

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



**U.O. ARCHITETTURA, AMBIENTE E TERRITORIO - CANTIERIZZAZIONE**

**PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA**

**NPP 0258 – GRONDA MERCI DI ROMA  
GRONDA MERCI DI ROMA CINTURA NORD  
LOTTO 2.1 – TOR DI QUINTO-VAL D'ALA**

**CANTIERIZZAZIONE**

**Relazione Generale di cantierizzazione**

SCALA:

-

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

NR4E    21    R    53    RG    CA0000    001    A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzazio Data
A	Emissione Esecutiva	L. Camilli 	Luglio 2021	L. Caronte 	Luglio 2021	T. Paoletti	Luglio 2021	

ITALFERR S.p.A.  
U.O. Architettura Ambiente e Territorio  
Cantierizzazione e Infrastruttura Sottoservizi  
Dott. Ing. Stefano Maccari  
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma  
n. A19935

File: NR4E21R53RGCA0000001A.doc

n. Elab

**INDICE**

<b>1</b>	<b>INTRODUZIONE .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>DESCRIZIONE DEL PROGETTO .....</b>	<b>5</b>
	2.1 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO .....	6
<b>3</b>	<b>VINCOLI ESECUTIVI E CRITICITÀ .....</b>	<b>7</b>
	3.1 INTERFERENZE CON L'ESERCIZIO FERROVIARIO .....	7
	3.2 INTERFERENZE CON LA VIABILITÀ ESISTENTE.....	13
	3.3 INTERFERENZE DEI LAVORI CON RETI DI SERVIZI E MANUFATTI .....	18
	3.4 VIABILITA' DI ACCESSO ALLE AREE DI CANTIERE .....	18
<b>4</b>	<b>APPROVVIGIONAMENTO E GESTIONE MATERIALI .....</b>	<b>19</b>
	4.1 INTRODUZIONE .....	19
	4.2 BILANCIO DEI MATERIALI DA COSTRUZIONE.....	19
	4.3 APPROVVIGIONAMENTO E GESTIONE DELLE TERRE ED INERTI.....	20
	4.3.1 Flussi di traffico.....	20
	4.4 APPROVVIGIONAMENTO DEL CALCESTRUZZO .....	21
	4.5 MODALITA' DI TRASPORTO E STOCCAGGIO DEI MATERIALI .....	21
	4.5.1 Travi da ponte .....	21
	4.5.2 Materiali ferrosi .....	21
	4.5.3 Inerti e terre.....	22
	4.5.4 Calcestruzzo .....	22
	4.5.5 Terreno vegetale delle aree di cantiere.....	22
	4.6 APPROVVIGIONAMENTO E GESTIONE DEI MATERIALI DI ARMAMENTO.....	22
	4.6.1 Tipologie di materiali.....	22
	4.6.2 Modalità di trasporto .....	22
	4.6.3 Modalità di stoccaggio.....	23
	4.7 APPROVVIGIONAMENTO E GESTIONE DEI MATERIALI PER IMPIANTI TE, IS, TT, LFM.....	23
	4.7.1 Tipologie di materiali.....	23
	4.7.2 Modalità di trasporto .....	24
	4.7.3 Modalità di stoccaggio.....	24
<b>5</b>	<b>MACCHINARI UTILIZZATI DURANTE I LAVORI .....</b>	<b>25</b>
<b>6</b>	<b>ACCESSI E VIABILITÀ.....</b>	<b>27</b>
<b>7</b>	<b>ORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DI CANTIERIZZAZIONE .....</b>	<b>28</b>

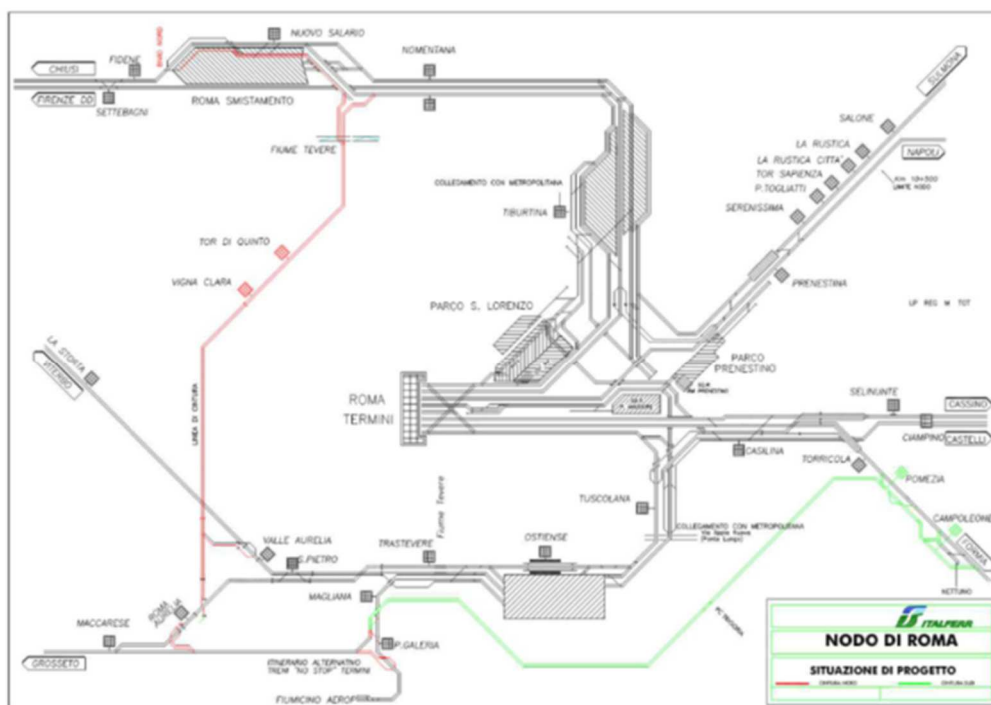
<b>7.1</b>	<b>PREMESSA .....</b>	<b>28</b>
<b>7.2</b>	<b>IDENTIFICAZIONE DEI CANTIERI .....</b>	<b>29</b>
<b>7.3</b>	<b>CRITERI DI PROGETTAZIONE DEI CANTIERI.....</b>	<b>29</b>
7.3.1	<i>Tipologia di edifici e installazioni dei cantieri base .....</i>	<i>30</i>
7.3.2	<i>Tipologia di edifici e installazioni dei cantieri operativi.....</i>	<i>30</i>
7.3.3	<i>Organizzazione dei cantieri armamento e tecnologie .....</i>	<i>31</i>
7.3.4	<i>Organizzazione delle aree tecniche .....</i>	<i>31</i>
7.3.5	<i>Organizzazione delle aree di stoccaggio.....</i>	<i>31</i>
<b>7.4</b>	<b>PREPARAZIONE DELLE AREE .....</b>	<b>32</b>
<b>7.5</b>	<b>RACCOLTA E SMALTIMENTO DELLE ACQUE NEI CANTIERI.....</b>	<b>32</b>
7.5.1	<i>Acque meteoriche .....</i>	<i>32</i>
7.5.2	<i>Acque nere .....</i>	<i>33</i>
7.5.3	<i>Acque industriali.....</i>	<i>33</i>
<b>7.6</b>	<b>APPROVVIGIONAMENTO ENERGETICO .....</b>	<b>33</b>
<b>8</b>	<b>SCHEDE DELLE AREE DI CANTIERE.....</b>	<b>34</b>

## 1 INTRODUZIONE

La presente relazione ha come oggetto il progetto di cantierizzazione della chiusura dell'anello nord di Roma.

Il progetto della chiusura dell'anello nord di Roma, è stato oggetto di Progettazione Preliminare (Legge Obiettivo) nell'ambito del più ampio progetto di Gronda Merci di Roma, costituito dalla Cintura Nord e dalla Gronda Sud. Il progetto preliminare è stato oggetto di VIA nel 2004, che si è conclusa con parere positivo, ma con prescrizioni molto impattanti per il tracciato della gronda Sud.

Gli interventi si compongono nello specifico di un itinerario di gronda alla capitale per il traffico merci e un potenziamento per i servizi di tipo metropolitano, al fin di rendere la rete meno vulnerabile a crisi localizzate. L'area interessata dall'intervento riguarda il territorio di Roma e provincia, ma l'area vasta di ripercussione dei suoi effetti ha carattere regionale e interregionale, essendo Roma un nodo cruciale di attraversamento tra nord e sud del Paese. In Figura è rappresentato lo schematico del nodo di Roma secondo quanto previsto dalla legge obiettivo.



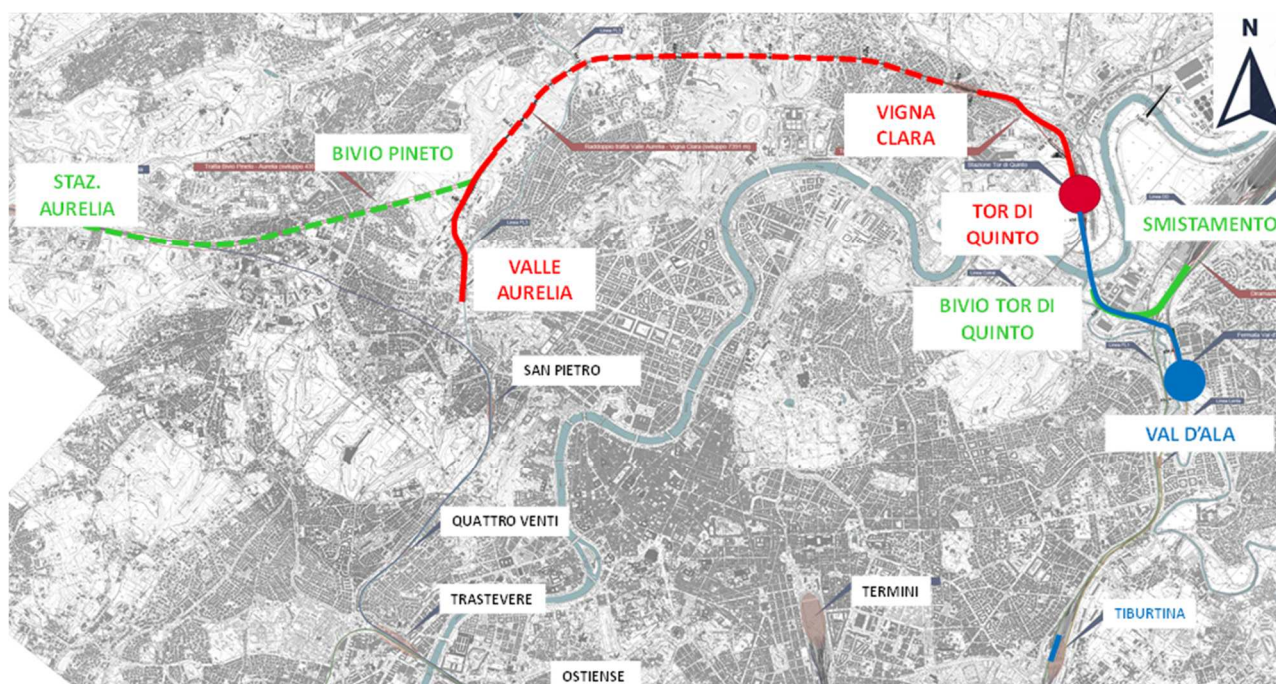
Schematico del Nodo di Roma

La chiusura dell'Anello Ferroviario prevede la connessione della stazione di Valle Aurelia con la linea che da Roma Smistamento porta a Tiburtina passando per le fermate/stazioni di Vigna Clara e di Tor di Quinto.

## 2 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il progetto prevede, come stato di fatto, il progetto a cura RFI di riattivazione della tratta Valle Aurelia – Vigna Clara a doppio binario. Di tale progetto precedente è prevista la posa in opera di un solo binario, tramite la realizzazione dei seguenti punti:

- la posa del secondo binario della tratta Valle Aurelia – Vigna Clara in conformità con il progetto di riattivazione della tratta Valle Aurelia – Vigna Clara;
- il nuovo collegamento tra la fermata Vigna Clara e la stazione Val d'Ala, comprensiva della nuova stazione di Tor di Quinto e della diramazione per Roma Smistamento (dal Bivio Tor di Quinto);
- l'interconnessione con la linea Roma – Grosseto (Bivio Pineto-Stazione Aurelia).
- gli interventi sui binari previsti in Stazione Tiburtina



L'intero progetto sopra descritto si articola in 3 lotti funzionali, in particolare la presente relazione si occupa del Lotto 2 – Tor di Quinto – Val D'Ala:

### LOTTO 1 (attivazione 2027)

- raddoppio tratta Valle Aurelia - Vigna Clara, sviluppo 7200 m
- nuovo collegamento Vigna Clara - Tor di Quinto con interscambio a Tor di Quinto tra la nuova linea e la linea Roma Civitacastellana Viterbo, sviluppo 2100 m

**LOTTO 2 (attivazione 2030)**

- tratta Tor di Quinto – Val d'Ala, sviluppo 2400 m
- modifiche PRG Tiburtina.

**LOTTO 3 (attivazione 2035)**

- tratta Bivio Pineto – Stazione Aurelia, sviluppo 4400 m
- tratta Bivio Tor di Quinto – Roma Smistamento, sviluppo 1700 m

**2.1 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO**

I principali interventi previsti per lotto in esame sono:

**LOTTO 2**

- Viadotto sul Tevere ha uno sviluppo complessivo di 610 m ed è costituito da 12 campate, con la campata di attraversamento del Fiume Tevere costituita da un ponte ad arco in acciaio a via inferiore a doppio binario L=120;
- Viadotto Salaria – Prati Fiscali di sviluppo complessivo circa 800 m doppio binario con impalcato a sezione mista acciaio/cls;
- Viadotto Val d'Ala di sviluppo complessivo circa 120 m singolo binario con impalcato a sezione mista acciaio/cls;
- Viadotto Aniene di sviluppo complessivo circa 120 m singolo binario con impalcato a sezione mista acciaio/cls;
- Fabbricato viaggiatori stazione di Val D'Ala
- Fabbricato tecnologico Salaria, Fabbricato tecnologico e cabina TE a Val D'Ala

In generale il progetto prevede interventi di mitigazione acustica mediante realizzazione di barriere antirumore, impianti di trazione elettrica e di LFM per l'alimentazione delle utenze di stazione e cabina TE, impianti RED, impianti IS, quali apparati di sicurezza tipo PPM gestiti da Posti Centrale Multistazione, impianti TLC, interventi sulla LC, armamento.



## PROGETTO FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA

**NPP 0258 – GRONDA MERCI DI ROMA  
GRONDA MERCI DI ROMA CINTURA NORD  
LOTTO 2.1 – TOR DI QUINTO-VAL D'ALA**

### RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	7/79

## 3 VINCOLI ESECUTIVI E CRITICITÀ

Trattandosi di interventi in ambito prevalentemente molto urbanizzato, si presentano numerose interferenze sia con le diverse linee ferroviarie sia con le molteplici viabilità presenti.

Di seguito vengono sintetizzate le principali interferenze e criticità che si potranno verificare durante l'esecuzione delle diverse lavorazioni.

### 3.1 INTERFERENZE CON L'ESERCIZIO FERROVIARIO

Alcune lavorazioni saranno eseguite in presenza di esercizio ferroviario sui binari adiacenti le aree di cantiere e di lavoro. Tali lavorazioni a ridosso dei binari in esercizio dovranno essere eseguite nel rispetto della normativa vigente e in particolare delle distanze minime di sicurezza previste (IPC e Disp. 17 e successive). Le relative produttività giornaliere potranno pertanto essere condizionate da tali condizioni al contorno, come ad esempio dalla necessità di interrompere temporaneamente alcune lavorazioni al transito dei treni. In ogni caso tutte le potenziali interferenze dovranno essere preventivamente analizzate e concordate con RFI e la Direzione Lavori Italferr.

Di tali interferenze e condizioni se ne è tenuto conto nella stima temporale degli interventi.

Per alcune lavorazioni da realizzare in IPO le interruzioni programmate disponibili sulla linea potranno non essere sufficienti, andranno quindi previste interruzioni prolungate (4-5h).

Per i dettagli riguardanti le fasce orarie ed i binari da impegnare si rimanda agli elaborati specifici di esercizio.

La principale interferenza con l'esercizio ferroviario si verifica durante la realizzazione della GA02 compresa fra la pk 3+793.00 e la pk 3+889.00.

L'opera ha uno sviluppo complessivo di 96 m misurata in asse ai binari esistenti ed è costituita da una struttura scatolare in c.a. Il manufatto è posizionato tra le strutture del VI06 e consente il raccordo piano altimetrico con i VI07 e VI09. Gli appoggi dei viadotti VI06,07 e 09 vengono realizzati direttamente sulla GA02.

La struttura viene realizzata su parte del sedime del fascio binari esistente, rendendo necessaria la rimozione di parte del fascio stesso e la soppressione di alcuni binari.

È prevista la realizzazione di giunti strutturali tra i diversi blocchi che compongono il manufatto. La suddivisione è compatibile con le caratteristiche strutturali e con le fasi costruttive. Per ridurre le inevitabili interferenze con l'esercizio, la suola di copertura è realizzata con elementi prefabbricati e getti di completamento.

Si riportano di seguito delle viste della struttura estratte dagli elaborati grafici, cui si rimanda per maggiori dettagli.





Le fondazioni sono su pali  $\varnothing 800$ .

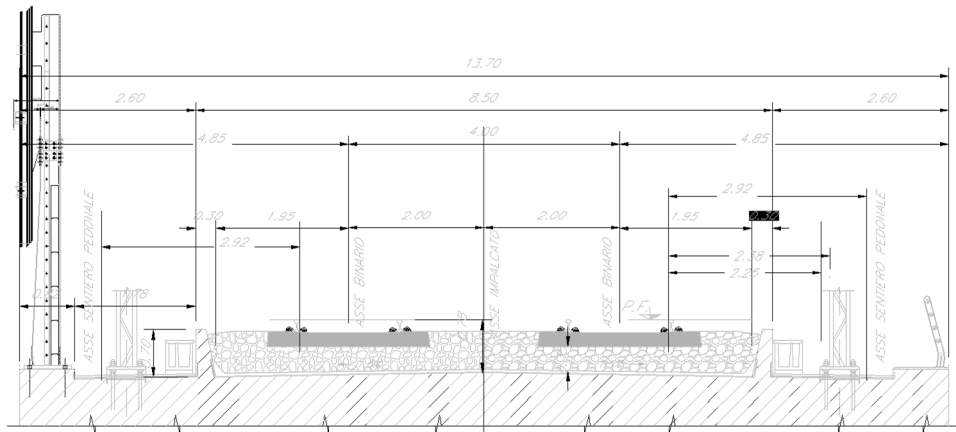


Figura 3. Sezione tipo

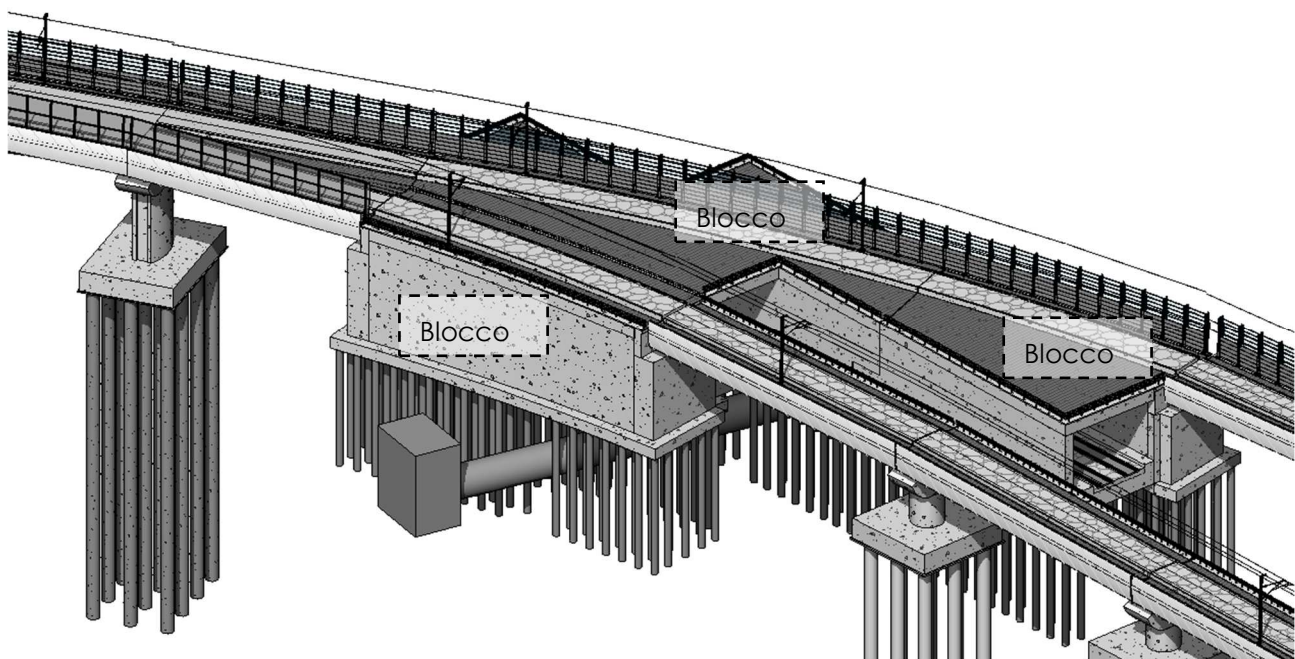


Figura 4. Vista prospettica GA02

La realizzazione dell'opera comporta pesanti soggezioni all'esercizio ferroviario, soppressione definitiva e temporanea di alcuni binari e lavorazioni da eseguire in interruzione di esercizio. Si riportano di seguito gli schemi delle fasi realizzative previste.

