

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



**U.O. COORDINAMENTO DI SISTEMA PFTE**

**PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA**

**LINEA SALERNO – REGGIO CALABRIA  
NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA  
LOTTO 1 BATTIPAGLIA – PRAIA  
LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO  
DEMOLIZIONI**

Relazione tecnico-descrittiva

SCALA:

-

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

RC1E A1 R 14 RH IF0000 003 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva	L. Paciornelli <i>[Signature]</i>	Ott-2021	F. Carozzo <i>[Signature]</i>	Ott-2021	I. D'Amore	Ott-2021	G. Ingresso Ott-2021

File: RC1E.A.1.R.14.RH.IF.00.0.0.003.A

n. Elab.:

## INDICE

1	PREMESSA .....	3
1.1	STUDI PREGRESSI.....	4
1.2	INQUADRAMENTO GENERALE DELLA NUOVA LINEA AV .....	6
2	INTRODUZIONE .....	9

**DEMOLIZIONI**

Relazione tecnico-descrittiva

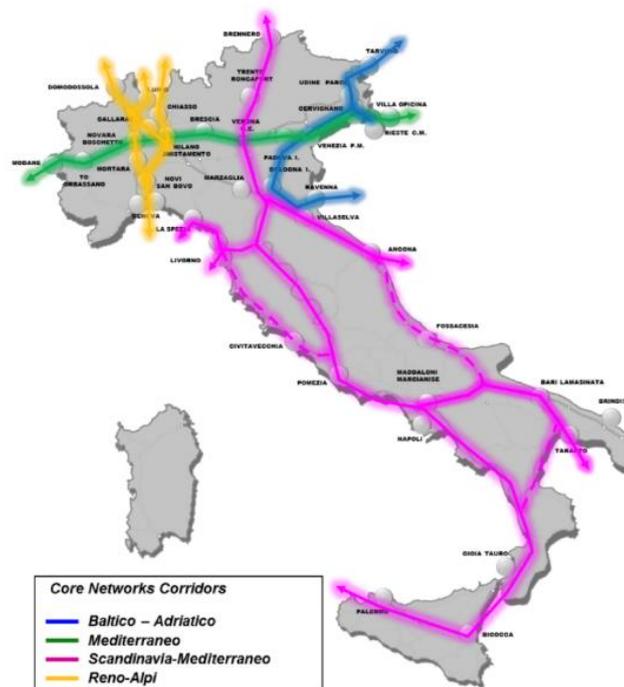
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1E	A1 R 14	RH	IF0000 003	A	3 di 45

## 1 PREMESSA

Il 19 maggio 2020 con Decreto Legge n. 34 “Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all’economia, nonché di politiche sociali connesse all’emergenza epidemiologica da COVID-19”, convertito in legge il 17 luglio 2020, con la legge n.77, all’art. 208 recante “disposizioni per il rilancio del settore ferroviario” al comma 3 è stato sancito che “a valere sulle risorse attribuite a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. nell’ambito del riparto delle risorse del Fondo di cui all’articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n.232, e non finalizzate a specifici interventi nell’ambito del Contratto di programma 2017-2021, la predetta Società è autorizzata ad utilizzare l’importo di euro 25 milioni per l’anno 2020 e di euro 15 milioni per l’anno 2021 per la realizzazione del progetto di fattibilità tecnico-economica degli interventi di potenziamento, con caratteristiche di alta velocità, delle direttrici ferroviarie Salerno-Reggio Calabria, Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia e Genova-Ventimiglia.”, dando il via libera alla progettazione di fattibilità tecnica ed economica della linea ad alta velocità per la tratta Salerno-Reggio Calabria.

L’alta velocità nel sud del paese rappresenta un’opportunità importante per le regioni meridionali per un recupero del gap infrastrutturale esistente. La nuova linea AV Salerno – Reggio Calabria costituisce la continuità di un itinerario strategico passeggeri e merci per la connessione tra il sud della penisola e il nord attraverso il corridoio dorsale, asse principale del paese. In particolare:

- a livello europeo fa parte del corridoio Scandinavo – Mediterraneo della rete TEN-T;
- a livello nazionale fa parte della rete SNIT di primo livello ed è necessaria per ridurre il gap infrastrutturale fra nord e sud del Paese;
- a livello locale rappresenta un progetto strategico per collegare le regioni interessate con la parte centro-settentrionale del paese.



