





ASSE VIARIO MARCHE – UMBRIA E QUADRILATERO DI PENETRAZIONE INTERNA MAXI LOTTO 2

LAVORI DI COMPLETAMENTO DELLA DIRETTRICE PERUGIA ANCONA:
SS. 318 DI “VALFABBRICA”. TRATTO PIANELLO – VALFABBRICA
SS. 76 “VAL D’ESINO”. TRATTI FOSSATO VICO – CANCELLI E ALBACINA – SERRA SAN QUIRICO
“PEDEMONTANA DELLE MARCHE”, TRATTO FABRIANO – MUCCIA – SFERCIA

PROGETTO DEFINITIVO

<p>CONTRAENTE GENERALE:</p> 	<p><i>Il responsabile del Contraente Generale:</i></p> <p style="text-align: center;">Ing. Federico Montanari</p>	<p><i>Il responsabile Integrazioni delle Prestazioni Specialistiche:</i></p> <p style="text-align: center;">Ing. Salvatore Lieto</p>
--	---	--

<p><i>PROGETTAZIONE: Associazione Temporanea di Imprese</i></p>	
<p><i>Mandataria:</i></p> 	<p><i>Mandanti:</i></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">    </div>

<p>RESPONSABILE DELLA PROGETTAZIONE PER I'ATI</p> <p>Ing. Antonio Grimaldi</p> <p>GEOLOGO</p> <p>Dott. Geol. Fabrizio Pontoni</p> <p>COORDINATORE DELLA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE</p> <p>Ing. Michele Curiale</p>			
--	---	--	---


<p>IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO</p> <p>Ing. Giulio Petrizzelli</p>		
--	--	--

<p>2.12 PEDEMONTANA DELLE MARCHE</p> <p>3° stralcio funzionale: Castelraimondo nord – Castelraimondo sud</p> <p>4° stralcio funzionale: Castelraimondo sud – innesto S.S. 77 a Muccia</p> <p>CANTIERI E PISTE DI ACCESSO, CAVE E DISCARICHE</p> <p>Relazione Descrittiva Canteiri</p>	<p>SCALA:</p> <hr/> <p>DATA:</p> <p style="text-align: center;">Maggio 2017</p>
---	---

Codice Unico di Progetto (CUP) F12C03000050021 (Assegnato CIPE 23-12-2015)

Codice Elaborato:	Opera	Tratto	Settore	CEE	WBS	Id. doc.	N. prog.	Rev.
	L 0 7 0 3	2 1 3	E	2 0	C A 0 0 0 0	R E L	0 1	A

REV.	DATA	DESCRIZIONE	Redatto	Controllato	Approvato
A	Maggio 2017	Emissione per consegna definitivo	PROGIN	Scoppetta	Piccirillo Grimaldi

 QUADRILATERO Marche Umbria S.p.A.	2.0.0 – PEDEMONTANA DELLE MARCHE RELAZIONE DESCRITTIVA DEI CANTIERI								
	Opera L0703	Tratto 2130	Settore E	CEE 20	WBS CA0000	Id. doc. REL	N. progr. 01	REV. A	Pag. di Pag. 2 di 8

I N D I C E

1.	CANTIERIZZAZIONE	3
1.1	INDIVIDUAZIONE DELLE AREE DI CANTIERE E RELATIVA VIABILITA'	3
1.1.1	Stralcio funzionale 3.....	4
1.1.2	Stralcio funzionale 4.....	4
1.2	VIABILITA' DI CANTIERE.....	5
1.3	MISURE DI MITIGAZIONE DELLE OPERAZIONI DI CANTIERE.....	7

1. CANTIERIZZAZIONE

1.1 INDIVIDUAZIONE DELLE AREE DI CANTIERE E RELATIVA VIABILITA'

Nel progetto in esame si prevede la realizzazione di un campo base localizzato all'incirca a fine progetto con accesso dalla SP 132 e tre aree di cantieri di servizio dislocati lungo il tracciato a servizio delle opere e dello stoccaggio terre oltre ovviamente alle aree di cantiere d'opera per la realizzazione dell'intervento previsto.

