

# COMUNE DI MONTEROTONDO



PROVINCIA DI ROMA

CONCESSIONE DEL SERVIZIO DI GESTIONE DELLE AREE DI SOSTA A PAGAMENTO E REALIZZAZIONE DI VERDE ATTREZZATO, PIAZZA PUBBLICA E AUTORIMESSA IN PIAZZA DELLA LIBERTÀ MEDIANTE FINANZA DI PROGETTO, AI SENSI DELL'ART. 183 COMMA 15 DEL D.LGS 50/2016 E S.M.I.

CUP: I91B21001210005 - CIG: 927527463D

**PROGETTO DEFINITIVO**  
(VARIANTE OTT. 2025)

Il Responsabile del Servizio

Arch. Andrea Cucchiaroni

GE.060

RELAZIONE SULLE INTERFERENZE

| rev. | data    | descrizione     | verif. | approv. | scala   |
|------|---------|-----------------|--------|---------|---------|
| 0    | 10.2025 | prima emissione | v      | v       | -       |
|      |         |                 |        |         | formato |
|      |         |                 |        |         | A4      |

IL SOGGETTO PROPONENTE

RTI  
mandataria



A.J. Mobilità s.r.l.

S.S. Flaminia km 131,15  
06049 Spoleto (PG)

mandante



Via Provinciale delle Breccie, 40  
80147 Napoli (NA)

PROGETTAZIONE

RTP

mandataria

**C.S.I. srl**

Via Vincenzo Lamberti, 29  
81100 Caserta (CE)

mandanti

**Silvestrini Ingegneria srl**

Via Guglielmo Oberdan, 71  
00015 Monterotondo (RM)

Arch. Carmine Tirone

Ing. Vincenzo Caterino

Dott. Geol. Giuseppe Falzarano





## RELAZIONE SULLE INTERFERENZE

### 1. PREMESSA E SCOPO DELL'INDAGINE

Nella presente relazione vengono riportate le indicazioni necessarie per la risoluzione delle interferenze presenti nelle aree in cui si dovranno eseguire l'intervento previsto nell'ambito dell'appalto di Concessione per il *"Servizio di gestione delle aree di sosta a pagamento e realizzazione di verde attrezzato, piazza pubblica e autorimessa in Piazza della Libertà mediante finanza di progetto, ai sensi dell'art. 183 comma 15 del D.lgs. 50/2016 e s.m.i."* del comune di Monterotondo.



Le interferenze cui normalmente si fa riferimento in fase di progettazione sono quelle tecnologiche, ma anche quelle rappresentate da manufatti esistenti (quali manufatti, opere

mandataria



mandante





**Concessione del servizio di gestione delle aree di sosta a pagamento e realizzazione di verde attrezzato, piazza pubblica e autorimessa in Piazza della Libertà mediante finanza di progetto, ai sensi dell'art. 183 comma 15 del D.lgs. 50/2016 e s.m.i.**

d'arte, aree soggette a particolari vincoli, ecc.) presenti nelle aree di lavoro e sul sedime degli interventi previsti in progetto.

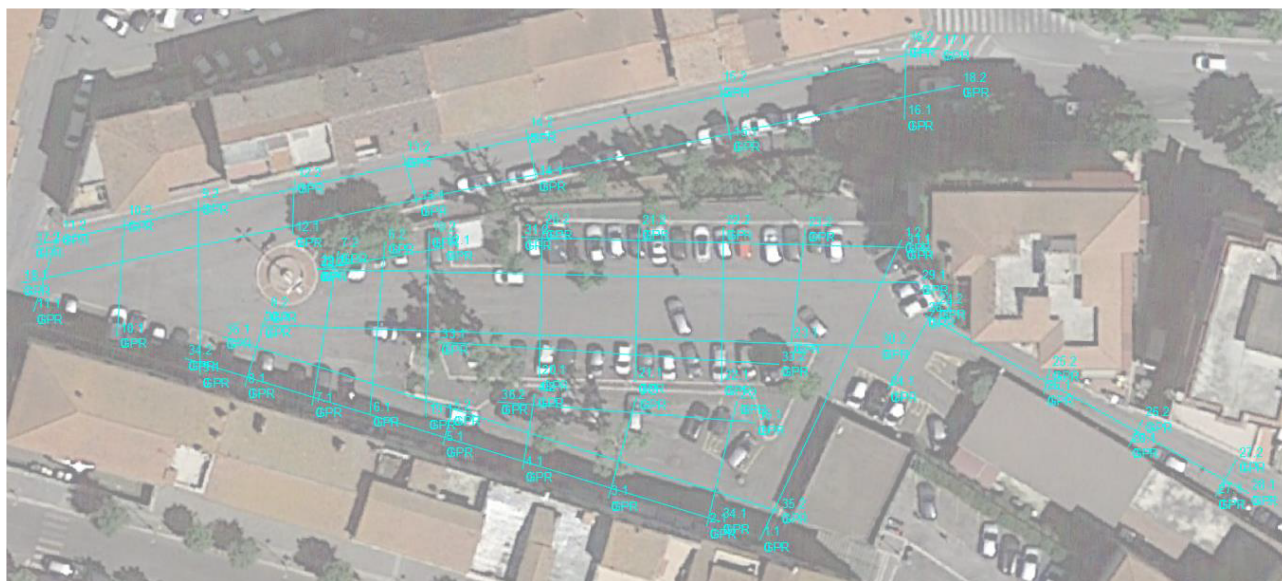
Preliminarmente alla risoluzione delle interferenze riscontrate, come meglio descritte nel presente documento, sono state effettuate le seguenti operazioni preliminari:

