

COMMITTENTE



INGEGNERIA E INVESTIMENTI STAZIONI - INVESTIMENTI STAZIONI ROMA E SUD

PROGETTAZIONE

MANDATARIA



VIA Ingegneria S.R.L.

MANDANTE



INTERA S.R.L.

INTERA S.R.L.
Viale Castrense, 8
00182 Roma (RM) Italia
Tel: +39 06 70613211 -
Fax: +39 06 70399382
segreteria@interasrl.it

MANDANTE



SM INGEGNERIA S.R.L.

SM INGEGNERIA S.R.L.
Via dell'Artigianato, 7
37066 Caselle di Sommacampagna (VR) Italia
Tel: +39 045 8581711 -
Fax: +39 045 8589182
infovr@smingegneria.it

SOGGETTO TECNICO

DIREZIONE STAZIONI - INGEGNERIA E INVESTIMENTI STAZIONI - PROGETTAZIONE STAZIONI

**PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA
FERMATA "DIVINO AMORE"**

CANTIERIZZAZIONE E SICUREZZA

Relazione di cantierizzazione

SCALA -

PROGETTO	ANNO	SOTTOProg.	LIVELLO	O.PRN.	DISCIPL.	TIPO ELB.	F. FUNZ.	PROGRESSIV.	REV.
350724		S09	PF	00	SI	RT	00	006	A

Rev	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato Il progettista	Data	Autorizzato Il Soggetto Tecnico	Data
A	Emissione per enti	C. COSTA	02/08/24	F. LOZANO	02/08/24	M. DI GIROLAMO Timbro e firma	02/08/24	R. VANGELI	



R. VANGELI

POSIZIONE ARCHIVIO

LINEA

L606

SEDE TECNICA

L00376

NOME DOC.

NUMERAZIONE

Sommario

1. PREMESSA	2
2. NORMATIVA DI RIFERIMENTO	4
3. DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI	9
4. DESCRIZIONE DELLE MACROFASI REALIZZATIVE	11
5. VINCOLI ESECUTIVI E CRITICITA'	13
5.1 INTERFERENZE CON L'ESERCIZIO FERROVIARIO	13
5.2 VIABILITA' DI ACCESSO ALLE AREE DI CANTIERE	13
6. GESTIONE DELLE TERRE E DEI MATERIALI DI RISULTA	19
7. ORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DI CANTIERE	20
7.1 PREMESSA	20
7.2 PREPARAZIONE DELLE AREE	21

1. PREMESSA

La presente relazione ha per oggetto la descrizione del sistema di cantierizzazione previsto per lo sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnica Economica del progetto di realizzazione della nuova fermata di Divino Amore, nell'ambito del collegamento ferroviario FL7/FL8 (Roma – Napoli via Formia), localizzata nel tratto tra la stazione di Torricola a nord, e Santa Palomba a sud.



Inquadramento territoriale

Il progetto prevede oltre alla realizzazione della fermata, comprensiva del manufatto di stazione, piazzale, sottopasso e marciapiedi, anche la realizzazione di una variante del tracciato esistente. Quest'ultimo intervento è necessario poiché per poter realizzare la fermata nella posizione scelta, caratterizzata da un tratto in curva, nel rispetto dei vincoli imposti dalla normativa vigente, è necessaria una riduzione della sopraelevazione trasversale del tratto compreso tra la progressiva 16+527 e la progressiva 16+777, ad oggi pari a 160 mm. A tal fine è stato necessario studiare un tracciato alternativo a quello esistente con un aumento del raggio della curva da valori $R=1468$ al valore $R=1973$ per il binario pari e dal valore $R=1465$ a $R=1970$ per il binario dispari. A monte e a valle dei marciapiedi, i binari si raccordano piano-altimetricamente a quelli esistenti.

Il presente progetto definisce i criteri generali del sistema di cantierizzazione individuando la relativa possibile organizzazione e le eventuali criticità. Le presenti ipotesi di cantierizzazione sono basate sulla configurazione dei luoghi e delle condizioni al contorno note nell'attuale fase di redazione del progetto.

Le quantità e dimensioni riportate nel progetto di cantierizzazione sono indicative e finalizzate alle presenti analisi. Per ogni maggiore dettaglio si rimanda pertanto agli elaborati di progetto e ai computi metrici.

La presente relazione di cantierizzazione contiene i seguenti elementi principali:

- descrizione sintetica delle opere da realizzare;
- principali vincoli e criticità legate alla cantierizzazione dell'intervento;
- bilancio dei principali materiali da costruzione;
- viabilità interessata dal transito dei mezzi di cantiere;
- organizzazione della cantierizzazione e descrizione delle singole aree di cantiere;
- elenco dei principali macchinari tipo previsti per l'esecuzione dei lavori.

2. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica della fermata di Divino Amore è concorde con tutte le norme tecniche vigenti di settore e in materia di opere pubbliche. A titolo puramente indicativo e non esaustivo se ne citano le principali:

NORMATIVE NAZIONALI

Normative di carattere generale

- D.lgs. 50/2016 “Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture”
- D.lgs. 207/2010 “Regolamento di esecuzione ed attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture»”

Normativa in materia di prevenzione incendi e sicurezza

- DPR 151/2011 “Regolamento recante semplificazione della disciplina dei procedimenti relativi alla prevenzione degli incendi”
- D.lgs. 81/2008 e ss.mm.ii.;
- D.M. 3 agosto 2015 e ss.mm.ii.: Approvazione di norme tecniche di prevenzione incendi, ai sensi dell'articolo 15 del decreto legislativo 8 marzo 2006, n. 139.
- D.M. 23 novembre 2018 e ss.mm.ii.: nuovo capitolo V.8 “Attività commerciali”.

