

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:

CUP J31H03000180008

**DIREZIONE TECNICA**

**S.O. COORDINAMENTO INGEGNERIA DI SISTEMA E PFTE**

**PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA DI 2^ FASE**

**NPP 0258 - GRONDA MERCI DI ROMA – CHIUSURA ANELLO NORD**

**TRATTA: VIGNA CLARA – TOR DI QUINTO**

**RELAZIONE TECNICO-DESCRITTIVA SOTTOPASSO DI EMERGENZA**

SCALA:

-

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
N R 4 E	1 2	R	1 4	R H	S L 0 1 0 0	0 0 1	A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione per CSLPP	R. Posati 	Luglio 2023	S. Paoloni 	Luglio 2023	T. Paoletti 	Luglio 2023	Giuliana Ingresso Luglio 2023

ITALFERR S.p.A.  
CORPORATE ENGINEERING  
DIREZIONE REGIONALE NORD  
DIREZIONE REGIONALE NORD  
DIREZIONE REGIONALE NORD

File:

n. Elab.:

## INDICE

1 PREMESSA .....	3
2 DESCRIZIONE DELL'OPERA .....	5

## 1 PREMESSA

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 1 è rappresentato lo schematico del nodo di Roma secondo quanto previsto dalla legge obiettivo.

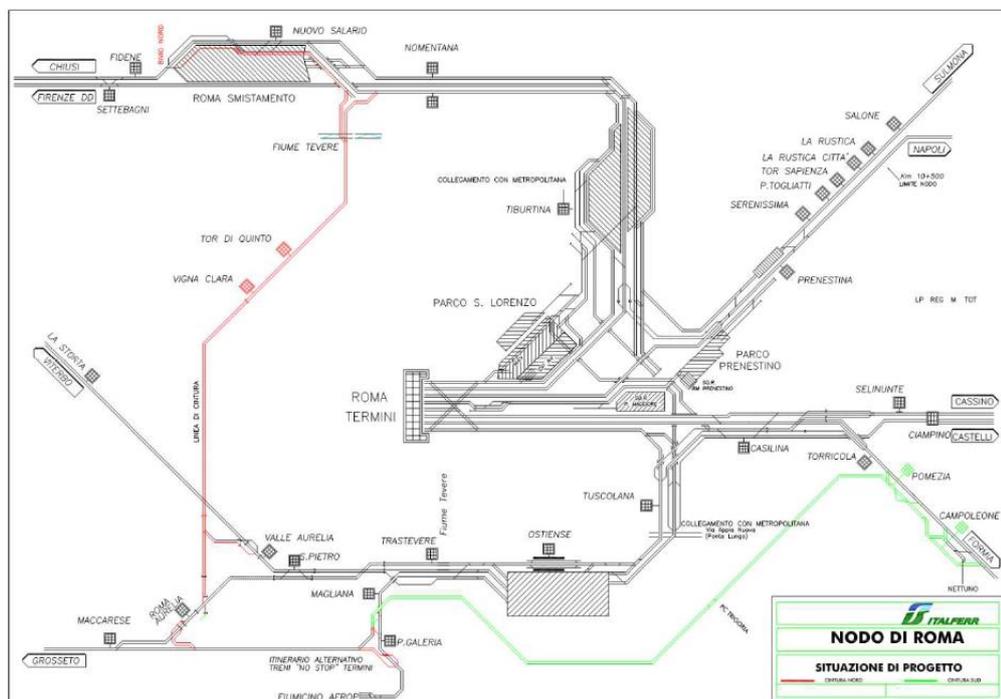


Figura 1 Schematico del nodo di Roma secondo quanto previsto dalla legge obiettivo

Per il suo valore trasportistico, è stato deciso di riprendere la progettazione della Cintura Nord, che consentirebbe di potenziare l'offerta commerciale nel nodo e creare un servizio a ring con vocazione prevalentemente di trasporto passeggeri.

Il presente progetto prevede, come stato di fatto, il progetto di riattivazione della tratta Valle Aurelia – Vigna Clara a doppio binario.

Del progetto oggetto della presente documentazione attualmente risultano realizzati:

- galleria Monte Mario;
- sede ferroviaria da Valle Aurelia fino a Vigna Clara;
- stazione di Vigna Clara;
- raddoppio tratta Valle Aurelia - Vigna Clara
  - Di seguito il piano schematico di progetto.
  -