- Sopralluoghi sull'area di intervento con restituzione fotografica dello stato dei luoghi (edifici, manto stradale ed impianti esistenti);
- Individuazione dei sottoservizi esistenti;

L'individuazione delle interferenze in fase progettuale è stata eseguita mediante indagine diretta ed indiretta (ispezione visiva diretta e rilievo georadar).

Il rilievo georadar è stato realizzato mediante strisciate longitudinali e trasversali e, laddove necessarie, strisciate con direzione casuale per infittire il *dataset*.

Di seguito si riportano i risultati del rilievo con l'ubicazione delle strisciate radar e delle principali anomalie riscontrate (su stralcio disegno .dwg).



Stralcio planimetrico con ubicazione delle acquisizioni radar (da file grafico .dwg) – scala adattata

Chiaramente l'individuazione e la localizzazione degli effettivi sottoservizi presenti sull'area potrà definirsi solo a seguito del ricevimento, da parte degli Enti gestori, delle rispettive planimetrie riportanti la tipologia e il percorso delle reti di loro pertinenza.

mandataria



mandante





## **2. LINEE GUIDA METODOLOGICHE**

Le interferenze tecnologiche riscontrabili nella fase di realizzazione di un'opera come quella in oggetto possono essere ricondotte a tre tipologie principali:

- **Interferenze aeree:** fanno parte di questo gruppo tutte le linee elettriche ad alta tensione, parte delle linee elettriche a media e bassa tensione, l'illuminazione pubblica e parte delle linee telefoniche;
- **Interferenze superficiali:** fanno parte di questo gruppo le linee ferroviarie e i canali e i fossi irrigui a cielo aperto;
- **Interferenze interrato:** fanno parte di questo gruppo i gasdotti, le fognature, gli acquedotti, le condotte di irrigazione a pressione, parte delle linee elettriche a media e bassa tensione e parte delle linee telefoniche.

Nello specifico sono stati valutati i seguenti aspetti riguardanti la presenza di impianti di rete interni ed esterni alle opere oggettivamente o potenzialmente interferenti, che sono:

- la presenza di linee elettriche in rilievo o interrate con conseguente rischio di elettrocuzione/folgorazione per contatto diretto o indiretto;
- il rischio di intercettazione (specie nelle operazioni di scavo) di linee o condotte e di interruzione del servizio idrico, di scarico, telefonico, ecc.;
- l'intercettazione di impianti gas con rischio di esposizione o incendio;
- l'eventuale adozione, a seconda del caso, di idonee misure preventive, protettive e/o operative, quali la richiesta all'ente erogatore di interruzione momentanea del servizio, qualora possibile.

Ulteriori elementi di dettaglio dovranno essere oggetto di valutazione in sede di progettazione esecutiva e/o di esecuzione dei lavori, in relazione:

- al rischio di interferenza del traffico pesante dei mezzi di cantiere con il normale traffico veicolare urbano o extraurbano;
- alla richiesta presso le autorità competenti di chiusura o deviazione, anche temporanea, di tratti viari o restringimento della carreggiata;
- alla predisposizione di sensi obbligatori o alternanti alla circolazione;

mandataria



mandante





- alla richiesta di occupazione temporanea di suolo pubblico;
- alla necessità di regolamentazione del traffico in particolari situazioni (ad esempio per l'ingresso o uscita dei mezzi pesanti) da parte di personale preposto.

### **3. CENSIMENTO DELLE INTERFERENZE**

L'esecuzione dei lavori comporta diverse interferenze nei confronti del sistema urbano circostante.

