

COMMITTENTE:



DIREZIONE INVESTIMENTI
DIREZIONE PROGRAMMI INVESTIMENTI
DIRETTRICE SUD - PROGETTO ADRIATICA

PROGETTAZIONE:



U.O. SPECIALISTICHE COSTRUZIONI - CANTIERIZZAZIONE

PROGETTO ESECUTIVO

RIASSETTO NODO DI BARI

TRATTA A SUD DI BARI: VARIANTE DI TRACCIATO TRA BARI CENTRALE E BARI TORRE A MARE
Opere oggetto di prescrizioni della Delibera CIPE n. 1 del 28 gennaio 2015

SOTTOVIA CARRABILE E CICLOPEDONALE S.ANNA

**PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE
RELAZIONE GENERALE**

SCALA:

--

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

IA1U 04 E 53 RG CA0000 401 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Aut. Data
A	EMMISSIONE ESECUTIVA	B. CAPUCCHIO	Novembre 2016	M. CERRI	Novembre 2016	F. GERNONE	Novembre 2016	

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

File: IA1U04E53RGCA0000001A.doc

	TRATTA A SUD DI BARI: VARIANTE DI TRACCIATO TRA BARI CENTRALE E BARI TORRE A MARE SOTTOVIA PEDONALE E CARRABILE S. ANNA PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE												
Relazione generale	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IA1U</td> <td>04 E 53</td> <td>RG</td> <td>CA0000 401</td> <td>A</td> <td>1 DI 18</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	IA1U	04 E 53	RG	CA0000 401	A	1 DI 18
PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
IA1U	04 E 53	RG	CA0000 401	A	1 DI 18								

I N D I C E

1.	INTRODUZIONE.....	2
2.	DESCRIZIONE SINTETICA DEL PROGETTO	3
2.1	Descrizione delle opere	3
2.2	Fasi realizzative ed interferenze	4
3.	BILANCIO DEI MATERIALI DA COSTRUZIONE.....	6
3.1	Introduzione	6
3.2	Bilancio dei materiali.....	6
3.3	Modalità di approvvigionamento del calcestruzzo	7
4.	VIABILITÀ	8
5.	POTENZIALI CRITICITA' CONNESSE ALLA CANTIERIZZAZIONE DELL'INTERVENTO	10
6.	ORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DI CANTIERIZZAZIONE.....	11

	TRATTA A SUD DI BARI: VARIANTE DI TRACCIATO TRA BARI CENTRALE E BARI TORRE A MARE SOTTOVIA PEDONALE E CARRABILE S. ANNA					
	PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE					
Relazione generale	PROGETTO IA1U	LOTTO 04 E 53	CODIFICA RG	DOCUMENTO CA0000 401	REV. A	FOGLIO 2 DI 17

1. INTRODUZIONE

La presente relazione ha per oggetto la descrizione del sistema di cantierizzazione previsto per la realizzazione delle opere relative al nuovo sottovia S. Anna, legate al progetto di riassetto del Nodo di Bari (variante di tracciato tra Bari Centrale e Bari Torre a Mare).

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 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 vanno considerate indicative e finalizzate alle analisi del presente studio, si rimanda pertanto agli specifici elaborati di progetto ed in particolare al computo metrico per ogni maggiore dettaglio.

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;
- illustrazione delle interferenze con altri cantieri.

La relazione è inoltre illustrata dalle tavole seguenti:

- IA1U 04 E53 P7 CA0000 001 A – Planimetria delle aree di cantiere e della relativa viabilità di accesso (scala 1:1.000)
- IA1U 04 E53 C3 CA0000 001 A – Corografia di inquadramento della cantierizzazione e localizzazione impianti di betonaggio (scala 1: 25.000).

