

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



U.O. COSTRUZIONI - CANTIERIZZAZIONE

PROGETTO DEFINITIVO

ITINERARIO NAPOLI - BARI
VARIANTE LINEA CANCELLO - NAPOLI

PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE

RELAZIONE GENERALE

SCALA:

-

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

IF0E 00 D 53 RG CA0000 001 A

| Rev. | Descrizione | Redatto | Data | Verificato | Data | Approvato | Data | Autorizzato |
|------|---------------------|----------------|---------|------------|---------|-----------|---------|-------------|
| A | Emissione esecutiva | R. ANDRIGHETTO | AGO '15 | M. CERRI | AGO '15 | D. APREA | AGO '15 | MACCARONE |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

ITALFERR S.P.A.
AGL
COSTRUZIONI
Dott. Ing. STEFANO MACCARONE
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma
n. 19935

n. Elab.: X

580



**ITINERARIO NAPOLI-BARI
VARIANTE LINEA CANCELLO-NAPOLI**

PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE

Relazione generale

| PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
|----------|---------|----------|------------|------|----------|
| IF0E | 00 D 53 | RG | CA0000 001 | A | 1 DI 115 |

INDICE

| | | |
|-------|--|----|
| 1. | INTRODUZIONE | 3 |
| 2. | DESCRIZIONE SINTETICA DEL PROGETTO | 4 |
| 2.1 | Descrizione del tracciato | 4 |
| 2.2 | Opere in progetto | 6 |
| 3. | BILANCIO DEI MATERIALI DA COSTRUZIONE | 11 |
| 3.1 | Introduzione | 11 |
| 3.2 | Approvvigionamento e gestione dei materiali necessari alle opere civili . | 11 |
| 3.2.1 | Siti di conferimento per terre da scavo | 17 |
| 3.2.2 | Approvvigionamento degli inerti..... | 17 |
| 3.2.3 | Approvvigionamento del calcestruzzo | 17 |
| 3.2.4 | Modalità di trasporto e stoccaggio dei materiali | 19 |
| 3.3 | Approvvigionamento e gestione dei materiali di armamento..... | 20 |
| 3.3.1 | Quantitativi | 20 |
| 3.3.2 | Modalità di trasporto | 20 |
| 3.3.3 | Modalità di stoccaggio | 20 |
| 3.3.4 | Materiali di armamento provenienti dalla dismissione della linea storica . | 21 |
| 3.4 | Approvvigionamento e gestione dei materiali per impianti TE, IS, TT, LFM . | 22 |
| 3.4.1 | Tipologie di materiali..... | 22 |
| 3.4.2 | Modalità di trasporto | 22 |
| 3.4.3 | Modalità di stoccaggio | 22 |
| 4. | FASI DI COSTRUZIONE..... | 24 |
| 5. | VIABILITÀ | 25 |
| 5.1 | Percorsi dei mezzi di cantiere..... | 25 |
| 5.2 | Flussi di materiale | 27 |
| 6. | ORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DI CANTIERIZZAZIONE..... | 30 |
| 7. | SCHEDE DELLE AREE DI CANTIERE..... | 32 |



**ITINERARIO NAPOLI-BARI
VARIANTE LINEA CANCELLO-NAPOLI**

PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE

Relazione generale

| PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
|----------|---------|----------|------------|------|----------|
| IF0E | 00 D 53 | RG | CA0000 001 | A | 2 DI 115 |

1. INTRODUZIONE

La presente relazione ha per oggetto la descrizione del sistema di cantierizzazione previsto per la realizzazione della variante della linea ferroviaria storica Canello-Napoli. Tale tratta ferroviaria consta di due parti, che si sviluppano rispettivamente a sud e a nord della stazione AV di Afragola, e che risultano caratterizzate da un differente assetto territoriale (soprattutto per l'inserimento della tratta sud in un corridoio infrastrutturale, con l'affiancamento alla linea AV ed ai collegamenti di questa con la LMV) .

Il presente progetto di cantierizzazione definisce i criteri generali del sistema di cantierizzazione individuando la possibile organizzazione e le eventuali criticità di questo; va comunque evidenziato che l'ipotesi di cantierizzazione rappresentata non è vincolante ai fini di eventuali diverse soluzioni che l'Appaltatore potrà attuare nelle successive fasi di sviluppo progettuale 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; per maggiori dettagli si rimanda al computo metrico estimativo allegato al progetto definitivo.

La presente relazione di cantierizzazione contiene i seguenti elementi:

- descrizione sintetica delle opere da realizzare;
- bilancio dei principali materiali da costruzione;
- viabilità interessata dal transito dei mezzi di cantiere;
- criteri di progettazione dei cantieri;
- descrizione delle singole aree di cantiere.

La relazione è inoltre illustrata dalle tavole seguenti:

- IF0E 00 D53 P6 CA0000 001÷011 A – Planimetria aree e viabilità di cantiere (scala 1:2.000)
- IF0E 00 D53 P3 CA0000 001A – Planimetria di inquadramento della cantierizzazione (scala 1:25.000)

| | | | | | | |
|--|---|------------------|------------------|----------------|-------------------------|-----------|
|  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE | ITINERARIO NAPOLI-BARI VARIANTE LINEA CANCELLO-NAPOLI PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE | | | | | |
| | Relazione generale | PROGETTO IF0E | LOTTO 00 D 53 | CODIFICA RG | DOCUMENTO CA0000 001 | REV. A |

2. DESCRIZIONE SINTETICA DEL PROGETTO

2.1 Descrizione del tracciato

La variante progettuale oggetto del presente elaborato si sviluppa, a partire da Napoli e procedendo verso nord, in affiancamento al binario dispari della Linea a Monte del Vesuvio (LMV) dal quale diverge per portarsi ad attraversare, dopo un'ampia curva verso est, il Viadotto Napoli della Tratta AV/AC con sede in trincea e in galleria artificiale.

In particolare, partendo da Sud, dopo un tratto in trincea di complessivi 600 m, inizia la galleria artificiale Casalnuovo che si sviluppa dal Km 0+550 al km 3+058.

In tale tratto la linea sottopassa la linea storica Cassino in esercizio. Per realizzare la galleria al di sotto di quest'ultima, vista la forte obliquità e la presenza di una falda superficiale, è stata prevista una variante provvisoria della Cassino in esercizio avente sviluppo complessivo di circa 1190 m.

Procedendo verso Nord la galleria artificiale Casalnuovo sottopassa la Strada Nazionale delle Puglie. La galleria artificiale viene realizzata per fasi prevedendo chiusure provvisorie ed alternate delle viabilità esistenti e spostando il traffico su percorsi alternativi.

In tale tratto di galleria artificiale è prevista la realizzazione della Fermata Casalnuovo a servizio di entrambe le linee Napoli-Cancello e Circumvesuviana. Essa presenta due livelli interrati, il livello banchine, e il livello mezzanino. Dal punto di vista strutturale la galleria artificiale, nel tratto della fermata, si presenta a doppia canna e a doppia altezza.

Alcuni tratti della GA Casalnuovo sono stati già realizzati a cura del General Contractor della tratta AV Roma-Napoli: in particolare risultano già realizzati il sottoattraversamento dell'autostrada A16 ed il sottoattraversamento del fascio tubiero ABC NAPOLI.

Proseguendo verso Nord, oltre la fermata di Casalnuovo, dal km 3+058 al km 3+550 la linea ferroviaria si sviluppa nella Galleria S. Chiara già realizzata nell'ambito dei lavori AV.

Questa accoglie, oltre alla linea ferroviaria in oggetto, altre due linee, tutte a doppio binario: la linea AV e la linea Circumvesuviana.

Dal km 3+550 al km 5+300,075, in cui la linea si presenta dapprima in trincea e poi in basso rilevato, le opere civili della sede sono state già realizzate nell'ambito dei lavori di

costruzione della linea AV Roma-Napoli. In tale ambito si trova anche l'attraversamento della stazione AV.

A nord della stazione AV il tracciato si sviluppa in variante e rientra sulla linea storica alla progressiva km 229+568, poco prima della stazione di Canello.

Con una prima curva destrorsa il tracciato, che inizialmente si trova in leggero rilevato, si inserisce al di sotto del viadotto di pertinenza dell'Asse Mediano. Oltrepassatolo l'andamento della linea diviene praticamente parallelo a quello dell'Asse Mediano stesso con un interasse tra le due infrastrutture compreso tra i 350 ed i 400 m circa; tale soluzione consente da un lato di minimizzare il consumo di territorio, dall'altro di ridurre le interferenze tra la linea, l'Asse Mediano e lo svincolo di pertinenza di quest'ultimo.

Proseguendo verso est la linea si sviluppa con sede in viadotto (viadotto "Centro Commerciale e Asse Mediano - VI01"), raggiungendo il "Centro Commerciale - Le porte di Napoli". Su detto viadotto è collocata la nuova Fermata Centro Commerciale.

In uscita dal centro commerciale, sempre in viadotto, la linea oltrepassa via Marziasepe per incontrare nuovamente l'Asse Mediano, interferendo con la relativa area di svincolo.

Il tracciato scavalca l'asse viario, che si trova in rilevato, portandosi a Sud dello stesso, per assumere un andamento con direzione Ovest-Est; qui interferisce con il tracciato della linea storica esistente prima di affiancarsi in rilevato al Canale dei Regi Lagni. Un muro di sostegno lato Nord in questa zona consente di limitare l'occupazione del rilevato ferroviario, preservando l'accessibilità alla strada golenale di pertinenza del canale.

Una ulteriore opera d'arte con curva sinistrorsa (viadotto "Regi Lagni e Asse Mediano - VI02") consente di superare sia l'esistente raccordo industriale (collegamento ASI FIAT-Stazione di Acerra) sia il Canale dei Regi Lagni; al termine del citato viadotto il tracciato della linea scende di quota e si immette sull'opera scatolare di scavalco del raccordo industriale di progetto.

In questa zona la linea si dispone in rilevato per ospitare la nuova Stazione di Acerra; in uscita dall'area di pertinenza della stazione si imbecca il viadotto "SP162 DIR - VI03" tramite il quale si scavalca l'omonimo asse stradale, che nell'area in esame si trova in rilevato. Al viadotto fa seguito un tratto di rilevato e quindi il successivo viadotto "Asse di Supporto - VI04".

La linea assume ora un andamento Sud-Nord, ottimale per lo scavalco in viadotto del sottostante Asse di Supporto, che nella zona di interferenza si trova in rilevato. Al termine del viadotto "Asse di Supporto" la linea si trova in rilevato, laddove è collocata la nuova Fermata Polo Pediatrico. Proseguendo oltre, la linea oltrepassa l'esistente SP498 per allinearsi con un'ultima curva destrorsa al tracciato della linea storica Cassino-Napoli esistente, che in quel punto si trova in leggero rilevato.

L'intervento ha termine con l'innesto effettivo sulla linea storica al km 15+552 corrispondente alla progressiva della linea storica 229+568.

2.2 Opere in progetto

La tabella seguente sintetizza le opere in progetto; come specificato in seguito queste sono state suddivise, ai fini della cantierizzazione in 2 lotti costruttivi, comprendenti rispettivamente le opere da inizio tracciato alla stazione AV di Afragola e quelle dalla stazione AV di Afragola a fine tracciato.

Le tipologie di opere previste rientrano nelle seguenti categorie:

- opere di linea
- opere per la risoluzione di interferenze con infrastrutture esistenti;
- fabbricati;
- barriere antirumore.

| LOTTO 1 - OPERE DI LINEA | |
|--------------------------|---|
| RI01P | Rilevato deviazione provvisoria linea Cassino esistente da km 0+000 a km 1+190 |
| RI01 | Rilevato da km 0+000 a km 0+240 |
| TR01 | Trincea da km 0+240 a km 0+550 |
| GA01A | Galleria Casalnuovo Sezione tipo A - Galleria Parapioggia da km 0+550 a km 0+750 |
| GA01B | Galleria Casalnuovo Sezione tipo B - Galleria tipo Milano singola canna a sezione ribassata da km 0+750 a km 1+028,400 (Opera da realizzarsi per fasi) |
| GA01C | Galleria Casalnuovo Sezione tipo B1 - Sezione Galleria Circumvesuviana singola canna da fine galleria già realizzata a km 1+028,400 (Opera da realizzarsi per fasi) |
| GA01D | Galleria Casalnuovo Sezione tipo C - Galleria tipo Milano doppia canna a sezione ribassata da km 1+028,400 a km 1+200,000 (Opera da realizzarsi per fasi) |
| GA01E | Galleria Casalnuovo Sezione tipo D - Galleria tipo Milano doppia canna da km 1+200,000 a km 1+337,650 (Opera da realizzarsi per fasi) |

| | |
|--|--|
| GA01F | Galleria Casalnuovo Sezione tipo E - Galleria ribassata in prossimità Fascio Tubiero e linea AV da km 1+447,750 a km 1+485,250 |
| GA01G | Galleria Casalnuovo Sezione tipo F - Galleria doppia canna realizzata in opera da km 1+485,250 a km 1+528,250 |
| GA01H | Galleria Casalnuovo Sezione tipo G - Galleria tipo Milano doppia canna da km 1+528,25 a km 1+560,000 |
| GA01I | Galleria Casalnuovo Sezione tipo H - Galleria tipo Milano doppia canna e doppia altezza da km 1+560,600 a km 1+823,500 |
| GA01L | Galleria Casalnuovo Sezione tipo I - Galleria tipo Milano doppia canna e doppia altezza da km 1+823,500 a km 2+093,500 |
| GA01M | Galleria Casalnuovo Sezione tipo L - Galleria tipo Milano doppia canna e doppia altezza da km 2+093,500 a km 2+172,170 |
| GA01N | Galleria Casalnuovo - Completamento Tratto di GA Casalnuovo già realizzato da km 2+172,170 a km 2+271,140 |
| GA01O | Galleria Casalnuovo Sezione tipo M - Galleria tipo Milano doppia canna e doppia altezza da km 2+271,140 a km 2+307,740 |
| GA01P | Galleria Casalnuovo Sezione tipo N - Galleria tipo Milano doppia canna e doppia altezza da km 2+307,740 a km 2+458,950 |
| GA01Q | Galleria Fermata Casalnuovo Sezione tipo O - Galleria tipo Milano doppia canna e doppia altezza da km 2+458,950 a km 2+758,950 |
| GA01R | Galleria Casalnuovo Sezione tipo P - Galleria tipo Milano doppia canna da km 2+758,950 a km 2+861,150 |
| GA01S | Completamento Tratto di GA Casalnuovo già realizzato da km 2+861,150 a km 3+058,500 |
| GA02 | Galleria artificiale Santa Chiara |
| OC01 | Interventi di Opere Civili nel tratto di linea già realizzato tra Fine GA Santa Chiara e inizio Tratta Nord |
| LOTTO 1 - FABBRICATI E FERMATE | |
| FA01 | Fabbricato PT1 km 0+350 |
| FA02 | Fabbricati di sicurezza in galleria km 0+680 (P.G.E.P. lato Napoli) |
| FA03 | Fabbricato Impianto di sollevamento GA Casalnuovo km 1+050 |
| FA04 | Fabbricati di sicurezza in galleria km 3+550 (P.G.E.P. lato Cancello) |
| FV01 | Fermata Casalnuovo |
| LOTTO 1 - OPERE DI RISOLUZIONE INTERFERENZE | |
| NV01A | Viabilità Fermata Casalnuovo - Tratto A |
| NV01B | Viabilità Fermata Casalnuovo - Tratto B |
| NV01C | Viabilità Fermata Casalnuovo - Tratto C |
| NV01D | Viabilità Fermata Casalnuovo - Tratto D |
| NV01E | Viabilità Fermata Casalnuovo - Tratto E |

| | |
|--|---|
| NV01F | Viabilità Fermata Casalnuovo - Anello viario di collegamento Tratti A-C-D-E |
| NI01 | Viabilità Fermata Casalnuovo Tratto A - Opera di scavalco interferenza Fascio tubiero |
| IV01 | Viabilità Fermata Casalnuovo Tratto B - Cavalcaferrovia linea Circumvesuviana esistente |
| LOTTO 2 - OPERE DI LINEA | |
| RI02 | Rilevato da km 5+300 a km 6+621 |
| VI01 | Viadotto ferroviario dal km 6+600 al km 8+500 |
| RI03 | Rilevato da km 8+493,10 a km 9+527,02 |
| VI02 | Viadotto ferroviario dal km 9+500 al km 10+500 |
| RI04BIS | Raccordo industriale Acerra |
| GA04 | Galleria artificiale raccordo industriale in corrispondenza NV05 |
| RI04 | Rilevato Stazione di Acerra da km 10+527,60 a km 11+858,76 |
| VI03 | Viadotto ferroviario dal km 11+800 al km 12+550 |
| RI05 | Rilevato da km 12+584,46 a km 13+200,60 |
| VI04 | Viadotto ferroviario dal km 13+200 al km 13+500 |
| RI06 | Rilevato Fermata Polo Pediatrico da km 13+544,91 a km 14+820,69 |
| RI07 | Rilevato da km 14+820,69 a km 15+552,49 (fine intervento) |
| LOTTO 2- FABBRICATI E FERMATE | |
| FV02 | Fermata Centro Commerciale |
| FA05 | Fabbricato tecnologico Centro Commerciale km 7+075 |
| FV03 | Stazione Acerra |
| FV04 | Fermata Polo Pediatrico |
| LOTTO 2 - OPERE DI RISOLUZIONE INTERFERENZE | |
| NV02 | Nuova Viabilità Variante archeologica km 6+000 |
| IN01 | Opera di scavalco interferenza Vecchio Collettore Badagnano km 6+026,70 |
| IN02 | Opera di scavalco interferenza Nuovo Collettore Badagnano km 6+063,10 |
| SL01 | Sottopasso Ramo 11 viabilità di accesso alla Stazione AV di Afragola km 6+354 |
| IN03 | Opera di scavalco Acquedotto Campano km 6+515,540 |
| IN04 | Opera di scavalco Acquedotto Serino km 6+628,560 |
| NV03 | Sistemazione Viabilità interna Centro Commerciale km 7+141 |
| IV02 | Cavalcavia autostradale per scavalco A1 |

| | |
|--|--|
| NV04 | Rampe di svincolo Asse Mediano km 7+605 |
| SL08 | Sottovia viabilità esistente km 9+381 |
| IV03 | Opera di scavalco raccordo industriale da km 10+410,05 a km 10+527,60 |
| NV05 | Nuova Viabilità Raccordo industriale |
| NV07 | Viabilità di accesso alla Stazione di Acerra km 10+910 - Ramo principale |
| NV08 | Viabilità di accesso alla Stazione di Acerra km 10+910 - Ramo secondario |
| SL02 | Opera di scavalco Circumvesuviana km 11+013,89 |
| SL03 | Sottovia Via Spiniello km 11+609,33 |
| NV09 | Adeguamento Viabilità esistente Via Spiniello km 11+574 |
| NV10 | Riprofilatura Strada campestre - km 13+516 |
| SL04 | Sottovia S.P. 158 km 13+751,70 |
| NV11 | Nuova Viabilità di accesso alla Fermata Polo Pediatrico - km 14+317 |
| SL05 | Sottovia S.P. 498 km 14+821,00 |
| SL06 | Sottovia Variante S.P. 23 Via Gaudello km 15+132,84 |
| NV12 | Nuova Viabilità Via Gaudello km 15+135,17 |
| SL07 | Sottopasso pedonale km 15+355,67 |
| IN05 | Tombino scatolare 3,00x3,00 al km 15+558,98 |
| IN06 | Opera di scavalco Acquedotto ARIN sulla Viabilità NV12 |
| IN07 | Tombino scatolare a spinta km 0+205 |
| LOTTE 1 E 2 - BARRIERE ANTIRUMORE | |
| BA01A | BA-01 H4 L=192m da Km 0+000 a Km 0+192 Lato Pari |
| BA01B | BA-02 H6 L=87m da Km 0+192 a Km 0+279 Lato Pari |
| BA01C | BA-03 H7 L=183m da Km 0+279 a Km 0+462 Lato Pari |
| BA01D | BA-04 H6 L=87m da Km 0+462 a Km 0+549 Lato Pari |
| BA02A | BA-05 H2 L=354m da Km 5+200 a Km 5+554 Lato Dispari |
| BA03A | BA-06 H4 L=312m da Km 8+179 a Km 8+491 Lato Pari (Viadotto) |
| BA03B | BA-07 H5 L=987m da Km 8+491 a Km 9+478 Lato Pari |
| BA04A | BA-08 H4 L=150m da Km 10+375 a Km 10+525 Lato Pari (Viadotto) |
| BA04B | BA-09 H5 L=369m da Km 10+525 a Km 10+894 Lato Pari |
| BA05A | BA-10 H5 L=249m da Km 10+753 a Km 11+002 Lato Dispari |
| BA05B | BA-11 H4 L=90m da Km 11+002 a Km 11+092 Lato Dispari |

