

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



## CONTRATTO ISTITUZIONALE DI SVILUPPO PER LA REALIZZAZIONE DELLA DIRETTRICE FERROVIARIA NAPOLI-BARI-LECCE-TARANTO

### U.O. COSTRUZIONI – CANTIERIZZAZIONE

#### LINEA POTENZA - FOGGIA - AMMODERNAMENTO

#### SOTTOPROGETTO 2: ELETTRIFICAZIONE, RETTIFICHE DI TRACCIATO, SOPPRESSIONE P.L. E CONSOLIDAMENTO SEDE.

#### LOTTO 5 – SISTEMA CONTROLLO MARCIA TRENO CON ENCODER DA SEGNALE

#### RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE

SCALA:

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA PROGR. REV.

IA0X 05 D 53 RG CA0000 001 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione Esecutiva	G.GRIMALDI	MARZO 2015	M. CERRI	MARZO 2015	G. LESTINGI	MARZO 2015	

ITALFERR S.P.A.  
CANTIERIZZAZIONI  
DOTT. STEFANO MACCARI  
Incaricato della Provincia di Roma  
N. 19935

File: IA0X05D53RGCA0000001A

n. Elab.:

L5.2

**INDICE**

<b>1</b>	<b>PREMESSE</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>DOCUMENTI DI RIFERIMENTO</b> .....	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>DESCRIZIONE GENERALE DEI LAVORI</b> .....	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>VINCOLI ESECUTIVI E CRITICITÀ</b> .....	<b>5</b>
4.1	INTERFERENZE CON L'ESERCIZIO FERROVIARIO.....	5
4.2	INTERFERENZE CON ALTRI APPALTI .....	5
<b>5</b>	<b>ACCESSI E VIABILITÀ</b> .....	<b>6</b>
5.1	FLUSSI DI TRAFFICO .....	6
<b>6</b>	<b>CARATTERISTICHE GENERALI DEI CANTIERI</b> .....	<b>7</b>
<b>7</b>	<b>SCHEDE LOTTO 5</b> .....	<b>8</b>

	<b>LINEA POTENZA - FOGGIA - AMMODERNAMENTO</b> <b>SOTTOPROGETTO 2: ELETRIFICAZIONE, RETTIFICHE DI TRACCIATO, SOPPRESSIONE P.L. E CONSOLIDAMENTO SEDE.</b>					
	<b>LOTTO 5 – SISTEMA CONTROLLO MARCIA TRENO CON ENCODER DA SEGNALE</b>					
<b>RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE</b>	COMMESSA IAZU	LOTTO 00	CODIFICA R 53	DOCUMENTO RG CA 00 00 001	REV. A	PAG. 3/11

## 1 PREMESSE

La presente relazione illustra il progetto del "Sistema di Cantierizzazione" relativo al Progetto Definitivo dell'ammodernamento della Linea Potenza-Foggia, Lotto4: IV08, IV10, IV11, SL12, definendo i criteri generali del sistema stesso, individuando una possibile sua organizzazione e le eventuali criticità.

Il progetto di ammodernamento della linea Foggia – Potenza ha l'obiettivo di potenziare le prestazioni del servizio di trasporto ferroviario attraverso degli interventi su opere civili ed impianti tecnologici e di semplificazione e razionalizzazione degli impianti lungo la linea.

Allo stato attuale, infatti, la linea versa in condizioni non ottimali in parte dovute alle caratteristiche plano altimetriche e di tortuosità del tracciato (pendenze elevate e curve strette fino a 350 m di raggio), ed in parte alle azioni di deterioramento prodotte dagli agenti atmosferici ed ai fenomeni di instabilità determinati dai movimenti franosi.

La complessità del progetto ha portato ad una sua suddivisione in due sotto progetti aventi finalità diverse:

- SOTTOPROGETTO 1, in carico ad RFI, relativo all'adeguamento a standard dell'infrastruttura ferroviaria e alla razionalizzazione degli impianti;
- SOTTOPROGETTO 2, in carico ad Italferr, relativo agli interventi di elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione dei PL, consolidamento sede ed adeguamenti gallerie.

