

Strada Statale 7 Ter "Salentina"
ITINERARIO BRADANICO - SALENTINO

LAVORI DI AMMODERNAMENTO DEL TRONCO MANDURIA - LECCE
1° LOTTO - 2° STRALCIO

COMPLETAMENTO FUNZIONALE DELLA VARIANTE ALL'ABITATO DI S. PANCRAZIO SALENTINO (BR)

PROGETTO DEFINITIVO

COD. BA 128

PROGETTAZIONE: ANAS - COORDINAMENTO TERRITORIALE ADRIATICA

IL PROGETTISTA Ing. Gianfranco PAGLIALUNGA	ATTIVITA' DI SUPPORTO
ESPROPRI Geom. Fiorentino AGRIMANO	
COLLABORATORI Avv. Claudia MASSARO Geom. Andrea DELL'ANNA Geom. Giuseppe CALO'	
IL GEOLOGO Dott. Pasquale SCORCIA	
IL COORDINATORE DELLA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE Geom. Dario LEONE	
IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO Ing. Vito RICCARDI	ALLEGATO
RESPONSABILE PROJECT MANAGEMENT PUGLIA Ing. Nicola MARZI	

FASE DI COSTRUZIONE

Relazione descrittiva della cantierizzazione

CODICE PROGETTO		NOME FILE	REVISIONE	SCALA:	FOGLIO:
PROGETTO	LIV. PROG. N. PROG.	T00_CA00_CAN_PE00_A.dwg			
CTBA02	D 1801	CODICE ELAB. T00CA00CANRE01	A	-	di
A	EMISSIONE	Luglio 2018			
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

Sommario

1	PREMESSA	2
2	CANTIERIZZAZIONE	3
2.1	CANTIERE BASE	4
2.2	VIABILITA' DI SERVIZIO AL CANTIERE	6
3	PROVVEDIMENTI PER LA MINIMIZZAZIONE DEGLI IMPATTI NEI CONFRONTI DELL'INQUANAMENTO DEL SUOLO E DELLE ACQUE	7
3.1	TRATTAMENTO DELLE ACQUE	7
3.2	MODALITA' DI STOCCAGGIO DEI RIFIUTI	8
3.3	MODALITA' DI STOCCAGGIO SOSTANZE PERICOLOSE	9
4	BILANCIO MATERIE – CAVE – DISCARICHE	10
4.1	BILANCIO DEI MATERIALI	10
4.2	INDIVIDUAZIONE DEI SITI DI APPROVIGIONAMENTO	11
4.3	INDIVIDUAZIONE DELLE DISCARICHE	12
5	STIMA DEI CARICHI INDOTTI SULLA RETE VIAIA DALLA MOVIMENTAZIONE DEI MEZZI PESANTI	13
6	CRONOPROGRAMMA	14

1 PREMESSA

L'ammmodernamento della S.S. 7 ter tra Taranto e Lecce, lungo l'itinerario Bradanico –Salentino, è suddiviso in tre lotti. Il primo di questi riguarda il tratto che va da Manduria a San Pancrazio Salentino, nel dettaglio dal km 28+000 al km 43+100. A sua volta il primo lotto è suddiviso in due stralci:

- 1° stralcio – dalla fine della variante di Manduria sino all'inizio della Variante di S. Pancrazio Salentino;
- 2° stralcio – completamento funzionale della variante all'abitato di San Pancrazio Salentino.

Il 1° stralcio è già realizzato con sezione corrente tipo III CNR 78/80, ed è in esercizio sino all'intersezione con la S.P. 109 – San Pancrazio – Porto Cesareo.

Il secondo stralcio funzionale, oggetto del presente lavoro, è stato riprogettato con sezione corrente tipo C1 Extraurbana secondaria secondo classificazione di cui al DM 2001 dallo svincolo esistente e fino all'innesto con la SS7 TER.

Nella rivisitazione e integrazione del progetto definitivo, si è passati da una soluzione a doppia carreggiata e due corsie per senso di marcia (tipo III CNR 78/80) ad una soluzione a singola carreggiata con sezione tipo C1 extraurbana secondaria con singola corsia per senso di marcia.

