

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO

NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO-CATANIA

RADDOPPIO TRATTA FIUMETORTO – LERCARA DIRAMAZIONE

LOTTO1+2

U.O. ARCHITETTURA STAZIONI E TERRITORIO

PROGETTO DEFINITIVO

Relazione descrittiva	SCALA
-----------------------	-------

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

RS3Z 00 D 44 RG FV0000 001 B

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autoriz./Data
A	Emissione Esecutiva	M.Capobianchi	Gen 2020	A.Patriarca	Gen 2020	A.Barreca	Gen 2020	R.Mario
B	Emissione Esecutiva (aggiornamento per VIA-CdS)	M.Capobianchi	Sett 2021	A.Patriarca	Sett 2021	A.Barreca	Sett 2021	ITALFERR S.p.A. ARCHITETTURA STAZIONI E TERRITORIO Arca, Regione Marche Ordine degli Architetti di Roma N° 43193
								n. Elab. 4/15

File: RS3Z00D44RGFV0000001B.doc

	<p>COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA</p> <p>RADDOPPIO TRATTA FIUMETORTO-LERCARA DIRAMAZIONE (LOTTO 1+2)</p>																		
<p>Relazione descrittiva</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>FASE</th> <th>ENTE</th> <th>COD.</th> <th>DOC.</th> <th>PROG.</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>RS3Z</td> <td>00</td> <td>D</td> <td>44</td> <td>RG</td> <td>FV0000</td> <td>001</td> <td>B</td> <td>2 di 31</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO	RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	2 di 31
PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO											
RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	2 di 31											

INDICE

1. PREMESSA	3
2. INQUADRAMENTO LOTTO 1+2	4
3. NORMATIVA DI RIFERIMENTO PER LA PROGETTAZIONE DELLE FERMATE FERROVIARIE	6
4. SCELTE DI PROGETTO	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
5. DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI	7
5.1 STAZIONE DI CERDA PK 1+917	7
5.2 FERMATA DI VALLE DEL TORTO – PK 6+903	10
5.3 STAZIONE DI LERCARA DIRAMAZIONE – PK 29+147	13
6. ORGANIZZAZIONE E DOTAZIONI FUNZIONALI DELLE STAZIONI	19

	COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA RADDOPPIO TRATTA FIUMETORTO-LERCARA DIRAMAZIONE (LOTTO 1+2)																		
Relazione descrittiva	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>FASE</th> <th>ENTE</th> <th>COD.</th> <th>DOC.</th> <th>PROG.</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>RS3Z</td> <td>00</td> <td>D</td> <td>44</td> <td>RG</td> <td>FV0000</td> <td>001</td> <td>B</td> <td>3 di 31</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO	RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	3 di 31
PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO											
RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	3 di 31											

1. PREMESSA

Il collegamento ferroviario tra Palermo e Catania fa parte del Corridoio n.5 Helsinki – La Valletta della Rete Trans-Europea di trasporto. Tale collegamento si sviluppa nel territorio siciliano secondo la direttrice Messina-Catania-Enna-Palermo, per consentire di servire i principali nodi urbani dell'isola.

La tratta Fiumetorto – Catenanuova risulta suddivisa nei seguenti lotti funzionali come meglio si evince dalla corografia più avanti:

- Lotto "1+2": tratta Fiumetorto – Lercara Diramazione di circa 30 km;
- Lotto 3: tratta Lercara Diramazione – Caltanissetta Xirbi di circa 47 km;
- Lotto 4a: tratta Caltanissetta Xirbi – Enna Nuova di circa 27 km;
- Lotto 4b: tratta Enna Nuova - Dittaino di circa 15 km;
- Lotto 5: tratta Dittaino – Catenanuova di circa 22 km;

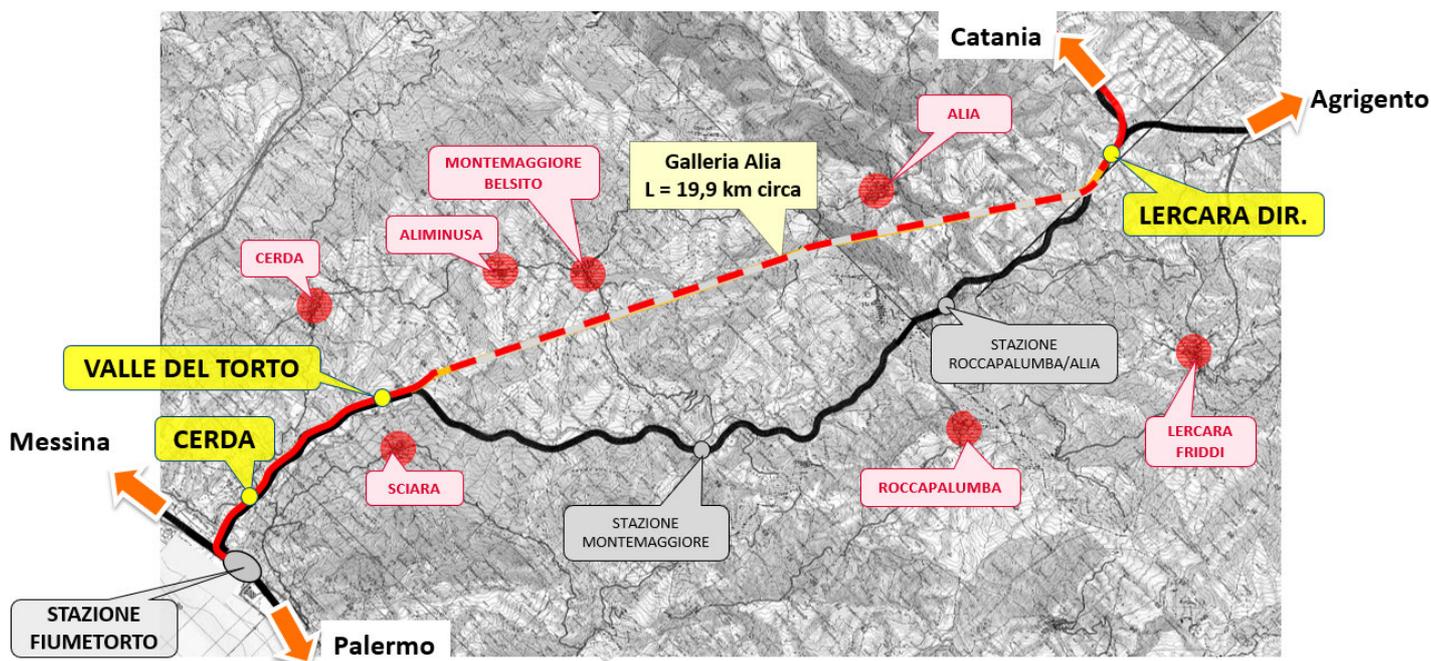
	COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA								
	RADDOPPIO TRATTA FIUMETORTO-LERCARA DIRAMAZIONE (LOTTO 1+2)								
Relazione descrittiva	PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO
	RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	4 di 31

2. INQUADRAMENTO LOTTO 1+2

L'intervento del lotto 1+2 prevede la realizzazione del raddoppio della tratta compresa tra le stazioni di Fiumetorto e Lercara Diramazione, tratta già oggi in comune alle linee Palermo – Catania e Palermo – Agrigento.

Nella tratta in questione l'attuale linea a semplice binario (tratto nero nella figura sotto), si sviluppa essenzialmente lungo la valle del Fiume Torto a partire dalla stazione di Fiumetorto che si trova situato lungo la linea ferroviaria Messina - Palermo nella zona dell'agglomerato industriale di Termini Imerese, costituendo attuale stazione di bivio per la direzione Catania/Agrigento.

La stazione di Lercara Diramazione, anch'essa situata lungo la valle del fiume Torto, costituisce invece attuale stazione di bivio per le direzioni Catania ed Agrigento.



Il servizio viaggiatori viene assolto attualmente dalle stazioni di Cerda, Montemaggiore Belsito e Roccapalumba/Alia. La linea attuale è caratterizzata da velocità di percorrenza modeste (80-130 km/h) nonché da problematiche di dissesto di natura idrogeologica.

Il nuovo intervento prevede, per la tratta Fiumetorto – Lercara Diramazione, uno scenario di raddoppio che riguarda standard di interoperabilità, dunque di livello europeo, nonché un aumento della capacità della linea e delle velocità di percorrenza con

	COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA RADDOPPIO TRATTA FIUMETORTO-LERCARA DIRAMAZIONE (LOTTO 1+2)																		
Relazione descrittiva	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>FASE</th> <th>ENTE</th> <th>COD.</th> <th>DOC.</th> <th>PROG.</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>RS3Z</td> <td>00</td> <td>D</td> <td>44</td> <td>RG</td> <td>FV0000</td> <td>001</td> <td>B</td> <td>5 di 31</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO	RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	5 di 31
PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO											
RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	5 di 31											

velocità massime di 200 km/h; ne discenderà dunque un miglioramento generale della qualità del servizio, dell’offerta e della gestione della linea.