| | |
|--|--|
| BA06A | BA-12 H5 L=684m da Km 11+055 a Km 11+739 Lato Pari |
| BA07A | BA-13a H4 L=108m da Km 11+855 a Km 11+963 Lato Pari |
| BA07B | BA-13b H4 L=282m da Km 11+963 a Km 12+245 Lato Pari (Viadotto) |
| BA08A | BA-15a H4 L=81m da Km 13+115 a Km 13+196 Lato Pari |
| BA08B | BA-15b H4 L=87m da Km 13+196 a Km 13+283 Lato Pari (Viadotto) |
| BA09A | BA-16 H4 L=53m da Km 13+283 a Km 13+336 Lato Dispari (Viadotto) |
| BA10A | BA-17 H5 L=336m da Km 13+587 a Km 13+923 Lato Pari |
| BA11A | BA-18 H5 L=393m da Km 13+643 a Km 14+036 Lato Dispari |
| BA12A | BA-19 H4 L=93m da Km 14+092 a Km 14+185 Lato Dispari (Muro) |
| BA12B | BA-20 H4 L=141m da Km 14+259 a Km 14+400 Lato Dispari (Muro) |
| BA13A | BA-21 H4 L=75m da Km 14+325 a Km 14+400 Lato Pari |
| BA13B | BA-22 H5 L=381m da Km 14+400 a Km 14+781 Lato Pari |
| BA14A | BA-23 H5 L=783m da Km 14+901 a Km 15+684 Lato Dispari |
| LOTTE 1 E 2 - ARMAMENTO E TECNOLOGIE DI LINEA | |
| AM01 | Armamento variante provvisoria alla linea storica dal km 241+727 (0+000) al km 240+493,52 (1+190,00) |
| AM02 | Lavori all'armamento per ripristino linea storica tra il km 241+727 e il km 240,493,52 |
| AM03 | Costruzione nuova linea dal km 0+000,00 al km 15+552,49 |
| AM04 | Costruzione nuovo raccordo industriale dal km 0+000 al 2+627,755 |
| AM05 | Demolizione linea storica dal km 241+727 (0+000) al km 229+568 (15+552,49) |

| | | | | | | |
|--|---|------------------|------------------|----------------|-------------------------|-----------|
|  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE | ITINERARIO NAPOLI-BARI VARIANTE LINEA CANCELLO-NAPOLI PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE | | | | | |
| | Relazione generale | PROGETTO IF0E | LOTTO 00 D 53 | CODIFICA RG | DOCUMENTO CA0000 001 | REV. A |

3. **BILANCIO DEI MATERIALI DA COSTRUZIONE**

3.1 **Introduzione**

La stima dei quantitativi dei materiali impiegati per la costruzione delle opere risulta fondamentale ai fini della determinazione delle aree necessarie per i cantieri ed in particolare per gli spazi di stoccaggio. Inoltre tale stima consente di determinare i flussi di traffico previsti nel corso dei lavori di costruzione sulla viabilità esterna ai cantieri, e quindi di verificare l'adeguatezza della stessa e le eventuali criticità.

I dati riportati nel presente capitolo relativi ai quantitativi dei materiali da costruzione sono derivati da stime eseguite sulle opere di progetto. Per approfondimenti maggiori sui quantitativi dei materiali si rimanda al computo metrico di progetto.

3.2 **Approvvigionamento e gestione dei materiali necessari alle opere civili**

I materiali principali impiegati per la realizzazione delle opere in progetto sono costituiti da:

- calcestruzzo preconfezionato, carpenteria metallica ed inerti per rilevati in ingresso al cantiere;
- terre e rocce da scavo in uscita dal cantiere.

La tabella seguente illustra il bilancio dei materiali inerti (terre e rocce da scavo ed inerti per rilevati) suddiviso per WBS. Le quantità dei materiali sono da intendersi in banco.

| WBS | Produzione terre da scavo [mc] | Riutilizzo terre da scavo nell'ambito dell'appalto [mc] | Inerti da cava [mc] |
|------------------------------|--------------------------------|---|---------------------|
| GA01 | 1.015.000 | 869.610 | 0 |
| TR01 | 11.600 | 10 | 2.900 |
| RI01, RI02, RI03, RI04, RI05 | 152.000 | 71.716 | 188.000 |
| RI01P | 19.000 | 2.400 | 40.000 |
| RI04bis | 37.000 | 6.600 | 155.000 |
| Muro RI02 | 1.300 | 420 | 0 |
| Muro RI03 | 14.000 | 3.900 | 0 |
| Muro RI04bis | 3.000 | 220 | 0 |
| Muro RI06 | 4.800 | 1.560 | 0 |

| WBS | Produzione terre da scavo [mc] | Riutilizzo terre da scavo nell'ambito dell'appalto [mc] | Inerti da cava [mc] |
|---------------|--------------------------------|---|---------------------|
| GA03 | 11.600 | 2.000 | 0 |
| IN01 + IN02 | 6.400 | 1.725 | 0 |
| IN03 | 1.230 | 540 | 0 |
| IV01 | 2.470 | 1.300 | 0 |
| NI01 | 960 | 293 | 0 |
| SL01 | 1.440 | 265 | 0 |
| SL02 | 2.200 | 520 | 0 |
| SL03 | 6.900 | 4.500 | 0 |
| SL04 | 1.270 | 925 | 0 |
| SL05 | 1.200 | 690 | 0 |
| SL06 | 1.800 | 1.160 | 0 |
| SL07 | 110 | 40 | 0 |
| SL08 | 620 | 220 | 0 |
| NV01A | 3.000 | 340 | 3.800 |
| NV01Abis | 7.648 | 1.020 | 13.950 |
| NV01B | 25.521 | 14.160 | 2.510 |
| NV01C | 6.460 | 1.940 | 31.065 |
| NV01D | 3.500 | 160 | 1.500 |
| NV01E | 1.200 | 125 | 1.615 |
| NV01 STAZIONE | 4.220 | 260 | 9.600 |
| NV02 | 3.688 | 590 | 6.680 |
| NV03A | 3.990 | 270 | 3.500 |
| NV03B | 2.200 | 135 | 1.780 |
| NV04A | 6.169 | 1.440 | 16.324 |
| NV04B | 5.540 | 700 | 6.320 |
| NV05A | 7.550 | 1.965 | 25.400 |
| NV05B | 1.942 | 485 | 7.360 |
| NV07 | 20.770 | 2.700 | 39.510 |
| NV08 | 5.015 | 500 | 8.010 |
| NV09 | 9.900 | 25 | 337 |
| NV10 | 500 | 125 | 250 |
| NV11 | 8.700 | 400 | 4.900 |
| NV12 | 20.200 | 2.400 | 30.120 |
| FV01 | 11.000 | 0 | 20.000 |
| FV03 | 21.400 | 0 | 16.000 |
| FV04 | 8.700 | 0 | 11.000 |
| FA01 | 500 | 0 | 450 |
| FA02 | 2.580 | 0 | 2.070 |
| FA03 | 2.150 | 1.200 | 0 |
| FA04 | 1.650 | 0 | 1.920 |
| FA05 | 270 | 0 | 180 |
| VI01 | 66.483 | 36.050 | 0 |

| | | | | | | |
|--|---|------------------|------------------|----------------|-------------------------|-----------|
|  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE | ITINERARIO NAPOLI-BARI VARIANTE LINEA CANCELLO-NAPOLI PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE | | | | | |
| | Relazione generale | PROGETTO IF0E | LOTTO 00 D 53 | CODIFICA RG | DOCUMENTO CA0000 001 | REV. A |

| WBS | Produzione terre da scavo [mc] | Riutilizzo terre da scavo nell'ambito dell'appalto [mc] | Inerti da cava [mc] |
|------------------|--------------------------------|---|----------------------|
| VI02 | 32.706 | 14.933 | 0 |
| VI03 | 24.714 | 12.521 | 0 |
| VI04 | 15.859 | 7.990 | 0 |
| IV02 | 3.309 | 792 | 0 |
| TE | 3.700 | 0 | 0 |
| Opere idrauliche | 27.000 | 0 | 0 |
| | 1.665.600 circa | 1.073.800 circa | 652.000 circa |

Le quantità riportate nella tabella sono valori indicativi finalizzati alle analisi del presente piano di cantierizzazione e pertanto si rimanda ai computi metrici di progetto per ogni maggiore livello di dettaglio.

Nell'attuale fase di progettazione si prevede quindi quanto segue:

- il volume totale di terre e rocce derivanti dagli scavi è pari a circa 1.666.000 mc; di questi circa 1.074.000 mc verranno riutilizzati nell'ambito dello stesso appalto; della rimanente volumetria una parte verrà reimpiegata come sottoprodotto per ricomposizioni ambientali (circa 426.000 mc), il resto verrà invece gestito come rifiuto e conferito a smaltimento (circa 166.000 mc);
- il fabbisogno di inerti per rilevati verrà soddisfatto in parte tramite approvvigionamento da cava (nella misura di circa 652.000 mc) ed in parte da recupero delle terre da scavo (nella misura di circa 1.074.000 mc).

Nella tabella seguente sono riportati i quantitativi stimati di calcestruzzo preconfezionato ed acciaio (per carpenterie metalliche ed armature) da impiegare per la realizzazione delle opere. Per quanto riguarda il calcestruzzo si osserva che qualora l'appaltatore installi dei propri impianti di betonaggio all'interno dei cantieri operativi, sarà necessario approvvigionare gli aggregati da cava, la cui volumetria è approssimativamente uguale a quella del calcestruzzo preconfezionato sotto riportata.

| WBS | Opera | Calcestruzzo preconfezionato (mc) | Acciaio (t) |
|---------|--|---|----------------|
| RI01P | Rilevato deviazione provvisoria linea Cassino esistente da km 0+000 a km 1+190 | 318,60 | 0,00 |
| RI01 | Rilevato da km 0+000 a km 0+240 | 0,00 | 0,00 |
| TR01 | Trincea da km 0+240 a km 0+550 | 0,00 | 0,00 |
| RI02 | Rilevato da km 5+300 a km 6+621 | 1.268,90 | 164,96 |
| RI03 | Rilevato da km 8+493,10 a km 9+527,02 | 12.791,38 | 1.757,08 |
| RI04 | Rilevato Stazione di Acerra da km 10+527,60 a km 11+858,76 | 1.220,84 | 158,71 |
| RI04BIS | Raccordo industriale Acerra | 2.725,13 | 354,27 |
| RI05 | Rilevato da km 12+584,46 a km 13+200,60 | 0,00 | 0,00 |
| RI06 | Rilevato Fermata Polo Pediatrico da km 13+544,91 a km 14+820,69 | 4.336,45 | 583,03 |
| RI07 | Rilevato da km 14+820,69 a km 15+552,49 | 0,00 | 0,00 |
| GA01 | Galleria artificiale Casalnuovo | 390.000,00 | 62.575,00 |
| GA04 | Galleria artificiale raccordo industriale in corrispondenza NV05 | 838,56 | 117,40 |
| VI01 | Viadotto da km 6+621 a km 8+493 | 72.236,62 | 16.080,97 |
| VI02 | Viadotto da km 9+527 a km 10+527 | 34.536,11 | 6.175,52 |
| VI03 | Viadotto da km 11+858 a km 12+584 | 22.037,64 | 4.502,40 |
| VI04 | Viadotto da km 13+200 a km 13+544 | 14.523,35 | 3.426,36 |
| IN01 | Opera di scavalco interferenza Vecchio Collettore Badagnano km 6+026,70 | 2.089,57 | 297,97 |
| IN02 | Opera di scavalco interferenza Nuovo Collettore Badagnano km 6+063,10 | 2.458,67 | 350,02 |
| IN03 | Opera di scavalco Acquedotto Campano km 6+515,540 | 1.291,33 | 183,50 |
| IN04 | Opera di scavalco Acquedotto Serino km 6+628,560 | 1.563,02 | 225,35 |
| IN05 | Tombino scatolare a spinta 3,00x3,00 al km 15+558,98 | 900,00 | 117,00 |

| | | | | | | |
|--|---|------------------|------------------|----------------|-------------------------|-----------|
|  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE | ITINERARIO NAPOLI-BARI VARIANTE LINEA CANCELLO-NAPOLI PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE | | | | | |
| | Relazione generale | PROGETTO IF0E | LOTTO 00 D 53 | CODIFICA RG | DOCUMENTO CA0000 001 | REV. A |

| WBS | Opera | Calcestruzzo preconfezionato (mc) | Acciaio (t) |
|------|---|---|----------------|
| IN06 | Opera di scavalco Acquedotto ARIN sulla Viabilità NV12 | 1.800,00 | 246,00 |
| IN07 | Tombino scatolare a spinta km 0+205 | 900,00 | 117,00 |
| IV01 | Viabilità Fermata Casalnuovo Tratto B - Cavalcaferrovia linea Circumvesuviana | 2.088,75 | 302,91 |
| IV02 | Cavalcavia scavalco A1 | 1732,00 | 440,63 |
| IV03 | Opera di scavalco raccordo industriale da km 10+410,05 a km 10+527,60 | 9.502,29 | 1.350,89 |
| NI01 | Viabilità Fermata Casalnuovo Tratto A - Opera di scavalco Fascio tubiero | 1.800,00 | 246,00 |
| NV01 | Viabilità Fermata Casalnuovo | 2.107,25 | 301,57 |
| NV02 | Nuova Viabilità Variante archeologica km 6+000 | 0,00 | 0,00 |
| NV03 | Sistemazione Viabilità interna Centro Commerciale km 7+141 | 0,00 | 0,00 |
| NV04 | Rampe di svincolo Asse Mediano km 7+605 | 0,00 | 0,00 |
| NV05 | Nuova Viabilità Raccordo industriale | 0,00 | 0,00 |
| NV07 | Viabilità di accesso alla Stazione di Acerra km 10+910 - Ramo principale | 0,00 | 0,00 |
| NV08 | Viabilità di accesso alla Stazione di Acerra km 10+910 - Ramo secondario | 0,00 | 0,00 |
| NV09 | Adeguamento Viabilità esistente Via Spiniello km 11+574 | 0,00 | 0,00 |
| NV10 | Riprofilatura Strada campestre - km 13+516 | 0,00 | 0,00 |
| NV11 | Nuova Viabilità di accesso alla Fermata Polo Pediatrico - km 14+317 | 0,00 | 0,00 |
| NV12 | Nuova Viabilità Via Gaudello km 15+135,17 | 0,00 | 0,00 |
| SL01 | Sottopasso Ramo 11 viabilità di accesso alla Stazione AV di Afragola km 6+354 (| 1.648,94 | 315,43 |
| SL02 | Opera di scavalco Circumvesuviana km 11+013,89 | 3.379,68 | 1.017,51 |
| SL03 | Sottovia Via Spiniello km 11+609,33 | 5.359,00 | 750,26 |
| SL04 | Sottovia S.P. 158 km 13+751,70 | 1.109,00 | 155,26 |

| WBS | Opera | Calcestruzzo preconfezionato (mc) | Acciaio (t) |
|------|---|---|----------------|
| SL05 | Sottovia S.P. 498 km 14+821,00 | 1.073,00 | 150,22 |
| SL06 | Sottovia Variante S.P. 23 Via Gaudello km 15+132,84 | 1.254,00 | 175,56 |
| SL07 | Sottopasso pedonale km 15+355,67 | 227,00 | 31,78 |
| FA01 | Fabbricato PT1 km 0+350 | 100,00 | 10,00 |
| FA02 | Fabbricati di sicurezza in galleria km 0+680 | 120,00 | 12,00 |
| FA03 | Fabbricato Impianto di sollevamento GA Casalnuovo km 1+050 | 800,00 | 144,00 |
| FA04 | Fabbricati di sicurezza in galleria km 3+550 | 551,92 | 75,29 |
| FA05 | Fabbricato tecnologico Centro Commerciale km 7+075 | 110,00 | 11,00 |
| BA01 | Barriere da Km 0+000 a Km 0+550 Lato Pari (fondazione) | 653,00 | 320,55 |
| BA02 | Barriera da Km 5+200 a Km 5+554 Lato Dispari (fondazione) | 335,00 | 132,92 |
| BA03 | Barriere da Km 8+179 a Km 9+478 Lato Pari (fondazione) | 1.174,00 | 519,10 |
| BA04 | Barriere da Km 10+375 a Km 10+894 Lato Pari (fondazione) | 439,00 | 194,10 |
| BA05 | Barriere da Km 10+753 a Km 11+092 Lato Dispari (fondazione) | 404,00 | 178,30 |
| BA06 | Barriera da Km 11+055 a Km 11+739 Lato Pari (fondazione) | 815,00 | 359,76 |
| BA07 | Barriere da Km 11+855 a Km 12+245 Lato Pari (fondazione) | 128,00 | 56,76 |
| BA08 | Barriere da Km 13+115 a Km 13+283 Lato Pari (fondazione) | 97,00 | 42,66 |
| BA09 | Barriera da Km 13+283 a Km 13+336 Lato Dispari | 0,00 | 0,00 |
| BA10 | Barriera da Km 13+587 a Km 13+923 Lato Pari (fondazione) | 400,00 | 176,72 |
| BA11 | Barriera da Km 13+643 a Km 14+036 Lato Dispari (fondazione) | 468,00 | 206,74 |
| BA12 | Barriere da Km 14+092 a Km 14+400 Lato Dispari | 0,00 | 0,00 |
| BA13 | Barriere da Km 14+325 a Km 14+781 Lato Pari (fondazione) | 543,00 | 239,80 |

| | | | | | | |
|--|---|------------------|------------------|----------------|-------------------------|-----------|
|  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE | ITINERARIO NAPOLI-BARI VARIANTE LINEA CANCELLO-NAPOLI PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE | | | | | |
| | Relazione generale | PROGETTO IF0E | LOTTO 00 D 53 | CODIFICA RG | DOCUMENTO CA0000 001 | REV. A |

| WBS | Opera | Calcestruzzo preconfezionato (mc) | Acciaio (t) |
|---------------|---|---|----------------------|
| BA14 | Barriera da Km 14+901 a Km 15+684 Lato Dispari (fondazione) | 932,00 | 411,78 |
| Totali | | 607.200 circa | 105.700 circa |

3.2.1 Siti di conferimento per terre da scavo

Le modalità di gestione delle terre da scavo sono dettagliate nell'apposito piano, redatto ai sensi della normativa vigente da UO Ambiente. Si rimanda ai relativi elaborati di progetto per ogni informazione circa i siti di conferimento delle terre da scavo ai fini del recupero e/o dello smaltimento.

3.2.2 Approvvigionamento degli inerti

L'approvvigionamento degli inerti avverrà dalle cave presenti nel territorio più prossime alle opere da costruire. Indicazioni in merito ai possibili siti sono riportate negli specifici elaborati di progetto ambientali.