Il progetto rivisitato consente anche di migliorare molteplici aspetti quali:

- numero e tipologia delle opere d'arte: in particolare si è ridimensionato il primo viadotto sulla Strada Comunale ex S.P. 109 S. Pancrazio S. – Porto Cesareo portandolo da 10 luci da 32 m a 3 luci da 15 e 21 m, e sono stati eliminati gli ultimi 2 viadotti a 5 luci di cui il primo in corrispondenza della rotatoria di svicolo e il secondo di sovrappasso alla strada locale Cantatore-Fontana "Spartifeudo".

L'opera di scavalco alla S.P. 216 S. Pancrazio S. - Veglie è stata conservata e riadeguata solo nelle dimensioni passando dai 32 metri del progetto approvato ai 21 m del presente lavoro.

- graduale delle velocità di percorrenza dal tratto già ammodernato verso l'innesto sulla SS7 TER esistente;
- bilancio delle terre, con una forte riduzione del quantitativo da apportare da cave;

- impatto sul territorio in quanto le superfici interessate dall'opera risultano nettamente inferiori e l'altezza dei rilevati e delle rispettive opere nella seconda metà del tracciato sono estremamente contenuti.
- semplifica e migliora le connessioni con la viabilità locale grazie alla eliminazione dello svincolo in favore di una rotatoria per il collegamento alla SS7 TER esistente .

Vengono inoltre migliorate le fasi realizzative e la cantierizzazione dei lavori, considerando la sequenza delle lavorazioni che non interesseranno più la strada locale Cantatore-Fontana "Spartifeudo" e che per tanto potrà rimanere sempre in esercizio e l'ubicazione delle aree di cantiere che saranno ottimizzate rispetto a quanto previsto nel precedente progetto.

2 CANTIERIZZAZIONE

In relazione alla complessità dell'intervento da realizzare ed alla disponibilità di aree per la localizzazione, le attività di cantiere vengono distribuite in una o più sedi, generalmente distinte in:

- cantiere base;
- uno o più cantieri operativi

Per il lavoro in questione, considerata la lunghezza della strada da realizzare e l'esiguità di aree disponibili per la cantierizzazione, è prevista la realizzazione di del solo cantiere base.

La preparazione dell'area in corrispondenza del quale è prevista la realizzazione del sito di cantiere, nonché delle relative piste di accesso, sarà effettuata con le seguenti modalità:

- scotico del terreno vegetale, con relativa rimozione e accatastamento sui bordi dell'area per creare una barriera visiva e/o antirumore o stoccaggio in siti idonei a ciò destinati (il terreno scotico dovrà essere conservato secondo modalità agronomiche specifiche) ed espianto delle alberature esistenti;
- stesa di tessuto non tessuto (TNT);
- formazioni di piazzali con materiali inerti ed eventuale trattamento o pavimentazione delle zone maggiormente soggette a traffico;
- delimitazione dell'area con idonea recinzione e cancelli di ingresso;
- predisposizione degli allacciamenti alle reti dei pubblici servizi;
- realizzazione delle reti di distribuzione interna al campo (energia elettrica, rete di terra e di

difesa dalle scariche atmosferiche, impianto di illuminazione esterna, reti acqua potabile ed industriale, fognature, telefoni, gas, ecc.) e dei relativi impianti;

- costruzione dei basamenti per gli impianti ed i baraccamenti;
- montaggio di eventuali capannoni prefabbricati e degli impianti.

2.1 CANTIERE BASE

Il cantiere base è principalmente un'area logistica necessaria per la realizzazione di un'opera ed al supporto logistico-abitativo per le maestranze. Qualora necessario sarà allestita anche una struttura operativa leggera.

Nel caso in esame il cantiere base è stato ubicato in corrispondenza dello "Svincolo SS 7 ter – ex S.P.209 S.Pancrazio Salentino – Porto Cesareo, all'interno di un'area espropriata con superficie pari a circa 2800 mq.

