

Committente:



# AUTOCAMIONALE DELLA CISA S.P.A.

Via Camboara 26/A - Frazione Ponte Taro - 43015 NOCETO (PR)

Impresa Esecutrice:



**AUTOSTRADA DELLA CISA A15  
RACCORDO AUTOSTRADALE A15/A22  
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO  
RACCORDO AUTOSTRADALE FRA L' AUTOSTRADA DELLA CISA-FONTEVIVO (PR)  
E L' AUTOSTRADA DEL BRENNERO-NOGAROLE ROCCA (VR). I LOTTO.**

C.U.P. G61B04000060008

C.I.G. 307068161E

## PROGETTO ESECUTIVO

AUTOCAMIONALE DELLA CISA S.p.A.  
Il Direttore TIBRE:

Il Responsabile del Procedimento:

Il Presidente:

IMPRESA PIZZAROTTI  
Il Direttore Tecnico:

**IMPRESA PIZZAROTTI & C. s.p.a.**  
*Il Responsabile di Progetto*  
*Dott. Ing. Luca Bondanelli*

Il Geologo:

PROGETTAZIONE DI:



A.T.I.:



Il Progettista:

Ing. Fabio Nigrelli

Ordine degli Ingegneri della Provincia di Palermo n.3581

Coordinatore per la Sicurezza in fase di Progettazione:

Ing. Giovanni Maria Cepparotti

Ordine degli Ingegneri della Provincia di Viterbo n. 392

Consulenza specialistica a cura di:

Progettista Responsabile e Integratore Prestazioni Specialistiche:  
Impresa Pizzarotti & C. s.p.a.  
Ing. Pietro Mazzoli  
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Parma n. 821

Titolo Elaborato:

**GENERALE  
GENERALE**

**PROCEDURA DI STABILIZZAZIONE - MODALITA' OPERATIVE**

Data Emissione Progetto:

18/03/2014

Scala:

Identif. Elaborato:

| N.RO IDENTIFICATIVO | CODICE COMMESSA | LOTTO                 | FASE | ENTE | AMBITO | CAT OPERA | N OPERA     | PARTE OP  | TIPO DOC | N Progr. Doc. | REV. |
|---------------------|-----------------|-----------------------|------|------|--------|-----------|-------------|-----------|----------|---------------|------|
|                     | RAAA            | 1                     | E    | I    | GE     | XX        | 01          | G         | RE       | 026           | A    |
| A                   | 27/07/2015      | EMISSIONE             |      |      |        | G.D.L.    | BONDANELLI  | MAZZOLI   |          |               |      |
| Rev.                | Data            | DESCRIZIONE REVISIONE |      |      |        | Redatto   | Controllato | Approvato |          |               |      |

La presente specifica viene predisposta in base a quanto richiesto nella nota *MATTM CTVA-2015-0002690 del 04/08/2015 - Trasmissione PUT ai sensi del D.M. 161/2012 e relative specifiche* al fine di ottemperare a quanto indicato al punto 5 della nota stessa con particolare riferimento alle procedure da attuare nelle attività di stabilizzazione, ad integrazione di quanto già indicato nel PUT (pagine 51 – 54).

Si precisa innanzitutto che in base a quanto indicato nel PD approvato e nel PE in corso di approvazione, in corrispondenza delle aree di realizzazione dei rilevati è prevista la realizzazione di uno scotico di almeno 20 cm di spessore con stabilizzazione a calce del piano di posa al fine di ottenere i parametri di portanza necessari. Come indicato nelle tavole RAAA1EIGEXX01GPL069A, RAAA1EIGEXX01GPL070A, RAAA1EIGEXX01GPL071A e RAAA1EIGEXX01GPL072A, la stabilizzazione verrà eseguita in corrispondenza di tutte le aree del piano di imposta delle opere ad esclusione di

- Opere d'arte (Viadotti / Scatolari / Cavalcavia / Galleria di sotto passo dell'Autostrada);
- Aree di sovrapposizione con viabilità esistenti;
- Aree di Mitigazione Ambientale.

La medesima attività di stabilizzazione risulta essere prevista inoltre anche in corrispondenza dei rilevati per consentire il reimpiego dei materiali provenienti dagli scavi al fine di minimizzare l'utilizzo di materiale di cava.

#### Aree a Nord Viadotto Taro

Si prevede che la necessità di materiale da rilevato per tutte le opere a Nord del Viadotto Taro venga soddisfatta prevalentemente dal materiale proveniente dalla Cava di Torrile e direttamente dagli scavi delle opere d'arte. Per il materiale della cava di Torrile si prevede che questo venga stabilizzato direttamente in cava all'atto della coltivazione (con iter autorizzativo dedicato) e che quindi arrivi alle aree di posa in opera già "pronto all'uso". Sarà invece oggetto di stabilizzazione il materiale proveniente allo scavo delle opere d'arte che necessiti di tale trattamento, al fine di migliorarne le caratteristiche.

#### Aree a Sud Viadotto Taro

Si prevede che le necessità di materiale da rilevato in tali aree venga soddisfatta principalmente dal materiale proveniente dagli scavi in tale ambito e che quindi sarà oggetto di stabilizzazione solo il materiale proveniente dagli scavi che necessiti di tale trattamento, al fine di migliorarne le caratteristiche.

#### Interventi di mitigazione per l'attività di stabilizzazione

In tutti i casi sopra elencati saranno applicati i provvedimenti di seguito descritti volti a minimizzare gli impatti delle attività di stabilizzazione:

- 1) Interventi su Mezzi ed Attrezzature
  - a) Controllo periodico dei filtri e dello stato di manutenzione delle cisterne mobili adibite al trasporto della calce e fisse (silos in cantiere) e dei mezzi spandicalce;
  - b) Posizionamento dei silos di cantiere in modo che sia le attività di carico che di scarico avvengano ad adeguate distanze da recettori sensibili;
  - c) Verifica chiusura delle paratie laterali della fresa durante le attività di stabilizzazione;
  - d) Verifica mantenimento in efficienza di tutti gli elementi di protezione della spandicalce con particolare riferimento alle bandelle di gomma;

2) Interventi Generici:

- a) Sospensione attività in caso di presenza di vento oltre i 39 Km/h (vento teso scala Beaufort);
- b) Realizzazione interventi solo dopo verifica idoneo stato di umidità del terreno al fine da garantire la reazione di tutta la calce impiegata ed evitare l'accumulo di materiale non reagente;
- c) Limitare l'area di intervento in modo da garantire entro la giornata lavorativa la fresatura di tutta la calce stesa.