La presente relazione illustra il progetto del "Sistema di Cantierizzazione" relativo al Progetto Definitivo dell'ammodernamento della Linea Potenza-Foggia, Lotto5: realizzazione SCMT.

Il presente progetto definisce i criteri generali del sistema di cantierizzazione, individuando una sua possibile organizzazione e le eventuali criticità.

Va comunque evidenziato che la presente ipotesi di cantierizzazione potrà subire eventuali piccoli aggiornamenti ed ottimizzazioni sia in termini di ubicazione e dimensionamento delle aree di cantiere sia in termini di esatta localizzazione delle piste di cantiere, per effetto delle successive fasi di approfondimento progettuale.

Va inoltre sottolineato che l'ipotesi di cantierizzazione rappresentata non è vincolante ai fini di eventuali diverse soluzioni che l'Appaltatore intenda attuare, previo eventuale accordo con gli Enti locali competenti, nel rispetto della normativa vigente, delle disposizioni emanate dalle competenti Autorità, dei tempi e costi previsti per l'esecuzione delle opere.

Le quantità e dimensioni riportate nel progetto di cantierizzazione sono indicative; in ogni caso quelle che dovranno essere prese a riferimento per la formulazione dell'offerta da parte dell'Appaltatore sono desumibili dai computi metrici allegati alla documentazione a base di gara.

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>LINEA POTENZA - FOGGIA - AMMODERNAMENTO</b> <b>SOTTOPROGETTO 2: ELETRIFICAZIONE, RETTIFICHE DI TRACCIATO, SOPPRESSIONE P.L. E CONSOLIDAMENTO SEDE.</b>					
	<b>LOTTO 5 – SISTEMA CONTROLLO MARCIA TRENO CON ENCODER DA SEGNALE</b>					
<b>RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE</b>	COMMESSA IAZU	LOTTO 00	CODIFICA R 53	DOCUMENTO RG CA 00 00 001	REV. A	PAG. 4/11

## 2 DOCUMENTI DI RIFERIMENTO

La relazione si completa con i seguenti elaborati di progetto:

- IA0X00D53C0CA0000001A - Corografia con ubicazione siti di approvvigionamento e smaltimento materiali (scala 1:200.000);
- IA0X00D53P5CA00000005A - Planimetria delle aree di cantiere e relativa viabilità di accesso - tav. 5/23 (scala 1:5.000);
- IA0X00D53P5CA00000016A - Planimetria delle aree di cantiere e relativa viabilità di accesso - tav. 16/23 (scala 1:5.000)
- IA0X00D53DXCA00000001A - Schematico di inquadramento della cantierizzazione - tav. 1/2 (scala VARIE);
- IA0X00D53DXCA00000002A - Schematico di inquadramento della cantierizzazione - tav. 2/2 (scala VARIE);
- IA0X05D53PHCA00000004A - Programma Lavori lotto 5

	<b>LINEA POTENZA - FOGGIA - AMMODERNAMENTO</b> <b>SOTTOPROGETTO 2: ELETRIFICAZIONE, RETTIFICHE DI TRACCIATO, SOPPRESSIONE P.L. E CONSOLIDAMENTO SEDE.</b>					
	<b>LOTTO 5 – SISTEMA CONTROLLO MARCIA TRENO CON ENCODER DA SEGNALE</b>					
<b>RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE</b>	COMMESSA IAZU	LOTTO 00	CODIFICA R 53	DOCUMENTO RG CA 00 00 001	REV. A	PAG. 5/11

### 3 DESCRIZIONE GENERALE DEI LAVORI

L'elettrificazione della linea comporterà la sostituzione dell'attuale sistema di supporto alla condotta (SSC), standard per le linee di tipo D ovvero non elettrificate, con il sistema di controllo della marcia del treno (SCMT). Oggetto del presente intervento è la posa degli impianti relativi a suddetto sistema SCMT. Si rimanda per ogni dettaglio relativo agli impianti e lavorazioni previste agli specifici elaborati di progetto.

### 4 VINCOLI ESECUTIVI E CRITICITÀ

Di seguito vengono indicate e sintetizzate le principali interferenze e potenziali criticità che potranno verificarsi durante la realizzazione degli interventi in oggetto.