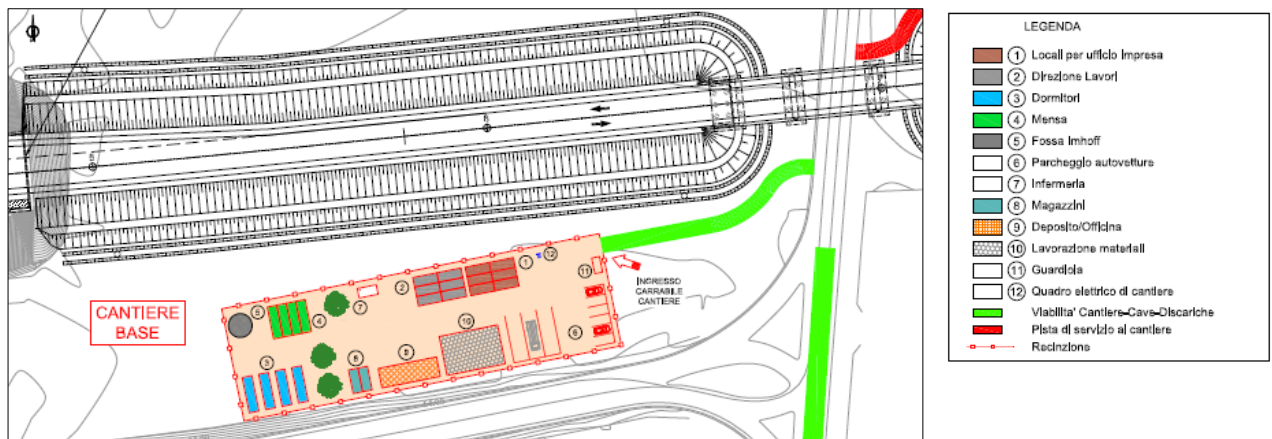


Figura.1: Sistemazione interna area del cantiere base

Dotazioni

Area Logistica

L'area logistica si costituisce in generale dei seguenti baraccamenti:

- locali uffici Impresa;
- locali uffici Direzione Lavori;
- locale infermeria;
- alloggi maestranze;
- locale adibito al consumo pasti (mensa);
- centrale termica;
- servizi igienici;
- impianto elettrico;
- impianto di illuminazione;
- impianto idrico;
- impianto telefonico;
- impianto di protezione da scariche atmosferiche;
- impianto idrico-fognario;
- impianto di depurazione acque di scarico (quando non sia possibile l'allaccio alla rete fognaria);
- rete di raccolta acque meteoriche e di scolo per i piazzali e la viabilità interna;
- torri faro;
- gruppo elettrogeno ausiliario;
- parcheggio auto maestranze e ospiti.

Area Operativa (potenziale)

In queste aree si possono installare in toto o in parte le seguenti dotazioni:

- laboratorio materiali;
- magazzino materiali;

- area stoccaggio materiali;
- impianto trattamento acque e reflui.

2.2 VIABILITA' DI SERVIZIO AL CANTIERE

Il sistema della viabilità di cantiere è stato organizzato tenendo presente i seguenti parametri:

- localizzazione delle aree di cantiere e dei siti di intervento;
- viabilità esistente, con riferimento sia alla Strada Statale esistente sia alla viabilità locale;
- tipologia degli interventi da realizzare;
- modalità operative previste per la realizzazione degli interventi di progetto;
- articolazione temporale delle attività;
- localizzazione dei siti di cava e deposito.

Pertanto le scelte progettuali per definire la viabilità di servizio al cantiere sono ricadute sulla realizzazione di una pista che corre nella gran parte lungo tutto il tracciato e sull'utilizzo della viabilità esistente "Strada locale Cantatore-Fontana "Spartifeudo", utilizzata solamente nella fase iniziale prima della realizzazione delle piste di cantiere.

La rappresentazione grafica del sistema della viabilità di cantiere sopra descritto è riportata nell'apposito elaborato.

Tutti i terreni interessati dalle aree di cantiere e dal passaggio di mezzi d'opera (nuove piste) dovranno essere preventivamente scoticati e trattati allo scopo di evitarne il degrado.

A cantiere ultimato si dovrà effettuare l'estirpazione delle piante infestanti e ruderali che si sono insediate durante il periodo delle lavorazioni.