Normative sulle strutture

- Norme tecniche riguardanti la progettazione, l'esecuzione ed il collaudo di opere in cemento armato semplice, prefabbricato ed in carpenteria metallica
- Norme tecniche riguardanti la progettazione e l'esecuzione di costruzioni in zona sismica

Norme riguardanti l'eliminazione delle barriere architettoniche

- DPR 503/96: "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici".
- DM 236/89 sulle misure di superamento delle barriere architettoniche.

NORMATIVE FERROVIARIE

Specifiche Tecniche di Interoperabilità

- Regolamento (UE) n° 1300/2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta (STI PRM) – Unione Europea;
- REGOLAMENTO (UE) N. 1299/2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «infrastruttura» del sistema ferroviario dell'Unione europea (Unione Europea 18.11.2014)
- Regolamento (UE) N. 1301/2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «Energia» del sistema ferroviario dell'Unione europea (Unione Europea 18.11.2014)

Norme ferroviarie e norme tecniche di settore

Opere Civili

- Manuale di progettazione delle Opere Civili (RFI.DTC.SI.MA.IFS.001 F) in particolare la sezione 5, prescrizione per i marciapiedi e le pensiline delle stazioni ferroviarie a servizio dei viaggiatori-RFI.DTC.SI.CS.MA.IFS. 002.D
- Capitolato generale tecnico di appalto delle opere civili – RFI DTC SI SP IFS OO1 F
- Distanze minime degli ostacoli fissi – Prescrizione tecnica CIFI
- Sistema Segnaletico-Revisione 2013 – Istruzioni per la progettazione e la realizzazione della segnaletica a messaggio fisso nelle stazioni ferroviarie e successivi aggiornamenti - Direzione Produzione - DAMCG - Servizi per le stazioni - Progettazione Stazioni 18.12.2013
- Percorsi tattili per disabili visivi nelle stazioni ferroviarie - Direzione Produzione - DAMCG - Servizi per le stazioni - Progettazione Stazioni - gennaio 2016

- Manuale operativo per la realizzazione dei percorsi tattili per disabili visivi nelle stazioni ferroviarie – RFIDPRDAMCGMASVI001A – aprile 2019
- Specifica Tecnica: accessibilità nelle stazioni - RFI DST SP SVI 001 A – Settembre 2021
- Progettazione di piccole stazioni e fermate: dimensionamento e dotazioni degli elementi funzionali - Direzione Produzione - DAMCG - Servizi per le stazioni - Progettazione Stazioni luglio 2014
- Manuale operativo – sistema segnaletico nelle stazioni ferroviarie – Cap. IV segnaletica a messaggio variabile - Direzione Produzione –19.02.2019 DPR MA 004 1 1
- Arredi di stazione – 1 parte – indicazioni tecnico funzionali per l’uniformità tipologica – Direzione Produzione 21.12.2012
- Disciplinare degli elementi tecnico progettuali - Schede di sintesi - Direzione Produzione - DAMCG - Servizi per le stazioni - Progettazione Stazioni Nov. 2016 – RFIDPRMAIFS001B
- Linee Guida per l’installazione di tornelli e la chiusura delle stazioni – RFI PRA LG IFS 002 A (aprile 2017).
- Security biglietterie e freccia club – linea guida e requisiti tecnico funzionali per la realizzazione di un sistema integrato di security nella biglietteria della DPR, della DPLH e della freccia club (Trenitalia).
- Linee Guida “indicazioni tecnico-funzionali per la progettazione della Sala Blu” RFI.DAMCG. LG SVI 001 C
- Specifica Tecnica per la definizione del modello di Analisi Costi Efficacia - RFI DST SP SVI 004 A – Dicembre 2021
- Specifica Tecnica per l’applicazione del protocollo Envision alle stazioni RFI DST SP SVI 002 A – Dicembre 2021

Impianti elettrici – Illuminazione ordinaria e di emergenza

- RFI DST MA IFS 001 “Abaco degli apparecchi illuminanti” – allegato al disciplinare degli elementi tecnico progettuali - Direzione Stazioni – Ingegneria e Investimenti – Standard Progettazioni (5.11.2019)
- Illuminazione nelle stazioni e fermate medio/piccole - Direzione Produzione – DAMCG - Servizi per le stazioni - Progettazione Stazioni 24.07.2017

Impianti elettrici – Rete di terra e protezione dalle scariche atmosferiche

- CEI EN 50122-1 “Applicazioni ferroviarie, tranviarie, filoviarie e metropolitane – Impianti fissi – Sicurezza elettrica, messa a terra e circuito di ritorno Parte 1: Provvedimenti di protezione contro lo Shock elettrico” (2012)
- CEI EN 50122-2 “Applicazioni ferroviarie, tranviarie, filoviarie e metropolitane – Impianti fissi – Sicurezza elettrica, messa a terra e circuito di ritorno Parte 2: Provvedimenti contro gli effetti delle correnti vaganti causate da sistemi di trazione a corrente continua” (2012)
- RFI DTC ST E SP IFS ES 728 B “Sicurezza elettrica e protezione contro le sovratensioni per gli impianti elettrici ferroviari in bassa tensione” (2020)
- RFI DTC ST E SP IFS TE 101 A “Istruzioni per la realizzazione del circuito di terra e di protezione delle linee a 3 kVcc”. (2018)
- RFI DPRIM STF IFS TE 111 “Limitatore di tensione statico per gli impianti di terra e di ritorno TE per il sistema di trazione elettrica a 3 kVcc” (2013)
- RFI DMA IM TE SP IFS 001 B “Limitatore di tensione per circuiti di terra di protezione TE per linee a 3 kVcc” (2008)

Impianti speciali – TVCC

- RFI DPA SP IFS 001 A “SPECIFICHE TECNICHE PER IMPIANTI DI SECURITY” (2021)

