

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



U.O. 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

DEMOLIZIONI

Relazione tecnico-descrittiva

SCALA:

-

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

RC1C 03 R 10 RH IF0000 001 C

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva	L. Sobrenna 	Nov-2021	L. Foddaj 	Nov-2021	I.D'Amore 	Nov-2021	G. Ingresso
B	Emissione a seguito di richiesta integrazioni CSLLPP	L. Sobrenna 	Feb-2022	L. Foddaj 	Feb-2022	I.D'Amore 	Feb-2022	Giu -2022
C	Emissione a seguito di richiesta integrazioni CSLLPP Parere n°5/2022	L. Sobrenna 	Giu -2022	L. Foddaj 	Giu -2022	I.D'Amore 	Giu -2022	

ITALFER S.p.A.
COORDINAMENTO DI SISTEMA
Dott. Ing. GIULIA INGRESSO
Ordine degli Ingegneri di ROMA n. 20502

File: RC1C.0.3.R.10.RH.IF.00.0.0.001.C

Sommario

1	PREMESSA.....	3
1.1	STUDI PREGRESSI.....	5
1.2	INQUADRAMENTO GENERALE DELLA NUOVA LINEA AV	8
2	OGGETTO DELLE DEMOLIZIONI	12
2.1	NOTA ALLA REVISIONE C.....	36

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.

DEMOLIZIONI

Relazione tecnico - descrittiva

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03 R 10	RH	IF0000 001	C	4 di 37

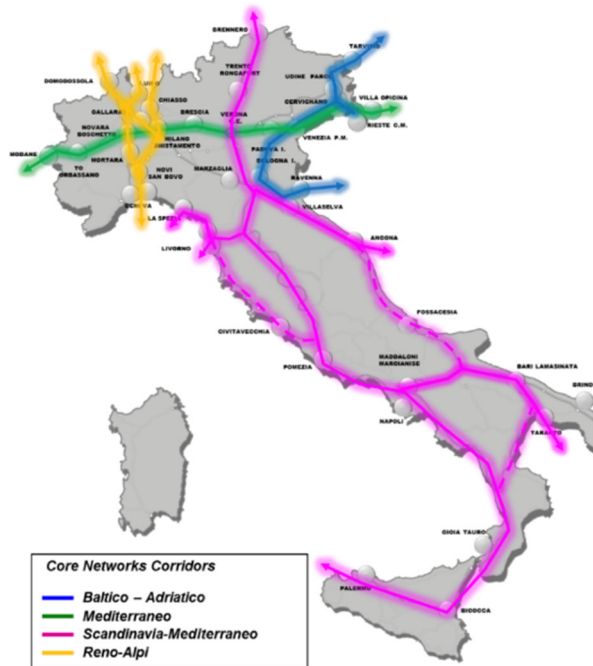


Figura 1 Corridoi Europei TEN-T in Italia

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 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).

DEMOLIZIONI
Relazione tecnico - descrittiva

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03 R 10	RH	IF0000 001	C	7 di 37

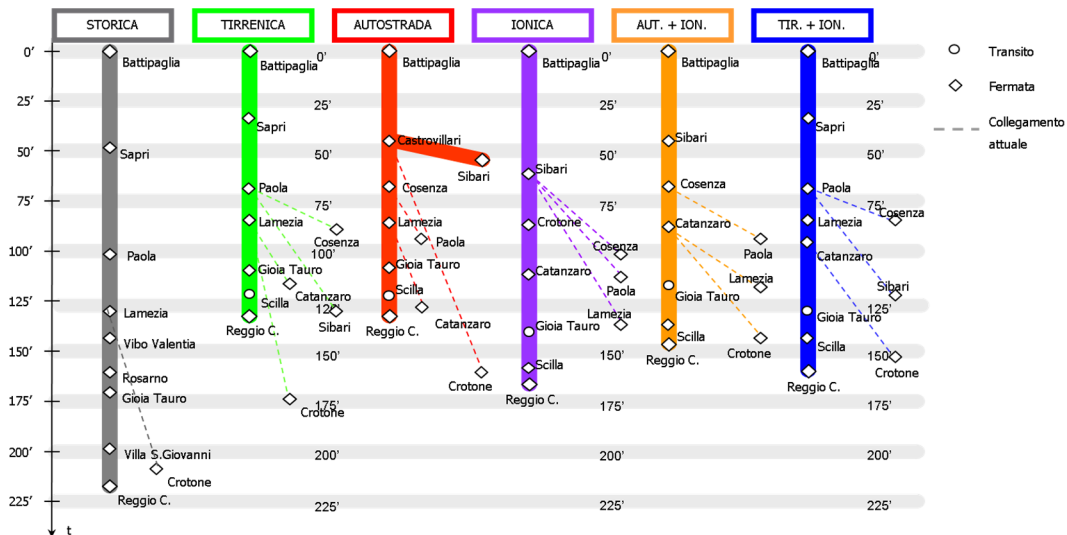


Figura 3 Nuova linea AV SA – RC. Tempi di percorrenza e accessibilità alternative di tracciato tratta Battipaglia – Reggio Calabria.