**Figura 1 Corridoi Europei TEN-T in Italia**

	<b>LINEA SALERNO – REGGIO CALABRIA</b> <b>NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA</b> <b>LOTTO 1 BATTIPAGLIA – PRAIA</b> <b>LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA</b>					
	<b>DEMOLIZIONI</b> <b>Relazione tecnico-descrittiva</b>	COMMESSA RC1E	LOTTO A1 R 14	CODIFICA RH	DOCUMENTO IF0000 003	REV. A

Il nuovo collegamento consentirà di incrementare i livelli di accessibilità alla rete AV per diverse zone a elevata valenza territoriale quali il Cilento e il Vallo di Diano, la costa Jonica, l'alto e il basso Cosentino, l'area del Porto di Gioia Tauro e il Reggino, oltre che velocizzare anche collegamenti verso Potenza, verso la Sicilia, verso i territori della Calabria sul Mar Jonio (Sibari, Crotone) e verso Cosenza e, allo stesso tempo, contribuirà in maniera significativa al potenziamento dell'itinerario merci Gioia Tauro – Paola – Bari (corridoio Adriatico).

Questa configurazione risponde perfettamente anche al modello di servizi Lunga Percorrenza, garantendo non solo un collegamento tra i principali nodi metropolitani e i punti di adduzione dell'offerta regionale quali Praia, Paola, Lamezia, Rosarno, Gioia Tauro, Villa S. Giovanni, ma anche località ad alta valenza turistica quali Maratea, Vallo della Lucania, Scalea, Vibo Pizzo e, con opportuni interventi, anche verso la costa ionica.

La realizzazione di una nuova infrastruttura tra Salerno e Reggio Calabria avrà dei parametri di prestazione tali da poter assicurare non solo il traffico passeggeri veloce, ma anche il trasporto merci. Questo in particolare nei tratti di linea dove l'itinerario alternativo sulla storica non consente flussi di trasporto merci con le prestazioni oggi richieste dal mercato. In particolare, si fa riferimento al tratto Salerno – Battipaglia – Paola in cui la linea attuale è caratterizzata da pendenze accentuate e da sagoma P/C 32. Per questo motivo le caratteristiche della nuova linea dovrebbero consentire le prestazioni più elevate per il trasporto merci.

## 1.1 Studi pregressi

Il prolungamento della linea AV verso il sud del paese è stato già oggetto negli anni passati di studi di fattibilità e fasi preliminari della progettazione, in particolare:

- Per quanto riguarda la tratta Salerno – Battipaglia, nel 2003 RFI ha inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) il progetto preliminare “Quadruplicamento Salerno – Battipaglia”, avviando di fatto l'iter di approvazione in procedura Legge Obiettivo (Legge 443/01), modificato nel 2005 a seguito delle richieste, formulate nell'ambito dello svolgimento della VIA, di individuare delle possibili configurazioni alternative di tracciato tali da ridurre delle interferenze con delle aree fortemente antropizzate. Il progetto ottenne nel 2005 un parere positivo VIA con prescrizioni.
- Per la tratta Battipaglia – Reggio Calabria nel 2005 RFI ha sviluppato uno studio di fattibilità dell'opera rispondendo alla Legge Obiettivo che aveva individuato nella Linea AV/AC tra Battipaglia e Reggio Calabria elemento essenziale del “Corridoio europeo I Berlino – Palermo”, oggi corridoio Scandinavo Mediterraneo, ed elemento di completamento della rete nazionale, mirato ad aumentare capacità e prestazioni a favore dei servizi passeggeri di media e lunga percorrenza e di alcuni importanti itinerari merci.

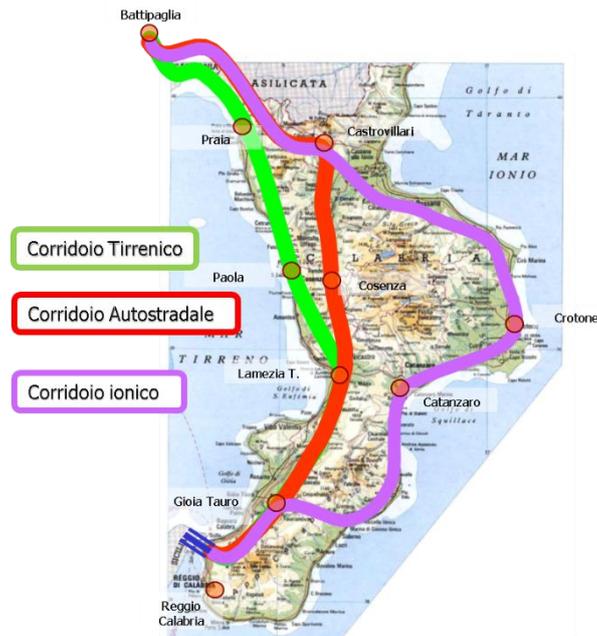
Nello studio di fattibilità dell'opera furono individuati e studiati cinque diversi tracciati (Figura 2) in grado di mantenere le caratteristiche tecnico prestazionali delle linee AV/AC più a nord del paese, con una velocità di tracciato di 300km/h.