Fase 1

- a. Rimozione binario 1 e binario 2 (Rampa A Dep. Loc.)

**RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	10/79

- b. Realizzazione paratia di micropali
- c. Scavo e realizzazione fondazioni profonde
- d. Realizzazione elevazioni e copertura Blocco 1
- e. Realizzazione setti lato Binario 1 del Blocco 2

Fase 2

- a. Ripristino binario 2 (Rampa A Dep. Loc.)
- b. Rimozione binario 4 (Rampa C)
- c. Realizzazione paratie di micropali
- d. Scavo e realizzazione fondazioni profonde Blocchi 2 e 3
- e. Realizzazione elevazioni Blocco 2 e 3

Nota:

Le attività previste nell'area interclusa tra la linea merci e il binario 3 (scavo e allontanamento materiali di risulta, approvvigionamento materiali di progetto), avverranno con il supporto da binario dei mezzi ferroviari di cantiere; per l'ingresso in cantiere delle attrezzature dei macchinari necessari alla realizzazione delle opere, si prevede l'installazione di un passaggio a raso provvisorio lato binari (Rampa a Dep. Loc.), posizionato indicativamente nell'area dove è prevista la realizzazione del VI07 tra la pila 1 e la pila 2.

Fase 3

- a. Varo elementi prefabbricati autoportanti di copertura dei blocchi 2 e 3
- b. Getto di completamento soletta di copertura

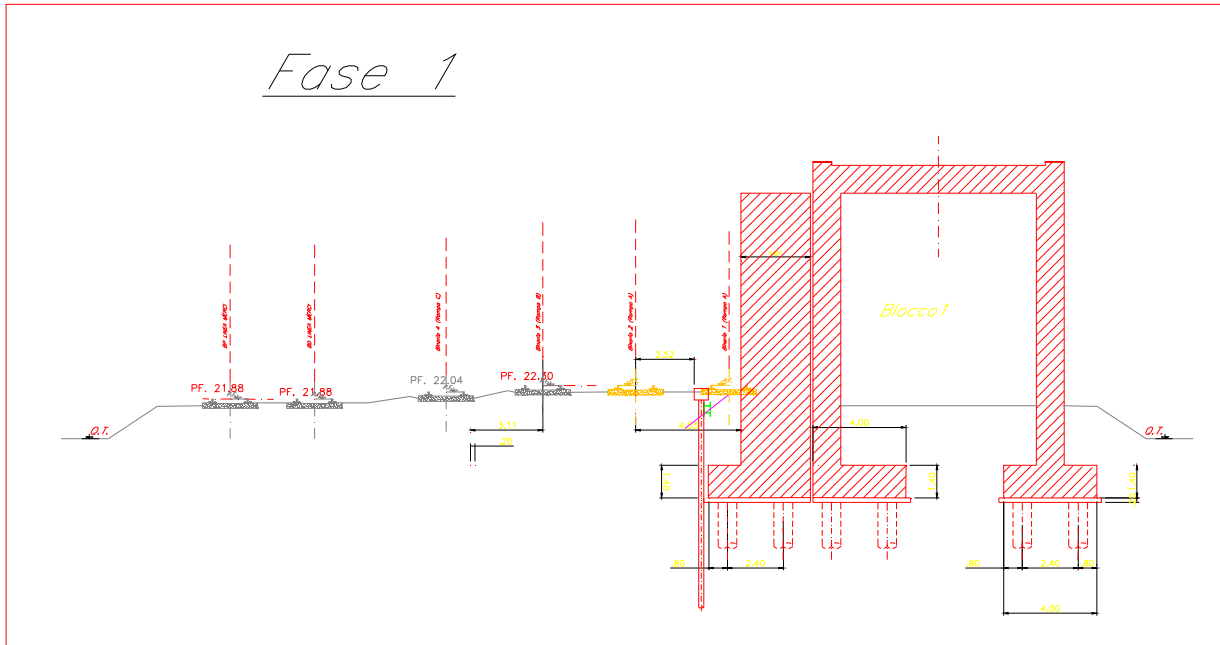


Figura 12. GA02 – Fase 1

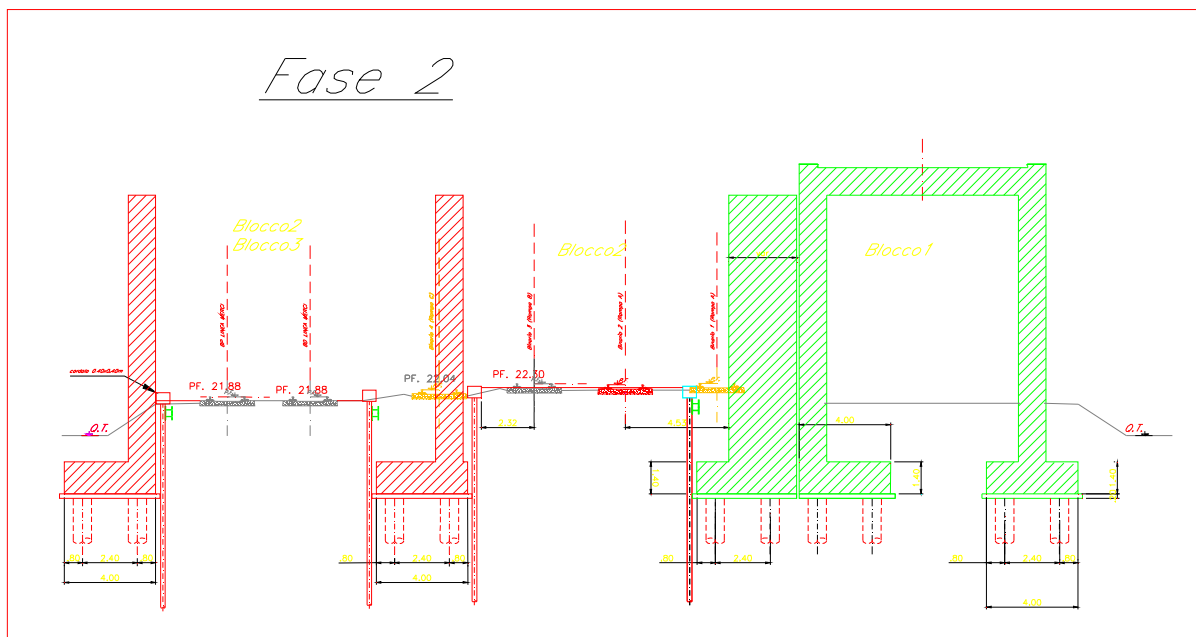


Figura 12. GA02 – Fase 2

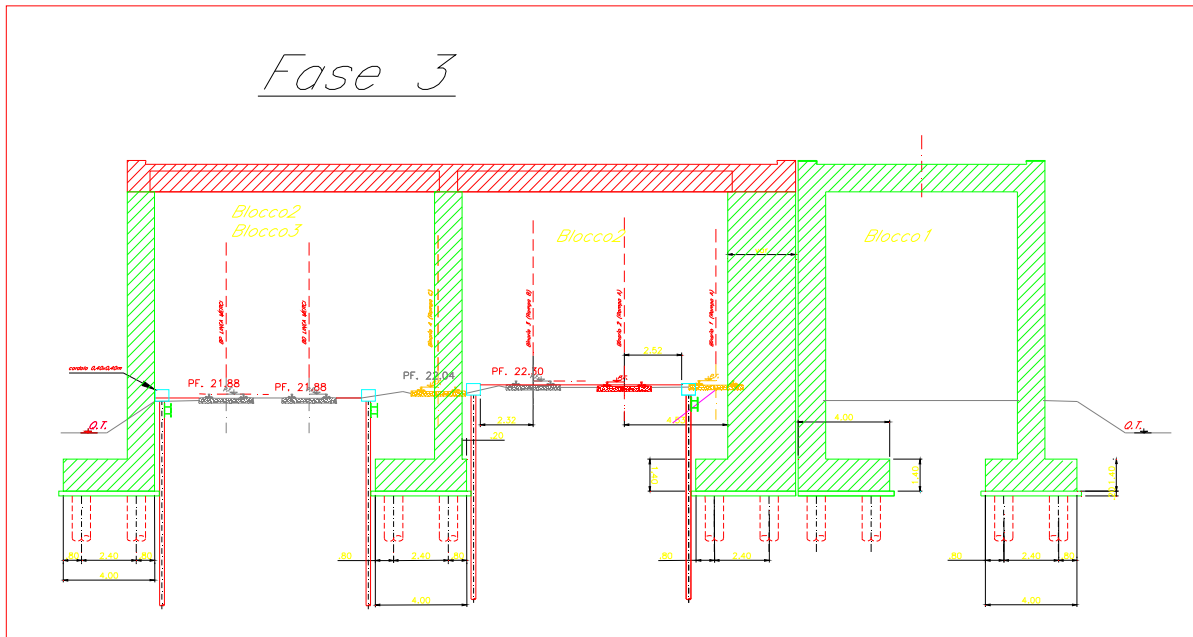


Figura 12. GA02 – Fase 3

### 3.2 INTERFERENZE CON LA VIABILITÀ ESISTENTE

Per ciascun lotto si possono riscontrare le principali interferenze con la viabilità esistente che provocano soggezioni a lungo termine.

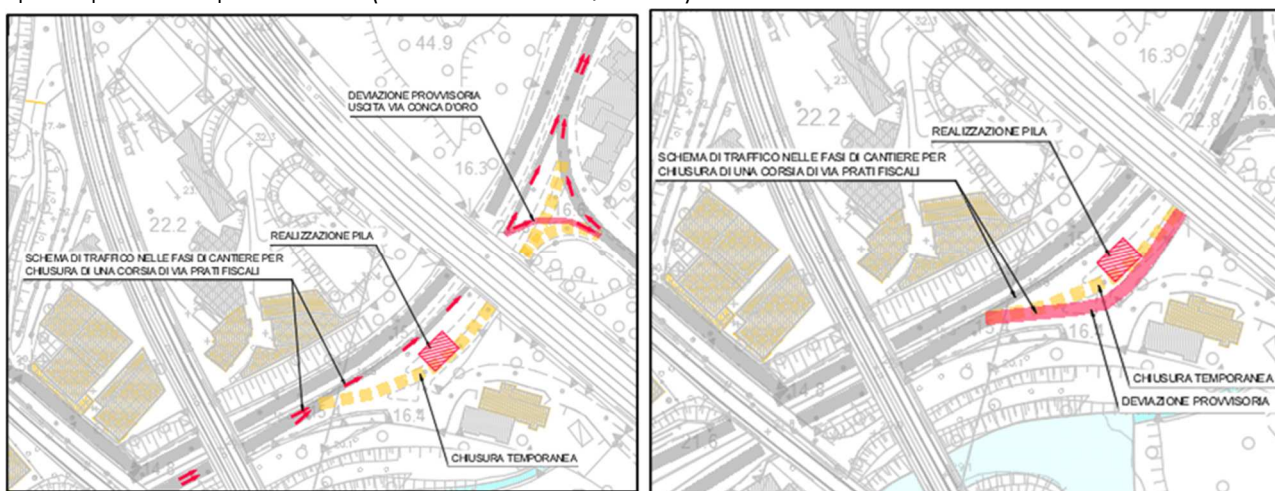
#### LOTTO 2

Via Val d'Ala, via dei Prati Fiscali

L'interferenza è generata dalla costruzione del viadotto VI06 che scavalca Via dei Prati Fiscali, ed in particolare per la realizzazione della Pila n.18 ricadente sull'attuale tracciato di via dei Prati Fiscali. L'interferenza potrà essere risolta per fasi successive di soggezioni al traffico.

FASE 1 – Per la realizzazione della fondazione della Pila 18, si prevede la chiusura dell'attuale rampa da via Prati Fiscali a via Val d'Ala, con spostamento provvisorio dell'innesto (spostato dopo il cavalcavia) con contestuale restringimento della carreggiata di via dei Prati Fiscali che si riduce ad una corsia. (durata stimata 3/4 mesi).

FASE 2 – Per la realizzazione dell'elevazione e del pulvino della Pila 18, si prevede il possibile ripristino della rampa in posizione provvisoria. (durata stimata 3/4 mesi).



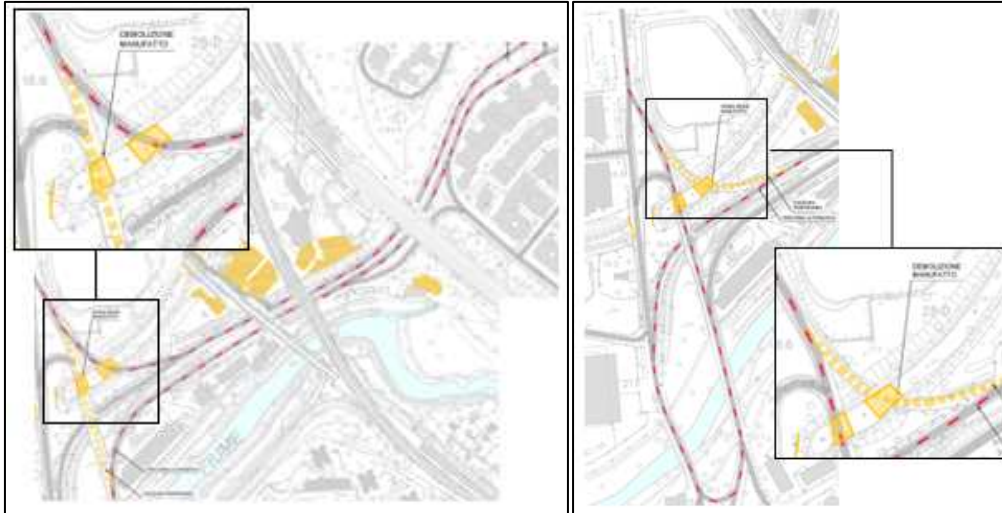
Fase 1 e Fase 2

Via Salaria, via dei Prati Fiscali

L'interferenza è generata dalla demolizione dei manufatti esistenti e dalla costruzione del viadotto VI06 che scavalca Via Salaria e Via dei Prati Fiscali, ed in particolare per la realizzazione della Pila n.8 e della Pila n.9 ricadenti sull'attuale rampa di collegamento diretto da via dei Prati Fiscali a Via Salaria. L'interferenza potrà essere risolta per fasi successive di soggezioni al traffico.

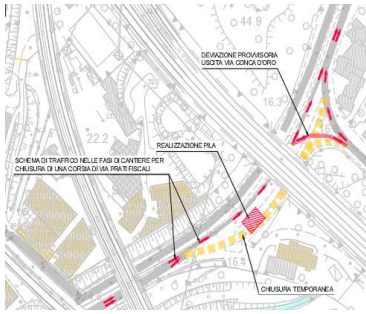
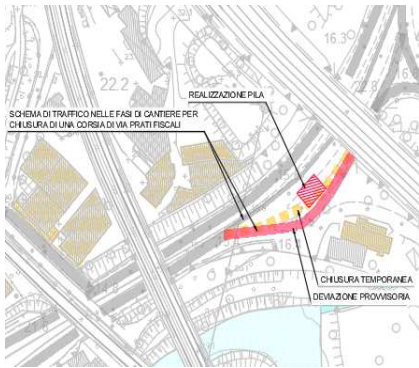
FASE 1 – Per la demolizione del manufatto esistente si prevede la chiusura della carreggiata Nord di Via Salaria ed una provvisoria deviazione del traffico che verrà convogliato attraverso Via Dei Prati Fiscali dove è presente un torna indietro per la manovra di inversione di marcia. (durata stimata 1/2 giorni).

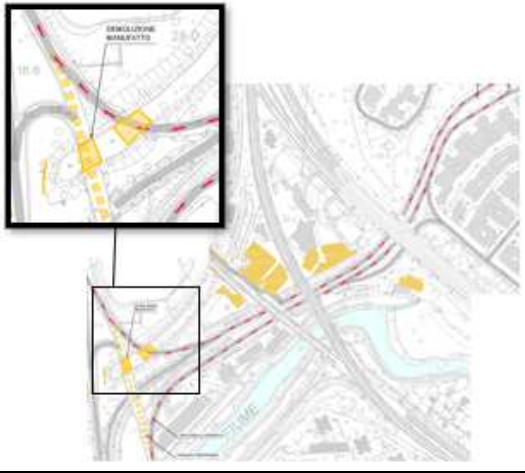

FASE 2 – Per la realizzazione della Pila n.8 e Pila n.9, si prevede la chiusura dell'attuale rampa da via Prati Fiscali a via Salaria prevedendo una deviazione provvisoria del traffico che verrà convogliato su Via Dei Prati Fiscali per utilizzare il torna indietro presente dopo il Ponte sull'Aniene. (durata stimata 7/8 mesi).



Fase 1 e Fase 2

Si riporta di seguito una tabella di sintesi relativa ad ogni viabilità interferita dalle varie fasi realizzative delle opere del Lotto 2.

<b>LOTTO 2</b>	<b>Viabilità</b>	<b>Via Prati Fiscali</b>		<b>Note</b>
	<b>Fasi</b>	<b>FASE 1</b>		<p>Nella FASE 2 il ripristino della deviazione provvisoria rappresenta una criticità per le lavorazioni in termini di spazio. Nel garantire circa 2 m liberi intorno alla sagoma del pulvino si ipotizza di lavorare prevedendo delle chiusure notturne del tratto in rosso, della durata di circa 8/10 ore.</p>
		Interdizione di una corsia di Via Prati Fiscali con deviazione del collegamento in uscita per Via Val d'Ala traslata provvisoriamente dopo il cavalcavia.		
	<b>Attività</b>	<b>FASE 1:</b> - Scavo e Realizzazione della fondazione della pila (pila n.18 - VI06) su pozzo, che interferisce con la viabilità - Realizzazione e Copertura del plinto		
	<b>Tempi</b>	3/4 mesi circa		
	<b>Fasi</b>	<b>FASE 2</b>		
		Deviazioni provvisorie di Via Prati Fiscali in FASE di cantiere con mantenimento di due corsie attive, di cui una convogliata su Via di Val d'Ala. Si prevede in FASE di cantiere il mantenimento di due corsie attive, la corsia esterna di Via Prati Fiscali ed una deviazione provvisoria sulla corsia di Via Val d'Ala, per la quale è prevista una opportuna immissione su Via Prati Fiscali dopo il cavalcavia.		
	<b>Attività</b>	<b>FASE 2 (pila n.18 VI06):</b> - Realizzazione elevazioni (fusto e pulvino)		
<b>Tempi</b>	3/4 mesi circa			

<b>LOTTO 2</b>	<b>Viabilità</b>	<b>Via Salaria</b>	
	<b>Fasi</b>	<b>FASE 1</b>	
		Chiusura temporanea della carreggiata Nord di Via Salaria. Si prevede una provvisoria deviazione del traffico, il quale verrà convogliato attraverso Via Dei Prati Fiscali sulla quale è presente un torna indietro per la manovra di inversione di marcia.	
	<b>Attività</b>	La FASE 1 è estremamente limitata temporalmente alla demolizione del Manufatto esistente.	
	<b>Tempi</b>	1/2 gg	
<b>Fasi</b>	<b>FASE 2</b>		
	Interdizione della rampa di collegamento diretto tra Via Dei Prati Fiscali e Via Salaria in direzione Nord. Si prevede una deviazione provvisoria del traffico, che verrà convogliato attraverso Via Dei Prati Fiscali utilizzando il torna indietro presente dopo il Ponte sull'Aniene.		