3.2.3 Approvvigionamento del calcestruzzo

Il calcestruzzo necessario alla realizzazione delle opere civili lungo la linea ferroviaria verrà approvvigionato tramite autobetoniere dai luoghi di produzione direttamente al punto di utilizzo. Nell'ambito del progetto di cantierizzazione è stata prevista la realizzazione di un impianto di betonaggio all'interno di ciascuno dei cantieri operativi.

Il calcestruzzo necessario verrà prodotto di norma in questi cantieri, posti in posizione baricentrica rispetto alla rispettiva tratta di riferimento, e da essi conferito alle diverse aree di lavoro lungo la linea.

L'Appaltatore potrà ovviamente decidere di approvvigionarsi anche dagli impianti di produzione di calcestruzzo già esistenti sul territorio, una volta accertatane la qualifica.

Un quadro dei principali impianti di produzione di calcestruzzo presenti nel territorio circostante alle aree di lavoro è riportato nella tabella sottostante, oltre che nella tavola

| | | | | | | |
|--|---|------------------|------------------|----------------|-------------------------|----------|
|  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE | ITINERARIO NAPOLI-BARI VARIANTE LINEA CANCELLO-NAPOLI PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE | | | | | |
| | Relazione generale | PROGETTO IF0E | LOTTO 00 D 53 | CODIFICA RG | DOCUMENTO CA0000 001 | REV A |

IF0E 00 D53 P3 CA0000 001 A, dove si può anche verificare la distanza tra tali impianti ed i cantieri.

| Codice | Denominazione | Comune | Indirizzo |
|--------|----------------------------------|-----------------------|--------------------------------------|
| B01 | C.B.S. S.r.l. | Nola | 366, Via Marigliano |
| B02 | CECA S.r.l. | Roccarainola | Strada Provinciale Cannello Cicciano |
| B03 | RUDIT S.n.c. | Roccarainola | Località Contrada Difesa |
| B04 | IMECAL S.r.l. | Roccarainola | Strada Provinciale Cannello Cicciano |
| B05 | San Marco Conglomerati Srl | San Marco Evangelista | Via Tagliatelle, 8 |
| B06 | Calcestruzzi Maione (S.p.A.) | Mariglianella | km 45+300, Via 11 settembre 2001 |
| B07 | I.GE.CO. S.r.l. | Marigliano | 1, Via Vittorio Veneto |
| B08 | Calcestruzzi S.p.a. | Casalnuovo Di Napoli | Via Nazionale delle Puglie, 16 |
| B09 | Afra Beton Srl | Afragola | 9, Corso Napoli |
| B10 | GI.TRAS. Sas | Afragola | Km 10+100, Strada Statale 87 |
| B11 | IMECAL S.r.l. | Arzano | Circonvallazione Esterna Km 17+190 |
| B12 | Calcestruzzi San Raffaele S.r.l. | Cercola | 2, Via Sambuco |
| B13 | Beneventana conglomerati S.r.l. | Arpana | Via Caracciano |
| B14 | GIFRA S.r.l. | Saviano | 30, Via Curti |

| | | | | | | |
|--|---|------------------|------------------|----------------|-------------------------|-----------|
|  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE | ITINERARIO NAPOLI-BARI VARIANTE LINEA CANCELLO-NAPOLI PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE | | | | | |
| | Relazione generale | PROGETTO IF0E | LOTTO 00 D 53 | CODIFICA RG | DOCUMENTO CA0000 001 | REV. A |

3.2.4 Modalità di trasporto e stoccaggio dei materiali

3.2.4.1 Inerti e terre

Di norma gli inerti necessari alla realizzazione di sottofondi, rilevati e riempimenti sono approvvigionati "just in time"; non sono quindi necessarie aree per il loro stoccaggio. Per quanto riguarda gli inerti destinati al confezionamento di calcestruzzo, essi verranno stoccati in apposite aree a cielo aperto nei cantieri operativi ove saranno installati gli impianti di betonaggio. Il trasporto avverrà esclusivamente via autocarro.

3.2.4.2 Calcestruzzo

Il calcestruzzo prodotto negli impianti di betonaggio (interni od esterni ai cantieri) verrà approvvigionato direttamente ove necessario tramite autobetoniere. La produzione di calcestruzzo sarà variabile in funzione delle attività in corso nelle varie aree di lavoro.

3.2.4.3 Materiali ferrosi

I materiali ferrosi necessari alla realizzazione delle opere civili verranno stoccati in piccole quantità lungo le aree di lavoro, in prossimità dei luoghi di utilizzo. Maggiori quantitativi potranno essere stoccati, anche per lunghi periodi, nei cantieri operativi, che dispongono di apposite aree di deposito.

3.2.4.4 Terreni di scavo

I terreni di scavo verranno stoccati in apposite aree all'interno delle aree di cantiere e di stoccaggio, sia nei casi in cui ne sia previsto il recupero in tempo successivo allo scavo, sia nei casi in cui per vincoli di carattere viabilistico non sia possibile portarli direttamente al sito di deposito; altrimenti gli autocarri procederanno direttamente dal sito di scavo a quello di deposito finale.

Fanno ovviamente eccezione a tale regola i terreni che verranno sottoposti a caratterizzazione durante lo scavo: questi verranno stoccati in appositi cumuli presso le

| | | | | | | |
|--|---|------------------|------------------|----------------|-------------------------|-----------|
|  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE | ITINERARIO NAPOLI-BARI VARIANTE LINEA CANCELLO-NAPOLI PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE | | | | | |
| | Relazione generale | PROGETTO IF0E | LOTTO 00 D 53 | CODIFICA RG | DOCUMENTO CA0000 001 | REV. A |

aree di cantiere o di stoccaggio e quindi conferiti al sito di deposito finale solo a seguito dei risultati delle determinazioni analitiche di laboratorio.

3.3 Approvvigionamento e gestione dei materiali di armamento

3.3.1 Quantitativi

Per la realizzazione delle opere oggetto dell'appalto si possono stimare indicativamente i seguenti quantitativi dei principali materiali di armamento:

- rotaie: 73.000 m
- pietrisco: 80.000 mc
- traverse: 30.000.

3.3.2 Modalità di trasporto

Il trasporto dei materiali di armamento avverrà in parte via carro ferroviario, in parte tramite autocarro.

Le rotaie arriveranno su carri ferroviari, traverse e pietrisco su autocarro (salvo diversa organizzazione da parte dell'appaltatore).

I materiali tolti d'opera verranno tutti trasportati mediante autocarro.

3.3.3 Modalità di stoccaggio

Il pietrisco verrà tenuto in cumuli alti fino a 6 metri, con scarpa 3/2, in zone accessibili ai mezzi gommati e vicino ad un binario, per il trasbordo sulle tramogge: le aree di cantiere di armamento soddisfano appieno ai sopradetti requisiti.

Nell'ambito delle aree di cantiere sono previsti spazi per lo stoccaggio di almeno il 50% del pietrisco, ovvero un quantitativo tale da garantire una riserva per un periodo temporale sufficientemente lungo.

Se possibile, circa metà del pietrisco (corrispondente al primo strato) potrà essere messa in opera scaricandola direttamente dagli autocarri provenienti dal fornitore; in questo modo, con un'appropriata organizzazione di cantiere, le aree di stoccaggio potrebbero limitarsi al materiale da impiegare per il secondo strato.

| | | | | | | |
|---|---|------------------|------------------|----------------|-------------------------|-----------|
|  | ITINERARIO NAPOLI-BARI VARIANTE LINEA CANCELLO-NAPOLI PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE | | | | | |
| | Relazione generale | PROGETTO IF0E | LOTTO 00 D 53 | CODIFICA RG | DOCUMENTO CA0000 001 | REV. A |

Le traverse verranno impilate su terreno compatto fino a 12 strati, intervallati da listelli in legno, fino a raggiungere un'altezza di circa 4m. Piccole quantità di traverse possono essere depositate per brevi periodi anche nelle aree di lavoro lungo linea.

Per le rotaie, date le difficoltà di movimentazione, è necessario operare con approvvigionamento just-in-time. Le rotaie da 36m che non possono essere scaricate direttamente in linea si possono disporre, in prossimità di un binario, a strati sovrapposti ed intercalati da listelli in legno, formando da 6 ad 8 strati di 10 o 12 rotaie ciascuno. Le rotaie più lunghe arriveranno su carri appositi, e non verranno scaricate se non al momento della posa in opera. Per le rotaie vale comunque la regola di ridurre al minimo possibile le movimentazioni.

I materiali minuti non occupano una grande superficie: vengono spediti sistemati su "pallets", non si possono accumulare troppo in altezza e vengono stoccati in aree dedicate in tutti i cantieri di armamento.

I deviatori verranno sistemati in apposite aree dei cantieri di armamento più prossimi al punto di installazione degli stessi.

3.3.4 Materiali di armamento provenienti dalla dismissione della linea storica

L'intervento in oggetto prevede a valle dell'attivazione della nuova variante Napoli – Canello, la rimozione della sovrastruttura ferroviaria e degli impianti tecnologici (armamento, elettrificazione e impianti segnalamento) dal tratto di linea ferroviaria storica che verrà dismessa.

Rinviano per ogni maggiore dettaglio al relativo computo metrico di progetto, si riporta di seguito una stima indicativa del volume di pietrisco da rimuovere dalla sede esistente da dismettere (rappresentando quest'ultimo il materiale maggiormente significativo in termini di volumi):

- Pietrisco da rimuovere: 76.000 mc circa.

I materiali di armamento (binari, traverse) e degli impianti potranno essere rimossi tramite treni cantiere a partire dai cantieri dedicati ai lavori di armamento e tecnologie, ubicati

| | | | | | | |
|--|---|------------------|------------------|----------------|-------------------------|-----------|
|  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE | ITINERARIO NAPOLI-BARI VARIANTE LINEA CANCELLO-NAPOLI PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE | | | | | |
| | Relazione generale | PROGETTO IF0E | LOTTO 00 D 53 | CODIFICA RG | DOCUMENTO CA0000 001 | REV. A |

presso gli scali ferroviari di Napoli Traccia e Cancello. Il pietrisco potrà essere movimentato sia via treno, con supporto dei cantieri di armamento e tecnologie di cui sopra, sia via gomma. I materiali di armamento, in particolare i volumi di pietrisco, di cui sarà previsto il riutilizzo da parte della Committenza, verranno consegnati da parte dell'appaltatore presso aree di deposito temporaneo che saranno ad hoc individuate (come ad esempio l'area disponibile all'interno dello scalo MM presso l'UM1).

3.4 Approvvigionamento e gestione dei materiali per impianti TE, IS, TT, LFM

3.4.1 Tipologie di materiali

I principali materiali per gli impianti tecnologici ferroviari impiegati nell'appalto sono costituiti da:

- pali e paline
- mensole e sospensioni
- morsetteria
- conduttori
- canalette e cunicoli portacavi

3.4.2 Modalità di trasporto

I pali TE vengono trasportati su autocarro, in quantità di 30 su ciascun mezzo. Le bobine di conduttore vengono trasportate in quantità di 6-8 per autocarro. Tutto il restante materiale, di minore ingombro, sarà trasportato alle aree di cantiere su autocarro. Per gli impianti IS e TT, le bobine, più piccole di quelle dei conduttori TE, vengono trasportate in quantità di 12-15 per autocarro.

3.4.3 Modalità di stoccaggio

I sostegni possono essere accantonati all'aperto, lungo linea o nei cantieri di armamento. I pali vengono stoccati nelle aree di cantiere su apposite rastrelliere in legno,

| | | | | | | |
|---|---|------------------|----------------|-------------------------|-----------|---------------------|
|  | ITINERARIO NAPOLI-BARI VARIANTE LINEA CANCELLO-NAPOLI PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE | | | | | |
| Relazione generale | PROGETTO IF0E | LOTTO 00 D 53 | CODIFICA RG | DOCUMENTO CA0000 001 | REV. A | FOGLIO 23 DI 115 |

a gruppi di 7. Le bobine vengono tenute in aree recintate, direttamente appoggiate a terra. Tutto il materiale minuto e le apparecchiature verranno tenuti all'interno di appositi magazzini.

| | | | | | | |
|---|--|-------------------------|-----------------------|--------------------------------|------------------|----------------------------|
|  | ITINERARIO NAPOLI-BARI VARIANTE LINEA CANCELLO-NAPOLI | | | | | |
| | PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE | | | | | |
| Relazione generale | PROGETTO IF0E | LOTTO 00 D 53 | CODIFICA RG | DOCUMENTO CA0000 001 | REV. A | FOGLIO 24 DI 115 |

4. FASI DI COSTRUZIONE

La costruzione delle opere in progetto determina alcune interferenze con l'esistente linea ferroviaria Napoli-Cancello, che comportano la necessità di eseguire le lavorazioni per fasi successive.

Le interferenze si manifestano in particolare nella tratta iniziale, dove è prevista una deviazione provvisoria, ed in corrispondenza degli allacci alla linea esistente alle due estremità.

Di seguito si sintetizzano le fasi costruttive previste per la realizzazione delle opere.

Fase 1

Nella prima fase è prevista la realizzazione di tutte le opere non interferenti con l'esercizio della linea attuale. In tale fase inoltre si realizza la deviazione provvisoria della linea Napoli-Cancello necessaria a costruire una sezione della galleria Casalnuovo interferente con la linea esistente.

Fase 2

Nella fase 2 viene attivata la deviazione provvisoria sulla linea Napoli-Cancello. Tale fase prevede l'allaccio contemporaneo dei binari pari e dispari della deviazione provvisoria con conseguente demolizione dei binari interferenti con il tracciato della galleria Casalnuovo.

Fase 3

Nella fase 3, a seguito del completamento del tratto di galleria artificiale interferente, viene riallacciata la linea storica e demolita la deviazione provvisoria.

Fase 4

Nella fase 4, viene completata la variante alla linea Napoli-Cancello.

Fase 5

Nella Fase 5 viene attivata l'intera variante Cancello con allaccio contemporaneo dei binari pari e dispari. In questa fase viene inoltre attivato il nuovo raccordo all'impianto FIAT.

Fase 6

Nella Fase 6 viene dismessa la linea attuale; a seguito di tale dismissione si completano le opere della variante nel tratto iniziale e si completa un tratto della viabilità Gaudello.

| | | | | | | |
|---|--|---------|----------|------------|------|-----------|
|  | ITINERARIO NAPOLI-BARI VARIANTE LINEA CANCELLO-NAPOLI | | | | | |
| | PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE | | | | | |
| Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | IF0E | 00 D 53 | RG | CA0000 001 | A | 25 DI 115 |

5. VIABILITÀ

Un aspetto importante del progetto di cantierizzazione dell'opera in esame, dato il suo inserimento in ambiti di intensa urbanizzazione, 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 viabilità a lunga percorrenza.

Nelle schede descrittive delle singole aree di cantiere di seguito riportate sono illustrati i percorsi che verranno impiegati dai mezzi di lavoro per l'accesso; detti percorsi sono altresì riportati sulle planimetrie in scala 1:25.000 e 1:2.000 allegate al presente progetto di cantierizzazione.

Tutti i percorsi sono stati studiati nella logica di utilizzare la viabilità extraurbana, costituita dall'Asse Mediano, dall'Asse di Supporto e dalla rete autostradale, ai fini del collegamento tra i siti di cantiere ed i siti di approvvigionamento e smaltimento. Le caratteristiche di tale viabilità, accessibile con brevi percorsi dalla maggior parte delle aree di cantiere, consentono infatti di assorbire il traffico generato dagli autocarri con un impatto complessivo minore di quello che sarebbe indotto dalla circolazione su strade ordinarie urbane.

5.1 Percorsi dei mezzi di cantiere

I percorsi che gli automezzi dovranno seguire per il collegamento delle aree di cantiere e di lavoro con la viabilità extraurbana sono illustrati nelle tavole IF0E 00 D53 P6 CA0000 001-011 A "Planimetria aree e viabilità di cantiere".

| | | | | | | |
|--|---|------------------|------------------|----------------|-------------------------|-----------|
|  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE | ITINERARIO NAPOLI-BARI VARIANTE LINEA CANCELLO-NAPOLI PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE | | | | | |
| | Relazione generale | PROGETTO IF0E | LOTTO 00 D 53 | CODIFICA RG | DOCUMENTO CA0000 001 | REV. A |

Tali percorsi sono stati individuati secondo i principi seguenti:

- i mezzi di cantiere percorreranno le piste che si sviluppano lungo l'intero tracciato ferroviario;
- tali piste consentono, con breve percorrenza di viabilità ordinaria, di innestarsi in corrispondenza degli svincoli dei principali assi stradali extraurbani presenti nell'area: Asse Mediano, Asse di Supporto, SS 7bis, da cui è possibile poi collegarsi alle autostrade A1 e A16.

In termini di inserimento sulla viabilità pubblica le aree di lavoro possono essere suddivise secondo quanto indicato nella tabella seguente.

| Traffa | Opere principali di linea | Cantieri | Viabilità pubblica interessata per l'accesso agli assi viari extraurbani |
|----------------------|---|--|---|
| km 0+000 – km 0+750 | TR01 - RI01 – RI01P - GA01A | AT01S AS01S | Via Lufrano, da cui si accede alla SP1 Circumvallazione esterna di Napoli e quindi alla rete autostradale |
| km 0+750 – km 2+172 | GA01B - GA01C – GA01D - GA01E – GA01F - GA01G – GA01H - GA01I – GA01L - GA01M – | CO01S AS02S AT02S | SS7bis, Via Nazionale delle Puglie, da cui si accede alla SP1 Circumvallazione esterna di Napoli e quindi alla rete autostradale |
| km 2+172 – km 3+550 | GA01N - GA01O – GA01P - GA01Q – GA01R - GA01S – FV01 – NV01 | AT03S CB01S AS03S AS04S | Sovrappasso esistente su A16, quindi via Lampedusa e via Ventotene, da cui si raggiunge la SS7bis, Via Nazionale delle Puglie, da cui si accede alla SP1 Circumvallazione esterna di Napoli e quindi alla rete autostradale |
| km 5+300 – km 8+450 | RI02 – VI01 – FV02 – NV03 – NV04 | CO01N AT01N AT02N AT03N AT04N AT05N AT06N AT07N AS01N AT08N | Via Benevento, da cui si accede all'Asse Mediano |
| km 8+450 – km 11+100 | RI03 – VI02 – IV03 - RI04 – RI04bis – GA04 – NV05 – NV07 – FV03 | AS02N AT09N AT10N AT11N | SP21 Pomigliano-Acerra, da cui si accede all'Asse Mediano |

| | | | | | | |
|--|---|------------------|------------------|----------------|-------------------------|-----------|
|  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE | ITINERARIO NAPOLI-BARI VARIANTE LINEA CANCELLO-NAPOLI PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE | | | | | |
| | Relazione generale | PROGETTO IF0E | LOTTO 00 D 53 | CODIFICA RG | DOCUMENTO CA0000 001 | REV. A |

| | | | |
|--------------------------|---|----------------------------------|--|
| | | AT12N CO02N CB01N | |
| km 11+100 – km 12+250 | RI04 – VI03 – NV09 | AS03N AS04N AT13N | Via Spiniello, da cui si accede alla SS162dir |
| km 12+250 – km 15+552 | VI03 – RI05 – VI04 – RI06 – RI07 – NV11 – NV12 - FV04 | AT14N AT15N AS05N AS06N | SP 158, via Calignano, da cui si accede alla SS162dir e alla SS7bis |

5.2 Flussi di materiale

Nella tavola IF0E 00 D53 P3 CA0000 001 A è indicata una stima di massima dei flussi di automezzi generati dalle lavorazioni di cantiere sulla viabilità ordinaria urbana ed extraurbana.

