

S.S. 78 "SARNANO - AMANDOLA"
LAVORI DI ADEGUAMENTO E/O MIGLIORAMENTO TECNICO FUNZIONALE DELLA SEZIONE STRADALE IN T.S. E POTENZIAMENTO DELLE INTERSEZIONI - 2° STRALCIO

PROGETTO DEFINITIVO

IMPRESA ESECUTRICE		GRUPPO DI LAVORO ANAS:	
			
GRUPPO DI PROGETTAZIONE		RESPONSABILE DEI LAVORI:	
(Mandataria)  S.A.G.I. s.r.l. Società per l'Ambiente, la Geologia e l'Ingegneria Via Pasubio,20 63074 San Benedetto del Tronto (AP) Tel. e Fax 0735.757580 e-mail: info@sagistudio.it PEC: info@pec.sagistudio.it		VISTO: RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO: Ing. Marco Mancina (ANAS S.p.A.)	
(Mandanti)     		PROTOCOLLO:	DATA:

N. ELABORATO:	CAPITOLO R – AMBIENTE CAPITOLO R1 – STUDIO IMPATTO AMBIENTALE PARTE 3 – L'ANALISI DELLE ALTERNATIVE E L'INTERVENTO
R103	

CODICE PROGETTO			NOME FILE	REVISIONE	SCALA
PROGETTO	LIV.PROG.	ANNO	-		
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	CODICE ELAB. <input type="text" value="T001A00AMBRE03"/>	<input type="text" value="A"/>	-
D					
C					
B					
A	EMISSIONE		Ottobre 2023	-	-
REV.	DESCRIZIONE		DATA	REDATTO	VERIFICATO APPROVATO

INDICE

1. METODOLOGIA DI LAVORO	2
2. L'OPZIONE ZERO	2
3. LA CONFIGURAZIONE DI PROGETTO E LE OPERE	3
4. LE AREE PER LA CANTIERIZZAZIONE	4
4.1. DESCRIZIONE DELLE AREE DI CANTIERE.....	4
4.2. I PERCORSI DI CANTIERE E I FLUSSI INDOTTI.....	4
4.3. CRONOPROGRAMMA DEI LAVORI	5
4.4. GESTIONE E BILANCIO DEI MATERIALI.....	5

1. METODOLOGIA DI LAVORO

Il seguente documento ha come scopo quello di presentare l'opera oggetto del presente Studio d'Impatto Ambientale da un punto di vista progettuale e analizzare i principali tematismi riguardanti la sua realizzazione. In particolare, il lavoro prevede la descrizione dell'infrastruttura di progetto attraverso tre livelli di approfondimento, meglio definiti dimensioni:

- dimensione fisica, avente lo scopo di presentare l'opera in progetto sia da un punto di vista piano-altimetrico, che strutturale. A tal proposito, è stata presa in considerazione la descrizione della piattaforma stradale e delle opere d'arte previste, divise in principali e secondarie;
- dimensione operativa, volta invece a definire l'opera in fase di funzionamento che, nel caso specifico, è stata valutata analizzando il traffico veicolare medio giornaliero (TGM), diviso tra veicoli leggeri e pesanti per scenario di progetto e annualità di riferimento;
- dimensione costruttiva, relativa alla descrizione delle aree di cantiere e delle relative attività svolte per la realizzazione del tracciato stradale e delle opere ad esso connesso; tale livello di approfondimento definisce inoltre i macchinari utilizzati e la viabilità di cantiere, nonché una stima, in termini quantitativi, del materiale da scavo e l'individuazione dei siti per il loro approvvigionamento e conferimento

2. L'OPZIONE ZERO

Di seguito si spiega il motivo per il quale l'alternativa di non intervento non rispecchia i criteri di funzionalità, sicurezza stradale e sostenibilità ambientale che il progetto di propone di sviluppare per il miglioramento delle condizioni attuali dell'infrastruttura in esame.