	TRATTA A SUD DI BARI: VARIANTE DI TRACCIATO TRA BARI CENTRALE E BARI TORRE A MARE SOTTOVIA PEDONALE E CARRABILE S. ANNA					
	PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE					
Relazione generale	PROGETTO IA1U	LOTTO 04 E 53	CODIFICA RG	DOCUMENTO CA0000 401	REV. A	FOGLIO 3 DI 17

2. DESCRIZIONE SINTETICA DEL PROGETTO

2.1 Descrizione delle opere

Si riporta di seguito una breve descrizione delle opere da realizzare, rinviando per ogni maggiore dettaglio agli specifici elaborati di progetto.

Il progetto di cantierizzazione in esame riguarda la realizzazione di un sottovia carrabile e ciclopedonale e le relative connessioni viarie per l'attraversamento della linea ferroviaria storica Bari C.le – Bari Torre a Mare.

Il sottovia è costituito da uno scatolare di lunghezza 15.8 m e di dimensioni interne nette B x H pari a 14.20 m x 6.00 m, con solette superiore e pareti laterali di spessore pari a 1.40m e fondazione di 1.50m.

Lo scatolare verrà varato a spinta sotto la sede ferroviaria tramite sistema Essen. Al fine di consentire il varo saranno realizzate opere provvisorie, costituite da paratie tirantate, in corrispondenza della sede ferroviaria, e da interventi di consolidamento del terreno tramite iniezioni cementizie.

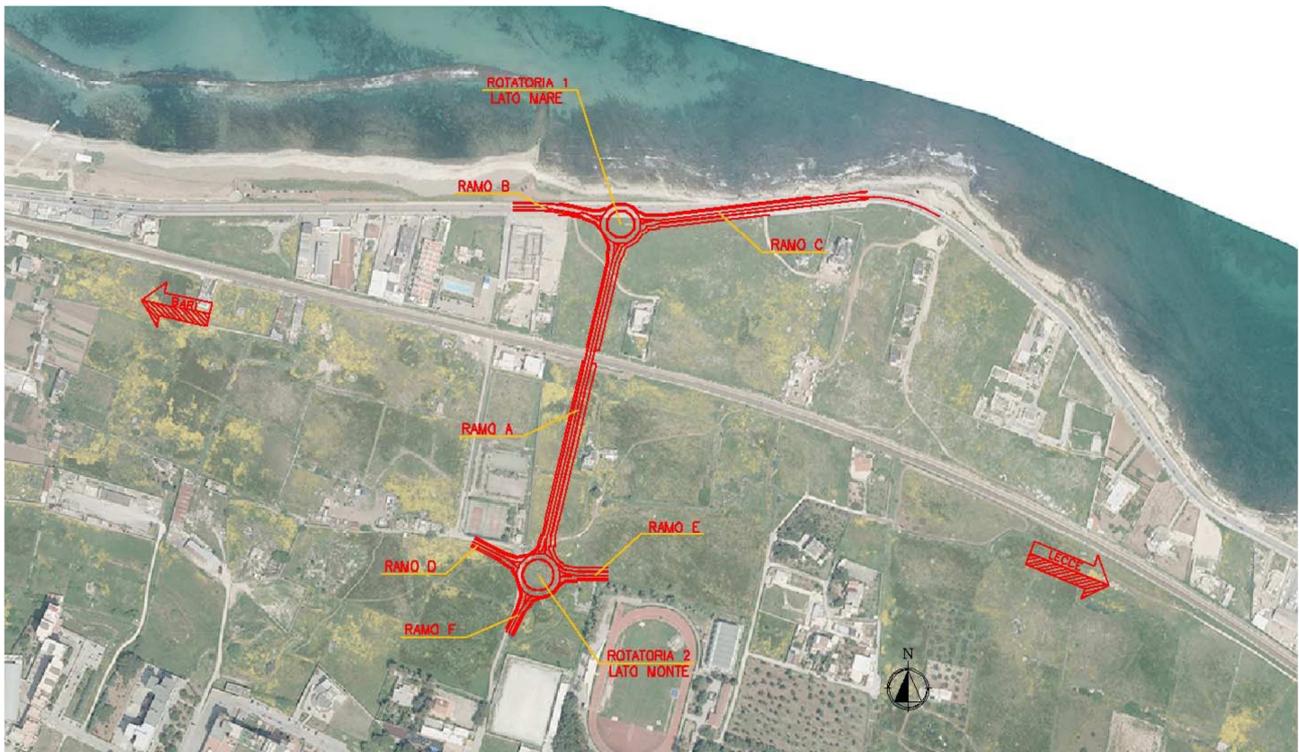
Le opere di viabilità connesse al sottovia, funzionali al collegamento del lungomare Giovanni Abbrescia con il nuovo quartiere S. Anna, si compongono di:

