

COMMITTENTE:



ALTA SORVEGLIANZA:



GENERAL CONTRACTOR:



**INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA
LEGGE OBIETTIVO N. 443/01
LINEA A.V. /A.C. TORINO – VENEZIA Tratta MILANO – VERONA
Lotto Funzionale Brescia-Verona
PROGETTO DEFINITIVO**

**Stazione Montichiari
architettonici - relazione descrittiva**

IL PROGETTISTA INTEGRATORE

saipem spa
Tommaso Taranta

Dottore in Ingegneria Civile Iscritto all'albo
degli Ingegneri della Provincia di Milano
al n. A23763 - Sez. A Settori:
a) civile e ambientale b) industriale c) dell'informazione) civile e ambientale d) industriale e) dell'informazione

Tel. 02.52020531 Fax 02.52020309
CF. e P.IVA 00823700157

IL PROGETTISTA

saipem spa
Tommaso Taranta

Dottore in Ingegneria Civile Iscritto all'albo
degli Ingegneri della Provincia di Milano
al n. A23763 - Sez. A Settori:
a) civile e ambientale b) industriale c) dell'informazione) civile e ambientale d) industriale e) dell'informazione

Tel. 02.52020531 Fax 02.52020309
CF. e P.IVA 00823700157

ALTA SORVEGLIANZA



Verificato

Data

Approvato

Data

COMMESSA

LOTTO

FASE

ENTE

TIPO DOC.

OPERA/DISCIPLINA

PROGR.

REV.

I N 0 5

0 0

D

E 2

R O

F V 0 1 0 0

0 0 1

0

PROGETTAZIONE GENERAL CONTRACTOR

Autorizzato/Data

Rev.	Data	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	
0	31.03.14	Emissione per CdS	M.T.	31.03.14	S.G. R.B.I.	31.03.14	L. ZAZZARI	31.03.14	

Consorzio
Cepav due
Project Director
(Ing. F. Lombardi)
Data: _____

SAIPEM S.p.a. COMM. 032121

Data: 31/03/14

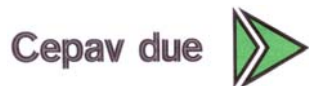
File: 20516_05.doc



Progetto cofinanziato
dalla Unione Europea

CUP: F81H91000000008

GENERAL CONTRACTOR



ALTA SORVEGLIANZA



Doc. N. 20516_05

Progetto
IN05

Lotto
00

Codifica Documento
DE2ROFV010001

Rev.
0

Foglio
2 di 5

1	INTRODUZIONE	3
2	IL CONTESTO TERRITORIALE	3
3	CRITERI DI DIMENSIONAMENTO	3
4	LA NUOVA STAZIONE	4
	Il progetto	4
	Percorsi interni	4
	L'organizzazione funzionale e descrizione materiali	4

NB: TUTTI GLI ELABORATI DI RIFERIMENTO CITATI ALL'INTERNO DEL DOCUMENTO SONO DA INTENDERSI CON CODICE COMMESSA "IN05" IN LUOGO DI "A202".

1 INTRODUZIONE

Nell'ambito del progetto definitivo della Linea AC Milano Verona, in ottemperanza a quanto previsto da CIPE nella deliberazione del 5.12.2003, così come pubblicato sulla G.U. n° 132 del 8.06.2004, si prevede la realizzazione di una stazione ferroviaria da posizionarsi nell'area di Montichiari, in previsione dello sviluppo dell'attuale aeroporto.

Il progetto include la stazione ferroviaria strettamente dimensionata per l'esercizio dei treni AV/AC, sia nelle dotazioni impiantistiche che di accessibilità (parcheggi, luoghi commerciali, ecc.); resta esclusa la realizzazione di una stazione hub la cui progettazione sarà a carico del progetto dell'aeroporto.