3 PROVVEDIMENTI PER LA MINIMIZZAZIONE DEGLI IMPATTI NEI CONFRONTI DELL'INQUANAMENTO DEL SUOLO E DELLE ACQUE

3.1 TRATTAMENTO DELLE ACQUE

Poiché il cantiere è ubicato in aree agricole nelle quali, come recettori finali, spesso sono presenti pozzi e canali di raccolta delle acque di corrivazione, è necessario prevedere la realizzazione di un piccolo impianto depurativo.

Le acque depurate saranno incanalate nei canali di bonifica presenti in zona, oppure in pozzi disperdenti trivellati appositamente.

Di seguito vengono descritti i tipi di scarichi prodotti dalle attività di cantiere e i relativi trattamenti.

Acque provenienti dall'attività dell'uomo (liquami).

Queste sono prodotte giornalmente e sono proporzionali al numero di addetti. Hanno le medesime caratteristiche dei liquami domestici e sono biodegradabili. Il trattamento è di tipo biologico ad ossidazione aerobica.

Acque provenienti dal lavaggio di mezzi di trasporto e macchine operatrici.

In queste acque sono presenti, oltre alle particelle di terra, anche grassi ed oli minerali. Necessitano di un trattamento di sedimentazione in una vasca a calma idraulica per le particelle grossolane, e di uno scolmatore di superficie che convoglierà le particelle grasse e gli oli in un pozzetto di raccolta, per essere successivamente stoccati e portati ad apposite discariche controllate. Le acque sedimentate, previo processo di chiariflocculazione, saranno immesse nel ciclo depurativo dei liquami.

Acque e reflui provenienti dalla lavorazione di officina meccanica per la manutenzione dei mezzi.

Per l'alto contenuto di idrocarburi e grassi, queste acque sono fortemente inquinanti e difficilmente biodegradabili. Poiché la loro produzione è limitata, si prevede di stocarle e portarle in appositi impianti epurativi.

Acque provenienti dal lavaggio degli aggregati e dalla produzione dei conglomerati.

Le acque provenienti da queste lavorazioni hanno una forte presenza di sostanze minerali in sospensione il cui trattamento consisterà nella sedimentazione quasi totale, in vasche opportuna-

mente dimensionate e per tempi tali da ottenere la precipitazione delle sostanze sospese e successivamente il loro reimpiego o l'invio ad un recapito finale.

3.2 MODALITA' DI STOCCAGGIO DEI RIFIUTI

Lo stoccaggio temporaneo dei rifiuti è regolamentato dal D. Lgs. n.4 del 16 gennaio 2008, recante "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale".

In ottemperanza all'art.183 di tale decreto, che definisce le modalità di stoccaggio dei rifiuti, nelle aree di cantiere dovranno essere organizzati lo stoccaggio e l'allontanamento dei detriti, delle macerie e dei rifiuti prodotti, garantendo adeguate modalità di trattamento e smaltimento per:

- i rifiuti assimilabili agli urbani;
- gli imballaggi ed assimilabili in carta, cartone, plastica, legno, ecc.;
- i rifiuti speciali non pericolosi derivanti dall'uso di sostanze utilizzate come materie prime;
- i rifiuti speciali pericolosi originati dall'impiego, dai residui e dai contenitori di sostanze e prodotti chimici utilizzati in cantiere, il cui grado di pericolosità può essere esaminato utilizzando le schede di sicurezza e l'etichettatura;
- i rifiuti liquidi pericolosi, quali ad esempio gli olii esausti, i disarmanti utilizzati nei trattamenti delle casseforme (acidi grassi in olii minerali), i liquidi di lavaggio delle attrezzature, ecc.