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).

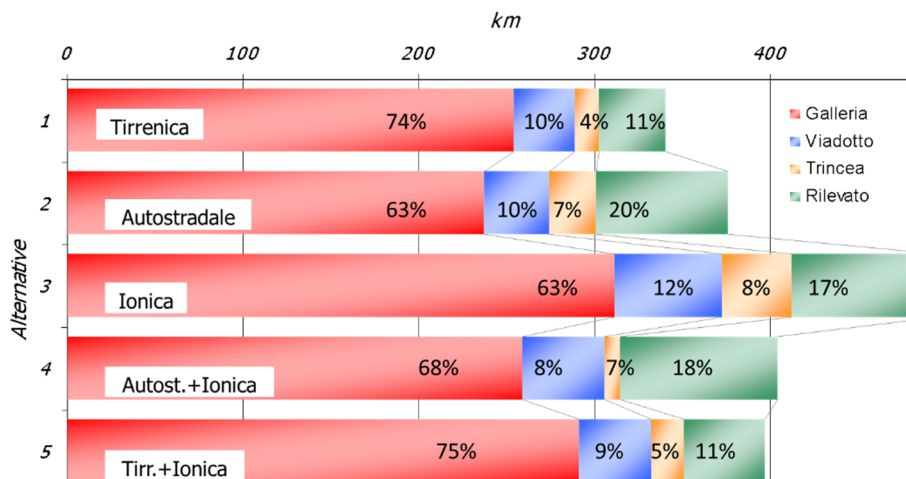



Figura 4 Nuova linea AV SA – RC. Incidenza tipologia di opere alternative di tracciato tratta Battipaglia – Reggio Calabria.

 <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	<p>LINEA COSENZA-PAOLA NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA RADDOPPIO TRATTA COSENZA – S. LUCIDO/PAOLA PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA</p>					
<p>DEMOLIZIONI Relazione tecnico - descrittiva</p>	<p>COMMESSA RC1C</p>	<p>LOTTO 03 R 10</p>	<p>CODIFICA RH</p>	<p>DOCUMENTO IF0000 001</p>	<p>REV. C</p>	<p>FOGLIO 8 di 37</p>

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.

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

DEMOLIZIONI

Relazione tecnico - descrittiva

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03 R 10	RH	IF0000 001	C	10 di 37

- 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 **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 che tra la tratta Paola/S. Lucido – Cosenza e realizzata a doppia canna con interasse di circa 60 m e con la presenza dei bypass ogni 500 m. I restanti 5,2 km comprendono altre opere quali trincee, rilevati e viadotti.

Con la realizzazione della nuova galleria Santomarco la configurazione finale prevista per le opere in sotterraneo è quella di galleria a doppia canna a singolo binario con collegamenti trasversali ad interasse non superiore a 500 m.



Figura 7 Corografia dell'intervento

2 OGGETTO DELLE DEMOLIZIONI

Il presente documento ha lo scopo di illustrare gli interventi di demolizione necessari per la realizzazione della linea Cosenza-Paola.