Nel cantiere base, opportunamente attrezzato, sono state individuate due aree: una per la sosta dei mezzi e l'altra per la gestione dei lavori.

L'area destinata al cantiere base prevede l'ubicazione di alcuni prefabbricati modulari per alloggi e servizi e di aree scoperte adibite alla locazione di mezzi di cantiere. La disposizione delle aree è studiata per consentire la circolazione di mezzi pesanti e di auto private in maniera da non costituire intralcio per le attività di cantiere.



Nelle aree di accumulo è previsto di accantonare i volumi di scavo con scarpa 1/1 fino ad un'altezza di m 2; altezze superiori sono consentite con interposta banca, il massimo consentito è pari ad altezza di m 4. Le superfici di accumulo sono state previste soprattutto a margine degli imbocchi di gallerie.

Lo stoccaggio delle terre è comunque provvisorio e limitato nel tempo e sarà gestito per il trasferimento a compensazione nello stesso lotto d'opera, in attesa del suo utilizzo il materiale sarà protetto da teli di copertura e controllato all'interno dell'area di recinzione del cantiere; in

condizioni climatiche particolari potrà essere limitatamente bagnato al fine di non indurre dispersione di polveri nell'ambiente, il terreno vegetale sarà comunque separato dallo stoccaggio del terreno di recupero, di cui è previsto il trattamento a calce, perché destinato a ricostituire la coltre vegetale dei ripristini e dei rimodellamenti; ciò al fine di non ridurne le proprietà vegetali di ricostituzione della vegetazione autoctona.

Nei cantieri principali sono solitamente presenti uffici, baracche di cantiere (sicurezza e prevenzione, pronto soccorso, ecc.); parcheggio per i mezzi; servizi igienici; aree coperte per il lavaggio automezzi; il parcheggio autocarri e ricovero dei mezzi d'opera; aree dedicate alla manutenzione e rifornimento dei mezzi; area per il deposito e stoccaggio temporaneo dei materiali occorrenti per la costruzione delle opere e dei materiali di risulta provenienti dagli scavi; viabilità interna.

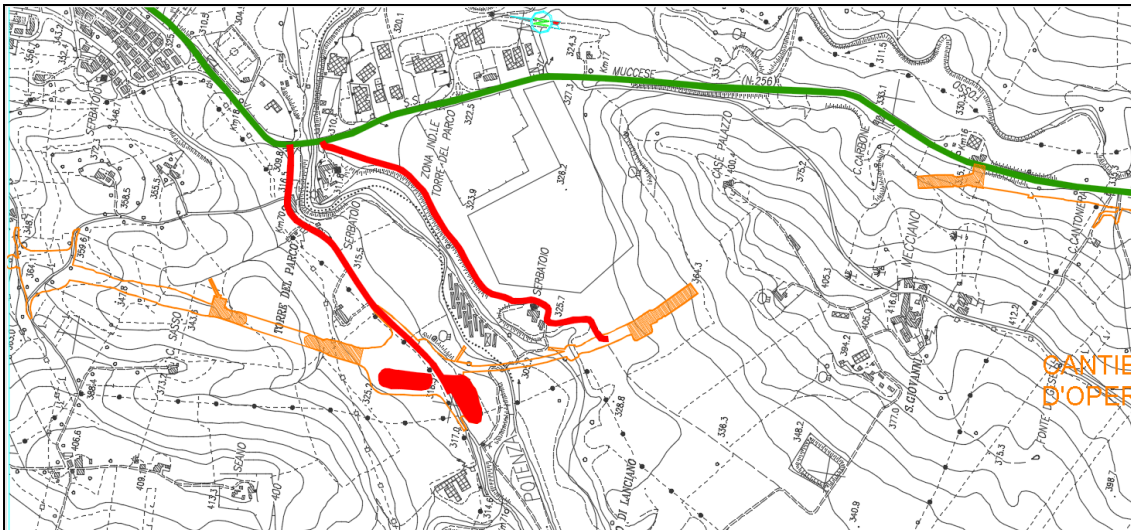
I cantieri satellite sono invece di dimensioni modeste rispetto ai cantieri base e costituiscono le aree operative dove si realizzano la maggior parte delle lavorazioni.

