

S.S. 75 "CENTRALE UMBRA" AL KM 24+000 - CENTRO DI
RACCOLTA DI FOLIGNO - OPERE DI MANUTENZIONE
STRAORDINARIA DEI FABBRICATI E DELLE PERTINENZE

PROGETTO DEFINITIVO

PROGETTAZIONE: ANAS - STRUTTURA TERRITORIALE UMBRIA

RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE

Ing. Marco Temussi

GRUPPO DI PROGETTAZIONE



Direttore Tecnico
Ing. Marco Temussi

COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE

Ing. Giancarlo Galvanin

IL GEOLOGO

Dott. Geol. Luca Domenico Venanti

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Ing. Andrea Primicerio

PROTOCOLLO

DATA

ELABORATI GENERALI
Relazione Generale

CODICE PROGETTO		NOME FILE			REVISIONE	SCALA
PROGETTO <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>		T00_EG00_GEN_RE01_A				
		<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>			A	-
D						
C						
B						
A	EMISSIONE	AGOSTO 2021	PROVEDI	TEMUSSI	TEMUSSI	
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO	

S.S.75 "Centrale Umbra" al km 24+000 - Centro di Raccolta di Foligno
Opere di manutenzione straordinaria dei fabbricati e delle pertinenze

PROGETTO DEFINITIVO

ELABORATI GENERALI

Relazione generale

Progettista:

AGT Ingegneria s.r.l. – Ing. Marco Temussi

– Agosto 2021 –

Indice

1. Premesse.....	3
2. Descrizione dello stato esistente.....	3
2.1. <i>Descrizione dell'area</i>	<i>3</i>
2.2. <i>Descrizione dei manufatti esistenti.....</i>	<i>5</i>
2.3. <i>Descrizione degli impianti esistenti.....</i>	<i>5</i>
2.4. <i>Inquadramento urbanistico</i>	<i>5</i>
3. Descrizione dell'intervento.....	8
3.1 <i>Finalità dell'intervento</i>	<i>8</i>
3.2 <i>Fabbricato uffici ed autorimessa.....</i>	<i>9</i>
3.2.1 <i>Struttura portante</i>	<i>9</i>
3.2.2 <i>Contenimento dei consumi energetici.....</i>	<i>10</i>
3.2.3 <i>Dotazioni.....</i>	<i>10</i>
3.3 <i>Silos salamoia</i>	<i>10</i>
3.4 <i>Tettoia in acciaio</i>	<i>11</i>
3.5 <i>Vasca di stoccaggio dello spazzamento stradale</i>	<i>12</i>
3.6 <i>Vasca per stoccaggio sale.....</i>	<i>13</i>
3.7 <i>Sistemazione esterna dell'area.....</i>	<i>14</i>
3.7.1 <i>Pavimentazione</i>	<i>14</i>
3.7.2 <i>Illuminazione dell'area.....</i>	<i>14</i>
3.7.3 <i>Smaltimento delle acque meteoriche.....</i>	<i>15</i>
4. Cantierizzazione	16

1. Premesse

La presente relazione è redatta in conformità con quanto previsto all'articolo 25 del D.P.R. N. 207/2010 ("Regolamento").

L'intervento prevede la manutenzione straordinaria dell'attuale centro manutentorio ANAS situato a ridosso delle rampe dello svincolo Foligno Nord sulla S.S.75 "Centrale Umbria". L'attuale centro si compone di una piccola area posta all'interno di una delle isole tra le rampe di svincolo, attrezzata con un mortaio in struttura metallica ed alcuni volumi pertinenziali prefabbricati.

Il progetto consiste nell'ampliamento dell'area attuale con l'introduzione di un nuovo fabbricato adibito ad autorimessa per i mezzi di servizio ANAS, uffici e magazzino, cui si aggiungono ulteriori strutture pertinenziali finalizzate allo stoccaggio dei materiali inerenti le operazioni di manutenzione della rete stradale. La nuova area sarà quindi sistemata con nuova pavimentazione bitumata e delimitata da nuova recinzione.

2. Descrizione dello stato esistente

2.1. Descrizione dell'area

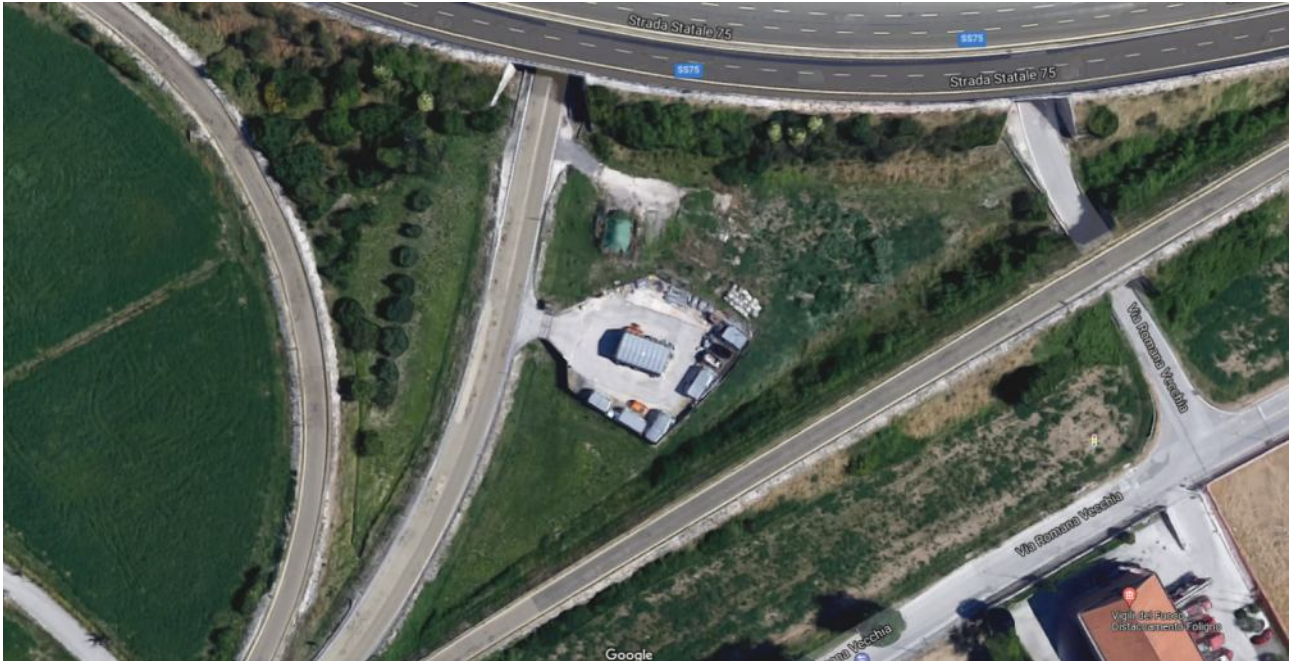
Allo stato attuale il centro manutentorio ANAS si trova in un'area verde delimitate dalla rete viaria dello svincolo Foligno Nord sulla S.S.75 Centrale Umbria, posta a lato della S.R. 316: la superficie complessiva dell'area è pari a circa 6000 mq, ma quella effettivamente impegnata dal centro è circa la metà.

