

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



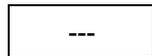
## U.O. ARCHITETTURA STAZIONI E TERRITORIO

### PROGETTO DEFINITIVO

# CHIUSURA ANELLO FERROVIARIO DI PALERMO TRATTA POLITEAMA NOTARBARTOLO II ^ FASE

Fermata TIRRISI COLONNA  
RELAZIONE TECNICO-DESCRITTIVA

SCALA :



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

**RS4H**   **20**   **D**   **44**   **RG**   **FV0000**   **001**   **A**

Revis	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato/Dat
A	EMISSIONE ESECUTIVA	M. Strona	Luglio 2020	C. Valeri	Luglio 2020	G. Riggio	Luglio 2020	 ITALFERR SpA U.O. ARCHITETTURA STAZIONI E TERRITORIO Arch. Raffaele Marino Luglio 2020

Relazione tecnico-descrittiva

PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	DOC.	OPERA	PROGR.	REV.	Pag.
RS4H	20	D	44	RG	FV0200	001	A	2 di 8

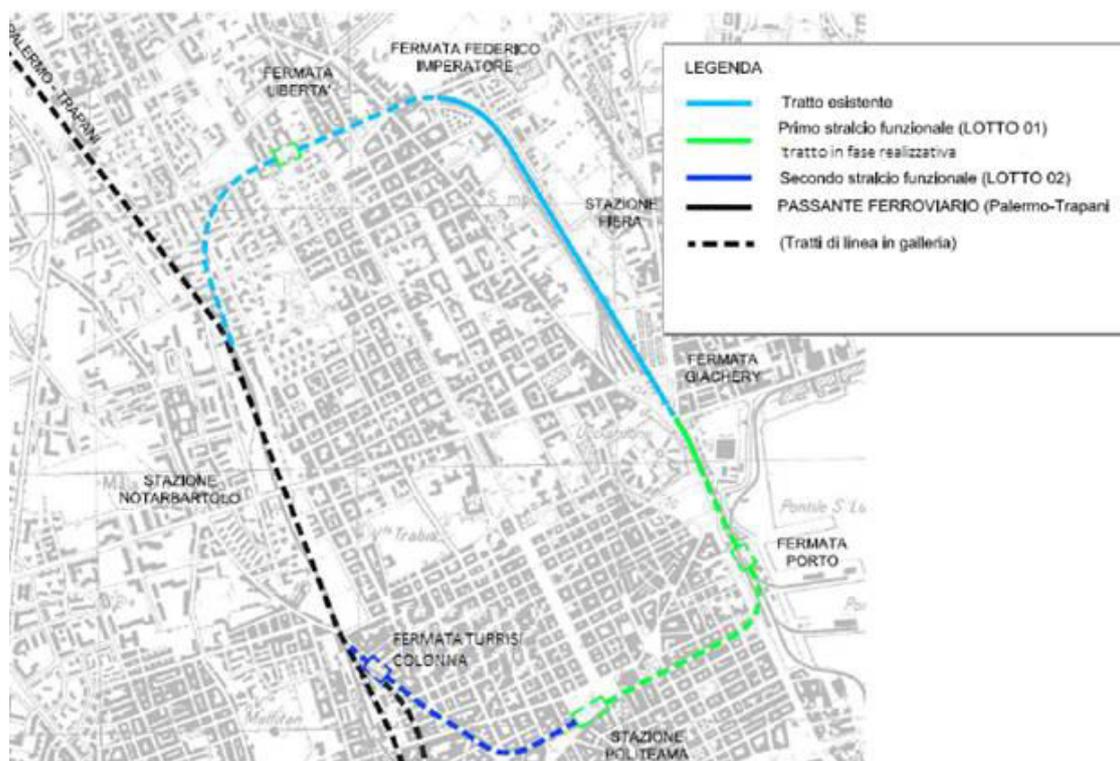
## INDICE

<b>1</b>	<b>INQUADRAMENTO INTERVENTO.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>NORMATIVA DI RIFERIMENTO PER LA PROGETTAZIONE DELLE FERMATE FERROVIARIE .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>ORGANIZZAZIONE FUNZIONALE DELLA NUOVA FERMATA TURRISI COLONNA.....</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>ARCHITETTURA.....</b>	<b>6</b>

## 1 INQUADRAMENTO INTERVENTO

Il Progetto “Chiusura dell’Anello ferroviario di Palermo” si inserisce nel più ampio contesto del Nodo di Palermo, nell’ambito dei programmi di potenziamento delle infrastrutture di trasporto pubblico nell’area urbana cittadina. Originariamente definito “Metroferrovia di Palermo”, esso si affianca all’altra grande opera ferroviaria che attraversa la città, definita “Passante ferroviario”, oggi in corso di ultimazione e che ha lo scopo di potenziare e ammodernare la linea Palermo- Trapani e Palermo-Punta Raisi nel tratto compreso fra la stazione Centrale e Carini.