2 IL CONTESTO TERRITORIALE

La nuova stazione sorgerà nei comuni di Montichiari e di Castenedolo in provincia di Brescia.

Il sito destinato ad ospitare la nuova stazione è attualmente destinato a produzione agricola ed è ubicato a sud dell'abitato di Montichiari.

Più in particolare l'area si estende tra *Via Aeroporto* (S.P. 37) e *Via Luigi Pirandello* e risulta caratterizzata dalla (rada) presenza di manufatti rurali a corte.

Il nuovo rilevato ferroviario intercetta il sito ad una quota mediamente 4m superiore al piano di campagna ed ospita quattro binari; i due centrali dedicati al transito ad alta velocità, ed i due laterali (disposti uno sul lato nord e uno sul lato sud) destinati alla fermata e alla precedenza dei treni.

La viabilità locale è stata adeguata per tenere conto del passaggio della ferrovia e per garantire un idoneo accesso alla stazione da sud.

3 CRITERI DI DIMENSIONAMENTO

La struttura è stata concepita come stazione presenziata, con particolare riferimento a:

- rapporto con il territorio (la città di Brescia, i Comuni di Montichiari e Castenedolo, il futuro hub di Montichiari)
- ore di funzionamento
- tipo di percorrenza ferroviaria
- generazione di traffico esterno

La stazione, dal punto di vista della funzionalità ferroviaria è stata concepita come "impresenziata".

Le superfici per l'esercizio, grazie all'automazione degli impianti, sono ridotte a quelle strettamente necessarie; infatti l'utenza è caratterizzata da un interesse marginale all'offerta di servizi accessori per il viaggio.

In ogni caso sono previsti:

- un'area esterna attrezzata per l'interscambio con il traffico su gomma;
- un atrio con funzione di sala d'aspetto e in cui sono sistemati quadri informativi , macchine automatiche per l'emissione dei biglietti e per l'informazione,

4 LA NUOVA STAZIONE

Il progetto

La progettazione tiene conto di due elementi imprescindibili la stazione e la linea ferroviaria.

Il primo, definibile come un grande spazio libero di sosta, ha un carattere statico a differenza del secondo che non può prescindere da un concetto dinamico.

Questa contrapposizione unitamente ad un'idea che vede questi due elementi legati indissolubilmente porta conseguentemente a pensare la stazione come un allargamento del tracciato ferrato.

Il nuovo intervento assume così una morfologia lineare che corre parallela al tratto ferroviario.

Gli spazi di distribuzione sia orizzontale che verticale tracciano in maniera assai marcata i diversi ambienti.

Il fabbricato è costituito da una parte centrale, concepita come sala d'attesa, e da due zone laterali destinate rispettivamente al ristoro e ai locali tecnici.

Con le coperture delle banchine lungo i binari che richiamano, con la loro struttura in acciaio, la pensilina dell'entrata principale del vicino aeroporto di Brescia si è voluto dare un carattere di unitarietà tra le due strutture che saranno strettamente collegate.

Percorsi interni

L'accesso alla stazione avviene dalle zone di sosta e dalle banchine dei mezzi pubblici poste sul fronte Sud dove è collocata l'entrata.

Essa individua l'asse principale di distribuzione perpendicolari alla linea ferroviaria.

Nei collegamenti orizzontali ove vi siano salti di quota sono state previste delle rampe accessibili anche ai disabili; per quanto riguarda i collegamenti verticali , per mancanza di presenziamento, al fine di evitare atti di vandalismo e per garantire la massima sicurezza, non sono stati previsti ascensori né scale mobili.

Lo studio della distribuzione dei flussi ha tenuto conto della necessità di rendere facilmente accessibili i percorsi dandone una collocazione in spazi ben chiari e subito individuabili grazie anche all'uso di pavimentazioni tattili.

Il sottopasso presente, in asse con l'entrata principale, è necessario per accedere alla banchina Nord , mentre alla banchina Sud è possibile arrivare tramite distribuzioni verticali e rampe.