L’intervento in progetto può essere schematizzato essenzialmente in tre tratti:

- un primo tratto lato Nord, ovvero lato Palermo, di circa 8 km che si sviluppa allo scoperto lungo il corridoio dell’attuale linea sviluppandosi, come la linea attuale, completamente in destra idraulica del fiume Torto;
- una lunga galleria intermedia a doppia canna di circa 19,9 km in totale variante di tracciato rispetto alla linea attuale;
- un ultimo tratto allo scoperto lato Sud, ovvero lato Catania, di circa 2 km che si riallaccia alla linea attuale sulla stazione di Lercara Diramazione dove si completa il lotto in parola.

La nuova linea a doppio binario mantiene, rinnovandole interamente, la stazione di Cerda e la stazione di Lercara Diramazione; quest’ultima viene appunto attrezzata in modo da poter assolvere alle funzioni, attualmente non previste, di servizio viaggiatori per l’utenza oggi servita dalla stazione di Roccapalumba.

Per sopperire alla dismissione della stazione di Montemaggiore Belsito, ovvero a servizio dei comuni lato Nord, sorge invece la nuova fermata intermedia Valle del Torto.

A corredo degli interventi prettamente ferroviari sono previste inoltre una serie di viabilità sia per la soppressione dei passaggi a livello che per garantire accessibilità alle stazioni/fermate nonché alle pertinenze ferroviarie.

	<p>COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA</p> <p>RADDOPPIO TRATTA FIUMETORTO-LERCARA DIRAMAZIONE (LOTTO 1+2)</p>																		
<p>Relazione descrittiva</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>FASE</th> <th>ENTE</th> <th>COD.</th> <th>DOC.</th> <th>PROG.</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>RS3Z</td> <td>00</td> <td>D</td> <td>44</td> <td>RG</td> <td>FV0000</td> <td>001</td> <td>B</td> <td>6 di 31</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO	RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	6 di 31
PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO											
RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	6 di 31											

3. NORMATIVA DI RIFERIMENTO PER LA PROGETTAZIONE DELLE FERMATE FERROVIARIE

- RFI DPR DAMCG LG SVI 007 B - 28/07/2014 - Linee guida "Progettazione di piccole stazioni e fermate – dimensionamento e dotazione degli elementi funzionali".
- RFI DPR DAMCG LG SVI 009 B – 23/05/2016 "Accessibilità nelle stazioni".
- RFI-DPRA0011P20160000737 del 04/02/2016 "Linea guida Percorsi tattili per disabili visivi nelle stazioni ferroviarie".
- RFI-DPRDAMCGMASVI001A di Aprile 2019 "Manuale operativo per la realizzazione dei percorsi tattili per disabili visivi nelle stazioni ferroviarie".
- Regolamento (UE) N. 1300/2014/UE Specifiche Tecniche di Interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione europea per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta del 18/11/2014.
- RFI-DPR\A0011\P\2013\0009408 del 19/12/2013 "Sistema Segnaletico – Revisione 2013. Istruzioni per la progettazione e la realizzazione della segnaletica a messaggio fisso nelle stazioni ferroviarie" con s.m.i. e aggiornamenti.
- RFI-DPR\A0011\P\2016\0004531 del 13/07/2016 "Accessibilità stazioni-ascensori".
- RFI-DTCSICSMAIFS002B del 21/12/2018 "Manuale di progettazione delle opere civili – Parte II –Sezione 5 – Prescrizioni per i marciapiedi e le pensiline delle stazioni ferroviarie a servizio dei viaggiatori".
- RFI PRA LG IFS 002 A (aprile 2017) "Linee guida per l'installazione di tornelli e la chiusura delle stazioni".
- DPR P SE 19 10 01/04/2016 "procedura per l'apertura all'esercizio e il controllo della sicurezza di impianti elevatori e traslatori in servizio pubblico e privato".

	COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA RADDOPPIO TRATTA FIUMETORTO-LERCARA DIRAMAZIONE (LOTTO 1+2)																		
Relazione descrittiva	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>FASE</th> <th>ENTE</th> <th>COD.</th> <th>DOC.</th> <th>PROG.</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>RS3Z</td> <td>00</td> <td>D</td> <td>44</td> <td>RG</td> <td>FV0000</td> <td>001</td> <td>B</td> <td>7 di 31</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO	RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	7 di 31
PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO											
RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	7 di 31											

4. DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

4.1 Stazione di Cerda

Il progetto della stazione di Cerda si inserisce nel primo tratto dell'intervento del lotto 1+2 della linea Palermo Catania, in un territorio compreso tra le Madonie nordoccidentali e le valli dei fiumi Torto e Imera settentrionale. Data la prossimità dei territori dell'Imerese e dei comuni ad est del Torto Cerda risulta il nodo di accesso più efficiente all'offerta ferroviaria per queste aree geografiche.

I comuni ricadenti nell'area sono nelle zone dell'entroterra collinari e montane dove si trova una dimensione "naturalmente" sostenibile, un paesaggio agrario tradizionale e l'assenza di inquinamento acustico e atmosferico. Una dimensione con un forte potere narrativo che mantiene intatte culture e tradizioni dei luoghi.



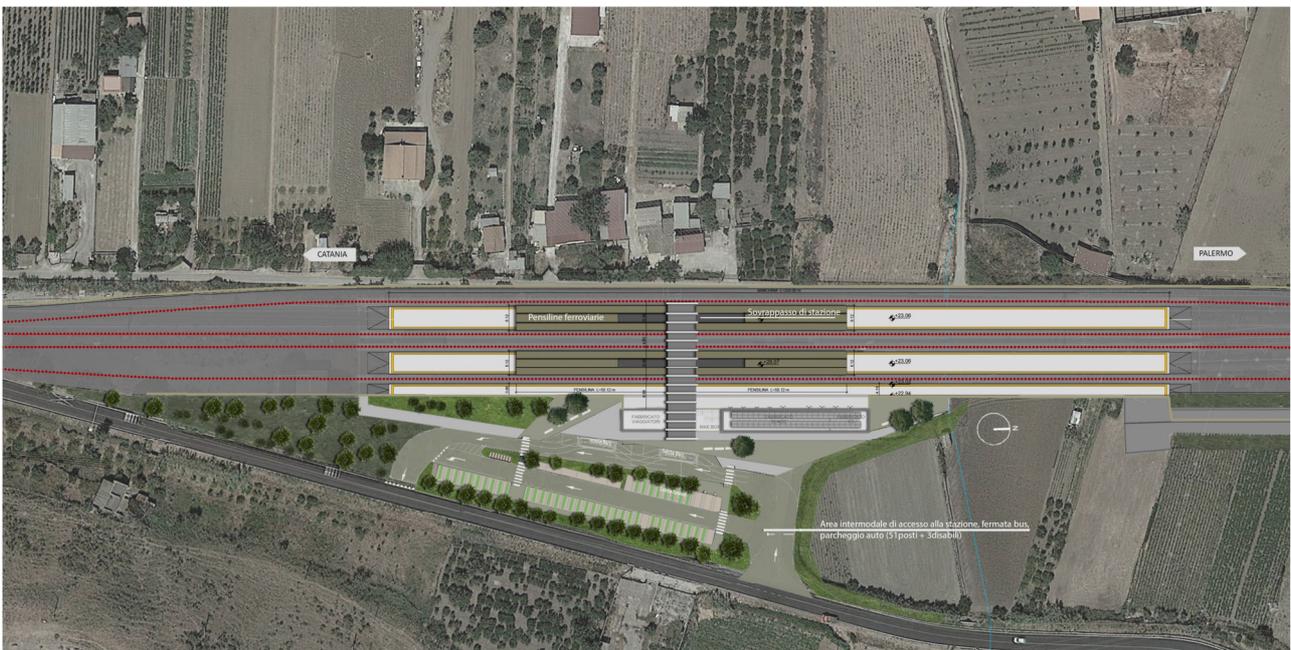
Stazione Cerda: fotosimulazione inserimento progetto

Relazione descrittiva

PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	8 di 31

In virtù del contesto e del valore dell’infrastruttura, il progetto della nuova stazione di Cerda si pone l’obiettivo di realizzare un’architettura il più possibile integrata con il paesaggio, a basso impatto energetico e ambientale, che dialoghi con il luogo attraverso la materia.