I materiali considerati, in quanto maggiormente significativi per il volume di traffico di autocarri che possono generare sono:

- calcestruzzo (trasportato mediante autobetoniere, per le quali si è ipotizzato un volume medio di 10 mc);
- inerti per la realizzazione di rilevati ed il confezionamento di calcestruzzi (per i quali si è ipotizzato il trasporto mediante dumper da 15 mc);
- terre e rocce da scavo (per le quali si è ipotizzato il trasporto mediante dumper da 15 mc ed un fattore medio di incremento del 30% per i volumi scavati desunti da quantità in banco).

I flussi di traffico, riportati sulle tavole in termini di valore medio nel periodo significativo di costruzione, sono stati calcolati sulla base del cronoprogramma dei lavori con il seguente procedimento:

1. Per ciascuna opera e per ciascuna tipologia di attività è stata definita una produzione giornaliera ed una conseguente produzione giornaliera di traffico (ad esempio se per le attività di scavo è stata assunta una produzione di 300 mc/g di materiale sciolto, se ne deduce un traffico giornaliero generato in uscita dal cantiere di 20 autocarri da 15

| | | | | | | |
|---|--|---------|----------|------------|------|-----------|
|  | ITINERARIO NAPOLI-BARI VARIANTE LINEA CANCELLO-NAPOLI | | | | | |
| | PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE | | | | | |
| Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | IF0E | 00 D 53 | RG | CA0000 001 | A | 28 DI 115 |

mc al giorno). Mediante lo stesso cronoprogramma è stato quindi valutato per ciascuna attività il conseguente valore giornaliero del traffico.

2. Per ciascuna opera è stata analizzata la viabilità percorsa dai mezzi sia per l'approvvigionamento del calcestruzzo, sia per il trasporto a scarica o a deposito dei materiali di risulta da scavi. I flussi sono stati quindi riportati sulle singole viabilità, considerando anche i transiti dei mezzi che tornano dal cantiere vuoti (dopo avere scaricato i materiali) o che viceversa arrivano vuoti al cantiere (dumper per trasporto a scarica o a deposito dei materiali di risulta da scavi e demolizioni).
3. Mediante il programma lavori, si sono valutate le contemporaneità di lavorazioni, che hanno un'evoluzione con l'avanzamento dei lavori, determinando anche su quali viabilità si sommano i flussi di transito generati da lavorazioni in aree di lavoro differenti.
4. Per ciascuna viabilità e per ciascuna delle tipologie di materiali presi in considerazione si è costruito un istogramma temporale dei flussi di traffico generati da tutte le attività di cantiere, mediato su intervalli di tempo di durata trimestrale. Sulla base di tale istogramma temporale è stato calcolato il flusso medio, determinato come media calcolata unicamente sui mesi nei quali l'attività che genera il flusso si verifica (in altre parole se una certa attività, ad esempio lo scavo, si svolge nei mesi da 1 a 10 e poi riprende al mese 21esimo per concludersi al 25esimo, la media è calcolata sui 15 mesi in cui l'attività si svolge e non sui 25 mesi totali).

A scopo di cautela, oltre che per tenere in considerazione anche gli altri materiali da costruzione, non valutati nei calcoli, i flussi medi sono stati incrementati infine del 10%.

Va osservato come i materiali presi in considerazione generino flussi in diverse direzioni:

- per le terre da scavo si manifesta un flusso in uscita dalle aree di lavoro, diretto verso i siti di riutilizzo o smaltimento;
- per gli inerti da cava si verifica un flusso in ingresso sia alle aree di lavoro dove si realizzano rilevati, sia ai cantieri operativi che ospitano gli impianti di betonaggio;
- per il calcestruzzo si prevede un flusso in uscita dai cantieri operativi che ospitano gli impianti di confezionamento ed in ingresso alle aree di lavoro.
- Pietrisco e materiali di armamento in ingresso ai cantieri di armamento, a partire dai quali verranno posati via treno sulla nuova sede ferroviaria;

| | | | | | | |
|---|---|------------------|------------------|----------------|-------------------------|-----------|
|  | ITINERARIO NAPOLI-BARI VARIANTE LINEA CANCELLO-NAPOLI PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE | | | | | |
| | Relazione generale | PROGETTO IF0E | LOTTO 00 D 53 | CODIFICA RG | DOCUMENTO CA0000 001 | REV. A |

Le attività di rimozione della sovrastruttura ferroviaria e degli impianti dalla sede esistente dismessa, a valle dell'attivazione della variante Cancello – Napoli, potranno generale dei valori di flussi medi giornalieri normalmente inferiori a quelli relativi alle fasi di costruzione e attivazione della nuova sede in variante. Tali flussi, temporalmente successivi a quelli relativi alle fasi di realizzazione e attivazione della variante ferroviaria e stimabili nell'ordine di 50÷60 viaggi/giorno in media sull'intera tratta di linea storica da dismettere, non sono stati rappresentati nella tavola "Planimetria di inquadramento generale della cantierizzazione" (IF0E 00 D53 P3 CA0000 001 A).

È importante infine evidenziare come la redazione nelle fasi successive di progettazione di un nuovo Programma Lavori potrà determinare una variazione anche significativa dei flussi di traffico, qualora l'appaltatore decida di costruire alcune opere in sequenza o con modalità diversa rispetto a quanto attualmente previsto.

| | | | | | | |
|---|--|---------|----------|------------|------|-----------|
|  | ITINERARIO NAPOLI-BARI VARIANTE LINEA CANCELLO-NAPOLI | | | | | |
| | PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE | | | | | |
| Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | IF0E | 00 D 53 | RG | CA0000 001 | A | 30 DI 115 |

6. ORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DI CANTIERIZZAZIONE

Al fine di realizzare le opere in progetto, è prevista l'installazione di una serie di aree di cantiere, che sono state selezionate sulla base delle seguenti esigenze principali:

- utilizzare aree di scarso valore sia dal punto di vista ambientale che antropico: tale criterio ha condotto in particolare all'individuazione di alcune aree dismesse o residuali, caratterizzate da situazioni di abbandono;
- scegliere aree che consentano di contenere al minimo gli inevitabili impatti sulla popolazione e sul tessuto urbano;
- necessità di realizzare i lavori in tempi ristretti, al fine di ridurre le interferenze con l'esercizio delle infrastrutture sia stradali che ferroviarie ed i costi di realizzazione;
- necessità di limitare al minimo indispensabile gli spostamenti di materiale sulla viabilità locale e quindi preferenza per aree vicine agli svincoli degli assi viari principali.

Ai fini dell'organizzazione delle lavorazioni, il tracciato di progetto è stato suddiviso in due tratte, che si sviluppano rispettivamente a sud ed a nord della stazione di Afragola.

Ciascuna delle due tratte ha un proprio campo base e dei cantieri operativi di riferimento.

I cantieri di armamento risultano invece comuni ad entrambe le tratte e posizionati all'estremo settentrionale del tracciato di progetto (un cantiere di armamento all'estremo sud verrà impiegato unicamente per la costruzione della deviata provvisoria e la successiva riattivazione della linea storica Napoli-Cancello).

Nella tabella seguente si sintetizzano le caratteristiche principali del sistema di cantierizzazione proposto.

| Denominazione | Tipologia cantiere | Comune | Area(mq) |
|---|--------------------|--------------------------------|----------|
| Tratta Sud: da inizio intervento alla stazione di Afragola | | | |
| CB01-S | Cantiere base | Afragola | 16.100 |
| CO01-S | Cantiere operativo | Afragola | 16.000 |
| AT01-S | Area tecnica | Casoria – Casalnuovo di Napoli | 8.100 |
| AT02-S | " | Casalnuovo di Napoli | 7.800 |
| AT03-S | " | Afragola | 6.300 |

| Denominazione | Tipologia cantiere | Comune | Area(mq) |
|---|--------------------|--------------------|----------|
| AS01-S | Area di stoccaggio | Casoria | 11.000 |
| AS02-S | " | Afragola | 16.900 |
| AS03-S | " | Afragola | 8.400 |
| AS04-S | " | Afragola | 9.000 |
| Traffa Nord: da stazione di Afragola a fine intervento | | | |
| CB01-N | Cantiere base | Acerra | 12.200 |
| CO01-N | Cantiere operativo | Afragola | 35.400 |
| CO02-N | " | Acerra | 28.300 |
| AT01-N | Area tecnica | Afragola - Caivano | 5.300 |
| AT02-N | Area tecnica | Afragola | 6.600 |
| AT03-N | " | Afragola | 2.600 |
| AT04-N | " | Afragola | 4.400 |
| AT05-N | " | Afragola | 2.700 |
| AT06-N | " | Acerra | 9.500 |
| AT07-N | " | Acerra | 2.900 |
| AT08-N | " | Acerra | 3.000 |
| AT09-N | " | Acerra | 10.300 |
| AT10-N | " | Acerra | 4.300 |
| AT11-N | " | Acerra | 7.000 |
| AT12-N | " | Acerra | 2.300 |
| AT13-N | " | Acerra | 1.800 |
| AT14-N | " | Acerra | 5.500 |
| AT15-N | " | Acerra | 8.400 |
| AS01-N | Area di stoccaggio | Afragola | 7.000 |
| AS02-N | " | Acerra | 3.900 |
| AS03-N | " | Acerra | 11.900 |
| AS04-N | " | Acerra | 5.400 |
| AS05-N | " | Acerra | 7.000 |
| AS06-N | " | Acerra | 4.000 |
| Cantieri di armamento e tecnologie | | | |
| AR01-a | Cantiere armamento | S.Felice a Canello | 16.200 |
| AR01-b | " | S.Felice a Canello | 7.800 |
| AR01-c | " | S.Felice a Canello | 7.300 |
| AR02-a | " | Napoli | 10.000 |
| AR02-b | " | Napoli | 15.900 |

| | | | | | | |
|---|--|---------|----------|------------|------|-----------|
|  | ITINERARIO NAPOLI-BARI VARIANTE LINEA CANCELLO-NAPOLI | | | | | |
| | PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE | | | | | |
| Relazione generale | PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | IF0E | 00 D 53 | RG | CA0000 001 | A | 32 DI 115 |

7. SCHEDE DELLE AREE DI CANTIERE

Nel presente capitolo sono illustrate le caratteristiche di tutte le aree di cantiere.

Per ciascuna di tali aree è stata redatta una scheda che illustra:

- l'utilizzo dell'area;
- l'ubicazione, con la planimetria dell'area e la descrizione del suo inserimento nel contesto urbano contiguo (anche tramite fotografie ed immagini aeree);
- la viabilità di accesso;
- lo stato attuale dell'area, con una sua descrizione di utilizzo ante operam e con la definizione dell'uso del suolo;
- la preparazione dell'area, con la descrizione delle attività necessarie nella preparazione del cantiere;
- gli impianti e le installazioni previste in corso d'opera;
- le attività di ripristino dell'area a fine lavori.

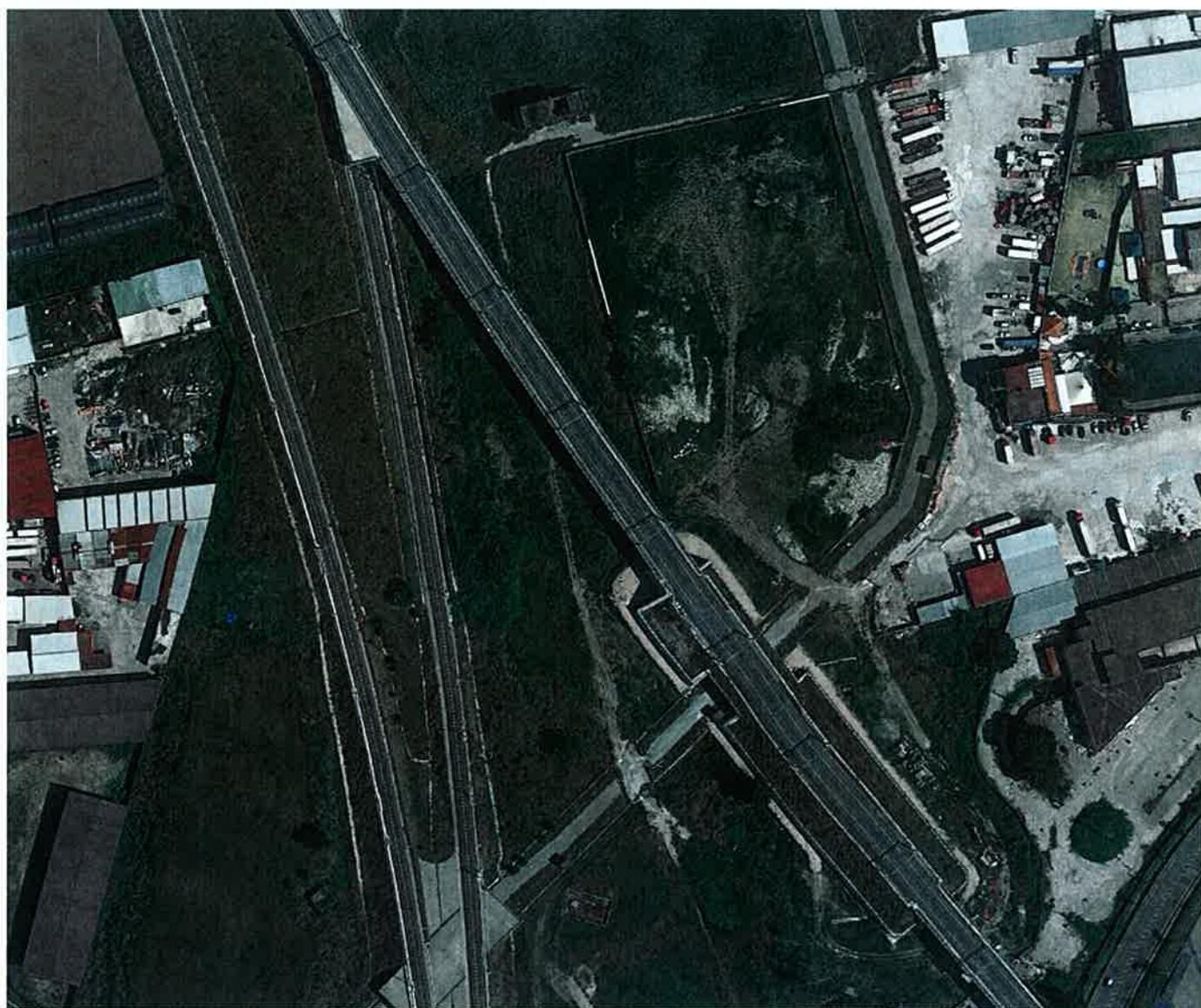
Denominazione :
CANTIERE OPERATIVO CO01-S

Comune:
Afragola

Superficie : 16.000 mq

UTILIZZO DELL'AREA

Il cantiere operativo funge da supporto per tutte le attività relative alla costruzione della tratta ferroviaria tra l'inizio dell'intervento lato Napoli e la stazione AV di Afragola.



Vista aerea dell'area destinata al cantiere operativo , attraversata dal viadotto del collegamento Nord-Sud (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

L'area individuata per il cantiere operativo è costituita da un'area interclusa tra la linea AV Roma-Napoli, la linea in progetto ed un fascio tubiero ABC NAPOLI, ed attraversata diagonalmente dal viadotto del collegamento ferroviario Nord-Sud.

L'area, nel passato interessata dalle attività di cantierizzazione di quest'ultimo viadotto, risulta attualmente incolta.



Vista dell'area destinata al cantiere operativo, a sinistra degli elettrodotti.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area di cantiere avviene attraverso la viabilità vicinale esistente per l'accesso agli impianti idraulici che ha inizio sulla Via Nazionale delle Puglie.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

- taglio della vegetazione spontanea;
- scotico;
- realizzazione di un sottofondo in misto stabilizzato;
- installazione di una recinzione.

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno del cantiere operativo si prevede l'installazione delle seguenti strutture:

- Guardiola;
- Officina;
- Magazzino;
- Uffici per direzione di cantiere;
- Cabina elettrica;
- Impianto di betonaggio;
- Area stoccaggio materiali da costruzione;
- Parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro;
- Spogliatoi e servizi igienici;
- Area deposito carburanti;
- Vasca lavaggio ruote.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori le aree verranno ripristinate allo stato precedente l'apertura dei cantieri, salvo specifiche indicazioni nell'ambito del progetto di riambientalizzazione dell'opera.

Denominazione :
CANTIERE BASE CB01-S

Comune:
Afragola

Superficie : 16.100 mq

UTILIZZO DELL'AREA

Il cantiere base funge da supporto logistico per tutte le attività relative alla costruzione della tratta ferroviaria tra l'inizio dell'intervento lato Napoli e la stazione AV di Afragola.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

L'area individuata per il cantiere base ricade nel perimetro della fermata di Casalnuovo, oggetto dell'appalto in esame.

Si tratta di un'area già interessata dalla cantierizzazione della linea AV, e che in parte occupa la superficie soprastante le gallerie artificiali della stessa linea.

Attualmente l'area risulta in parte interessata da coltivi ed in parte incolta.



Vista aerea dell'area destinata al cantiere base, a nord dell'autostrada A16 (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).



Vista dell'area destinata al cantiere base dalla via Pablo Neruda.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area di cantiere potrà avvenire da via Pablo Neruda, che si collega alla via San Marco; dato il carattere locale di tale viabilità, lo stesso cantiere verrà comunque collegato tramite una pista, realizzata al di sopra delle gallerie artificiali già costruite, alla via comunale Saricchio, da cui lato sud, attraverso via Lampedusa e quindi via Ventotene, è possibile collegarsi direttamente con la Strada Nazionale delle Puglie.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

- rimozione della vegetazione;
- livellamento e realizzazione di un sottofondo in misto stabilizzato;
- installazione di una recinzione di separazione dalle aree di lavoro.

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno del cantiere base si prevede l'installazione delle seguenti strutture:

- Guardiola;
- Parcheggi per automezzi;
- Infermeria;
- Mensa;
- Dormitori;
- Spogliatoi e servizi igienici;
- Uffici per direzione di cantiere e per direzione lavori.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

L'area occupata dal cantiere è destinata ai parcheggi ed alle strutture di servizio della fermata Casalnuovo. Ciò comporterà la necessità di dismettere le strutture di cantiere prima del completamento dei lavori.

Denominazione :
AREA TECNICA AT01-S

Comune:
Casoria – Casalnuovo di Napoli

Superficie : 8.100 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area tecnica funge da supporto per le attività di realizzazione della galleria Casalnuovo, della deviate provvisoria, dell'attraversamento della linea storica e della trincea di approccio.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

L'area tecnica è costituita da alcune particelle di terreno intercluse tra la linea storica e la rampa di collegamento tra AV e LMV, e risulta intersecata, oltre che dall'opera in progetto, dal viadotto della linea AV.

Attualmente essa è per buona parte costituita da un'area incolta con cumuli di terre e diffusa presenza di rifiuti. L'estremità settentrionale dell'area è invece occupata da coltivi.



Vista aerea dell'area in cui si inserisce il cantiere (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).



Viste dell'area tecnica sovrastata dal viadotto AV.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area tecnica avverrà attraverso una pista sterrata esistente, che si sviluppa a partire dall'accesso alla sottostazione elettrica e consente il collegamento con via Lufrano.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

- taglio della vegetazione spontanea;
- rimozione dei materiali di rifiuto e dei cumuli di terreno presenti;
- scotico, livellamento e realizzazione di un sottofondo in misto stabilizzato;
- installazione di una recinzione.

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno dell'area tecnica si prevede l'installazione delle seguenti strutture:

- Area stoccaggio materiali da costruzione;
- Parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro;
- Servizi igienici di tipo chimico.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato attuale, salvo specifici interventi previsti nell'ambito del progetto di riambientalizzazione della linea ferroviaria.

