

COMMITTENTE



PROGETTAZIONE



UO COORDINAMENTO DI SISTEMA E PFTE

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

LINEA COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO

NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA

RADDOPPIO COSENZA – PAOLA / S. LUCIDO

SOTTOVIA FERROVIARI

Relazione tecnico-descrittiva sottovia

SCALA:

-

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

RC1C 03 R 10 RH SL0000 001 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva	L.Sbrenna 	Novembre 2021	A.Ciavarella 	Novembre 2021	I. D'Amore 	Novembre 2021	G.Ingresso Novembre 2021

ITALFERR S.p.A.  
COORDINAMENTO DI SISTEMA  
Det. Ing. GIULIO INGRESSO  
Ordine degli Ingegneri di ROMA N. 20502

File: RC1C.0.3.R.10.RH.SL.00.0.0.001.A.docx

n. Elab.:

## INDICE

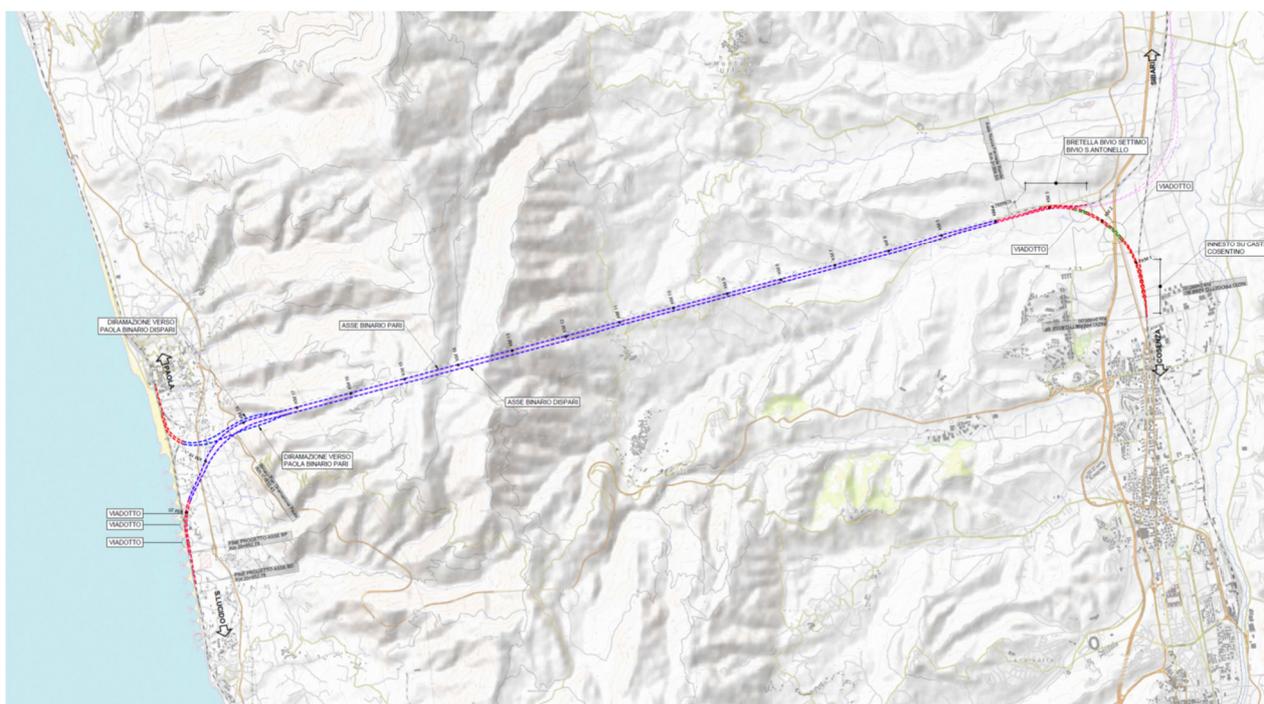
<b>1</b>	<b>PREMESSA</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>INTRODUZIONE</b> .....	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>DESCRIZIONE DELLE OPERE</b> .....	<b>6</b>
<b>3.1</b>	<b>SL06</b> .....	<b>6</b>
<b>3.2</b>	<b>SL07</b> .....	<b>8</b>

## 1 PREMESSA

La presente progettazione di fattibilità tecnica ed economica ha ad oggetto il Raddoppio Paola/S. Lucido – Cosenza (**Galleria Santomarco**), individuato come strettamente correlato alla realizzazione della nuova linea AV e finalizzato a potenziare il traffico passeggeri/merci della linea.