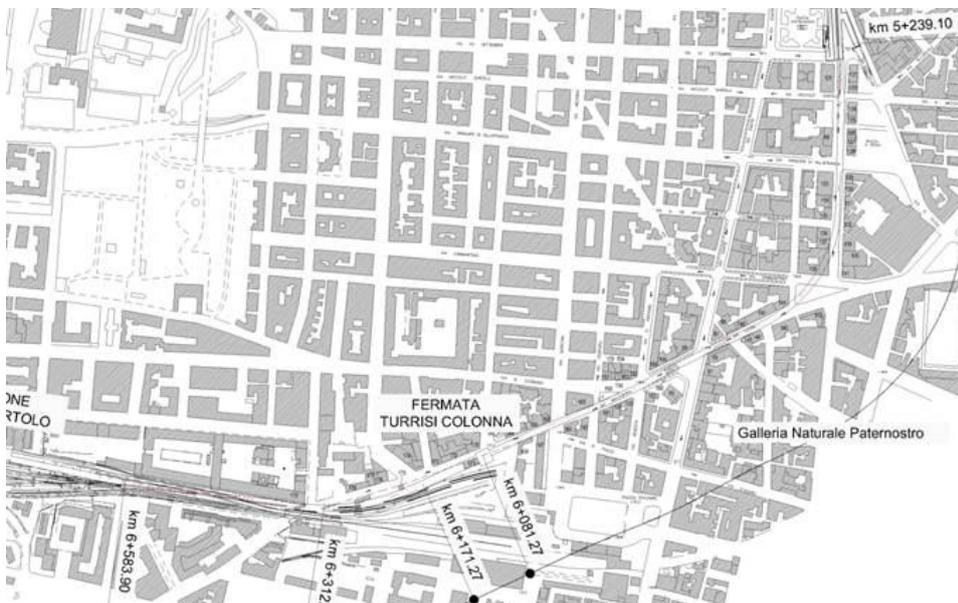
Tale opera attraversa la città di Palermo e i lavori comprendono la realizzazione di gallerie in continuità con un tracciato già in corso di esecuzione, la costruzione di una fermata e la modifica di alcune stazioni, oltre ad opere accessorie annesse e impianti.



La chiusura dell’Anello si attua in due fasi funzionali, l’una in corso di realizzazione, l’altra oggetto di questo documento.

In particolare, il progetto corrisponde alla II fase del completamento della chiusura “ad anello” dell’esistente tratto, oggi in esercizio a singolo binario, che collega la stazione Notarbartolo alla fermata Giachery.

L'intervento di completamento della II fase procederà in continuità con l'infrastruttura ferroviaria che si sta realizzando, lungo un tracciato che per massima parte è interrato, fatta eccezione per brevi tratti in trincea; in sintesi, la configurazione finale sarà tale da consentire il collegamento, su nuovo tracciato a semplice binario, della zona del Porto e della Piazza Politeama-Castelnuovo, con l'area di via Malaspina e con l'attuale Stazione Notarbartolo, prolungando verso quest'ultima la linea interrata che in prima fase si arresta a Politeama.



Nell'ambito dell'intervento infrastrutturale suesposto è prevista la realizzazione della fermata ferroviaria a servizio viaggiatori denominata "Fermata Turrisi Colonna" nell'area di via Malaspina.

	Progetto Definitivo <b>CHIUSURA ANELLO FERROVIARIO DI PALERMO</b> <b>TRATTA POLITEAMA NOTARBARTOLO - II ^ FASE</b>																		
Relazione tecnico-descrittiva	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">PROGETTO</th> <th style="text-align: left;">LOTTO</th> <th style="text-align: left;">FASE</th> <th style="text-align: left;">ENTE</th> <th style="text-align: left;">DOC.</th> <th style="text-align: left;">OPERA</th> <th style="text-align: left;">PROGR.</th> <th style="text-align: left;">REV.</th> <th style="text-align: left;">Pag.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>RS4H</td> <td>20</td> <td>D</td> <td>44</td> <td>RG</td> <td>FV0200</td> <td>001</td> <td>A</td> <td>5 di 8</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	DOC.	OPERA	PROGR.	REV.	Pag.	RS4H	20	D	44	RG	FV0200	001	A	5 di 8
PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	DOC.	OPERA	PROGR.	REV.	Pag.											
RS4H	20	D	44	RG	FV0200	001	A	5 di 8											

## 2    **NORMATIVA DI RIFERIMENTO PER LA PROGETTAZIONE DELLE FERMATE FERROVIARIE**

Si riporta di seguito la principale normativa di riferimento utilizzata per la progettazione:

- 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 CS MA IFS 002C del 20/12/2019 “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 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 PRA LG IFS 002 A del 27/04/2017 “Linee guida per l’installazione di tornelli e la chiusura delle stazioni”.