#### 4.1 Interferenze con l'esercizio ferroviario

L'intervento è caratterizzato in parte da attività di posa degli impianti che risultano interferenti con l'esercizio ferroviario e che pertanto dovranno essere eseguite in regime di interruzione dell'esercizio stesso.

Tali lavorazioni interferenti con l'esercizio, da eseguirsi da sede ferroviaria, potranno richiedere l'utilizzo di attrezzature e mezzi di tipo ferroviario, ossia semoventi su binario, che saranno ricoverati presso gli scali ferroviari presenti lungo la tratta, all'interno dei quali sono state previste delle apposite aree di cantiere dedicate e dotate di tronchino ferroviario.

L'esecuzione delle attività di cui sopra potrà svolgersi in parte durante le interruzioni prolungate dell'esercizio ferroviario, previste sulle tratte oggetto di intervento, e in parte sfruttando le interruzioni notturne programmate dell'esercizio (ipo) disponibili sull'intera tratta ferroviaria oggetto dei lavori.

#### 4.2 Interferenze con altri appalti

L'esecuzione degli interventi del presente appalto potrà essere in parte concomitante con l'esecuzione degli interventi di altri appalti operanti sulla stessa tratta: appalto di elettrificazione della linea, appalto relativo agli interventi di velocizzazione e appalto soppressione PL.

Pertanto sarà cura ed onere dell'appaltatore quello di coordinarsi opportunamente con gli altri soggetti operanti contemporaneamente, al fine di una efficace organizzazione dei lavori e di gestione degli spazi di intervento comuni.

## 5 ACCESSI E VIABILITÀ

Un aspetto importante del progetto di cantierizzazione dell'opera in esame, consiste nello studio della viabilità che verrà utilizzata dai mezzi coinvolti nei lavori. Tale viabilità è costituita da tre tipi fondamentali di strade: le piste di cantiere, realizzate specificatamente per l'accesso o la circolazione dei mezzi impiegati nei lavori, la viabilità ordinaria di interesse locale, e la viabilità extraurbana.

La scelta delle strade da utilizzare per la movimentazione dei materiali, dei mezzi e del personale è stata effettuata sulla base delle seguenti necessità:

- minimizzazione della lunghezza dei percorsi lungo viabilità congestionate;
- minimizzazione delle interferenze con aree a destinazione d'uso residenziale;
- scelta delle strade a maggior capacità di traffico;
- scelta dei percorsi più rapidi per il collegamento tra cantieri, aree di lavoro e siti di approvvigionamento dei materiali da costruzione e di conferimento dei materiali di risulta.

Nelle schede descrittive delle singole aree di cantiere riportate nella presente relazione sono illustrati i percorsi che verranno impiegati dai mezzi di lavoro per l'accesso alle stesse.

L'accesso ai cantieri avverrà attraverso la viabilità ordinaria esistente, localmente potranno essere realizzate dei brevi tratti di viabilità (piste) o saranno adeguati tratti di viabilità locale esistente, per consentire l'accesso al cantiere dalla viabilità ordinaria.

All'area di cantiere avranno accesso solo ed esclusivamente i mezzi autorizzati per le lavorazioni, movimenti terre, calcestruzzi, demolizioni, per il trasporto di persone, per l'approvvigionamento di materiali.

L'accesso ai cantieri dovrà essere facilmente individuabile mediante l'utilizzo di cartelli e segnalazioni stradali, nell'intento di ridurre al minimo l'impatto legato alla circolazione dei mezzi sulla viabilità.

### 5.1 Flussi di traffico

Gli interventi previsti nel presente appalto generano dei flussi, per l'approvvigionamento e smaltimento dei materiali, piuttosto modesti (dell'ordine di poche unità giornaliere, in ingresso/uscita dalle aree di cantiere ipotizzate) e tali pertanto da non costituire una criticità per le viabilità esistenti impegnate durante i lavori.

## 6 CARATTERISTICHE GENERALI DEI CANTIERI

Per la realizzazione degli interventi oggetto del presente progetto sono state ipotizzate le seguenti aree di cantiere:

LOTTO	CANTIERE	PROGRESSIVA	SUPERFICIE	COMUNE
5	AT5-1	29+745	1.000 mq	Ascoli Satriano
5	AT5-2	72+400	1.000 mq	Barile

Le due aree sono state ubicate in corrispondenza degli scali ferroviari esistenti della stazione di Ascoli Satriano e della fermata di Barile e avranno sia funzione di logistica sia funzione operativa e di stoccaggio materiali a supporto dei lavori.