Impianti speciali – IaP informazioni al pubblico

- RFI DPR LG SE 02 1 0 “Linee guida per l’attrezzaggio degli impianti IaP nelle stazioni e fermate aperte al servizio viaggiatori” (2016)
- RFI DPR MA 004 1 1 “Sistema segnaletico nelle stazioni ferroviarie cap IV – Segnaletica a messaggio variabile (2019)
- RFI TEC LG IFS 002 A “Linee guida per la realizzazione degli impianti per i sistemi di informazione al pubblico” (2012)

Impianti ascensori e scale mobili

- “Impianti civili di stazione e sistema per la loro telegestione” DPR MA 015 1 0 (marzo 2021)

Prevenzione incendi

- RFI DTC LG SL 01 1 1 – “LINEE GUIDA PER LA GESTIONE DEGLI ASPETTI ANTINCENDIO IN RFI” (2020)

- RFI-DPR\A0011\P\2013\0007796_1 : “TRANSITO DEI TRENI IN LUOGHI FREQUENTATI” (2013)

Armamento:

- MANUALE PROGETTAZIONE ARMAMENTO RFI DTCSI M AR 01 001 1 B

Linea di Contatto

- Capitolato Tecnico T.E. per la costruzione delle linee aeree di contatto e di alimentazione a 3 kVcc - Ed. 2014 - RFI DTC STS ENE SP IFS TE 210 A;
- Specifica Tecnica - Istruzioni per la realizzazione del circuito di terra e di protezione delle linee a 3 kVcc - Ed. 2018 - RFI DTC ST E SP IFS TE 101 A;
- Disegno E64964b - Ed. 2017 - Sagome di riferimento per il pantografo da 1600 mm.

Impianti TLC

- Linee guida per la realizzazione degli impianti per i sistemi di informazione al pubblico
- Specifiche tecniche per la realizzazione di impianti integrati di security
- Specifica tecnica TT 239/2018 – Impianti di cavi per telecomunicazioni
- Specifica tecnica TT 575 di fornitura per il nuovo sistema di telefonia selettiva integrata

3. DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

L'area d'intervento si estende dalla progressiva 16+255.422 sul binario pari e alla progressiva 16+255.964 sul binario dispari fino alla progressiva 17+213.044 sul binario pari e alla progressiva 17+211.974 sul binario dispari. All'interno del perimetro di intervento sono compresi dei lotti lato Via Ardeatina, i quali ad oggi sono piazzali in disuso. Nell'immagine seguente sono indicate l'area di intervento in blu e l'area di proprietà RFI in rosso.



Area di intervento su ortofoto

Il progetto prevede interventi che interessano l'infrastruttura ferroviaria e le opere per la realizzazione della fermata in tutte le sue parti d'opera (Piazzale di stazione, Fabbricato viaggiatori, sottopasso e marciapiedi).

Essendo il servizio ferroviario di prioritaria importanza, il primo intervento sarà proprio quello della realizzazione della variante di tracciato. Ad oggi il tracciato è caratterizzato da un'alternanza di tratti in trincea a monte e a valle dell'area di intervento e in rilevato in corrispondenza della futura ubicazione del FV.

A livello di interventi il lavoro di realizzazione dei binari di stazione prevede tre fasi realizzative:

- 1) Costruzione del binario su nuova sede – mantenendo l'esercizio sul binario esistente
- 2) Fase di allaccio – in interruzione
- 3) Rinnovo e risanamento del binario esistente

Il nuovo tracciato ferroviario sarà realizzato in affiancamento al binario esistente, senza soggezioni all'esercizio ferroviario:

- dal km 16+488 al km 16+981 per il binario pari
- dal km 16+403 al km 17+063 per il binario dispari.

Durante questa fase saranno demolito il tombino esistente e realizzati il secondo marciapiede, comprensivo di banchina e pensilina, parte del sottopasso e le opere di collegamento verticale tra i due: scale e ascensore. In modo tale parte della fermata lato est sarà completata.

Per le attività di allaccio, sarà necessario intervenire preliminarmente sul binario dispari e demolire il tratto di binario dispari esistente interferente con quello pari di progetto. Successivamente si potranno eseguire gli allacci del binario pari.

L'esercizio sarà quindi spostato sul nuovo binario.

Infine, si provvederà al rinnovamento del binario e al risanamento della massicciata durante le interruzioni programmate, nei tratti:

- binario pari compreso tra le progressive 16+255.42 e 16+488
- binario pari tra le progressive 16+981 e 17+213.04
- binario dispari tra le progressive 16+255.96 e 16+403
- binario dispari tra le progressive 17+063 e 17+211.97

I binari esistenti, tra le progressive di inizio e fine intervento, saranno completamente demoliti e i materiali saranno concentrati nei luoghi di deposito indicati dagli agenti ferroviari eseguendone la classificazione secondo la destinazione prevista.

Inoltre, saranno installate barriere antirumore poiché, sulla base del Piano di contenimento ed abbattimento del rumore di RFI, l'area di intervento interessa le chilometriche indicate dal suddetto.

In seguito, saranno realizzati gli interventi per la realizzazione della fermata lato ovest. In particolare, sarà completato il sottopasso e verranno realizzati il primo marciapiede, il fabbricato viaggiatori e il piazzale di stazione.

4. DESCRIZIONE DELLE MACROFASI REALIZZATIVE

La realizzazione del presente intervento è prevista in più fasi funzionali. Ogni singola fase, è stata concepita in maniera da ridurre l'impatto sulla circolazione ferroviaria anche attraverso interventi provvisori atti a garantire la funzionalità della linea.

Nel seguito vengono descritte sinteticamente le fasi di esercizio previste rimandando per ogni maggior dettaglio agli elaborati specialistici.