Si riporta di seguito una vista aerea del contesto territoriale all'interno del quale si trova il centro di raccolta, dove la S.S.75 è riportata in colore ciano e le rampe di svincolo in marrone chiaro.



Vista aerea dello svincolo: in rosso l'area di sedime attuale del Centro manutentorio di Foligno

L'accesso all'area avviene attraverso un cancello posto a margine della rampa di uscita della carreggiata Nord della S.S.75, in direzione del centro urbano di Foligno: parte dell'area è recintata con rete metallica plastificata (fronte Ovest e Sud) mentre gli altri lati si estendono potenzialmente fino al fosso di guarda posto sul perimetro dell'area in questione. L'intera area, essendo posta all'interno dello svincolo, è di proprietà ANAS.



Inquadramento dell'area attuale occupata dal Centro manutentorio



Vista del cancello di ingresso attuale all'area

2.2. Descrizione dei manufatti esistenti

All'interno dell'area attualmente si trova un piccolo box "morteo" in lamiera di superficie 10,00 m x 6,50 m circa, posto in posizione centrale, ed alcuni box pertinenziali, tipo container, disposti principalmente lungo il perimetro Sud ed Est dell'area recintata. Il piazzale è parzialmente asfaltato e sul fronte Nord-Ovest si trova una piattaforma in calcestruzzo di circa 250 mq su cui sono disposte alcune barriere stradali tipo New Jersey a delimitare le porzioni di superficie adibite allo stoccaggio dei materiali inerti.

2.3. Descrizione degli impianti esistenti

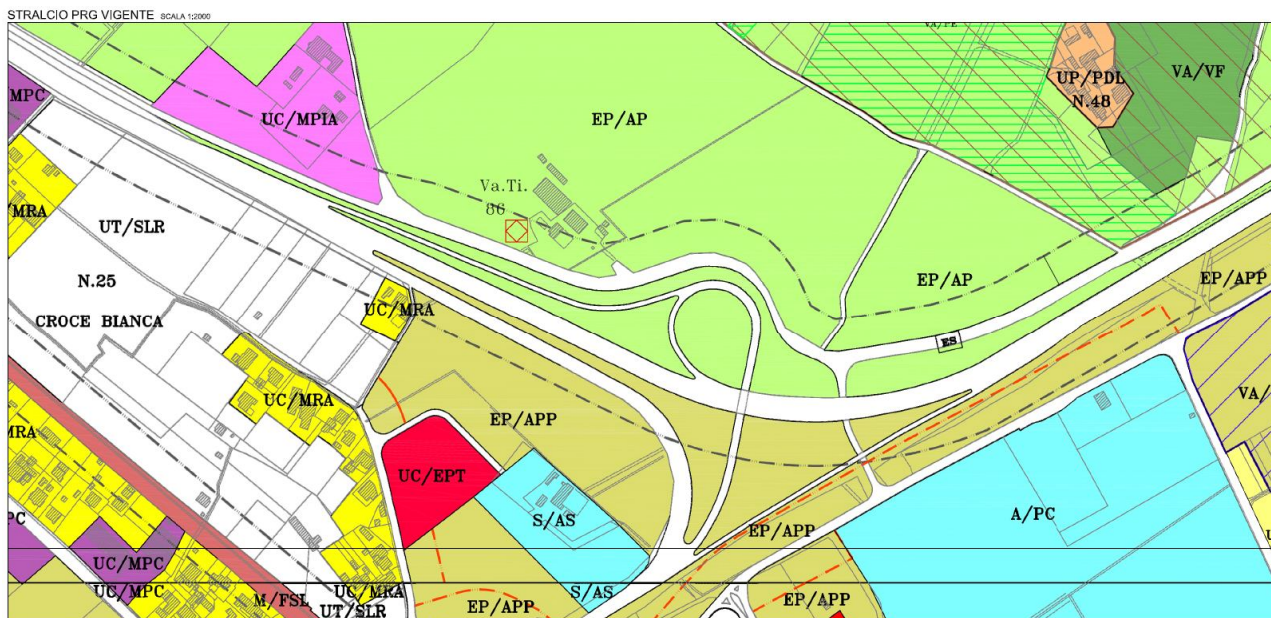
All'interno dell'area si trovano quattro pali di illuminazione, approssimativamente ai vertici dell'area attualmente occupata dal centro, che vengono alimentati attraverso un quadro elettrico interno all'area, posto sul fronte Est. La rete è pertanto autonoma ed indipendente da quella della illuminazione stradale.