In particolare, furono individuati 3 corridoi principali (Figura 2) così denominati:

- *tirrenico*
- *autostradale*
- *ionico*

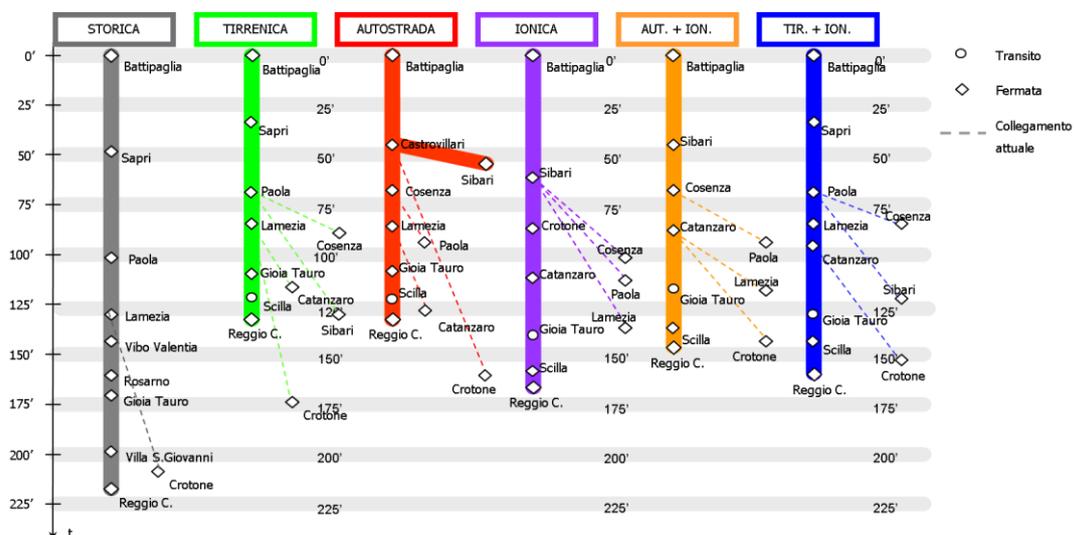
in cui il Corridoio Autostradale e il Corridoio Tirrenico coincidevano per il tracciato a sud di Lamezia Terme, e due ulteriori corridoi, determinati dalla combinazione dei precedenti:

- *autostradale + ionico*
- *tirrenico + ionico*



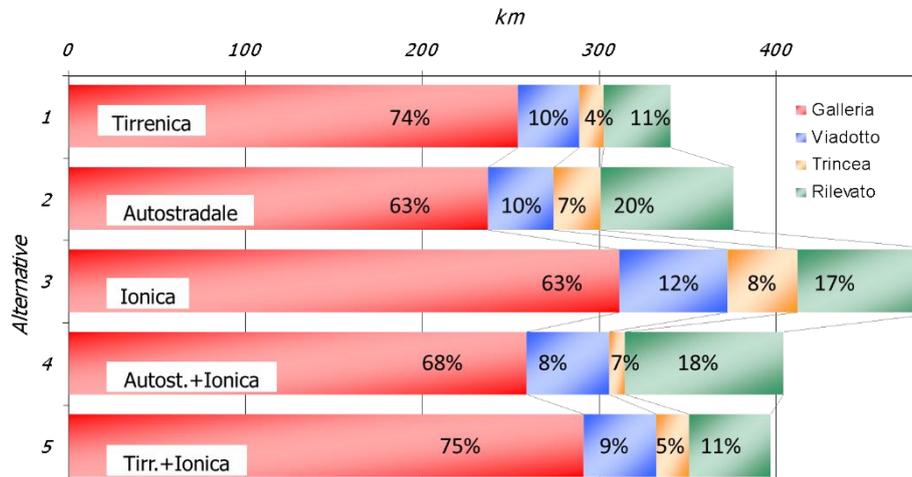
**Figura 2 Nuova linea AV SA – RC. Studio corridoi tratta Battipaglia – Reggio Calabria.**

La lunghezza dei tracciati individuati e studiati variava da un minimo di 343 km (Tirrenico) ad un massimo di 495 km (Alternativa Ionica) e i tempi di percorrenza tra Roma e Reggio Calabria nelle diverse alternative, erano compresi tra 3 ore e 44 minuti e 4 ore e 15 minuti; l'accessibilità ottenibile dai vari corridoi variava in modo consistente a seconda del tracciato e dei territori toccati (Figura 3).