MACROFASE 1 – OPERE PROPEDEUTICHE (LATO EST)

Nella prima macrofase si procede con le opere propedeutiche alla realizzazione dell'area di cantiere e relativa pista. Di seguito vengono indicati gli interventi:

- Espropri ed occupazioni temporanee aree di progetto e di cantiere.
- Bonifica ordigni bellici dell'area di cantiere.
- Allestimento dell'area di cantiere con area logistica e area di stoccaggio dei materiali (occupazione temporanea) lato Est del tracciato ferroviario.
- Realizzazione pista di cantiere

MACROFASE 2 – VARIANTE DI TRACCIATO E FERMATA (LATO EST)

La seconda macrofase prevede gli interventi di realizzazione del nuovo tracciato in affiancamento all'esistente e delle opere della fermata lato est (secondo marciapiede con relativa pensilina, fabbricato con scala e ascensore e parte del sottopasso). Di seguito vengono indicati gli interventi:

- Realizzazione opere d'arte
- Realizzazione opere di sostegno del terreno
- Realizzazione nuovo rilevato e massicciata in affiancamento all'esistente
- Realizzazione predisposizione tecnologie ferroviarie
- Realizzazione del secondo marciapiede, fabbricato con scala e ascensore e parte del sottopasso
- Allaccio binario dispari
- Allaccio binario pari
- Spostamento del traffico ferroviario sui nuovi binari
- Dismissione cantiere lato Est

MACROFASE 3 – OPERE PROPEDEUTICHE (LATO OVEST)

Nella terza macrofase si procede con le opere propedeutiche alla realizzazione dell'area di cantiere lato Via Ardeatina. Di seguito vengono indicati gli interventi:

- Esproprio aree da destinare ad area di cantiere.
- Opere propedeutiche di bonifica ordigni bellici dell'area di cantiere.
- Demolizione piazzali e manufatti esistenti
- Allestimento dell'area di cantiere con area logistica e area di stoccaggio dei materiali lato Ovest del tracciato ferroviario (lato Via Ardeatina)

MACROFASE 4

La quarta macrofase realizzativa è stata suddivisa in due sottofasi al fine di specificare meglio le lavorazioni. Nello specifico, in questa fase si procede alla dismissione del vecchio tracciato e in seguito alla realizzazione del primo marciapiede. Di seguito vengono indicati gli interventi:

MACROFASE 4.a - OPERE DI DISMISSIONE VECCHIO TRACCIATO E REALIZZAZIONE MARCIAPIEDE PARI

- Demolizione binario storico dispari (IPO)
- Demolizione binario storico pari (IPO)
- Demolizione infrastruttura ferroviaria e rilevato
- Demolizione tombino idraulico esistente

MACROFASE 4.b – REALIZZAZIONE MARCIAPIEDE PARI

- Realizzazione del prolungamento del tombino idraulico
- Completamento dello scatolare per il sottopasso pedonale
- Realizzazione opere di sostegno del terreno
- Realizzazione del primo marciapiede

MACROFASE 5

Nell'ultima macrofase realizzativa si procede prima alla realizzazione del fabbricato viaggiatori e poi del piazzale di stazione. Di seguito vengono indicati gli interventi:

MACROFASE 5.a – REALIZZAZIONE DEL FABBRICATO VIAGGIATORI E PENSILINA PRIMO MARCIAPIEDE

- Realizzazione del Fabbricato Viaggiatori
- Realizzazione pensilina binario pari

MACROFASE 5.b – REALIZZAZIONE PIAZZALE DI STAZIONE

- Realizzazione piazzale di stazione

5. VINCOLI ESECUTIVI E CRITICITA'

Di seguito vengono sintetizzate le principali interferenze e criticità che si potranno verificare durante l'esecuzione delle diverse lavorazioni.

5.1 INTERFERENZE CON L'ESERCIZIO FERROVIARIO

Alcune lavorazioni saranno eseguite in presenza di esercizio ferroviario sui binari adiacenti le aree di cantiere e di lavoro. Tali lavorazioni a ridosso dei binari in esercizio dovranno essere eseguite nel rispetto della normativa vigente e in particolare delle distanze minime di sicurezza previste. In ogni caso tutte le potenziali interferenze dovranno essere preventivamente analizzate e concordate con i gestori delle linee e la Direzione Lavori.

In particolare, le interruzioni programmate dell'esercizio serviranno indicativamente per i seguenti lavori:

- Attività in stretto affiancamento alle nuove linee (opere provvisoriale, scavi per ammorsamento nuovo rilevato, adeguamento impianti tecnologici di linea interferenti, posa binario, ...).
- Posa nuovi deviatori sulle linee in esercizio e relativo attrezzaggio tecnologico;
- Tutte le opere connesse alla realizzazione delle banchine di stazione (demolizioni, scavi, spostamento impianti di linea, ...).
- Attività di attrezzaggio tecnologico relative all'adeguamento degli impianti ACEI esistenti e ai nuovi impianti ACC (posa canalizzazioni e cavi IS/TLC, costruzione nuovi segnali, ...);

Inoltre, il progetto prevede che le fasi di allaccio ed attivazione vengano effettuate durante delle interruzioni puntuali dell'ordine di un giorno per ciascun binario a giorni alterni.

Per maggiori dettagli sulle fasi previste e le soggezioni all'esercizio si rimanda agli elaborati specialistici.

5.2 VIABILITA' DI ACCESSO ALLE AREE DI CANTIERE

Come già descritto, le aree di cantiere previste sono localizzate ad est e ad ovest rispetto al sedime ferroviario. Per quanto riguarda l'area di cantiere lato est, è stato ipotizzato un accesso a nord della Rotonda Donato e da lì i mezzi sfrutteranno la pista di cantiere prevista in parallelo al tracciato ferroviario; mentre lato ovest gli accessi sono stati individuati facilmente su Via Ardeatina in corrispondenza dei futuri accessi al piazzale di stazione. La viabilità individuata non presenta limitazioni per i messi pesanti: è infatti già una via molto sfruttata per il trasporto.