Denominazione :
AREA TECNICA AT02-S

Comune:
Casalnuovo di Napoli

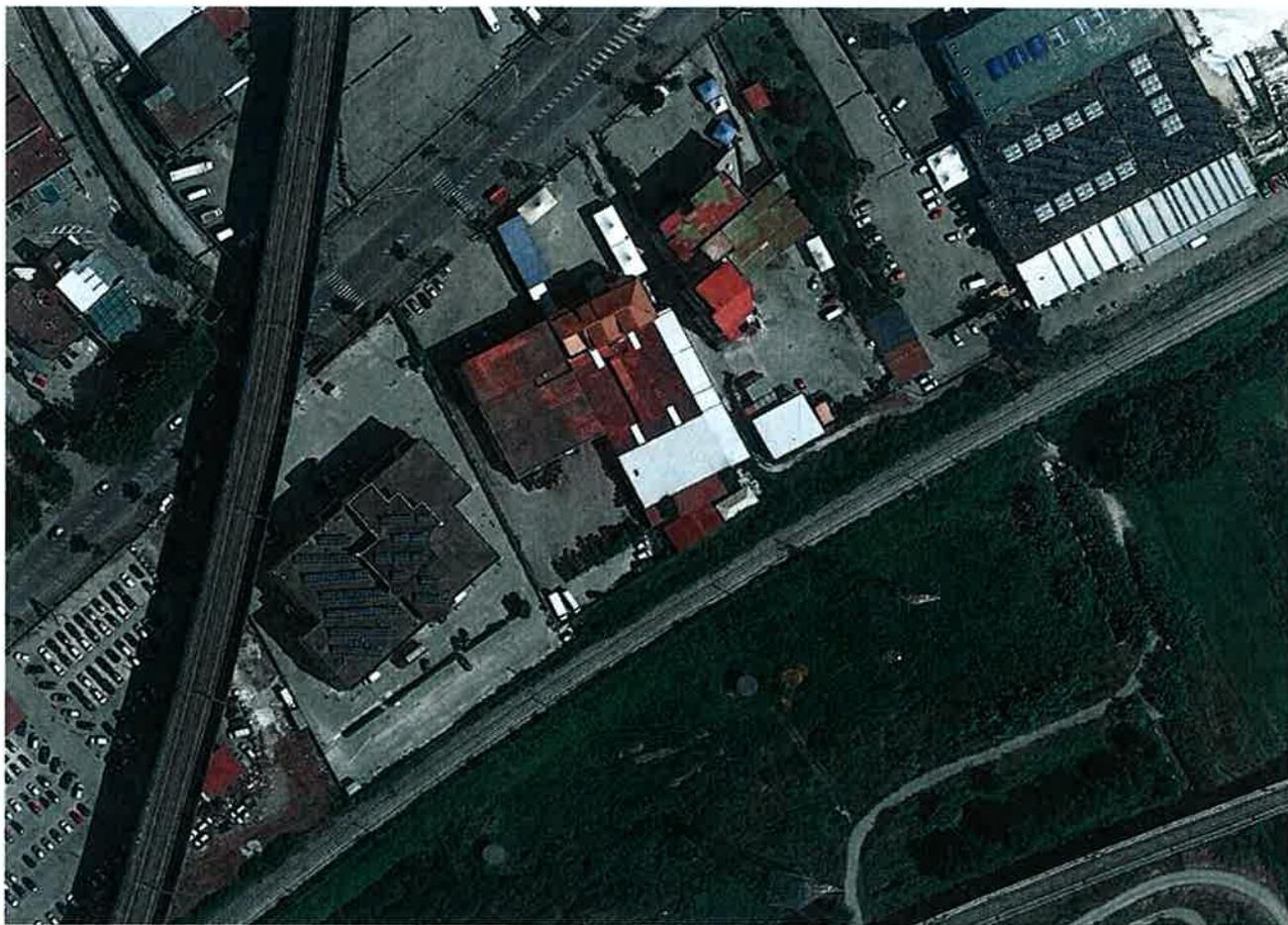
Superficie : 7.800 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area tecnica funge da supporto per le attività di realizzazione della galleria Casalnuovo, ed in particolare dell'attraversamento della linea storica e della strada Nazionale delle Puglie.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

L'area tecnica è costituita dalle pertinenze di alcuni fabbricati, interclusi tra la linea ferroviaria storica e la strada Nazionale delle Puglie, che verranno demoliti al fine di realizzare l'opera ferroviaria in progetto.



Vista aerea dell'area in cui si inserisce il cantiere, occupata da alcuni fabbricati con cortili a ridosso della linea storica per Cassino (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).



Fabbricati oggetto di demolizione, sul cui sedime verrà posta l'area tecnica. Vista lato linea ferroviaria.



Fabbricati oggetto di demolizione sul cui sedime verrà posta l'area tecnica. Vista dalla via Nazionale delle Puglie,

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area tecnica avverrà direttamente dalla via Nazionale delle Puglie.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

- demolizione dei fabbricati e delle strutture annesse;
- rimozione delle macerie;
- installazione di una recinzione.

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno dell'area tecnica si prevede l'installazione delle seguenti strutture:

- Area stoccaggio materiali da costruzione;
- Parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro;
- Servizi igienici di tipo chimico.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata secondo quanto previsto nell'ambito del progetto di riambientalizzazione della linea ferroviaria.

Denominazione :
AREA TECNICA AT03-S

Comune:
Afragola

Superficie : 6.300 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area tecnica funge da supporto per la realizzazione della galleria artificiale Casalnuovo e della omonima fermata.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

L'area individuata per il cantiere ricade in parte nel perimetro della fermata di Casalnuovo, oggetto dell'appalto in esame. Si tratta di un'area già interessata dalla cantierizzazione della linea AV. Attualmente l'area risulta interessata da coltivazioni.



Vista aerea dell'area destinata al cantiere, a ovest dell'abitato di Casalnuovo di Napoli (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).

Relazione generale

| PROGETTO | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
|----------|---------|----------|------------|------|-----------|
| IF0E | 00 D 53 | RG | CA0000 001 | A | 45 DI 115 |



Vista dell'area tecnica, ora ad uso agricolo, nel passato già interessata dai lavori della linea AV.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area di cantiere avverrà tramite una pista, realizzata al di sopra delle gallerie artificiali già costruite, che si collega alla via comunale Saricchio, da cui, tramite il sovrappasso autostradale e la successiva pista di cantiere è possibile raggiungere la Strada Nazionale delle Puglie.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

- sfalcio della vegetazione e scotico;
- livellamento dell'area;
- realizzazione di un sottofondo in misto stabilizzato;
- installazione di una recinzione di separazione dalle aree di lavoro.

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno dell'area tecnica si prevede l'installazione delle seguenti strutture:

- Area stoccaggio materiali da costruzione;
- Area stoccaggio terre da scavo;
- Parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro;
- Servizi igienici di tipo chimico.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

L'area impiegata per il cantiere è destinata in parte a viabilità e strutture di servizio della fermata Casalnuovo.

Ciò comporterà la necessità di dismettere le strutture di cantiere prima del completamento dei lavori. Le rimanenti parti dell'area, al di fuori del sedime interessato dalle opere di progetto, verranno ripristinate ad uso agricolo.

Denominazione :
AREA DI STOCCAGGIO AS01-S

Comune:
Casoria

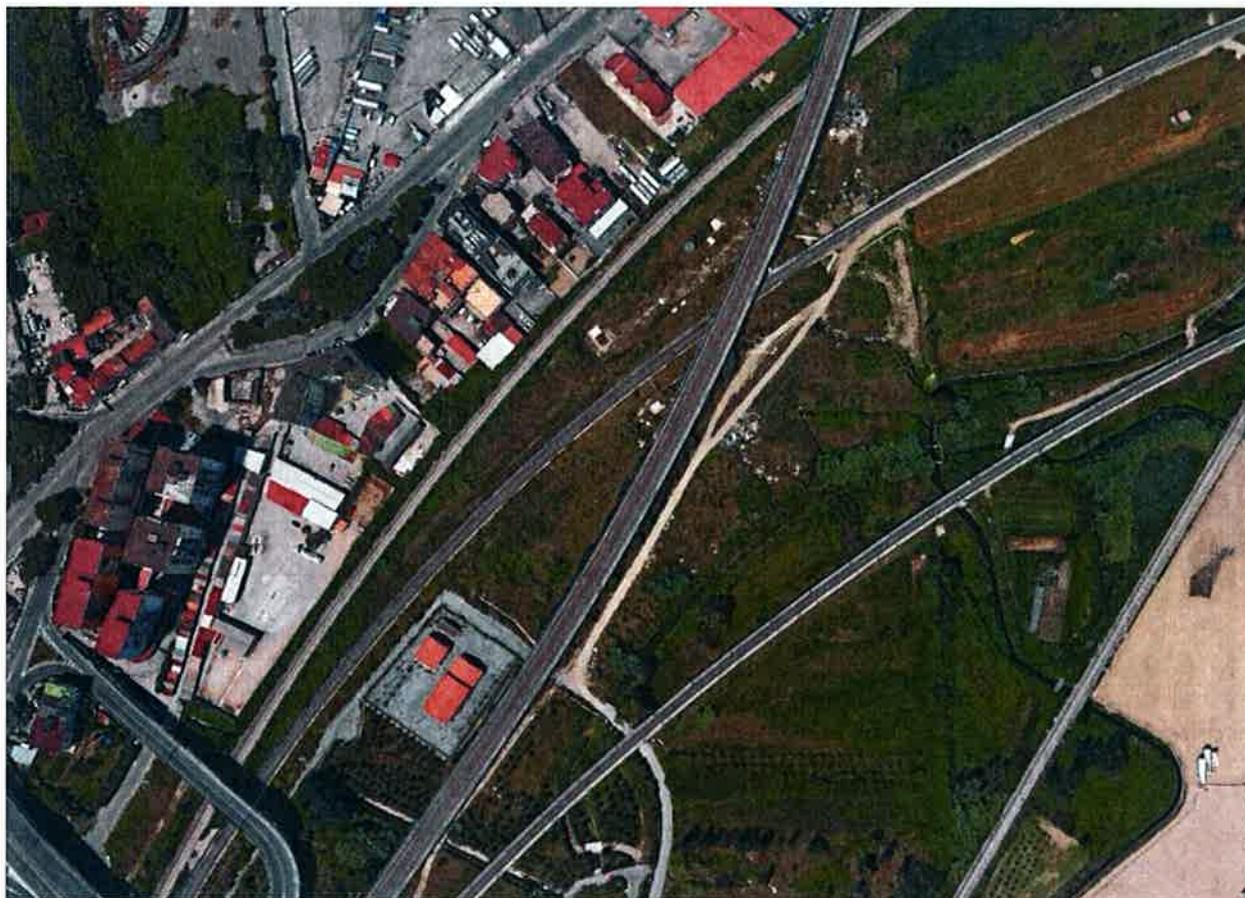
Superficie : 11.000 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area verrà impiegata per lo stoccaggio delle terre da scavo derivanti dalla realizzazione della galleria artificiale Casalnuovo e della trincea di approccio.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

L'area destinata a cantiere è posta in adiacenza alla sede in viadotto della linea AV Roma-Napoli. Attualmente essa risulta incolta ed interessata dalla presenza di cumuli di terre e materiali di rifiuto di varia natura. L'area risulta divisa in due parti da una pista sterrata esistente e dal viadotto AV.



Vista aerea dell'area in cui si inserisce il cantiere: sono visibili i viadotti della linea AV e del collegamento con la LMV, oltre che la sottostazione elettrica (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).



Vista dell'area di stoccaggio; a destra si nota il viadotto della linea AV, sullo sfondo il binario della LMV.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area di stoccaggio avviene attraverso la pista esistente che si collega alla viabilità di accesso alla SSE e da qui alla via Lufrano.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

- taglio della vegetazione spontanea;
- rimozione dei materiali di rifiuto e dei cumuli di terreno presenti;
- scotico, livellamento e realizzazione di un sottofondo in misto stabilizzato;
- installazione di una recinzione.

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno dell'area non si prevede l'installazione di strutture od impianti, ma unicamente la realizzazione di aree per lo stoccaggio delle terre.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato attuale, salvo specifici interventi previsti nell'ambito del progetto di riambientalizzazione della linea ferroviaria.

Denominazione :
AREA DI STOCCAGGIO AS02-S

Comune:
Afragola

Superficie : 16.900 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area verrà impiegata per lo stoccaggio delle terre da scavo derivanti dalla realizzazione della galleria artificiale Casalnuovo.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

L'area destinata a cantiere è posta nella fascia di terreno interclusa tra la linea in progetto ed il collegamento ferroviario nord-sud; essa si presenta in larga misura ad uso agricolo. In corrispondenza dell'area si trova anche un campo nomadi, che verrà interessato direttamente dal tracciato di progetto.



Vista aerea dell'area in cui si inserisce il cantiere: sono visibili i manufatti della linea AV e del collegamento Nord-Sud, oltre che l'autostrada A16 (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).



Vista dell'area di stoccaggio dall'estremità settentrionale (lato autostrada A16). A destra si nota la sede ferroviaria esistente, in trincea prima dell'imbocco della galleria artificiale.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area di stoccaggio avverrà attraverso la strada vicinale, di servizio alle opere idrauliche, che consente il collegamento con la Strada Nazionale delle Puglie.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

- taglio della vegetazione spontanea;
- rimozione dei cumuli di terreno e dei materiali di rifiuto presenti;
- scotico, livellamento e realizzazione di un sottofondo in misto stabilizzato;
- installazione di una recinzione.

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno dell'area non si prevede l'installazione di strutture od impianti, ma unicamente la realizzazione di aree per lo stoccaggio delle terre.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato attuale, salvo specifici interventi previsti nell'ambito del progetto di riambientalizzazione della linea ferroviaria.

Denominazione :
AREA DI STOCCAGGIO AS03-S

Comune:
Afragola

Superficie : 8.400 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area verrà impiegata per lo stoccaggio delle terre da scavo derivanti dalla realizzazione della galleria artificiale Casalnuovo.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

L'area individuata per il cantiere ricade nel perimetro della fermata di Casalnuovo, oggetto dell'appalto in esame.

Si tratta di un'area già interessata dalla cantierizzazione della linea AV, attualmente ad uso agricolo.



Vista aerea dell'area in cui si inserisce il cantiere, già interessata dalla cantierizzazione della linea AV (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).



Vista dell'area di stoccaggio, ora ad uso agricolo ma in precedenza interessata dai lavori della linea AV.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area di stoccaggio avviene attraverso una pista di cantiere collegata lato sud alla via comunale Saricchio, e quindi tramite piste e viabilità vicinale alla Strada Nazionale delle Puglie.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

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

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno dell'area non si prevede l'installazione di strutture od impianti, ma unicamente la realizzazione di aree per lo stoccaggio delle terre.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

L'area impiegata per il cantiere è destinata in parte a parcheggi e strutture di servizio della fermata Casalnuovo.

Ciò comporterà la necessità di dismettere le strutture di cantiere prima del completamento dei lavori.

Le rimanenti parti dell'area, al di fuori del sedime interessato dalle opere di progetto, verranno ripristinate ad uso agricolo.

Denominazione :
AREA DI STOCCAGGIO AS04-S

Comune:
Afragola

Superficie : 9.000 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area verrà impiegata per lo stoccaggio delle terre da scavo derivanti dalla realizzazione della galleria artificiale Casalnuovo.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

L'area destinata a cantiere è posta in corrispondenza di un'area già interessata dalla cantierizzazione della linea AV e posta in prossimità della futura fermata di Casalnuovo. Attualmente essa risulta in larga misura incolta.



Vista aerea dell'area in cui si inserisce il cantiere, con, a nord, la via Pablo Neruda (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).



Vista dell'area di stoccaggio, nel passato interessata dai lavori della linea AV. I fabbricati sullo sfondo sono quelli sulla via Neruda.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area di stoccaggio avviene attraverso una pista di cantiere.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

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

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno dell'area non si prevede l'installazione di strutture od impianti, ma unicamente la realizzazione di aree per lo stoccaggio delle terre.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato attuale, salvo specifici interventi previsti nell'ambito del progetto di riambientalizzazione della linea ferroviaria.

Denominazione :
CANTIERE BASE CB01-N

Comune:
Acerra

Superficie : 12.200 mq

UTILIZZO DELL'AREA

Il cantiere base fungerà da supporto logistico per la realizzazione del tracciato ferroviario e delle opere complementari nella tratta nord, dalla stazione di Afragola a Canello.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

L'area destinata al cantiere è posta in una fascia di terreno interclusa tra l'Asse Mediano S.S. 162 ed i Regi Lagni, a nord dell'area industriale di Pomigliano D'Arco. Attualmente l'area è impiegata ad uso agricolo.



Vista aerea dell'area in cui si inserisce il cantiere, tra l'Asse Mediano ed i Regi Lagni (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014). Sulla sinistra è visibile la viabilità esistente di pertinenza ABC Napoli che sottopassa l'Asse Mediano e che verrà impiegata per l'accesso all'area.



Vista dell'area di cantiere, delimitata sulla sinistra dal rilevato dell'Asse Mediano.



Passaggio sotto l'Asse Mediano per l'accesso all'area del cantiere base.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area di cantiere avverrà attraverso una viabilità esistente, di pertinenza ABC Napoli, impiegata per le attività di manutenzione ai Regi Lagni; da questa viabilità, sottopassato l'Asse Mediano, si procede lungo una pista di cantiere.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

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

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno del cantiere base si prevede l'installazione delle seguenti strutture:

- Guardiola;
- Parcheggi per automezzi;
- Infermeria;
- Mensa;
- Dormitori;
- Spogliatoi e servizi igienici;
- Uffici per direzione di cantiere;
- Uffici per direzione lavori.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato attuale.

Denominazione :
CANTIERE OPERATIVO CO01-N

Comune:
Afragola

Superficie : 35.400 mq

UTILIZZO DELL'AREA

Il cantiere operativo funge da supporto per tutte le attività relative alla costruzione della tratta ferroviaria tra la stazione di Afragola e lo scavalco del raccordo ferroviario industriale.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

L'area individuata per il cantiere operativo è posta in adiacenza all'area del Centro Commerciale "Le porte di Napoli", ed è costituita da un insieme di terreni per lo più già pavimentati o comunque abbandonati ed incolti; lato Asse Mediano essa viene ad estendersi anche su terreni coltivati. Attualmente i margini dell'area risultano interessati da diffuso spargimento di rifiuti.



Vista aerea dell'area destinata al cantiere operativo e della porzione occidentale del centro commerciale (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).



Vista della porzione occidentale dell'area destinata al cantiere operativo, attualmente ad uso agricolo.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area di cantiere avviene direttamente attraverso la strada comunale Guerra, che collega il centro commerciale con l'Asse Mediano.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

- taglio della vegetazione spontanea;
- scotico;
- realizzazione di un sottofondo in misto stabilizzato;
- installazione di una recinzione.

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno del cantiere operativo si prevede l'installazione delle seguenti strutture:

- Guardiola;
- Officina;
- Magazzino;
- Uffici per direzione di cantiere;
- Cabina elettrica;
- Impianto di betonaggio;
- Area stoccaggio materiali da costruzione;
- Area stoccaggio terre da scavo;
- Parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro;
- Spogliatoi e servizi igienici;
- Area deposito carburanti;
- Vasca lavaggio ruote.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori le aree verranno ripristinate allo stato precedente l'apertura dei cantieri .

Denominazione :
CANTIERE OPERATIVO CO02-N

Comune:
Acerra

Superficie : 28.300 mq

UTILIZZO DELL'AREA

Il cantiere operativo funge da supporto per tutte le attività relative alla costruzione della tratta ferroviaria tra lo scavalco del raccordo ferroviario industriale e la fine del tracciato di progetto lato Canello.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

L'area individuata per il cantiere operativo corrisponde all'area della stazione di Acerra, oggetto del progetto in esame.