Si riporta di seguito una tabella con tutte le opere interferenti con la linea 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)
1	Km 1+071.33	Binario Pari	Rende	M	59.94	3	59.94	179.82
2	Km 1+098.90	Binario Pari	Rende	M	114.64	3	114.64	343.92
3	Km 2+829.58	Binario Pari	Montalto Uffugo	M	77.89	3	77.89	233.67
4	Km 3+022.88	Binario Pari	Montalto Uffugo	-	24.56	3	24.56	73.68
5	Km 3+033.91	Binario Pari	Montalto Uffugo	M	224.76	6	224.76	1348.56
6	Km 3+043.23	Binario Pari	Montalto Uffugo	-	58.50	3	58.5	175.5
7	Km 3+045.79	Binario Pari	Montalto Uffugo	-	17.10	3	17.1	51.3
8	Km 3+047.86	Binario Pari	Montalto Uffugo	-	13.15	3	13.1468	39.4404
9	Km 3+080.69	Binario Pari	Montalto Uffugo	M	515.99	6	515.9915	3095.949
10	Km 3+095.93	Binario Pari	Montalto Uffugo	M	94.00	3	94	282
11	Km 3+141.17	Binario Pari	Montalto Uffugo	-	63.94	3	63.94	191.82
12	Km 3+155.67	Binario Pari	Montalto Uffugo	-	14.01	3	14.01	42.03
13	Km 3+167.75	Binario Pari	Montalto Uffugo	M	22.87	3	22.87	68.61
14	Km 3+164.90	Binario Pari	Montalto Uffugo	-	270.99	6	270.99	1625.94
15	Km 3+191.14	Binario Pari	Montalto Uffugo	M	252.68	6	252.68	1516.08
16	Km 3+187.50	Binario Pari	Montalto Uffugo	M	62.95	3	62.95	188.85
17	Km 3+203.43	Binario Pari	Montalto Uffugo	C.A.	209.16	5	209.16	1045.8
18	Km 3+206.16	Binario Pari	Montalto Uffugo	M	31.86	3	31.86	95.58
19	Km 3+225.97	Binario Pari	Montalto Uffugo	C.A.	26.26	3	26.26	78.78
20	Km 3+218.88	Binario Pari	Montalto Uffugo	M	146.00	6	146	876
21	Km 3+215.70	Binario Pari	Montalto Uffugo	M	158.00	6	158	948
22	Km 3+246.34	Binario Pari	Montalto Uffugo	C.A.	247.05	9	247.05	2223.45
23	Km 3+281.05	Binario Pari	Montalto Uffugo	M	212.25	6	212.25	1273.5
24	Km 3+543.51	Binario Pari	Montalto Uffugo	M	43.08	3	43.08	129.24
25	Km 3+554.78	Binario Pari	Montalto Uffugo	M	134.84	6	134.84	809.04
26	Km 3+559.97	Binario Pari	Montalto Uffugo	C.A.	325.17	6	325.17	1951.02
27	Km 3+699.72	Binario Pari	Montalto Uffugo	M	13.88	3	13.88	41.64
28	Km 3+765.41	Binario Pari	Montalto Uffugo	M	226.35	6	226.35	1358.1
29	Km 3+776.09	Binario Pari	Montalto Uffugo	M	257.53	3	257.53	772.59
32	Km 3+790.40	Binario Pari	Montalto Uffugo	M	13.56	3	13.56	40.68
35	Km 3+823.13	Binario Pari	Montalto Uffugo	M	912.28	6	912.28	5473.68

DEMOLIZIONI
Relazione tecnico - descrittiva

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03 R 10	RH	IF0000 001	C	13 di 37