- un asse principale denominato "Ramo A", di lunghezza pari a circa 360 m, sottopassante la linea ferroviaria e delimitato da muri ad U;
- Rotatoria 1 denominata "rotatoria lato mare", di raggio 22 m, prevista in corrispondenza del lungomare Giovanni Abbrescia;
- Rotatoria 2 denominata "rotatoria lato monte", di raggio 23 m, prevista in corrispondenza della futura viabilità in entrata al quartiere S. Anna.
- Ramo B e Ramo C di innesto alla rotatoria 1 "lato mare"
- Ramo D, Ramo E e Ramo F di innesto alla rotatoria 2 "lato monte".

La configurazione della piattaforma stradale dei rami viari di progetto è quella tipica delle strade di tipo "E" urbana di quartiere ed è caratterizzata da 2 corsie, ciascuna avente larghezza di 3.50m, affiancate da banchine pavimentate di 0.50m. Sul lato destro della carreggiata stradale sarà realizzato un marciapiede, sul lato sinistro una pista ciclabile.

A completamento delle opere sono inoltre previsti un impianto di sollevamento, un impianto di disoleazione ed un fabbricato tecnologico (dimensioni 4,8 x 7,0 m), con relativa viabilità di accesso.

Inoltre è prevista la rilocazione di una tubazione fognaria interferente, spinta sotto la linea ferroviaria tramite spingi tubo.



2.2 Fasi realizzative ed interferenze

La costruzione delle opere in progetto avverrà secondo le fasi seguenti:

- Deviazione dei sottoservizi interferenti (a cura degli enti gestori);
- realizzazione del sottovia: il sottovia è costituito da un manufatto a spinta: la sua realizzazione comporta interferenze significative con l'esercizio ferroviario, per cui alcune lavorazioni saranno eseguite nell'ambito delle interruzioni notturne della circolazione, mentre altre determineranno soggezioni all'esercizio (rallentamenti);
- contestualmente alla costruzione del sottovia verranno realizzate le rotatorie e la viabilità esistente verrà deviata su di esse; la realizzazione delle rotatorie avverrà

	TRATTA A SUD DI BARI: VARIANTE DI TRACCIATO TRA BARI CENTRALE E BARI TORRE A MARE SOTTOVIA PEDONALE E CARRABILE S. ANNA PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE												
Relazione generale	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IA1U</td> <td>04 E 53</td> <td>RG</td> <td>CA0000 401</td> <td>A</td> <td>5 DI 17</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	IA1U	04 E 53	RG	CA0000 401	A	5 DI 17
PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
IA1U	04 E 53	RG	CA0000 401	A	5 DI 17								

per fasi, con successivi adeguamenti della viabilità esistente, in modo da garantire il mantenimento della circolazione veicolare;

- dopo il completamento del sottovia potranno iniziare i lavori per l'asse viario di collegamento che transita attraverso di esso: tali lavori non comporteranno interferenze.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	TRATTA A SUD DI BARI: VARIANTE DI TRACCIATO TRA BARI CENTRALE E BARI TORRE A MARE SOTTOVIA PEDONALE E CARRABILE S. ANNA PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE					
	Relazione generale	PROGETTO IA1U	LOTTO 04 E 53	CODIFICA RG	DOCUMENTO CA0000 401	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 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.