Attualmente l'area, già interessata dai lavori di costruzione della linea Circumvesuviana, risulta in parte recintata ed incolta, ed in larga parte adibita ad uso agricolo.



Vista aerea dell'area destinata al cantiere operativo; a sud è visibile il tracciato della linea Circumvesuviana che attraversa l'area in sotterraneo (ortofoto da Google Earth, novembre 2014).



Vista dell'area destinata al cantiere, nella porzione già interessata dai lavori di costruzione della linea Circumvesuviana.



Vista da ovest dell'area destinata al cantiere.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area di cantiere avviene attraverso una pista da realizzare in corrispondenza della viabilità di progetto che si innesta tramite una rotonda in prossimità delle rampe di svincolo della S.S. 162.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

- taglio della vegetazione spontanea;
- scotico delle aree ad incolto o ad uso agricolo;
- realizzazione di un sottofondo in misto stabilizzato;
- installazione di una recinzione.

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno del cantiere operativo si prevede l'installazione delle seguenti strutture:

- Guardiola;
- Officina;
- Magazzino;
- Uffici per direzione di cantiere;
- Cabina elettrica;
- Impianto di betonaggio;
- Area stoccaggio materiali da costruzione;
- Parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro;
- Spogliatoi e servizi igienici;
- Area deposito carburanti;
- Vasca lavaggio ruote.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori le aree verranno trasformate secondo quanto previsto dal progetto della nuova stazione di Acerra .

Denominazione :
AREA TECNICA AT01-N

Comune:
Afragola - Caivano

Superficie : 5.300 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area tecnica funge da supporto per le attività di realizzazione del viadotto Centro Commerciale.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

L'area tecnica è costituita da una area ad uso agricolo in prossimità del centro commerciale ed a ridosso del tracciato del viadotto.



Vista aerea dell'area ad est del centro commerciale in cui si inserisce il cantiere (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).



Vista dell'area, attualmente ad uso agricolo.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area tecnica avverrà attraverso la viabilità di nuova costruzione (oggetto di altro appalto) che si collega alla strada comunale Guerra.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

- taglio della vegetazione;
- scotico delle aree ad incolto o ad uso agricolo;
- realizzazione di un sottofondo in misto stabilizzato;
- installazione di una recinzione.

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno dell'area tecnica si prevede l'installazione delle seguenti strutture:

- Area stoccaggio materiali da costruzione;
- Area stoccaggio travi prefabbricate;
- Parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro;
- Servizi igienici di tipo chimico.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato attuale.

Denominazione :
AREA TECNICA AT02-N

Comune:
Afragola

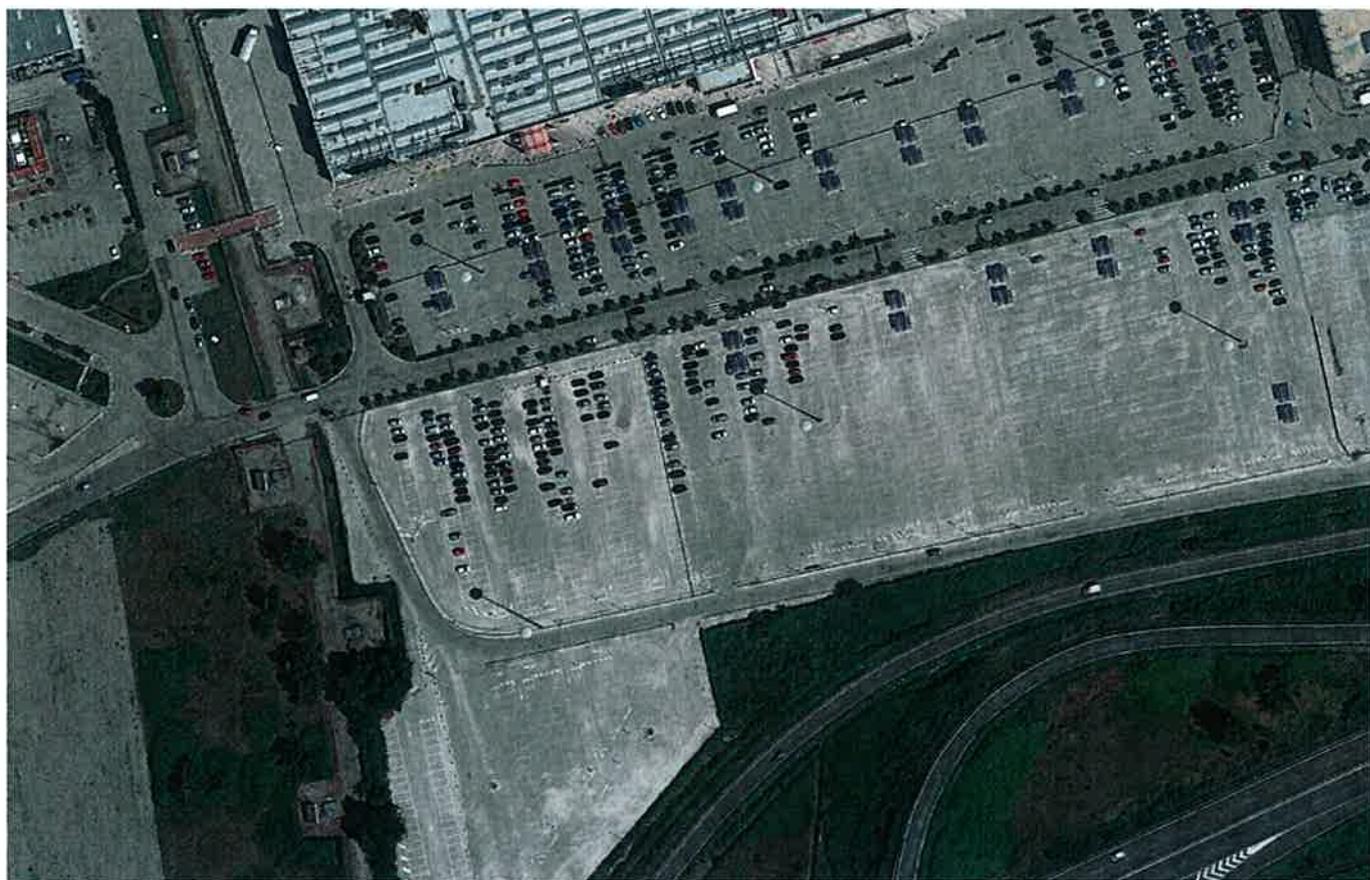
Superficie : 6.600 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area tecnica funge da supporto per le attività di realizzazione del viadotto Centro Commerciale e delle opere di attraversamento dello svincolo sull'Asse Mediano.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

L'area tecnica è costituita da una porzione del parcheggio del centro commerciale che resterà interclusa tra l'opera in progetto e la viabilità interna allo stesso centro. La posizione dell'area è stata scelta in maniera da minimizzare l'interferenza con i parcheggi.



Vista aerea dell'area dei parcheggi del centro commerciale in cui si inserisce il cantiere (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).



Vista della porzione di parcheggio in cui è prevista l'installazione dell'area tecnica AT02-N.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area tecnica avverrà attraverso la viabilità interna al centro commerciale di accesso ai parcheggi.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

L'area risulta già idonea all'installazione di un cantiere, previa realizzazione di una recinzione di separazione.

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno dell'area tecnica si prevede l'installazione delle seguenti strutture:

- Area stoccaggio materiali da costruzione;
- Area stoccaggio travi prefabbricate;
- Parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro;
- Servizi igienici di tipo chimico.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori le aree verranno ripristinate allo stato attuale.

Denominazione :
AREA TECNICA AT03-N

Comune:
Afragola

Superficie : 2.600 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area tecnica funge da supporto per le attività di realizzazione delle opere di attraversamento dell'Asse Mediano, che comporteranno fasi di deviazione delle rampe dello svincolo esistente.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

Il cantiere occupa l'area interclusa tra l'Asse Mediano e due rampe di svincolo, attualmente incolta con presenza di vegetazione spontanea.



Vista aerea dell'area interna allo svincolo in cui si inserisce il cantiere (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area tecnica avverrà dalle rampe di svincolo dell'Asse Mediano, e verrà variato in funzione degli spostamenti che queste subiranno nel corso dei lavori.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

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

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno dell'area tecnica si prevede l'installazione delle seguenti strutture:

- Area stoccaggio materiali da costruzione;
- Area stoccaggio terre da scavo;
- Parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro;
- Servizi igienici di tipo chimico.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori le aree verranno ripristinate allo stato attuale, salvo per quelle loro porzioni oggetto di specifici interventi di riambientalizzazione previsti nell'ambito del progetto.

Denominazione :
AREA TECNICA AT04-N

Comune:
Afragola

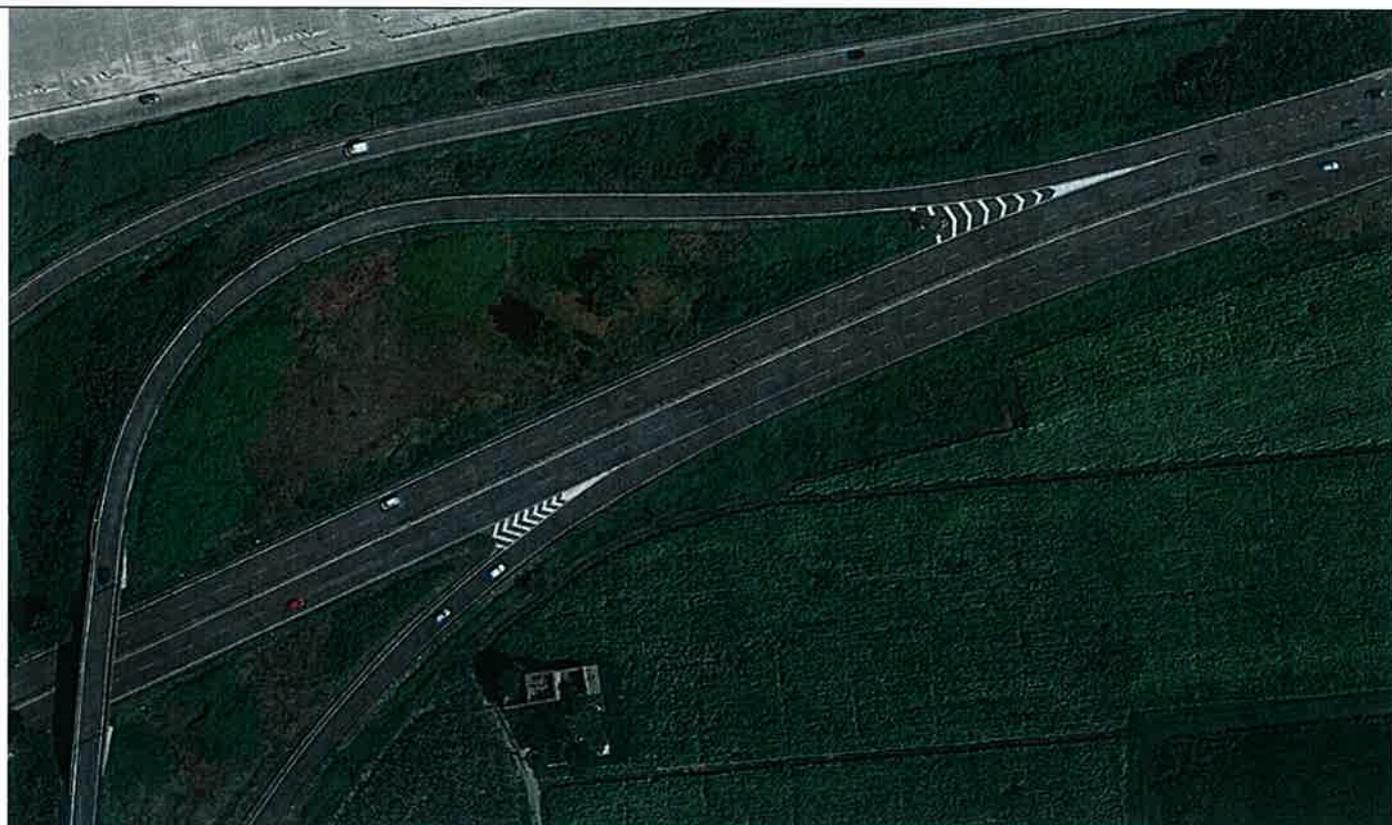
Superficie : 4.400 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area tecnica funge da supporto per le attività di realizzazione delle opere di attraversamento dell'Asse Mediano, che comporteranno fasi di deviazione delle rampe dello svincolo esistente.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

Il cantiere occupa l'area interclusa tra l'Asse Mediano, il tracciato di progetto ed una rampa di svincolo, che risulta attualmente incolta con presenza di vegetazione spontanea.



Vista aerea dell'area interna allo svincolo in cui si inserisce il cantiere (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area tecnica avverrà dalle rampe di svincolo dell'Asse Mediano, e verrà variato in funzione degli spostamenti che queste subiranno nel corso dei lavori.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

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

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno dell'area tecnica si prevede l'installazione delle seguenti strutture:

- Area stoccaggio materiali da costruzione;
- Area stoccaggio terre da scavo;
- Parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro;
- Servizi igienici di tipo chimico.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori le aree verranno ripristinate allo stato attuale, salvo per quelle loro porzioni oggetto di specifici interventi di riambientalizzazione previsti nell'ambito del progetto.

Denominazione :
AREA TECNICA AT05-N

Comune:
Afragola

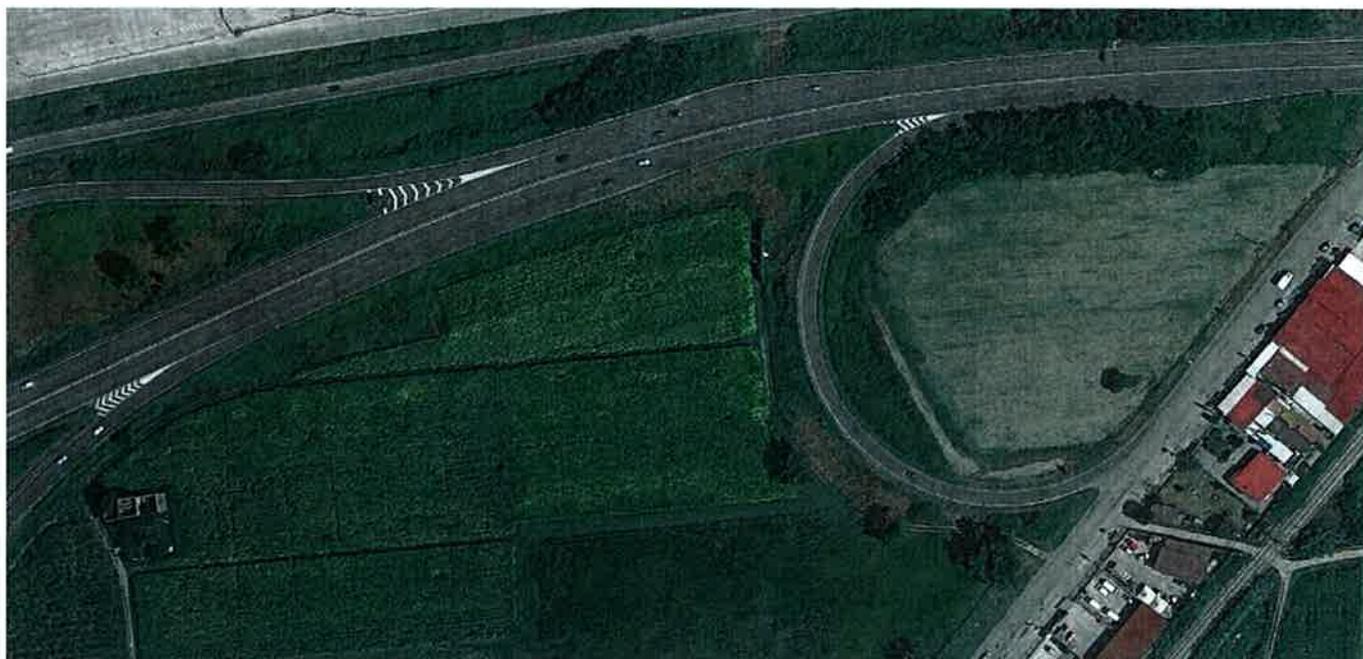
Superficie : 2.700 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area tecnica funge da supporto per le attività di realizzazione del viadotto di attraversamento dello svincolo sull'Asse Mediano.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

Il cantiere è posto all'interno di un'area ad uso agricolo a fianco della rampa di accesso all'Asse Mediano dalla via Benevento.



Vista aerea dell'area in cui si inserisce il cantiere, con l'Asse Mediano, in alto, e via Benevento, a destra (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area tecnica avverrà attraverso una pista di cantiere con origine su via Benevento, che consente un rapido accesso anche all'Asse Mediano.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

- taglio della vegetazione;
- scotico e realizzazione di un sottofondo in misto stabilizzato;
- installazione di una recinzione.

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno dell'area tecnica si prevede l'installazione delle seguenti strutture:

- Area stoccaggio materiali da costruzione;
- Area stoccaggio travi prefabbricate;
- Parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro;
- Servizi igienici di tipo chimico.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato attuale.

Denominazione :
AREA TECNICA AT06-N

Comune:
Acerra

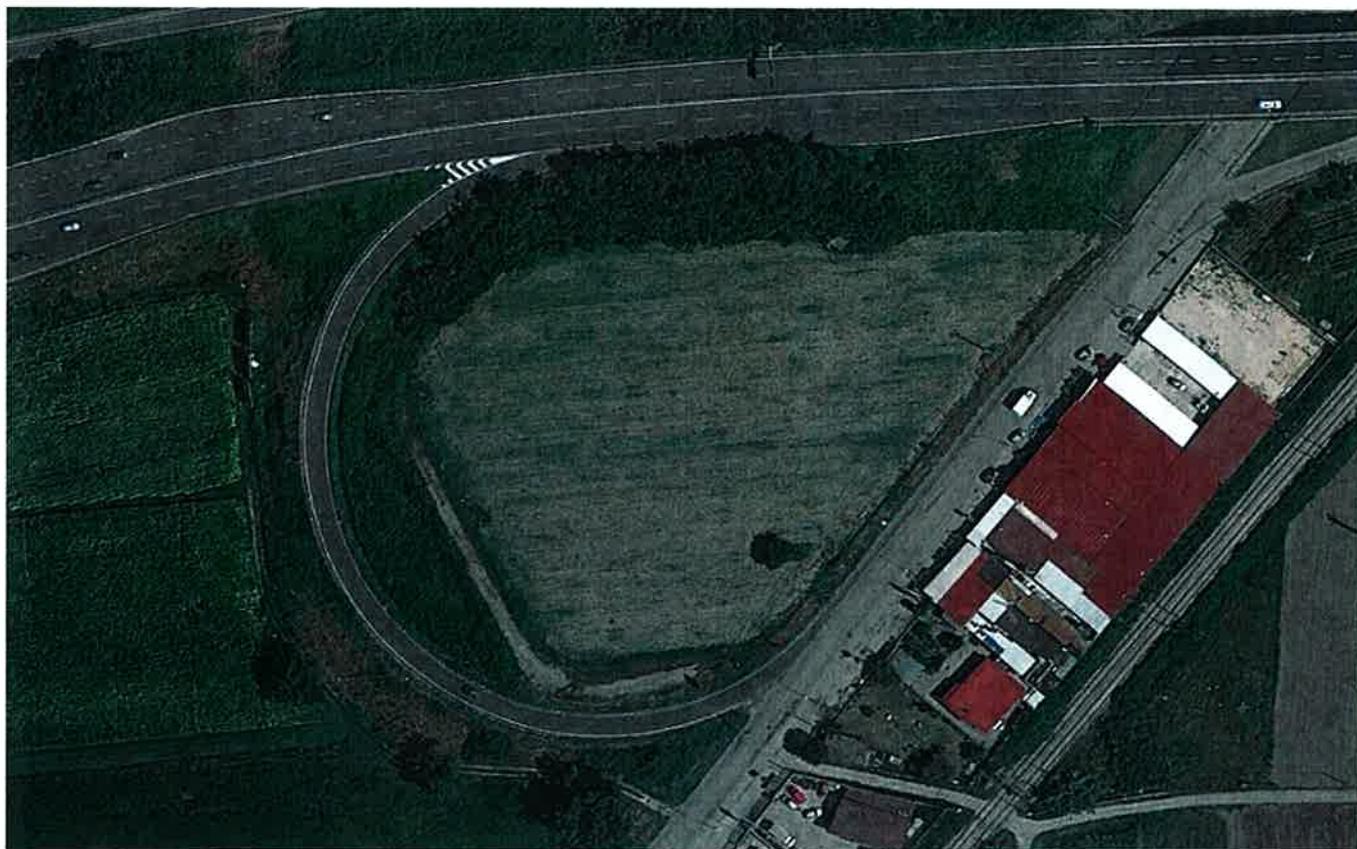
Superficie : 9.500 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area tecnica funge da supporto per le attività di realizzazione del viadotto di attraversamento dello svincolo sull'Asse Mediano.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

Il cantiere è posto nell'area interclusa tra l'Asse Mediano, la rampa di accesso allo stesso da via Benevento e la medesima via Benevento. Attualmente l'area è ad uso agricolo.