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)
36	Km 3+829.77	Binario Pari	Montalto Uffugo	C.A.	1603.04	6	1603.04	9618.24
37	Km 3+852.89	Binario Pari	Montalto Uffugo	C.A.	231.11	9	231.11	2079.99
38	Km 3+917.86	Binario Pari	Montalto Uffugo	C.A.	445.55	6	445.55	2673.3
39	Km 3+924.88	Binario Pari	Montalto Uffugo	M	122.14	3	122.14	366.42
40	Km 4+062.82	Binario Pari	Montalto Uffugo	C.A.	305.77	6	305.77	1834.62
41	Km 4+073.95	Binario Pari	Montalto Uffugo	M	88.48	3	88.48	265.44
42	Km 4+094.23	Binario Pari	Montalto Uffugo	M	174.72	6	174.72	1048.32
43	Km 4+119.54	Binario Pari	Montalto Uffugo	M	21.46	3	21.46	64.38
44	Km 4+126.68	Binario Pari	Montalto Uffugo	M	139.70	3	139.7	419.1
45	Km 4+141.45	Binario Pari	Montalto Uffugo	C.A.	32.13	3	32.13	96.39
46	Km 4+142.22	Binario Pari	Montalto Uffugo	C.A.	173.62	6	173.62	1041.72
47	Km 4+143.82	Binario Pari	Montalto Uffugo	C.A.	29.79	3	29.79	89.37
48	Km 4+153.12	Binario Pari	Montalto Uffugo	M	38.52	3	38.52	115.56
49	Km 4+174.68	Binario Pari	Montalto Uffugo	M	16.99	3	16.99	50.97
50	Km 4+207.22	Binario Pari	Montalto Uffugo	C.A.	1216.20	3	1216.2	3648.6
51	Km 19+913.55	Binario Pari	Paola	M	23.05	3	23.05	69.15
52	Km 19+965.30	Binario Pari	Paola	M	11.54	3	11.54	34.62
53	Km 19+986.28	Binario Pari	Paola	C.A.	219.77	6	219.77	1318.62
54	Km 19+988.26	Binario Pari	Paola	C.A.	163.93	6	163.93	983.58
55	Km 20+001.06	Binario Pari	Paola	M	92.55	6	92.55	555.3
56	Km 20+003.16	Binario Pari	Paola	M	45.98	6	45.98	275.88
57	Km 20+015.92	Binario Pari	Paola	M	25.52	3	25.52	76.56
58	Km 20+016.36	Binario Pari	Paola	M	56.93	3	56.93	170.79
59	Km 20+041.81	Binario Pari	Paola	C.A.	181.62	6	181.62	1089.72
60	Km 20+044.16	Binario Pari	Paola	C.A.	194.81	6	194.81	1168.86
61	Km 20+052.76	Binario Pari	Paola	C.A.	147.61	6	147.61	885.66
62	Km 20+065.02	Binario Pari	Paola	M	39.56	3	39.56	118.68
63	Km 20+072.67	Binario Pari	Paola	M	152.83	6	152.83	916.98
64	Km 20+086.73	Binario Pari	Paola	C.A.	190.85	6	190.85	1145.1
65	Km 20+089.02	Binario Pari	Paola	M	12.25	6	12.25	73.5
66	Km 20+487.51	Binario Pari	Paola	M	17.37	3	17.37	52.11
67	Km 2+083.09	Binario Pari	Paola	C.A.	206.95	6	206.9495	1241.697
68	Km 2+112.14	Binario Pari	Paola	M	55.13	3	55.1287	165.3861
69	Km 2+121.52	Binario Pari	Paola	M	96.73	3	96.7342	290.2026
70	Km 2+151.41	Binario Pari	Paola	M	37.87	3	37.8732	113.6196
71	Km 20+167.20	Binario Pari	Paola	M	334.80	3	334.80	1004.4