Accesso cantiere lato est

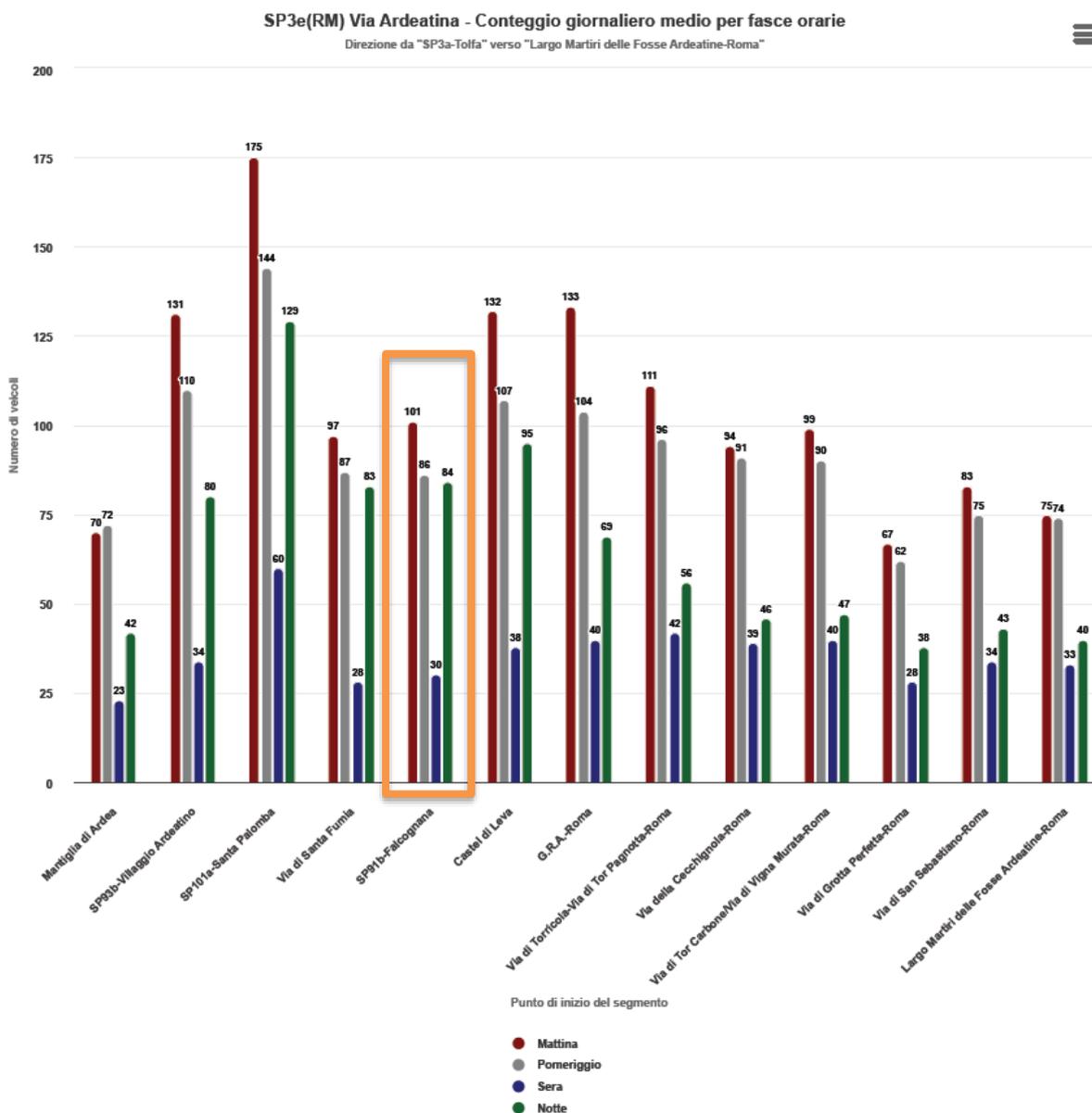


Accesso cantiere lato ovest

Le aree di cantiere e la pista necessaria per accedere all'area di intervento lato est interessano lotti privati. Di conseguenza non sono necessari interventi di chiusura, restringimenti o simili delle strade esistenti.

