

COMMITTENTE

## MINISTERO DELLA DIFESA

SEGRETARIATO GENERALE DELLA DIFESA /DNA

DIREZIONE DEI LAVORI E DEL DEMANIO

UFFICIO GENERALE DISMISSIONI IMMOBILI

Piazza Della Marina 4  
00196 Roma - Italia  
tel. +39 06.36806173

CAPOGRUPPO - INGEGNERIA STRUTTURALE - COORDINAMENTO GENERALE



Via Belvedere 8/10  
30035 Mirano  
Venezia - Italia  
www.fm-ingegneria.com

Tel. +39 041.5785711  
Fax +39 041.4355933  
fm@fm-ingegneria.com

ARCHITETTURA

## VITTORIO GRASSI architetto

via Cenisio 73 - 20154 Milano  
tel. +39 02.40706397 - fax. +39 02.40706398  
info@vgrassi.it www.vgrassi.it

ARCHITETTO

## Arch. Marco Aloisini

Via Felicità Morandi 9 - 20127 Milano (MI)  
tel. +39 02.40706397 maloisini@vgrassi.it

INGEGNERIA IMPIANTISTICA



Via Belvedere 8/10  
30035 Mirano  
Venezia - Italia  
www.fm-ingegneria.com

Tel. +39 041.5785711  
Fax +39 041.4355933  
divisioneimpianti@fm-ingegneria.com

PROGETTO

Realizzazione di un nuovo complesso edilizio ad uso residenziale di n. 720 appartamenti su di un'area del comprensorio nell'area demaniale dell'ex poligono monumentale in località CECCHIGNOLA - ROMA

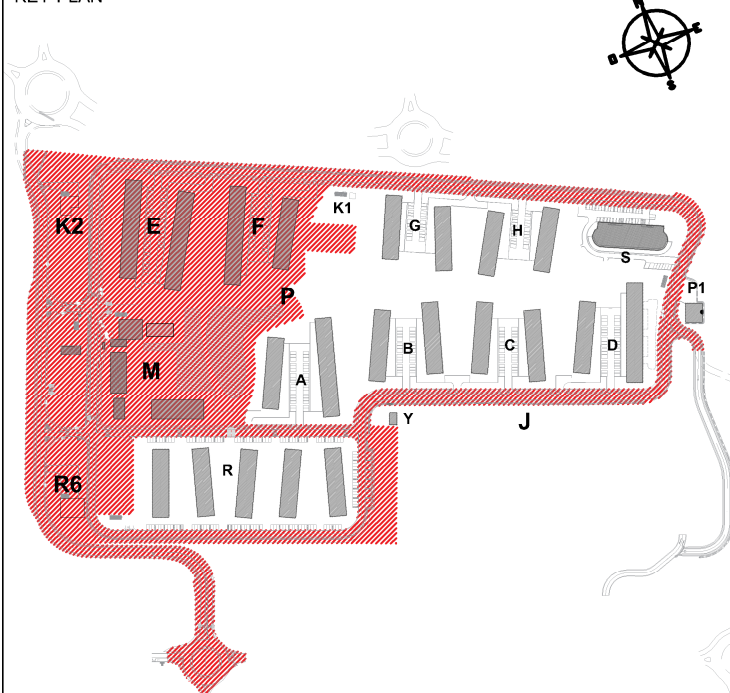
**LOTTO D'APPALTO n.1** - Lavori di urbanizzazione primaria e di costruzione di n. 150 alloggi AST

EMISSIONE

## PROGETTO ESECUTIVO - L1

Moduli M - E - F - J - P (parziale) - K2 - R6

KEY-PLAN



TITOLO

RELAZIONE PER LA SICUREZZA PER  
L'ESERCIZIO E LE CARATTERISTICHE  
DEL PROGETTO

REV.	DATA	FILE	OGGETTO	DIS.	APPR.
a					
b					
c					
d					
e					
f					
g					
h					
i					

ELABORATO N.

# CMC\_EA\_REL\_003\_L1

DATA: 17/07/2019	SCALA: -	FILE: 1243_CMC_EA_REL_003_L1.doc	J.N. 1243
PROGETTO A. PAJNO	DISEGNO A. PAJNO	VERIFICA G. LENARDUZZI	APPROVAZIONE A. BONAVENTURA

## **Sommario**

<b>1</b>	<b>PREMESSA GENERALE .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>SISTEMA DI SICUREZZA .....</b>	<b>3</b>
<b>2.1</b>	<b>VIABILITÀ.....</b>	<b>3</b>
<b>2.2</b>	<b>ILLUMINAZIONE.....</b>	<b>3</b>
<b>2.3</b>	<b>SICUREZZA ASILO/PISCINA/PARCO .....</b>	<b>3</b>
<b>2.4</b>	<b>IMPIANTO ANTINTRUSIONE .....</b>	<b>3</b>
<b>2.5</b>	<b>BARRIERE STRADALI .....</b>	<b>4</b>
<b>2.6</b>	<b>SEGNALETICA STRADALE .....</b>	<b>5</b>

## **1 PREMESSA GENERALE**

Il progetto per la nuova Cittadella militare della Cecchignola rappresenta un'occasione di notevole rilievo all'interno del panorama dell'architettura italiana contemporanea.

Esso è innanzitutto la riqualificazione e la valorizzazione di un'area storicamente rilevante nell'ambito del sistema difensivo della città di Roma, caratterizzata da un contesto paesaggistico e ambientale estremamente ricco, attualmente poco valorizzato dall'intervento antropico.

Realizza un disegno alla scala urbanistica in grado di proporre nuovi modi di vita e nuove forme dell'abitare nel rispetto della naturalità dei luoghi.