Nelle medesime aree di cantiere potranno essere ricoverate, su tronchino di cantiere, le eventuali attrezzature ferroviarie di supporto alle lavorazioni di posa degli impianti di SCMT da eseguire lungo la linea ferroviaria, in regime di interruzione dell'esercizio.

Per ogni maggiore dettaglio sulle due aree di cantiere si rimanda al successivo paragrafo delle schede di cantiere.

## 7 SCHEDE LOTTO 5

<b>Denominazione :</b> AT5-1 AREA TECNICA	<b>Comune:</b> Ascoli Satriano (FG)
----------------------------------------------	----------------------------------------

**Superficie :** 1.000 mq

### UTILIZZO DELL'AREA

Il cantiere funge da area operativa e area logistica a supporto dei lavori di posa degli impianti di SCMT.

### POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

L'area si trova nell'ambito della stazione ferroviaria di Ascoli Satriano alla p.k. 29+750 (circa), il terreno è attualmente destinato a coltivazione.



Vista aerea dell'area di cantiere AT5-1



Foto 1

### **VIABILITÀ DI ACCESSO**

L'accesso al cantiere base avverrà dalla viabilità che collega la SP105 e la SS655.

### **PREPARAZIONE ALL'AREA DI CANTIERE**

Preventivamente all'installazione del cantiere si dovrà provvedere alle seguenti operazioni:

- rimozione della vegetazione spontanea;
- scotico, livellamento e realizzazione di un sottofondo in misto stabilizzato;
- installazione di una recinzione.

### **IMPIANTI ED INSTALLAZIONE DI CANTIERE**

All'interno dell'area di cantiere si prevede indicativamente l'installazione delle seguenti dotazioni:

- guardiola;
- parcheggi per automezzi;
- infermeria,
- spogliatoi e servizi igienici;
- ufficio per la direzione di cantiere e la direzione lavori;
- magazzino;
- area stoccaggio materiali da costruzione;
- tronchino per ricovero carrelli ferroviari.

Relativamente ai servizi necessari per il vitto e l'alloggio delle maestranze (in particolare di quelle trasfertiste), si è ipotizzato che l'appaltatore possa far affidamento alle strutture ricettive presenti sul territorio.

### **RISISTEMAZIONE DELL'AREA**

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato precedente l'apertura del cantiere.

**Denominazione :**  
AT5-2 AREA TECNICA

**Comune:**  
Barile (FG)

**Superficie :** 1.000 mq

### UTILIZZO DELL'AREA

Il cantiere funge da area operativa e area logistica a supporto dei lavori di posa degli impianti di SCMT.

### POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

L'area si trova nell'ambito della stazione ferroviaria di Barile alla km 72+400 (circa).



Vista aerea del AT5-2



Foto 1

### VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso al cantiere base avverrà attraversando la linea ferroviaria con un sottopasso che ha origine dalla SS93.

### PREPARAZIONE ALL'AREA DI CANTIERE

Preventivamente all'installazione del cantiere si dovrà provvedere alle seguenti operazioni:

- rimozione della vegetazione spontanea;
- scotico, livellamento e realizzazione di un sottofondo in misto stabilizzato;
- installazione di una recinzione.

### IMPIANTI ED INSTALLAZIONE DI CANTIERE

All'interno dell'area di cantiere si prevede indicativamente l'installazione delle seguenti dotazioni:

- guardiola;
- parcheggi per automezzi;
- infermeria,
- spogliatoi e servizi igienici;
- ufficio per la direzione di cantiere e la direzione lavori;
- magazzino;
- area stoccaggio materiali da costruzione;
- tronchino per ricovero carrelli ferroviari.

Relativamente ai servizi necessari per il vitto e l'alloggio delle maestranze (in particolare di quelle trasfertiste), si è ipotizzato che l'appaltatore possa far affidamento alle strutture ricettive presenti sul territorio.

### RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato precedente l'apertura del cantiere.