L'intervento di raddoppio si sviluppa per un'estensione di circa 22.2 km, di cui circa 17 km in sotterraneo (galleria naturale e gallerie artificiali). L'opera più rilevante dell'intervento è rappresentata dalla nuova galleria Santomarco inserita nell'itinerario tra la tratta Paola/S. Lucido – Cosenza, la cui configurazione finale prevede la realizzazione di una galleria a doppia canna e a singolo binario con interasse di circa 60 m e con la presenza dei bypass (collegamenti trasversali tra le canne) ogni 500 m.

I restanti 5,2 km sono relativi a tratte all'aperto, che comprendono altre opere quali trincee, rilevati e viadotti. La tratta all'aperto lato Cosenza prevede una sezione di lunghezza pari a circa 3,2 km, si sviluppa prevalentemente come raddoppio della linea esistente (inclusendo tratti in rilevato in stretto affiancamento e due nuovi importanti viadotti in raddoppio a quelli esistenti), cui si aggiunge un tratto di nuova realizzazione a doppio binario che conduce all'imbocco della nuova galleria a doppia canna. In questo tratto si inseriscono brevi tratti in rilevato e trincea a doppio binario, ma soprattutto in esso è inserita la nuova fermata di Rende.



**Figura 1 Corografia dell'intervento**

	<b>LINEA COSENZA-PAOLA</b> <b>NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA</b> <b>RADDOPPIO COSENZA –PAOLA / S. LUCIDO</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA</b>					
	<b>SOTTOVIA FERROVIARI</b> <b>Relazione tecnico-descrittiva</b>	COMMESSA RC1C	LOTTO 03 R 10	CODIFICA RH	DOCUMENTO SL0000 001	REV. A

## 2 INTRODUZIONE

Oggetto di questa relazione sono i due sottopassi ferroviari denominati, SL06 e SL07