Attualmente la S.S.78 risulta essere uno dei principali tracciati all'interno del sistema infrastrutturale stradale presente sul territorio marchigiano

Risulta necessario, vista la funzionalità del tracciato autostradale, elevare gli attuali standard, attraverso una serie di interventi di adeguamento e ammodernamento. Pertanto, il mancato intervento lungo tale tratta comporterebbe, dunque, una perdita di efficienza dell'intera S.S.78, è importante sottolineare come attualmente tale infrastruttura presenta evidenti problematiche connesse alla sicurezza stradale, in particolar modo riscontrabile lungo il primo tratto (comune di Sarnano) sia lungo la viabilità principale che alla viabilità secondaria. Inoltre, l'attuale planimetria della seconda tratta (comune di Amandola), che si sviluppa seguendo un andamento particolarmente tortuoso, ne pregiudica notevolmente la visibilità, diminuendo di fatto la sicurezza stradale.

Alla luce delle carenze strutturali e planimetriche che attualmente presenta il tracciato, da un punto di vista tecnico, funzionale e di sicurezza stradale la situazione attuale presenta notevoli criticità e pertanto "non agire" significherebbe incrementare o comunque lasciare irrisolte le problematiche attualmente presenti.

3. LA CONFIGURAZIONE DI PROGETTO E LE OPERE

Il presente Studio d’Impatto Ambientale ha per oggetto l’intervento di adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale della sezione stradale in T.S. e potenziamento delle intersezioni lungo la S.S.n.78 “Picena” nel tratto Sarnano-Amandola”, Tale intervento è inserito nell’ambito dell’adeguamento delle infrastrutture esistenti che collegano i centri abitati di Caldarola, Sarnano, Amandola, e Servigliano alla strada statale della Val di Chienti S.S.77 Var e alla S.S.16 “Adriatica”



Figura 1 Localizzazione Intervento Google Earth

Il progetto in esame ha uno sviluppo planimetrico di circa 1,9km, lungo il quale viene previsto:

- La rimodellazione del fosso Tenna con interventi di difesa spondale;
- La realizzazione di una galleria artificiale avente inizio al km 0+490 per una lunghezza di 30m;
- La realizzazione di due opere di sostegno poste prima e dopo la realizzazione della galleria artificiale;
- La realizzazione di un viadotto (200,00m) avente inizio al km 0+545;
- Opere di sostegno posti a nord e sud del Viadotto citato in precedenza;
- La realizzazione di un secondo Viadotto (160,00m) avente inizio alla km 1+000,00;
- La realizzazione di una seconda galleria artificiale posta al km 1+440 per una lunghezza di 20m
- Subito dopo opera di sostegno al km 1+660 per una lunghezza di 40m.

4. LE AREE PER LA CANTIERIZZAZIONE

4.1. DESCRIZIONE DELLE AREE DI CANTIERE

Il progetto di cantierizzazione ha avuto come presupposto la valutazione delle criticità connesse con i lavori, allo scopo di indirizzare le scelte organizzative verso le soluzioni di minore impatto. Nell'organizzazione delle aree di cantiere e nella pianificazione della relativa viabilità, si è cercato in generale di ottimizzarne l'inserimento nell'ambiente circostante e rendere minimo l'impatto del cantiere nelle zone di intervento.

Le organizzazioni delle aree di cantiere risulteranno quindi estremamente funzionali grazie ad un'approfondita progettazione delle aree a disposizione, predisponendo una idonea viabilità interna, una organizzata distribuzione delle aree, una funzionale distribuzione di baraccamenti ed impianti nel caso del cantiere base, di locali officine, magazzini e aree di stoccaggio nel caso del cantiere logistico.

Per ognuno delle aree di cantiere, è stato sviluppato un apposito layout di cantiere al fine di evidenziare la loro funzionalità logistico-operativa in relazione alle zone adiacenti oggetto di intervento. All'interno di ogni singola area di cantiere saranno sempre presenti le dotazioni standard di un'area di cantiere per lavori pubblici, in linea con le attuali norme che regolano questa disciplina, cioè uffici (impresa, direzione lavori), servizi igienici e sanitari, locali infermeria e primo soccorso, parcheggio e ricovero mezzi.