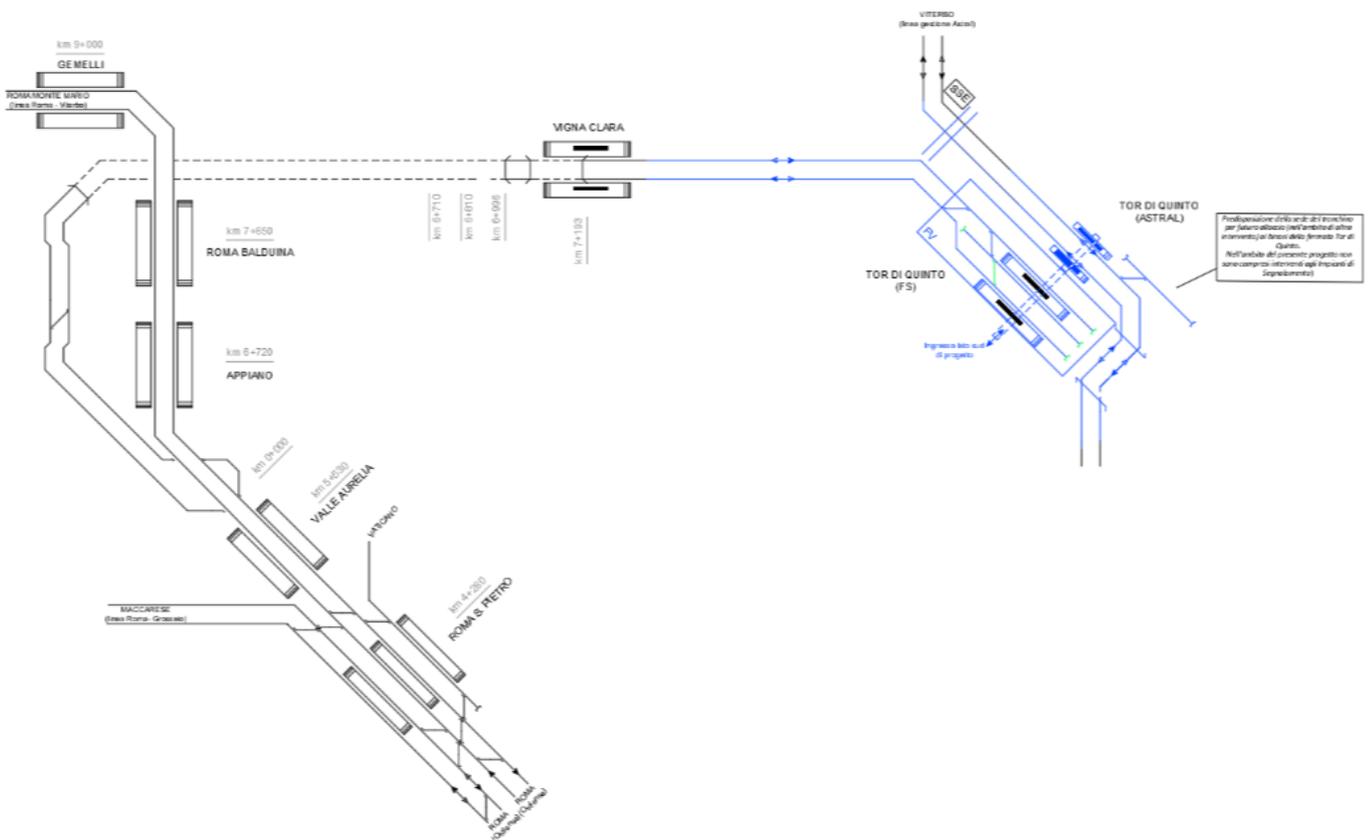


Figura 2 Scenario Schematico di Progetto del Lotto

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA DI 2^ FASE</b> <b>NPP-0258 GRONDA MERCI DI ROMA – CHIUSURA ANELLO NORD</b> <b>TRATTA: VIGNA CLARA – TOR DI QUINTO</b>					
<b>Relazione tecnico-descrittiva</b>	PROGETTO NR4E	LOTTO 12	CODIFICA R 14 RH	DOCUMENTO SL 0100 001	REV. A	FOGLIO 5 di 6

## 2 DESCRIZIONE DELL'OPERA

Il sottopasso di emergenza è un'opera in calcestruzzo armato che permette il passaggio da una banchina all'altra, nel caso ci siano incendi o situazioni di pericolo.

Il sottopasso è uno scatolare di dimensioni interne 3m x 3,30m e lunghezza interna pari a 12.60m circa, con spessore di soletta superiore, inferiore e pareti laterali pari a 0,4m.

L'accesso al sottopasso è garantito con delle scale fisse in c.a. che partono dalla banchina, realizzate tra muri.