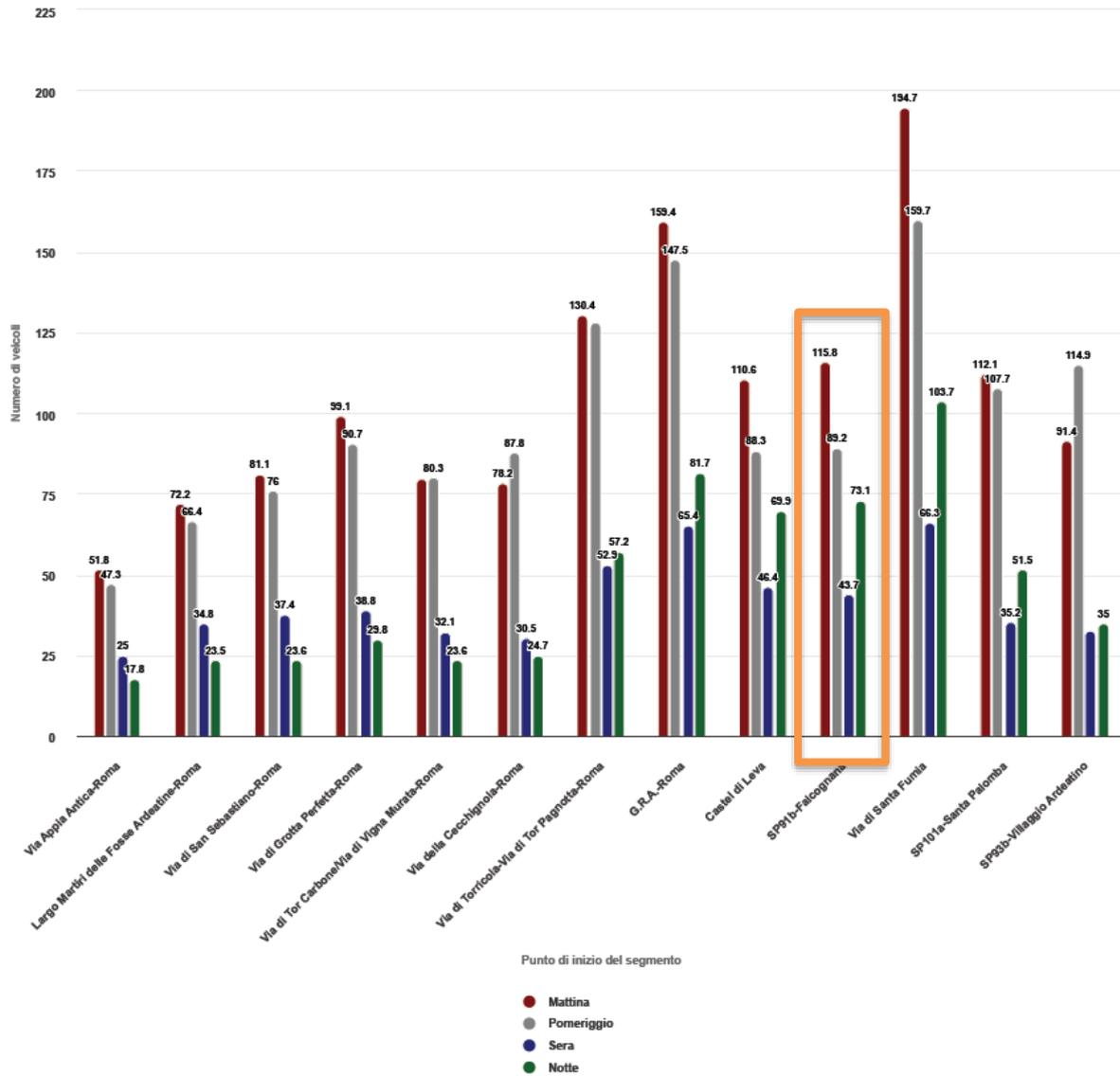
Un aspetto fondamentale nell'organizzazione di cantiere riguarda la minimizzazione delle interferenze tra le attività lavorative e la viabilità pubblica.

Di seguito si riportano i dati sulla viabilità giornaliera media per fasce orarie su Via Ardeatina per entrambe le direzioni. I dati sono stati reperiti dal CEREMSS Lazio.

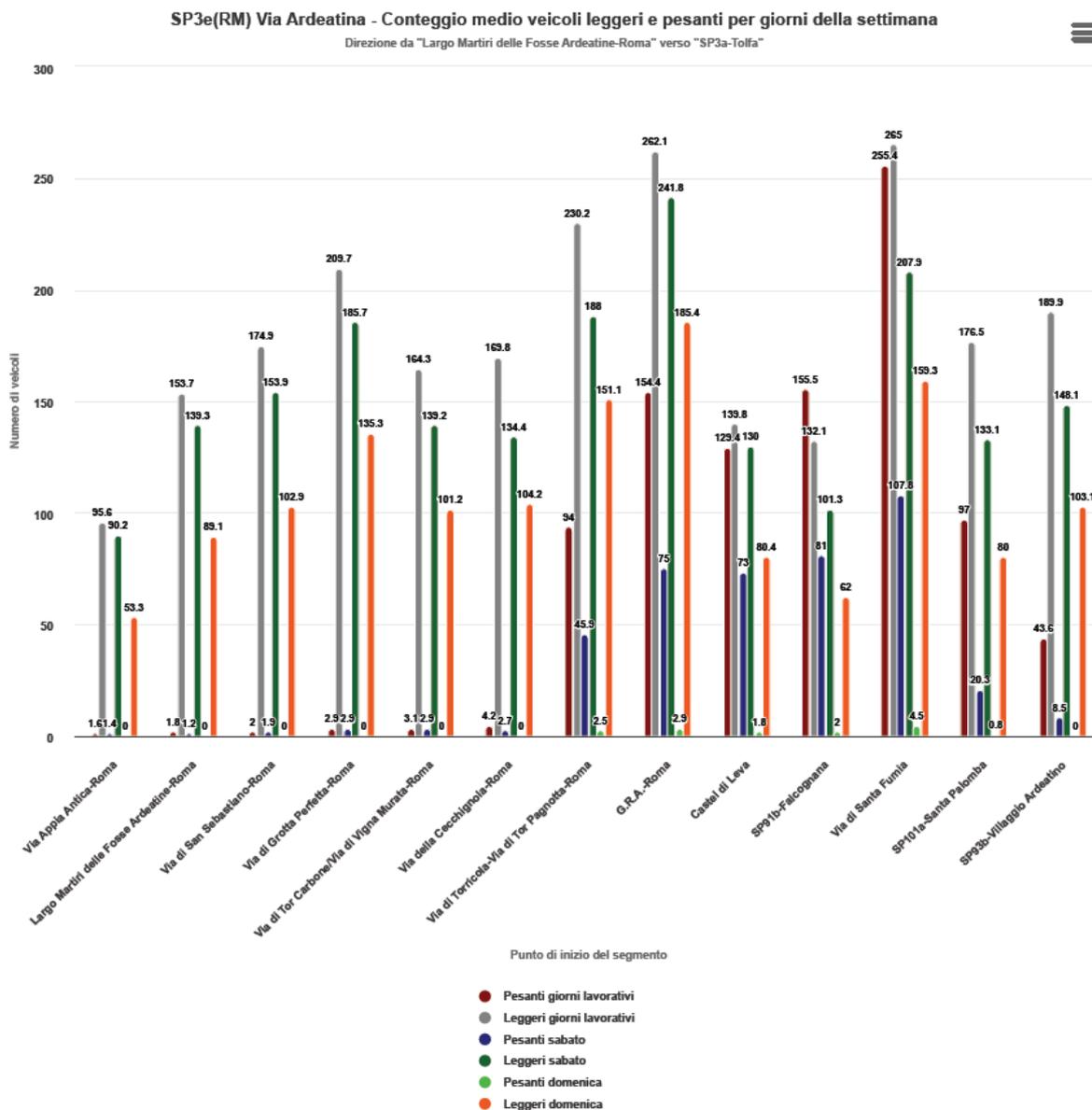


SP3e(RM) Via Ardeatina - Conteggio giornaliero medio per fasce orarie

Direzione da "Largo Martiri delle Fosse Ardeatine-Roma" verso "SP3a-Tolfa"