**Figura 3 Nuova linea AV SA – RC. Tempi di percorrenza e accessibilità alternative di tracciato tratta Battipaglia – Reggio Calabria.**

L'opera risulta particolarmente complessa dal punto di vista costruttivo, infatti la lunghezza del tracciato e la particolare orografia del territorio (prevalentemente montuoso) rendono necessaria la realizzazione di numerose opere d'arte quali viadotti e gallerie. Esprimendo la complessità come la quota del tracciato che si sviluppa in viadotto o galleria le cinque alternative studiate variavano da un minimo del 73% ad un massimo dell'84% (Figura 4).



**Figura 4 Nuova linea AV SA – RC. Incidenza tipologia di opere alternative di tracciato tratta Battipaglia – Reggio Calabria.**

Al fine di definire l'alternativa migliore nello Studio furono valutate le singole alternative in un'analisi multi-obiettivo, individuando criteri che fossero valutabili e quantificabili e che fossero in grado di rappresentare, con diverso livello di dettaglio, l'insieme degli effetti delle diverse alternative di progetto, dal punto di vista progettuale, trasportistico, territoriale, economico-finanziario ed ambientale.

La verifica economico-finanziaria delle cinque alternative sopra richiamate indicò che nessuna di queste risultava in grado di generare una redditività sociale, mentre l'analisi multicriteria indicava come soluzione preferibile la tirrenica. Tuttavia, la molteplicità di interessi e la complessità del progetto non consentivano nemmeno a questa alternativa di soddisfare appieno tutti gli obiettivi della collettività.

## 1.2 Inquadramento generale della nuova Linea AV

L'attuale progettazione ha ridefinito gli obiettivi alla base della scelta del corridoio infrastrutturale in:

- ridurre i tempi di percorrenza tra Roma e il Sud del Paese, in particolare verso Reggio Calabria e la Sicilia, entro le 4 ore, realizzando una sorta di isocrona dalla Capitale in conformità con quanto già in essere con altre località del Nord del Paese.
- rendere il sistema ferroviario veloce più accessibile, ricercando soluzioni tali da ampliarne l'area di influenza, sia in termini di capillarità dei servizi AV offerti che di soluzioni infrastrutturali, prevedendo nuove interconnessioni, piuttosto che nuove fermate lungo linea, in un'ottica di mobilità integrata.
- ricercare degli interventi "sostenibili", in primis dall'impatto ambientale generato, ma anche in termini di loro fattibilità (realizzativa, gestionale...) e conseguentemente economica.

**DEMOLIZIONI**

Relazione tecnico-descrittiva

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1E	A1 R 14	RH	IF0000 003	A	7 di 45

Alla luce della ridefinizione degli obiettivi, **il corridoio infrastrutturale tra Salerno e Reggio Calabria definito “autostradale” è stato individuato come il miglior compromesso**, data la sua posizione baricentrica rispetto ai territori attraversati, in termini di dimensione della domanda soddisfatta e di miglioramento delle prestazioni.

La nuova Linea AV Salerno – Reggio Calabria è suddivisa nei seguenti lotti funzionali (Figura 5):

- Lotto 0: Salerno – Battipaglia
- Lotto 1: Battipaglia – Praia:
  - Lotto 1a: Battipaglia – Romagnano
  - Lotto 1b: Romagnano – Buonabitacolo
  - Lotto 1c: Buonabitacolo - Praia
- Lotto 2: Praia – Tarsia
- Lotto 3: Tarsia – Cosenza + Raddoppio Paola/S. Lucido-Cosenza (interconnessione con LS)
- Lotto 4: Cosenza – Lamezia Terme
- Lotto 5: Lamezia Terme – Gioia Tauro
- Lotto 6: Gioia Tauro – Reggio Calabria



**Figura 5 Nuova linea AV Salerno – Reggio Calabria: suddivisione in lotti funzionali**

Tra la realizzazione dei vari lotti, è stato individuato lo scenario prioritario costituito dagli interventi (Figura 6):

- Lotto 1: Battipaglia – Praia
- Lotto 2: Praia – Tarsia
- Lotto 3: Raddoppio Paola/S. Lucido-Cosenza (interconnessione con LS)



**Figura 6 Nuova linea AV Salerno – Reggio Calabria: scenario prioritario in rosso**

La presente progettazione di fattibilità tecnica ed economica ha ad oggetto il **lotto 1a Battipaglia – Romagnano**, individuato come prioritario e inserito all'interno del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) tra le opere da finanziare nell'ambito della missione "Infrastrutture per una Mobilità Sostenibile" che punta a completare entro il 2026 una prima e significativa tappa di un percorso di più lungo termine verso la realizzazione di un sistema infrastrutturale moderno e sostenibile dal punto di vista ambientale, tenuto conto delle specificità della orografia del territorio italiano, in grado di rispondere alle esigenze di mobilità ad un ampio bacino interregionale.