Il raggruppamento dei rifiuti sarà effettuato, prima della raccolta, nel luogo in cui gli stessi sono stati prodotti, nel rispetto delle seguenti condizioni:

- i rifiuti depositati non devono contenere policlorodibenzodiossine, policlorodibenzofurani, policlorodibenzofenoli in quantità superiore a 2,5 parti per milione (ppm), nè policlorobifenile e policlorotrifenili in quantità superiore a 25 parti per milione (ppm);
- i rifiuti devono essere raccolti ed avviati alle operazioni di recupero o di smaltimento con cadenza almeno trimestrale, indipendentemente dalle quantità in deposito, quando il quantitativo di rifiuti in deposito raggiunge complessivamente i 10 metri cubi nel caso di rifiuti pericolosi, ovvero i 20 metri cubi nel caso di rifiuti non pericolosi; in ogni caso, allorché il quantitativo di rifiuti pericolosi non superi i 10 metri cubi l'anno ed il quantitativo

vo di rifiuti non pericolosi non superiori a 20 metri cubi l'anno, il deposito temporaneo non può avere durata superiore ad un anno;

- il deposito temporaneo deve essere effettuato per categorie omogenee di rifiuti e nel rispetto delle relative norme tecniche; nonché, per i rifiuti pericolosi, nel rispetto delle norme che disciplinano il deposito delle sostanze pericolose in essi contenute;
- devono essere rispettate le norme che disciplinano l'imballaggio e l'etichettatura delle sostanze pericolose
- le aree destinate a deposito di rifiuti non devono essere poste in vicinanza dei baraccamenti dicantieri e, inoltre, devono essere adeguatamente cintate e protette, in funzione della tipologia dei rifiuti, in modo da evitare l'emissione di odori o polveri.

3.3 MODALITA' DI STOCCAGGIO SOSTANZE PERICOLOSE

Qualora occorra provvedere allo stoccaggio di sostanze pericolose, il responsabile del cantiere, di concerto con il Direttore dei Lavori e con il Coordinatore per la Sicurezza in fase di esecuzione, provvederà ad individuare un'area adeguata, che dovrà essere recintata e posta lontano dai baraccamenti e dalla viabilità di transito dei mezzi di cantiere. Inoltre, essa dovrà essere segnalata con cartelli di pericolo indicanti il tipo di sostanze presenti.

Lo stoccaggio e la gestione di tali sostanze verranno effettuati con l'intento di proteggere il sito da potenziali agenti inquinanti. Le sostanze pericolose dovranno essere contenute in contenitori non danneggiati che dovranno essere collocati su un basamento in calcestruzzo o, comunque, su un'area pavimentata e protetti da una tettoia.

4 BILANCIO MATERIE – CAVE – DISCARICHE

4.1 BILANCIO DEI MATERIALI

Nella seguenti tabelle vengono riportate, rispettivamente, le quantità dei volumi da smaltire (provenienti dalle lavorazioni e dalle demolizioni) e le quantità di materiale da approvvigionare per la realizzazione delle opere di progetto.

VOLUMI DA CONFERIRE A DISCARICA				
TERRE				
ART.E.P.	DESCRIZIONI	U.M.	QUANTITA'	TOTALE
	Trasporti a discarica - 50 km			
A.01.001	scavo di sbancamento - A.01.001	mc	62427	62427
B.01.001.a	scavo a sezione obbligatoria - B.01.001.a	mc	17906	17906
B.02.001.f	scavo pali di fondazione Ø1000 - B.02.001.f	mc	3,14x0,50x0,50x2400	1884
B.02.046.b	scavo perforazione a vuoto Ø1500 - B.02.046.b	mc	3,14x0,75x0,75x750	1325
A.02.001.a	scavo di preparazione piani di posa - A.02.001.a	mc	53494x0,20	10699
			SOMMANO	94241
	a detrarre per recupero			
	scotico	mc	53494x0,20	10699
	rinterro tombini	mc	276	276
			SOMMANO	10975
DEMOLIZIONI				
A.03.004.a	sovrastuttura stradale	mc	3994	3994
D.01.052	fresatura neri	mc	2996	2996
A.03.007.a	demolizione cls	mc	6	6
			SOMMANO	6996
			TOTALE	90262
VOLUMI DA APPROVVIGIONARE				
TERRE				
ART.E.P.	DESCRIZIONI	U.M.	QUANTITA'	TOTALE
	Forniture da cava - 35 km			
A.02.007.a	rilevato, bonifica, scotico e rinaturalizzazione	mc	228056	228056
A.02.007.d	terreno vegetale	mc	13930	13930
CE.2.05.b	pietrisco e ghiaietto (trincea drenante)	mc	3763	3763
A.02.015.c	ghiaietto e pietrisco (pozzo)	mc	832	832
			SOMMANO	246581
	a detrarre			
	terreno vegetale proveniente da scotico	mc	10699	10699
			SOMMANO	10699
			TOTALE	235882
VOLUMI DA APPROVVIGIONARE				
TERRE				
ART.E.P.	DESCRIZIONI	U.M.	QUANTITA'	TOTALE
D.01.001.c	fondazione stradale in misto granulare stabilizzato	mc	9648	9648
A.02.003.c	rilevato, nobifica, scotico e rinaturalizzazione	mc	225216	225216
A.02.004.a	terreno vegetale	mc	14781	14781
	recupero da scotico	mc	10699	10699
			TOTALE	238946