Tali dati sono stati utilizzati per dimensionare le aree di cantiere e di stoccaggio dei materiali e per definire i flussi di traffico lungo la viabilità di accesso alle diverse aree di cantiere.

3.2 **Bilancio dei materiali**

I materiali principali (dal punto di vista quantitativo) coinvolti nella realizzazione delle opere oggetto dell'appalto sono costituiti da:

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

Di seguito si sintetizzano i volumi (espressi in banco) dei materiali e la loro provenienza/destinazione.

Materiali da scavo e demolizione in uscita dal cantiere	
Volume delle terre da scavo da conferire a recupero o smaltimento	mc 56.000
Volume delle terre da recuperare per rinterri nell'ambito dei lavori	mc 2.600
Volume materiali di risulta da demolizioni	mc 1.800
Inerti da cava e calcestruzzo in ingresso al cantiere	
Volume degli inerti da approvvigionare per rilevati e sottofondi	mc 18.000
Volume del calcestruzzo preconfezionato da approvvigionare	mc 12.000

 ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	TRATTA A SUD DI BARI: VARIANTE DI TRACCIATO TRA BARI CENTRALE E BARI TORRE A MARE SOTTOVIA PEDONALE E CARRABILE S. ANNA PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE					
	Relazione generale	PROGETTO IA1U	LOTTO 04 E 53	CODIFICA RG	DOCUMENTO CA0000 401	REV. A

I volumi rappresentati nella tabella sono da intendersi come stime finalizzate al presente piano di cantierizzazione; si rimanda pertanto ai computi metrici del progetto per ogni maggiore dettaglio.

3.3 Modalità di approvvigionamento del calcestruzzo

Il calcestruzzo necessario alla realizzazione delle opere verrà approvvigionato tramite autobetoniere dai luoghi di produzione direttamente al punto di utilizzo.

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 IA1U 04 E53 C3 CA0000 001 A – “Corografia di inquadramento della cantierizzazione e localizzazione impianti di betonaggio”.

IMPIANTI DI BETONAGGIO			
cod.	Ditta	Comune	Indirizzo / Località
B1	CALCESTRUZZI BARI SRL	Bari (BA)	Strada Rurale Tresca 84
B2	CALCESTRUZZI SPA	Bari (BA)	Viale Amedeo Lovri 32 – Zona industriale ctr. Prete
B3	BETONIMPIANTI SPA	Bari (BA)	Via Ferorelli, 1 – zona industriale
B4	CALCESTRUZZI SPA	Bari (BA)	Strada comunale Giannarelli, loc. San Giorgio
B5	EURO CALCESTRUZZI BARI Srl	Bari (BA)	Via Saverio Milella
B6	MURGIA INERTI Srl	Valenzano(BA)	Km 0+500 S.P. Valenzano Adelfia
B7	BRANDONISIO CALCESTRUZZI SRL	Bari (BA)	Strada del Chiancone

	TRATTA A SUD DI BARI: VARIANTE DI TRACCIATO TRA BARI CENTRALE E BARI TORRE A MARE SOTTOVIA PEDONALE E CARRABILE S. ANNA					
	PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE					
Relazione generale	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA1U	04 E 53	RG	CA0000 401	A	8 DI 17

4. VIABILITÀ

La collocazione delle aree di lavoro è tale che l'accesso ad esse ed alle aree di cantiere potrà avvenire unicamente:

- lato mare da via Giovanni di Cagno Abbrescia;
- lato monte dalla strada rurale Cannone.

Nella planimetria IA1U 04 E53 C3 CA0000 001 A – “Corografia di inquadramento della cantierizzazione e localizzazione impianti di betonaggio” è mostrato il collegamento tra tali viabilità e gli assi viari principali (tangenziale di Bari, strade statali da essa accessibili) che verranno impiegati per l'approvvigionamento dei materiali da costruzione ed il conferimento dei materiali di risulta.