La stazione di Cerda attuale è costituita da un complesso di edifici che funzionalmente risultano inadeguati alle necessità della nuova linea. Il progetto prevede quindi un radicale rinnovo della stazione esistente e della viabilità di accesso con l’obiettivo di restituire all’area della stazione il giusto valore simbolico e funzionale utile a tutto territorio.



Stazione Cerda: ortofoto nuova stazione

Lo schema compositivo del nuovo progetto prevede un sistema a “L” costituito da due volumi in sovrapposizione con diverse caratteristiche in termini di forma, funzione e materia che contengono l’edificio tecnologico, i locali per i viaggiatori e il sovrappasso ferroviario. Se nella stazione attuale gli edifici appaiono disomogenei, disaggregati e non relazionati, nel nuovo progetto i volumi si integrano, si sovrappongono in un unico sistema ‘stazione’ definito in dialogo con il contesto.

Elemento generatore del progetto è il nuovo ponte pedonale che oltre a risolvere il collegamento con la ferrovia vuole costituire un segno contemporaneo, tangibile nel paesaggio di richiamo all’archeologia industriale legata all’estrazione dello zolfo dell’entroterra siciliano. Il

	<p>COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA</p> <p>RADDOPPIO TRATTA FIUMETORTO-LERCARA DIRAMAZIONE (LOTTO 1+2)</p>																		
<p>Relazione descrittiva</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>FASE</th> <th>ENTE</th> <th>COD.</th> <th>DOC.</th> <th>PROG.</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>RS3Z</td> <td>00</td> <td>D</td> <td>44</td> <td>RG</td> <td>FV0000</td> <td>001</td> <td>B</td> <td>9 di 31</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO	RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	9 di 31
PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO											
RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	9 di 31											

volume instaura una relazione tra rurale e contemporaneo che non stravolge l'equilibrio e non impatta visivamente sul paesaggio circostante.

Il ponte pedonale rende quindi la stazione ferroviaria riconoscibile anche a distanza, di giorno e di notte e la trasforma in punto di riferimento visivo per l'intero territorio.



Stazione Cerda: fotosimulazione progetto

Il volume sottostante, su cui si appoggia il più leggero sovrappasso, contiene principalmente i locali tecnologici e i locali a servizio viaggiatori. Tale edificio ha caratteristiche completamente diverse dal soprastante: solidità, matericità, un elemento lineare, un muro di separazione tra la ferrovia e il paesaggio, rivestito in gran parte di pietra Sabucina siciliana.

La scelta della pietra risponde a due necessità progettuali. La prima è un rimando all'architettura rurale radicata nei luoghi, legata all'idea di solidità e radicamento al terreno, in completa contrapposizione con la leggerezza del volume del "ponte". La seconda è legata alla scelta di una materia locale, la pietra di Sabucina, impiegata fin dall'antichità e ancora oggi in tutta la Sicilia centrale.

Entrando nella stazione, ritroviamo, accanto all'atrio d'ingresso, il corpo scala centrale posizionato all'intersezione dei due volumi sovrapposti. Percorrendo le rampe, si sale all'interno dal ponte pedonale, qui il viaggiatore viene accolto da uno spazio libero, contenente gli

	<p>COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA</p> <p>RADDOPPIO TRATTA FIUMETORTO-LERCARA DIRAMAZIONE (LOTTO 1+2)</p>																		
<p>Relazione descrittiva</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>FASE</th> <th>ENTE</th> <th>COD.</th> <th>DOC.</th> <th>PROG.</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>RS3Z</td> <td>00</td> <td>D</td> <td>44</td> <td>RG</td> <td>FV0000</td> <td>001</td> <td>B</td> <td>10 di 31</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO	RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	10 di 31
PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO											
RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	10 di 31											

ascensori vetrati e con un involucro più trasparente ma schermato e protetto dalla luce solare diretta.

I portali strutturali visibili esternamente e internamente circoscrivono, attraverso un procedimento assimilabile alla quadratura pittorica le visuali prospettiche del paesaggio. L'edificio viene mantenuto libero nelle due estremità laterali a nord e sud da ogni limitazione visiva. In questo modo il sovrappasso si potrebbe paragonare a un cannocchiale che il viaggiatore utilizza, seduto nelle sale di attesa, per contemplare lo spazio aperto e il paesaggio circostante prima di prendere il treno.

4.2 Fermata di Valle del Torto

La fermata di Valle del Torto si trova in posizione baricentrica rispetto ai principali centri abitati della Valle del fiume Torto, tra cui: Sciarà, Cerda, Aliminusa e Montemaggiore Belsito. La nuova stazione grazie alla sua posizione strategica diviene un punto di riferimento per valorizzare il territorio e le sue ricchezze archeologiche e naturalistiche, come la riserva naturale Serre di Cimina, il bosco della Favara, il bosco di Granza e la riserva di Monte San Calogero.

La valle, ad oggi, mantiene tracce della tradizione e del costume locale, della storia, delle ricchezze del suolo che spaziano da parchi minerari, filiere del grano, mandorleti e produzioni agroalimentari autoctone. Dal punto di vista architettonico il territorio vede la presenza di numerose costruzioni rurali tipiche caratterizzate dalle "ittene", grandi sedili in pietra edificati a ridosso delle pareti esterne delle abitazioni, utilizzati per l'accoglienza e la socialità quotidiana.

La nuova fermata Valle del Torto nasce con il principale scopo di connettere in maniera capillare ed omogenea con il servizio ferroviario i centri abitati della valle (Sciarà, Cerda, Aliminusa, Montemaggiore Belsito) e di favorire in ragione della sua localizzazione, lo sviluppo turistico-economico del territorio travalicando il suo esclusivo ruolo trasportistico per divenire la nuova porta della Valle del fiume Torto, funzionale a costituire il punto di partenza di un sistema di fruizione moderno del territorio.

Il progetto della fermata di Valle del Torto, inteso non solo nei termini ristretti del manufatto edilizio quanto in quelli più generali dell'inserimento dell'area di fermata, è l'esito di una preventiva riflessione sul paesaggio di questa nuova opera pubblica. Il fabbricato viaggiatori è concepito non come un elemento isolato, estraneo o sovrapposto al contesto, ma come elemento integrato al sistema infrastrutturale; sul modello della stazione di 'Nuova Enna', nuova stazione della città di Enna, collocata sempre sulla linea Palermo-Catania.

Relazione descrittiva

PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	11 di 31



Fermata Valle del Torto: stato attuale area intervento



Fermata Valle del Torto: fotosimulazione inserimento progetto

La fermata di Valle del Torto si posiziona in un punto in cui il tracciato ferroviario ha una livelletta alta rispetto al piano campagna per cui l'architettura della fermata coglie l'opportunità di utilizzare la struttura di sostegno della ferrovia per realizzare "un'architettura

	<p>COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA</p> <p>RADDOPPIO TRATTA FIUMETORTO-LERCARA DIRAMAZIONE (LOTTO 1+2)</p>																		
<p>Relazione descrittiva</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>FASE</th> <th>ENTE</th> <th>COD.</th> <th>DOC.</th> <th>PROG.</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>RS3Z</td> <td>00</td> <td>D</td> <td>44</td> <td>RG</td> <td>FV0000</td> <td>001</td> <td>B</td> <td>12 di 31</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO	RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	12 di 31
PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO											
RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	12 di 31											

nell’infrastruttura” con un’organizzazione funzionale ottimizzata che prevede spazi e servizi per i viaggiatori e un parcheggio di interscambio ferro-gomma al di sotto della ferrovia. La scelta progettuale di una fermata integrata deriva dal voler limitare il più possibile il consumo di suolo e territorio circostante. La ferrovia diviene un unico segno lineare-artificiale in dialogo con il paesaggio circostante. Le forme lineari e stereometriche dell’opera la rendono riconoscibile, punto di riferimento visuale nel territorio in cui è inserita.

I volumi semplici trovano riscontro nell’essenziale articolazione dei prospetti rivestiti su entrambi i lati da un sistema “a gabbioni”. Il nuovo concetto di muralità veicolato da questi prospetti è dato da un sistema costituito da una scansione regolare con superfici irregolari. Superfici di pietra, espressive e vibranti, di vuoti e di pieni, di arretramenti e avanzamenti e di chiaroscuri. Accanto a tali aspetti formali, l’applicazione dei gabbioni presenta una serie di caratteri tecnico-prestazionali in linea con alcune fondamentali istanze dell’architettura contemporanea. La fabbricazione e la posa di tali elementi sono a basso impatto energetico e sono ecocompatibili, inoltre tale tecnica costruttiva ha elevata capacità di integrazione espressiva con il paesaggio naturale e rurale.