4.2 INDIVIDUAZIONE DEI SITI DI APPROVIGIONAMENTO

Nella seguente tabella vengono riportate le cave, autorizzate ed attive alla data di redazione del presente progetto, più vicine ai siti di intervento:

CAVE								
N	Cod	Comune	Località	Pr	Ditta	Materiale	Sup. Aut. (mq)	Stato
C1	C_BR_049	Torre Santa Susanna	Monticelli	BR	GIORDANO ANGELO	Calcere per inerti Calcarenite per inerti	14.662	Attiva
C2	C_BR_036	San Pancrazio Salentino	Cortefinocchio	BR	VERGARI CARMINE	Calcere per inerti	17.745	Attiva
C3	C_BR_027	Brindisi	Albanesi	BR	INDUSTRIAL GLOBAL SERVICE S.R.L.	Calcere da taglio Calcarenite da taglio Argille	60.456	Attiva
C4	C_BR_039	Brindisi	Mascava	BR	CAVED S.R.L.	Calcere per inerti	58.365	Attiva
C5	C_BR_073	Brindisi	Mascava	BR	F.I.M.A.B. S.R.L.	Calcarenite per inerti	21.220	Attiva
C6	C_BR_020	Brindisi	Autigno	BR	SEMES S.R.L.	Calcere per inerti	218.904	Attiva
C7	C_BR_002	Brindisi	Autigno	BR	SOC. SVILUPPO EDILE IMMOBILIARE	Calcere per inerti	88.417	Attiva
C8	C_BR_062	Brindisi	Autigno	BR	SOC. SVILUPPO EDILE IMMOBILIARE	Calcere per inerti	43.060	Attiva
C9	C_BR_087	Brindisi	Autigno	BR	SACAN S.R.L.	Calcere per inerti	106.000	Attiva
C10	C_BR_003	Brindisi	Autigno	BR	CALCESTRUZZI S.P.A.	Calcere per inerti	302.000	Attiva

4.3 INDIVIDUAZIONE DELLE DISCARICHE

Nella seguente tabella vengono riportate le discariche, autorizzate ed in esercizio alla data di redazione del presente progetto, più vicine ai siti di intervento:

DISCARICHE						
N	Comune	Località	Pr	Ditta	Tipologia	Vol. Residuo (mc)
D1	San Giorgio Jonico	Palombara	TA	VERGINE S.R.L.	Discarica per rifiuti speciali non pericolosi	1.900.000
D2	Grottaglie	La Torre Caprarica	TA	ECOLEVANTE S.P.A.	Discarica per rifiuti speciali non pericolosi	2.000.000
D3	Statte	Via per Statte	TA	ITALCAVE S.P.A.	Discarica per rifiuti speciali non pericolosi	5.200.000
D4	Brindisi	Contrada Formica	BR	FORMICA AMBIENTE S.R.L.	Discarica per rifiuti speciali non pericolosi	450.000
D5	Carovigno	Via Sabina	BR	SEMES S.R.L.	Discarica per rifiuti inerti	1.000.000
D6	San Vito dei Normanni	Via Mesagne	BR	CELLINO ANTONIO	Discarica per rifiuti inerti	85.000
D7	Brindisi	Pandi	BR	TMT-TECNITALIA S.P.A. (Cons. S.I.R.I.)	Discarica per rifiuti speciali pericolosi	-----
D8	Campi Salentina	Via per Squinzano	LE	MONTICAVA S.R.L.	Discarica per rifiuti inerti	-----

5 STIMA DEI CARICHI INDOTTI SULLA RETE VIAIA DALLA MOVIMENTAZIONE DEI MEZZI PESANTI

Nella tabella seguente viene stimato l'incremento di traffico, sulla rete viaria esistente, dovuto alla movimentazione dei mezzi pesanti indotta dal trasporto terre.