	<b>Attività</b>	<p>La FASE 2 è quella principale sia in FASE di demolizione della struttura che nella FASE di costruzione delle pile n.8 e n.9 (VI06):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizzazioni fondazione su pali</li> <li>- Realizzazione plinto</li> <li>- Realizzazione pila</li> <li>- Realizzazione pulvino</li> </ul>
	<b>Tempi</b>	7/8 mesi

Per le soggezioni e chiusure a breve termine, utili per il varo degli impalcati sulle viabilità si possono considerare le seguenti chiusure.

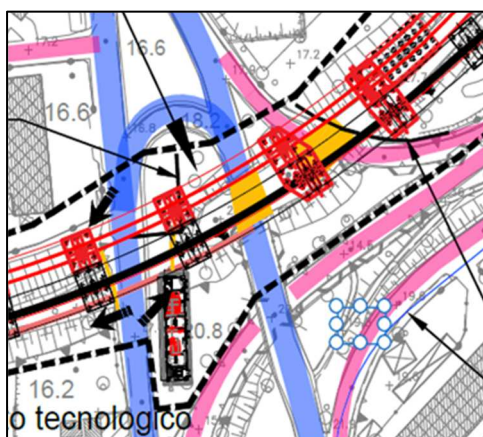
## LOTTO 2

### Via Salaria

- Chiusura totale corsie direzione S-N (n. 2 chiusure da 48 ore)  
La chiusura della Salaria in direzione nord -> sud, comporta l'interdizione al traffico in ingresso dal GRA direzione centro, per la quale dovrà essere prevista idonea segnaletica, fatta eccezione per il traffico locale. Nel tratto della viabilità Salaria che va da Via Marciana Marina al semaforo in corrispondenza dell'ingresso all'Aeroporto di Roma Urbe (circa 1 Km) andrà istituito il doppio senso con limitazione al traffico locale, per tutta la durata dei lavori.

### Via dei Prati Fiscali

- Chiusura rampa da prati Fiscali a via Salaria (48 ore)

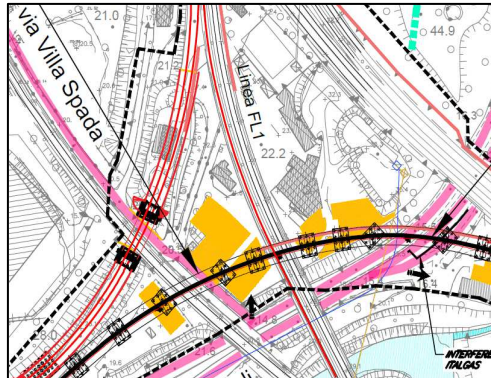


### Via dei Prati Fiscali

- Chiusura totale della viabilità (48/72 ore)

### Via di Villa Spada

- Chiusura totale della viabilità (48 ore)



Per maggiori dettagli sulle deviazioni stradali si farà riferimento agli specifici elaborati.

### **3.3 INTERFERENZE DEI LAVORI CON RETI DI SERVIZI E MANUFATTI**

Sul sedime di progetto sono preseti alcuni sottoservizi la cui risoluzione è necessaria per la realizzazione dell'opera.

Di tali interferenze e condizioni se ne è tenuto conto nella stima temporale degli interventi.

Per maggiori dettagli si rimanda agli elaborati di progetto.

### **3.4 VIABILITA' DI ACCESSO ALLE AREE DI CANTIERE**

Le viabilità di accesso sono direttamente collegate a viabilità urbane, presentano delle criticità per quanto riguarda le manovre, di immissione e allontanamento da esse, da parte dei mezzi di cantiere; occorre perciò predisporre una accurata segnaletica stradale in modo da rendere il percorso facilmente individuabile e garantire durante tutta la fase di esecuzione dei lavori, la sicurezza e la scorrevolezza del traffico veicolare.

## 4 APPROVVIGIONAMENTO E GESTIONE MATERIALI

### 4.1 INTRODUZIONE

La stima dei quantitativi dei principali 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 una prima indicazione dei flussi di traffico previsti nel corso dei lavori di costruzione sulla viabilità esterna ai cantieri, e quindi di verificare l'adeguatezza della stessa e le eventuali criticità.

I dati riportati nel presente capitolo relativi ai quantitativi dei materiali da costruzione derivano da stime generali, si rimanda agli elaborati di progetto per il maggiore dettaglio delle singole opere. Essi si riferiscono infatti unicamente alle opere e lavorazioni principali che determinano la principale esigenza di trasporto e quindi i flussi di traffico

Le ipotesi qui presentate circa la gestione dei materiali potranno variare in fase di costruzione dell'opera in funzione dell'organizzazione propria dell'impresa appaltatrice.

### 4.2 BILANCIO DEI MATERIALI DA COSTRUZIONE

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

- calcestruzzo e inerti in ingresso al cantiere;
- terre da scavo e materiali provenienti dalle demolizioni in uscita dal cantiere;
- Materiali di armamento (principalmente traverse e pietrisco) in ingresso/uscita dal cantiere.

Di seguito una tabella con una stima delle quantità di materiale in entrata ed in uscita dal cantiere (volumi espressi in banco).

LOTTO 2.1

Produzione complessiva (mc in banco)	Fabbisogno (mc in banco)	Approvv. Utilizzo interno dalla stessa WBS (mc in banco) PUT	Approvv. Utilizzo interno da diversa WBS (mc in banco) PUT	Approvv. Esterno (mc in banco)	Utilizzo esterno (mc in banco) PUT	Materiali di risulta in esubero (mc)
334.700	151.006	68.920	15.116	66.970	150.664	100.000

A tali dati relativi alle terre delle opere, vanno aggiunti:

- 1.700 mc di terre da smaltire da interventi TE (da aggiungere a quelle dell'ultima colonna)
- 12.000 mc di ballast da smaltire
- 8.000 traverse in CAP

**PROGETTO FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA****NPP 0258 – GRONDA MERCI DI ROMA  
GRONDA MERCI DI ROMA CINTURA NORD  
LOTTO 2.1 – TOR DI QUINTO-VAL D'ALA****RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	20/79

- 345 traversoni in CAP

### 4.3 APPROVVIGIONAMENTO E GESTIONE DELLE TERRE ED INERTI

I materiali provenienti dagli scavi/demolizioni richiedono una preventiva caratterizzazione, al fine di verificare che non risultino contaminati; in caso di contaminazione non potranno essere riutilizzati ma dovranno invece essere conferiti a discariche autorizzate secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

Gli inerti da costruzione saranno approvvigionati, a scelta dell'appaltatore, dai siti più prossimi alle aree di lavoro; per l'individuazione dei siti potenzialmente disponibili per l'approvvigionamento di inerti per sottofondi e rilevati e per il confezionamento del calcestruzzo si rimanda agli elaborati specifici.

#### 4.3.1 Flussi di traffico

Le stime sono state eseguite sulla base delle produzioni riferite ai materiali maggiormente significativi in termini di volume, costituiti da:

- in USCITA dai cantieri dalle terre di risulta derivati dagli scavi e dalle demolizioni (per le quali si è ipotizzato il trasporto mediante dumper da 15 mc);
- in INGRESSO ai cantieri rinterri (anche per questi è stato ipotizzato il trasporto mediante dumper da 15 mc).
- in INGRESSO ai cantieri del calcestruzzo (per le quali si è ipotizzato il trasporto mediante betoniera da 9 mc).

È importante evidenziare come la stima dei flussi potrà subire delle modifiche in relazione sia all'effettiva stima dei volumi di terre riutilizzabili che alle diverse sequenze realizzative delle opere che saranno studiate ed approfondite nelle fasi successive di progettazione.

	n. viaggi in Entrata	n. viaggi in Uscita
LOTTO 2	80	60

Nella tabella è riportata una prima indicazione di massima, per l'intero lotto in esame, dei flussi giornalieri riferito in entrata ed in uscita dai principali tratti di viabilità impegnate dai mezzi, ed individuate nell'elaborato "Corografia generale di inquadramento della cantierizzazione e della viabilità pubblica impegnata dal trasporto materiali (scala 1:10.000)".

#### 4.4 APPROVVIGIONAMENTO DEL CALCESTRUZZO

Nell'ambito del presente progetto di cantierizzazione sono stati individuati sul territorio circostante alla zona di esecuzione dell'intervento, alcuni impianti per la produzione di calcestruzzo esistenti e utilizzabili durante i lavori.

Tuttavia, non si esclude la possibilità, da parte dell'appaltatore, di prevedere un proprio impianto di betonaggio di cantiere per la produzione del calcestruzzo.

Il calcestruzzo necessario alla realizzazione delle opere d'arte verrà approvvigionato tramite autobetoniere dagli impianti di confezionamento qualificati esistenti sul territorio circostante ovvero dall'eventuale impianto di betonaggio di cantiere direttamente al punto di utilizzo, seguendo i ritmi di produzione dettati dal cronoprogramma dei lavori.

Un quadro degli impianti di produzione di calcestruzzo presenti nel territorio circostante alle aree di lavoro è riportato nella tabella sottostante, oltre che nella tavola "Corografia generale delle aree di intervento e viabilità".

N° di riferimento	Ragione Sociale	Indirizzo impianto	Comune
I.B. 01	Impianto CLS	Via Filacciano, 22 - Saxa Rubra	00188 Roma (RM)
I.B. 02	Pisana calcestruzzi	Via di Settebagni, 742	00138 Roma (RM)
I.B. 03	SALES Spa	Via San Gaggio (via Salaria Km 14,4) - Settebagni	00138 Roma (RM)
I.B. 04	Colabeton "Nomentano"	Via Belmonte in Sabina	00131 Roma (RM)
I.B. 05	COLABETON	Via Portuense, 1196	00148 Roma (RM)
I.B. 06	CALCESTRUZZI PONTE GALERIA	Via della Magliana, 1096	00148 Roma (RM)

#### 4.5 MODALITÀ DI TRASPORTO E STOCCAGGIO DEI MATERIALI

##### 4.5.1 Travi da ponte

Le travi da utilizzare per la realizzazione dei viadotti e dei ponti verranno approvvigionate da impianti esistenti "just in time" e stoccate temporaneamente, in attesa del varo, nell'area di lavoro o nell'area tecnica a ridosso dell'opera.

##### 4.5.2 Materiali ferrosi

I materiali ferrosi necessari alla realizzazione delle opere civili verranno stoccati in piccole quantità lungo le aree di lavoro, in prossimità dei luoghi di utilizzo. Maggiori quantitativi potranno essere stoccati, anche per lunghi periodi, nell'ambito delle aree attrezzate di cantiere (cantiere operativo e aree tecniche).



## PROGETTO FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA

**NPP 0258 – GRONDA MERCI DI ROMA  
GRONDA MERCI DI ROMA CINTURA NORD  
LOTTO 2.1 – TOR DI QUINTO-VAL D'ALA**

### RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	22/79

#### 4.5.3 Inerti e terre

Di norma gli inerti necessari alla realizzazione di sottofondi, rilevati e riempimenti sono approvvigionati "just in time"; non sono quindi necessarie aree per il loro stoccaggio. Al contrario, le terre derivanti da scavi di cui si prevede il reimpiego per rilevati e rinterri o destinati al confezionamento di calcestruzzo verranno stoccati in apposite aree a cielo aperto nel cantiere operativo ove potrà essere installato l'impianto di betonaggio. Il trasporto avverrà esclusivamente con autocarro.

#### 4.5.4 Calcestruzzo

Il calcestruzzo prodotto negli impianti di betonaggio (interni od esterni ai cantieri) verrà approvvigionato tramite autobetoniere. Le quantità prodotte varieranno in funzione delle attività in corso nelle varie aree tecniche.

#### 4.5.5 Terreno vegetale delle aree di cantiere

Il terreno vegetale (humus) rimosso prima dell'inizio dei lavori dovrà essere stoccato.

Una possibile modalità di stoccaggio potrà essere:

- Il materiale dovrà essere accantonato in dune di altezza non superiore a 5 metri ponendo l'opportuna cautela a non operare compattazioni eccessive.
- Il deposito del materiale avverrà in modo tale da non sovvertire la successione degli strati di suolo che dovranno essere riportati alla loro originaria posizione a lavori ultimati.
- Dovrà essere prevista la posa di una geo-stuoia lungo tutta la superficie di deposito della duna al fine di prevenire il dilavamento dei nutrienti da parte delle acque meteoriche.
- Detto materiale di scotico, destinato ad essere riutilizzato nelle zone interessate dai lavori stessi, andrà mantenuto vivo durante la fase di stoccaggio attraverso interventi di irrigazione e protezione ed eventualmente inerbato secondo le prescrizioni progettuali. Si sono fornite nel progetto anche le composizioni dei miscugli erbacei da utilizzare per il mantenimento della fertilità del suolo fino al momento del suo riutilizzo nel recupero delle aree.

### 4.6 APPROVVIGIONAMENTO E GESTIONE DEI MATERIALI DI ARMAMENTO

#### 4.6.1 Tipologie di materiali

I materiali di armamento principali necessari alla realizzazione dell'opera sono costituiti da:

- Ballast
- Traverse ferroviarie
- Rotaie

#### 4.6.2 Modalità di trasporto

Il trasporto dei materiali di armamento avverrà in parte via carro ferroviario, in parte tramite autocarro.



## PROGETTO FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA

**NPP 0258 – GRONDA MERCI DI ROMA  
GRONDA MERCI DI ROMA CINTURA NORD  
LOTTO 2.1 – TOR DI QUINTO-VAL D'ALA**

### RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	23/79

Le rotaie arriveranno su carri ferroviari, traverse e pietrisco su autocarro (salvo diversa organizzazione da parte dell'appaltatore).

I materiali tolti d'opera verranno tutti trasportati mediante autocarro.

#### 4.6.3 Modalità di stoccaggio

Il pietrisco verrà tenuto in cumuli alti fino a 6 metri, con scarpa 3/2, in zone accessibili ai mezzi gommati e vicino ad un binario, per il trasbordo sulle tramogge: le aree di cantiere di armamento soddisfano appieno ai sopradetti requisiti.

All'interno del cantiere di armamento verranno definite delle aree apposite per lo stoccaggio del pietrisco, tali da contenere una riserva per un periodo temporale sufficientemente lungo.

Se possibile, circa metà del pietrisco (corrispondente al primo strato) potrà essere messa in opera scaricandola direttamente dagli autocarri provenienti dal fornitore; in questo modo, con un'appropriata organizzazione di cantiere, le aree di stoccaggio potrebbero limitarsi al materiale da impiegare per il secondo strato.

Le traverse verranno impilate su terreno compatto fino a 12 strati, intervallati da listelli in legno, fino a raggiungere un'altezza di circa 4m. Piccole quantità di traverse possono essere depositate per brevi periodi anche nelle aree di lavoro lungo linea.

Per le rotaie, date le difficoltà di movimentazione, è necessario operare con approvvigionamento just-in-time. Le rotaie da 36m che non possono essere scaricate direttamente in linea si possono disporre, in prossimità di un binario, a strati sovrapposti ed intercalati da listelli in legno, formando da 6 ad 8 strati di 10 o 12 rotaie ciascuno. Le rotaie più lunghe arriveranno su carri appositi, e non verranno scaricate se non al momento della posa in opera. Per le rotaie vale comunque la regola di ridurre al minimo possibile le movimentazioni. I materiali minuti non occupano una grande superficie: vengono spediti sistemati su "pallet", non si possono accumulare troppo in altezza e vengono stoccati in aree dedicate in tutti i cantieri di armamento. I deviatori verranno sistemati in apposite aree del cantiere più prossimo al punto di installazione degli stessi.

#### 4.7 APPROVVIGIONAMENTO E GESTIONE DEI MATERIALI PER IMPIANTI TE, IS, TT, LFM

##### 4.7.1 Tipologie di materiali

I principali materiali per gli impianti di trazione elettrica e gli impianti tecnologici impiegati nell'appalto sono costituiti da:

- pali e paline
- mensole e sospensioni
- morsetteria
- conduttori
- canalette e cunicoli porta-cavi



**PROGETTO FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA**

**NPP 0258 – GRONDA MERCI DI ROMA  
GRONDA MERCI DI ROMA CINTURA NORD  
LOTTO 2.1 – TOR DI QUINTO-VAL D'ALA**

**RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	24/79

#### **4.7.2 Modalità di trasporto**

I pali TE vengono trasportati su autocarro, in quantità di 30 su ciascun mezzo. Le bobine di conduttore vengono trasportate in quantità di 6-8 per autocarro. Tutto il restante materiale, di minore ingombro, sarà trasportato alle aree di cantiere su autocarro. Per gli impianti IS e TT, le bobine, più piccole di quelle dei conduttori TE, vengono trasportate in quantità di 12-15 per autocarro.

Tutto il restante materiale, di minore ingombro, sarà trasportato alle aree di cantiere su autocarro.

#### **4.7.3 Modalità di stoccaggio**

I sostegni possono essere accantonati all'aperto, lungo linea o nell'area di cantiere di armamento. I pali vengono staccati nelle aree di cantiere su apposite rastrelliere in legno, a gruppi di 7. Le bobine vengono tenute in aree recintate, direttamente appoggiate a terra. Tutto il materiale minuto e le apparecchiature verranno tenuti all'interno di appositi magazzini.



## **5 MACCHINARI UTILIZZATI DURANTE I LAVORI**

Per la realizzazione delle opere civili si può prevedere in linea generale l'impiego delle seguenti tipologie di macchinari principali:

- Autobetoniere
- Autobotti
- Autocarri e dumper
- Autogru idrauliche ed a traliccio
- Autovetture
- Carrelli elevatori
- Carri posa centine
- Carriponte
- Casseri
- Compressori
- Escavatori
- Escavatori con martellone
- Impianti aria compressa
- Impianto betonaggio
- Impianti di miscelazione
- Impianti di ventilazione
- Impianti lavaggio betoniere
- Impianti di selezione e vagliatura smarino
- TBM per scavo meccanizzato
- Impianti trattamento acque
- Locomotori su decauville
- Impianti lavaggio betoniere
- Motocompressori
- Macchine per diaframmi
- Pale meccaniche
- Perforatrici per consolidamenti
- Pompe per acqua
- Pompe per calcestruzzo
- Rulli compattatori
- Trivelle per esecuzione micropali
- Trivelle per esecuzione pali trivellati
- Vibratori per cls
- Vibrofinitrici

I lavori di armamento e attrezzaggio tecnologico saranno invece affrontati indicativamente con i seguenti macchinari principali:

- Attrezzatura completa idonea al trasporto e scarico in linea delle rotaie di qualsiasi lunghezza
- Attrezzatura minuta (incavigliatrici con indicatore e prerogolatore di coppia massima di

avvitamento regolabile, pandrolatrici, foratrasverse, sfilatrasverse, attrezzatura completa per l'esecuzione e finitura delle saldature alluminotermiche, trapani per la foratura delle rotaie, sega rotaie, binde, cavalletti ecc.) in numero adeguato alla produttività del cantiere

- Attrezzature gommate per lo spianamento e la compattazione del primo strato di pietrisco (motor grader)
- Autobetoniere
- Autocarrello con gru
- Autocarro
- Carrello porta-betoniera su rotaia
- Carrello porta-bobine con gru
- Carri a tramoggia per il trasporto e scarico del pietrisco
- Carri pianali per il carico ed il trasporto delle traverse e dei materiali
- Escavatore meccanico su rotaia
- Gru idraulica semovente per sollevamento portali e pali
- Locomotori
- Pala gommata
- Piattine
- Pompa cls
- Portali mobili per posa traverse
- Posizionatrice
- Profilatrice della massicciata
- Rincalzatrice-livellatrice-allineatrice
- Saldatrice elettrica a scintillio

## 6 ACCESSI E VIABILITÀ

Un aspetto importante del progetto di cantierizzazione dell'opera in esame, consiste nello studio della viabilità che verrà utilizzata dai mezzi coinvolti nei lavori. Tale viabilità è costituita da tre tipi fondamentali di strade: le piste di cantiere, realizzate specificatamente per l'accesso o la circolazione dei mezzi impiegati nei lavori, la viabilità ordinaria di interesse locale e la viabilità extraurbana.