	Progetto Definitivo <b>CHIUSURA ANELLO FERROVIARIO DI PALERMO</b> <b>TRATTA POLITEAMA NOTARBARTOLO - II ^ FASE</b>																		
Relazione tecnico-descrittiva	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">PROGETTO</th> <th style="text-align: left;">LOTTO</th> <th style="text-align: left;">FASE</th> <th style="text-align: left;">ENTE</th> <th style="text-align: left;">DOC.</th> <th style="text-align: left;">OPERA</th> <th style="text-align: left;">PROGR.</th> <th style="text-align: left;">REV.</th> <th style="text-align: left;">Pag.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>RS4H</td> <td>20</td> <td>D</td> <td>44</td> <td>RG</td> <td>FV0200</td> <td>001</td> <td>A</td> <td>6 di 8</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	DOC.	OPERA	PROGR.	REV.	Pag.	RS4H	20	D	44	RG	FV0200	001	A	6 di 8
PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	DOC.	OPERA	PROGR.	REV.	Pag.											
RS4H	20	D	44	RG	FV0200	001	A	6 di 8											

### 3 ORGANIZZAZIONE FUNZIONALE DELLA NUOVA FERMATA TURRISI COLONNA

La nuova fermata Turrisi Colonna è posizionata sul tracciato ferroviario alla progr. Km 6+126.27 in una posizione baricentrica tra la fermata Lolli e la stazione Notarbartolo.

La nuova fermata interrata è sviluppata su più livelli:

- *piano banchina*, a quota circa 15.50m s.l.m., è costituito da un camerone con una banchina laterale di lunghezza 90m. La banchina, di altezza 0.55 m sul piano del ferro, è dotata di due cunicoli trasversali che conducono ai rispettivi blocchi di ingresso/uscita: uno lato Notarbartolo, costituito da due scale mobili (in uscita nel normale esercizio) ed una scala fissa, l'altro lato Politeama costituito da due coppie di ascensori per le persone con mobilità ridotta e da scale fisse di sicurezza.

Nel tratto di banchina a cielo aperto, è prevista una pensilina a copertura dell'attesa per uno sviluppo lineare di circa 37.00m

- *Piano strada* a quota circa 28.00m s.l.m. è costituito da due sistemi di ingresso/uscita della fermata in posizione contrapposta al viale di accesso perpendicolare a Via Malaspina: uno caratterizzato dal volume rettangolare inclinato di copertura delle scale fissa/mobili che, superando un dislivello di circa 12.70m conducono al piano banchina, l'altro costituito da una coppia di ascensori in vetro, di tipo panoramico, emergenti e integrati nel fabbricato che contiene alcuni locali dedicati alle tecnologie, agli impianti e alle scale di sicurezza.
- *Piano intermedio* a quota circa 22.10m s.l.m. non aperto al pubblico ma accessibile solo da personale autorizzato ospita il locale TLC.

Tutti gli altri locali tecnologici sono ubicati sia al piano banchina sia al piano strada, lato Politeama, e collegati tramite cavedi verticali.

Il progetto prevede un percorso privo di ostacoli che consente agli utenti portatori di handicap di raggiungere la banchina in modo agevole, seguendo le direttive del "Manuale operativo per la realizzazione dei percorsi tattili per disabili visivi nelle stazioni ferroviarie". La fermata è dotata di ascensori per l'abbattimento delle barriere architettoniche.