Nella prima riga sono riportate le fasi di lavoro individuate nel programma lavori.

Nella seconda riga è riportato il tempo di esecuzione previsto, in giorni, relativo alle fasi di lavoro.

Nella terza riga è riportato il volume medio giornaliero delle terre da movimentare, dedotto dal computo metrico.

Nella quarta riga è riportato il volume da trasportare, ottenuto moltiplicando per un coefficiente 1,3 il volume da movimentare.

Nella quinta riga è riportata la capacità del mezzo di trasporto tipo utilizzato per lo studio.

Nella sesta riga è riportato il conseguente numero di viaggi giornaliero (andata+ritorno) del mezzo pesante tipo.

Nella settima riga è riportato il traffico orario indotto dai mezzi pesanti (rapportato ad un arco lavorativo giornaliero di otto ore).

Nell'ottava riga è riportato il traffico orario omogeneizzato alla vettura.

Nella nona riga è riportato il TGM nell'anno 2007.

Nella decima riga è riportato il traffico orario.

Nell'undicesima riga, infine, è riportato l'incremento percentuale di traffico omogeneizzato, dovuto al trasporto delle terre.

Fasi di lavorazione	FASE UNICA
Tempo di esecuzione (gg)	700
Produzione giornaliera (mc/g)	$799.571,34/700=1.142,25$
Volume da trasportare (mc)	$1.142,25 \times 1,3=1.484,92$

Capacità autocarro tipo (mc)	16
N.° viaggi/gg dell'autocarro tipo (con andata a pieno carico e ritorno a vuoto)	$(1.484,92 / 16) \times 2 = 185,62$
Incremento del traffico orario nelle ore lavorative dovuto ai mezzi pesanti	$185,62 / 8 = 23,20$
Incremento traffico orario dovuto ai mezzi pesanti (omogeneizzato x 2,0)	46,40
TGM AL 2007	4.097
Traffico orario 2007	$TGM / 24 = 170,71$
Percentuale di incremento	27,20 %

Dai dati in tabella, pertanto, si evince che l'incremento di traffico medio è del 27,20 %.

In tali condizioni si ritiene di non dover prevedere particolari misure di mitigazione in fase di cantiere per quanto concerne le componenti atmosfera e rumore, valutando come sufficienti le normali precauzioni da adottare per il trasporto terre (copertura dei mezzi con teli antipolvere, limitazione della velocità di percorrenza in prossimità dei centri abitati, verifica della perfetta efficienza dei mezzi in relazione all'emissione dei gas di scarico ed alla rumorosità dei motori).

6 CRONOPROGRAMMA

Il cronoprogramma descrive l'andamento delle lavorazioni previste nel lotto rappresentando la collocazione temporale delle fasi di realizzazione del progetto e distingue lungo il tracciato le opere principali ed i tratti di corpo stradale che si intervallano lungo il tracciato.

Il tempo complessivo dell'appalto è pari a 600 gg. compresi 90 gg. di meteo sfavorevole.

Il percorso critico è prevalentemente costituito dalle lavorazioni che riguardano la realizzazione del "Viadotto 1" e del "Ponte 1". In particolare sarà necessario realizzare delle viabilità provvisorie sulle quali deviare il traffico durante le fasi di varo degli impalcati, così da non interdire il traffico locale. Stesso discorso è valido per la realizzazione della "Rotatoria S.S.7 Ter", costruita per fasi successive garantendo anche durante le lavorazioni il regolare deflusso veicolare.

Per la rappresentazione grafica del Cronoprogramma si rimanda all'elaborato T00_CA00_CAN_CR01_A.