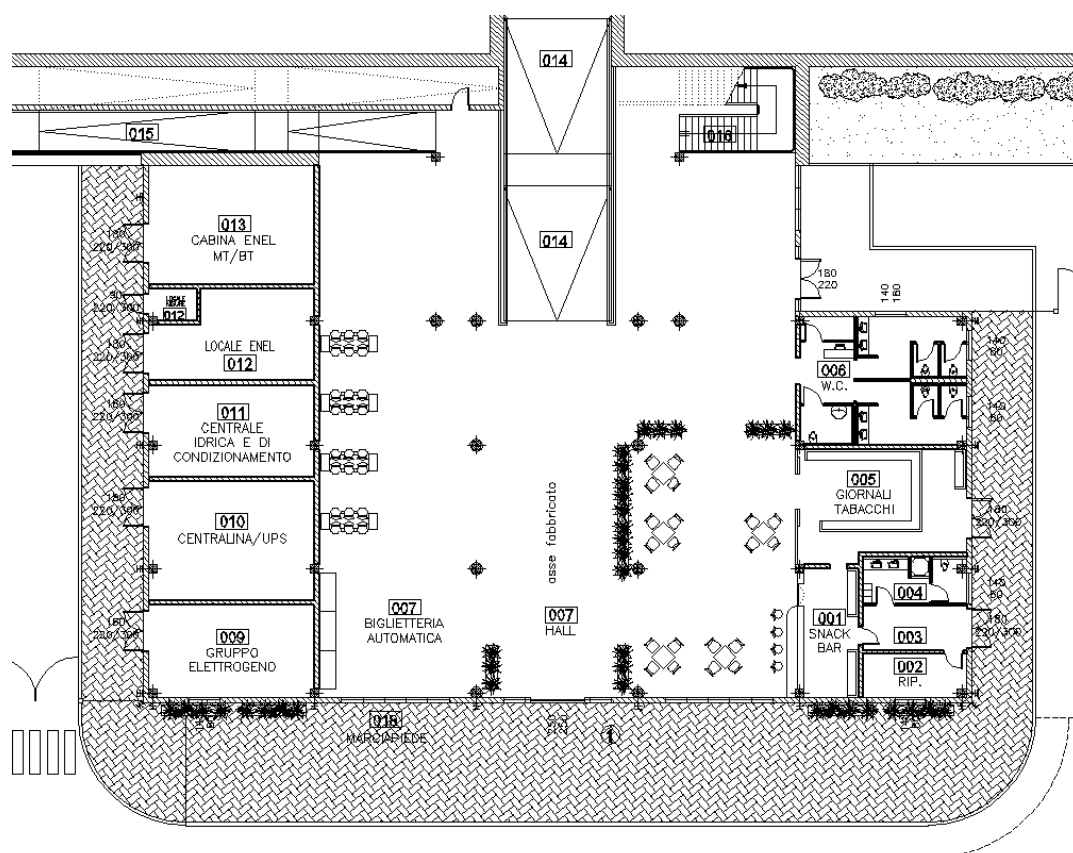
L'organizzazione funzionale e descrizione materiali

Il corpo della stazione può essere visto come l'insieme dei seguenti componenti, che di seguito verranno descritti:

a) Corpo fabbricato viaggiatori

b) Banchine

a) Corpo fabbricato viaggiatori



Area servizi di stazione: sono previsti i seguenti ambienti:

- Snack bar
- Ripostiglio
- Disimpegno
- Servizi igienici
- Rivendita giornali e tabacchi
- Zona biglietteria automatica e hall

La pavimentazione è costituita da piastrelle in gres porcellanato a sezione piena e omogenea greificata a tutto spessore composto da impasto finissimo di argille.

La malta che forma il massetto di posa, deve essere di almeno 5 cm.