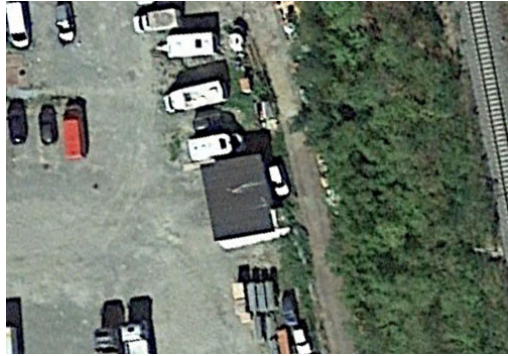


Figura 8 Edificio 1



Figura 9 Edificio 2

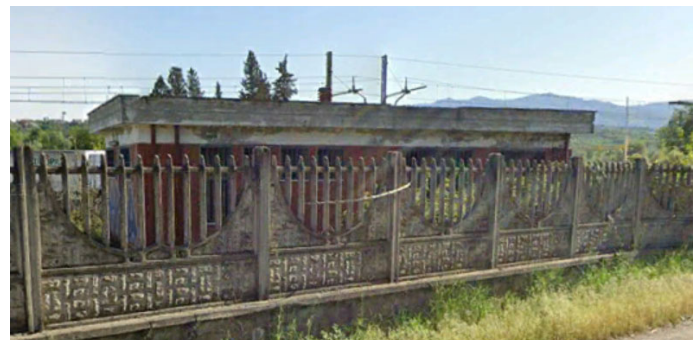


Figura 10 Edificio 3



Figura 11 Edificio 4



Figura 12 Edificio 5



Figura 13 Edificio 6

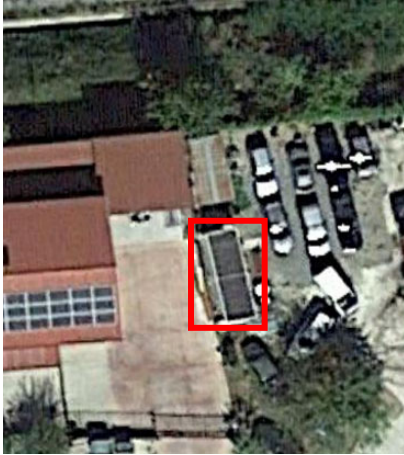


Figura 14 Edificio 7

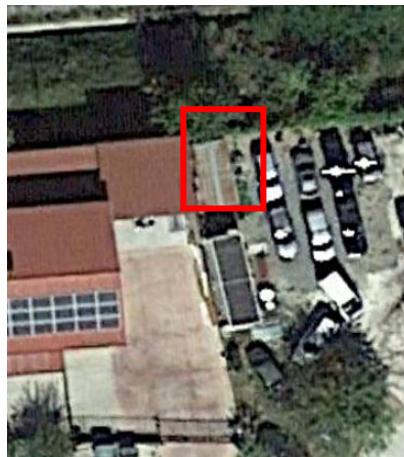


Figura 15 Edificio 8

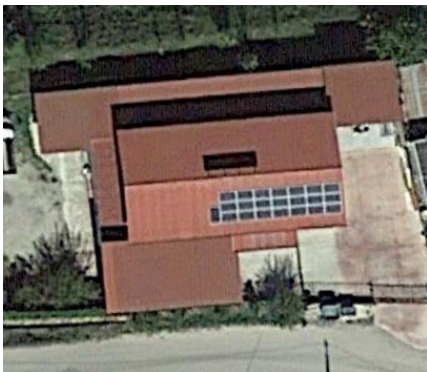


Figura 16 Edificio 9



Figura 17 Edificio 10



Figura 18 Edificio 11



Figura 19 Edificio 12

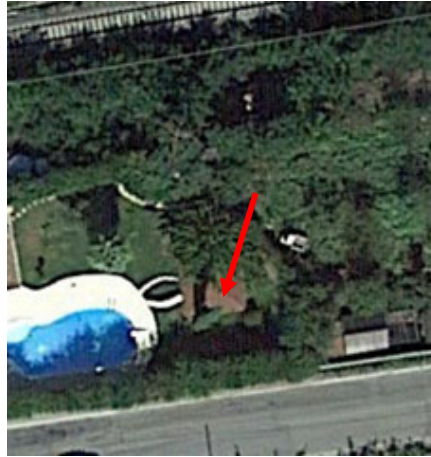


Figura 20 Edificio 13



Figura 21 Edificio 14



Figura 22 Edificio 15



Figura 23 Edificio 16



Figura 24 Edificio 17



Figura 25 Edificio 18



Figura 26 Edificio 19

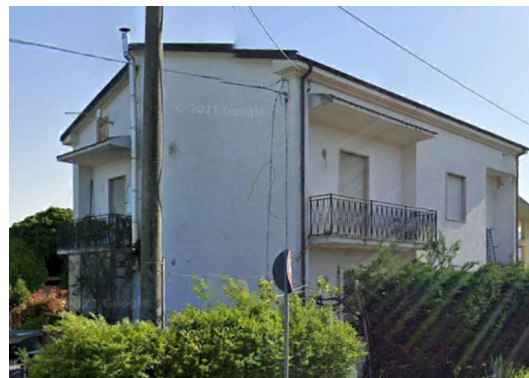
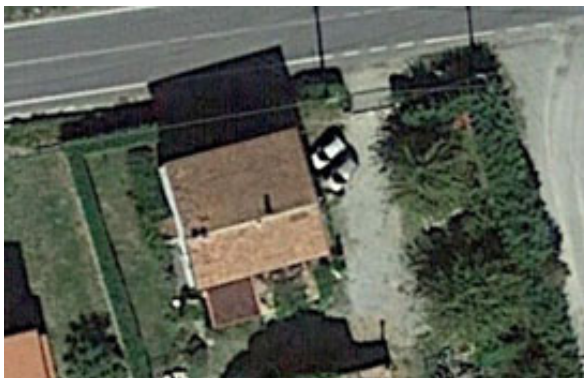