Sempre all'interno dell'area, in posizione periferica ed a ridosso del fosso di guarda sul fronte Sud-Est, si trova una fossa Imhoff che riceve le acque nere derivanti dai servizi igienici presenti all'interno di uno dei box pertinenziali, da cui poi vengono convogliate verso la rete fognaria locale

2.4. Inquadramento urbanistico

L'intera area ricade all'interno delle rampe di svincolo (svincolo Foligno Nord- Bevagna).

Nel PRG vigente la fascia di rispetto stradale è indicata in modo erraneo, in quanto non comprende quella relativa alle rampe di svincolo (v. figura seguente):



Stralcio cartografia strumento urbanistico vigente comune di Foligno

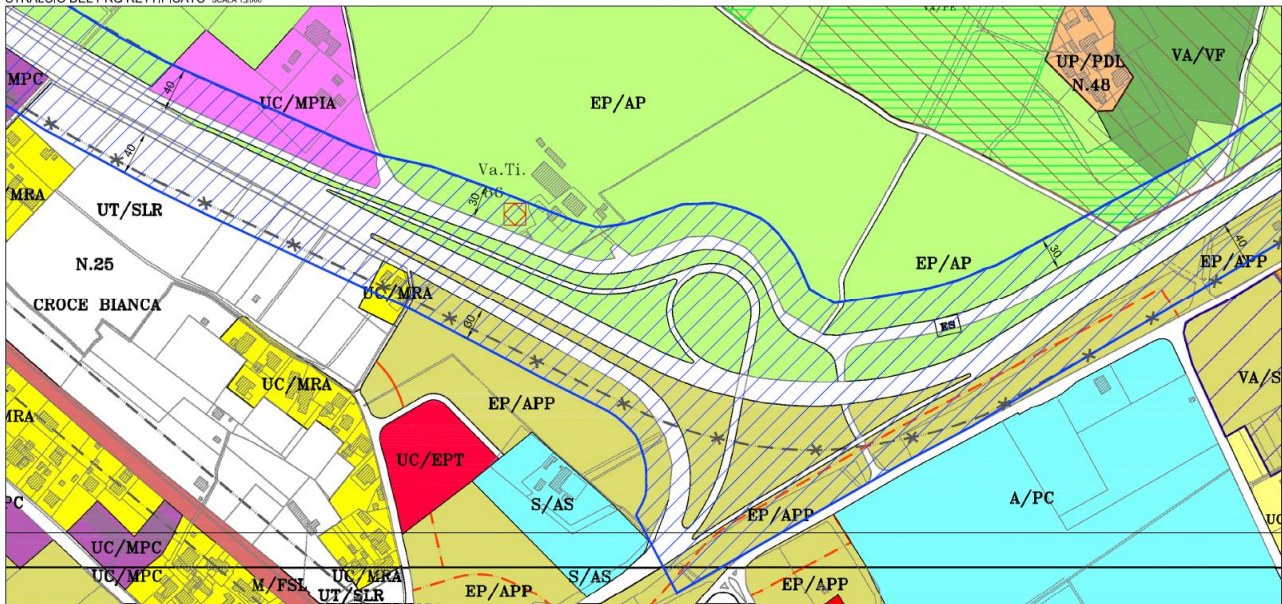
Nel corso di una riunione tenutasi in data 01/10/2020 presso l'Ufficio Tecnico del Comune di Foligno, a cui hanno presenziato: per ANAS, l'Arch. Nicola Iusue e il Geom. Angelo Monaco; per il Comune di Foligno, il Dirigente dell'Area Governo del Territorio Arch. Antonia Fratino, il Responsabile del Servizio Urbanistica Geom. Luca Piersanti e il Responsabile del Servizio Infrastrutture Ing. Massimo Di Mario; per AGT Ingegneria Srl, l'Ing. Marco Temussi e l'Ing. Antonella Badolato, è stata discussa la conformità urbanistica degli interventi in progetto, da cui è emerso che l'area interessata è verosimilmente compresa per intero all'interno della fascia di rispetto stradale afferente alla S.S. 75 ed alle rampe dello svincolo, diversamente da quanto riportato nell'estratto di PRG, nel quale la fascia di rispetto indicata sembra essere relativa alla sola S.S. 75.

Nella riunione è stato chiarito che qualora le opere in progetto risultino completamente all'interno della fascia di rispetto stradale, esse sarebbero realizzabili senza dover preventivamente attuare una variante urbanistica: infatti la modifica dei limiti della fascia di rispetto cartografata non richiede una variante urbanistica, ma una mera graficizzazione dei nuovi limiti a fronte di indicazione dell'Ente gestore degli stessi, i quali sussistono *ope legis*.

La larghezza della fascia di rispetto, misurata a partire dal confine stradale, è regolata dall'art. 26 del "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada" D.P.R. 495/1992 e s.m.i.; trattandosi di una intersezione a livelli sfalsati in zona extraurbana, la distanza dal confine stradale è di 40 m per la S.S. 75 (strada tipo B), e di 30 m per le rampe di svincolo, alla luce di quanto disposto dall'art. 16 comma 3 del Codice della strada D. Lgs. 285/1992 e s.m.i. che recita: "In corrispondenza e all'interno degli svincoli ... le fasce di rispetto da associare alle rampe esterne devono essere quelle relative alla categoria di strada di minore importanza tra quelle che si intersecano" e della classificazione della strada intersecante (strada tipo C).

Pertanto è stata predisposta una planimetria su base PRG, nella quale la fascia di rispetto è stata rettificata, comprendendo la S.S. 75, le rampe di svincolo e la viabilità secondaria (*ex art.26 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada DPR 495/1992 e s. m.i. art.16 comma 3 del Codice della strada D.Lgs. 285/1992 e s.m.i.)* come riportato nella figura a pagina seguente.