Deve essere presente uno strato isolante (tipo vermiculite o argilla espansa) e la rete elettrosaldata nel sottofondo.

E' prevista una suddivisione del massetto in settori di 4x4 m o 5x5 m per ovviare alle dilatazioni termiche.

Difatti, si deve prevedere che ad ogni ripresa di getto vengano inseriti listelli di poliuretano o polistirolo espanso di larghezza 1 cm circa e di altezza pari al massetto (giunto di costruzione), tali giunti dovranno essere previsti anche lungo le pareti perimetrali ed in prossimità di colonne e scale (giunti di desolidarizzazione).

Sono previsti altresì pavimenti flottanti nelle zone uffici e biglietterie.

Le pareti esterne saranno realizzate con diversi tipi di finitura:

- vetrate in vetrocemento,
- vetrate in cristallo di sicurezza stratificato,
- muratura di tamponamento con laterizio faccia a vista (spessore 25 cm.) composta da muratura esterna in laterizio sp. 12 cm, coibentazione con pannelli rigidi di Polistirene a cellula chiusa sp. 4 cm, parete in laterizio forato sp. 8 cm, intonaco interno sp. 1 cm.

Le pareti delle rampe di collegamento tra il piano ingresso ed il piano banchine saranno in muratura faccia a vista e vetrocemento.

La ripartizione interna è costituita da pareti mobili per uffici sia specchiate che tamponate. Le murature all'interno dei locali verranno finite con intonaco civile con tinta lavabile, nei locali destinati a servizi igienici la finitura sarà ottenuta con intonaco rustico tirato in piano e con piastrelle monocottura (30x30). Sono previsti controsoffitti in doghe in alluminio nella zona bagni ;le pareti interne sono in muratura tradizionale (spessore 10-20 cm.).

Area tecnologica: sono previsti i seguenti ambienti:

- gruppo elettrogeno
- centralina /UPS
- centrale idrica e condizionamento
- locale enel e locale misure
- cabina enel

La pavimentazione è costituita da pavimento in klinker

Le pareti esterne saranno realizzate con muratura di tamponamento con laterizio faccia a vista (spessore 25 cm.) composta da muratura esterna in laterizio sp. 12 cm, coibentazione con pannelli rigidi di Polistirene a cellula chiusa sp. 4 cm, parete in laterizio forato sp. 8 cm, intonaco interno sp. 1 cm.