Nella stessa tavola IA1U 04 E53 C3 CA0000 001 A è indicata una stima di massima dei flussi di automezzi generati dalle lavorazioni di cantiere sulla viabilità ordinaria urbana.

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 (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).

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 alle aree di lavoro;
- per il calcestruzzo si prevede un flusso in ingresso alle aree di lavoro.

L'informazione riportata sulle tavole sintetizza comunque il numero di automezzi indipendentemente dalla tipologia di materiale trasportato.

I flussi di traffico sono riportati sulla tavola in termini di valore medio giornaliero riferito, per ciascuna area, al periodo in cui si svolgono lavorazioni significative. Sono inoltre indicati

	TRATTA A SUD DI BARI: VARIANTE DI TRACCIATO TRA BARI CENTRALE E BARI TORRE A MARE SOTTOVIA PEDONALE E CARRABILE S. ANNA PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE					
Relazione generale	PROGETTO IA1U	LOTTO 04 E 53	CODIFICA RG	DOCUMENTO CA0000 401	REV. A	FOGLIO 9 DI 17

sulla medesima tavola anche i valori di punta (flussi massimi giornalieri), riferiti comunque a periodi temporali di breve durata.

I flussi sono stati calcolati sulla base del cronoprogramma di progetto attraverso 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 mc al giorno). Mediante lo stesso cronoprogramma è stato quindi valutato per ciascuna attività il conseguente valore giornaliero del traffico.
2. 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.
3. 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. Sulla base di tale istogramma temporale è stato determinato il flusso medio, valutato come media calcolata unicamente sui mesi nei quali l'attività che genera il flusso si verifica.

	TRATTA A SUD DI BARI: VARIANTE DI TRACCIATO TRA BARI CENTRALE E BARI TORRE A MARE SOTTOVIA PEDONALE E CARRABILE S. ANNA					
	PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE					
Relazione generale	PROGETTO IA1U	LOTTO 04 E 53	CODIFICA RG	DOCUMENTO CA0000 401	REV. A	FOGLIO 10 DI 17

5. POTENZIALI CRITICITA' CONNESSE ALLA CANTIERIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

Lavori interferenti con l'esercizio ferroviario

L'intervento prevede alcune lavorazioni che risultano interferenti con l'esercizio ferroviario, quali le seguenti:

- Realizzazione paratie di micropali a presidio dei blocchi di fondazione dei pali TE esistenti, propedeutiche alla fase di spinta del sottovia scatolare;
- Montaggio e successiva rimozione dei sostegni provvisori (tipo ponte Essen) di entrambi i binari esistente, necessari al mantenimento dell'esercizio durante le fasi di spinta del sottovia scatolare;
- Prime fasi di spinta del sottovia scatolare sotto il rilevato ferroviario.

Tali lavorazioni interferenti con l'esercizio ferroviario dovranno pertanto essere eseguite in regime di interruzione programmata dell'esercizio ferroviario e tolta tensione della linea TE, sfruttando le disponibilità di esercizio presenti sulla linea (ipo notturne). In fase di cantiere l'appaltatore dovrà comunque coordinarsi con il gestore dell'infrastruttura al fine di concordare e programmare operativamente l'impegno di suddette interruzioni programmate dell'esercizio ferroviario (ipo).

Lavori interferenti con la circolazione stradale esistente

L'intervento prevede la realizzazione di due rotatorie e relativi rami di collegamento che consentono l'allaccio della nuova viabilità di progetto alla viabilità esistente sia lato mare (su via Giovanni di Cagno Abbrescia) sia lato monte (sulla strada rurale Cannone).

