

COMMITTENTE



PROGETTAZIONE:



DIREZIONE TECNICA

S.O. COORDINAMENTO DI SISTEMA E PFTE

PROGETTO FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

Bypass di Augusta

DEMOLIZIONI

Relazione illustrativa delle demolizioni

SCALA:

-

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

RS60 00 R 14 RH OC0000 002 D

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	EMISSIONE ESECUTIVA	A.Fantuz	Gen 2023	P.Di Gennaro	Gen 2023	P.Carlesimo	Gen 2023	G.Ingrosso Giu 2023 <small>ITALFERR S.p.A. COORDINAMENTO DI SISTEMA PER LE OPERE DI INFRASTRUTTURE FERROVIARIE ordine degli Ingegneri Italiani n. 42892</small>
B	ISTRUTTORIA RFI	A.Fantuz	Feb 2023	P.Di Gennaro	Feb 2023	P.Carlesimo	Feb 2023	
C	ISTRUTTORIA RFI	A.Fantuz	Mar 2023	P.Di Gennaro	Mar 2023	P.Carlesimo	Mar 2023	
D	INTEGRAZIONI SPONTANEE PER VIA	G.Mensichieri	Giu 2023	G.Mensichieri F.Mingrone	Giu 2023	P.Carlesimo	Giu 2023	

File: RS6000R14RHOC0000002D.doc

n. Elab.:

## SOMMARIO

1	INTRODUZIONE.....	3
2	DESCRIZIONE INTERVENTI DI DEMOLIZIONE .....	5

## 1 INTRODUZIONE

La città di Augusta, sita in provincia di Siracusa, è attualmente attraversata dalla direttrice ferroviaria che collega tra di loro i due capoluoghi di Catania e Siracusa. L'attuale tracciato in corrispondenza dell'attraversamento del territorio comunale augustano è composto da un singolo binario con una serie di curve e controcurve che permettono l'avvicinamento della ferrovia al nucleo storico della città (Figura 1). Il tracciato dell'attuale linea ferroviaria attraversa per 2 tratti l'area protetta delle Saline di Augusta (subito prima e subito dopo il centro abitato) e presenta 3 passaggi a livello che implicano diversi disagi per la circolazione all'interno della città di Augusta in particolare a causa del PL in prossimità dell'attuale Stazione.



Figura 1 Progetti in essere nell'area di Augusta

Il progetto prevede la realizzazione di una variante al tracciato della linea Messina-Siracusa in prossimità della città di Augusta e la realizzazione di una nuova stazione ubicata fuori dal centro abitato, in zona di nuova espansione per perseguire i seguenti obiettivi:

- Riqualificazione urbana;
- Liberazione del centro abitato di Augusta dalla ferrovia ed annessi PL;

- Riduzione dell'impatto della linea sulle aree protette (saline).

La variante di Augusta consente di raggiungere tutti gli obiettivi prefissati oltre a contribuire alla riduzione dei tempi di percorrenza della tratta dato che il nuovo progetto prevede 2,8 km di tracciato in sostituzione degli oltre 7 km di linea storica. Inoltre, il nuovo tracciato risolve le interferenze con le viabilità esistenti non apportando significative modifiche alle arterie principali presenti sul territorio

Come già anticipato, nel tratto in variante è prevista la realizzazione di una nuova stazione passeggeri caratterizzata da banchine di 250 m. Al fine di assicurare una adeguata connessione al territorio, questa sarà dotata di un parcheggio e collegata al centro abitato, oltre dalle viabilità già presenti sul territorio, da una Greenway che sfrutterà la sede dismessa della linea storica esistente. La nuova greenway contribuirà a impreziosire il territorio Augustano in quanto creerà un percorso naturalistico all'interno dell'area protetta delle Saline di Augusta e permetterà di raggiungere dal centro abitato la nuova stazione in totale sicurezza.

Oggetto di questo documento è illustrare le demolizioni presenti nell'intervento.

La relazione si completa con i seguenti elaborati di progetto:

RS6000R14P6IF0001004

Planimetria demolizioni

## 2 DESCRIZIONE INTERVENTI DI DEMOLIZIONE

Di seguito vengono fornite alcune indicazioni per l'individuazione dei fabbricati interferenti oggetto di demolizione.