La scelta delle strade da utilizzare per la movimentazione dei materiali, dei mezzi e del personale è stata effettuata sulla base delle seguenti necessità:

- minimizzazione della lunghezza dei percorsi lungo viabilità principali;
- minimizzazione delle interferenze con aree a destinazione d'uso residenziale;
- scelta delle strade a maggior capacità di traffico;
- scelta dei percorsi più rapidi per il collegamento tra cantieri, aree di lavoro e siti di approvvigionamento dei materiali da costruzione e di conferimento dei materiali di risulta.

Nelle schede descrittive delle singole aree di cantiere riportate nella presente relazione, nonché negli elaborati grafici di cantierizzazione sono illustrati i percorsi che verranno impiegati dai mezzi di lavoro per l'accesso alle stesse.

L'accesso ai cantieri avverrà attraverso la viabilità ordinaria esistente, localmente potranno essere realizzati dei brevi tratti di viabilità (piste) o saranno adeguati tratti di viabilità locale esistente (eventualmente con piazzole di incrocio mezzi), per consentire l'accesso al cantiere dalla viabilità ordinaria.

All'area di cantiere avranno accesso solo ed esclusivamente i mezzi autorizzati per le lavorazioni, movimenti terre, calcestruzzi, demolizioni, per il trasporto di persone, per l'approvvigionamento di materiali. L'accesso ai cantieri dovrà essere facilmente individuabile mediante l'utilizzo di cartelli e segnalazioni stradali, nell'intento di ridurre al minimo l'impatto legato alla circolazione dei mezzi sulla viabilità.

Occorre intensificare e predisporre una accurata segnaletica stradale in modo da rendere il percorso facilmente individuabile dagli autisti dei mezzi di cantiere evitando indecisioni e favorendo, in tal modo, la sicurezza e la scorrevolezza del traffico veicolare.

## **7 ORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DI CANTIERIZZAZIONE**

### **7.1 PREMESSA**

Per la realizzazione delle opere in progetto, si prevede l'utilizzo di una serie di aree di cantiere lungo il tracciato della linea ferroviaria, che sono state selezionate sulla base delle seguenti esigenze principali:

- disponibilità di aree libere in prossimità delle opere da realizzare;
- lontananza da ricettori critici e da aree densamente abitate;
- facile collegamento con la viabilità esistente, in particolare con quella principale;
- minimizzazione del consumo di territorio;
- minimizzazione dell'impatto sull'ambiente naturale ed antropico.
- Riduzione al minimo delle interferenze con il patrimonio culturale esistente.

Sono stati previsti:

- cantiere base, destinata ad ospitare le principali strutture logistiche e operative funzionali all'esecuzione dei lavori;
- cantiere operativo che contiene gli impianti principali di supporto alle lavorazioni che si svolgono nel lotto, insieme alle aree di stoccaggio dei materiali da costruzione e potrà essere utilizzato per l'assemblaggio e il varo delle opere metalliche;
- aree tecniche (che in fase di progettazione definitiva ed esecutiva potranno anche essere incrementate in funzione delle possibili ottimizzazioni progettuali), che fungono da base per la costruzione di singole opere d'arte e per l'assemblaggio e varo delle opere metalliche;
- cantieri di armamento costituito da tronchini di ricovero dei mezzi di cantiere su rotaia individuato nei pressi dell'opera da realizzare onde consentire la realizzazione delle opere di armamento, nonché la realizzazione dell'attrezzaggio tecnologico.

## 7.2 IDENTIFICAZIONE DEI CANTIERI

La localizzazione delle aree di cantiere e delle viabilità di accesso alle stesse è illustrata nelle planimetrie della cantierizzazione, i dati principali delle singole aree sono sintetizzati nella tabella seguente.

CODICE	LOTTO	DESCRIZIONE	SUP.	COMUNE
AR-01	3 - 2	Area di Armamento	10.000	Roma
AT2_01	2	Area Tecnica	5.800	Roma
AT2_02	2	Area Tecnica	1.500	Roma
AT2_03	2	Area Tecnica	650	Roma
AT2_04	2	Area Tecnica	5.500	Roma
AT2_05	2	Area Tecnica	2.800	Roma
AT2_06	2	Area Tecnica	1.900	Roma
AS2_01	2 - 3	Area di Stoccaggio	14.500	Roma
AT2_07	2	Area Tecnica	2.900	Roma
AT2_08	2	Area Tecnica	6.800	Roma
AS2_02	2	Area di Stoccaggio	14.800	Roma
AT2_09	2	Area Tecnica	37.300	Roma
CB2_01	2	Cantiere Base	3.000	Roma
CO2_01	2	Cantiere Operativo	15.000	Roma
DT_01	1 - 2 - 3	Deposito temporaneo	23.100	Roma
DT_02	1 - 2 - 3	Deposito temporaneo	150.000	Roma

## 7.3 CRITERI DI PROGETTAZIONE DEI CANTIERI

Scopo del presente capitolo è quello di illustrare i criteri che l'appaltatore potrà seguire nell'organizzazione interna del campo base e del cantiere operativo.

La progettazione di un cantiere segue regole dettate da numerosi fattori, che riguardano la geometria dell'opera da costruire, la morfologia e la destinazione d'uso del territorio, il tipo e il cronoprogramma delle lavorazioni previste all'interno di ogni singola area.

Le caratteristiche del cantiere base sono state determinate nell'ambito del presente progetto in base al numero medio di persone che graviterà su di esso nel corso dell'intera durata dei lavori civili, e sulla base delle linee guida emesse dal Servizio Sanitario Nazionale che costituiscono al momento il documento di riferimento in questo genere di lavori. Tale documento, al quale si rimanda per approfondimenti, riporta le dimensioni e le installazioni minime necessarie per la realizzazione di campi destinati al soggiorno di personale coinvolto nella realizzazione di grandi opere pubbliche. Resta fermo l'onere in capo all'Appaltatore (in fase di progettazione esecutiva e/o costruttiva) di verifica con gli Enti competenti e di recepimento di eventuali ulteriori prescrizioni in materia.

La progettazione del cantiere operativo nell'ambito del presente progetto è stata invece basata sulle necessità di gestione di materiali nei periodi di picco delle lavorazioni.



## PROGETTO FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA

**NPP 0258 – GRONDA MERCI DI ROMA  
GRONDA MERCI DI ROMA CINTURA NORD  
LOTTO 2.1 – TOR DI QUINTO-VAL D'ALA**

### RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	30/79

Per la determinazione degli ingombri è stato assunto che gli edifici e le installazioni presenti nelle aree di cantiere siano realizzati come di seguito descritto.

### 7.3.1 Tipologia di edifici e installazioni dei cantieri base

Guardiania: verrà collocato un locale guardiania in prossimità dell'ingresso.

Alloggi: gli alloggi per il personale saranno realizzati con edifici prefabbricati a due piani o a un piano. Si utilizzerà unicamente la soluzione ad un piano per gli alloggi dei lavoratori impiegati su più di 2 turni. Ogni edificio sarà dotato di impianto di riscaldamento e aria condizionata centralizzato, i cui radiatori troveranno posto all'esterno dell'edificio stesso.

Mensa e aree comuni: l'area mensa comprende: la cucina, la dispensa, il refettorio, l'area di carico e scarico merci, l'area con i cassoni per i rifiuti. La cucina e la dispensa sono state in questa fase ipotizzate in un unico edificio prefabbricato ad un piano. La cucina/dispensa è affiancata da un piazzale di carico/scarico per gli approvvigionamenti e dai cassoni per i rifiuti (a conveniente distanza). La stessa area di carico/scarico verrà quindi utilizzata anche dai mezzi della nettezza urbana per lo svuotamento dei cassoni dei rifiuti. Il refettorio occupa il piano terra di un edificio collegato direttamente alla cucina/dispensa. Nonostante l'utilizzo della mensa sia normalmente diviso in più turni, il refettorio è dimensionato per accogliere potenzialmente tutto il personale residente in cantiere, al fine di poter utilizzare tale spazio coperto anche per le riunioni per le quali è necessaria la presenza di tutti.

Infermeria: si tratta di un edificio prefabbricato di circa 40 m<sup>2</sup> con sala di aspetto e servizi igienici. L'infermeria è generalmente dotata di un'area di sosta per le ambulanze ed è posta in prossimità dell'ingresso del campo.

Uffici: all'interno del campo base troverà posto un edificio prefabbricato che ospiterà gli uffici per la direzione di cantiere e la direzione lavori.

Viabilità: la viabilità interna al campo base verrà rivestita in conglomerato bituminoso o cemento. Sono previste strade con carreggiate di 3 metri e parcheggi per autovetture di dimensioni pari ad almeno 2x5m.

Piazzali: Le aree pedonali verranno realizzate generalmente in cemento o, in alternativa, con betonelle in cemento.

Impianti antincendio: il campo base sarà dotato di impianto antincendio, comprensivo di serbatoi o vasche per l'acqua dolce, delle pompe e delle tubazioni.

### 7.3.2 Tipologia di edifici e installazioni dei cantieri operativi

Uffici: ogni cantiere operativo è dotato di un edificio prefabbricato che ospita gli uffici ed il presidio di pronto soccorso.

Spogliatoi: ogni cantiere operativo è dotato di un edificio che ospita gli spogliatoi e i servizi igienici per gli operai.

Magazzino e laboratorio: il magazzino e il laboratorio prove materiali sono normalmente ospitati nello stesso edificio prefabbricato con accesso carrabile. Se gli spazi lo consentono, su un lato dell'edificio viene di norma realizzata un'area coperta da tettoia per il deposito di materiali sensibili agli agenti atmosferici e per agevolare il carico e lo scarico di materiali in qualunque condizione meteorologica.



## PROGETTO FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA

**NPP 0258 – GRONDA MERCI DI ROMA  
GRONDA MERCI DI ROMA CINTURA NORD  
LOTTO 2.1 – TOR DI QUINTO-VAL D'ALA**

### RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	31/79

Officina: l'officina è presente in tutti i cantieri operativi ed è necessaria per effettuare la manutenzione ordinaria dei mezzi di lavoro. Si tratta generalmente di un edificio prefabbricato simile a quello adibito a magazzino. È sempre dotata di uno o più ingressi carrabili e, se gli spazi lo consentono, di tettoia esterna.

Cabina elettrica: ogni area di cantiere sarà dotata di cabina elettrica le cui dimensioni saranno di circa 5x5m, comprensive altresì delle aree di rispetto.

Vasche trattamento acque: i cantieri saranno dotati di vasche per il trattamento delle acque industriali. Le acque trattate potranno essere riciclate per gli usi interni al cantiere, limitando così i prelievi da acquedotto. Lo scarico finale delle acque trattate verrà realizzato con tubazioni interrato in fognatura, in ottemperanza alle norme vigenti.

Impianti antiincendio: ogni cantiere operativo sarà dotato di impianto antincendio, comprensivo di serbatoi o vasche per l'acqua dolce, delle pompe e delle tubazioni.

Area deposito olii e carburanti: i lubrificanti, gli olii ed i carburanti utilizzati dagli automezzi di cantiere verranno stoccati in un'apposita area recintata, dotata di soletta impermeabile in calcestruzzo e di sistema di recupero e trattamento delle acque.

### 7.3.3 Organizzazione dei cantieri armamento e tecnologie

I cantieri di supporto ai lavori di armamento e attrezzaggio tecnologico contengono gli impianti ed i depositi di materiali necessari per assicurare lo svolgimento delle relative attività lavorative. Sono caratterizzati dalla presenza di almeno un tronchino, collegato alla linea esistente, che permette il ricovero dei carrelli ferroviari ad uso cantiere e il loro ingresso in linea. Proprio per questa loro peculiarità vengono generalmente collocati all'interno di scali ferroviari.

### 7.3.4 Organizzazione delle aree tecniche

Le aree tecniche sono aree di cantiere, funzionali alla realizzazione di singole opere (viadotti, cavalcaferrovia, stazioni, ...), e che contengono indicativamente:

- parcheggi per mezzi d'opera;
- aree di stoccaggio dei materiali da costruzione;
- eventuali aree di stoccaggio delle terre da scavo;
- eventuali impianti di betonaggio/prefabbricazione
- aree per lavorazione ferri e assemblaggio carpenterie;
- eventuale box servizi igienici di tipo chimico.

Mentre i cantieri base ed operativi avranno una durata pari all'intera durata dei lavori di costruzione, ciascuna area tecnica avrà durata limitata al periodo di realizzazione dell'opera di riferimento.

### 7.3.5 Organizzazione delle aree di stoccaggio

Le aree di stoccaggio non contengono in linea generale impianti fissi o baraccamenti, e sono ripartite in aree destinate allo stoccaggio delle terre da scavo, in funzione della loro provenienza e del loro utilizzo.

All'interno della stessa area di stoccaggio o in aree diverse si potranno avere, in cumuli comunque separati:

- terre da scavo destinate alla caratterizzazione ambientale, da tenere in sito fino all'esito di tale attività;
- terre da scavo destinate al reimpiego nell'ambito del cantiere
- terre da scavo da destinare eventualmente alla riambientalizzazione di cave.

Nell'ambito delle aree di stoccaggio potranno essere allestiti gli eventuali impianti di cantiere per il trattamento dei terreni di scavo da destinare al riutilizzo nell'ambito di progetto (impianti di frantumazione e vagliatura). La pavimentazione delle aree verrà predisposta in funzione della tipologia di materiali che esse dovranno contenere.

## 7.4 PREPARAZIONE DELLE AREE

La preparazione dei cantieri prevedrà, tenendo presenti le tipologie impiantistiche presenti, indicativamente le seguenti attività:

- scotico del terreno vegetale (quando necessario), con relativa rimozione e accatastamento o 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);
- formazioni di piazzali con materiali inerti ed eventuale trattamento o pavimentazione delle zone maggiormente soggette a traffico (questa fase può anche comportare attività di scavo, sbancamento, riporto, rimodellazione);
- 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 contro le scariche atmosferiche, impianto di illuminazione esterna, reti acqua potabile e industriale, fognature, telefoni, gas, ecc.) e dei relativi impianti;
- eventuale perforazione di pozzi per l'approvvigionamento dell'acqua industriale.
- costruzione dei basamenti di impianti e fabbricati;
- montaggio dei capannoni prefabbricati e degli impianti.

Al termine dei lavori, i prefabbricati e le installazioni saranno rimossi e si procederà al ripristino dei siti, salvo che per le parti che resteranno a servizio della linea nella fase di esercizio. La sistemazione degli stessi sarà concordata con gli aventi diritto e con gli enti interessati e comunque in assenza di richieste specifiche si provvederà al ripristino, per quanto possibile, come nello stato ante operam.

## 7.5 RACCOLTA E SMALTIMENTO DELLE ACQUE NEI CANTIERI

### 7.5.1 Acque meteoriche

Prima della realizzazione delle pavimentazioni dei piazzali del cantiere saranno predisposte tubazioni e pozzetti della rete di smaltimento delle acque meteoriche.



Le acque meteoriche saranno convogliate nella rete di captazione costituita da pozzetti e caditoie collegati ad un cunettone in c.a. e da una tubazione interrata che convoglia tutte le acque nella vasca di accumulo di prima pioggia, dimensionata per accogliere i primi 15 minuti dell'evento meteorico.

Un deviatore automatico, collocato all'ingresso della vasca di raccolta dell'acqua di prima pioggia, invia l'acqua in esubero (oltre i primi 15 minuti) direttamente in fognatura, mediante una apposita canalizzazione aperta.

### **7.5.2 Acque nere**

Gli impianti di trattamento delle acque assicureranno un grado di depurazione tale da renderle idonee allo scarico secondo le norme vigenti, pertanto le stesse potranno essere impiegate per eventuali usi industriali oppure immesse direttamente in fognatura.

### **7.5.3 Acque industriali**

L'acqua necessaria per il funzionamento degli impianti di cantiere potrà essere approvvigionata da pozzi, o qualora possibile prelevata dalla rete acquedottistica comunale o, se necessario, trasportata tramite autobotti e convogliata in un serbatoio dal quale sarà distribuita alle utenze finali. L'impianto di trattamento delle acque industriali prevede apposite vasche di decantazione per l'abbattimento dei materiali fini in sospensione e degli oli eventualmente presenti.

## **7.6 APPROVVIGIONAMENTO ENERGETICO**

L'impianto elettrico di cantiere sarà costituito essenzialmente dall'impianto di distribuzione in Bassa Tensione per le utenze del campo industriale, tra le quali principalmente:

- impianti di pompaggio acqua industriale;
- impianto trattamento acque reflue;
- illuminazione esterna;
- officina, laboratorio, uffici, spogliatoi etc.

La fornitura di energia elettrica dall'ente distributore avviene con linea cavo derivato da cabina esistente.

L'impianto consta essenzialmente di:

- cabina "punto di consegna" ente gestore dei servizi elettrici;
- cabina di trasformazione containerizzata completa di scomparti M.T., trasformatore, quadro generale di distribuzione B.T. e centralina di rifasamento automatica;
- impianto di distribuzione alle utenze in B.T. attraverso cavi alloggiati entro tubazioni in PVC interrate;
- impianto generale di messa a terra per tutte le apparecchiature e le infrastrutture metalliche;
- stazione di produzione energia per le emergenze.

Tutte le apparecchiature considerate saranno dimensionate, costruite ed installate nel rispetto delle normative e leggi vigenti.

## **8 SCHEDE DELLE AREE DI CANTIERE**

In base a quanto determinato nel capitolo precedente e in seguito ai sopralluoghi in campo e alle verifiche su vincoli e destinazioni d'uso, sono stati individuate e dimensionati i cantieri a servizio della linea. Nel presente capitolo sono illustrate le caratteristiche delle aree di cantiere definite nel presente progetto di cantierizzazione.

In particolare, per ciascuna delle aree di cantiere principali (cantiere operativo, cantieri di armamento) è stata redatta una scheda che illustra:

- l'utilizzo dell'area;
- l'ubicazione, con la planimetria dell'area e la descrizione del suo inserimento nel contesto urbano contiguo (anche tramite fotografie ed immagini aeree);
- la viabilità di accesso;
- lo stato attuale dell'area, con una sua descrizione di utilizzo ante operam e con la definizione dell'uso del suolo;
- la preparazione dell'area, con la descrizione delle attività necessarie alla preparazione del cantiere;
- gli impianti e le installazioni previste in corso d'opera;
- le attività di ripristino dell'area a fine lavori.

**RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	35/79

**CODICE**

CB2.01

**DESCRIZIONE**

Cantiere Base

**COMUNE**

Roma

**SUPERFICIE**

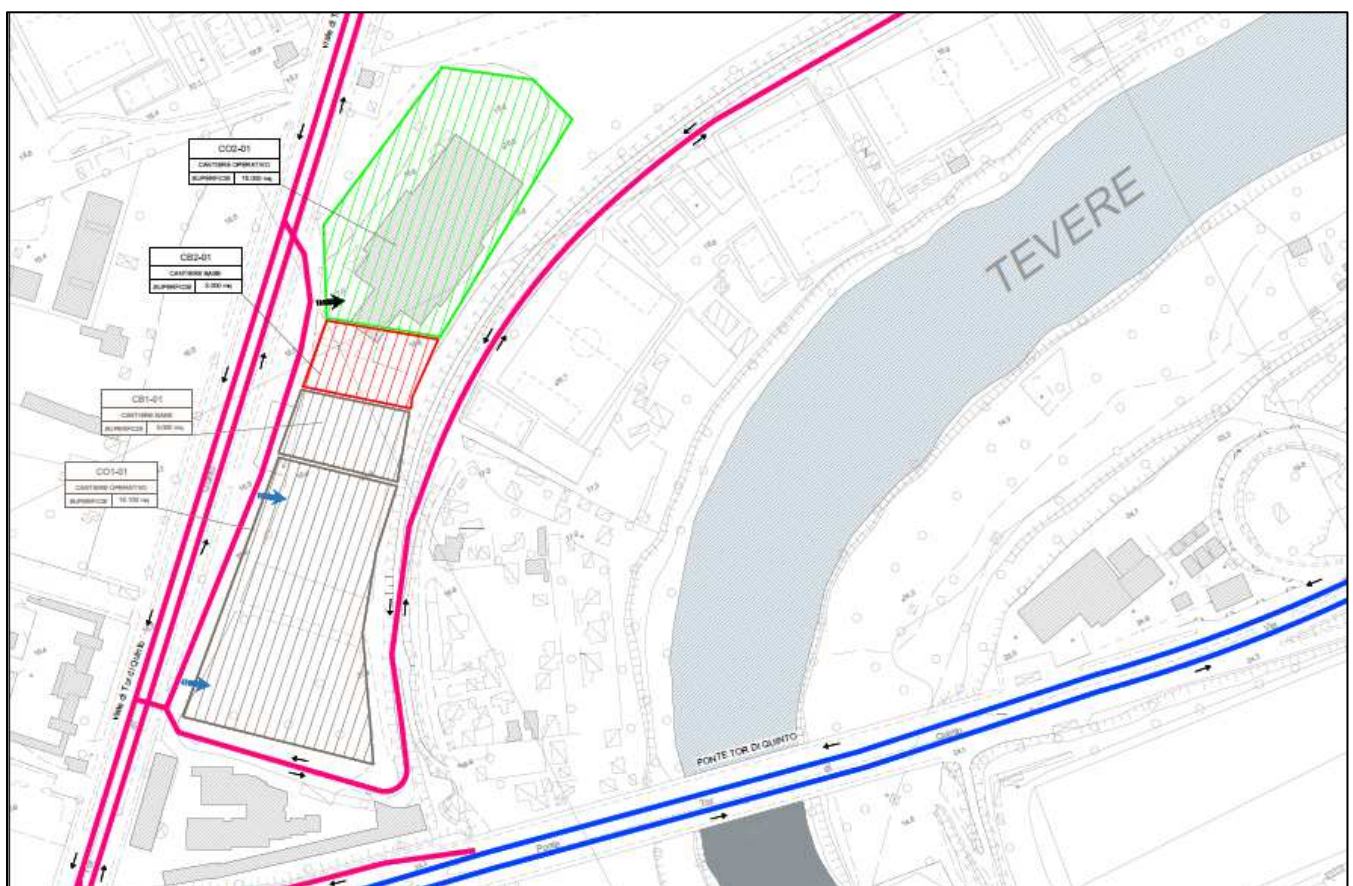
3.000 mq

**UTILIZZO DELL'AREA**

Il cantiere base sarà da supporto logistico per tutte le attività relative alla costruzione dell'intervento in oggetto. Il cantiere base è il cantiere all'interno del quale sarà disposto tutto ciò che occorre alla realizzazione dell'opera in termini di direzione ed uffici nonché di gestione dei rapporti con l'esterno.

**POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA**

L'area sarà posta in un piazzale prospiciente al Viale di Tor di Quinto, nella zona di accesso a via del Boiardo.



Vista planimetrica dell'area



Vista aerea dell'area1- in rosso

### **VIABILITA' DI ACCESSO**

L'accesso all'area si effettuerà direttamente da Viale di Tor di Quinto.



Vista dell'ingresso

### PREPARAZIONE ALL'AREA DI CANTIERE

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

- scotico delle aree e rimozione della vegetazione spontanea esistente;
- livellamento e realizzazione di un sottofondo in misto stabilizzato;
- installazione della recinzione di cantiere;
- Predisposizione segnaletica per l'ingresso alle aree di cantiere.

### IMPIANTI ED INSTALLAZIONE DI CANTIERE

Il cantiere base potrà ospitare indicativamente le seguenti installazioni principali:

- guardiana;
- uffici impresa e direzione lavori;
- servizi igienici;
- locali spogliatoi;
- locali dormitori;
- locali mensa;



**PROGETTO FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA**

**NPP 0258 – GRONDA MERCI DI ROMA  
GRONDA MERCI DI ROMA CINTURA NORD  
LOTTO 2.1 – TOR DI QUINTO-VAL D'ALA**

**RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	38/79

- locali infermeria;
- serbatoio idrico;
- area raccolta rifiuti;
- parcheggio;
- torri faro per illuminazione.

L'appaltatore, in base alla propria organizzazione d'impresa, potrà eventualmente valutare la possibilità di ricorrere alle strutture ricettive presenti per assolvere ai servizi di vitto e alloggio delle maestranze. In tal caso nel campo base saranno previste le dotazioni di logistica minime.

**RISISTEMAZIONE DELL'AREA**

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato precedente l'apertura del cantiere, oppure secondo quanto previsto dal progetto.

**RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	39/79

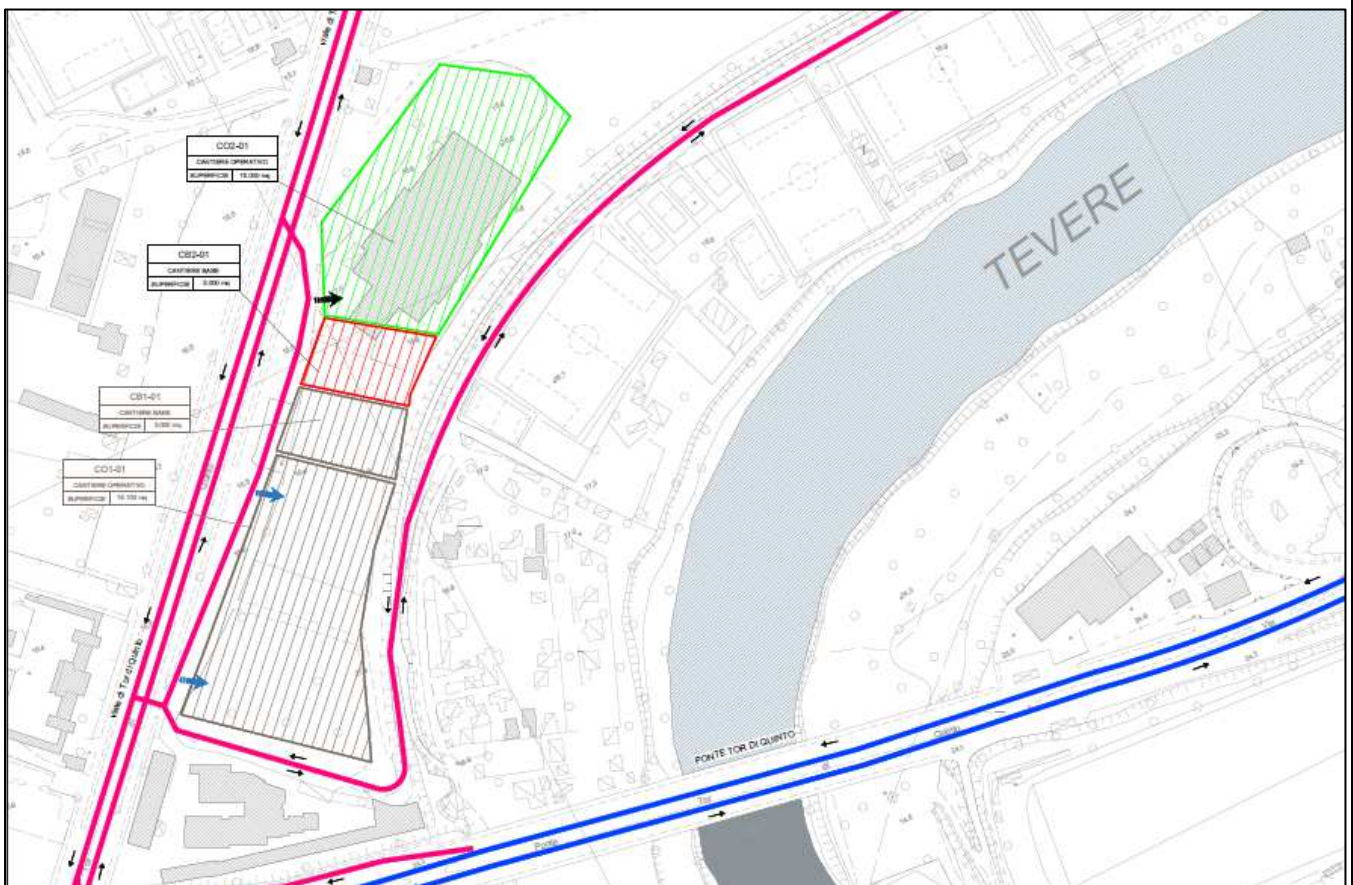
CODICE	DESCRIZIONE	COMUNE	SUPERFICIE
CO2.01	Cantiere Operativo	Roma	15.000 mq

**UTILIZZO DELL'AREA**

Il cantiere operativo supporterà, con le sue strutture e peculiarità, le lavorazioni previste nelle singole aree tecniche e lungo le aree di lavoro.

**POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA**

L'area sarà posta in un piazzale prospiciente al Viale di Tor di Quinto, nella zona di accesso a via del Boiardo.



Vista planimetrica dell'area CO2.01



Vista aerea dell'area - in verde



### VIABILITA' DI ACCESSO

L'accesso all'area si effettuerà direttamente da Viale di Tor di Quinto.



Vista dell'area

### PREPARAZIONE ALL'AREA DI CANTIERE

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

- scotico delle aree e rimozione della vegetazione spontanea esistente;
- livellamento e realizzazione di un sottofondo in misto stabilizzato;
- installazione della recinzione di cantiere;
- Predisposizione segnaletica per l'ingresso alle aree di cantiere.

### IMPIANTI ED INSTALLAZIONE DI CANTIERE

Il cantiere operativo potrà ospitare indicativamente le seguenti installazioni principali:

- Officina;
- Magazzino;
- Area manutenzione e lavaggio mezzi di cantiere;
- Uffici di appoggio;
- Spogliatoi e servizi igienici;



**PROGETTO FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA**

**NPP 0258 – GRONDA MERCI DI ROMA  
GRONDA MERCI DI ROMA CINTURA NORD  
LOTTO 2.1 – TOR DI QUINTO-VAL D'ALA**

**RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	42/79

- Parcheggio automezzi e mezzi d'opera;
- Area/Magazzino stoccaggio materiali da costruzione;
- Eventuale impianto di betonaggio;
- Area lavorazione ferri;
- Area stoccaggio inerti;
- Area stoccaggio terre;
- Aree di manovra e operatività;

**RISISTEMAZIONE DELL'AREA**

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato precedente l'apertura del cantiere, oppure secondo quanto previsto dal progetto.

**RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	43/79

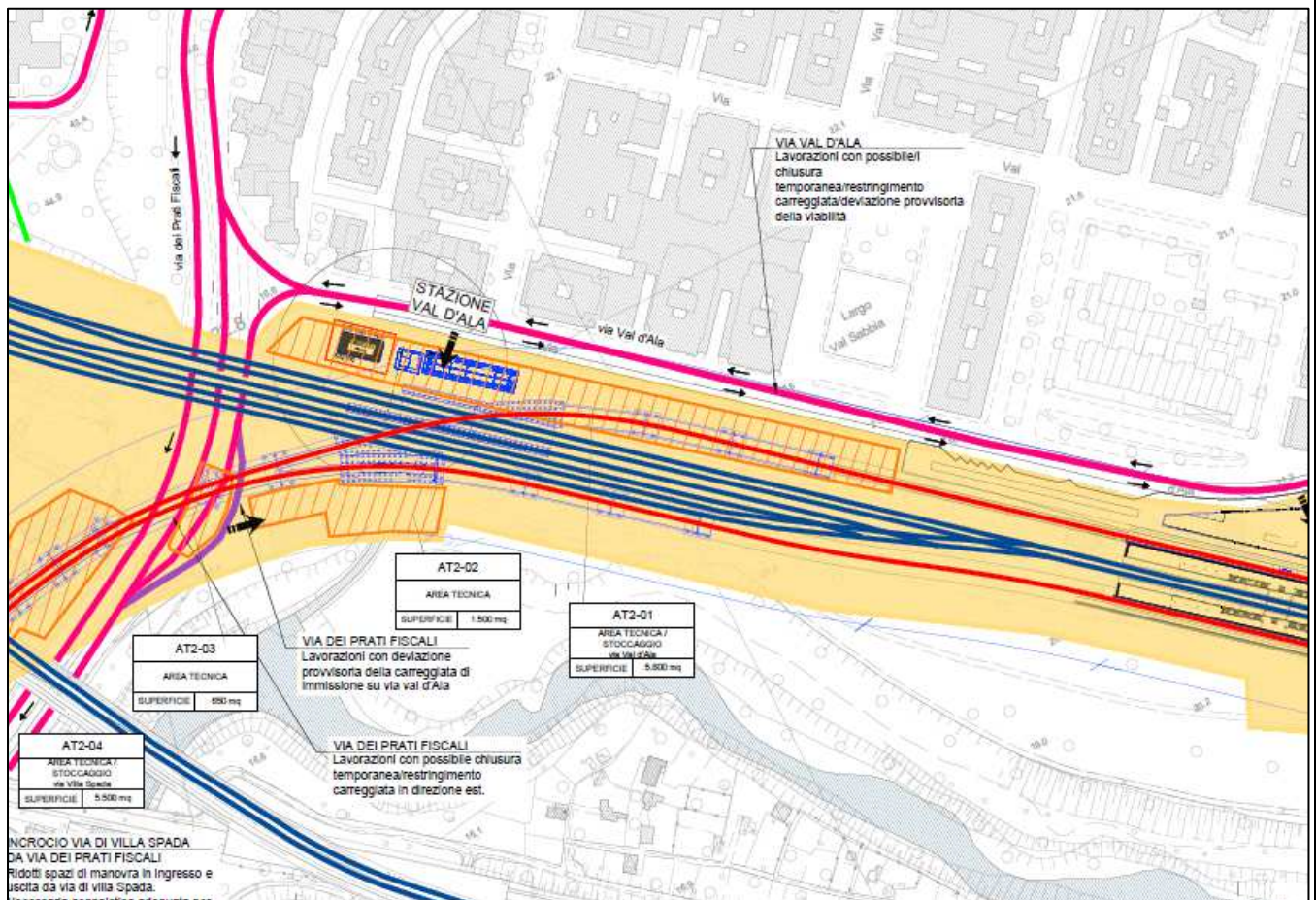
CODICE	DESCRIZIONE	COMUNE	SUPERFICIE
AT2.01	Area Tecnica	Roma	5.800 mq

**UTILIZZO DELL'AREA**

L'area tecnica sarà da supporto a tutti i lavori previsti per la realizzazione del Viadotto parallelo alla linea ferroviaria esistente, alla parte est della farfalla per lo scavalco della linea e dei fabbricati da realizzare proprio in quel sedime. L'area sarà utilizzata anche come area di stoccaggio.

**POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA**

L'area occuperà un terreno intercluso tra le viabilità via Val D'Ala e l'attuale linea ferroviari. Il terreno risulta completamente ricoperto da vegetazione e presenta un'inclinazione che segue quella dei via Val D'Ala, a scendere in direzione di via dei Prati Fiscali.



Vista planimetrica dell'area



*Vista aere dell'area*

### **VIABILITA' DI ACCESSO**

L'accesso all'area sarà posto sulla viabilità di via Val D'Ala in corrispondenza di uno degli incroci esistenti al fine di garantire gli spazi necessaria alla manovra dei mezzi in entrata ed in uscita dal cantiere.



*Vista della viabilità via Val D'Ala*

### **PREPARAZIONE ALL'AREA DI CANTIERE**

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

- scotico delle aree e rimozione della vegetazione spontanea esistente;
- realizzazione pista di accesso al cantiere sulla sede della tratta di progetto;
- installazione della recinzione di cantiere.

### **IMPIANTI ED INSTALLAZIONE DI CANTIERE**

L'area tecnica potrà ospitare indicativamente le seguenti installazioni principali:

- servizi igienici;
- area lavorazione ferri di armatura;
- parcheggi per i mezzi d'opera;
- area di stoccaggio dei materiali.

### **RISISTEMAZIONE DELL'AREA**

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato precedente l'apertura del cantiere, oppure secondo quanto previsto dal progetto.

**RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	46/79

**CODICE**

AT2.02

**DESCRIZIONE**

Area Tecnica

**COMUNE**

Roma

**SUPERFICIE**

1.500 mq

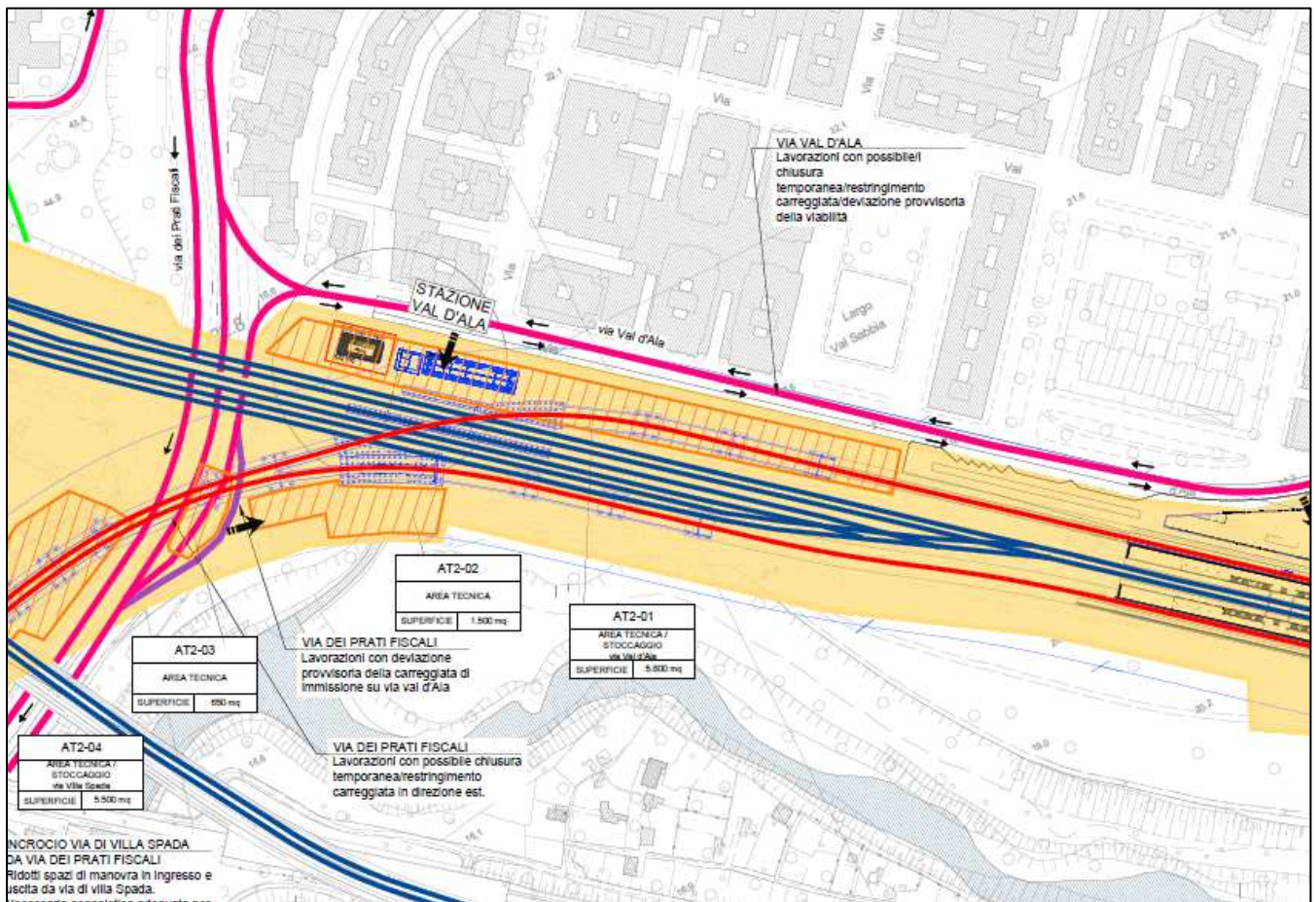
**UTILIZZO DELL'AREA**

L'area tecnica sarà da supporto a tutti i lavori previsti per la realizzazione del Viadotto di scavalco di via dei Prati Fiscali, ed alla parte ovest della farfalla per lo scavalco della linea. L'area sarà utilizzata anche come area di stoccaggio e assemblaggio degli impalcati.

**POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA**

L'area occuperà un terreno di proprietà RFI nel quale si prevede la parziale demolizione degli edifici oggi esistenti. L'area è situata in via dei Prati Fiscali.

Il terreno risulta essere occupato da edifici, in parte da demolire, e risulta parzialmente pavimentato, la rimanente parte è coperta da vegetazione.



Vista planimetrica dell'area



Vista aere dell'area

### VIABILITA' DI ACCESSO

L'accesso all'area sarà posto sulla viabilità via dei Prati Fiscali nella zona tra i due sottovia ferroviari esistenti.



Vista della viabilità

### **PREPARAZIONE ALL'AREA DI CANTIERE**

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

- demolizione edifici esistenti e rimozione materiale presente;
- scotico delle aree e rimozione della vegetazione spontanea esistente;
- realizzazione pista di accesso al cantiere sulla sede della tratta di progetto;
- installazione della recinzione di cantiere.