La realizzazione di suddetti allacci non prevede particolari penalizzazioni del normale esercizio stradale, se non la riduzione della carreggiata dovuta all'ampliamento del rilevato della rotatoria per l'ammorsamento della nuova pavimentazione sull'esistente. Viene in ogni caso mantenuta la doppia circolazione sulla viabilità esistente (Lungomare via Giovanni Abbrescia) per la realizzazione della rotatoria lato mare mentre viene previsto un senso unico alternato regolato da impianto semaforico per la viabilità poderale interferita dalla costruzione della rotatoria lato monte. La realizzazione degli allacci verrà realizzata per fasi (si rimanda agli specifici elaborati di progetto per ogni

	TRATTA A SUD DI BARI: VARIANTE DI TRACCIATO TRA BARI CENTRALE E BARI TORRE A MARE SOTTOVIA PEDONALE E CARRABILE S. ANNA					
	PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE					
Relazione generale	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA1U	04 E 53	RG	CA0000 401	A	11 DI 17

dettaglio), con locali deviazioni provvisorie della circolazione stradale, al fine di garantire comunque la continuità dell'esercizio stradale.

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'ipotesi di impiego di aree dismesse e residuali;
- necessità di limitare al minimo indispensabile gli spostamenti di materiale sulla viabilità locale e quindi preferenza per aree collegate agli assi viari principali.

Sono state quindi previste:

- un'area di cantiere base/operativo;
- due aree di stoccaggio.

Le aree di cantiere sono descritte nelle schede seguenti; la loro localizzazione e la viabilità di accesso sono inoltre illustrate dalla tavola IA1U 04 E53 P7 CA0000 001 A – “Planimetria delle aree di cantiere e della relativa viabilità di accesso (scala 1:1.000)”.

Denominazione :
CANTIERE BASE/OPERATIVO

Comune:
Bari (BA)

Superficie : 1.800 mq

UTILIZZO DELL'AREA

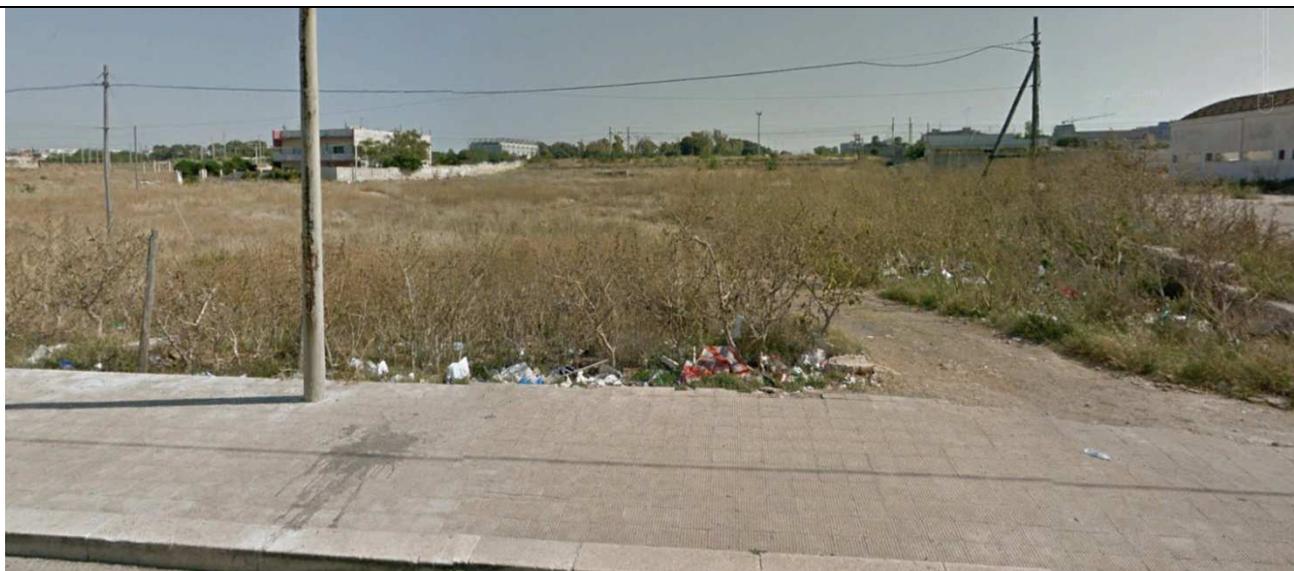
L'area di cantiere fungerà da supporto logistico per tutte le attività di costruzione dell'intervento viario in progetto.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

L'area di cantiere è costituita da una porzione di terreno incolto interclusa tra il tracciato di progetto ed un fabbricato industriale in abbandono, lungo la via Abbrescia.