1.1.1 Stralcio funzionale 3

L'area di cantiere è ubicata all'interno dello svincolo di Castelraimondo Sud- Pioraco in posizione intermedia rispetto al tracciato di progetto e alla viabilità esistente.

Tale soluzione ha consentito di non sottrarre ulteriori spazi al territorio e di utilizzare, comunque, superfici relitte o destinate ad essere occupate dalla futura infrastruttura.

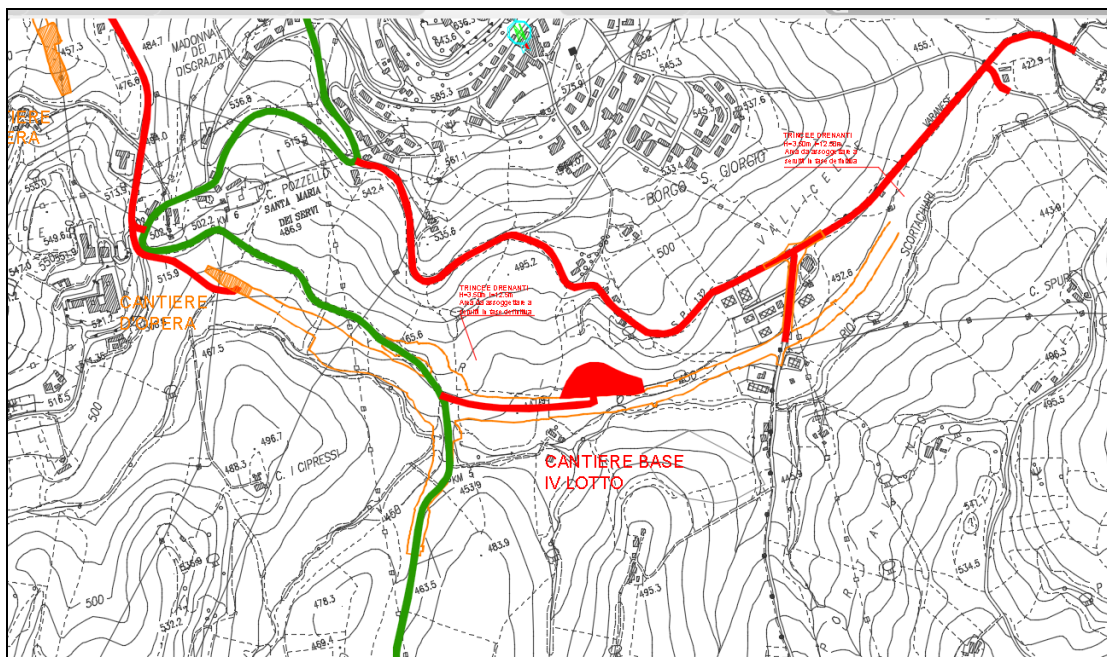
L'ampiezza di tale area è di circa 12.000 mq ed il suo accesso viene assicurato direttamente attraverso la S.S. 361 di Pioraco.



1.1.2 Stralcio funzionale 4

L'area di cantiere è ubicata a fine progetto dal lato opposto al campo base in una zona sub-pianeggiante del versante meridionale di Camerino.

L'ampiezza di tale area è di circa 10.000 mq ed il suo accesso viene assicurato attraverso un breve tratto di strada a servizio di una zona artigianale che si dirama dalla S.P. 132 "Varanese" in Località Vallicelle.