STRALCIO DEL PRG RETTIFICATO SCALA 1:2000



Stralcio cartografia strumento urbanistico comune di Foligno con fasce di rispetto rettificate

Come si evince dalla planimetria sopra riportata, l'area di interesse ricade interamente nella fascia di rispetto stradale e pertanto le opere in progetto sono realizzabili senza dover procedere a variante urbanistica, una volta comunicata la corretta estensione della fascia di rispetto stradale al Comune di Foligno, che riceverà nei grafici di PRG tale indicazione.

Per quanto attiene ad altri eventuali vincoli, non è stata riscontrata la presenza di vincoli di tipo paesaggistico, idrogeologico o di altra specie nell'area in esame.

Riguardo allo screening preliminare sugli aspetti autorizzativi, è stato tenuto conto di quanto disposto nell'art. 16 comma 3 del Codice, che recita: *"In corrispondenza e all'interno degli svincoli è vietata la costruzione di ogni genere di manufatti in elevazione e le fasce di rispetto da associare alle rampe esterne devono essere quelle relative alla categoria di strada di minore importanza tra quelle che si intersecano."* riguardo alle nuove edificazioni. Poiché tali edificazioni sono però a tutti gli effetti a servizio della strada rispetto alla quale sono determinate le fasce di rispetto, sono state ritenute rispettose della norma e considerate alla stregua di pertinenze stradali; la loro presenza non modifica l'estensione delle fasce di rispetto, in quanto sono ubicate in posizione interna rispetto a quelle determinate dalle rampe.

3. Descrizione dell'intervento

3.1 *Finalità dell'intervento*

L'intervento è volto a riorganizzare l'intera area esistente con l'introduzione di nuove strutture e fabbricati in affiancamento a quelli esistenti, finalizzati ad una più efficiente gestione del centro manutentorio esistente.

Nello specifico, gran parte dell'area esistente sarà sistemata con la realizzazione di una nuova pavimentazione bitumata e l'introduzione di una recinzione continua lungo tutto il perimetro. Contestualmente sarà realizzato anche un nuovo ingresso sul fronte opposto a quello esistente, chiuso con cancello scorrevole, e un piccolo parcheggio con posti auto per gli operatori che gestiranno l'area.

Oltre alla sistemazione dell'area, saranno realizzati anche nuovi fabbricati e strutture coperte, deputate ad ospitare uffici, rimesse e aree di stoccaggio. Nello specifico si tratta di:

- Un nuovo fabbricato con struttura portante in c.a. adibito ad uffici e rimessa veicoli (**Struttura A**);
- Un silos per la salamoia disposto su fondazione in c.a. (**Struttura B**);
- Una nuova tettoia con struttura portante in acciaio (**Struttura C**);
- Una vasca con struttura in c.a. e tettoia in acciaio mobile per spazzamento stradale (**Struttura D**);
- Una vasca con struttura in c.a. e tettoia in acciaio mobile per stoccaggio sale (**Struttura E**);

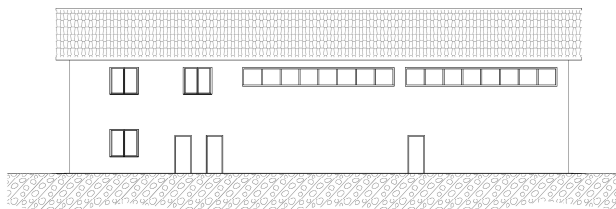
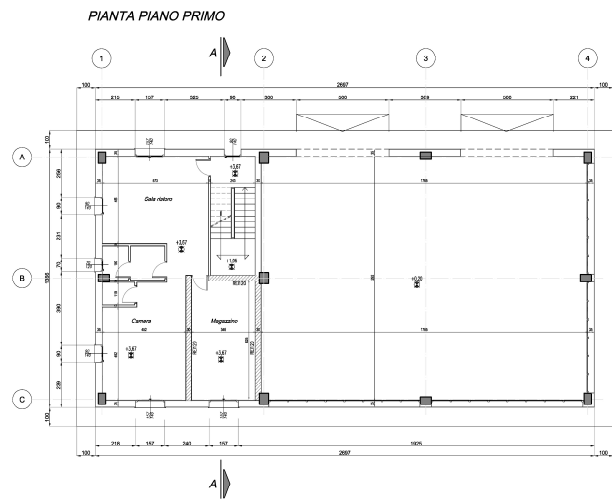
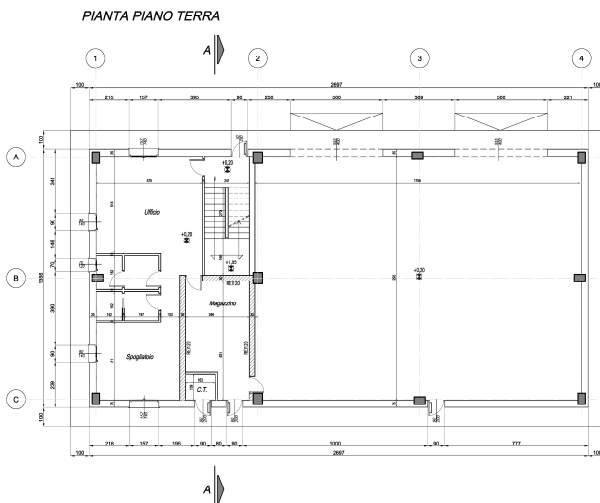
Tali strutture affiancheranno quelle attualmente esistenti (box morto e container), le quali saranno mantenute anche dopo l'intervento. Nel seguito si descrivono nel dettaglio le nuove strutture di progetto, nonché le sistemazioni e le dotazioni impiantistiche che verranno introdotte nell'area a seguito degli interventi in progetto.