Il tracciato si sviluppa in doppio binario dalla stazione di Battipaglia (l'inizio intervento è posto al km 73+790 della linea Battipaglia – Potenza C.le) e si estende per circa 35 km con una velocità di tracciato di 300 km/h, tranne che per il tratto iniziale di circa 9 km che presenta elementi geometrici caratterizzati da velocità di tracciato pari a 180 km/h fino al km 4+4450 circa di progetto e 250 km/h fino alla pk 9+050 e il tratto finale di allaccio alla LS Battipaglia – Potenza C.le a 100 km/h.

La linea si sviluppa a doppio binario fino al passaggio doppio/singolo in corrispondenza della pk 29+000 circa di progetto, da questo punto prosegue a singolo binario sul tracciato del futuro binario dispari e termina con l'innesto sulla LS Battipaglia – Potenza C.le al km 112+350.

Il tracciato attraversa i territori di Battipaglia, Eboli, Campagna, Contursi Terme, Sicignano degli Alburni e Buccino, tutti nella Provincia di Salerno.



**Figura 7 Lotto 1a Battipaglia – Romagnano. Corografia dell'intervento**

## 2 INTRODUZIONE

Il presente documento ha lo scopo di illustrare gli interventi di demolizione necessari per la realizzazione del lotto 1A Battipaglia - Romagnano della nuova linea AV Salerno - Reggio Calabria.

Si riporta di seguito una tabella con tutte le opere interferenti con la linea o che distano a meno di 5 m da questa che verranno demolite, con la progressiva in cui ricadono e le caratteristiche geometriche necessarie per la definizione del volume totale del materiale demolito.

NUMERO	PROGRESSIVA (km)	ASSE DI RIFERIMENTO	Comune	TIPOLOGIA STIMATA Muratura (M) Cls Armato (C.A.)	SUPERFICIE EDIFICI (mq)	ALTEZZA MEDIA STIMATA (m)	SUPERFICIE DA DEMOLIRE (mq)	VOLUME DEMOLIZIONE (m3vvp)
01	1+014.50	Binario Pari	Battipaglia	M	19	3	19	57
02	1+043.80	Binario Pari	Battipaglia	M	73	6	73	438
03	1+564.90	Binario Pari	Battipaglia	C.A.	1074	6	1074	6444
04	2+592.30	Binario Pari	Eboli	M	946	6	946	5676
05	2+643.20	Binario Pari	Eboli	M	146	6	146	876
06	3+138.90	Binario Pari	Eboli	M	105	6	105	630
07	3+156.80	Binario Pari	Eboli	M	27	3	27	81
08	3+518.50	Binario Pari	Eboli	M	52	3	52	156
95	3+528.70	Binario Pari	Eboli	C.A.	568	6	568	3408
09	3+557.00	Binario Pari	Eboli	C.A.	591	6	591	3546
10	3+561.60	Binario Pari	Eboli	C.A.	433	6	433	2598
11	3+562.10	Binario Pari	Eboli	M	355	3	355	1065
12	3+608.70	Binario Pari	Eboli	M	218	3	218	654
13	3+916.20	Binario Pari	Eboli	M	75	3	75	225
14	3+918.30	Binario Pari	Eboli	M	57	3	57	171
15	3+933.90	Binario Pari	Eboli	M	184	6	184	1104

**DEMOLIZIONI**

**Relazione tecnico-descrittiva**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1E	A1 R 14	RH	IF0000 003	A	10 di 45