1.2 VIABILITA' DI CANTIERE

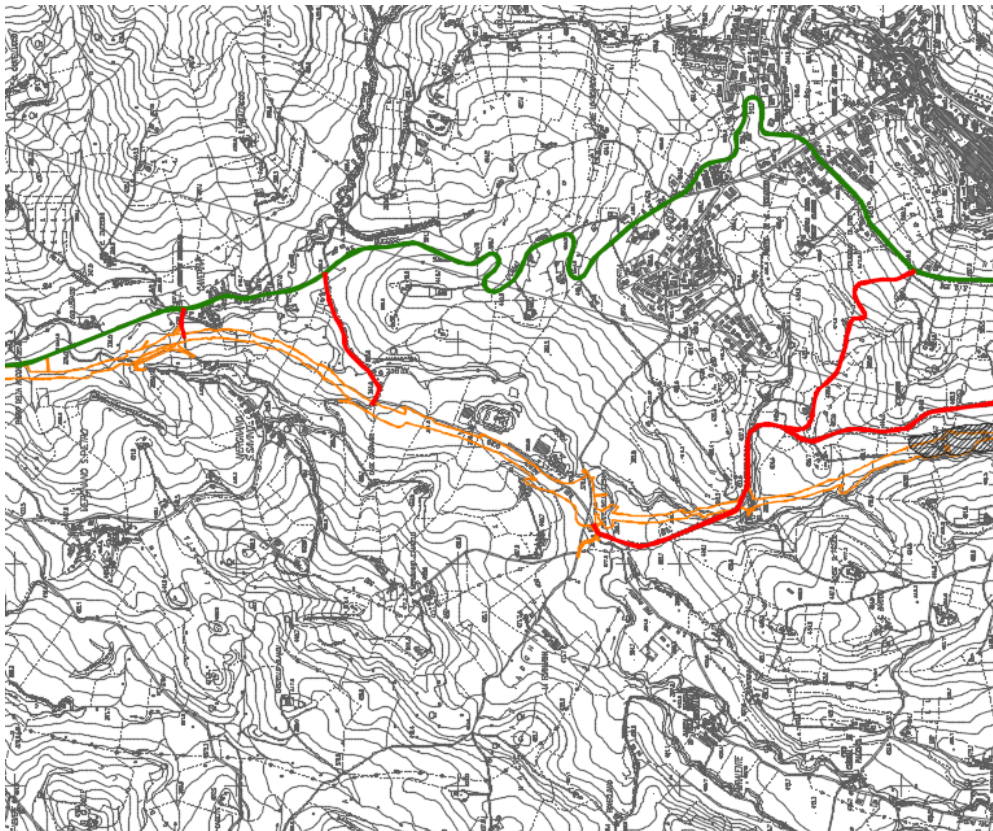
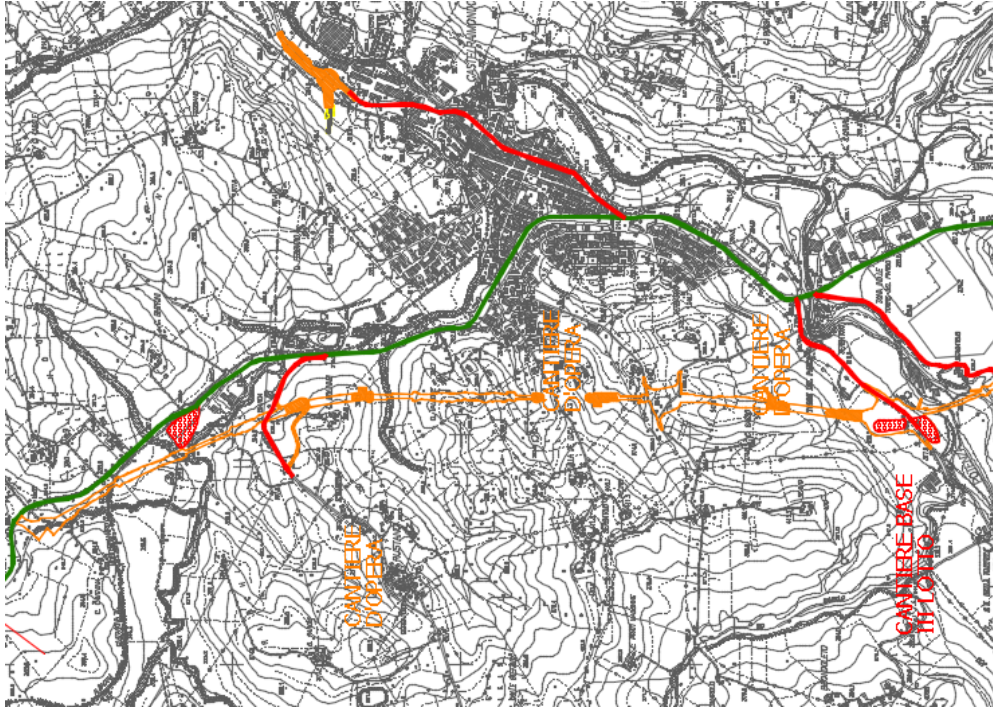
La viabilità di cantiere individuata sugli elaborati è stata suddivisa in viabilità principale e viabilità secondaria, assegnando alla prima la funzione di supporto e assi di collegamento per le forniture e i movimenti del personale da e per il cantiere e alla seconda la funzione di asse di supporto ai movimenti dei mezzi d'opera limitati nel tempo; infatti i mezzi d'opera, una volta raggiunto il cantiere vi sostano e per le normali attività lavorative effettuano i loro spostamenti lungo le fasce di esproprio utilizzando i margini di rilevati e trincee in esecuzione.