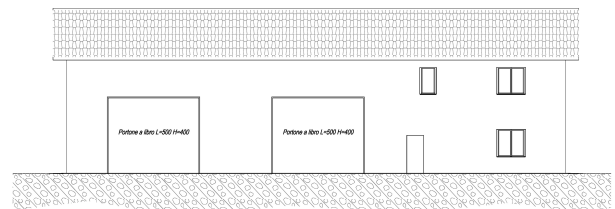
Planimetria generale di progetto

3.2 Fabbricato uffici ed autorimessa

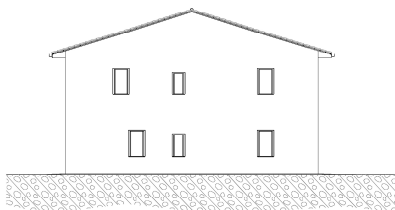
Il fabbricato principale (**Struttura A**) è realizzato a due livelli fuori terra, con ingombro in pianta 26,63 x 13,34 m: il fabbricato sarà adibito in parte ad uso uffici, spogliatoio e magazzino, distribuiti sui due livelli della porzione più ad Sud e scala interna. La restante parte del fabbricato, per una superficie di circa 2/3 del totale ingombro del fabbricato, è adibita ad auto rimessa per veicoli di servizio ANAS. In questo caso il fabbricato è a doppia altezza, per cui privo di solaio intermedio, in modo da consentire l'ingresso dei veicoli di servizio. L'altezza totale della struttura, misurata in corrispondenza della gronda, è pari a circa 6,75 m rispetto al piano campagna attuale.



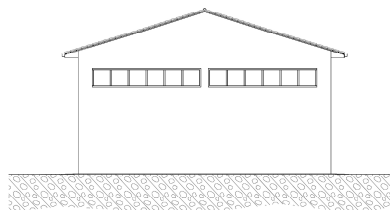
PROSPETTO FRONTALE



PROSPETTO SUL RETRO



PROSPETTO TESTATA OVEST



PROSPETTO TESTATA EST

Piante e prospetti di edificio principale

3.2.1 Struttura portante

L'intero edificio è stato realizzato con telaio portante in c.a su fondazioni di tipo profonde, con pali in c.a. di diametro 60 cm e lunghezza 10,00 m, disposti al di sotto di ogni pilastro e collegati con graticcio di travi di

fondazione in c.a. sez. 70x100 cm. Gli orizzontamenti saranno realizzati in latero cemento, mediante travetti e pignatte con altezza 20+5 cm: anche la copertura sarà realizzata con tali elementi, orditi sempre in direzione dal colmo verso la gronda. Lo sporto di gronda sarà realizzato con aggetto in c.a. di spessore 15 cm e le scale interne con soletta rampante in c.a.

La struttura portante viene progettata in capacity design come struttura dissipativa in classe di duttilità B, con fattore di comportamento definito secondo quanto riportato al par. 7.4.3 delle NTC18

Tutte le tamponature saranno realizzate con blocchi termici in laterizio di spessore 35 cm forature intasate con materiale coibente, sporgenti per circa 8 cm dal filo esterno del telaio in c.a in modo da consentire l'inserimento di un pannello di isolamento frontalmente alle struttura in c.a., riducendo gli effetti del ponte termico.

3.2.2 Contenimento dei consumi energetici

Il D.L. 63/2013, convertito in Legge n. 90 del 3 agosto 2013, ha introdotto per gli edifici di nuova realizzazione sia pubblici che privati, a partire dal 1° gennaio 2021, l'obbligo di progettazione "a energia quasi zero" (edifici nZEB).

In particolare, il paragrafo 3.4 dell'Allegato 1 del **D.M. 26/06/2015 (cd. "Requisiti Minimi")**, definisce i requisiti da rispettare per gli nZEB, qui di seguito sinteticamente riportati:

- Coefficiente medio globale di scambio termico per trasmissione per unità di superficie disperdente ($H'T$).
- Area solare equivalente estiva per unità di superficie utile ($Asol,est/Asup\ utile$).
- Efficacia dei sistemi schermanti e del fattore di trasmissione solare.
- Verifica inerzia termica: massa superficiale (M_s) e trasmittanza termica periodica (YIE).
- Verifica trasmittanza termica dei divisori interni e dei componenti verso esterno dei locali non climatizzati.
- Integrazione delle fonti rinnovabili (Allegato 3 del D. Lgs. 28/2011).
- Indici di prestazione termica utile per riscaldamento (EPH,nd) e per raffrescamento (EPC,nd) [kWh/m^2].
- Indici di prestazione energetica per la climatizzazione invernale (EPH) ed estiva (EPC) e globale dell'edificio, in energia primaria non rinnovabile e totale ($EPgl$), espresso in kWh/m^2 .
- Efficienza media stagionale dell'impianto di climatizzazione invernale (ηH) estiva (ηC) e per la produzione di acqua calda sanitaria (ηw).

L'edificio principale, adibito ad uffici, è stato pertanto progettato nel rispetto dei requisiti minimi su esposti.

3.2.3 Dotazioni

L'edificio principale sarà dotato di impianto fotovoltaico in copertura con potenza nominale pari a 4,5 KW, in ottemperanza agli obblighi derivanti dall'applicazione dell'art. 11 del D. Lgs. n.28 del 3 marzo 2011 e dell'Allegato 3 dello stesso.

