

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



## DIREZIONE TECNICA

## U.O. ARCHITETTURA STAZIONI E TERRITORIO

## PROGETTO FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA

## VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA MANOPPELLO - SCAFA LOTTO 2

## ELABORATI ARCHITETTONICI

Relazione tecnico-descrittiva

SCALA:

-

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

I A 9 7 0 0 R 4 4 R G F V 0 0 0 0 0 0 1 B

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva	N. De Santis	Ago. 2021	C.Valeri	Ago. 2021	T.Paoletti	Ago. 2021	R.Marino Novembre 2021 ITALFERR S.p.A. U.O. ARCHITETTURA STAZIONI E TERRITORIO Arch. Raffaele Marino Ordine degli Architetti di Roma N° 23193
B	Revisione a seguito richieste RFI	N. De Santis	Nov. 2021	C.Valeri	Nov. 2021	T.Paoletti	Nov. 2021	

File: IA9700R44RGFV0000001B

n. Elab.:



**VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA  
RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA MANOPPELLO – SCAFA  
LOTTO 2  
PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ECONOMICA**

**RELAZIONE TECNICO-DESCRITTIVA**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA97	00 R 44	RG	FV 00 00 001	B	2 di 6

## **INDICE**

1. PREMESSA.....	3
2. STAZIONE DI ALANNO.....	3
3. NORMATIVA DI RIFERIMENTO PER LA PROGETTAZIONE DELLE FERMATE FERROVIARIE.....	5
4. STI PRM.....	6

## 1. PREMESSA

Il progetto del lotto in argomento descrive gli interventi funzionali di adeguamento delle stazioni esistenti a seguito della Velocizzazione della Linea Roma-Pescara, nell'ambito del Raddoppio ferroviario della tratta Scafa-Manoppello (Lotto 2). Gli interventi prevedono, in particolare, l'adeguamento dei servizi nell'ottica generale di un incremento del comfort di tutti i viaggiatori e l'adozione delle STI PRM.

## 2. STAZIONE DI ALANNO

Il progetto consiste nell'adeguamento funzionale dell'impianto esistente della stazione di Alanno alla pK4+358.

La nuova configurazione prevede l'innalzamento del I marciapiede a 0.55m sul piano del ferro, e la realizzazione di una nuova banchina ad isola di geometria variabile con una larghezza massima di 7.40m, avendo tenuto conto delle massime velocità indicate e della possibile presenza di ostacoli fissi, con una lunghezza complessiva di 250m. Prevede inoltre un nuovo sottopasso per l'attraversamento delle banchine, la complessiva riorganizzazione funzionale dell'area antistante la stazione e la valorizzazione del Fabbricato Viaggiatori storico con il potenziamento dei servizi al viaggiatore.

Gli interventi di adeguamento prevedono inoltre:

- un nuovo sottopasso di larghezza netta 3.60m con collegamenti verticali costituiti da scale fisse e ascensori per l'abbattimento delle barriere architettoniche;
- pensiline di tipo ferroviario di lunghezza di 100m ca. a protezione dell'attesa e degli ingressi/uscite dal sottopasso, per garantire l'accesso all'utenza in sicurezza;
- adeguamento dei servizi al viaggiatore quali attesa/biglietterie automatiche e servizi igienici, presenti nel fabbricato.

Il progetto prevede, relativamente all'intermodalità, un parcheggio con sosta per le auto (con possibilità di stalli per le auto elettriche), per il kiss & ride, uno stallo per una fermata di bus/TPL, sosta per le bici e posti auto PRM dedicati. Nel piazzale, oltre al parcheggio, sono presenti due nuovi fabbricati ad uso delle tecnologie. Le aree esterne saranno caratterizzate dalla presenza di arredi e alberature per l'ombreggiamento dei parcheggi, privilegiando specie vegetali a bassa manutenzione.

Il progetto si dichiara sostenibile con la combinazione e l'integrazione controllata tra elementi naturali e artificiali, per rispondere in termini qualitativi alle esigenze dei CAM con un'attenzione al contesto, alla qualità architettonica e ambientale, al miglioramento della mobilità veicolare, pedonale e ciclabile.

Nel rispetto dei CAM il progetto si orienta verso un maggior impiego delle energie da fonti rinnovabili permeabilità del suolo e l'uso di materiali e componenti edilizi certificati a basso impatto ambientale.



*Figura 1: Stazione di Alanno Ante-operam*



*Figura 2: Stazione di Alanno Post-operam*

### 3. NORMATIVA DI RIFERIMENTO PER LA PROGETTAZIONE DELLE FERMATE FERROVIARIE

Si riporta di seguito la principale normativa di riferimento utilizzata per la progettazione ferroviaria da intendersi integrativa delle normative nazionali e comunitarie vigenti:

- 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 DTC SI MA IFS 001 E del 31/12/2020 - Manuale di progettazione delle opere civili - Parte II - Sezione 5 Prescrizioni per i marciapiedi e le pensiline delle stazioni ferroviarie a servizio dei viaggiatori”.
- 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, modificato con il Regolamento di esecuzione (UE) N° 2019/772 della Commissione del 16 maggio 2019.
- RFI DPR MA IFS 0018 del 28/11/2016 - Disciplinare degli elementi tecnico progettuali.
- RFI DPR DAMCG MA SVI 001 A - Manuale operativo per la realizzazione dei percorsi tattili per disabili visivi nelle stazioni ferroviarie" - aprile 2019.
- 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.
- RFI DPR DAMCG LG SVI 009 B del 23/05/2016 - “Accessibilità nelle stazioni”.
- RFI-DPR\A0011\P\2016\0004531 del 13/07/2016 - “Accessibilità stazioni-ascensori”
- DPR MA 007 10 del 31/07/2017 - “Impianti Traslo-Elevatori in Servizio Pubblico”

#### 4. STI PRM

Dal punto di vista dell'accessibilità il progetto proposto garantisce una continuità e una fruibilità di tutti gli spazi progettati agli utenti disabili secondo STI PMR. I dislivelli presenti all'interno dell'area vengono superati mediante rampe e superfici di raccordo che non superano in nessun caso il 5% di pendenza. Il percorso privo di ostacoli, indentificato tramite informazioni visive e indicatori tattili ha una larghezza libera superiore a 160. Durante il percorso non sono previste soglie orizzontali. La circolazione verticale è garantita da rampe e ascensori UNI 81-70:2004 Tipo2 (1100X1400 mm) per l'accesso in banchina. Tutti i rivestimenti dei pavimenti, le superfici esterne e dei gradini sono antiscivolo. Gli ostacoli trasparenti, porte di vetro e pareti trasparenti, sono segnalati. Il progetto prevede pavimentazione e segnaletica tattilo-plantare (moduli LOGES) che, collocata in prossimità dei punti d'intersezione tra il traffico pedonale e veicolare, segnalano prontamente all'utente disabile l'approssimarsi a un'area di pericolo, consentendogli di muoversi quindi in sicurezza all'interno di tutta l'area di progetto.