Vista aerea dell'area dello svincolo in cui si inserisce il cantiere, tra l'Asse Mediano, in alto, e via Benevento, a destra (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).



Vista dell'area destinata al cantiere.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area tecnica avverrà direttamente da via Benevento, che consente un rapido accesso anche all'Asse Mediano.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

- taglio della vegetazione;
- scotico e realizzazione di un sottofondo in misto stabilizzato;
- installazione di una recinzione.

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno dell'area tecnica si prevede l'installazione delle seguenti strutture:

- Area stoccaggio materiali da costruzione;
- Area stoccaggio travi prefabbricate;
- Area stoccaggio terre da scavo;
- Parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro;
- Servizi igienici di tipo chimico.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato attuale, salvo per eventuali porzioni oggetto di specifici interventi di riambientalizzazione previsti nell'ambito del progetto.

Denominazione :
AREA TECNICA AT07-N

Comune:
Acerra

Superficie : 2.900 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area tecnica funge da supporto per le attività di realizzazione della galleria artificiale di attraversamento della linea storica Napoli-Benevento.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

Il cantiere si sviluppa a fianco della sede ferroviaria, nell'area occupata da alcuni fabbricati che saranno oggetto di demolizione e dalle loro pertinenze.



Vista aerea dell'area con i fabbricati a ridosso della linea ferroviaria da demolire e le loro pertinenze impiegabili a scopo di cantiere (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).



Vista della porzione settentrionale dell'area tecnica. Sulla destra si trovano gli edifici da demolire.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area tecnica avverrà attraverso via Benevento.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

- demolizione dei fabbricati e rimozione delle macerie;
- installazione di una recinzione.

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno dell'area tecnica si prevede l'installazione delle seguenti strutture:

- Area stoccaggio materiali da costruzione;
- Parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro;
- Servizi igienici di tipo chimico.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori le aree verranno ripristinate allo stato attuale, salvo per quelle loro porzioni oggetto di specifici interventi di riambientalizzazione previsti nell'ambito del progetto.

Denominazione :
AREA TECNICA AT08-N

Comune:
Acerra

Superficie : 3.000 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area tecnica funge da supporto per le attività di realizzazione del manufatto di attraversamento della linea storica Napoli-Benevento.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

Il cantiere si colloca in un'area occupata da coltivazioni, a ridosso dell'esistente linea ferroviaria e delimitata a sud da una strada vicinale.



Vista aerea dell'area in cui si inserisce il cantiere, con in basso a sinistra il passaggio a livello sulla linea storica (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).



Vista dell'area tecnica; sullo sfondo si intravede l'Asse Mediano.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area tecnica avverrà attraverso una viabilità vicinale che si collega a via Benevento ed attraversa con passaggio a livello la linea storica.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

- taglio della vegetazione;
- scotico e realizzazione di un sottofondo in misto stabilizzato;
- installazione di una recinzione.

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno dell'area tecnica si prevede l'installazione delle seguenti strutture:

- Area stoccaggio materiali da costruzione;
- Area stoccaggio terre da scavo;
- Parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro;
- Servizi igienici di tipo chimico.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori le aree verranno ripristinate allo stato attuale, salvo per quelle loro porzioni oggetto di specifici interventi di riambientalizzazione previsti nell'ambito del progetto.

Denominazione :
AREA TECNICA AT09-N

Comune:
Acerra

Superficie : 10.300 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area tecnica funge da supporto per le attività di realizzazione del viadotto zona industriale e del raccordo industriale ferroviario.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

Il cantiere è posto all'interno dell'area industriale di Pomigliano d'Arco, in un'area dismessa in parte occupata da binari ferroviari.



Vista aerea dell'area industriale dismessa in cui si inserisce il cantiere (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014). Nella parte alta dell'immagine si notano i Regi Lagni.



Vista del perimetro dell'area tecnica in ambito industriale in prossimità del ponte sui Regi Lagni.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area tecnica avverrà attraverso il cancello esistente sulla strada provinciale Pomigliano-Acerra.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

- taglio della vegetazione spontanea;
- demolizione delle strutture e rimozione dei materiali presenti;
- realizzazione di un sottofondo in misto stabilizzato.

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno dell'area tecnica si prevede l'installazione delle seguenti strutture:

- Area stoccaggio materiali da costruzione;
- Area stoccaggio travi prefabbricate;
- Area stoccaggio terre da scavo;
- Parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro;
- Servizi igienici di tipo chimico.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata secondo specifico progetto di riambientalizzazione.

Denominazione :
AREA TECNICA AT10-N

Comune:
Acerra

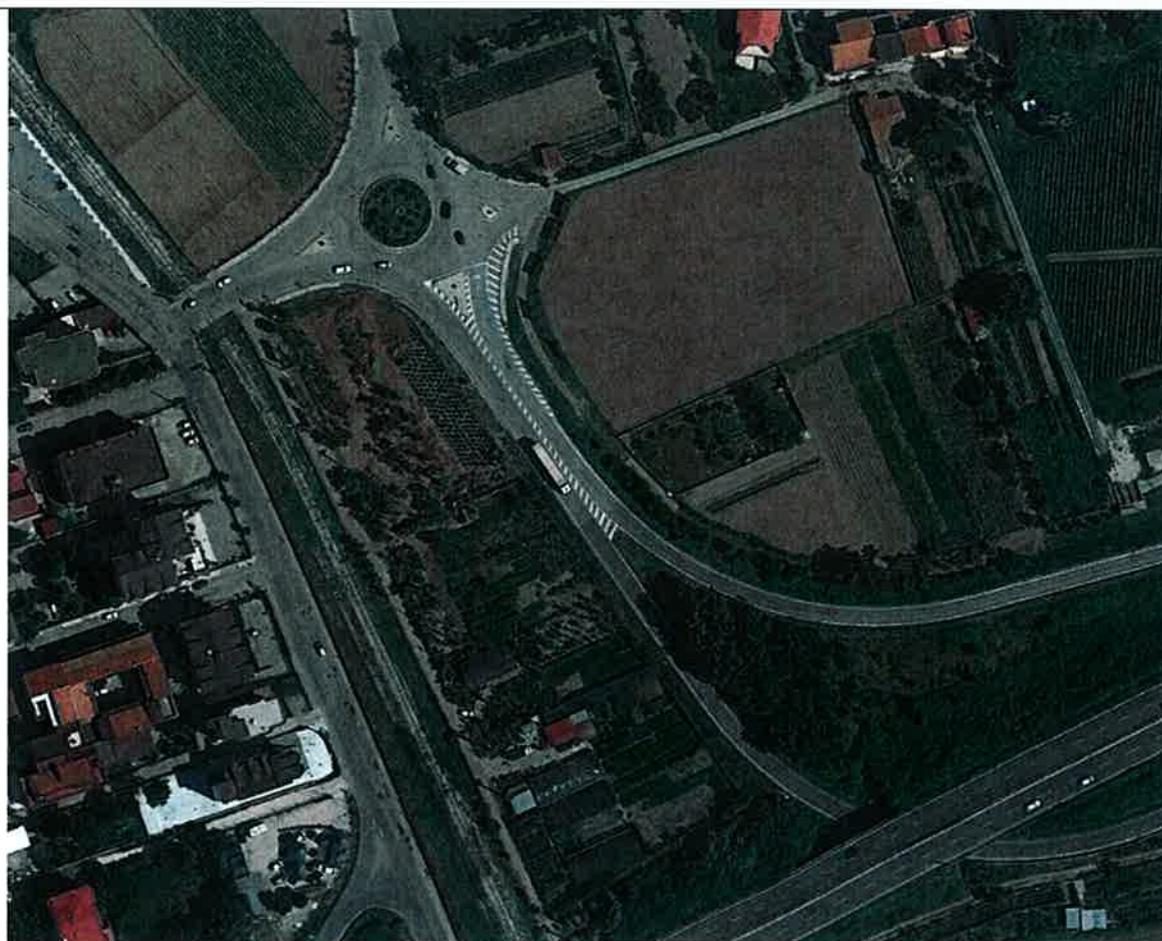
Superficie : 4.300 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area tecnica funge da supporto per le attività di realizzazione della nuova viabilità di collegamento con la stazione di Acerra e del raccordo industriale.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

Il cantiere occupa due aree poste in adiacenza alle opere da realizzare; l'area ad ovest è occupata da un vivaio, l'area ad est è ad uso agricolo.



Vista aerea dell'area in cui si inserisce il cantiere (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014). A sud della rotonda si osserva l'area occupata dal vivaio.



Vista della porzione più occidentale dell'area tecnica, a fianco della rotonda esistente, in uso ad un vicino vivaio.



Vista della porzione più orientale dell'area tecnica.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area tecnica avverrà direttamente dalla rotonda esistente e dal ramo viario di accesso alle rampe della S.S. 162.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

- taglio della vegetazione;
- scotico e realizzazione di un sottofondo in misto stabilizzato;
- installazione di una recinzione.

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno dell'area tecnica si prevede l'installazione delle seguenti strutture:

- Area stoccaggio materiali da costruzione;
- Area stoccaggio terre da scavo;
- Parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro;
- Servizi igienici di tipo chimico.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori le aree verranno ripristinate allo stato attuale, salvo per quelle loro porzioni oggetto di specifici interventi di riambientalizzazione previsti nell'ambito del progetto.

Denominazione :
AREA TECNICA AT11-N

Comune:
Acerra

Superficie : 7.000 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area tecnica verrà impiegata come supporto per la realizzazione del viadotto di attraversamento dei Regi Lagni.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

L'area destinata a cantiere è posta in una fascia di terreno interclusa tra l'Asse Mediano ed i Regi Lagni, in vicinanza dell'area industriale di Pomigliano D'Arco. Attualmente l'area è impiegata ad uso agricolo.



Vista aerea dell'area in cui si inserisce il cantiere, tra l'Asse Mediano ed i Regi Lagni (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).



Vista dell'area, delimitata sulla destra dall'argine dei Regi Lagni e sulla sinistra dal rilevato dell'Asse Mediano.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area avverrà attraverso una viabilità esistente, di pertinenza ABC Napoli, impiegata per le attività di manutenzione ai Regi Lagni; da questa viabilità, sottopassato l'Asse Mediano, si procederà lungo una pista di cantiere.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

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

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno dell'area tecnica si prevede l'installazione delle seguenti strutture:

- Area stoccaggio materiali da costruzione;
- Area stoccaggio terre da scavo;
- Parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro;
- Servizi igienici di tipo chimico.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato attuale.

Denominazione :
AREA TECNICA AT12-N

Comune:
Acerra

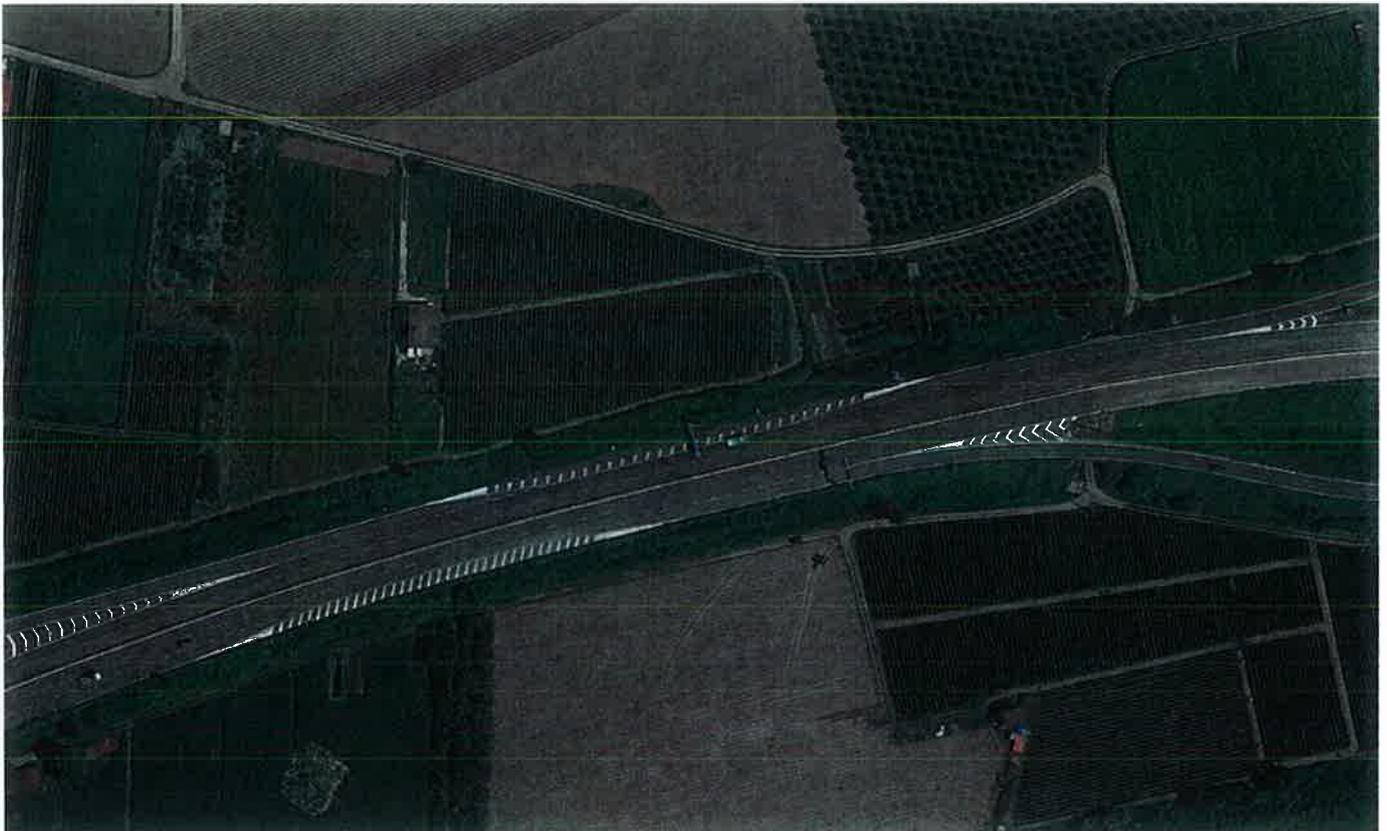
Superficie : 2.300 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area tecnica funge da supporto per le attività di realizzazione dell'opera di scavalco del raccordo industriale e del viadotto zona industriale.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

Il cantiere è ubicato in una particella interclusa tra una strada vicinale che si origina da via Fondola, il tracciato del raccordo industriale ed il tracciato della nuova viabilità di accesso alla stazione di Acerra, ed è intersecato dal tracciato di progetto della linea ferroviaria.



Vista aerea dell'area in cui si inserisce il cantiere (ortofoto da Google Earth, aggiornamento 2014). In basso alla foto l'Asse Mediano.



Vista dell'area destinata al cantiere; sullo sfondo si intravede il tracciato dell'Asse Mediano.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area tecnica avverrà attraverso una pista che si sviluppa lungo il tracciato della futura viabilità di accesso alla stazione di Acerra.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

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

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno dell'area tecnica si prevede l'installazione delle seguenti strutture:

- Area stoccaggio materiali da costruzione;
- Parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro;
- Servizi igienici di tipo chimico.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori le aree verranno ripristinate allo stato attuale, salvo per quelle loro porzioni oggetto di specifici interventi di riambientalizzazione previsti nell'ambito del progetto.

Denominazione :
AREA TECNICA AT13-N

Comune:
Acerra

Superficie : 1.800 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area tecnica funge da supporto per le attività di realizzazione dell'attraversamento della S.S. 162dir.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

Il cantiere è posto in adiacenza al tracciato della S.S. 162dir, in corrispondenza dell'opera di attraversamento, in un'area ad uso agricolo.



Vista aerea dell'area in cui si inserisce il cantiere (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014). Al centro la S.S. 162dir con le rampe di collegamento con la S.S. 162.



Vista dell'area tecnica (sullo sfondo, ai piedi del rilevato stradale della S.S. 162dir).

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area tecnica avverrà tramite una pista collegata tramite viabilità vicinale a via Spiniello.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

- scotico e realizzazione di un sottofondo in misto stabilizzato;
- installazione di una recinzione.

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno dell'area tecnica si prevede l'installazione delle seguenti strutture:

- Area stoccaggio materiali da costruzione;
- Area stoccaggio terre da scavo;
- Parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro;
- Servizi igienici di tipo chimico.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori le aree verranno ripristinate allo stato attuale, salvo per quelle loro porzioni oggetto di specifici interventi di riambientalizzazione previsti nell'ambito del progetto.

Denominazione :
AREA TECNICA AT14-N

Comune:
Acerra

Superficie : 5.500 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area tecnica funge da supporto per le attività di realizzazione dell'attraversamento della S.S. 162dir.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

Il cantiere è posto in adiacenza al tracciato della S.S. 162dir, in corrispondenza dell'opera di attraversamento, in un'area ad uso agricolo.



Vista aerea dell'area in cui si inserisce il cantiere (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014). A sinistra si nota la S.S. 162dir.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area tecnica avverrà tramite una pista collegata, tramite viabilità vicinale che sottopassa gli svincoli e la SS162dir, a via Spiniello.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

- scotico e realizzazione di un sottofondo in misto stabilizzato;
- installazione di una recinzione.

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno dell'area tecnica si prevede l'installazione delle seguenti strutture:

- Area stoccaggio materiali da costruzione;
- Area assemblaggio campate;
- Parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro;
- Servizi igienici di tipo chimico.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori le aree verranno ripristinate allo stato attuale, salvo per quelle loro porzioni oggetto di specifici interventi di riambientalizzazione previsti nell'ambito del progetto.

Denominazione :
AREA TECNICA AT15-N

Comune:
Acerra

Superficie : 8.400 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area tecnica verrà impiegata per le attività di realizzazione del viadotto sull'Asse di Supporto (S.S. 7bis).

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

Il cantiere è posto in corrispondenza dell'attraversamento dell'Asse di Supporto, in prossimità del cavalcavia di una strada vicinale.
L'area si inserisce in un contesto ad uso agricolo.



Vista aerea dell'area in cui si inserisce il cantiere (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014): sono ben visibili l'Asse di Supporto ed il cavalcavia della strada vicinale.