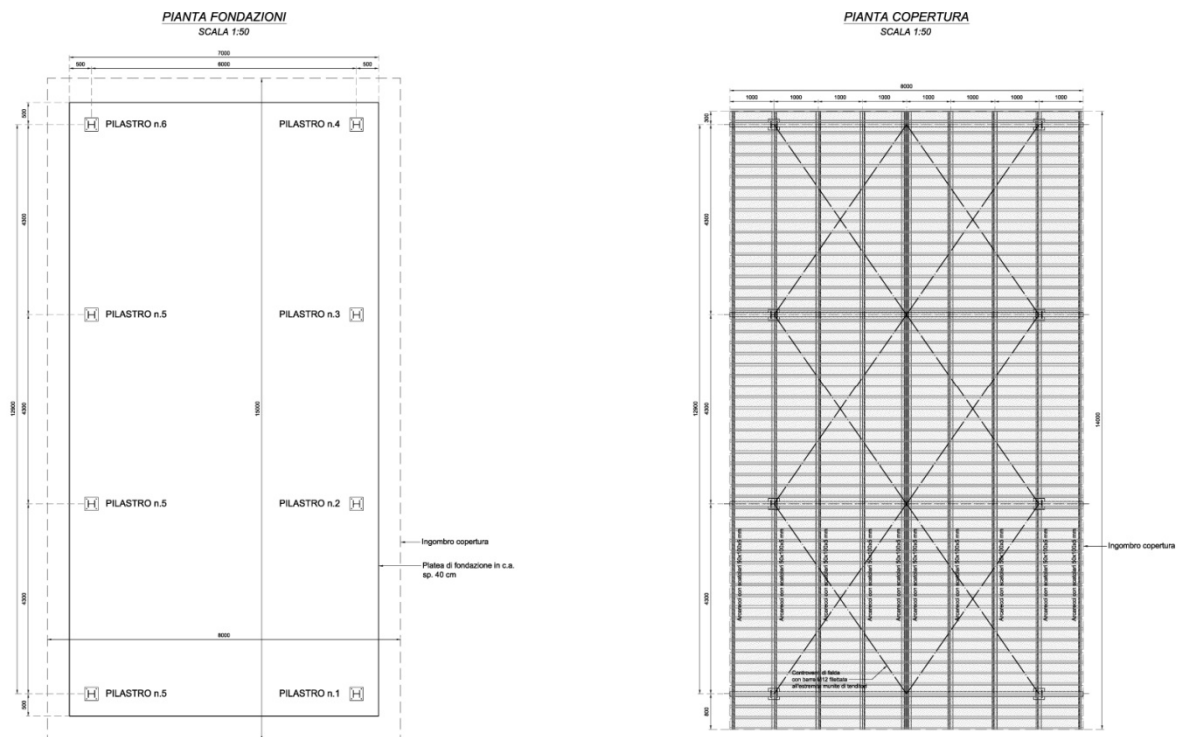
3.3 Silos salamoia

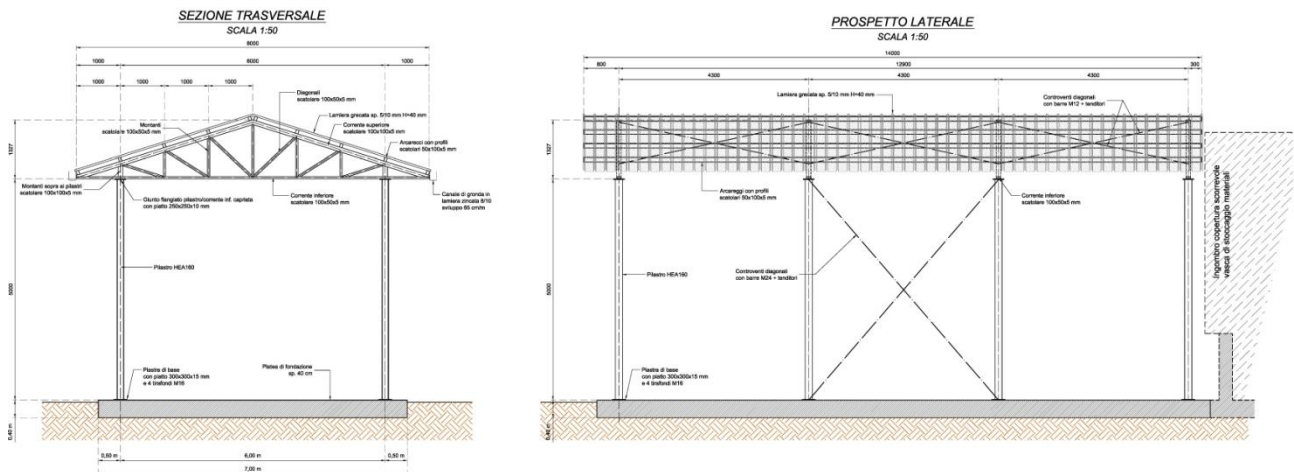
A corredo delle dotazioni del centro di raccolta è prevista l'installazione di un silos di stoccaggio della salamoia antigelo, con struttura portante in acciaio ("**Struttura B**"), la cui fornitura è esclusa dal presente progetto; è stata però predisposta la fondazione per tale futura installazione.

Allo scopo, è stato previsto di installare il silos in adiacenza al fabbricato principale (Struttura A), per consentire di sfruttare il medesimo sistema fondale, ottenendo un piccolo risparmio sul numero dei pali di fondazione. Nello specifico, alle fondazioni previste per la Struttura A, è stata aggiunta una appendice sul fronte Nord, con l'inserimento di due ulteriori pali ed una soletta in c.a. di spessore 40 cm, che fungerà da basamento per l'installazione del silos.

3.4 Tettoia in acciaio

La tettoia ("Struttura C") viene realizzata con struttura indipendente in prossimità del vertice Nord-Ovest dell'area perimetrata del centro di raccolta. Le dimensioni in pianta sono pari a circa 12,90 m x 6,00 m ed altezza pari a 5,00 m. La copertura sarà realizzata a due falde, con travi reticolari in direzione trasversale, arcarecci con profili sagomati a freddo e lamiera grecata. La fondazione sarà di tipo a platea, interamente in c.a., con spessore 30 cm. La tettoia occuperà lo spazio attualmente impegnato come area di stoccaggio materiale e sosta temporanea dei veicoli di servizio, ed anche a seguito dell'intervento manterrà la medesima destinazione d'uso, fornendo pertanto protezione dall'azione diretta degli agenti atmosferici ai cassoni di stoccaggio dello spazzamento stradale e ad altri materiali generici.