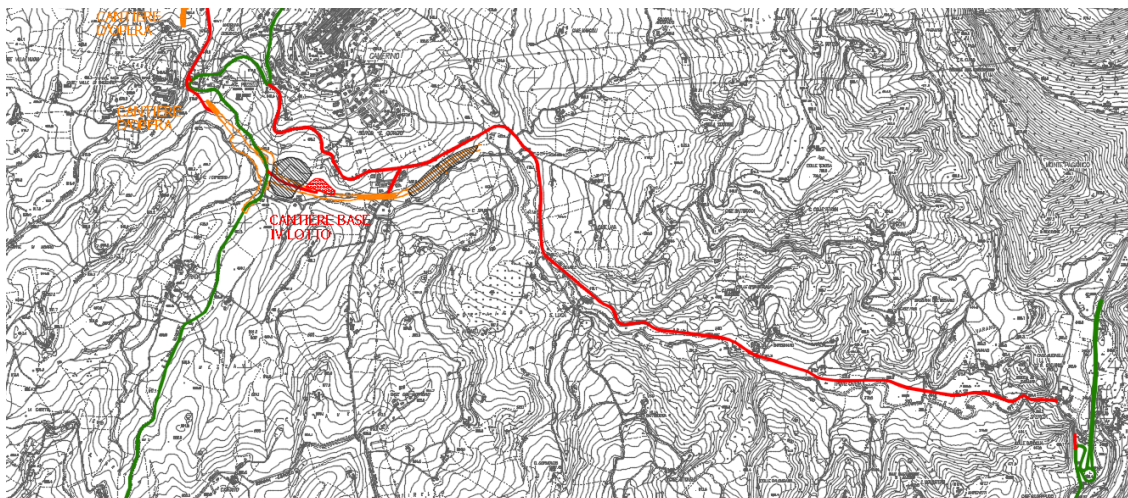
Analizzando l'intero tracciato è presente una discreta viabilità secondaria a supporto delle lavorazioni immediatamente a ridosso dell'asse di progetto e senza interferire con i centri abitati e i fossi idraulici. Lungo questa viabilità si sviluppano tutti i movimenti di forniture e di personale, lasciando alla viabilità principale la funzione di collegamento nord-sud che può interessare l'opera soltanto in determinati momenti e con programmazione dei movimenti.