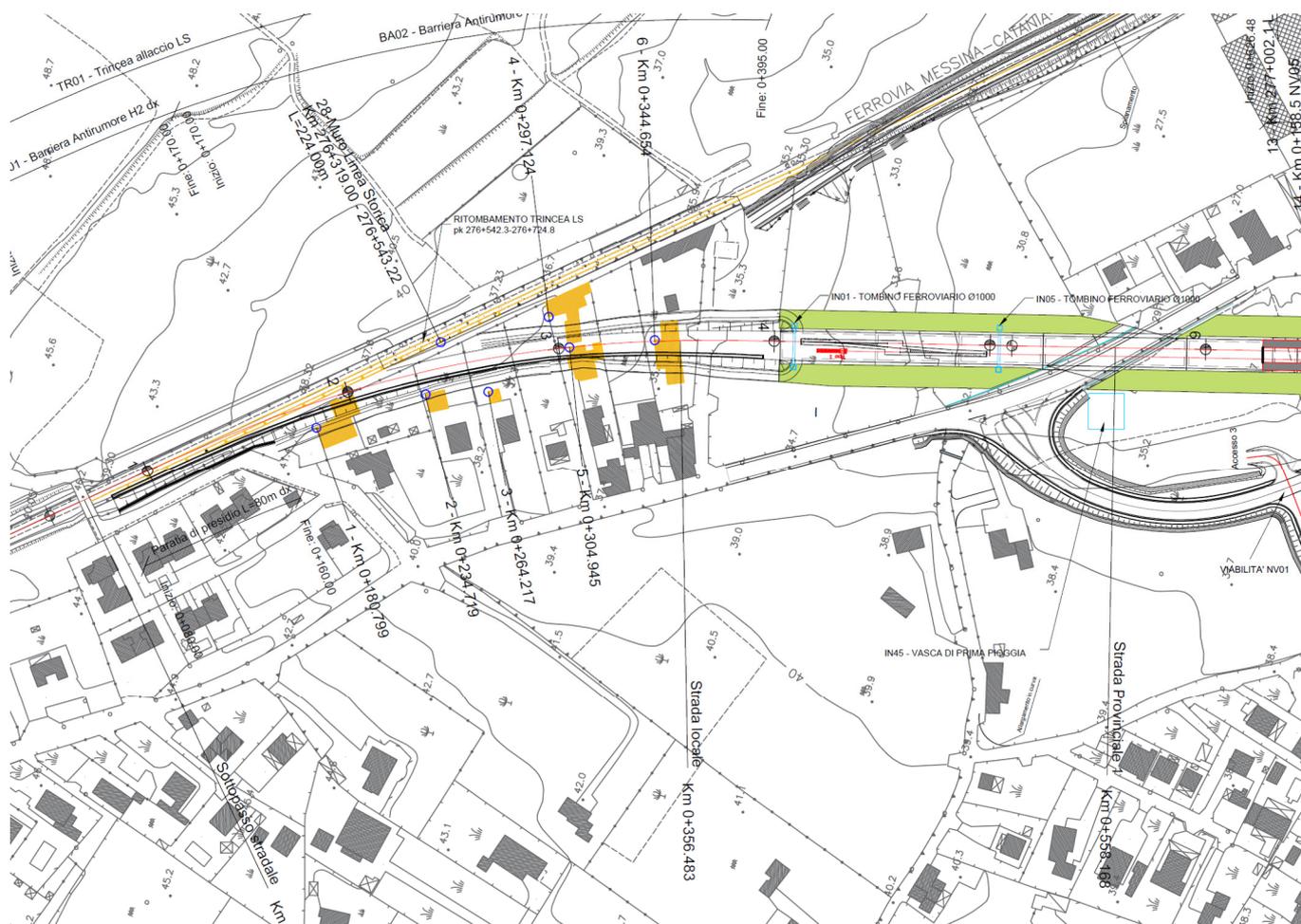


Figura 2 – Demolizioni tra le pk 0+000 e 0+550 di linea

Codice identificativo	Progressiva	Area (m <sup>2</sup> ) (bxh)	Volume (m <sup>3</sup> )	Descrizione opera interferente
1	0+180.80 L.P.	260 m <sup>2</sup>	936 m <sup>3</sup>	Edificio

<b>2</b>	0+234.72 L.P.	8.5 m x 8.5 m	216.75 m <sup>3</sup>	Edificio
<b>3</b>	0+264.22 L.P.	5 m x 5.5 m	82.5 m <sup>3</sup>	Edificio
<b>4</b>	0+297.12 L.P.	260 m <sup>2</sup>	858 m <sup>3</sup>	Edificio
<b>5</b>	0+304.95 L.P.	190 m <sup>2</sup>	684 m <sup>3</sup>	Edificio
<b>6</b>	0+344.65 L.P.	270 m <sup>2</sup>	1944 m <sup>3</sup>	Edificio

E' inoltre prevista la demolizione del muro in destra presente lungo la linea storica tra le pk 276+319 e 276+543 circa (demolizione n.28).