16	4+052.40	Binario Pari	Eboli	M	37	6	37	222
17	4+065.60	Binario Pari	Eboli	M	104	6	104	624
18	4+109.70	Binario Pari	Eboli	M	64	3	64	192
19	4+195.00	Binario Pari	Eboli	-	216	3	216	648
20	4+383.40	Binario Pari	Eboli	-	1924	3	1924	5772
21	4+450.00	Binario Pari	Eboli	-	1752	3	1752	5256
22	4+601.70	Binario Pari	Eboli	-	239	3	239	717
23	4+770.40	Binario Pari	Eboli	M	34	3	34	102
24	4+783.20	Binario Pari	Eboli	M	201	6	201	1206
25	4+793.50	Binario Pari	Eboli	M	99	6	99	594
26	4+825.20	Binario Pari	Eboli	C.A.	385	6	385	2310
27	4+839.10	Binario Pari	Eboli	M	94	6	94	564
28	4+875.30	Binario Pari	Eboli	M	20	3	20	60
29	4+908.80	Binario Pari	Eboli	C.A.	132	6	132	792
30	4+944.70	Binario Pari	Eboli	M	24	3	24	72
31	4+949.00	Binario Pari	Eboli	M	188	6	188	1128
32	4+961.00	Binario Pari	Eboli	M	24	3	24	72
33	4+999.20	Binario Pari	Eboli	C.A.	284	6	284	1704
34	4+996.70	Binario Pari	Eboli	M	42	2	42	84
96	5+040.40	Binario Pari	Eboli	M	16	3	16	48
35	5+046.20	Binario Pari	Eboli	M	180	9	180	1620
36	5+049.80	Binario Pari	Eboli	C.A.	228	6	228	1368
37	5+069.60	Binario Pari	Eboli	M	195	6	195	1170
38	5+077.90	Binario Pari	Eboli	C.A.	202	9	202	1818
39	5+153.40	Binario Pari	Eboli	C.A.	136	6	136	816
40	5+189.60	Binario Pari	Eboli	M	240	6	240	1440
41	6+005.10	Binario Pari	Eboli	M	326	6	326	1956
42	6+027.10	Binario Pari	Eboli	C.A.	184	6	184	1104
43	6+062.50	Binario Pari	Eboli	C.A.	298	6	298	1788
44	6+091.50	Binario Pari	Eboli	C.A.	165	6	165	990
45	6+122.90	Binario Pari	Eboli	M	95	6	95	570
46	7+726.70	Binario Pari	Eboli	-	1505	3	1505	4515
47	7+763.30	Binario Pari	Eboli	-	1505	3	1505	4515
48	7+891.20	Binario Pari	Eboli	C.A.	160	6	160	960
49	7+934.30	Binario Pari	Eboli	C.A.	309	6	309	1854
50	7+934.10	Binario Pari	Eboli	M	170	6	170	1020
51	7+977.70	Binario Pari	Eboli	C.A.	327	6	327	1962
52	8+184.10	Binario Pari	Eboli	-	204	3	204	612
53	8+191.50	Binario Pari	Eboli	C.A.	153	3	153	459
54	8+332.30	Binario Pari	Eboli	M	120	4	120	480

**DEMOLIZIONI**

**Relazione tecnico-descrittiva**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1E	A1 R 14	RH	IF0000 003	A	11 di 45

55	8+349.40	Binario Pari	Eboli	C.A.	176	6	176	1056
56	8+380.70	Binario Pari	Campagna	C.A.	137	6	137	822
57	8+589.40	Binario Pari	Campagna	M	94	6	94	564
58	8+591.90	Binario Pari	Campagna	M	19	3	19	57
59	8+600.80	Binario Pari	Campagna	M	82	6	82	492
60	8+605.60	Binario Pari	Campagna	M	16	3	16	48
61	8+638.40	Binario Pari	Campagna	-	49	3	49	147
62	8+657.60	Binario Pari	Campagna	C.A.	235	6	235	1410
63	8+664.50	Binario Pari	Campagna	-	40	3	40	120
64	8+753.90	Binario Pari	Campagna	M	110	3	110	330
65	9+759.20	Binario Pari	Campagna	C.A.	321	9	321	2889
66	10+330.40	Binario Pari	Campagna	C.A.	391	6	391	2346
67	10+364.80	Binario Pari	Campagna	M	263	6	263	1578
68	10+377.40	Binario Pari	Campagna	C.A.	297	6	297	1782
69	10+506.40	Binario Pari	Campagna	C.A.	271	5	271	1355
70	10+645.60	Binario Pari	Campagna	C.A.	94	6	94	564
71	10+647.70	Binario Pari	Campagna	C.A.	181	6	181	1086
72	10+687.60	Binario Pari	Campagna	C.A.	265	6	265	1590
73	11+603.90	Binario Pari	Campagna	-	37	3	37	111
74	12+355.00	Binario Pari	Campagna	M	89	3	89	267
75	13+010.80	Binario Pari	Campagna	-	13	3	13	39
76	13+025.00	Binario Pari	Campagna	-	16	3	16	48
77	14+525.60	Binario Pari	Campagna	M	97	3	97	291
78	14+534.40	Binario Pari	Campagna	M	71	6	71	426
79	14+543.50	Binario Pari	Campagna	-	40	3	40	120
80	20+678.50	Binario Pari	Contursi Terme	M	369	6	369	2214
81	20+719.20	Binario Pari	Contursi Terme	M	198	6	198	1188
82	20+800.20	Binario Pari	Contursi Terme	M	248	6	248	1488
83	20+838.20	Binario Pari	Contursi Terme	M	160	6	160	960
84	20+921.30	Binario Pari	Contursi Terme	C.A.	827	6	827	4962
85	23+197.30	Binario Pari	Contursi Terme	M	118	6	118	708
86	25+676.00	Binario Pari	Sicignano degli Alburni	C.A.	160	6	160	960
87	25+689.70	Binario Pari	Sicignano degli Alburni	C.A.	277	6	277	1662
88	26+485.50	Binario Pari	Sicignano degli Alburni	M	142	6	142	852
89	26+959.20	Binario Pari	Sicignano degli Alburni	M	185	6	185	1110
90	28+856.60	Binario Pari	Buccino	-	175	3	175	525
91	28+859.00	Binario Pari	Buccino	M	244	6	244	1464
92	28+873.80	Binario Pari	Buccino	M	91	3	91	273
93	30+210.20	Binario Pari	Buccino	M	37	3	37	111
94	34+674.60	Binario Dispari	Buccino	M	37	3	37	111