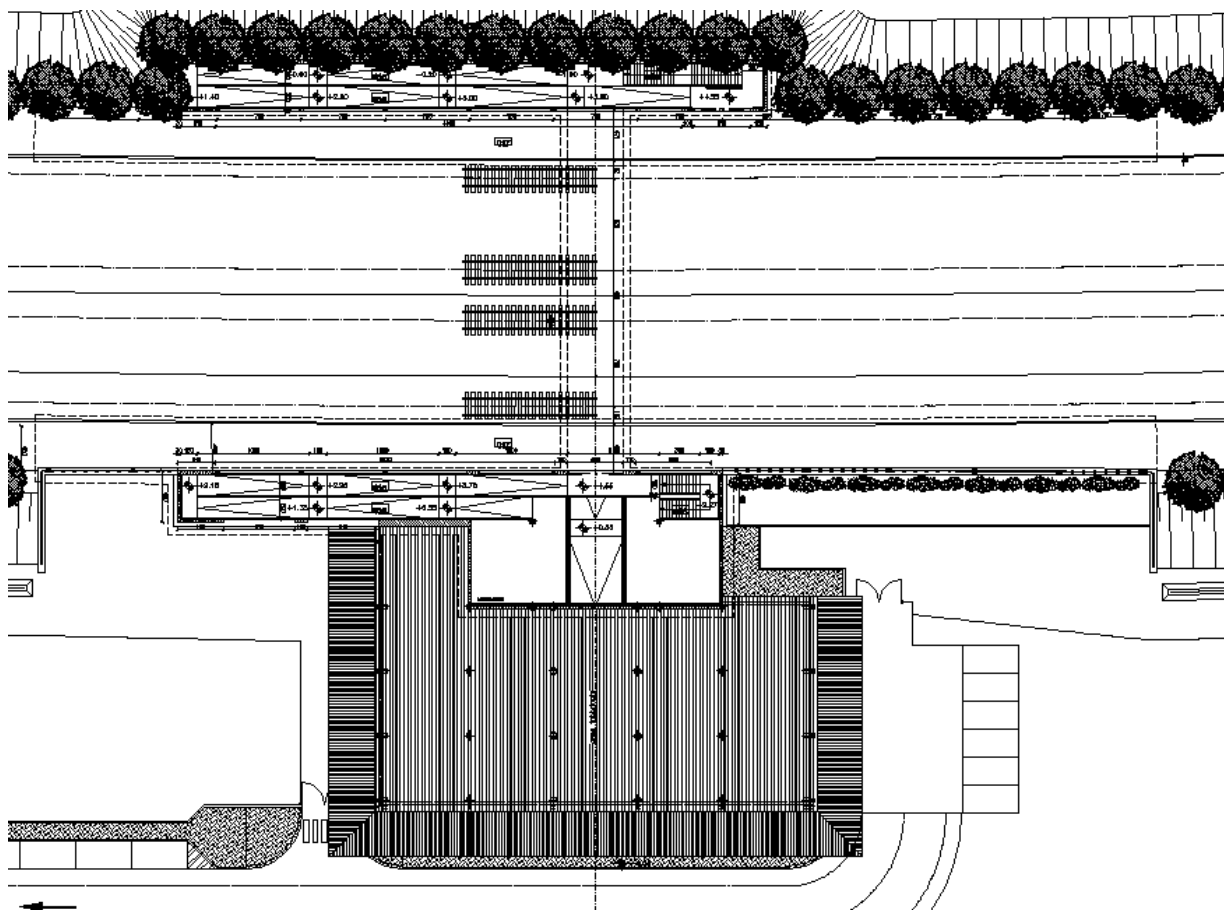
Tutti i locali tecnologici dovranno avere caratteristiche antincendio REI 120'.

Le scale fisse previste in struttura in c.a. sono rivestite da piastrelle in gres porcellanato.

La copertura del fabbricato viaggiatori è composta in parte da solaio prefabbricato tipo SPIROLL, ed in parte da profilati metallici, con sovrapposto un manto di copertura in pannelli di lamiera grecata coibentata tipo METECNO.

Per quanto riguarda la copertura curva sono previsti elementi in acciaio con profilati metallici sagomati (acciaio Fe250C) e con zincatura minima 275 gr/mc (opportunamente isolata termicamente e acusticamente) sorretta da travi calandrate in acciaio sostenute a loro volta da pilastri in c.a. rivestiti con forma cilindrica.

Per i dettagli di finitura si rimanda agli abachi contenuti negli elaborati A20200DE2P9FV0100004 " Architettonici di stazione- pianta piano ingresso" e A20200DE2P9FV0100005 " Architettonici di stazione- pianta piano banchina"

b) Banchine

Sono posizionate a Nord ed a Sud , con accesso rispettivamente dal locale hall e dal sottopasso centrale.

Le banchine hanno sviluppo di 200 m su ciascun lato, in asse al fabbricato,

Le pensiline hanno sviluppo di 50 m su ciascun lato in asse al fabbricato.

Lo schema strutturale della pensilina è costituito da piedritti metallici a sezione variabile con travi e tiranti che come già detto richiamano la pensilina dell'entrata principale del vicino aeroporto di Brescia.

La pavimentazione è in autobloccanti in cls.

In analogia con la zona hall , la copertura è prevista con elementi in acciaio con profilati metallici sagomati (acciaio Fe250C) e con zincatura minima 275 gr/mc.