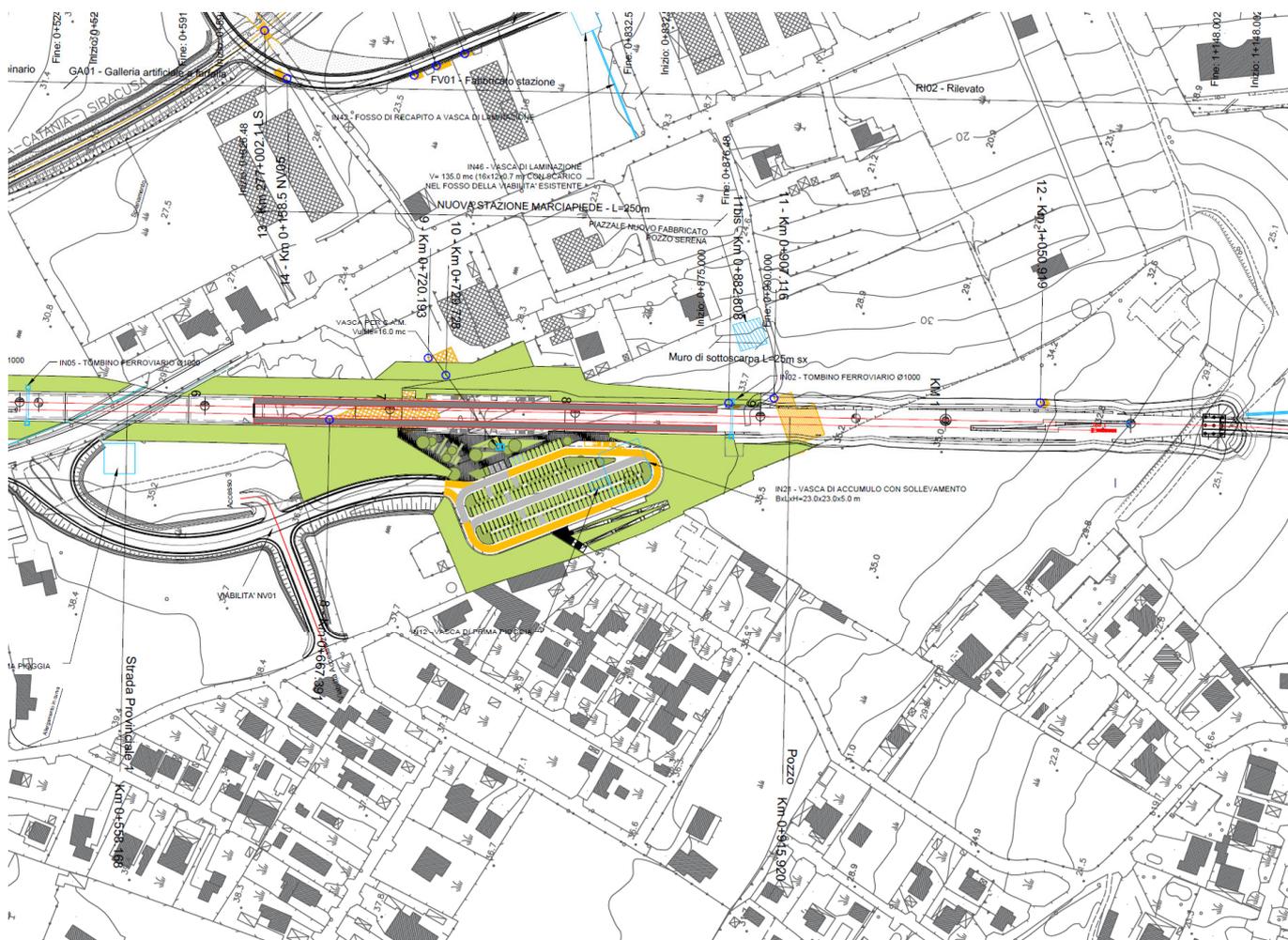


Figura 3 - Demolizioni tra le pk 0+550 e 1+100 di linea e lungo la NV05 di progetto