L’ingresso della fermata è riconoscibile dal cambio di forme e materiali che rompono la continuità materica delle gabbionate attraverso l’inserimento di volumi. I grandi portali, situati tra il volume del locale commerciale e il varco d’ingresso, delimitano un’area dedicata alla socialità con sedute lineari che rimandano alle “ittene” locali. L’ingresso costituito da un grande portale che invita il viaggiatore all’interno della fermata, al di sotto della ferrovia.



Fermata Valle del Torto: fotosimulazione ingresso

	<p>COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA</p> <p>RADDOPPIO TRATTA FIUMETORTO-LERCARA DIRAMAZIONE (LOTTO 1+2)</p>																		
<p>Relazione descrittiva</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>FASE</th> <th>ENTE</th> <th>COD.</th> <th>DOC.</th> <th>PROG.</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>RS3Z</td> <td>00</td> <td>D</td> <td>44</td> <td>RG</td> <td>FV0000</td> <td>001</td> <td>B</td> <td>13 di 31</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO	RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	13 di 31
PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO											
RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	13 di 31											

Dall'altro lato, il prospetto è interrotto dal volume della sala polifunzionale, uno spazio che proietta il viaggiatore verso l'esterno attraverso una grande vetrata, da cui è possibile osservare il paesaggio da una posizione privilegiata.

Il territorio circostante gravita attorno alla filiera del grano, tutte le tradizioni traggono ispirazione dal frumento per questo gli spazi esterni della stazione sono progettati in completo rimando alla ruralità e alla tradizione del territorio. Di fronte all'ingresso principale, la nuova viabilità della fermata fa da contorno a un'area a parco agricolo che sarà dedicata alla coltivazione del grano duro, coltura della tradizione locale. Lo spazio pubblico accoglie la pratica agricola.

4.3 Stazione di Lercara Diramazione

L'intervento prevede la realizzazione del raddoppio della tratta compresa tra le stazioni di Fiumetorto e Lercara Diramazione, tratta già oggi in comune alle linee Palermo – Catania e Palermo – Agrigento. all'interno di questo tratto la stazione di Lercara diramazione, situata lungo la valle del fiume Torto, costituisce uno snodo ferroviario importante per le direzioni Catania ed Agrigento.

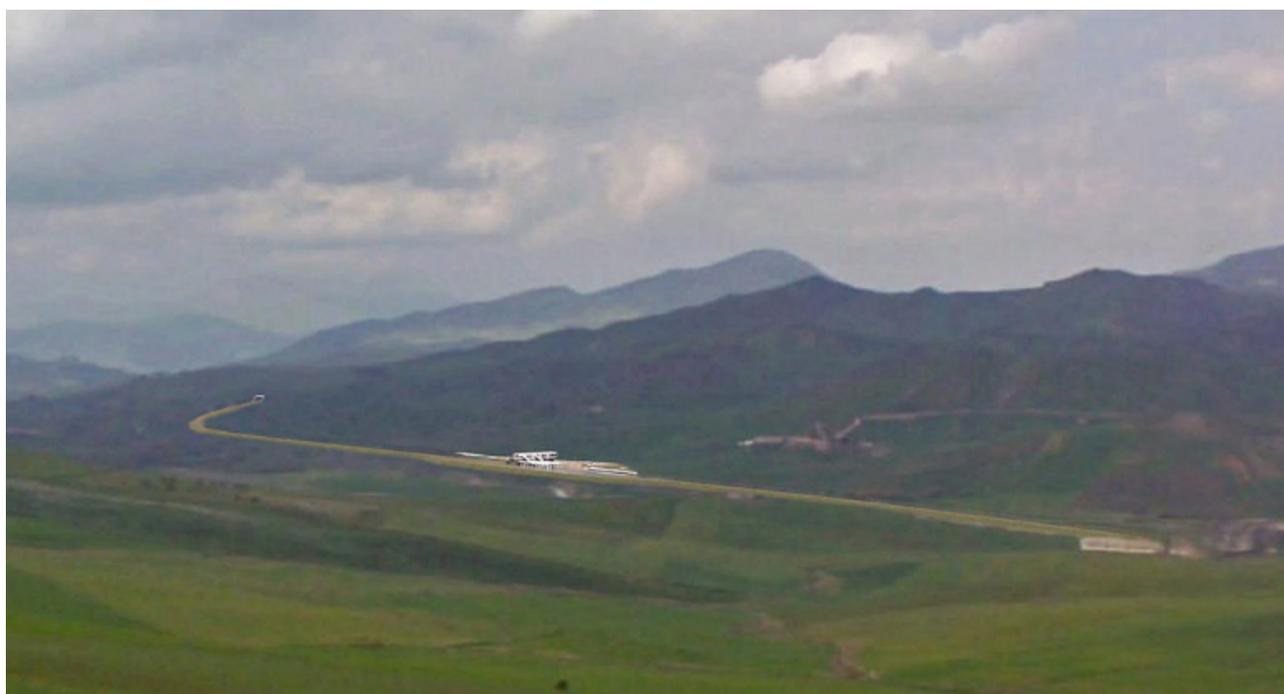
Il territorio in cui ricade l'intervento può essere considerato una zona di confine tra la Sicilia occidentale e orientale, fra il Val di Mazara e il Val Demone. È un'area con paesaggi naturali e culturali diversi, come le Madonie, l'altopiano interno e i monti Sicani. L'ambito territoriale è caratterizzato nel versante settentrionale dalle valli del S. Leonardo, del Torto e dell'Imera settentrionale e nel versante meridionale dall'alta valle del Platani, dal Gallo d'oro e dal Salito. Il paesaggio è in prevalenza quello delle colline e dei seminativi, un territorio con la presenza di punti di interesse storico-culturale come parco archeologico del Colle Madore e il parco delle Miniere delle Zolfo. Paesaggi dal forte potere narrativo, che si susseguono con caratteristiche comuni lungo l'intera tratta Palermo-Catania, oggetto dell'intervento.

La scelta dell'impianto tipologico per la nuova stazione di Lercara Diramazione è ricaduta sul sistema a L costituito da due volumi in sovrapposizione come per la stazione di Cerda sopradescritta.

	<p>COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA RADDOPPIO TRATTA FIUMETORTO-LERCARA DIRAMAZIONE (LOTTO 1+2)</p>																		
<p>Relazione descrittiva</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>FASE</th> <th>ENTE</th> <th>COD.</th> <th>DOC.</th> <th>PROG.</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>RS3Z</td> <td>00</td> <td>D</td> <td>44</td> <td>RG</td> <td>FV0000</td> <td>001</td> <td>B</td> <td>14 di 31</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO	RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	14 di 31
PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO											
RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	14 di 31											



Stazione di Lercara Diramazione: stato attuale area intervento



Stazione di Lercara Diramazione: fotosimulazione inserimento progetto

Relazione descrittiva

PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	15 di 31



Stazione di Lercara Diramazione: stato attuale area intervento

In primo piano la linea storica



	<p>COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA</p> <p>RADDOPPIO TRATTA FIUMETORTO-LERCARA DIRAMAZIONE (LOTTO 1+2)</p>																		
<p>Relazione descrittiva</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>FASE</th> <th>ENTE</th> <th>COD.</th> <th>DOC.</th> <th>PROG.</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>RS3Z</td> <td>00</td> <td>D</td> <td>44</td> <td>RG</td> <td>FV0000</td> <td>001</td> <td>B</td> <td>16 di 31</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO	RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	16 di 31
PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO											
RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	16 di 31											

Stazione di Lercara Diramazione: fotosimulazione progetto

In primo piano la linea storica, sullo sfondo a destra la nuova linea con il fabbricato di stazione



Stazione Lercara Diramazione: fotosimulazione progetto

	<p>COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA</p> <p>RADDOPPIO TRATTA FIUMETORTO-LERCARA DIRAMAZIONE (LOTTO 1+2)</p>																		
<p>Relazione descrittiva</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>FASE</th> <th>ENTE</th> <th>COD.</th> <th>DOC.</th> <th>PROG.</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>RS3Z</td> <td>00</td> <td>D</td> <td>44</td> <td>RG</td> <td>FV0000</td> <td>001</td> <td>B</td> <td>17 di 31</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO	RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	17 di 31
PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO											
RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	17 di 31											

5. ASPETTI AMBIENTALI

In linea con quanto richiesto dai Criteri Ambientali Minimi (DM 11 ottobre 2017), il progetto delle stazioni/fermate del lotto1+2, prevede soluzioni e tecnologie che comprendono l'uso di materiali e metodi edilizi che contribuiscono al comfort e al contenimento energetico. Il progetto, infatti, comprende l'uso di un sistema fotovoltaico in grado di assolvere a funzioni di tipo energetico e un sistema di raccolta e riuso dell'acqua. I materiali utilizzati sono a basso impatto ambientale, orientati possibilmente nell'ottica del riciclo e del riutilizzo. Le superfici pedonali e carrabili di progetto sono previste permeabili. La loro capacità di infiltrazione permette di ridurre l'effetto isola di calore, il ruscellamento superficiale e quindi il pericoloso effetto aquaplaning.