Vista aerea dell'area in cui si inserisce il cantiere (ortofoto da Google Earth, agosto 2015) con una ricostruzione del tracciato di progetto. L'area del cantiere base/operativo è a ovest dell'asse viario A.



Vista dell'area destinata al cantiere dalla via Giovanni Di Cagno Abbrescia

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area avverrà dalla via Giovanni di Cagno Abbrescia attraverso una pista coincidente con la futura viabilità di accesso al fabbricato tecnologico (da realizzare nell'ambito dell'appalto).

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

- rimozione dei materiali di rifiuto presenti
- 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 di cantiere si prevede indicativamente l'installazione delle seguenti strutture principali:

- Baraccamenti per direzione impresa e direzione lavori;
- Locale di ricovero per le maestranze;
- Magazzino e area stoccaggio materiali da costruzione;
- Parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro;
- Servizi igienici e spogliatoi.

Per assolvere ai servizi di alloggio e ricovero delle maestranze si è ipotizzato che l'appaltatore possa ricorrere alle strutture ricettive presenti nel territorio urbanizzato circostante l'intervento, pertanto le dotazioni logistiche previste nell'area di cantiere sono state ridotte alle minime indispensabili.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

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

Denominazione :
AREA DI STOCCAGGIO NORD

Comune:
Bari (BA)

Superficie : 1.600 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area di cantiere fungerà da supporto per le attività di realizzazione del sottovia e degli assi viari lato mare. In particolare, essa verrà impiegata per lo stoccaggio dei materiali da costruzione e delle terre e rocce da scavo da reimpiegare nell'ambito dei lavori. La medesima area di stoccaggio potrà essere destinata anche all'eventuale deposito temporaneo dei volumi di scavo da smaltire ai fini della loro caratterizzazione ambientale.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

L'area di cantiere è costituita da una porzione di terreno incolto lungo via Abbrescia e immediatamente a ridosso del tracciato viario di progetto, ad est dello stesso.



Vista aerea dell'area in cui si inserisce il cantiere (ortofoto da Google Earth, agosto 2015) con una ricostruzione del tracciato di progetto. L'area di stoccaggio si trova ad est dell'asse viario A.



Vista dell'area destinata al cantiere di stoccaggio dalla via Giovanni Di Cagno Abbrescia

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso all'area avverrà direttamente dalla via Giovanni di Cagno Abbrescia.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

- 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 di cantiere non si prevedono installazioni fisse, ma unicamente spazi per lo stoccaggio dei materiali da costruzione e delle terre e rocce da scavo da reimpiegare per i lavori.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

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

Denominazione :
 AREA DI STOCCAGGIO SUD

Comune:
 Bari (BA)