Figura 27 Edificio 20



Figura 28 Edificio 21



Figura 29 Edificio 22



Figura 30 Edificio 23



Figura 31 Edificio 24



Figura 32 Edificio 25



Figura 33 Edificio 26

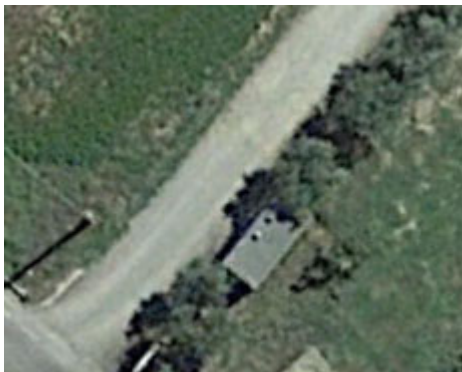


Figura 34 Edificio 27



Figura 35 Edificio 28



Figura 36 Edificio 29

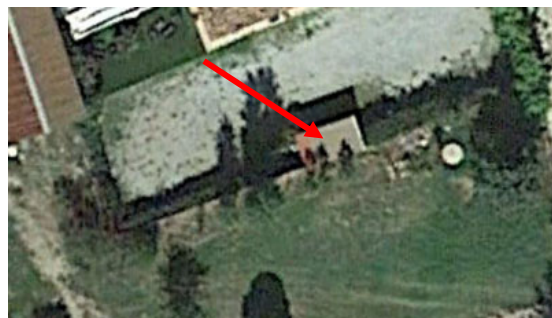


Figura 37 Edificio 32



Figura 38 Edificio 35

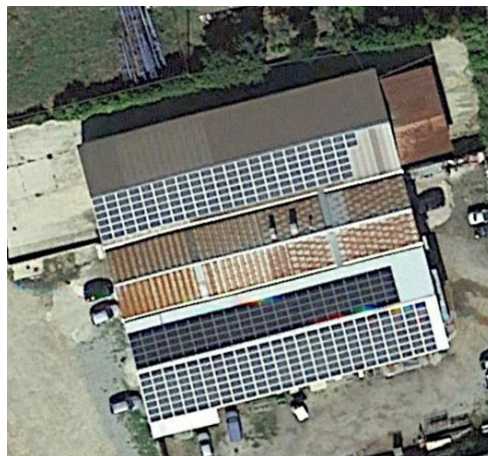


Figura 39 Edificio 36

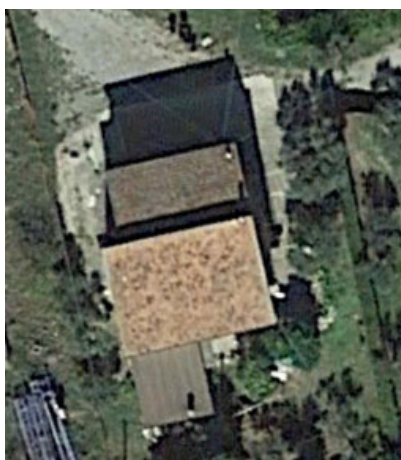


Figura 40 Edificio 37

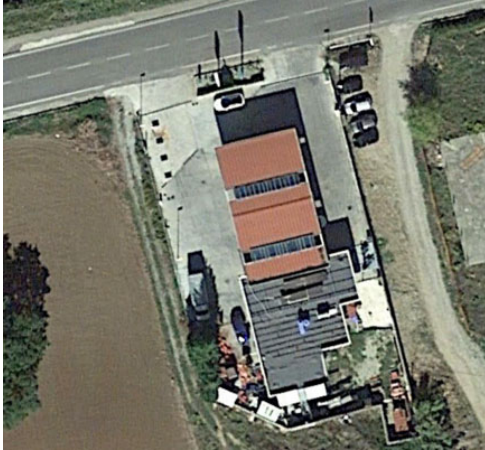


Figura 41 Edificio 38



Figura 42 Edificio 39

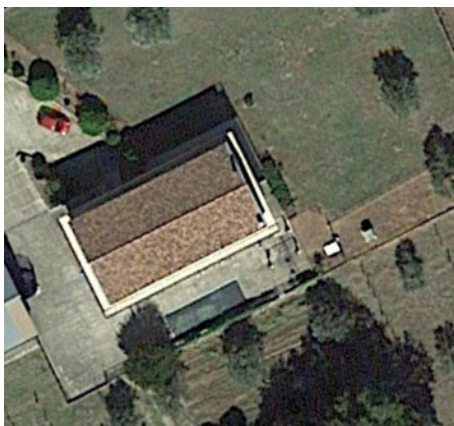