Vista dell'area tecnica dalla rampa del cavalcavia sulla SS 7bis.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area tecnica avverrà attraverso una pista di cantiere, collegata attraverso viabilità vicinale a via Spiniello.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

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

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno dell'area tecnica si prevede l'installazione delle seguenti strutture:

- Area stoccaggio materiali da costruzione;
- Area stoccaggio travi prefabbricate e assemblaggio campata metallica;
- Area stoccaggio terre da scavo;
- Parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro;
- Servizi igienici di tipo chimico.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori le aree verranno ripristinate allo stato attuale, salvo per quelle loro porzioni oggetto di specifici interventi di riambientalizzazione previsti nell'ambito del progetto.

Denominazione :
AREA DI STOCCAGGIO AS01-N

Comune:
Afragola

Superficie : 7.000 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area verrà impiegata per lo stoccaggio del terreno vegetale proveniente dalle attività di scotico e delle terre da scavo risultanti dai lavori di costruzione della linea ferroviaria.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

L'area è interclusa tra l'edificio del Centro Commerciale "Le Porte di Napoli" e la viabilità di ricucitura via Sepe, in prossimità dell'intersezione con la S.S. 162-Asse Mediano. Attualmente l'area, posta a margine degli spazi di vendita del centro commerciale risulta già pavimentata ed inutilizzata.



Vista aerea dell'area in cui si inserisce il cantiere (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).



Viste della porzione di piazzale già pavimentato, nell'area destinata al cantiere di stoccaggio.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area di stoccaggio avviene attraverso la strada vicinale e la viabilità del Centro Commerciale esistenti che si collegano alla strada comunale Guerra-via Sepe e, di qui, all'Asse Mediano (S.S. 162).

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

L'area è già adatta per l'installazione del cantiere; risulta necessaria solo l'installazione di una recinzione di separazione.

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno dell'area non si prevede l'installazione di strutture od impianti, ma unicamente la realizzazione di aree per lo stoccaggio delle terre.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato attuale.

Denominazione :

AREA DI STOCCAGGIO AS02-N

Comune:

Acerra

Superficie : 3.900 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area verrà impiegata per lo stoccaggio del terreno vegetale proveniente dalle attività di scotico e delle terre da scavo risultanti dai lavori di costruzione della linea ferroviaria.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

L'area è interclusa tra i Regi Lagni ed il tracciato in progetto, in prossimità dell'intersezione con la S.P. 21. Attualmente l'area, inserita in un contesto agricolo, risulta incolta.



Vista aerea dell'area in cui si inserisce il cantiere (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).



Vista dell'area di stoccaggio dalla strada vicinale.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area di stoccaggio avviene attraverso la strada vicinale esistente che si collega direttamente alla SP21 Pomigliano-Acerra.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

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

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno dell'area non si prevede l'installazione di strutture od impianti, ma unicamente la realizzazione di aree per lo stoccaggio delle terre.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato attuale.

Denominazione :

AREA DI STOCCAGGIO AS03-N

Comune:

Acerra

Superficie : 11.900 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area verrà impiegata per lo stoccaggio del terreno vegetale proveniente dalle attività di scotico e delle terre da scavo risultanti dai lavori di costruzione della linea ferroviaria.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

L'area è interclusa nello svincolo tra la S.S. 162dir e la rampa per l'Asse Mediano (S.S. 162). Attualmente l'area è impiegata ad uso agricolo.



Vista aerea dell'area di svincolo in cui si inserisce il cantiere (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).



Vista dell'area di stoccaggio dalla strada vicinale.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area di stoccaggio può avvenire o attraverso via Spiniello, collegata direttamente con la S.S. 162dir, o con una strada vicinale che si stacca dalla stessa via Spiniello e che sottopassa la S.S. 162dir.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

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

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno dell'area non si prevede l'installazione di strutture od impianti, ma unicamente la realizzazione di aree per lo stoccaggio delle terre.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato attuale.

Denominazione :
AREA DI STOCCAGGIO AS04-N

Comune:
Acerra

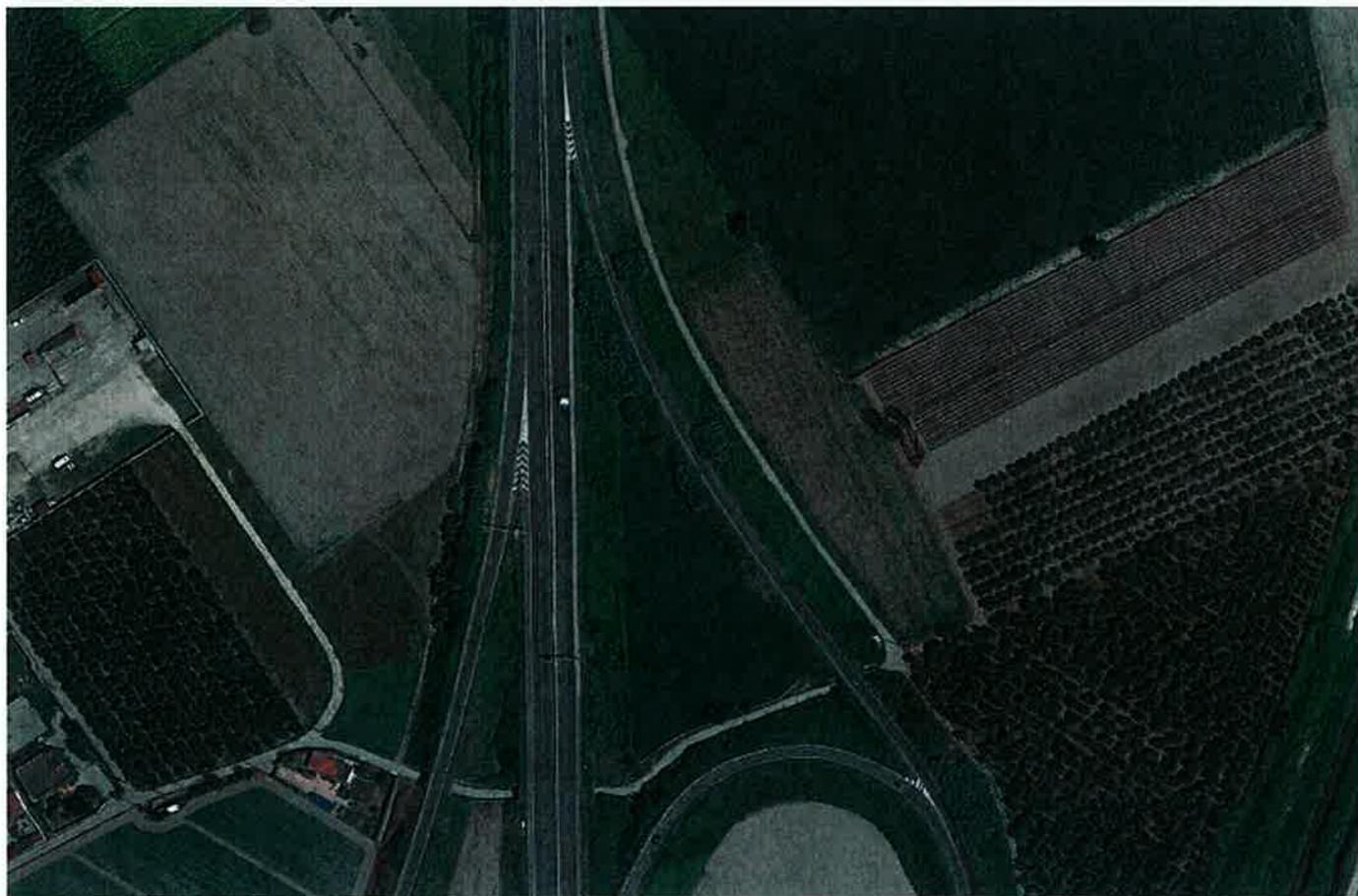
Superficie : 5.400 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area verrà impiegata per lo stoccaggio del terreno vegetale proveniente dalle attività di scotico e delle terre da scavo risultanti dai lavori di costruzione della linea ferroviaria.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

L'area è interclusa nello svincolo tra la S.S. 162dir e la rampa per l'Asse Mediano (S.S. 162). Attualmente l'area è impiegata ad uso agricolo.



Vista aerea dell'area di svincolo in cui si inserisce il cantiere (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).



Vista dell'area di stoccaggio dalla strada vicinale che sottopassa la SS162dir.



Sottopasso sulla strada vicinale di accesso all'area di stoccaggio.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area di stoccaggio avviene attraverso una strada vicinale che si stacca da via Spiniello; quest'ultima consente un collegamento diretto con la S.S. 162dir. L'accesso richiede il sottoattraversamento della stessa strada mediante un sottopasso esistente.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

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

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno dell'area non si prevede l'installazione di strutture od impianti, ma unicamente la realizzazione di aree per lo stoccaggio delle terre.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato attuale.

Denominazione :
AREA DI STOCCAGGIO AS05-N

Comune:
Acerra

Superficie : 7.000 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area verrà impiegata per lo stoccaggio del terreno vegetale proveniente dalle attività di scotico e delle terre da scavo.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

L'area destinata a cantiere è costituita dall'area destinata ad ospitare il parcheggio ed il piazzale antistante la nuova fermata Polo Pediatrico di Acerra, oltre che da una porzione di terreno adiacente interclusa tra la linea ferroviaria ed il tracciato di una nuova viabilità. Attualmente l'area è impiegata ad uso agricolo.



Vista aerea dell'area destinata al cantiere (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).



Vista dell'area destinata al cantiere, attualmente ad uso agricolo.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area tecnica avverrà attraverso una pista di cantiere.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

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

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno dell'area non si prevede l'installazione di strutture od impianti, ma unicamente la realizzazione di aree per lo stoccaggio delle terre.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato attuale, salvo per quelle parti ricadenti entro il perimetro della nuova fermata Polo Pediatrico, che saranno quindi interessate dagli interventi previsti dal progetto.

Denominazione :
AREA DI STOCCAGGIO AS06-N

Comune:
Acerra

Superficie : 4.000 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area verrà impiegata per lo stoccaggio del terreno vegetale proveniente dalle attività di scotico e delle terre da scavo.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

L'area destinata a cantiere è costituita da un'area interclusa tra la sede ferroviaria esistente della linea Napoli-Benevento ed il tracciato ferroviario di progetto. Attualmente l'area è impiegata ad uso agricolo.



Vista aerea dell'area in cui si inserisce il cantiere (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).



Vista dell'area destinata al cantiere di stoccaggio.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area tecnica avverrà attraverso la pista di cantiere adiacente al tracciato di progetto, collegata alla strada "Contrada Sperduto", che consente l'accesso alla SS 162dir.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

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

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno dell'area non si prevede l'installazione di strutture od impianti, ma unicamente la realizzazione di aree per lo stoccaggio delle terre.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato attuale.

Denominazione :
CANTIERE DI ARMAMENTO AR01

Comune:
San Felice a Canello

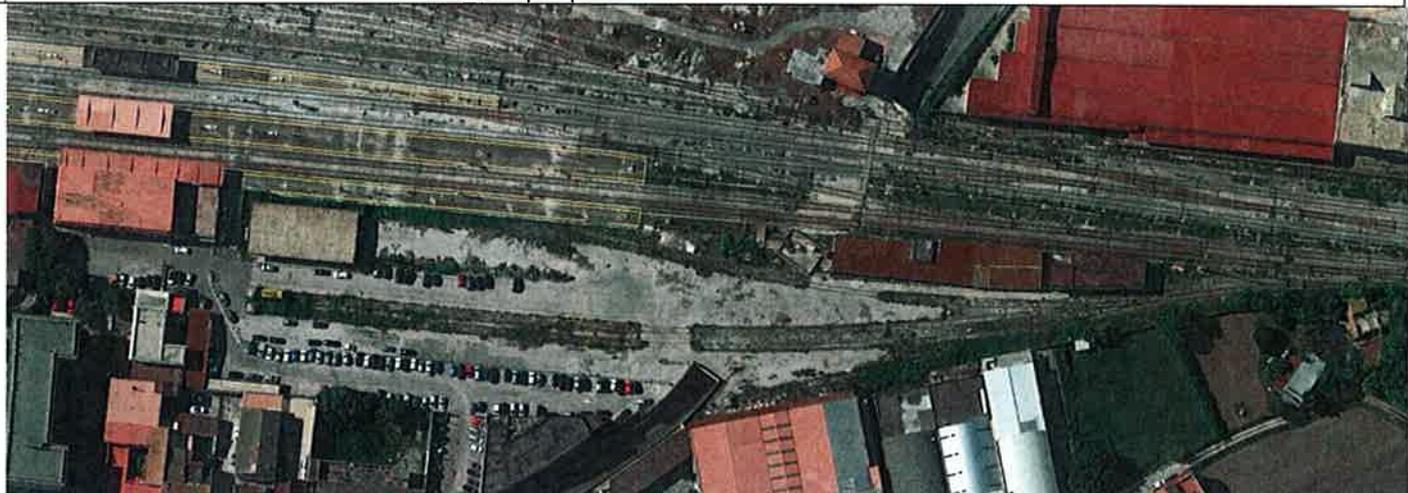
Superficie : 16.200 + 7.800 + 7.300 mq

UTILIZZO DELL'AREA

Il cantiere di armamento fungerà da supporto per l'armamento e l'attrezzaggio tecnologico della linea ferroviaria lato Nord.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

Il cantiere è localizzato all'interno dello scalo ferroviario di Canello.
Il cantiere è distinto in tre sottoaree, costituite da piazzali attrezzati con tronchini facenti parte degli impianti di scalo ferroviario di San Felice a Canello; a queste si aggiunge inoltre un'area in abbandono, posta a fianco dello scalo ferroviario, di proprietà di terzi.



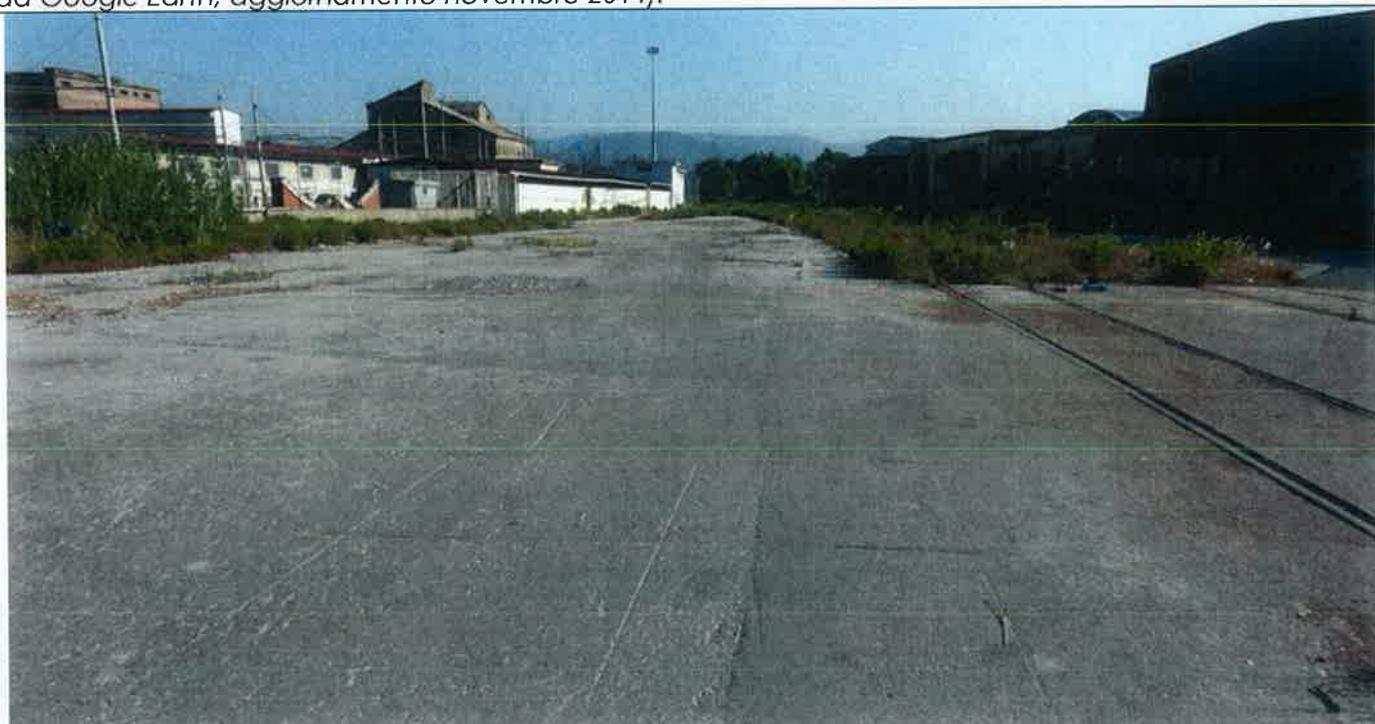
Vista aerea del piazzale lato nord-est, in parte attualmente impiegato come parcheggio; al centro dell'immagine si osservano il piano caricatore ed i fabbricati dello scalo ferroviario (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).



Vista aerea del piazzale con tronchini lato nord-ovest (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).



Vista aerea del piazzale lato sud, con l'area incolta ad esso contigua a lato dell'area ferroviaria (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).



Piazzale lato nord-est: vista verso nord.



Piazzale lato nord-est con piano caricatore: vista verso sud.



Area con tronchini lato nord-ovest



Piazzale lato sud: vista dall'ingresso sulla via Napoli.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

L'area risulta già idonea all'installazione di un cantiere di armamento senza necessità di lavorazioni preventive, salvo la posa di una recinzione sul primo binario di stazione e la rimozione dei materiali di risulta presenti.

Solo per l'impiego dell'area incolta a lato del piazzale lato sud occorrerà prevedere operazioni di rimozione della vegetazione, scotico, posa di un sottofondo in misto stabilizzato.

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno del cantiere di armamento si prevede l'installazione delle seguenti strutture:

- Magazzino;
- Area stoccaggio traverse;
- Area stoccaggio pietrisco;
- Area stoccaggio materiali per impianti tecnologici ferroviari;
- Parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro;
- Tronchini ricovero carrelli
- Spogliatoio e servizi igienici;
- Ufficio e locale di ricovero;
- Infermeria.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato attuale.

Denominazione :
CANTIERE DI ARMAMENTO AR02

Comune:
Napoli

Superficie : 10.000 + 15.900 mq

UTILIZZO DELL'AREA

Il cantiere di armamento fungerà da supporto per l'armamento e l'attrezzaggio tecnologico della linea ferroviaria lato sud. Di fatto esso potrà essere utilizzato per le opere relative alla deviated provvisoria ed al successivo ripristino del tracciato esistente della linea Napoli-Cancello.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

Il cantiere è localizzato all'interno dello scalo ferroviario di Napoli Traccia. L'area è costituita da un piazzale attrezzato con tronchini e binari di scalo.



Vista aerea della porzione sud dell'area di scalo in cui si inserisce il cantiere (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).



Vista aerea della porzione nord dell'area di scalo in cui si inserisce il cantiere; in basso a destra si nota la pensilina della fermata Traccia della linea metropolitana (ortofoto da Google Earth, aggiornamento novembre 2014).



Vista dell'area destinata al cantiere dagli impianti ferroviari soprastanti dell'IDP di Napoli.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area di cantiere avviene tramite uno dei cancelli di accesso allo scalo ferroviario che si affacciano sulla via Traccia a Poggioreale.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

L'area risulta già idonea all'installazione di un cantiere di armamento senza necessità di lavorazioni preventive, salvo la posa di una recinzione di separazione.

IMPIANTI ED INSTALLAZIONI DI CANTIERE

All'interno del cantiere di armamento si prevede l'installazione delle seguenti strutture:

- Magazzino;
- Area stoccaggio traverse;
- Area stoccaggio pietrisco;
- Area stoccaggio materiali per impianti tecnologici ferroviari;
- Tronchini ricovero carrelli
- Parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro;
- Spogliatoio e servizi igienici;
- Ufficio e locale di ricovero.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato attuale.