Codice identificativo	Progressiva	Area (m <sup>2</sup> ) (bxh)	Volume (m <sup>3</sup> )	Descrizione opera interferente
8	0+667.40 L.P.	25 m x 55 m	4125 m <sup>3</sup>	Fabbricato
9	0+720.19 L.P.	10 m x 14 m	504 m <sup>3</sup>	Fabbricato
10	0+729.73 L.P.	70 m <sup>2</sup>	300 m <sup>3</sup>	Fabbricato

<b>11 e 11bis</b>	0+882.810 +907.12 L.P.	480 m <sup>2</sup>	1440 m <sup>3</sup>	Manufatto 1
<b>12</b>	1+050.92 L.P.	4 m x 3.5 m	50.4 m <sup>3</sup>	Manufatto 4
<b>13</b>	277+002 L.S.	8 m x 5 m	288 m <sup>3</sup>	Manufatto 3
<b>14</b>	0+158.5 NV05	6.4 m x 3.5 m	190.5 m <sup>3</sup>	Manufatto 2
<b>15</b>	0+090.9 NV05	3.3 m x 4.1 m	50 m <sup>3</sup>	Fabbricato
<b>16</b>	0+077.8 NV05	8m x 3.3 m	95 m <sup>3</sup>	Fabbricato
<b>17</b>	0+061.2 NV05	4.4 m x 3 m	52 m <sup>3</sup>	Fabbricato
<b>25</b>	000+293.4 NV05			Tettoia