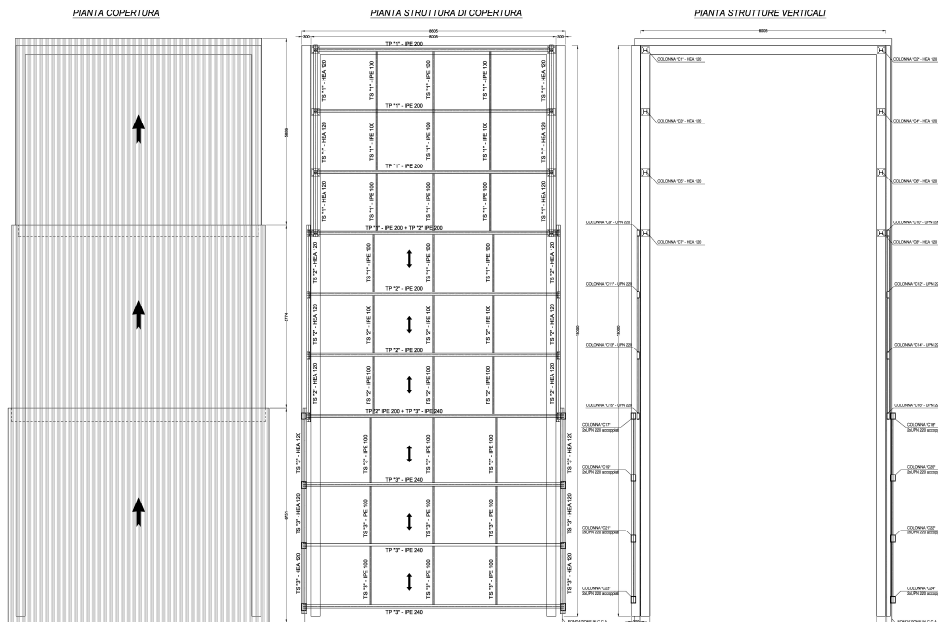


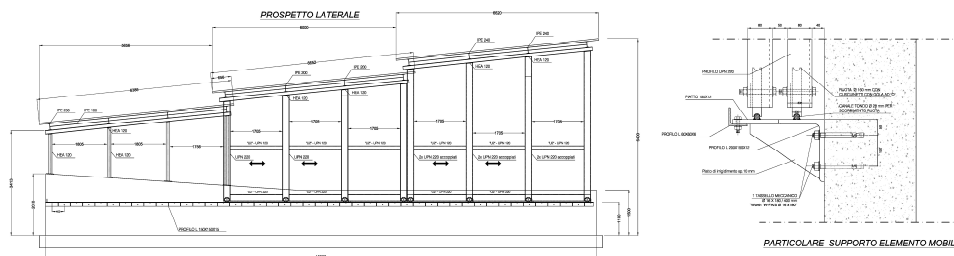


Piante e prospetti della tettoia

3.5 Vasca di stoccaggio dello spazzamento stradale

La vasca di stoccaggio dello spazzamento stradale ("Struttura D") sarà realizzata a ridosso della tettoia di cui al punto precedente e composta da una platea in c.a. di spessore 30 cm con setti in c.a. perimetrali di spessore ugualmente 30 cm ed altezza 3,00 m. La vasca avrà un imbocco sul lato Est, con sviluppo complessivo in pianta 18,00 m e larghezza 8,00 m: la parte finale sarà dotata di copertura fissa con tettoia in acciaio per una lunghezza di 6,00 m, mentre la parte restante sarà dotata di copertura scorrevole composta da 2 parti scorrevoli (ciascuna di ampiezza 6,00 m) sovrapponibili entrambi alla copertura fissa terminale, pertanto con geometria telescopica.

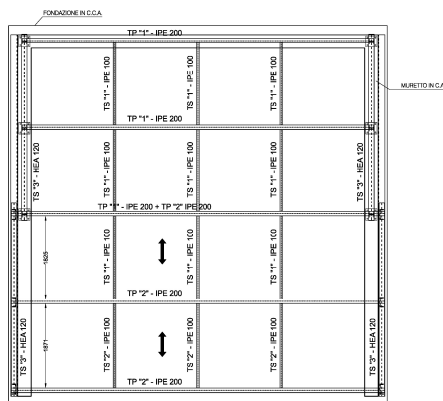




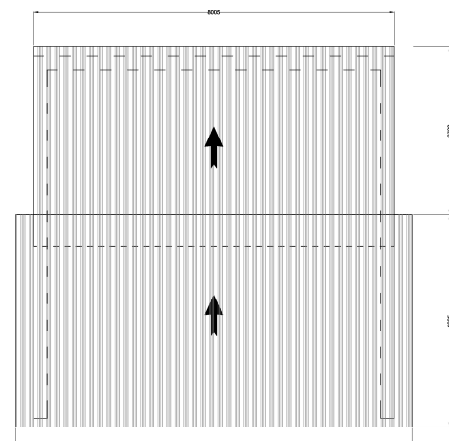
Piante e prospetti della vasca per lo spazzamento stradale

3.6 Vasca per stoccaggio sale

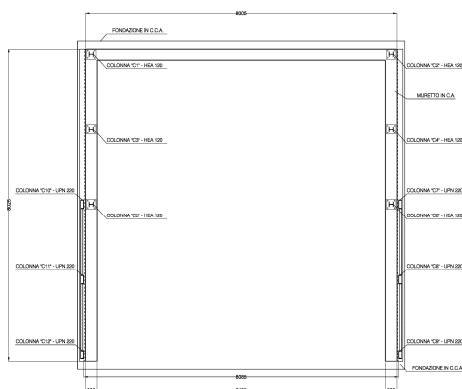
La vasca per l'immagazzinamento del sale ("Struttura E") sarà realizzata con ingombro in pianta pari a 8,00 m x 8,00 m, avente geometria del tutto analoga a quella della struttura D. In questo caso, la copertura fissa impegnerà la metà dello sviluppo della vasca, per una ampiezza di 4,00 m, mentre l'altra metà sarà dotata di copertura mobile scorrevole, sovrapponibile anche qui con la parte fissa. La vasca viene realizzata a ridosso del silos (Struttura B).