La corretta localizzazione dei siti di cantiere costituisce il primo provvedimento preventivo in merito al contenimento degli eventuali impatti, in quanto da esso dipendono gli effetti più significativi che si possono determinare sull'ambiente circostante e sul normale assetto funzionale delle residenze entro i centri abitati interessati, delle viabilità e dei servizi.

Vista l'ampiezza territoriale dell'intervento è stato previsto un unico Campo Base, che a sua volta è anche cantiere operativo. Inoltre, in base alla localizzazione delle aree e delle opere da asservire, l'organizzazione della superficie disponibile è stata progettata in relazione alle esigenze legate alla fasizzazione ed esecuzione dei lavori.

La localizzazione del campo base/operativo, con relative aree di stoccaggio del materiale proveniente dagli scavi, di accumulo inerte per realizzare i rilevati e di materiale per la realizzazione delle opere d'arte, è stata effettuata sia in funzione delle esigenze legate alla realizzazione dell'opera, sia in funzione delle condizioni ambientali e dei vincoli presenti nei contesti interessati.

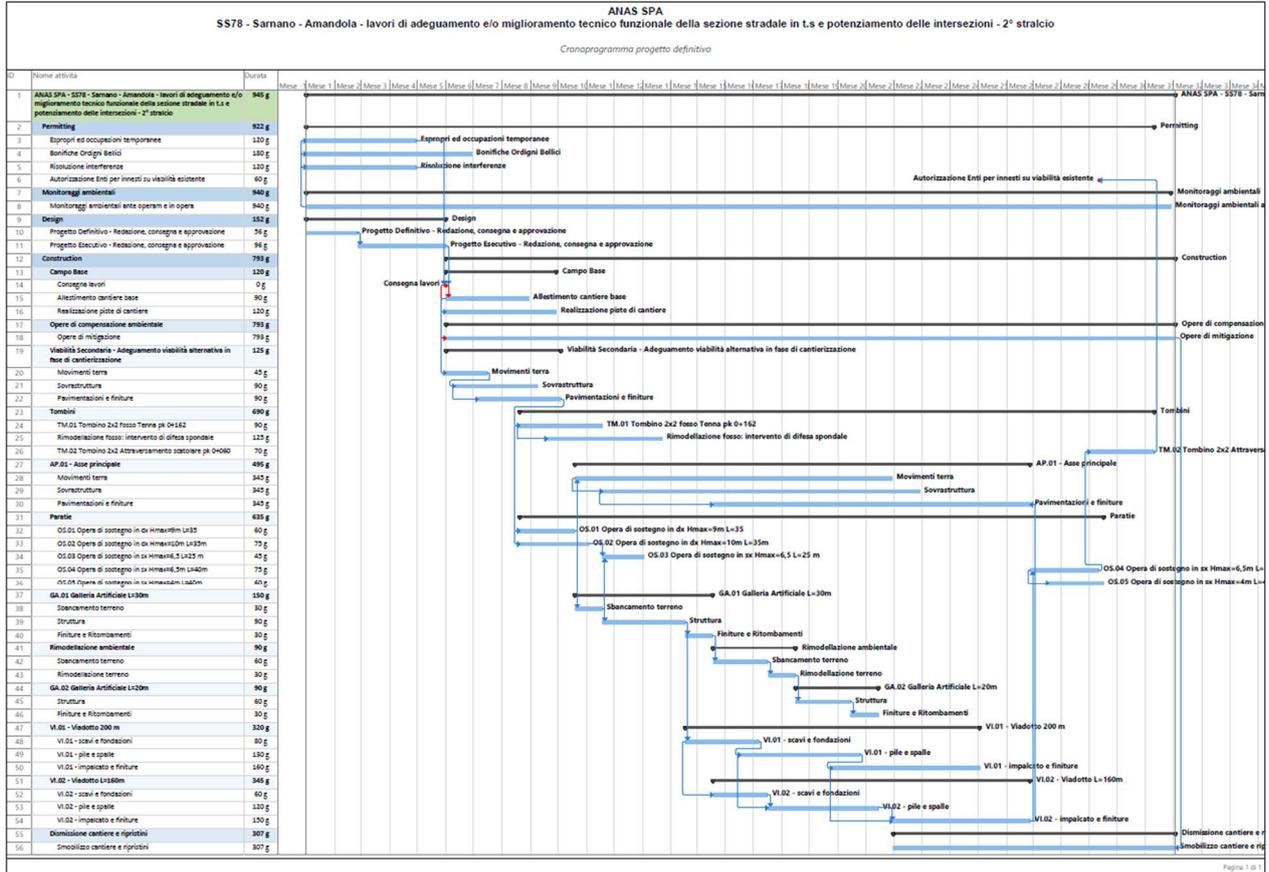
4.2. I PERCORSI DI CANTIERE E I FLUSSI INDOTTI