Inoltre, al fine di migliorare la sostenibilità ambientale dell'opera, i terreni per la formazione dei rilevati e del rimodellamento da cui origina il piazzale di stazione (fermata di Valle del Torto e stazione di Lercara) sono realizzati con materiale proveniente dalle gallerie naturali presenti lungo il tracciato. Ciò consente di aumentare il riutilizzo dei materiali diversamente destinati a discarica al fine di rendere l'opera più sostenibile dal punto di vista ambientale ed economico.



COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA
RADDOPPIO TRATTA FIUMETORTO-LERCARA DIRAMAZIONE (LOTTO 1+2)

Relazione descrittiva

PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	18 di 31

6.

6. ORGANIZZAZIONE E DOTAZIONI FUNZIONALI DELLE STAZIONI

6.1 Stazione di Cerda pk 1+917

Il nuovo assetto ferroviario della stazione di Cerda prevede la realizzazione di n. 4 binari, n.2 binari di linea (così detti di "corretto tracciato") e n.2 binari di incrocio/precedenza. L'impianto è progettato per essere anche località a servizio del traffico merci con un modulo binari di 600 m, nonché predisposto per il collegamento con una bretella a servizio del futuro interporto di Termini Imerese.

I binari saranno serviti da apposite banchine della lunghezza di 250 m; ciascuna banchina sarà dotata da pensiline di lunghezza 50 m.

Il collegamento tra le banchine e la zona di accesso è garantito da un sovrappasso pedonale.



Stazione Cerda: pianta livello Fv



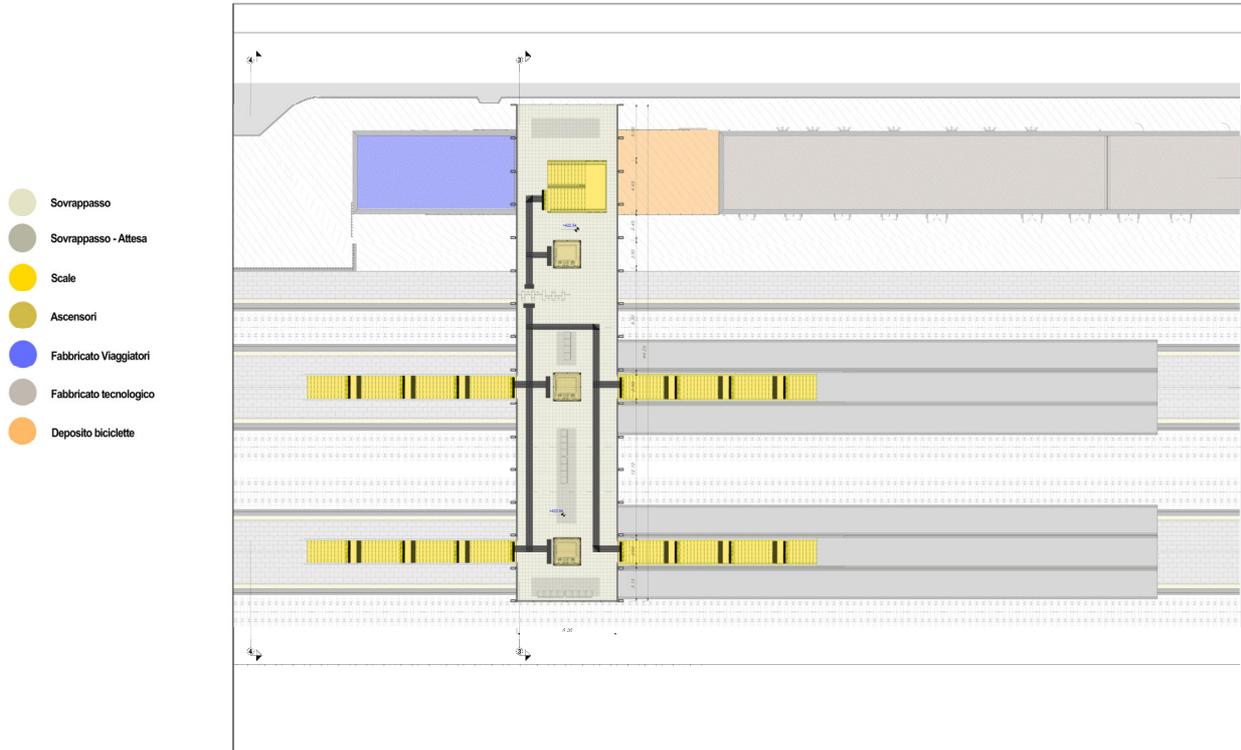
Stazione Cerda: Prospetto

Relazione descrittiva

PROGETTO LOTTO FASE ENTE COD. DOC. PROG. REV. FOGLIO
RS3Z 00 D 44 RG FV0000 001 B 20 di 31

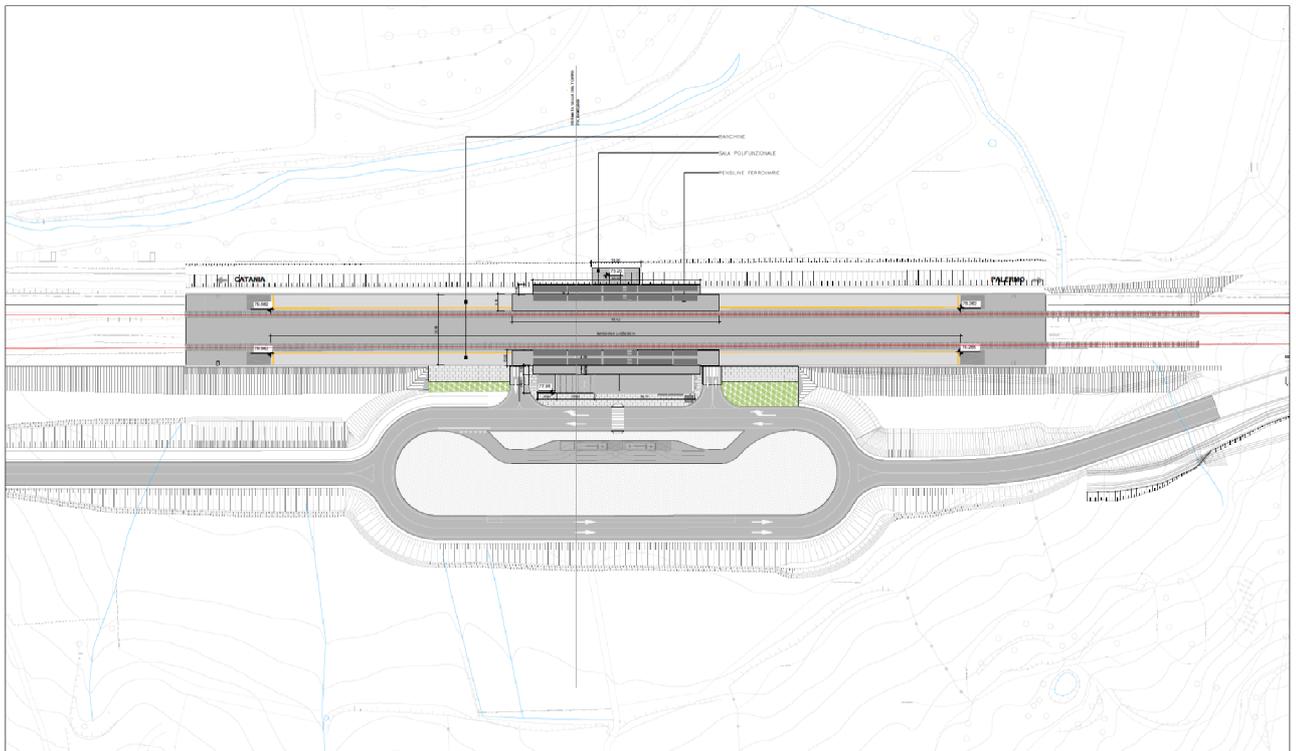
Tutte le dotazioni a servizio dei viaggiatori saranno concepite nel rispetto della normativa internazionale di interoperabilità vigente volta a garantire la fruizione dell'impianto alle persone a mobilità ridotta (STI PMR).