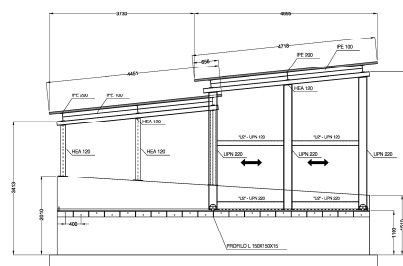
PIANTA STRUTTURA DI COPERTURA
SCALA 1:50



PIANTA COPERTURA
SCALA 1:50



PIANTA STRUTTURE VERTICALI
SCALA 1:50



PROSPETTO LATERALE
SCALA 1:50

Piante e prospetti della vasca di stoccaggio sale

3.7 Sistemazione esterna dell'area

L'area del centro manutentorio viene estesa in superficie, occupando le porzioni sul settore Nord-Est attualmente inutilizzate. A tal proposito, viene realizzato un nuovo ingresso all'area in corrispondenza del vertice Nord-Est, che si affiancherà a quello già esistente sul fronte Ovest: in questo caso l'accesso avverrà attraverso la viabilità locale (via Romana Vecchia) a ridosso del sottopasso sulla strada S.S.75. L'ingresso sarà dotato di nuovo cancello, del tutto analogo a quello esistente. L'intera area sarà quindi recintata con nuova rete in acciaio plastificata, che andrà a coprire l'intero perimetro

3.7.1 Pavimentazione

Tutta la superficie all'interno del perimetro non occupata da fabbricati o baraccamenti esistenti sarà sottoposta ad intervento di bitumatura: nelle zone già attualmente bitumate si procederà dapprima alla scarifica dello strato superficiale di pavimentazione per uno spessore di circa 5 cm e poi alla successiva realizzazione di nuovo piano rotabile con strato di basebinder di spessore 8 cm.

Nelle parti attualmente non asfaltate si hanno due distinte casistiche:

- Le parti attualmente pavimentate con misto stabilizzato (ghiaietto) saranno sottoposte a compattazione meccanica e successiva bitumatura con strato di basebinder, sempre con spessore 8 cm;
- Le parti attualmente prive di pavimentazione (terreno vegetale naturale), saranno sottoposte a scarifica per uno spessore di 30 cm e successiva realizzazione di fondazione stradale in misto granulare stabilizzato con cemento. Successivamente si procederà anche in questo caso con stesura di basebinder per uno spessore di 8 cm.

Al termine delle operazioni tutte le parti saranno pertanto pavimentate in maniera omogenea con pacchetto di 8 cm di basebinder: lungo il perimetro, la pavimentazione sarà delimitata da cordolo prefabbricato in cls vibrato.

3.7.2 Illuminazione dell'area

Sono mantenuti in sede tre dei quattro lampioni esistenti, ai quali si aggiungeranno ulteriori 2 ulteriori elementi da disporre in corrispondenza del fronte nord dell'area. Uno dei lampioni esistenti sarà invece dismesso in quanto interferente con l'area di sedime del fabbricato destinato ad uffici (Struttura A).

Sui due spigoli della Struttura A, lato Ovest (pertanto verso l'interno dell'area pertinenziale), saranno disposti due ulteriori corpi illuminanti, alimentati con la medesima rete dei lampioni di cui sopra. Il quadro elettrico sarà mantenuto nella posizione attuale.

3.7.3 Smaltimento delle acque meteoriche

La bitumatura dell'area di lavoro rende necessaria la realizzazione di un impianto di smaltimento delle acque di piattaforma: a tal proposito vengono disposti nei punti periferici dell'area pavimentata, in base alle pendenze riscontrate dal rilievo topografico, caditoie grigliate opportunamente dimensionate sulla base di analisi pluviometriche. Le caditoie saranno collegate alla rete di smaltimento delle acque di piattaforma, realizzata interamente interrata con collettori in PP Ø315 mm, che convogliano l'acqua direttamente all'interno dei fossi di guardia posti lungo tutto il perimetro. I collettori che attraversano il piazzale e che pertanto saranno sottoposti alle azioni derivanti dal transito dei veicoli, verranno rinforzati con rivestimento in cls gettato in opera.



Planimetria della sistemazione idraulica del piazzale

4. Cantierizzazione

I lavori saranno eseguiti provvedendo al mantenimento delle strutture esistenti (box morto e container), che pertanto potranno continuare ad essere utilizzati anche durante i lavori. La realizzazione delle nuove strutture è infatti localizzata nel settore nord dell'area esistente, attualmente poco utilizzata: si prevede quindi la realizzazione di un accesso all'area di cantiere distinto da quello esistente, localizzato in corrispondenza di quello che sarà il secondo accesso di progetto al centro manutentorio (angolo Nord-Est).

L'area di cantiere potrà pertanto essere separata da quella dell'attuale centro attraverso una recinzione che approssimativamente delimita l'area attualmente pavimentata: in base alla fasi di cantiere la recinzione potrà essere spostata o rimodulata, consentendo una elevata flessibilità nell'uso degli spazi sia da parte del cantiere che da parte dell'attuale centro manutentorio. La definitiva unione tra le due parti avverrà a seguito della sistemazione definitiva dell'area, con la completa bitumatura della superficie.