### **IMPIANTI ED INSTALLAZIONE DI CANTIERE**

L'area tecnica potrà ospitare indicativamente le seguenti installazioni principali:

- servizi igienici;
- area lavorazione ferri di armatura;
- parcheggi per i mezzi d'opera;
- area di stoccaggio dei materiali.

### **RISISTEMAZIONE DELL'AREA**

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato precedente l'apertura del cantiere, oppure secondo quanto previsto dal progetto.



**RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	49/79

**CODICE**

AT2.03

**DESCRIZIONE**

Area Tecnica

**COMUNE**

Roma

**SUPERFICIE**

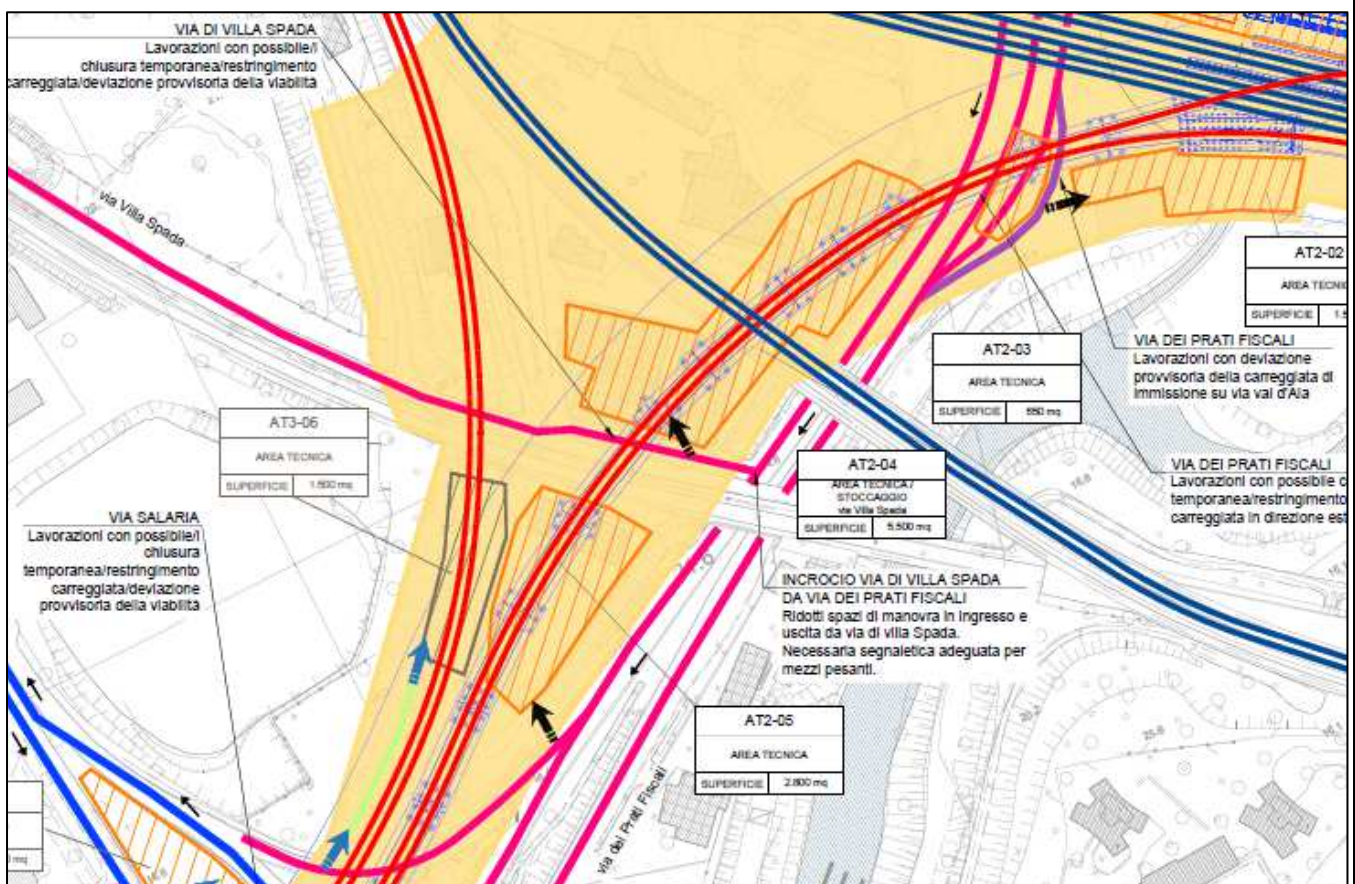
650 mq

**UTILIZZO DELL'AREA**

L'area tecnica sarà da supporto a tutti i lavori previsti per la realizzazione della pila centrale dello scavalco di via dei Prati Fiscali.

**POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA**

L'area occuperà lo spartitraffico e l'attuale corsia di uscita in direzione via Val d'Ala. Al fine di permettere la sua realizzazione sarà necessario provvedere alle deviazioni del traffico di via dei Prati Fiscali ed immissione in via Val D'Ala come previsto dagli specifici elaborati.



Vista planimetrica dell'area



*Vista aerea dell'area*

### **VIABILITA' DI ACCESSO**

L'accesso all'area sarà effettuato direttamente da via dei Prati Fiscali.



*Vista della viabilità*

### **PREPARAZIONE ALL'AREA DI CANTIERE**

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

- deviazione del traffico delle corsie di via Prati Fiscali in direzione Conca d'Oro;
- posizionamento di adeguata segnaletica;
- scotico delle aree e rimozione della vegetazione spontanea esistente;
- installazione della recinzione di cantiere.

### **IMPIANTI ED INSTALLAZIONE DI CANTIERE**

L'area tecnica potrà ospitare indicativamente le seguenti installazioni principali:

- servizi igienici;
- area lavorazione ferri di armatura;
- parcheggi per i mezzi d'opera;
- area di stoccaggio dei materiali.

### **RISISTEMAZIONE DELL'AREA**

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato precedente l'apertura del cantiere, oppure secondo quanto previsto dal progetto.

**RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	52/79

**CODICE**

AT2.04

**DESCRIZIONE**

Area Tecnica

**COMUNE**

Roma

**SUPERFICIE**

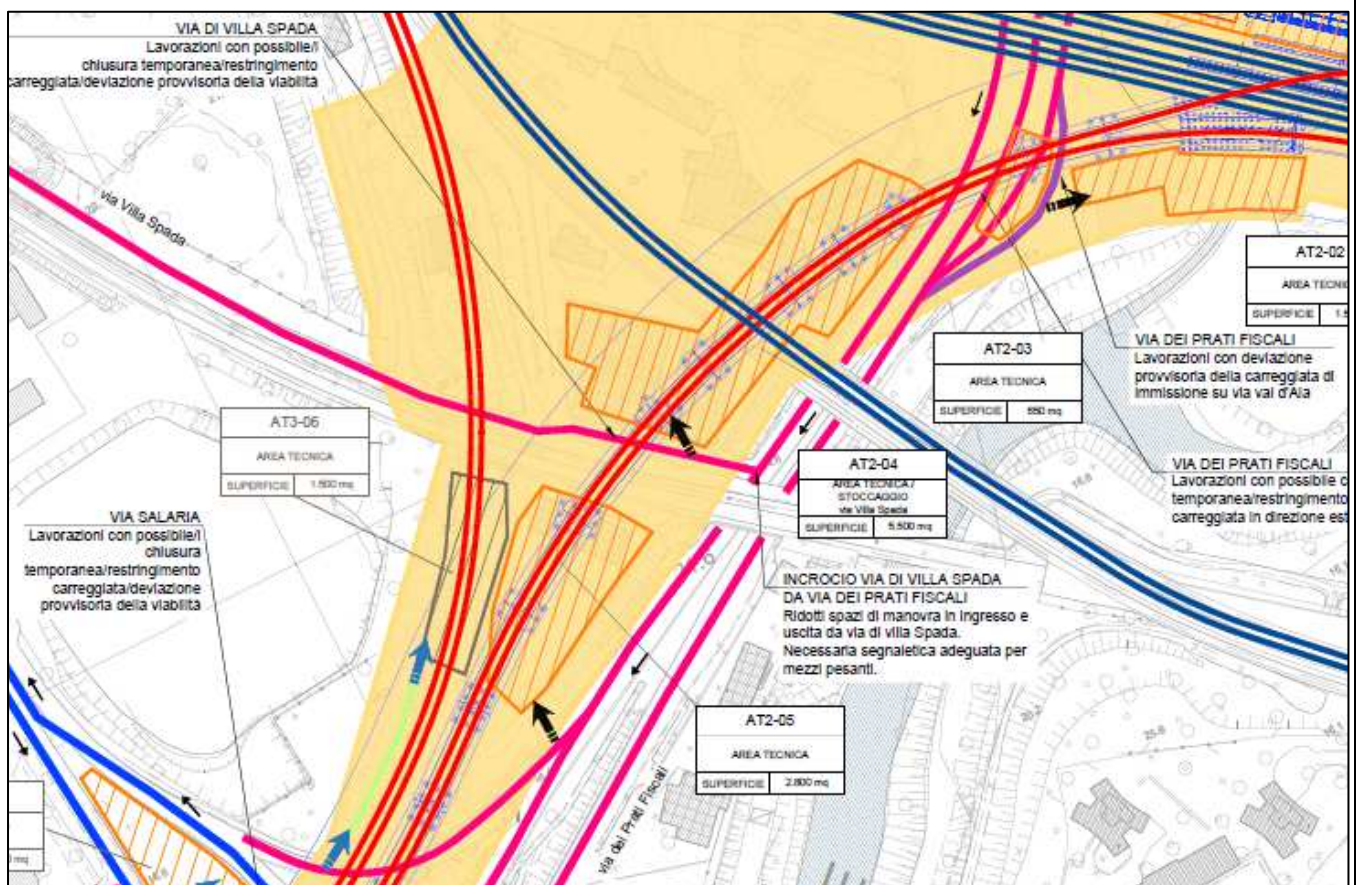
5.500 mq

**UTILIZZO DELL'AREA**

L'area tecnica sarà da supporto a tutti i lavori previsti per la realizzazione delle campate degli scavalchi di via dei Prati Fiscali (lato ovest), e delle due linee ferroviari (locale a AV) convergenti in direzione Tiburtina, oltre allo scavalco di via Spada. L'area sarà utilizzata anche come area di stoccaggio e assemblaggio degli impalcati.

**POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA**

L'area occuperà un piazzale attualmente occupato da edifici industriale, che si prevede di demolire, posto al di sopra di via dei Prati Fiscali, in concomitanza con la viabilità di via Spada.



Vista planimetrica dell'area



*Vista aere dell'area*

### **VIABILITA' DI ACCESSO**

L'accesso all'area sarà possibile da via Spada, raggiungibile da via dei Prati Fiscali. Questo innesto risulta essere critico in quanto è limitato dalla presenza di due muri laterali, uno dei quali rappresenta la spalla del viadotto ferroviario della AV. Sarà necessario provvedere ad una limitazione della carreggiata di via dei Prati Fiscali in direzione Salaria, per ottenere gli spazi di manovra in entrata ed uscita ai mezzi di cantiere.



*Vista della viabilità da via Prati Fiscali*



Vista dell'uscita in via Prati Fiscali da via Spada

### **PREPARAZIONE ALL'AREA DI CANTIERE**

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

- scotico delle aree e rimozione della vegetazione spontanea esistente;
- realizzazione pista di accesso al cantiere sulla sede della tratta di progetto;
- installazione della recinzione di cantiere.

### **IMPIANTI ED INSTALLAZIONE DI CANTIERE**

L'area tecnica potrà ospitare indicativamente le seguenti installazioni principali:

- baraccamenti per spogliatoi e servizi igienici;
- area lavorazione ferri di armatura;
- parcheggi per i mezzi d'opera;
- area di stoccaggio dei materiali.

### **RISISTEMAZIONE DELL'AREA**

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato precedente l'apertura del cantiere, oppure secondo quanto previsto dal progetto.

**RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	56/79

**CODICE**

AT2.05

**DESCRIZIONE**

Area Tecnica

**COMUNE**

Roma

**SUPERFICIE**

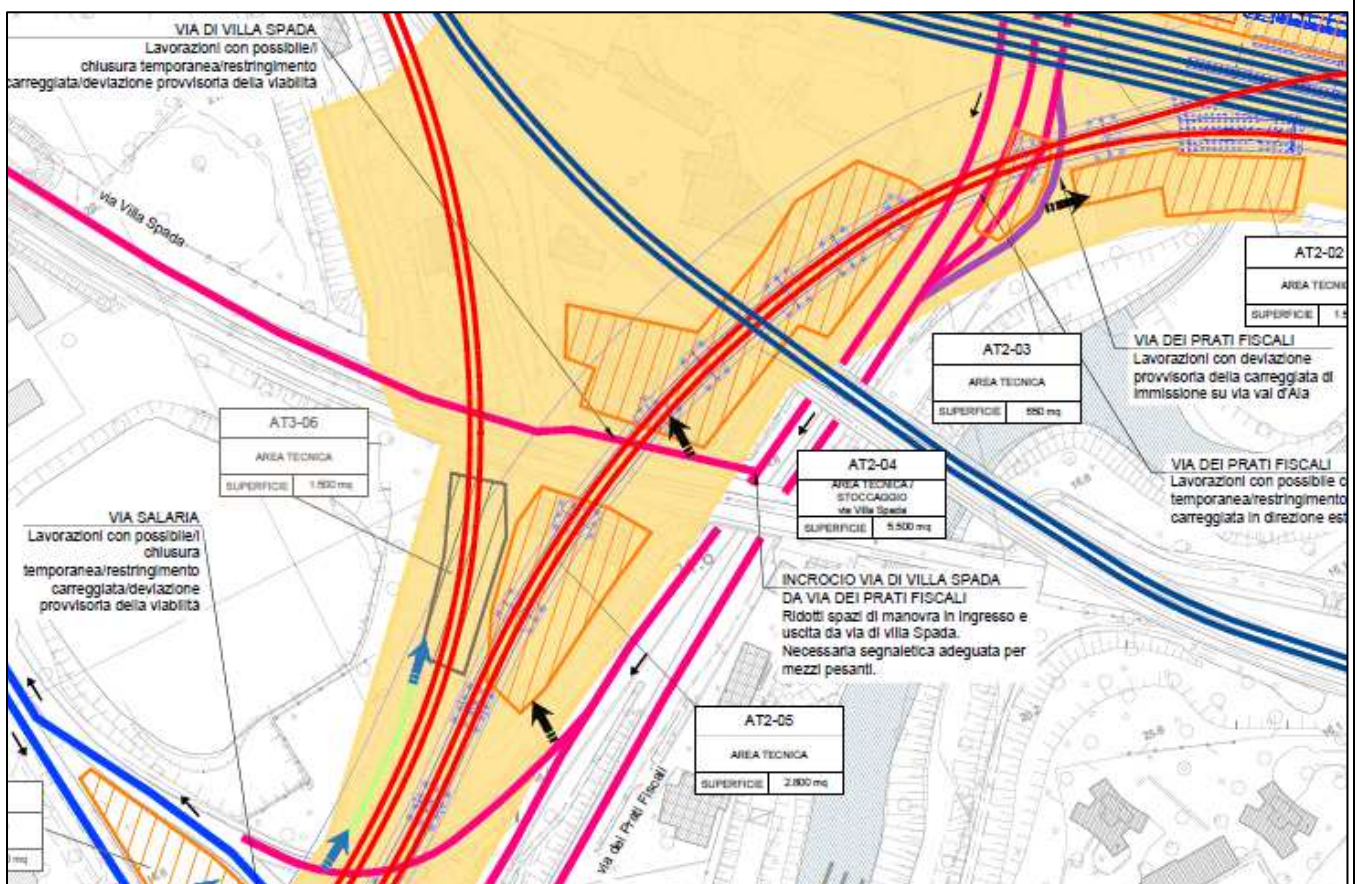
2.800 mq

**UTILIZZO DELL'AREA**

L'area tecnica sarà da supporto a tutti i lavori previsti per la realizzazione del Viadotto di scavalco di via Spada, e dell'avvicinamento a quello di via Salari. L'area sarà utilizzata anche come area di stoccaggio e assemblaggio degli impalcati.

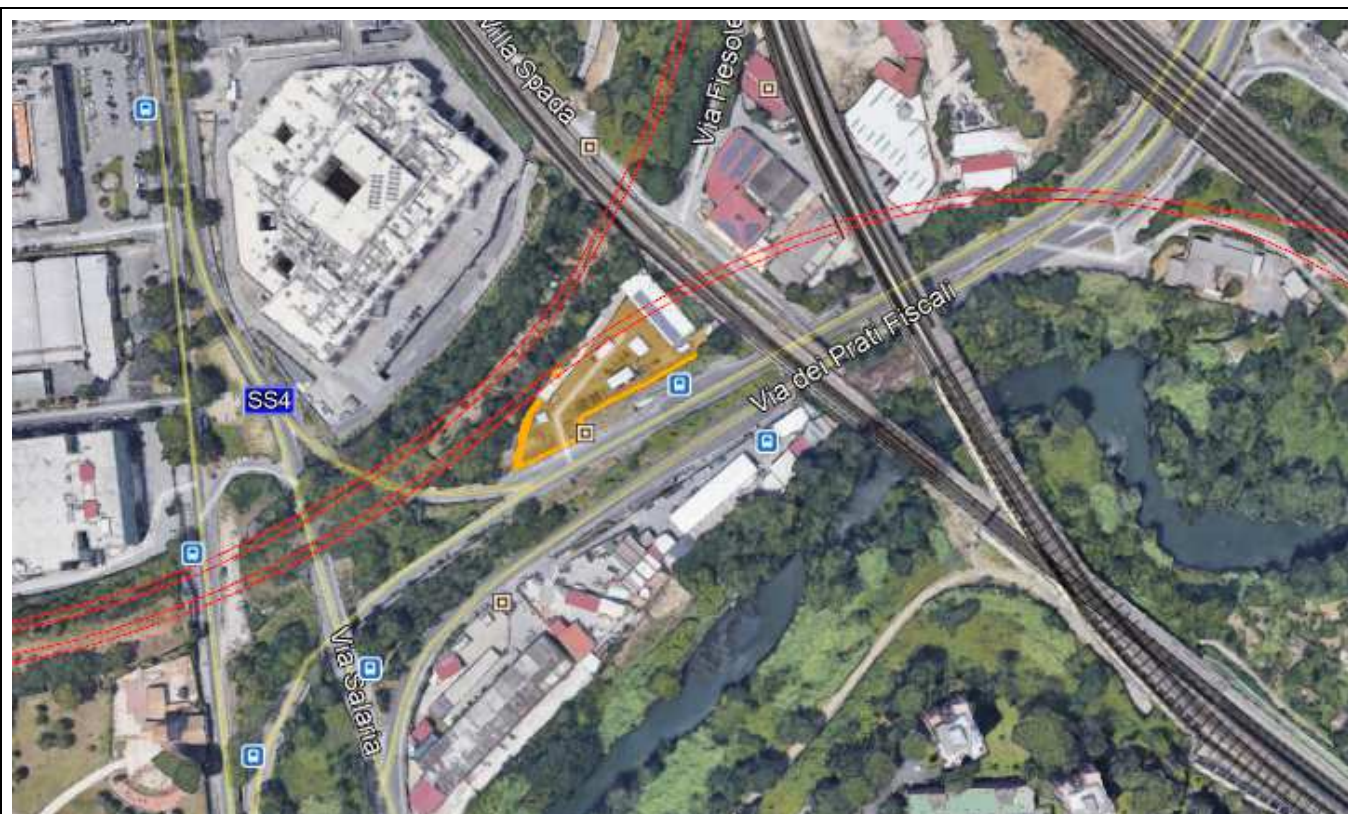
**POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA**

L'area occuperà un piazzale oggi adibito a concessionario automobilistico posto in via dei Prati Fiscali nella zona dell'uscita per via Salari. È presente un edificio che si prevede di demolire.



Vista planimetrica dell'area





*Vista aere dell'area*

### **VIABILITA' DI ACCESSO**

L'accesso all'area sarà posto sulla viabilità via dei Prati Fiscali nella zona dell'uscita per via Salaria.



*Vista della viabilità*

### **PREPARAZIONE ALL'AREA DI CANTIERE**

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

- demolizione edifici esistenti e rimozione materiale presente;
- scotico delle aree e rimozione della vegetazione spontanea esistente;
- realizzazione pista di accesso al cantiere sulla sede della tratta di progetto;
- installazione della recinzione di cantiere.