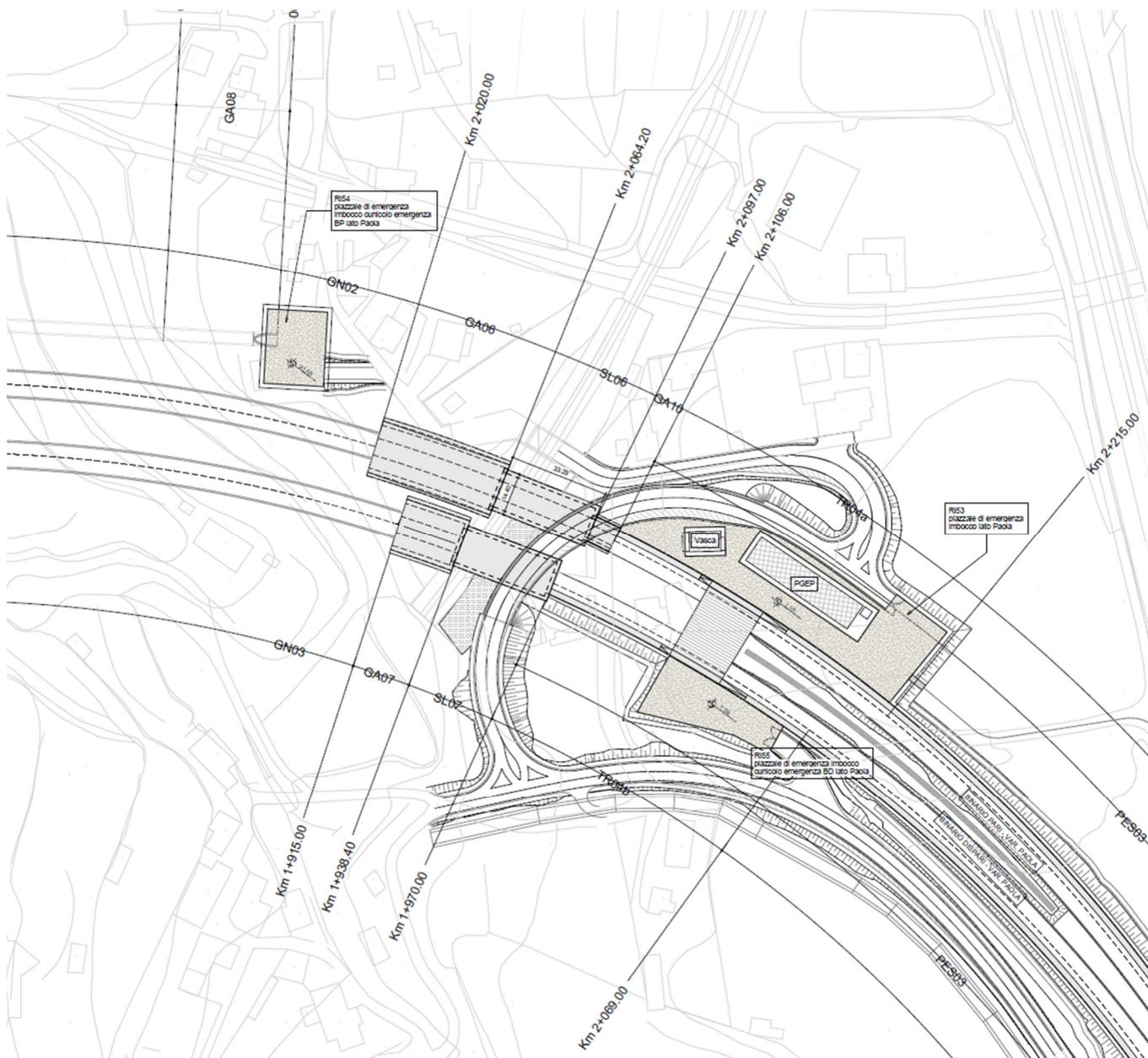
Figura 2- Planimetria SL06-SL07

In corrispondenza dell'imbocco della GN02 lato Paola, per consentire il sottoattraversamento della linea storica, lasciando la stessa in esercizio, si prevede la realizzazione di due manufatti scatolari in c.a. gettati in opera, da posizionare nella sede definitiva con la tecnica dello spingitubo.

Tali opere, situate in adiacenza rispettivamente alla GA06 (SL06) e alla GA07 (SL07), nella configurazione finale presentano una lunghezza di circa 33m. Il varo avverrà lato Paola.

Le dimensioni interne degli scatolari sono tali da consentire il passaggio delle TBM necessarie per lo scavo delle due canne della GN02; pertanto la loro dimensione interna è maggiorata rispetto a quella tipica per uno scatolare singolo binario con linea a  $V > 160 \text{ km/h}$ .

Di seguito si riporta uno stralcio planimetrico di inquadramento



**Figura 3- Planimetria SL06-SL07**

### 3 DESCRIZIONE DELLE OPERE

#### 3.1 SL06

Lo scatolare in oggetto, è situato tra le progressive 2+064.10 e 2+097.40 del futuro BP della diramazione/interconnessione per Paola.

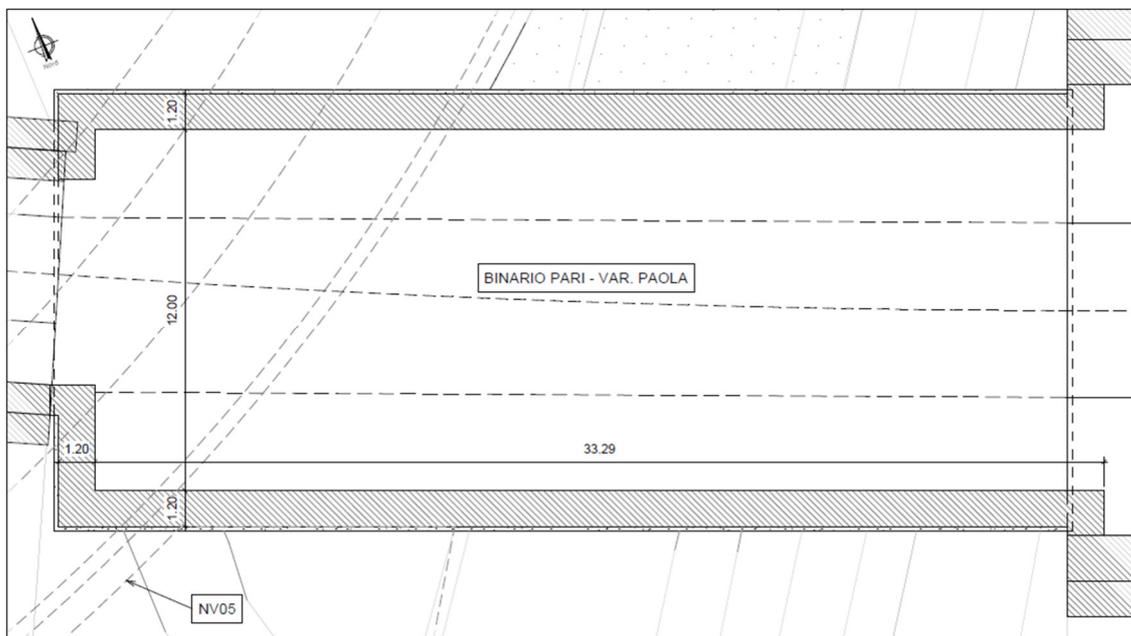
Lo scatolare, è stato allungato rispetto all'impronta del rilevato ferroviario da sotto-attraversare per permette il passaggio della viabilità di progetto NV05.