Figura 43 Edificio 40

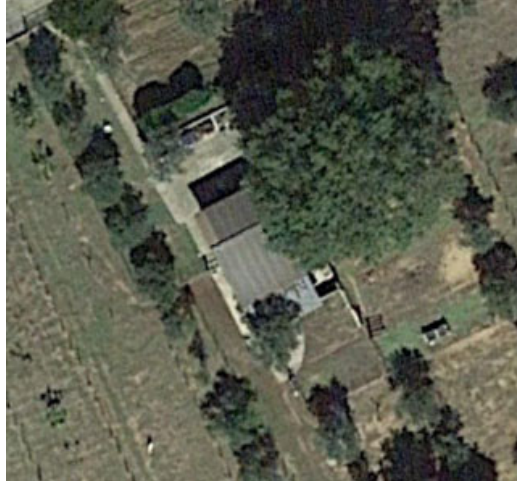


Figura 44 Edificio 41



Figura 45 Edificio 42

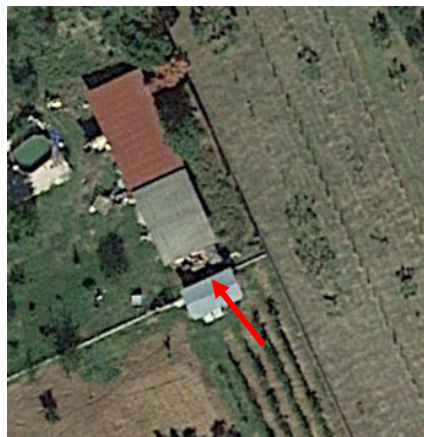


Figura 46 Edificio 43

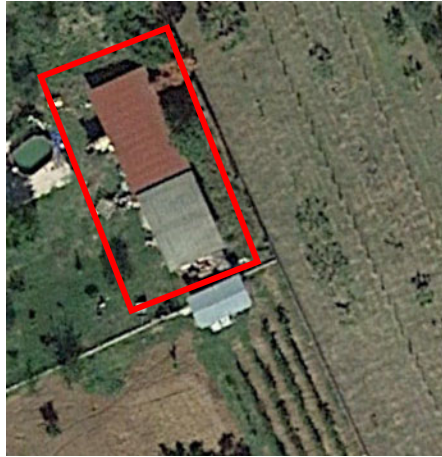


Figura 47 Edificio 44

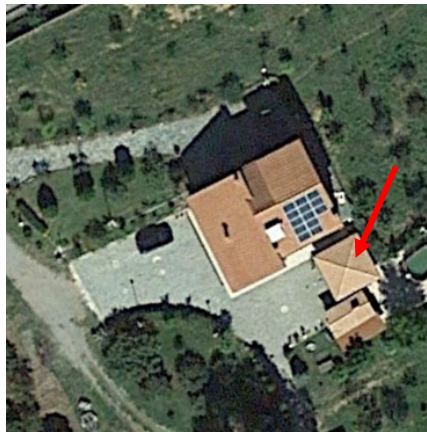


Figura 48 Edificio 45

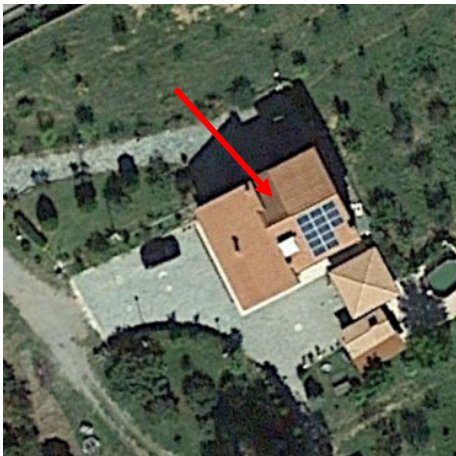


Figura 49 Edificio 46

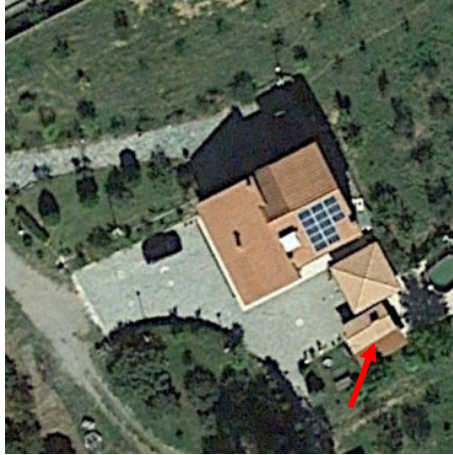


Figura 50 Edificio 47



Figura 51 Edificio 48

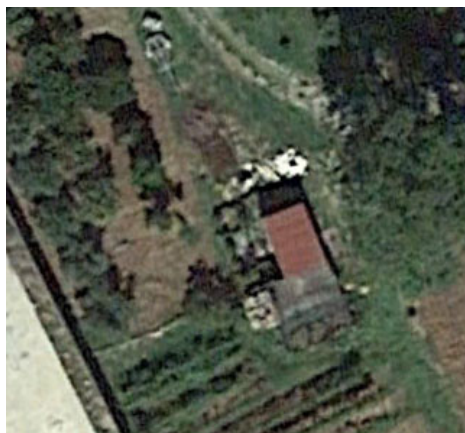


Figura 52 Edificio 49

DEMOLIZIONI
Relazione tecnico - descrittiva

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03 R 10	RH	IF0000 001	C	29 di 37