### **IMPIANTI ED INSTALLAZIONE DI CANTIERE**

L'area tecnica potrà ospitare indicativamente le seguenti installazioni principali:

- servizi igienici;
- area lavorazione ferri di armatura;
- parcheggi per i mezzi d'opera;
- area di stoccaggio dei materiali.

### **RISISTEMAZIONE DELL'AREA**

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato precedente l'apertura del cantiere, oppure secondo quanto previsto dal progetto.

**RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	59/79

**CODICE**

AT2.06

**DESCRIZIONE**

Area Tecnica

**COMUNE**

Roma

**SUPERFICIE**

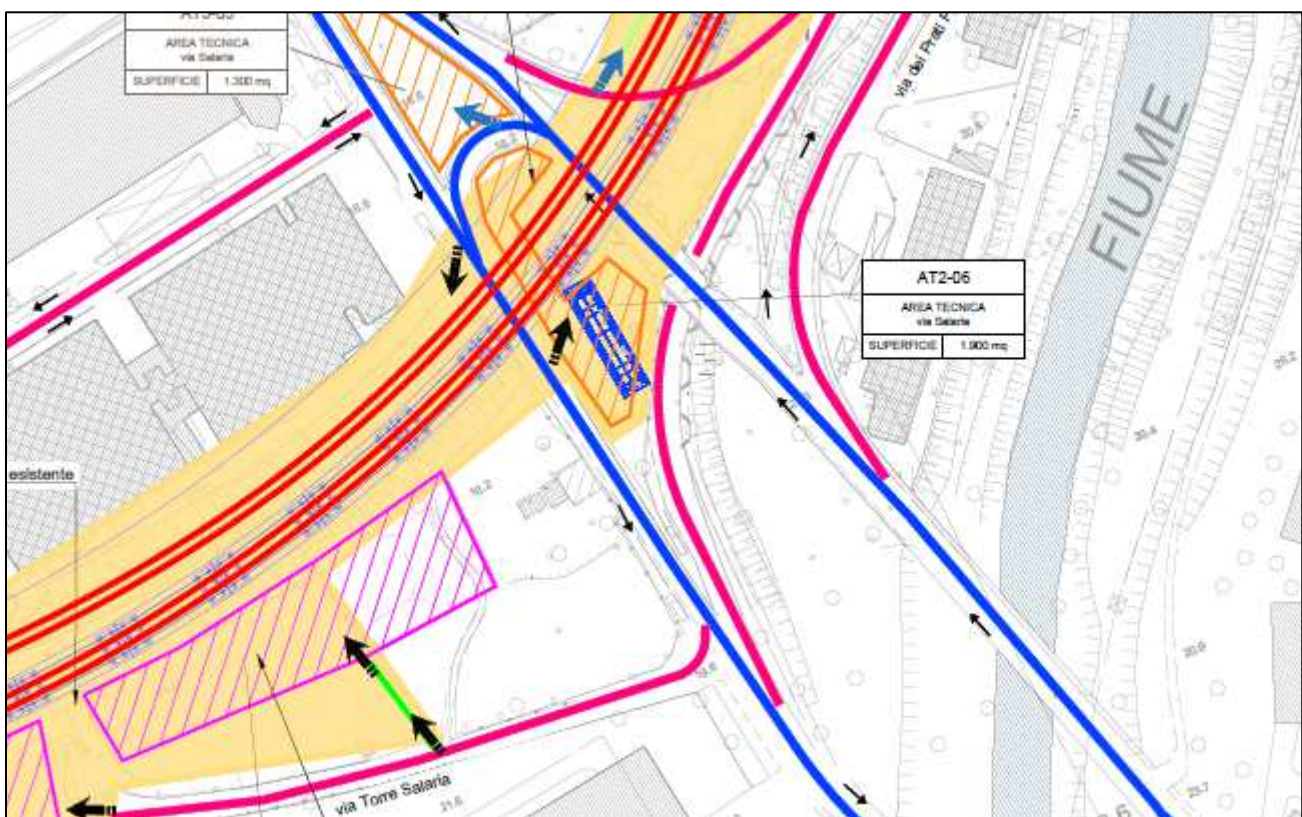
1.900 mq

**UTILIZZO DELL'AREA**

L'area tecnica sarà da supporto a tutti i lavori previsti per la realizzazione del Viadotto di scavalco di via Salaria. L'area sarà utilizzata anche come area di stoccaggio e assemblaggio degli impalcati. Ed infine in parte utilizzata per la realizzazione del FA Fabbricato tecnologico.

**POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA**

L'area occuperà un piazzale adibito a parcheggio auto posto al di sotto del terrapieno esistente prospiciente a via Salaria.



Vista planimetrica dell'area



Vista aere dell'area

### **VIABILITA' DI ACCESSO**

L'accesso all'area sarà posto direttamente in via Salaria.



*Vista della viabilità*

### **PREPARAZIONE ALL'AREA DI CANTIERE**

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

- scotico delle aree e rimozione della vegetazione spontanea esistente;
- realizzazione pista di accesso al cantiere sulla sede della tratta di progetto;
- installazione della recinzione di cantiere.

### **IMPIANTI ED INSTALLAZIONE DI CANTIERE**

L'area tecnica potrà ospitare indicativamente le seguenti installazioni principali:

- servizi igienici;
- area lavorazione ferri di armatura;
- parcheggi per i mezzi d'opera;
- area di stoccaggio dei materiali.

### **RISISTEMAZIONE DELL'AREA**

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato precedente l'apertura del cantiere, oppure secondo quanto previsto dal progetto.

**RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	62/79

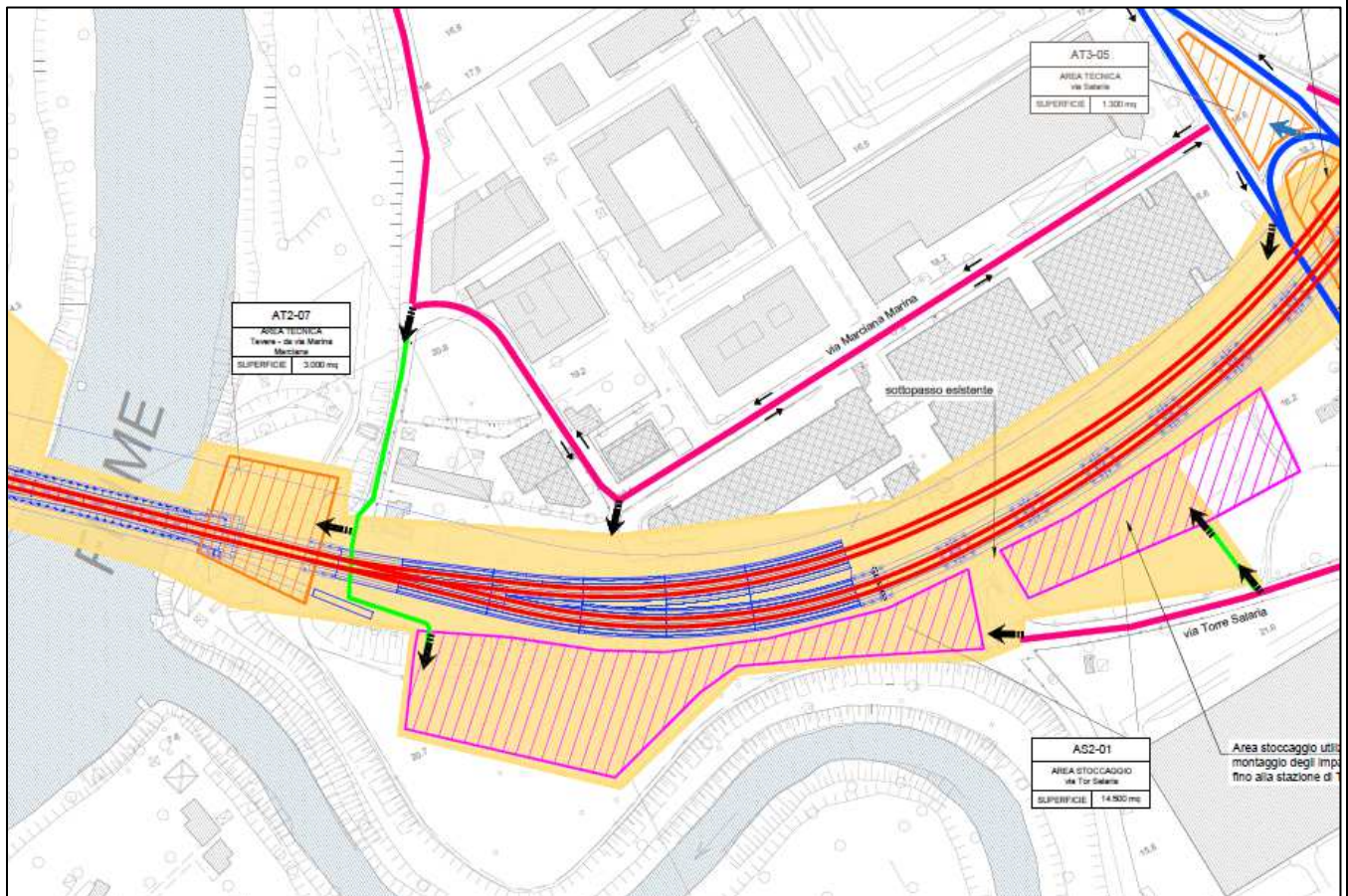
CODICE	DESCRIZIONE	COMUNE	SUPERFICIE
AT2.07	Area Tecnica	Roma	2.900 mq

**UTILIZZO DELL'AREA**

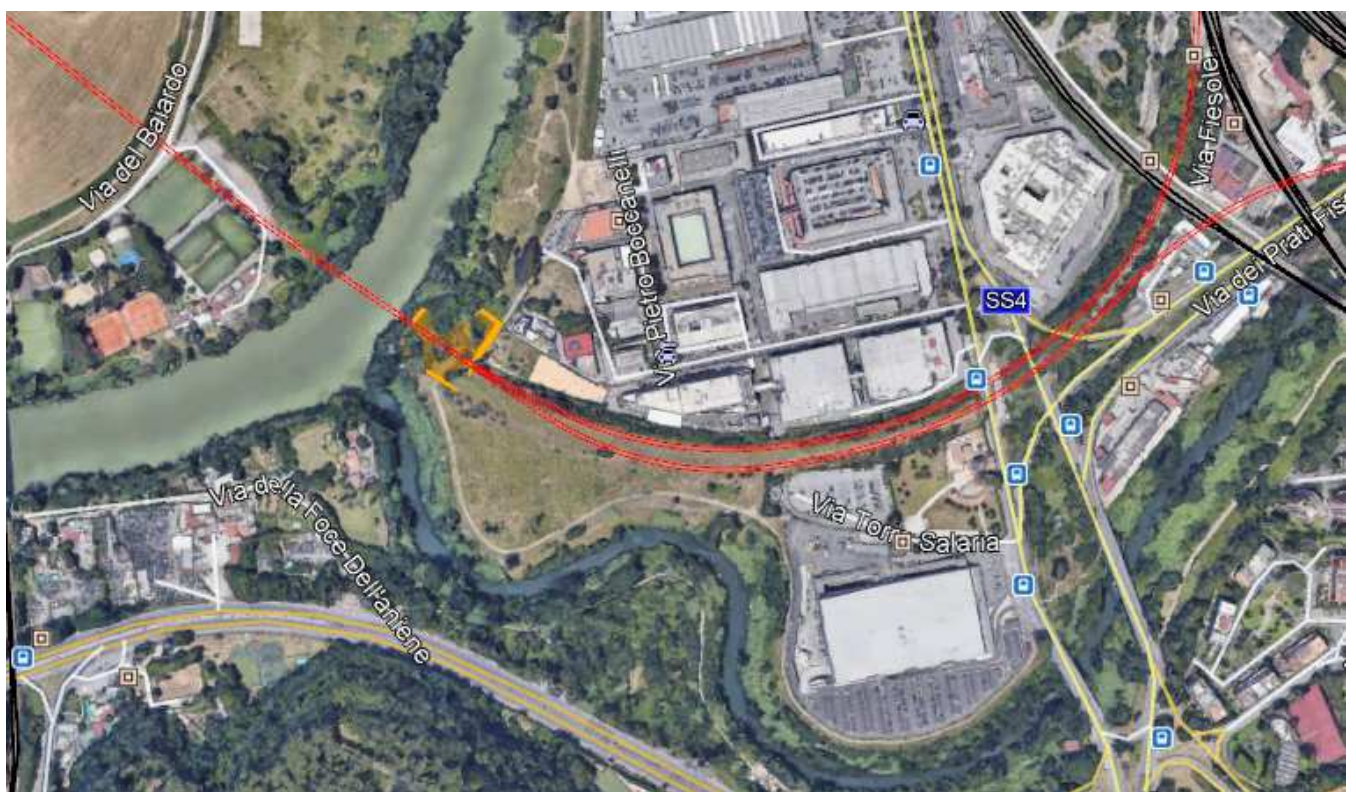
L'area tecnica sarà da supporto a tutti i lavori previsti per la realizzazione delle opere del ponte di scavalco del Tevere, relativamente alla spalla est.

**POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA**

L'area sarà posta in corrispondenza alla spalla dell'opera d'arte, in una zona oggi ricoperta da vegetazione.



Vista planimetrica dell'area



*Vista aere dell'area*

### **VIABILITA' DI ACCESSO**

L'accesso all'area sarà possibile tramite viabilità di cantiere accessibili da viabilità secondaria, come via Marciana Marina, poste nei pressi di via Salaria. Le viabilità locali presentano dei restringimenti di carreggiata che in almeno un punto necessitano interventi di allargamento a discapito di porzioni di cortili adiacenti.



*Vista della viabilità da via Marciana Marina*

### **PREPARAZIONE ALL'AREA DI CANTIERE**

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

- scotico delle aree e rimozione della vegetazione spontanea esistente;
- realizzazione pista di accesso al cantiere sulla sede della tratta di progetto;
- installazione della recinzione di cantiere.

### **IMPIANTI ED INSTALLAZIONE DI CANTIERE**

L'area tecnica potrà ospitare indicativamente le seguenti installazioni principali:

- servizi igienici;
- area lavorazione ferri di armatura;
- parcheggi per i mezzi d'opera;
- area di stoccaggio dei materiali.

### **RISISTEMAZIONE DELL'AREA**

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato precedente l'apertura del cantiere, oppure secondo quanto previsto dal progetto.



**RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	65/79

**CODICE**

AT2.08

**DESCRIZIONE**

Area Tecnica

**COMUNE**

Roma

**SUPERFICIE**

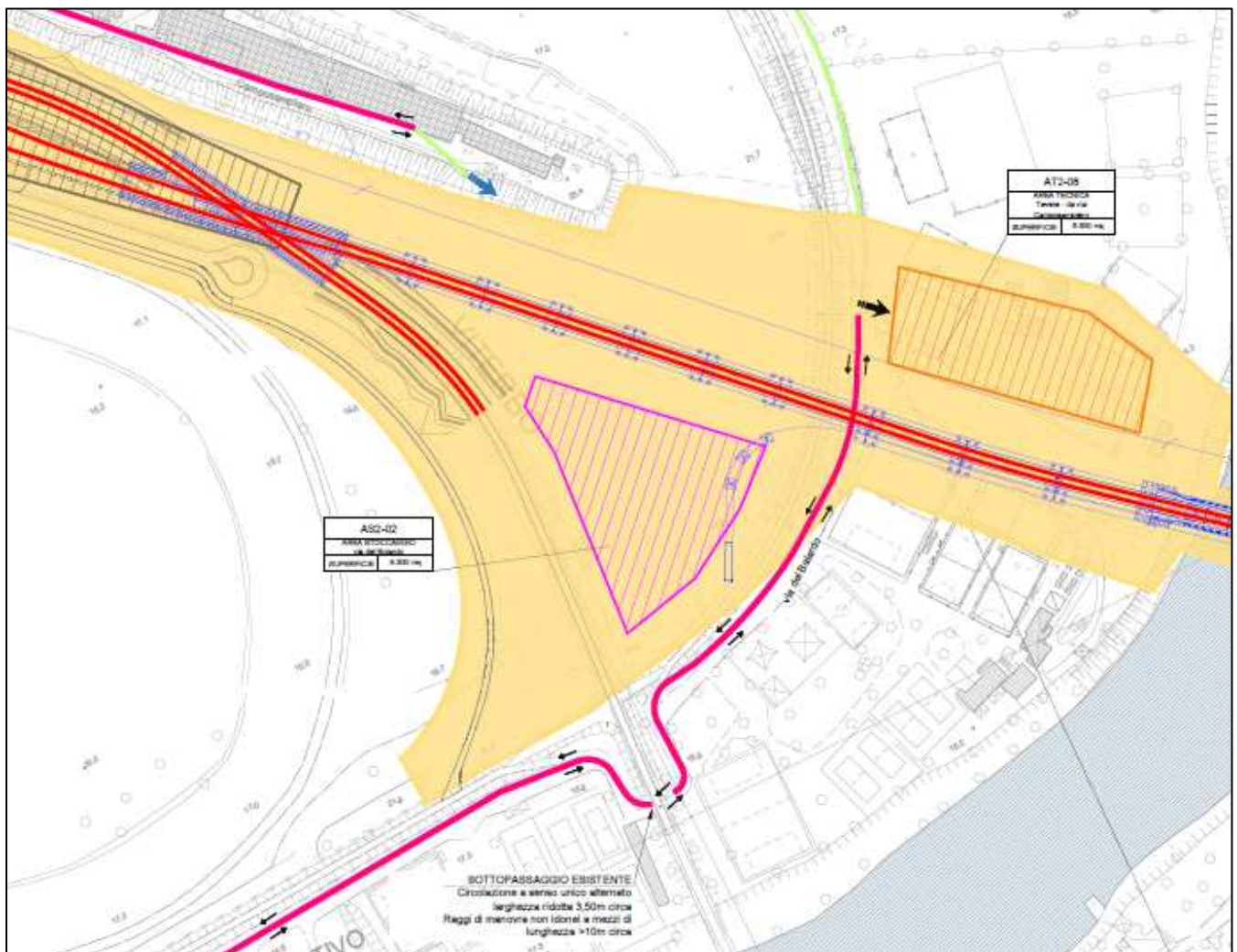
6.800 mq

**UTILIZZO DELL'AREA**

L'area tecnica sarà da supporto a tutti i lavori previsti per la realizzazione delle opere del ponte di scavalco del Tevere, relativamente alla spalla ovest.

**POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA**

L'area sarà posta in corrispondenza alla spalla dell'opera d'arte, in una zona oggi ricoperta da vegetazione e all'interno dell'argine del fiume.



Vista planimetrica dell'area



Vista aerea dell'area

### **VIABILITA' DI ACCESSO**

L'accesso all'area sarà possibile da via del Baiardo proveniente da viale Tor di Quinto oppure tramite viabilità di cantiere da via Camposampiero. Il primo tragitto presenta un sottopasso con difficoltà di accesso a causa delle curve a gomito poste in ingresso ed in uscita, per evitarlo si prevede una piccola deviazione tramite viabilità di cantiere.

### **PREPARAZIONE ALL'AREA DI CANTIERE**

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

- scotico delle aree e rimozione della vegetazione spontanea esistente;
- realizzazione pista di accesso al cantiere sulla sede della tratta di progetto;
- installazione della recinzione di cantiere.

### **IMPIANTI ED INSTALLAZIONE DI CANTIERE**

L'area tecnica potrà ospitare indicativamente le seguenti installazioni principali:

- baraccamenti per spogliatoi e servizi igienici;



**PROGETTO FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA**

**NPP 0258 – GRONDA MERCI DI ROMA  
GRONDA MERCI DI ROMA CINTURA NORD  
LOTTO 2.1 – TOR DI QUINTO-VAL D'ALA**

**RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	67/79

- area lavorazione ferri di armatura;
- parcheggi per i mezzi d'opera;
- area di stoccaggio dei materiali.

**RISISTEMAZIONE DELL'AREA**

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato precedente l'apertura del cantiere, oppure secondo quanto previsto dal progetto.

**RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	68/79

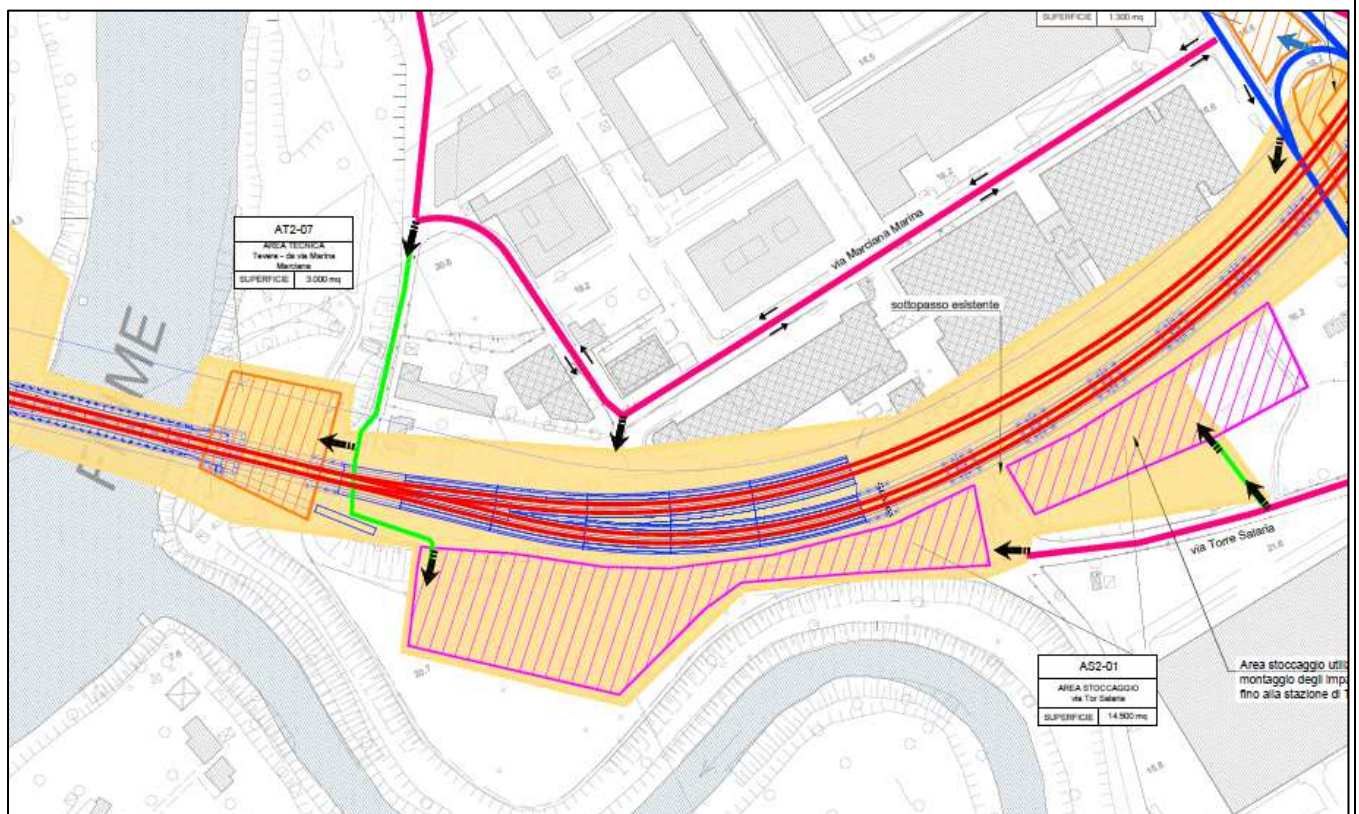
CODICE	DESCRIZIONE	COMUNE	SUPERFICIE
AS2.01	Area Stoccaggio	Roma	14.500 mq

**UTILIZZO DELL'AREA**

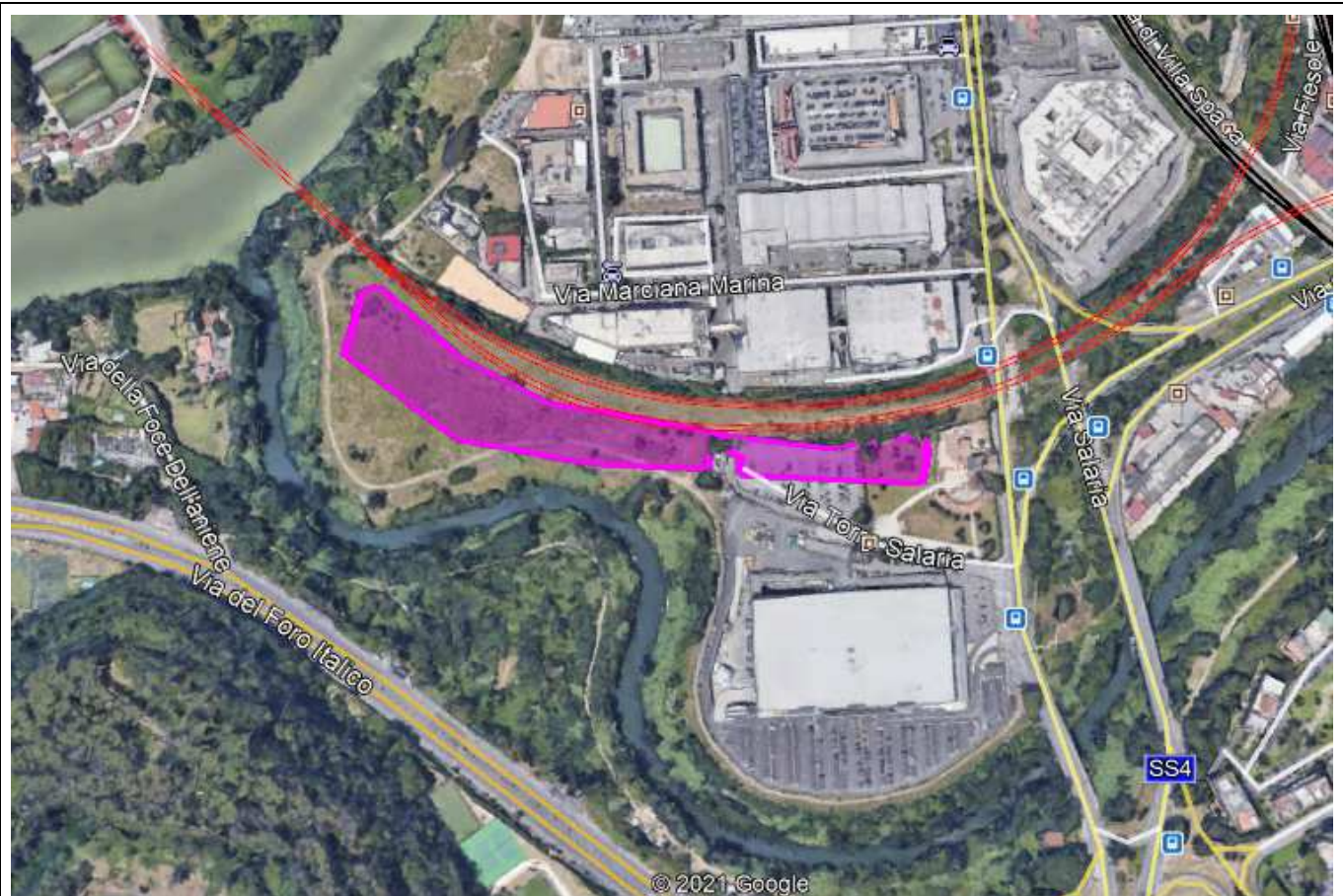
L'area di stoccaggio in oggetto verrà impiegata principalmente per lo stoccaggio provvisorio dei materiali inerenti alla realizzazione di tutte le lavorazioni inerenti al lotto in oggetto, e verrà anche utilizzata come area di assemblaggio degli impalcati, e come area di supporto per le operazioni di varo. Sarà utilizzata anche per le lavorazioni inerenti al Lotto 3.

**POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA**

L'area sarà posta in un terreno posto a sud della linea ferroviari di progetto tra via Salaria ed il Fiume Tevere. Essa risulta parzialmente posta su un terreno ricoperto da vegetazione e parzialmente posta su un piazzale pavimentato utilizzato come parcheggio. Le due aree sono sostanzialmente separate dalla presenza di un sottopasso che attraversa il terrapieno.



Vista planimetrica dell'area



Vista dell'area

### **VIABILITA' DI ACCESSO**

L'accesso all'area sarà possibile tramite due diverse viabilità. La prima sarà la viabilità di cantiere utilizzata anche per AT2.08, accessibili da viabilità secondaria, come via Marciana Marina, poste nei pressi di via Salaria. Le viabilità locali presentano dei restringimenti di carreggiata che in almeno un punto necessitano interventi di allargamento a discapito di porzioni di cortili adiacenti.

La seconda sarà quella di Via Torre Salaria, collegata a via Salaria.

### **PREPARAZIONE ALL'AREA DI CANTIERE**

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

- scotico delle aree e rimozione della vegetazione spontanea esistente;
- realizzazione pista di accesso al cantiere;
- installazione della recinzione di cantiere.

**PROGETTO FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA****NPP 0258 – GRONDA MERCI DI ROMA  
GRONDA MERCI DI ROMA CINTURA NORD  
LOTTO 2.1 – TOR DI QUINTO-VAL D'ALA****RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	70/79

**IMPIANTI ED INSTALLAZIONE DI CANTIERE**

L'area è destinata allo stoccaggio delle terre, materiali di risulta delle demolizioni e materiali da costruzione.

**RISISTEMAZIONE DELL'AREA**

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato precedente l'apertura del cantiere, ovvero secondo quanto previsto dal progetto.

**RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	71/79

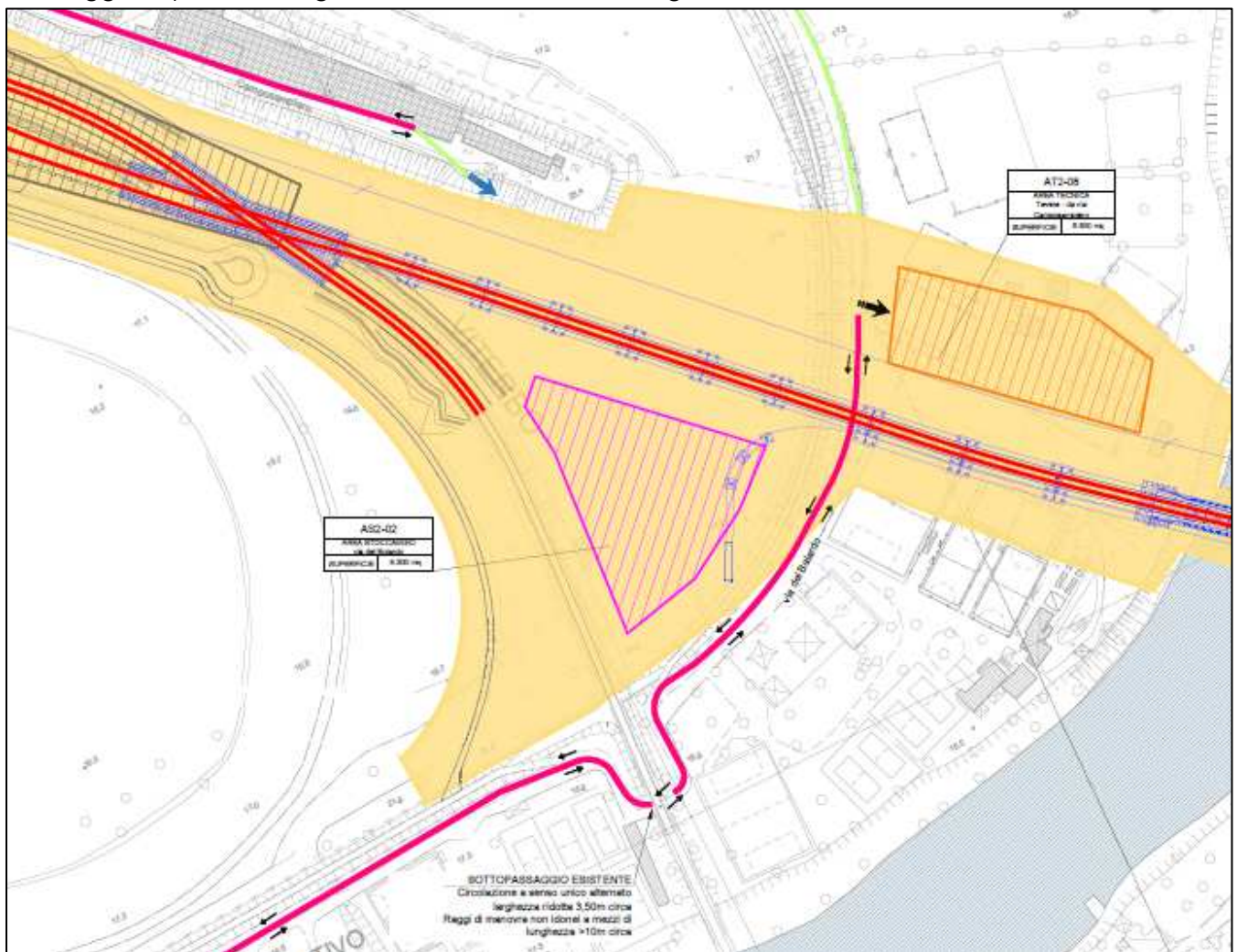
CODICE	DESCRIZIONE	COMUNE	SUPERFICIE
AS2.02	Area Stoccaggio	Roma	14.800 mq

**UTILIZZO DELL'AREA**

L'area di stoccaggio in oggetto verrà impiegata principalmente per lo stoccaggio provvisorio dei materiali inerenti alla realizzazione di tutte le lavorazioni inerenti al lotto in oggetto, e verrà anche utilizzata come area di assemblaggio degli impalcati, e come area di supporto per le operazioni di varo.

**POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA**

L'area sarà posta in prossimità della spalla ovest dell'opera d'arte di scavalco del fiume Tevere, in una zona oggi ricoperta da vegetazione e all'esterno dell'argine del fiume



Vista planimetrica dell'area



Vista dell'area

### VIABILITA' DI ACCESSO

L'accesso all'area sarà possibile da via del Baiardo proveniente da viale Tor di Quinto oppure tramite viabilità di cantiere da via Camposampiero. Il primo tragitto presenta un sottopasso con difficoltà di accesso a causa delle curve a gomito poste in ingresso ed in uscita, per evitarlo si prevede una piccola deviazione tramite viabilità di cantiere.

### PREPARAZIONE ALL'AREA DI CANTIERE

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

- scotico delle aree e rimozione della vegetazione spontanea esistente;
- realizzazione pista di accesso al cantiere;
- installazione della recinzione di cantiere.

### IMPIANTI ED INSTALLAZIONE DI CANTIERE





**PROGETTO FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA**

**NPP 0258 – GRONDA MERCI DI ROMA  
GRONDA MERCI DI ROMA CINTURA NORD  
LOTTO 2.1 – TOR DI QUINTO-VAL D'ALA**

**RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	73/79

L'area è destinata allo stoccaggio delle terre, materiali di risulta delle demolizioni e materiali da costruzione.

**RISISTEMAZIONE DELL'AREA**

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato precedente l'apertura del cantiere, ovvero secondo quanto previsto dal progetto.

**RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	74/79

CODICE	DESCRIZIONE	COMUNE	SUPERFICIE
DT.01	Deposito Temporaneo	Roma	23.100 mq

**UTILIZZO DELL'AREA**

L'area di deposito temporaneo verrà in generale impiegata per il deposito temporaneo dei volumi di scavo in esubero, sia della galleria sia delle opere all'aperto, in caso di temporanea indisponibilità dei depositi di conferimento finale degli scavi, al fine di garantire comunque la continuità delle lavorazioni.

L'area sarà a disposizione di tutti e tre i lotti costituenti questo progetto.

**POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA**

L'area sarà posta in via Acquafredda, raggiungibile da via Aurelia, pochi chilometri al di fuori del G.R.A.

*Vista dell'area*





**PROGETTO FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA**

**NPP 0258 – GRONDA MERCI DI ROMA  
GRONDA MERCI DI ROMA CINTURA NORD  
LOTTO 2.1 – TOR DI QUINTO-VAL D'ALA**

**RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	75/79

**VIABILITA' DI ACCESSO**

L'accesso all'area sarà possibile direttamente da via Acquafredda.

**PREPARAZIONE ALL'AREA DI CANTIERE**

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

- scotico delle aree e rimozione della vegetazione spontanea esistente;
- installazione della recinzione di cantiere.

**IMPIANTI ED INSTALLAZIONE DI CANTIERE**

L'area di cantiere sarà destinata, come detto solo in caso di necessità, allo stoccaggio temporaneo del materiale di scavo in esubero proveniente dal cantiere e destinato ai siti di conferimento finale.

**RISISTEMAZIONE DELL'AREA**

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato precedente l'apertura del cantiere, ovvero secondo quanto previsto dal progetto.

**RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	76/79

CODICE	DESCRIZIONE	COMUNE	SUPERFICIE
DT.02	Deposito Temporaneo	Roma	150.000 mq

**UTILIZZO DELL'AREA**

L'area di deposito temporaneo verrà in generale impiegata per il deposito temporaneo dei volumi di scavo in esubero, sia della galleria sia delle opere all'aperto, in caso di temporanea indisponibilità dei depositi di conferimento finale degli scavi, al fine di garantire comunque la continuità delle lavorazioni.

L'area sarà a disposizione di tutti e tre i lotti costituenti questo progetto.

**POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA**

L'area sarà posta in via Casal della Selce, raggiungibile da via Aurelia, pochi chilometri al di fuori del G.R.A.



Vista dell'area

### **VIABILITA' DI ACCESSO**

L'accesso all'area sarà possibile direttamente da via Casal della Selce.

### **PREPARAZIONE ALL'AREA DI CANTIERE**

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

- scotico delle aree e rimozione della vegetazione spontanea esistente;
- installazione della recinzione di cantiere.

### **IMPIANTI ED INSTALLAZIONE DI CANTIERE**

L'area di cantiere sarà destinata, come detto solo in caso di necessità, allo stoccaggio temporaneo del materiale di scavo in esubero proveniente dal cantiere e destinato ai siti di conferimento finale.

### **RISISTEMAZIONE DELL'AREA**

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato precedente l'apertura del cantiere, ovvero secondo quanto previsto dal progetto.

**RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	78/79

**CODICE**

AR.01

**DESCRIZIONE**

Cantiere Armamento

**COMUNE**

Roma

**SUPERFICIE**

10.000 mq

**UTILIZZO DELL'AREA**

L'area è funzionale alle attività relative all'armamento ed alla realizzazione dell'elettrificazione e degli impianti tecnologici dell'intervento della attività dei lotti 2 e 3 e sarà destinata principalmente allo stoccaggio del materiale di armamento (pietrisco, traverse). L'area di cantiere è attrezzata di due tronchini che saranno destinati al ricovero e movimentazione dei carrelli ferroviari per i lavori di armamento e attrezzaggio tecnologico della nuova sede.

**POSIZIONE E STATO ATTUALE DELL'AREA**

L'area è posta all'interno del complesso di "Roma Smistamento" in via Villa Spada.

Vista planimetrica dell'area



Vista aerea dell'area



**PROGETTO FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA**

**NPP 0258 – GRONDA MERCI DI ROMA  
GRONDA MERCI DI ROMA CINTURA NORD  
LOTTO 2.1 – TOR DI QUINTO-VAL D'ALA**

**RELAZIONE DI CANTIERIZZAZIONE**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
NR4E	21	R 53 RG	CA 00 00 001	A	79/79

**VIABILITA' DI ACCESSO**

L'accesso avverrà tramite l'ingresso di via Villa Spada.

**PREPARAZIONE ALL'AREA DI CANTIERE**

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

- rimozione del materiale eventualmente stoccato;
- adeguamento del tronchino (in modo da disporre di circa 150 m di binario utile al ricovero del treno cantiere e alla movimentazione del materiale di armamento.

**IMPIANTI ED INSTALLAZIONE DI CANTIERE**

Il cantiere ospiterà indicativamente le seguenti installazioni principali:

- guardiania;
- officina per lavorazioni;
- wc e spogliatoi;
- area stoccaggio pietrisco;
- area stoccaggio traverse;
- area stoccaggio materiali di tecnologie;
- magazzino di ricovero materiali minuti;
- tronchino ferroviari per ricovero del treno cantiere.

**RISISTEMAZIONE DELL'AREA**

Al termine dei lavori l'area verrà ripristinata allo stato precedente l'apertura del cantiere, ovvero secondo quanto previsto dal progetto.