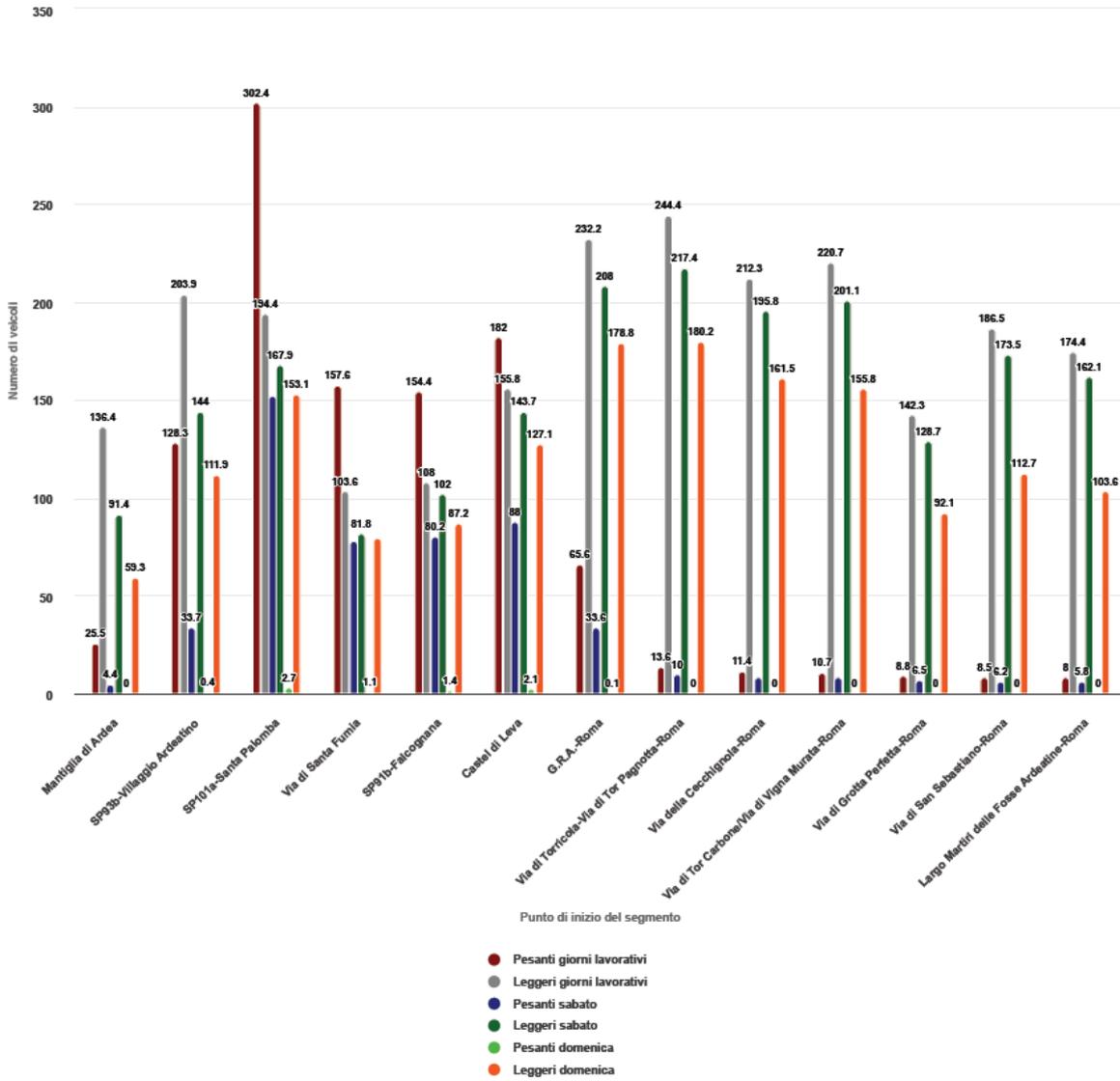


Sempre dalla stessa fonte è possibile valutare il conteggio dei veicoli leggeri e pesanti che confluiscono nella tratta in base ai giorni della settimana. Da questi dati si evidenzia che il tratto di strada provinciale vicino all'area di intervento è impegnata da una media di 155 veicoli pesanti e 115 veicoli leggeri nei giorni lavorativi; mentre il sabato il numero dei veicoli pesanti si dimezza.



SP3e(RM) Via Ardeatina - Conteggio medio veicoli leggeri e pesanti per giorni della settimana

Direzione da "SP3a-Tolfa" verso "Largo Martiri delle Fosse Ardeatine-Roma"



6. GESTIONE DELLE TERRE E DEI MATERIALI DI RISULTA

Gli interventi in oggetto prevedono la movimentazione di materiali, funzione della produzione del cantiere e del fabbisogno dello stesso; in ogni caso, sono stati individuati in maniera indicativa gli impianti necessari per garantire sia lo smaltimento dei materiali di risulta, che l'approvvigionamento di materiale arido e calcestruzzo.