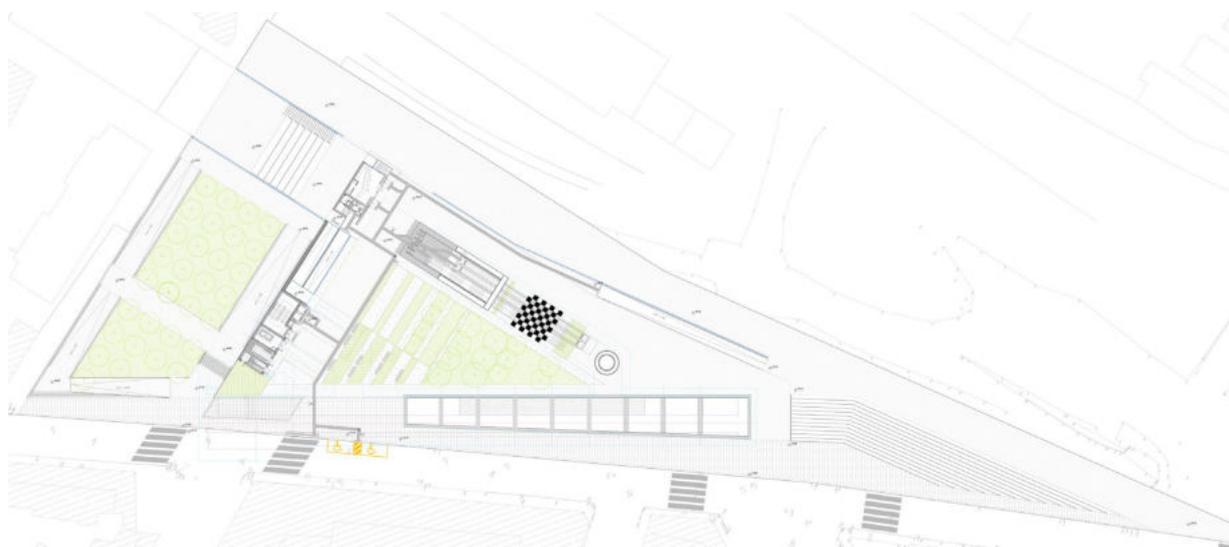
### 4 ARCHITETTURA

La fermata Turrisi Colonna, prevista originariamente come fermata interrata nel PP di riferimento è stata ripensata come una fermata parzialmente scoperta, secondo le nuove richieste della Committenza, allo scopo di soddisfare i requisiti di Sicurezza per la disconnessione fumi tra due gallerie.

Il progetto si inserisce nel più ampio ambito di rigenerazione urbana del cuneo di territorio, sopra le gallerie del passante, tra la stazione di Notarbartolo e la stazione interrata Lolli di proprietà ferroviaria; il masterplan oggetto di progettazione in corso prevederà la realizzazione di un parco urbano contemporaneo con sistemi di verde alternati ad aree per la socializzazione e per lo sport. Il progetto di riqualificazione privilegerà l'intermodalità ferro-bici prevedendo un pista ciclopedonale di connessione tra le suddette stazioni del Passante ferroviario.

L'architettura della stazione si basa su un'organizzazione funzionale che garantisce la permeabilità degli spazi e le relazioni visive tra l'infrastruttura e il contesto urbano in cui si inserisce.

Il progetto della fermata si sviluppa in due blocchi integrati e collegati tra loro al piano interrato che perimetrano la nuova piazza di stazione: uno è costituito dal volume di ingresso alla fermata, l'altro dall'ampia copertura delle uscite di sicurezza e degli ascensori, dei servizi igienici del tipo automatizzato e dello spazio commerciale.



**Figura 1 – planimetria generale**

L'architettura dell'entrata alla fermata è caratterizzato da un volume rettangolare inclinato che vuole simboleggiare il senso del "cavare", come l'estrazione di una roccia che genera una discontinuità nella conformazione originaria del suolo. L'edificio monolitico si apre ai viaggiatori nella nuova piazza progettata con spazi destinati ad attività sequenziali e sincroniche (teatro all'aperto, pista di atletica, gioco per gli scacchi), per guidarli poi, con un sistema di scale fissa/mobili, verso lo spazio ipogeo antistante la banchina. Le finiture interne del volume costituite da lamiere ottonate lucide a disegno, che accompagnano il



Progetto Definitivo  
**CHIUSURA ANELLO FERROVIARIO DI PALERMO**  
**TRATTA POLITEAMA NOTARBARTOLO - II ^ FASE**

Relazione tecnico-descrittiva

PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	DOC.	OPERA	PROGR.	REV.	Pag.
RS4H	20	D	44	RG	FV0200	001	A	8 di 8

viaggiatore nel percorso di ingresso, caratterizzato a sua volta da aperture per la luce naturale e artificiale, produrranno differenti gradienti di luci, dirette e indirette, per valorizzare la qualità dello spazio ipogeo.

Il progetto è caratterizzato dall'applicazione dei CAM con la previsione del recupero delle acque piovane e del ricorso all'utilizzo di energie rinnovabili.