Le operazioni di riqualificazione della Piazza della Libertà con la realizzazione del parcheggio richiederanno, nel corso di alcune fasi lavorative, la chiusura parziale e/o totale della piazza al traffico veicolare, avendo cura in ogni caso di preservare l'accesso pedonale alle proprie abitazioni da parte dei residenti e l'accesso pedonale alle attività commerciali presenti.

Sempre all'interno dell'area di intervento di Piazza della Libertà si rilevano interferenze delle lavorazioni con le reti urbane di sottoservizi, tra cui la linea elettrica, la linea idrica e quella fognaria che corrono all'interno dell'area oggetto di intervento.

Per quest'ultima, in sede di progetto esecutivo, andranno approfondite le possibili interazioni fisiche e temporali con i lavori programmati per Piazza della Libertà.

Analogamente è stata valutata l'interferenza dei lavori rispetto alla possibilità di ritrovamenti archeologici.

Rispetto a questa eventualità, particolare cura dovrà essere mantenuta sia nel corso delle previste operazioni di movimento terra, sia in occasione della messa a dimora delle essenze arboree, sia durante la fase di realizzazione delle opere di fondazione.

In ogni caso, tutte le fasi lavorative che interessano il sottosuolo dovranno essere eseguite con la costante assistenza archeologica di un professionista incaricato.

Di seguito si riporta uno stralcio planimetrico con ubicazione delle interferenze:

*mandataria*



*mandante*





Stralcio planimetrico con ubicazione interferenze (da file grafico .dwg) – scala adattata

| Colore  | Tipologia di interferenza | Profondità [m dal p.c.] |
|---------|---------------------------|-------------------------|
| Red     | Illuminazione             | 0.2 ÷ 0.3               |
| Blue    | Acquedotto                | 0.6 ÷ 0.8               |
| Yellow  | Gas                       | 0.6 ÷ 0.8               |
| Magenta | Acque nere                | 0.4 ÷ 3.0               |
| Orange  | Acque bianche             | 1.0 ÷ 3.0               |
| Green   | Comunicazione             | 0.8 ÷ 1.4               |

La penetrazione del segnale, in funzione delle caratteristiche dielettriche dei materiali investigati, ha raggiunto una profondità massima pari a 1.5 m, oltre la quale si è verificato un notevole decremento di risoluzione, anche dopo la fase di post-processing.

La stretta area d'indagine, come si evince dai radargrammi, si caratterizza per i primi due metri di profondità dalla presenza di materiali rielaborati all'interno dei quali si attestano tubazioni e condotte di diametro variabile da 80 mm fino a 300 mm; i sottoservizi presenti nell'area appartengono probabilmente a due periodi di costruzione diversi in quanto esistono essenzialmente due quote di posa differenti: una più profonda caratterizzata da canali e cunicoli in muratura in pessimo stato di conservazione e una più superficiale alla quale si



attestano i sottoservizi di costruzione più recente, caratterizzati da un buono stato di conservazione.

Oltre alle linee dei sottoservizi sono state registrate varie anomalie riconducibili alla presenza di manufatti in muratura dalle geometrie poco discriminabili.

Infine la scarsa penetrazione del segnale, non ha consentito l'individuazione di eventuali ambienti caveali nel sottosuolo indagato.

#### **4. RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE**

Per quanto allo stato accertabile, in merito ai sottoservizi esistenti, si ritiene di risolvere l'interferenza rappresentata da detti sottoservizi, sia in fase di scavo sia in fase di costruzione dell'autorimessa interrata, spostandoli provvisoriamente e/o definitivamente ove possibile, nell'area a sud della paratia di pali e, precisamente, nella fascia di area, non interessata dai lavori, tra il fabbricato esistente e la paratia di pali.

Per verificare e definire esattamente l'esatta presenza e ubicazione dei sottoservizi, si provvederà, prima dell'inizio degli scavi, ad eseguire dei saggi trasversali alla piazza (nord – sud), in tal modo si eviteranno danni agli stessi e conseguente interruzione delle forniture e/o della funzionalità.

A completamento delle strutture dell'autorimessa (getto ultimo solaio di copertura) una parte dei sottoservizi, quelli che possono essere realizzati con un minimo di ricoprimento, saranno definitivamente allocati sulla copertura dell'autorimessa, su cui si prevede un ricoprimento compreso la pavimentazione finale, variabile da 90 a 30 cm.

Ove necessario sarà possibile allocare alcuni sottoservizi anche all'intradosso dell'ultimo solaio dell'autorimessa.

#### **5. CONCLUSIONI**

Le soluzioni progettuali illustrate nella presente relazione, permetteranno una continuità del servizio sia per le reti di approvvigionamento (acquedotto, gas, elettricità/telefonia, ...) sia per quelle di scarico (fogna nera, fogna bianca, ...).

*mandataria*



*mandante*

