



PROVINCIA DI PESARO E URBINO

SERVIZIO 2 – DIREZIONE GENERALE
POSIZIONE ORGANIZZATIVA 2.7 PROGRAMMAZIONE
DELLE OPERE PUBBLICHE – SICUREZZA SUI LUOGHI
DI LAVORO – SUPPORTO AI SERVIZI TECNICI

S.P. 424 Cesanense
PROGETTO DI VARIANTE DELLA S.P. 424, IN
CORRISPONDENZA DEL CENTRO ABITATO DI
S.LORENZO IN CAMPO.

Progetto Esecutivo
II° STRALCIO FUNZIONALE

RELAZIONE DEI MOVIMENTI TERRA E CANTIERISTICA



Progettista

Ing. LUIGI FARINA

Responsabile del procedimento

Arch. GIUSEPPE ROMBINI

Data

OTT/18

Scala

Redazione

Rev.

0

Elaborato

IISF CA 01 CAN RE

INDICE

1. PREMESSA..... 2

2. ORGANIZZAZIONE DEL CANTIERE..... 3

3. PISTE DI CANTIERE 4

4. STUDIO DEI MOVIMENTI DI MATERIALI..... 5

1. PREMESSA

La presente tratta della fase di cantierizzazione relativa alle opere del secondo stralcio funzionale dell'intervento complessivo consistente nella realizzazione del tratto di variante alla S.P. 424 (ex S.S. 424) "Cesanense" che prevede il completamento della strada provinciale in variante per il by-pass completo del centro abitato di San Lorenzo in Campo; con primo stralcio già approvato in fase preliminare e definitiva dall'Amministrazione Provinciale.

La funzionalità dello stralcio in oggetto è garantita dall'inserimento di una rotatoria per il collegamento con la viabilità esistente di tipo provinciale (S.P. 424 lato Pergola).

2. ORGANIZZAZIONE DEL CANTIERE

Nel tratto finale del lotto di interesse (precisamente all'intersezione di via Bagnara e la S.P. 424) sarà posizionato il cantiere base o principale di circa mq 3.700, il quale essendo provvisto di alloggi, uffici, mensa e strutture per la prima assistenza sanitaria costituirà un indispensabile supporto logistico.

All'interno del cantiere principale saranno dislocate installazioni di servizio, come quadri elettrici, macchine di cantiere, eventuali officine, eventuali magazzini, zone di stoccaggio materiali e parcheggi macchinari.

Il presente lotto operativo sarà dotato anche di due cantieri secondari così disposti:

- uno di circa mq 1.100 posto in prossimità del sottopasso di Via Leopardi, funzionale alla realizzazione dell'opera d'arte;
- uno di circa mq 2.000 posto all'inizio dell'area intervento, in corrispondenza della rotatoria già realizzata del I Stralcio Funzionale. Esso servirà a svolgere l'indispensabile funzione di interscambio con il cantiere principale per quanto concerne materiali, macchinari e personale, al fine di minimizzare il transito dei mezzi pesanti sulla viabilità pubblica esistente.

Il collegamento tra i vari cantieri sarà assicurato da piste temporanee di cantiere, facendo ricorso a strade per la viabilità secondaria comunali o interpoderali (vedi cap. 4).

Le informazioni riguardo posizione e viabilità dei cantieri all'interno dello stralcio operativo, sono contenute nell'elaborato grafico corrispondente.

3. PISTE DI CANTIERE

La viabilità di cantiere, necessaria per l'accesso dei mezzi alle aree di stoccaggio dei materiali ed alle opere da realizzare, avrà una lunghezza complessiva di circa 2,6 km così ripartiti:

- circa m 673 su strade comunali e interpoderali esistenti;
- circa m 393 su nuove strade di servizio che verranno lasciate in essere anche dopo la fine dei lavori come collegamenti interpoderali ai fondi che altrimenti resterebbero divisi dal tracciato della variante di progetto;
- circa m 1.522 su nuove piste di servizio temporanee che verranno rimosse una volta ultimati i lavori.

Per quanto riguarda le piste di cantiere che saranno mantenute in essere alla fine dei lavori, si prevede una piattaforma come da tabella e sezione tipo di seguito allegata.