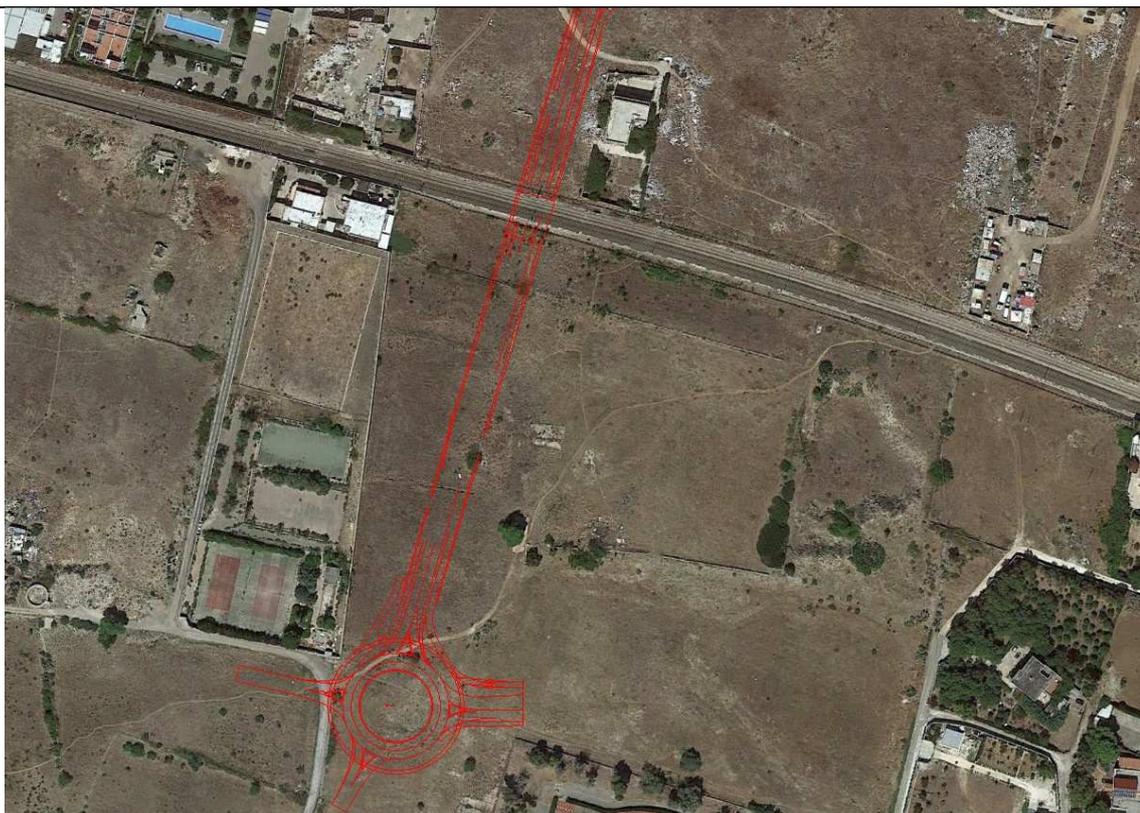
Superficie : 2.300 mq

UTILIZZO DELL'AREA

L'area di cantiere fungerà da supporto per le attività di realizzazione del sottovia e degli assi viari lato sud. In particolare, essa verrà impiegata per lo stoccaggio dei materiali da costruzione e delle terre e rocce da scavo da reimpiegare nell'ambito dei lavori. La medesima area di stoccaggio potrà essere destinata anche all'eventuale deposito temporaneo dei volumi di scavo da smaltire ai fini della loro caratterizzazione ambientale.

POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA

L'area di cantiere è costituita da una porzione di terreno incolto intercluso tra il tracciato di progetto e le proprietà esistenti lato ovest (impianti sportivi in disuso).



Vista aerea dell'area in cui si inserisce il cantiere (ortofoto da Google Earth, agosto 2015) con una ricostruzione del tracciato di progetto. L'area del cantiere base/operativo è a ovest dell'asse viario A, a sud della linea ferroviaria.

VIABILITÀ DI ACCESSO

L'accesso alle aree avverrà da sud dalla strada rurale Cannone, che si collega con via Giovanni Gentile ed attraverso questa con la tangenziale di Bari.

PREPARAZIONE DELL'AREA DI CANTIERE

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

- 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 di cantiere non si prevedono installazioni fisse, ma unicamente spazi per lo stoccaggio dei materiali da costruzione e delle terre e rocce da scavo da reimpiegare per i lavori.

RISISTEMAZIONE DELL'AREA

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