Figura 53 Edificio 50



Figura 54 Edificio 51



Figura 55 Edificio 52



Figura 56 Edificio 53



Figura 57 Edificio 54



Figura 58 Edificio 55



Figura 59 Edificio 56



Figura 60 Edificio 57



Figura 61 Edificio 58

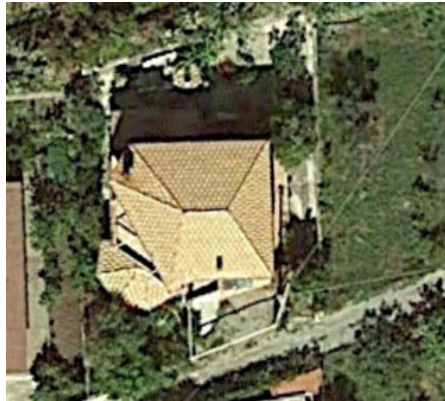


Figura 62 Edificio 59



Figura 63 Edificio 60



Figura 64 Edificio 61



Figura 65 Edificio 62

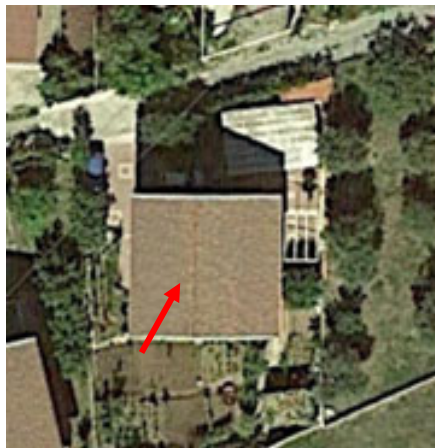


Figura 66 Edificio 63



Figura 67 Edificio 64

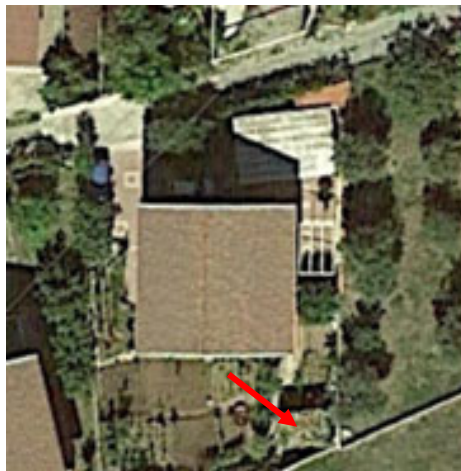


Figura 68 Edificio 65



Figura 69 Edificio 66

DEMOLIZIONI
Relazione tecnico - descrittiva

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC1C	03 R 10	RH	IF0000 001	C	35 di 37

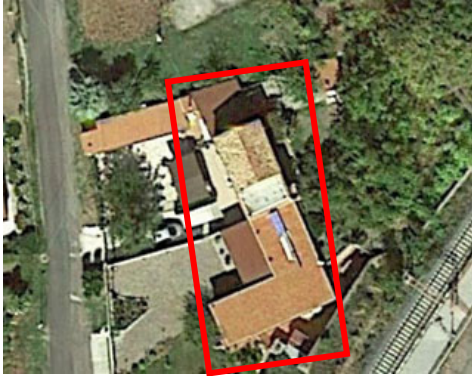


Figura 70 Edificio 67

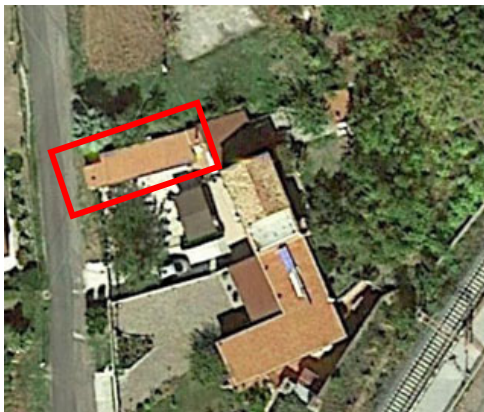


Figura 71 Edificio 68



Figura 72 Edificio 69



Figura 73 Edificio 70



Figura 74 Edificio 71

2.1 Nota alla revisione C

Con riferimento alla richiesta emessa dal CSLLP, di una soluzione progettuale tesa a tutelare il contesto edilizio ed integrarlo nel progetto della prevista Stazione di Rende, il fabbricato identificato con il n.30 nelle precedenti revisioni negli elaborati di demolizione, nell'ottimizzazione del progetto non risulta più in demolizione, è integrato nel progetto della stazione di Rende con una sua area di accesso e parcheggio esterno dedicata e riservata.

Con riferimento agli impatti prodotti sulle demolizioni dalla viabilità NV03, per essa è stata sviluppata un'ottimizzazione progettuale di tracciato che garantisce il mantenimento dei fabbricati identificati con n.31 n.33 n.34. (si vedano elaborati grafici relativi)

La soluzione ottimizzata della NV03 si colloca ad una distanza di circa 20m rispetto al fabbricato indicato con il n.36 negli elaborati di demolizione, che allo stato attuale della progettazione resta in demolizione poiché comunque interferente con le opere di progetto della Stazione di Rende.

Si rimandano alle successive fasi progettuali tutte le attività del caso nei riguardi delle caratteristiche della/e unità strutturale/i di cui risulta composto il fabbricato, e finalizzate a valutarne le sue eventuali caratteristiche modulari

che potrebbero consentirne una parziale demolizione per la sola porzione di struttura interferita dalle opere ferroviarie e il contestuale mantenimento delle parti non più interferenti con le opere stradali della NV03.