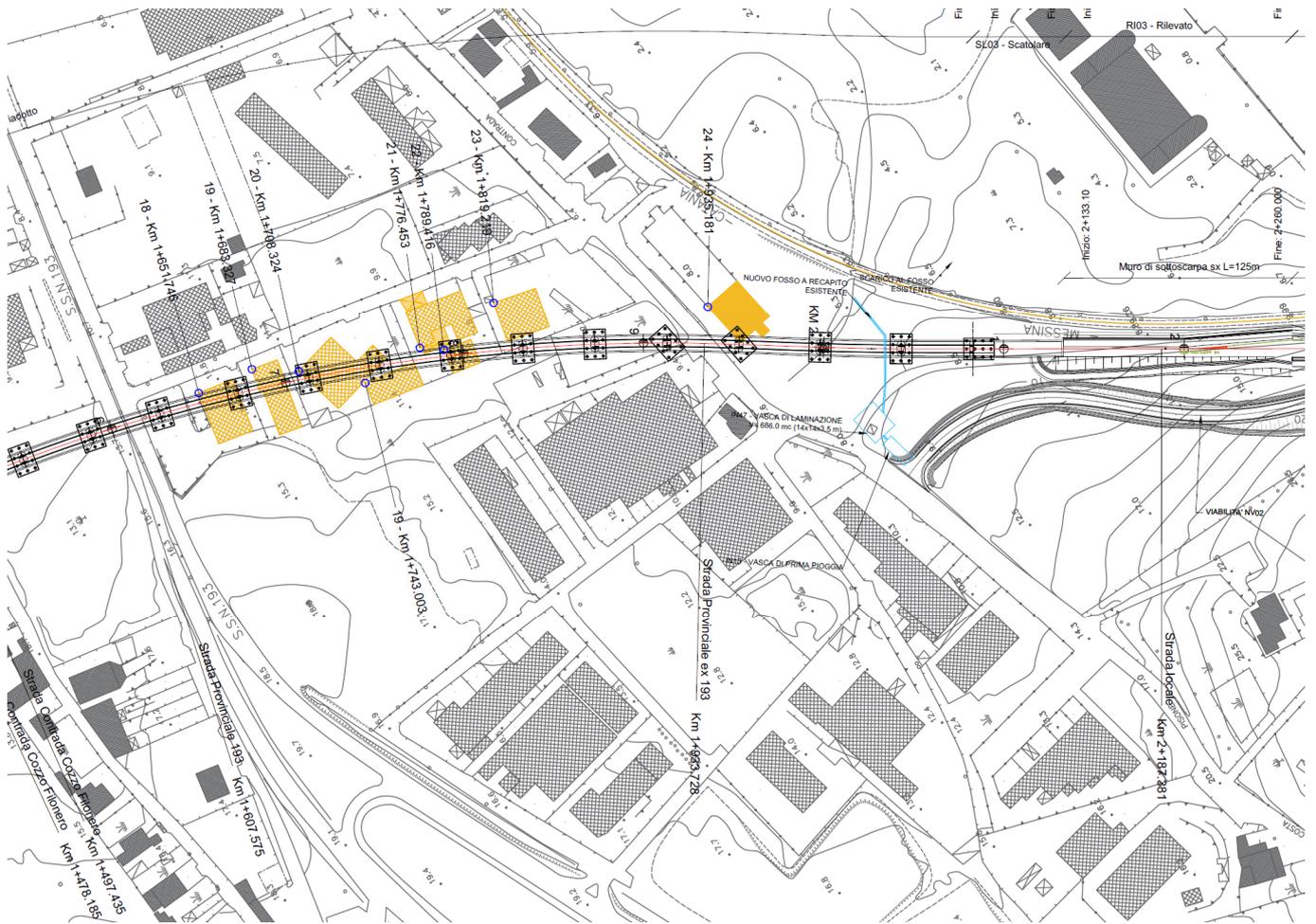


Figura 4 - Demolizioni tra le pk 1+500 e 2+100 di linea

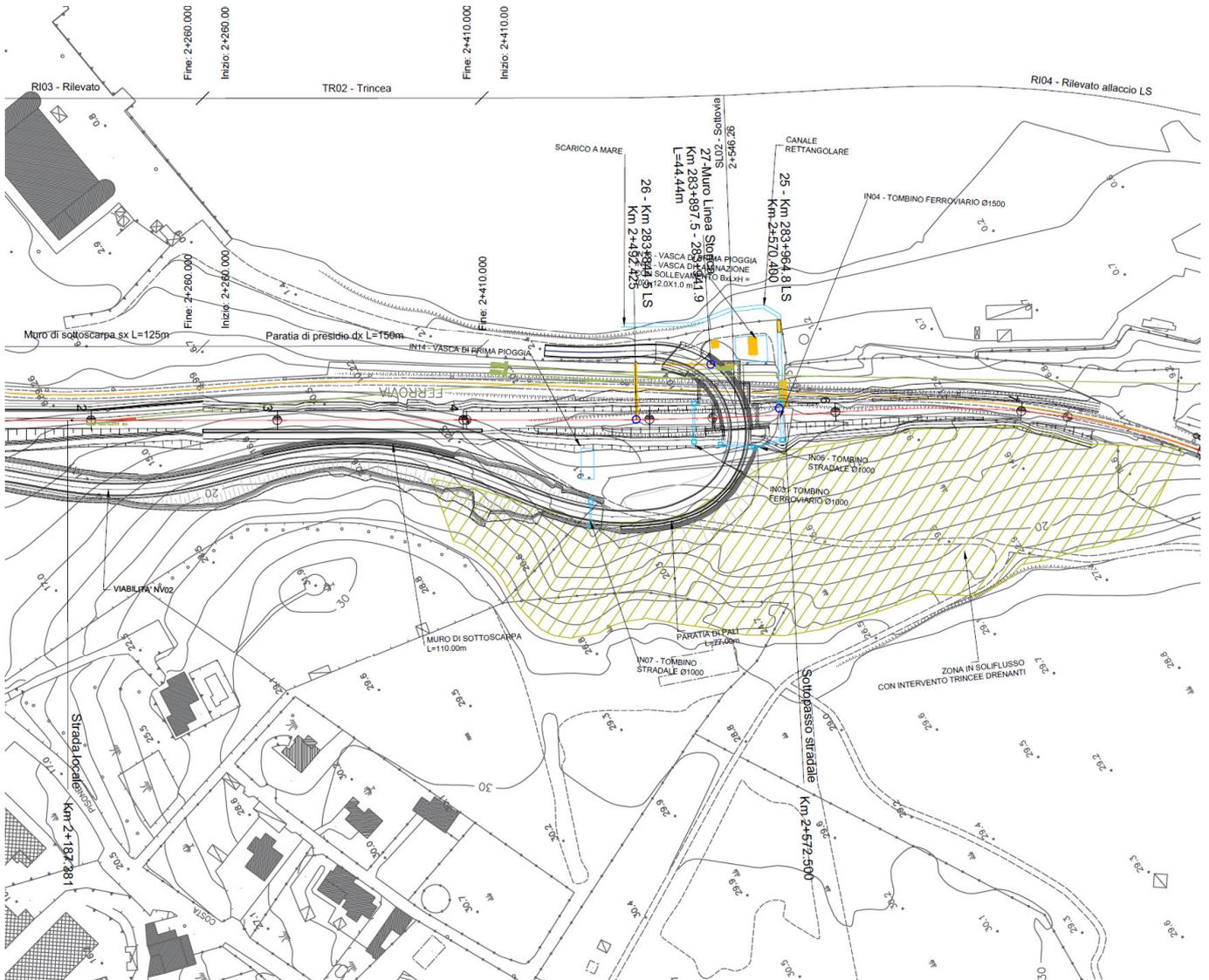


Figura 5 - Demolizioni tra le pk 2+400 e 2+800 di linea

Codice identificativo	Progressiva	Area (m <sup>2</sup> ) (bxh)	Volume (m <sup>3</sup> )	Descrizione opera interferente
18	1+651.75 L.P.	20m x 30 m	2160 m <sup>3</sup>	Fabbricato
19	1+683.33 L.P.	40m x 15 m	4320 m <sup>3</sup>	Fabbricato

<b>20</b>	1+708.32 L.P.	938 m <sup>2</sup>	6753 m <sup>3</sup>	Fabbricato
<b>21</b>	1+776.45 L.P.	30m x 15 m	1800 m <sup>3</sup>	Fabbricato
<b>22</b>	1+789.42 L.P.	40m x 32m	9216 m <sup>3</sup>	Fabbricato
<b>23</b>	1+819.22 L.P.	23m x 24m	3975 m <sup>3</sup>	Fabbricato
<b>24</b>	1+935.18 L.P.	28m x 21m	6350 m <sup>3</sup>	Fabbricato
<b>25</b>	283+964.8 L.S.	16m x 8m	920 m <sup>3</sup>	Sottopasso
<b>26</b>	283+844.5 L.S.	30m x 1.5m	70 m <sup>3</sup>	Tombino

E' inoltre prevista la demolizione del muro in destra presente lungo la linea storica tra le pk 283+897.5 e 283+941.9 circa (demolizione n.27).