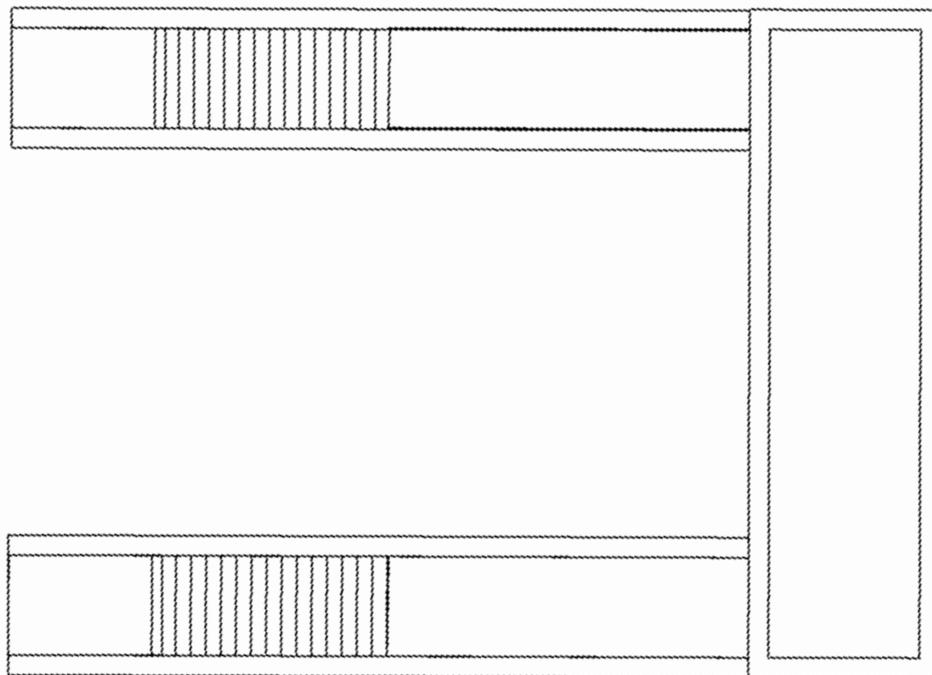


Figura 3: vista in pianta del sottopasso

Di seguito si riporta una vista della sezione del sottopasso quotata:

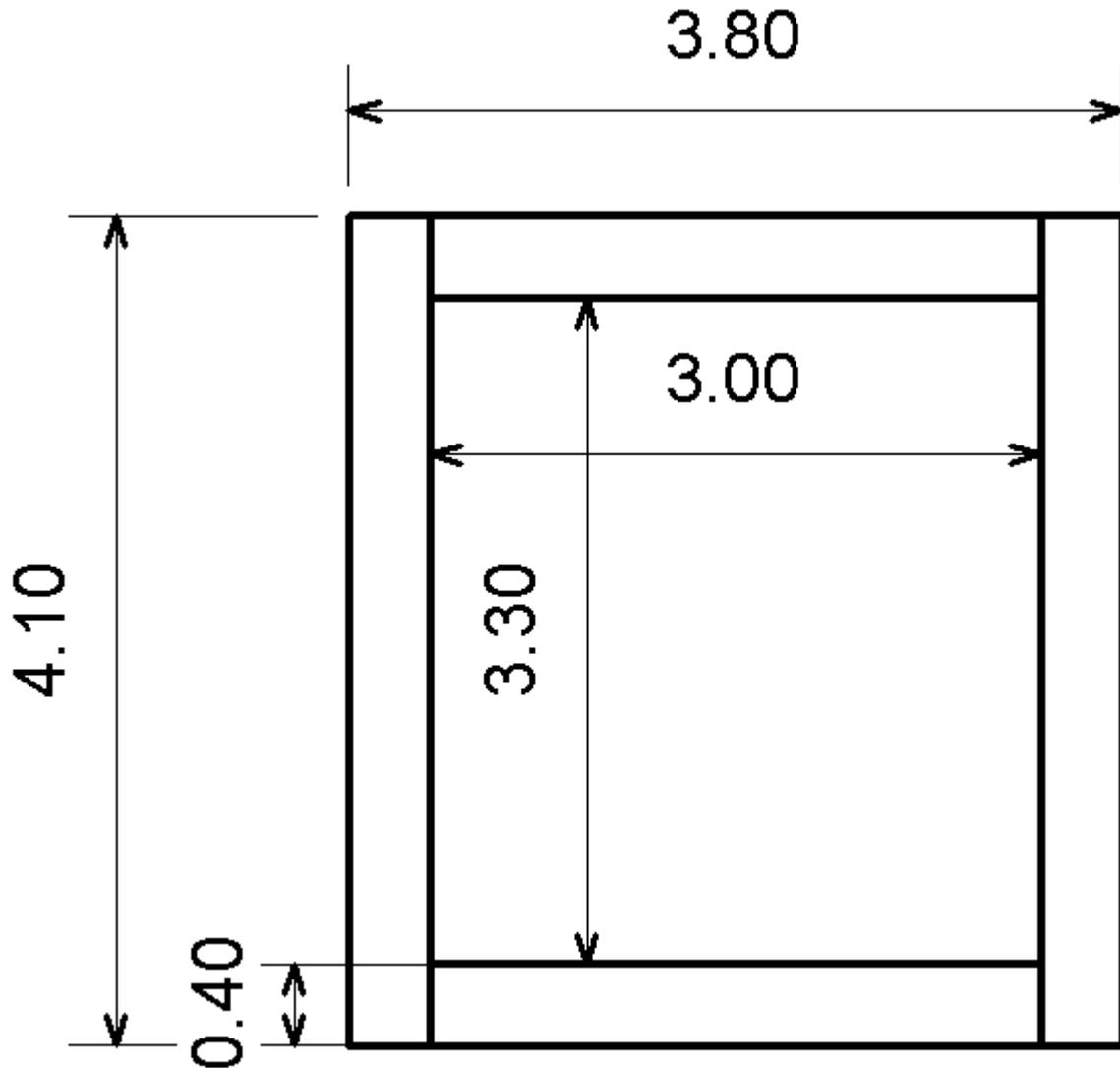


Figura 4: Sezione trasversale sottopasso