	dotazioni	dimensioni
STAZIONE DI CERDA		
Collegamento banchine		
	Biglietteria automatica	
	Predisposizione controllo accessi	
	Chiusura con cancelli automatizzati con comando remotizzato	
Fabbricato viaggiatori		
	Atrio/Predisposizione Locale commerciale	90 mq
	Attesa /Sovrappasso	300 mq
	Servizi igienici	15 mq
	Fabbricati tecnologici Acc+ E3	350 mq
	Pensilina ferroviaria A copertura di scale e ascensori per tutta la larghezza dei marciapiedi	50 m
Dotazioni attrezzature di scambio modale	Parcheggio Sosta Bus/ Navetta Area sosta biciclette	n. 54 posti auto tra cui n.3 disabili + n. 2 65 mq

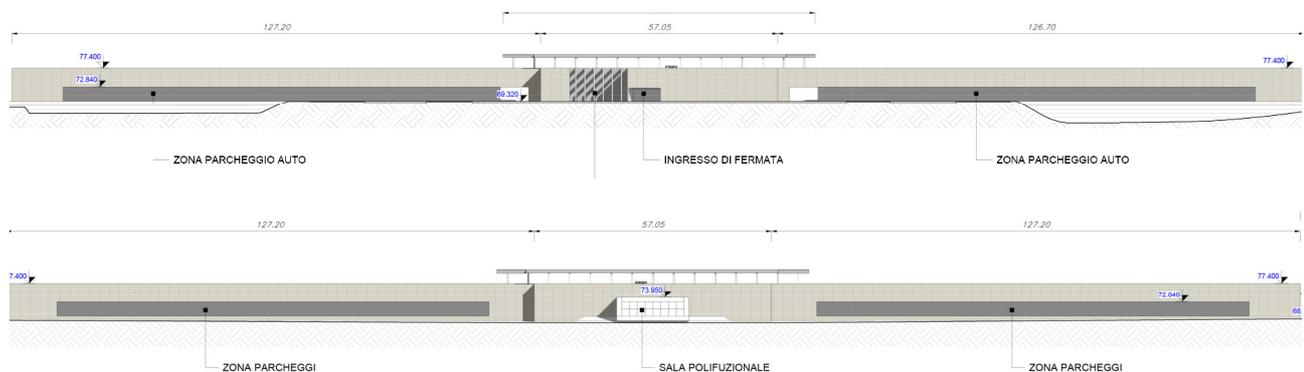


6.2 Fermata di Valle del Torto – pk 6+903

La nuova fermata Valle del Torto, come descritto precedentemente, utilizza la struttura di sostegno della ferrovia per realizzare un'organizzazione funzionale che prevede un parcheggio di interscambio ferro-gomma (di 108 p.ti auto di cui 6 posti per persone a mobilità ridotta e un'ampia zona per la sosta bici) al di sotto della ferrovia.



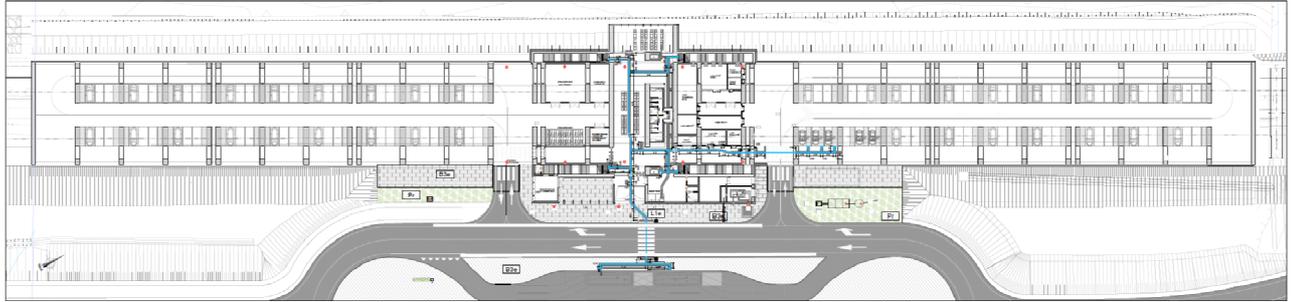
Fermata Valle del Torto: Planimetria generale



Fermata Valle del Torto: Profili

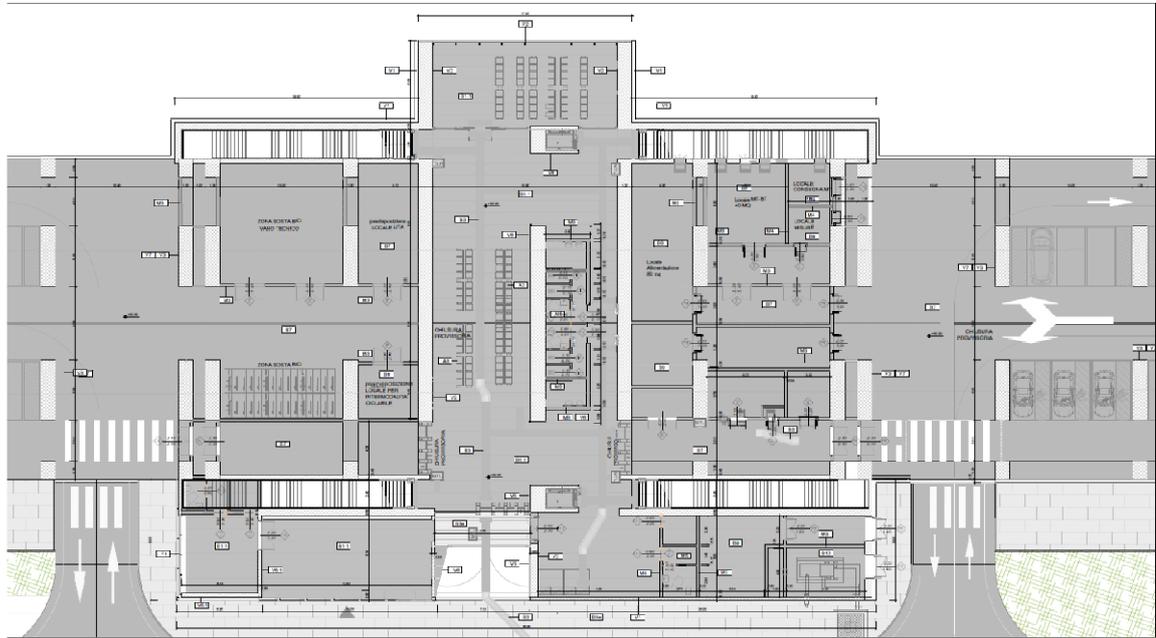
Relazione descrittiva

PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	23 di 31

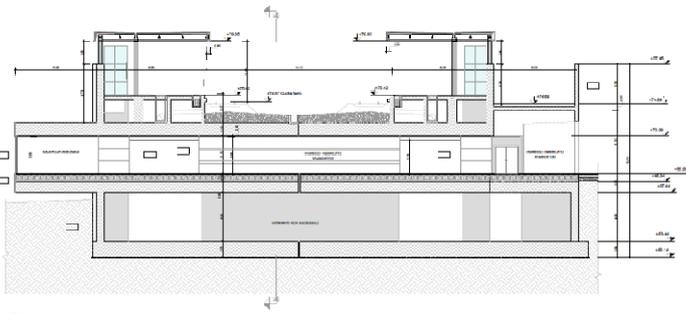


Fermata Valle del Torto: Planimetria livello Fv/scatolare

Il fabbricato viaggiatori, si sviluppa sotto l'impalcato ferroviario, adiacente al parcheggio, e ospita i servizi al viaggiatore: biglietterie automatiche, atrio, attesa/sala polifunzionale, servizi igienici, la predisposizione per unità commerciali, alcuni locali tecnologici e accessori. L'accesso è possibile dal parcheggio o dall'area antistante dove è prevista la sosta bus. L'accessibilità alla stazione viene garantita da un sistema di nuove viabilità, che si raccordano nella zona di accesso/snodo viario.