*Figura 6 - Demolizione 1*



*Figura 7 - Demolizione 2*



Figura 8 - Demolizione 2 - 3 - 4 - 5 - 6

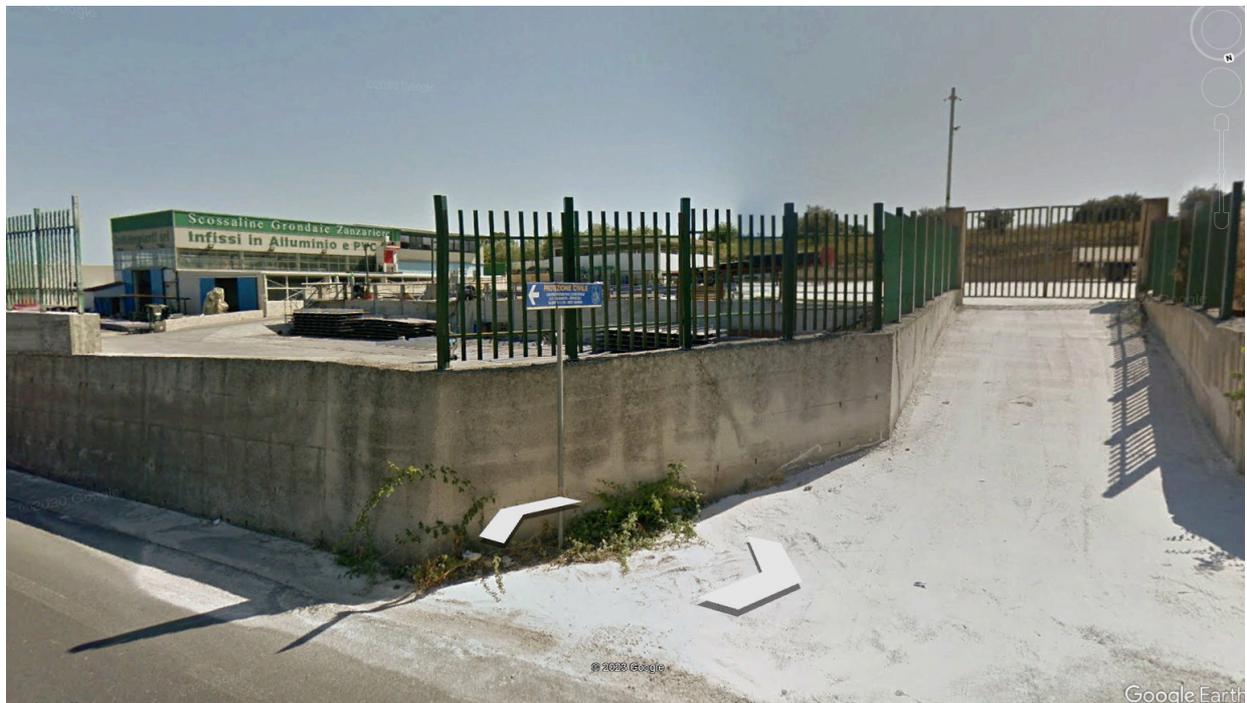


Figura 9 - Demolizione 8 - 9



*Figura 10 - Demolizione Manufatto 1*



Figura 11 - Demolizione manufatto 4



*Figura 12 - manufatto 3*



*Figura 13 - manufatto 2*



Figura 14 - Demolizione 15-16-17



Figura 15 - Demolizione 18



Figura 16 - Demolizione 19



Figura 17 - Demolizione 20



Figura 18 - Demolizione 21



Figura 19 - Demolizione 22 - 23

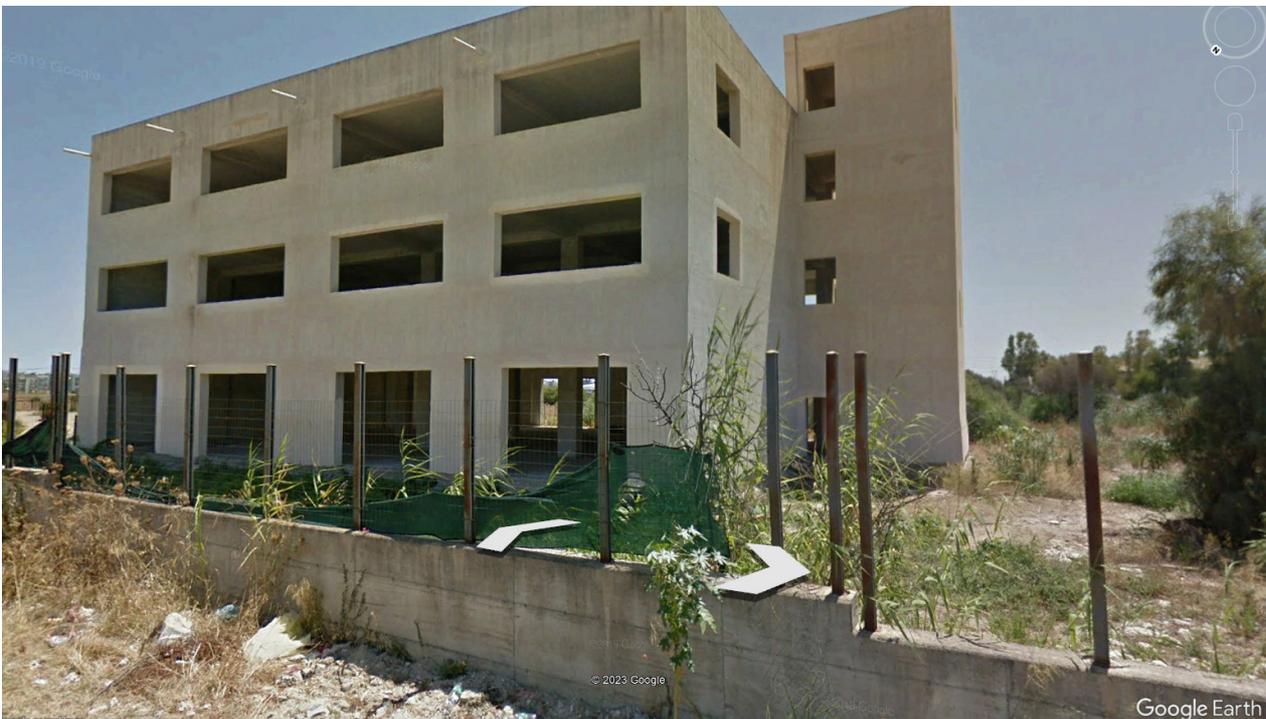


Figura 20 - Demolizione 24



*Figura 21 - Demolizione manufatto 7*