

S.S.n. 106 "Ter"

Lavori occorrenti per la realizzazione della manovra di uscita e della viabilità complanare per il collegamento funzionale tra la SS 106 "Ter" e la viabilità per l'Aeroporto di Reggio Calabria in corrispondenza dello Svincolo di "Malderiti" e Rampa in direzione Sud di immissione sulla SS106 "Ter"

PROGETTO DEFINITIVO-ESECUTIVO



PROGETTISTI

Ing. Roberta Maria IANNOLO

Geom. Antonio CANNATA'



RUP

Ing. Antonella PIRROTTA

RELAZIONE FASI DI TRAFFICO CANTIERIZZAZIONE E GESTIONE MATERIE

PROGETTO	LIV. PROG	N. PROG.	FASE	COD. ELABORATO	REVISIONE	SCALA
CZ001Z	E	2201	PE	V00CA00CANRE03A	A	

REVISIONE	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

INDICE

1.	<u>PREMESSA.....</u>	<u>2</u>
2.	<u>DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO.....</u>	<u>2</u>
3.	<u>BILANCIO TERRE.....</u>	<u>2</u>
4.	<u>MOVIMENTO MATERIE – CAVE E DISCARICHE</u>	<u>3</u>
4.1.	SITI DI APPROVVIGIONAMENTO MATERIE	4
4.2.	GESTIONE DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO IN ESUBERO COME RIFIUTO	4

1. PREMESSA

L'oggetto della presente progettazione riguarda un intervento puntuale localizzate nel territorio della Città Metropolitana di Reggio Calabria, finalizzati alla soluzione di specifiche criticità dello svincolo denominato "MALDERITI". La presente elaborazione supporta il servizio di progettazione esecutiva svolta per conto di ANAS S.p.A. riguardante i *"Lavori occorrenti per la realizzazione della manovra di uscita e della viabilità complanare per il collegamento funzionale tra la SS 106"Ter" e la viabilità per l'Aeroporto di Reggio Calabria in corrispondenza dello Svincolo di "Malderiti" e Rampa in direzione Sud di immissione sulla SS106"Ter"*, che completa una più complessa viabilità di raccordo autostradale della Città Metropolitana di Reggio Calabria a servizio soprattutto dell'Aeroporto dello Stretto "Tito Minniti".

2. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento prevede la realizzazione di uno svincolo che consta di una rampa di decelerazione con una lunghezza di circa 120,00 metri una larghezza di circa 4,00 metri e con 1 metro di banchina per ogni lato, che si va ad inserire in una prima rotatoria con diametro esterno 17 metri, quest'ultima avrà due diramazioni di cui una verso la viabilità Comunale (Via del Tordo) sulla SS106Ter, mentre l'altro confluirà nella seconda rotatoria; quest'ultima di diametro esterno 25 metri si innestano 3 bracci di cui due esistenti mentre l'altra di nuova realizzazione costituisce la rampa di immissione sulla SS106.

Sono previste, infatti, demolizioni di opere in c.a., quali i tombini idraulici, fossi di guardia e canali di scolo esistenti.

3. BILANCIO TERRE

Il materiale sarà costituito principalmente dallo scavo del materiale esistente, ai fini della realizzazione dell'allargamento dell'attuale sede stradale e per la costruzione delle opere idrauliche necessarie allo smaltimento delle acque di piattaforma, realizzazione muri. In minima parte, invece, sarà costituito dalle demolizioni delle strutture e sovrastrutture esistenti (muri, paratie, cordoli rotatoria esistente) presenti nelle aree oggetto dei lavori.

Data la produzione di piccoli quantitativi di materiale di risulta prodotto dagli scavi e la sostanziale non riutilizzabilità dei materiali scavati per la formazione dei rilevati stradali, le attività realizzative verranno sviluppate conferendo a discarica i volumi non riutilizzabili prodotti dagli scavi.

Allo stato attuale, vista la necessità della fornitura di materiale idoneo per la realizzazione dei rilevati e della sovrastruttura stradale, si prevede di riutilizzare in cantiere la sola porzione che sarà ritenuta idonea al ricoprimento delle scarpate ed alla realizzazione dell'arginello stradale.

In previsione di ciò, in fase di realizzazione delle opere in progetto saranno effettuate specifiche analisi sui materiali ai fini della verifica del loro riutilizzo. Pertanto un minimo quantitativo dei materiali provenienti dagli scavi sarà temporaneamente allocato in apposita area, ubicata all'interno dell'area di cantiere.

Per la restante parte del materiale proveniente da scavi e demolizioni, si prevede il conferimento a discarica autorizzata, fatte salve eventuali esigenze di modellazione morfologica che dovessero insorgere nelle successive fasi progettuali dell'opera.

4. MOVIMENTO MATERIE – CAVE E DISCARICHE

In base a quanto riportato ai paragrafi precedenti, sono state individuate sia per l'approvvigionamento di materiale che per discarica degli inerti provenienti dalle lavorazioni, le seguenti cave di approvvigionamento e conferimento degli inerti ovvero dei rifiuti.

4.1. SITI DI APPROVVIGIONAMENTO MATERIE

La ricerca dei siti di approvvigionamento si è basata sulle informazioni reperite dai siti web istituzionali, da informazioni acquisite dal personale della Regione/Provincia e/o contattando le aziende di settore che operano sul territorio. La difficoltà nella ricerca ha riguardato l'individuazione di impianti dotati delle opportune autorizzazioni posti nelle zone vicine al tracciato in progetto. L'elenco di seguito indicato è da ritenersi non esaustivo e non vincolante ma è stato redatto esclusivamente per verificare la disponibilità sul territorio di un numero di impianti di approvvigionamento con quantità sufficienti alla realizzazione delle opere.

Per l'intervento in esame sono state individuate le seguenti cave elencate di seguito da quella più vicina a quella più lontana all'area dell'intervento

- Cava Edilcem (distante 3,5 km dall'area di cantiere);
- Cava Chirico (distante 15 km dall'area di cantiere).

4.2. GESTIONE DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO IN ESUBERO COME RIFIUTO

In fase di progettazione sono state individuate come impianti di recupero le seguenti ditte:

- EKO M.R.F. Srl. sito presso la contrada Bovetto, Reggio Calabria, posto a circa 2,5 km dal sito di cantiere;
- ECO PIANA Srl sita al KM 17, Strada Provinciale 1 di Gioia Tauro e Locri, 89022 Cittanova RC posto a circa 65 km dal sito di cantiere.