Materiale	Spessore (cm)
Impregnazione superficiale	3
Misto stabilizzato con legante naturale	10
Trattamento di stabilizzazione con calce	30

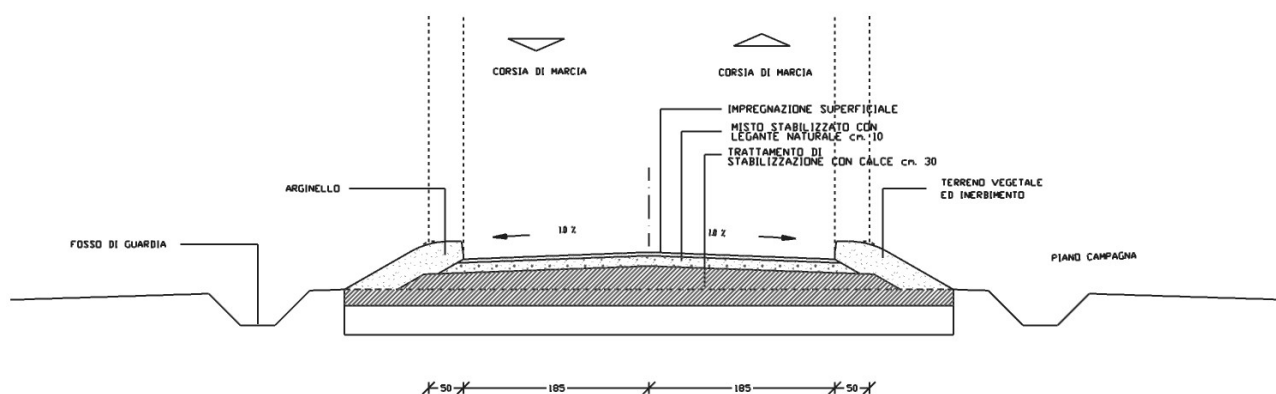


Figura 1 – Sezione tipo piste di cantiere che rimarranno in essere

Il trattamento di depolverizzazione per mezzo di impregnazione con bitume risulta indispensabile al fine di ridurre il sollevamento delle polveri che si avrà con lo spostamento dei mezzi su dette strade.

Per quanto concerne le viabilità di cantiere provvisorie si prevede una piattaforma con sottofondo stabilizzato a calce di spessore pari a cm 30.

4. STUDIO DEI MOVIMENTI DI MATERIALI

Per valutare il quantitativo di traffico di cantiere in camion/ora insistente nei vari percorsi viabili si è operato come segue:

- 1) Sono stati calcolati i quantitativi - in metri cubi - di sterro e riporto, come quote parte dei quantitativi complessivi indicati nel computo metrico estimativo.
- 2) Per gli sterri sono state considerate le parti costituite da terreno vegetale eventualmente reimpiegabile nella ricopertura delle scarpate dei rilevati e le parti costituite da terreno ghiaioso eventualmente reimpiegabile nella formazione dei corpi dei rilevati e del sottopasso di Via Leopardi.
- 3) Per i riporti sono state considerate le parti, costituite da terreno vegetale, occorrenti per la ricopertura delle scarpate dei rilevati e le parti occorrenti per la formazione dei corpi dei rilevati ed il rinterro a tergo dei muri.
- 4) Infine sono stati individuati i quantitativi di terreno reimpiegato all'interno del lotto stesso e quelli da inviare a zone di deposito. Per quanto riguarda il materiale proveniente da cave di prestito, questo quantitativo risulta pari a mc 18.600.

Di seguito si riporta la tabella mostrante il quadro complessivo della movimentazione di terra ottimizzata:

QUADRO COMPLESSIVO							
STERRI (mc)	20.300,00	Parte vegetale (mc)	16.000,00	Parte reimpiegata nei rivestimenti vegetali (mc)	2.600,00	Totale a deposito (mc) 13.400,00	Totale reimpiegato (mc) 6.900,00
				Parte da portare a deposito (mc)	13.400,00		
		Parte reimpiegabile nei rilevati e sottopasso (mc)	4.300,00	Parte reimpiegata nella formazione dei rilevati, (mc)	4.300,00		
				Parte da portare a deposito (mc)	0,00		
RIPORTI (mc)	24.950,00	Parte vegetale per scarpate in rilevato e centro rotatorie (mc)	2.600,00	Reimpieghi da sterri (mc)	2.600,00	Totale da cava di prestito (mc) 18.050,00	Totale reimpieghi (mc) 6.900,00
				Da cava di prestito (mc)	0,00		
		Parte per formazione dei rilevati e rinterro a tergo muri (mc)	22.350,00	Reimpieghi da sterri (mc)	4.300,00		
				Da cava di prestito (mc)	18.050,00		