Pianta quota parcheggio
Scala 1:100

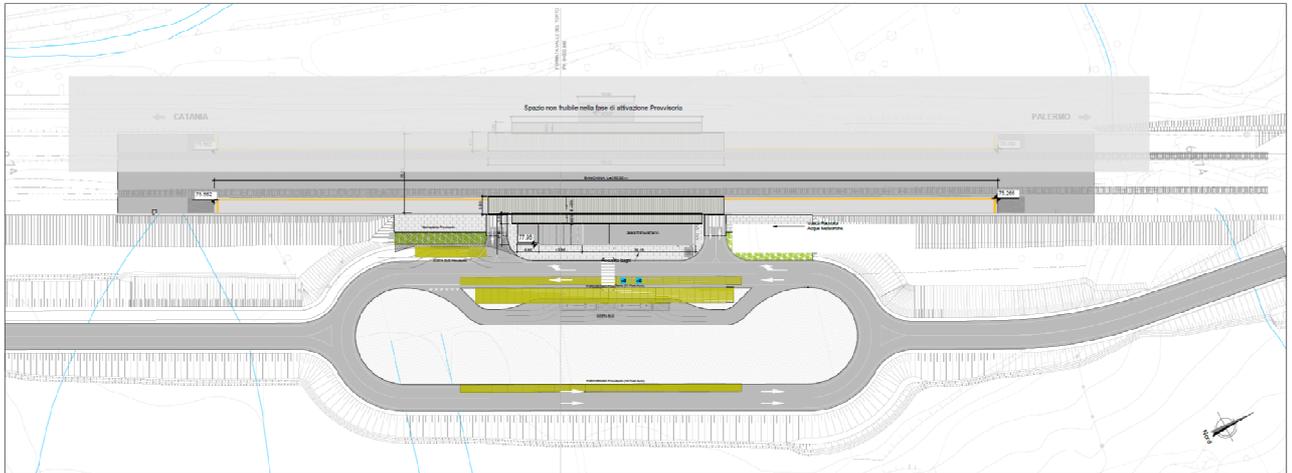


Fermata Valle del Torto: Planimetria Fv e sezione in corrispondenza Fv

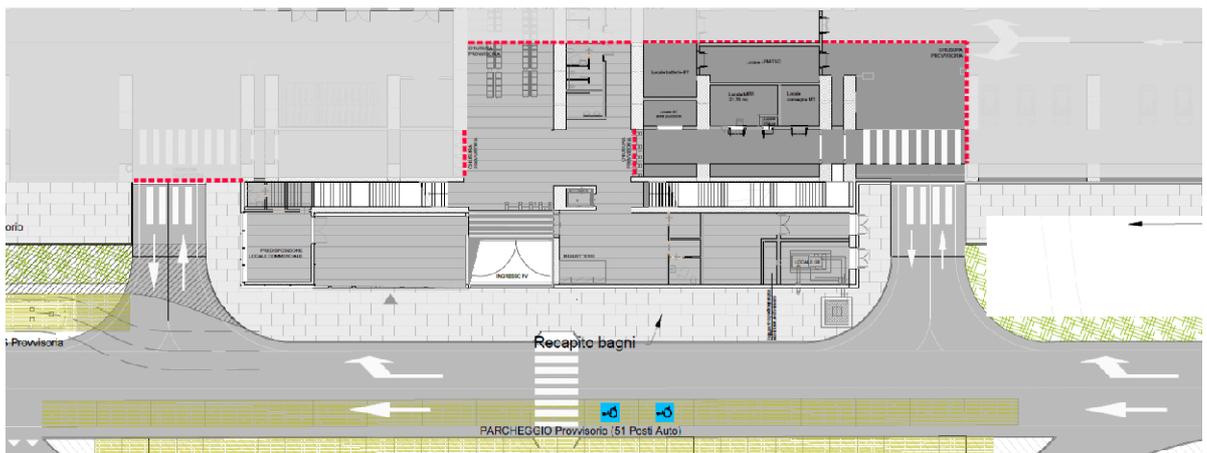
Per questa fermata è prevista l'attivazione mediante due fasi funzionali.

Nella prima fase di Attivazione Provvisoria, il parcheggio all'interno dello scatolare, l'accesso alle banchine lato dispari e alcune funzionalità non saranno fruibili da parte dell'utenza.

Per garantire la fruizione e l'accesso della fermata, i parcheggi e le soste bus sono state spostate all'esterno dello scatolare ferroviario.



Fermata Valle del Torto: Planimetria Attivazione Provvisoria (parcheggi esterni)



Fermata Valle del Torto: Pianta FV Attivazione Provvisoria

Tutte le dotazioni a servizio dei viaggiatori saranno concepite nel rispetto della normativa internazionale di interoperabilità vigente volta a garantire la fruizione dell'impianto alle persone a mobilità ridotta (STI PMR).

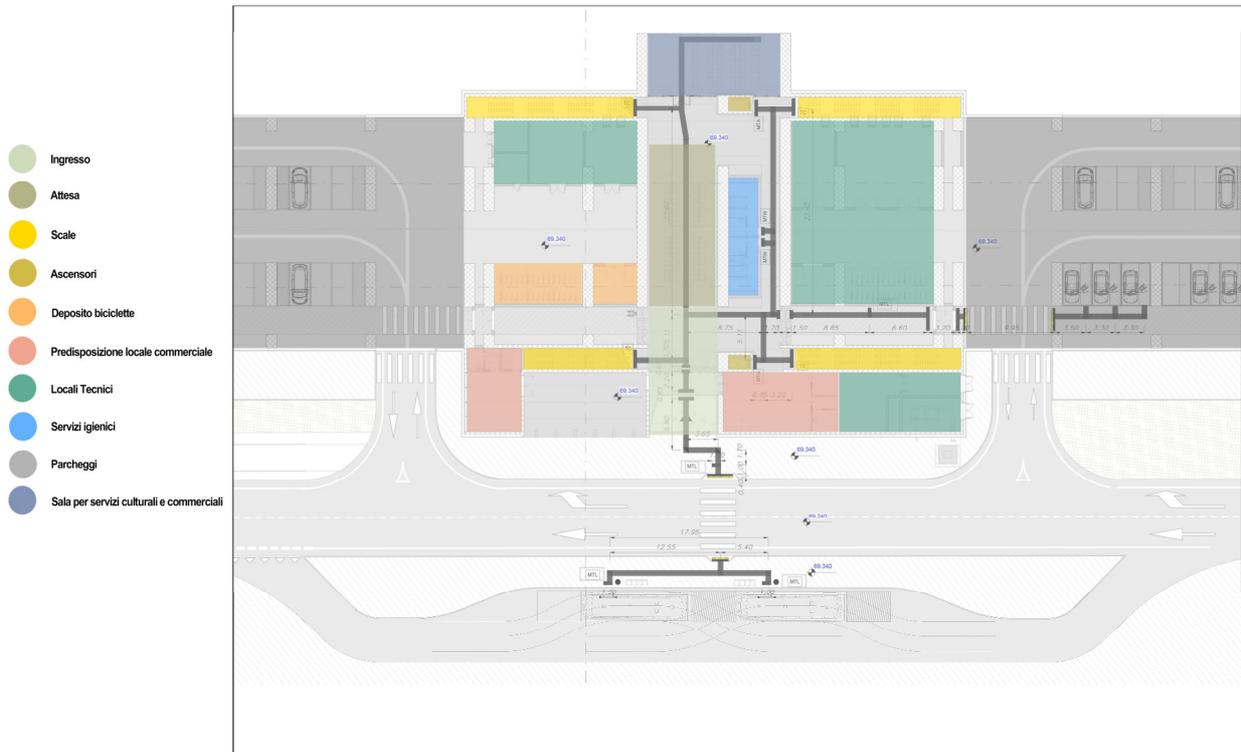
Relazione descrittiva

 PROGETTO LOTTO FASE ENTE COD. DOC. PROG. REV. FOGLIO
 RS3Z 00 D 44 RG FV0000 001 B 26 di 31

	dotazioni	dimensioni
FERMATA DI VALLE DEL TORTO		
Collegamento banchine		
	Biglietteria automatica	
	Predisposizione controllo accessi	
	Chiusura con cancelli automatizzati con comando remotizzato	
Fabbricato viaggiatori		
	Locale commerciale	135 mq
	Attesa /sala polifunzionale	190 mq
	Servizi igienici	40 mq
	Locale deposito/pulizie	20 mq
	Locali tecnologici E2+E3	325 m
	Pensilina ferroviaria A copertura di scale e ascensori per tutta la larghezza dei marciapiedi	75 m
Dotazioni attrezzature di scambio modale	Parcheggio Sosta Bus/ Navetta Area sosta biciclette	n. 106 posti auto + n.6 disabili n. 2 85 mq

Relazione descrittiva

PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D	44	RG	FV0000	001	B	27 di 31