Il manufatto verrà realizzato in opera, previa realizzazione di una platea di varo con relativa trave reggispinta.

Le dimensioni interne dello scatolare sono 12.00x8.90

Lo spessore della soletta di fondo è 1.50m, mentre quella superiore è 0.85m; le pareti hanno spessore 1.20m

Di seguito si riportano, planimetria nella posizione finale e le sezioni.



**Figura 4 – Planimetria SL06**



### 3.2 SL07

Lo scatolare in oggetto, è situato tra le progressive 1+936.70 e 1+970.10 del futuro BD della diramazione/interconnessione per Paola.

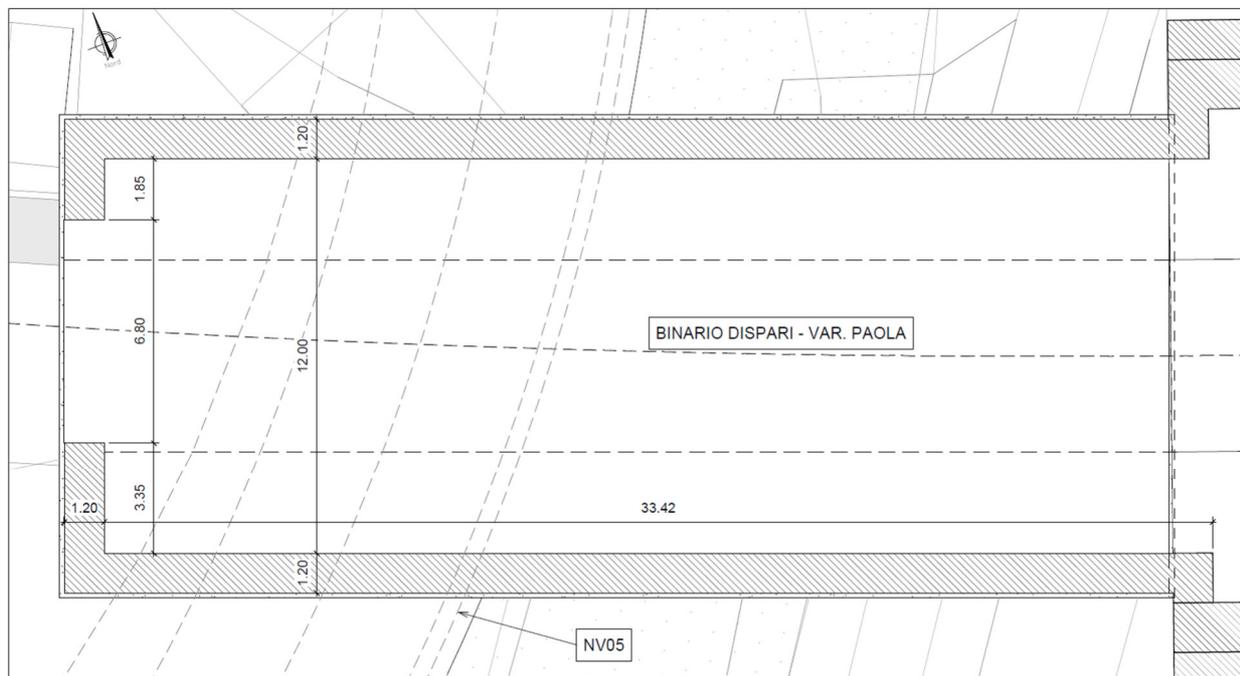
Lo scatolare, è stato allungato rispetto all'impronta del rilevato ferroviario da sotto-attraversare per permette il passaggio della viabilità di progetto NV05.