Descrizione	Destinazione
Rifiuti misti derivanti dall'attività di costruzione e demolizione, diversi da quelli di cui alle voci 170901, 170902 e 170903	Eco Logica 2000 S.R.L. C.O.S.A.R. Srl R.I.M.E. 1 S.R.L.
Altri materiali isolanti contenenti o costituiti da sostanze pericolose	Iosa Carlo S.R.L. Refecta S.R.L.
Miscele bituminose diverse da quelle di cui alla voce 170301	C.O.S.A.R. Srl Gepas Srl
Materiali da costruzione a base di gesso diversi da quelli di cui alla voce 17 08 01	Bizzaglia & C. Eco-Office Srl Controlfilm Srl
Legno	D.T.V. Di Della Torre E Veneziano Srl Ma.Re. Di Testa Armando & C. S.N.C.
Vetro	
Plastica	Bizzaglia & C. Eco-Office Srl Eco Eridania Spa
Assorbenti materiali filtranti stracci indumenti protettivi contaminati da sostanze pericolose	Iosa Carlo S.R.L. Ricerca S.R.L.
Componenti rimossi da apparecchiature fuori uso, diversi da quelli di cui alla voce 16 02 15	D.T.V. Di Della Torre E Veneziano Srl Bizzaglia & C. Eco-Office Srl
Apparecchiature fuori uso, contenenti componenti pericolosi (2) diversi da quelli di cui alle voci 16 02 09 e 16 02 12	Eco Eridania Spa Controlfilm Srl
Apparecchiature fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci da 16 02 09 a 16 02 13	D.T.V. Di Della Torre E Veneziano Srl Bizzaglia & C. Eco-Office Srl
Cavi, diversi da quelli di cui alla voce 17 04 10	Bizzaglia & C. Eco-Office Srl Centrofer srl
Apparecchiature elettriche ed elettroniche fuori uso, diverse da quelle di cui alle voci 20 01 21, 20 01 23 e 20 01 35	D.T.V. Di Della Torre E Veneziano Srl Bizzaglia & C. Eco-Office Srl
Tubi fluorescenti ed altri rifiuti contenenti mercurio	D.T.V. Di Della Torre E Veneziano Srl Bizzaglia & C. Eco-Office Srl

7. ORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DI CANTIERE

7.1 PREMESSA

Per la realizzazione delle opere in progetto si prevede l'utilizzo di una serie di aree di cantiere lungo il tracciato della linea ferroviaria, che sono state selezionate sulla base delle seguenti esigenze principali:

- disponibilità di aree libere in prossimità delle opere da realizzare;
- lontananza da ricettori critici e da aree densamente abitate;
- facile collegamento con la viabilità esistente, in particolare con quella principale;
- minimizzazione del consumo di territorio;
- minimizzazione dell'impatto sull'ambiente naturale ed antropico.
- Riduzione al minimo delle interferenze con il patrimonio culturale esistente.

Sono stati previsti:

- cantiere base, destinata ad ospitare le principali strutture logistiche e operative funzionali all'esecuzione dei lavori;
- aree di stoccaggio dei materiali da costruzione e potrà essere utilizzato per l'assemblaggio e il varo delle opere metalliche;
- aree tecniche (che in fase di progettazione definitiva ed esecutiva potranno anche essere incrementate in funzione delle possibili ottimizzazioni progettuali), che fungono da base per la costruzione di singole opere d'arte e per l'assemblaggio e varo delle opere metalliche;
- cantieri di armamento costituito da tronchini di ricovero dei mezzi di cantiere su rotaia individuato nei pressi dell'opera da realizzare onde consentire la realizzazione delle opere di armamento, nonché la realizzazione dell'attrezzaggio tecnologico.
- deposito terre, destinate allo stoccaggio e deposito temporaneo di materiale da scavo in eccedenza e di riserva.

I cantieri di supporto ai lavori di armamento e attrezzaggio tecnologico contengono gli impianti ed i depositi di materiali necessari per assicurare lo svolgimento delle relative attività lavorative. Sono caratterizzati dalla presenza di almeno un tronchino, collegato alla linea esistente, che permette il ricovero dei carrelli ferroviari ad uso cantiere e il loro ingresso in linea. Proprio per questa loro peculiarità vengono generalmente collocati all'interno di scali ferroviari. Nel caso in esame è stata individuata la stazione di Pomezia – S. Palomba.

Le aree di stoccaggio non contengono in linea generale impianti fissi o baraccamenti, e sono ripartite in aree destinate allo stoccaggio delle terre da scavo, in funzione della loro provenienza e del loro utilizzo.

7.2 PREPARAZIONE DELLE AREE

La preparazione dei cantieri prevedrà, tenendo presenti le tipologie impiantistiche presenti, indicativamente le seguenti attività:

- scotico del terreno vegetale (quando necessario), con relativa rimozione e accatastamento o sui bordi dell'area per creare una barriera visiva e/o antirumore o stoccaggio in siti idonei a ciò destinati (il terreno scoticato dovrà essere conservato secondo modalità agronomiche specifiche);
- formazioni di piazzali con materiali inerti ed eventuale trattamento o pavimentazione delle zone maggiormente soggette a traffico (questa fase può anche comportare attività di scavo, sbancamento, riporto, rimodellazione);
- delimitazione dell'area con idonea recinzione e cancelli di ingresso;
- predisposizione degli allacciamenti alle reti dei pubblici servizi;
- realizzazione delle reti di distribuzione interna al campo (energia elettrica, rete di terra e contro le scariche atmosferiche, impianto di illuminazione esterna, reti acqua potabile e industriale, fognature, telefoni, gas, ecc.) e dei relativi impianti;
- eventuale perforazione di pozzi per l'approvvigionamento dell'acqua industriale;
- costruzione dei basamenti di impianti e fabbricati;
- montaggio dei capannoni prefabbricati e degli impianti.

Al termine dei lavori, i prefabbricati e le installazioni saranno rimossi e si procederà al ripristino dei siti, salvo che per le parti che resteranno a servizio della linea nella fase di esercizio. La sistemazione degli stessi sarà concordata con gli aventi diritto e con gli enti interessati e comunque in assenza di richieste specifiche si provvederà al ripristino, per quanto possibile, come nello stato ante operam.