**Figura 8 Edificio 01**



**Figura 9 Edificio 02**



**Figura 10 Edificio 03**



**Figura 11 Edificio 04**



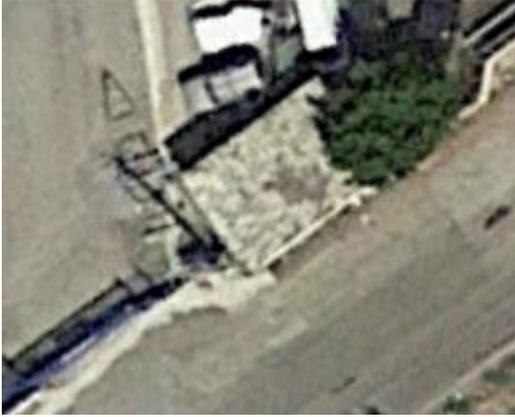
**Figura 12 Edificio 05**



**Figura 13 Edificio 06**



**Figura 14 Edificio 07**



**Figura 15 Edificio 08**



**Figura 16 Edificio 95**



**Figura 17 Edificio 09**



**Figura 18 Edificio 10**



**Figura 19 Edificio 11**



**Figura 20 Edificio 12**



**Figura 21 Edificio 13**



**Figura 22 Edificio 14**



**Figura 23 Edificio 15**



**Figura 24 Edificio 16**



**Figura 25 Edificio 17**



**Figura 26 Edificio 18**



**Figura 27 Edificio 19**



**Figura 28 Edificio 20**



**Figura 29 Edificio 21**



**Figura 30 Edificio 22**



**Figura 31 Edificio 23**



**Figura 32 Edificio 24**



**Figura 33 Edificio 25**



**Figura 34 Edificio 26**



**Figura 35 Edificio 27**



**Figura 36 Edificio 28**



**Figura 37 Edificio 29**



**Figura 38 Edificio 30**



**Figura 39 Edificio 31**



**Figura 40 Edificio 32**



Figura 41 Edificio 33



Figura 42 Edificio 34

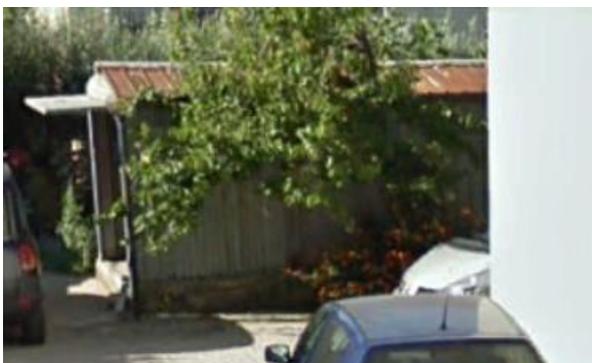


Figura 43 Edificio 96



Figura 44 Edificio 35



Figura 45 Edificio 36



Figura 46 Edificio 37



Figura 47 Edificio 38



Figura 48 Edificio 39

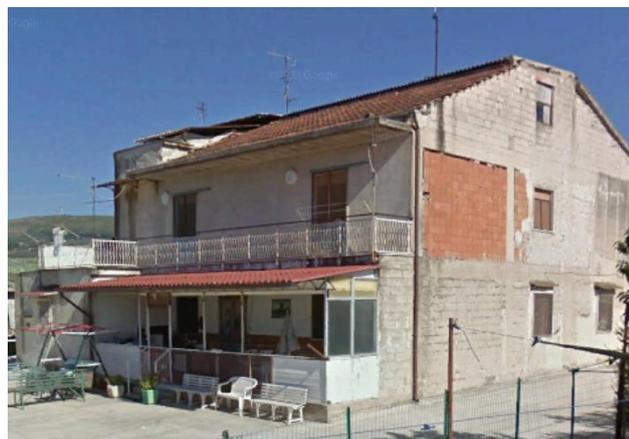


Figura 49 Edificio 40



**Figura 50 Edificio 41**



**Figura 51 Edificio 42**



**Figura 52 Edificio 43**



**Figura 53 Edificio 44**



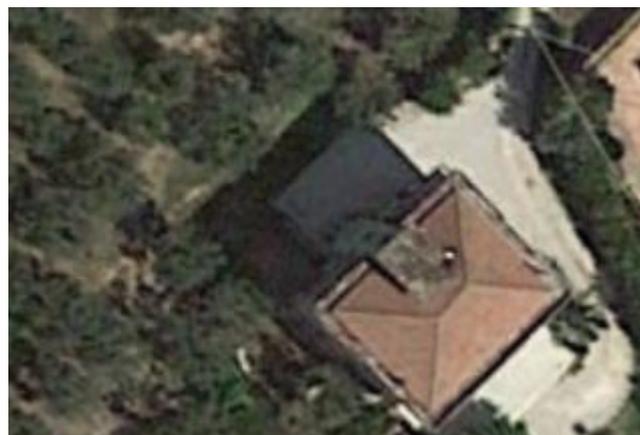