Il manufatto verrà realizzato in opera, previa realizzazione di una platea di varo con relativa trave reggispinta.

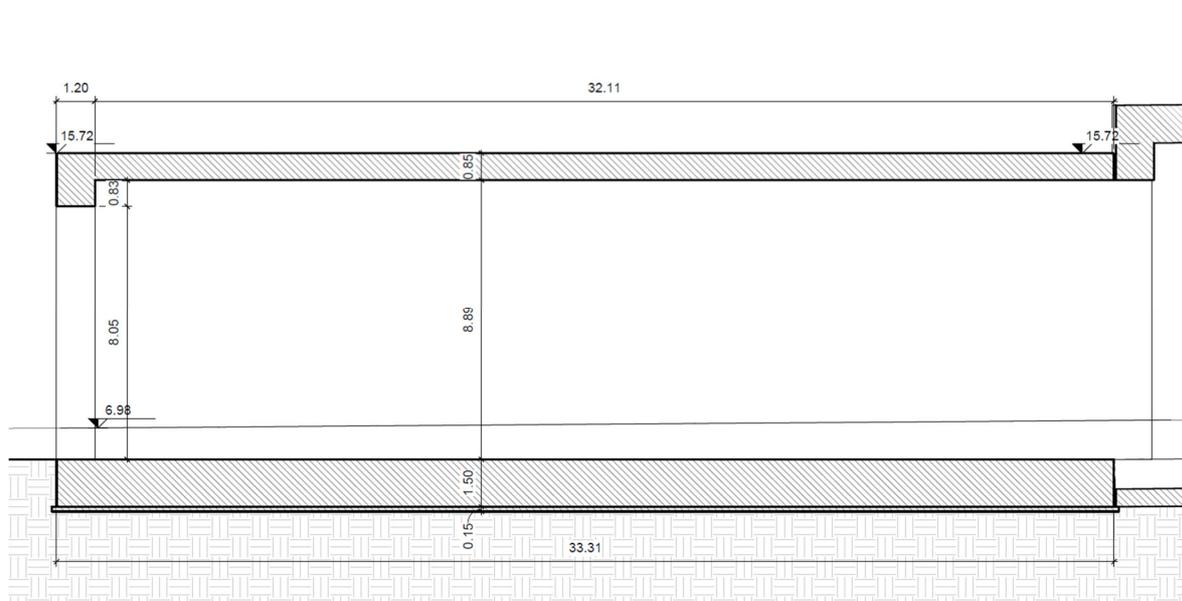
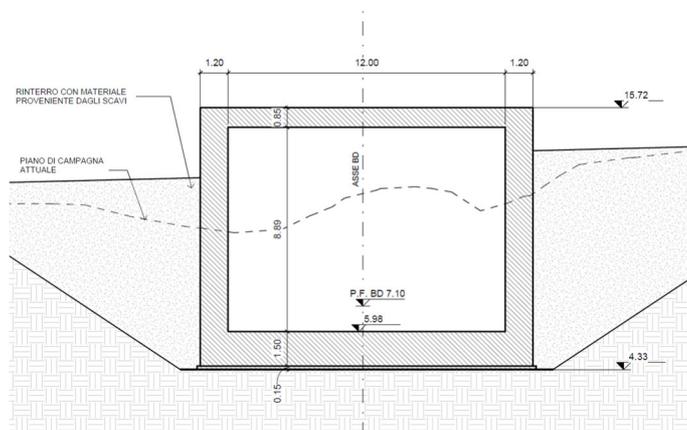
Le dimensioni interne dello scatolare sono 12.00x8.90

Lo spessore della soletta di fondo è 1.50m, mentre quella superiore è 0.85m; le pareti hanno spessore 1.20m

Di seguito si riportano, planimetria nella posizione finale e le sezioni.



**Figura 6 – Planimetria SL07**



**Figura 7 –Sezione trasversale e Longitudinale SL07**