglianza dei lavori. Il personale sorvegliante della Provincia è incaricato di verificare il corretto svolgimento degli interventi e delle operazioni di ripristino, riferendo poi i riscontri all'Ufficio Viabilità.</p> <p>Proroghe. I termini di inizio e fine lavori sono prorogabili una sola volta su richiesta motivata del</p>

	<p>concessionario.</p> <p>Collaudo finale. Al termine dei lavori dovrà essere trasmesso il certificato di collaudo o regolare esecuzione, corredato da opportuni elaborati tecnici "as built".</p> <p>Il Cantoniere responsabile della zona è tenuto a sorvegliare e verificare, per tutta la durata del cantiere, il rispetto dei tempi, delle prescrizioni e delle modalità d'esecuzione stabilite. Il presente parere viene rilasciato in quanto trattasi di opera di pubblica utilità.</p>
9. REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE	
9.1	<p>La manomissione transitoria del manto stradale – a seguito di operazioni preliminari come la scarifica e/o la fresatura – determina la non transitabilità al pubblico del tratto stradale interessato; solo a lavori ultimati (anche per il singolo tratto) e ad avvenuta attestazione di regolare esecuzione da parte del direttore lavori, potrà essere ripristinata la circolazione sul tratto o i tratti interessati.</p> <p>Pertanto si prescrive di adottare qualsiasi apprestamento per eliminare il rischio di accesso dei veicoli non autorizzati a tratti non transitabili, anche ricorrendo, ove necessario, a regolazione del traffico secondo il senso unico alternato.</p> <p>Il tempo di chiusura del tratto al traffico dovrà essere comunque limitato al minimo necessario per il completamento a regola d'arte dell'intervento.</p>
10. ELABORATI A CORREDO DELL'ISTANZA	
L'art. 27, c. 3 del Codice della Strada prevede che le domande rivolte all'ente proprietario della strada siano corredate della relativa documentazione tecnica.	
10.1	<p>Elaborati di completamento della pratica</p> <p>Il proponente deve produrre elaborati tecnici specifici, a firma di tecnico abilitato, in concomitanza delle seguenti fasi:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Richiesta di integrazioni da parte del Servizio Viabilità; b. Soluzioni tecniche alternative alle prescrizioni contenute nel presente documento - riconducibili a sopravvenuta impossibilità tecnica - dovranno essere adeguatamente motivate in appositi giustificativi denominati "soluzioni tecniche alternative". c. Stipula della Convenzione; d. Collaudo finale (elaborati "as built").
10.2	<p>Elaborati in caso di integrazioni progettuali</p> <p>Nel caso in cui il progetto necessiti di adeguamenti rispetto alle prescrizioni qui presentate, sarà cura del proponente documentare attraverso opportuni elaborati scritto-grafici integrativi, nell'ambito del procedimento autorizzativo in corso.</p> <p>Gli elaborati dovranno indicare con assoluta chiarezza e idonea legenda i seguenti contenuti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Denominazione della strada provinciale interessata; - Tratto interessato (chilometrica iniziale e finale, lunghezza segmento); - Tipo e numero di attraversamenti (longitudinale o trasversale); - Tipo di interferenza (aereo, interrato con scavo, interrato con TOC); - Distanze di fabbricati, cavi, scavi e altri manufatti dal confine stradale.
10.3	<p>Scheda di corrispondenza</p> <p>Gli adeguamenti progettuali di cui al punto 10.2 devono essere illustrati sinteticamente attraverso apposita scheda in due colonne di corrispondenza tra le prescrizioni qui allegate e le specifiche di progetto adottate dal proponente.</p>
10.4	Elaborato scritto/grafico di cui al punto 6.1

Riferimenti telefonici
Servizio Tecnico Viabilità

Ing. Giuseppe SCARAFILE: 0831565233
Arch. Massimiliano STEFANO: 0831565492

IL Responsabile del procedimento
Ing. Giuseppe SCARAFILE

Il Dirigente
Ing. Simona BRAMATO