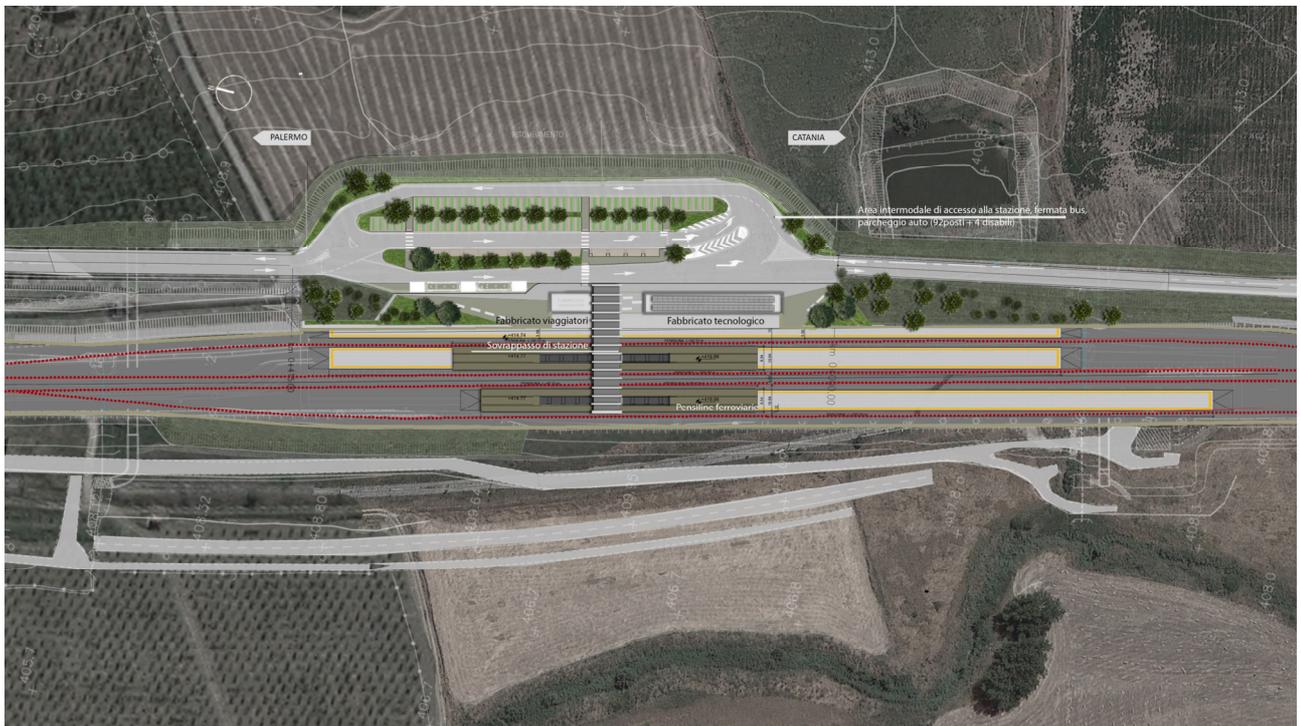


6.3 Stazione di Lercara Diramazione – pk 29+147

La nuova stazione di Lercara Diramazione si colloca in corrispondenza e rinnova l'impianto dell'attuale omonima stazione, dove è ubicato il bivio per Agrigento e Catania/Caltanissetta; la stazione attuale non svolge servizio viaggiatori.

La futura stazione prevede un collegamento con i centri di Roccapalumba ed Alia attraverso una nuova viabilità che, dall'impianto di progetto, si connette alla SS121 in prossimità dall'attuale stazione di Roccapalumba.

La nuova stazione prevede un parcheggio di interscambio modale e un fabbricato di accesso connesso agli edifici tecnologici.

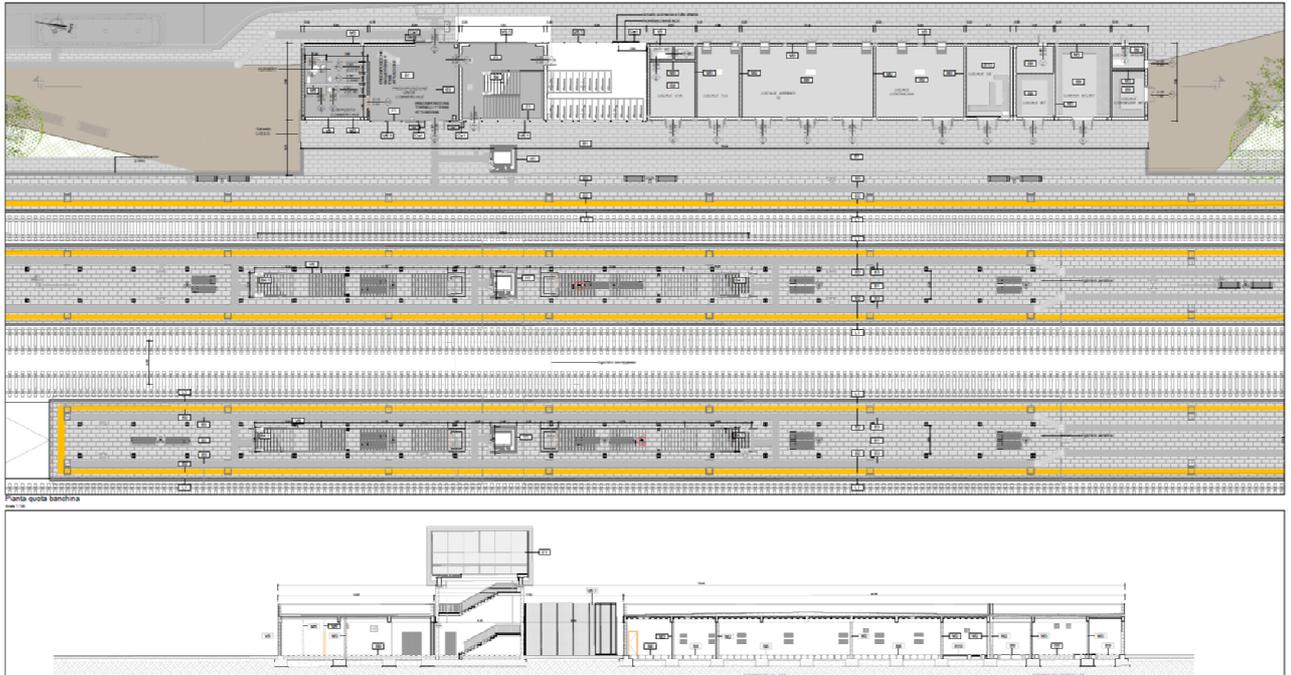


Stazione di Lercara Diramazione: Planimetria generale

Il nuovo assetto ferroviario della stazione di Lercara, nella fase finale, prevede n.4 binari, n.2 di corretto tracciato (uno per linea veloce e uno per linea storica sull'itinerario Palermo-Catania) e 2 di incrocio/precedenza (di cui uno di diramazione per l'itinerario Palermo-Agrigento).

I binari hanno un modulo di 350 m e sono serviti da apposite banchine della lunghezza di 250 m; ciascuna banchina è dotata da pensiline di lunghezza 70 m.

Il collegamento tra le banchine e la zona di accesso è garantito da un sovrappasso pedonale.



Stazione di Lercara Diramazione: Pianta Fv e sezione in corrispondenza Fv

Tutte le dotazioni a servizio dei viaggiatori saranno concepite nel rispetto della normativa internazionale di interoperabilità vigente volta a garantire la fruizione dell'impianto alle persone a mobilità ridotta (STI PMR).

Relazione descrittiva

PROGETTO LOTTO FASE ENTE COD. DOC. PROG. REV. FOGLIO
RS3Z 00 D 44 RG FV0000 001 B 30 di 31

	dotazioni	dimensioni
STAZIONE DI DIRAMAZIONE LERCARA		
Collegamento banchine		
	Biglietteria automatica	
	Predisposizione controllo accessi	
	Chiusura con cancelli automatizzati con comando remotizzato	
Fabbricato viaggiatori		
	Atrio/Predisposizione Locale commerciale	90 mq
	Attesa /Sovrappasso	300 mq
	Servizi igienici	15 mq
	Fabbricati tecnologici Acc+ E3	350 mq
	Pensilina ferroviaria	
	A copertura di scale e ascensori per tutta la larghezza dei marciapiedi	50 m
Dotazioni attrezzature di scambio modale	Parcheggio	n. 93 posti auto tra cui n.4 disabili
	Sosta Bus/ Navetta	n. 2
	Area sosta biciclette	65 mq

Relazione descrittiva

PROGETTO LOTTO FASE ENTE COD. DOC. PROG. REV. FOGLIO

RS3Z 00 D 44 RG FV0000 001 B 31 di 31

- Sovrappasso
- Sovrappasso - Attesa
- Scale
- Ascensori
- Fabbricato Viaggiatori
- Fabbricato tecnologico
- Deposito biciclette