**Figura 54 Edificio 45**



**Figura 55 Edificio 46**



**Figura 56 Edificio 47**



**Figura 57 Edificio 48**



Figura 58 Edificio 49



Figura 59 Edificio 50



Figura 60 Edificio 51



**Figura 61 Edificio 52**



**Figura 62 Edificio 53**



**Figura 63 Edificio 54**



**Figura 64 Edificio 55**



**Figura 65 Edificio 56**



**Figura 66 Edificio 57**



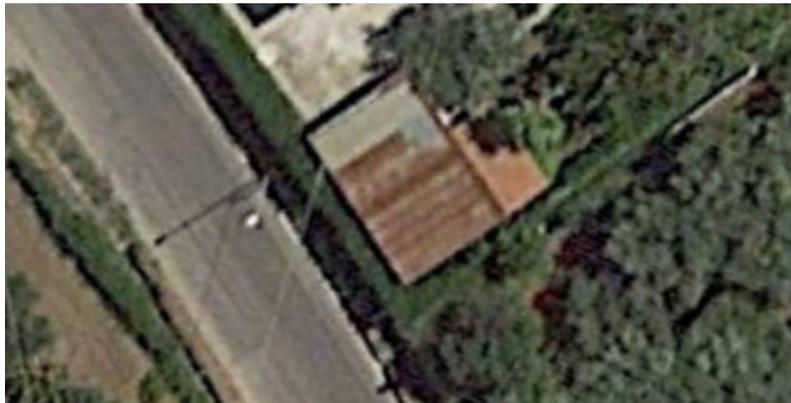
**Figura 67 Edificio 58**



**Figura 68 Edificio 59**



**Figura 69 Edificio 60**



**Figura 70 Edificio 61**



**Figura 71 Edificio 62**



**Figura 72 Edificio 63**



**Figura 73 Edificio 64**



**igura 74 Edificio 65**



**Figura 75 Edificio 66**



**Figura 76 Edificio 67**



**Figura 77 Edificio 68**



**Figura 78 Edificio 69**



**Figura 79 Edificio 70**



**Figura 80 Edificio 71**



**Figura 81 Edificio 72**



**Figura 82 Edificio 73**



**Figura 83 Edificio 74**



**Figura 84 Edificio 77**



**Figura 85 Edificio 78**



**Figura 86 Edificio 79**



**Figura 87 Edificio 80**



**Figura 88 Edificio 81**



**Figura 89 Edificio 82**



**Figura 90 Edificio 83**



**Figura 91 Edificio 84**



**Figura 92 Edificio 85**



**Figura 93 Edificio 86**



**Figura 94 Edificio 87**



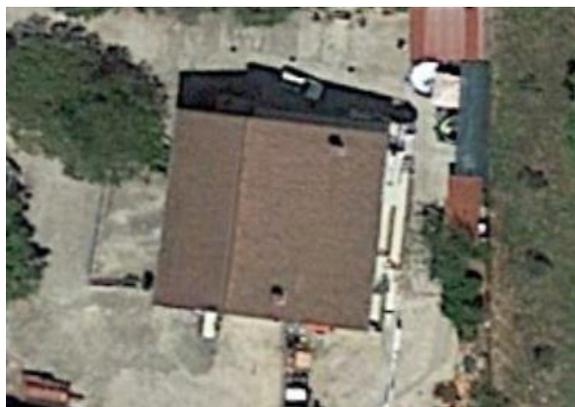
**Figura 95 Edificio 88**



**Figura 96 Edificio 89**



**Figura 97 Edificio 90**



**Figura 98 Edificio 91**



**Figura 99 Edificio 92**



**Figura 100 Edificio 93**



**Figura 101 Edificio 94**