Dall'imbocco sud della GN Croce di Calle e fino allo svincolo di Castelraimondo sud quanto in precedenza affermato è ancor più evidente sì che la stessa viabilità può assumere funzione di viabilità principale, ma anche di viabilità secondaria, essendo srettamente interconnessa alla sede nuova da realizzare.

Da Castelraimondo sud a Camerino è presente una discreta viabilità principale, ma quasi assente del tutto una viabilità secondaria ad eccezione dei collegamenti trasversali alla prima. Tuttavia l'asse di progetto, se si esclude la galleria di Mecciano e di Santa Barbara, la prima

Opera L0703	Tratto 2130	Settore E	CEE 20	WBS CA0000	Id. doc. REL	N. progr. 01	REV. A	Pag. di Pag. 6 di 8
----------------	----------------	--------------	-----------	---------------	-----------------	-----------------	-----------	------------------------





subito dopo lo svincolo, la seconda prima della rotatoria di Camerino, l'intera opera si sviluppa tra rilievi e trincee per cui i movimenti forniture e mezzi d'opera possono agevolmente transitare lungo le aree di esproprio senza invadere altre aree da occupare per realizzare le piste di cantiere.

Analoga situazione si riscontra per i due rami terminali del progetto il primo in direzione di Muccia, il secondo in direzione di Camerino.

L'arteria esistente che maggiormente verrà interessata dal traffico dei mezzi d'opera impegnati nei trasporti dei materiali di risulta nei siti di discarica di cui alla Relazione di Cave e Discariche è la Strada Provinciale n° 256 "Muccese", che corre pressoché parallelamente rispetto al futuro tracciato della Pedemontana delle Marche.

Nell'ambito della SP 256, il tratto maggiormente impegnato dal transito dei mezzi d'opera può ritenersi quello compreso tra i Comuni di Matelica e Castelraimondo.


1.3 MISURE DI MITIGAZIONE DELLE OPERAZIONI DI CANTIERE

Inevitabilmente le operazioni di cantiere e i cantieri stessi incidono sulle condizioni ambientali del territorio interessato.

I principali aspetti riguardano:

- Interferenze con l'esercizio del traffico;
- Interferenze con le falde, con eventuale alterazione della qualità delle acque;
- Smaltimento di materiale, liquido o solido, derivante da lavorazioni;
- Inquinamento acustico;
- Emissione di polveri connesse alla lavorazione e alla movimentazione dei materiali,
- Rimozione dei cantieri.

Per diminuire i disagi agli utenti delle aree circostanti i siti interessati dai lavori, si sono analizzate le problematiche causate dall'emissione di polveri, rumori e vibrazioni, dalla movimentazione degli automezzi e, per ognuna di esse, si propongono diverse misure di attenuazione.

 QUADRILATERO Marche Umbria S.p.A.	2.0.0 – PEDEMONTANA DELLE MARCHE RELAZIONE DESCRITTIVA DEI CANTIERI								
	Opera L0703	Tratto 2130	Settore E	CEE 20	WBS CA0000	Id. doc. REL	N. progr. 01	REV. A	Pag. di Pag. 8 di 8

Per limitare il diffondersi di polveri si prevede, durante l'esecuzione dei lavori, l'innaffiamento del terreno circostante in determinate ore delle lavorazioni. All'interno delle aree di cantiere si sistemerà la terra in cumuli nei pressi delle barriere di protezione, con interventi di inumidimento della superficie soggetta a deposito di polveri, soprattutto nella stagione estiva

Per quanto riguarda l'inquinamento acustico dovuto alla movimentazione delle macchine di cantiere, si interverrà sui motori o sulle parti meccaniche, nonchè sui condotti di scarico.

Per quanto riguarda, infine, il movimento di automezzi da e per l'area di cantiere, si provvederà a programmare le fasi di lavorazione al fine di minimizzare il disagio alla popolazione.