In virtù della localizzazione delle aree di cantiere rispetto al tracciato, il traffico indotto dalla cantierizzazione percorrerà la S.S.78 e, a seconda della localizzazione del sito di approvvigionamento e del sito di destinazione finale dei materiali, sarà diretta a nord verso Sarnano o a sud verso Amandola.

4.3. CRONOPROGRAMMA DEI LAVORI

Per la realizzazione dell'intero asse si prevede un periodo di tempo di circa 30 mesi,

come meglio descritto nel cronoprogramma parte del presente progetto, in cui sono specificati tutti i dettagli delle fasi operative. Le attività propedeutiche (quali espropri ed occupazioni temporanee, bonifiche ordigni bellici, risoluzione interferenze) saranno eseguite in sovrapposizione ai tempi della progettazione direttamente dalla stazione appaltante.



4.4. GESTIONE E BILANCIO DEI MATERIALI

Per la gestione delle terre e rocce da scavo nell'ambito del progetto definitivo è stato redatto un Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo.

Dall'analisi del progetto, e fatte le opportune considerazioni a partire dai computi dei materiali di risulta, si è verificata sia la quantità delle terre prodotte dagli scavi, che sono pari a 54.670mc, che le quantità di terre necessarie per la realizzazione di rilevati ed altro in cantiere per un totale di mc di 65.670. Da questo bilancio si evince che non esistono "esuberanti" da inviare a discarica, bensì un deficit di 11.000mc di materiale, che dovrà essere reperito dalle cave di prestito.

La tabella che segue evidenzia quanto appena detto:

SCAVI				
Descrizione	Volume [mc]	% RIUTILIZZO		
		Rilevati T.Q. [%]	Ritombamento [%]	VEG. [%]
SCOTICO E BONIFICA	6 970,00	0%	0%	100%
SCAVO DI STERRO	18 700,00	100%	0%	0%
SCAVI DA RIPROFILATURA VERSANTE	20 000,00	100%	0%	0%
SCAVI FONDAZIONE OPERE D'ARTE	9 000,00	100%	0%	0%

RILEVATI			
Descrizione	Volume fabbisogno [mc]	Da scavi [mc]	Fornitura [mc]
MATERIALI PER PIANO DI POSA ANTICAPILLARE + STAB. CALCE	6 900,00	-	6 900,00
RILEVATI [mc]	51 800,00	47 700,00	4 100,00
RITOMBAMENTI E RIMODELLAMENTI	2 600,00	2 600,00	-
TERRENO VEGETALE	4 370,00	4 370,00	-
TOTALE	65 670,00	54 670,00	11 000,00

ESUBERI			
	Volume disponibile [mc]	Volumi riutilizzati in cantiere [mc]	esubero [mc]
IDONEO PER RILEVATI (TAL QUALE)	47 700,00	47 700,00	-

IDONEO PER RITOMBAMENTI E RIMODELLAMENTI	2 600,00	2 600,00	-
TERRENO VEGETALE	4 370,00	4 370,00	-
TOTALE	54 670,00	54 670,00	-