Infine porta concretamente in primo piano con un esempio concreto e alla grande scala il tema della sostenibilità economico - ambientale, sviluppato attraverso l'introduzione di nuove tecnologie impiantistiche, ma anche guardando al sapere costruttivo proprio della tradizione, in grado di trarre vantaggio dall'orientamento, dalla ventilazione naturale, dalla disposizione della forma nel luogo, ampliando lo scenario relativo al risparmio energetico alla progettazione architettonica, in ausilio alla dotazione tecnica.

La cittadella militare, con le sue 720 unità abitative, attività commerciali e servizi, completa l'offerta in termini di abitazioni e attrezzature esistenti, attualmente costituite dal "villaggio azzurro", sito nelle aree limitrofe rispetto all'area oggetto di intervento, in grado di ospitare circa 280 alloggi per famiglie, per un totale di 1000 abitanti, a sua volta si inserito nel più ampio comprensorio militare della Cecchignola.

Uno degli scopi del progetto è rendere il comparto militare un organismo specializzato e funzionante in modo unitario, atto ad assolvere alle esigenze abitative, formative e di intrattenimento previste per il personale militare a servizio della Difesa dello Stato Italiano.



## **2 SISTEMA DI SICUREZZA**

### **2.1 Viabilità**

L'area di progetto sarà interamente perimetrata da una nuova cancellata, in parte innestata sulla fondazione del muro esistente a nord ovest, che verrà demolito. L'accesso sarà garantito da un cancello in prossimità della reception del complesso, posta nell'edificio M3, dotato di sbarra con sistemi di riconoscimento dei visitatori. Lo stesso cancello verrà utilizzato come unica uscita-entrata notturna al fine di garantire un maggior controllo.

Nelle ore diurne altri tre cancelli garantiranno il traffico in uscita dal comparto verso la viabilità esistente circostante, in modo da rendere fluida l'immissione sulla rete stradale comunale.

### **2.2 Illuminazione**

L'illuminazione degli spazi nelle ore notturne riguarda direttamente la gestione della sicurezza dei cittadini che ne sono fruitori.

Tutte le aree di progetto, costruite e verdi, saranno adeguatamente illuminate al fine di dare un senso di sicurezza ai cittadini durante le ore notturne creando condizioni di visibilità ottimali e quindi contro azioni criminose come atti vandalici, furti, ecc.

### **2.3 Sicurezza Asilo/Piscina/Parco**

In tema di sicurezza, gli accessi all'asilo rimangono sempre chiusi se non negli orari di ingresso ed uscita. Gli accessi sono presidiati e filtrati dal personale addetto alla scuola, inoltre l'intero comparto è monitorato tramite sistema di sorveglianza remota.

Anche la zona attorno alla piscina è circondata da una recinzione per cui se ne rende possibile l'accesso solo dall'ingresso principale nella zona spogliatoi. Lungo la recinzione sono situati due cancelli fruibili solo in caso di uscita di emergenza.

Tutte le zone di progetto che prevedono un dislivello potenzialmente pericoloso sono state recintate con adeguate barriere, come la staccionata che corre lungo il perimetro del lago e lungo la passerella sulla vasca d'acqua.

### **2.4 Impianto antintrusione**

Nell'edificio S verrà realizzato un impianto antintrusione per la sorveglianza delle aree.

L'impianto sarà costituito da sensori volumetrici installati negli ambienti per controllare l'ingresso di persone non autorizzate durante gli orari in cui l'asilo non è in funzione, e contatti magnetici perimetrali sui serramenti esterni.

Una sirena di allarme esterna segnerà le eventuali intrusioni.

La centrale antintrusione sarà ubicata presso il locale accettazione al piano terra (sorvegliato a sua volta da un sensore volumetrico).

Per l'edificio S si prevede interfaccia su BMS/riporto della segnalazione in guardiania (intervento/guasto-cumulativo). Tutti i contatti magnetici previsti sui serramenti esterni (finestre) dovranno essere indirizzati individualmente.

Analogamente per gli edifici residenziali verranno realizzati impianti antintrusione per ciascun appartamento con la centrale antintrusione ubicata presso gli appartamenti stessi. Tali impianti saranno costituiti da sensori volumetrici e contatti magnetici perimetrali sui serramenti esterni.

## 2.5 Barriere stradali

Il DM N°2367 del 2004 classifica il traffico, ai fini applicativi, in ragione dei suoi volumi e della prevalenza dei mezzi che lo compongono e lo divide nei tre livelli seguenti (Tabella 1 -) dove per TGM si intende il traffico giornaliero medio annuale nei due sensi.

**Tabella 1 – Distinzione traffico (DM 2367/2004)**

Tipo di traffico	TGM	% veicoli con massa > 3.5 t
<b>I</b>	≤ 1000	qualsiasi
<b>I</b>	> 1000	≤ 5
<b>II</b>	> 1000	5 < n ≤ 15
<b>III</b>	> 1000	> 15

La Tabella 2 –riporta, in funzione del tipo di strada, di traffico e della destinazione della barriera, le classi minime di barriere da impiegare.

**Tabella 2 – Barriere longitudinali (DM 2367/2004)**

Tipo di strade	Traffico	Destinazione barriere		
		Barriere spartitraffico A	Barriere bordo laterale B	Barriere bordo ponte C <sup>(1)</sup>
Autostrade (A) e strade extraurbane principali (B)	I	H2	H1	H2
	II	H3	H2	H3
	III	H3-H4 <sup>(2)</sup>	H2-H3 <sup>(2)</sup>	H3-H4 <sup>(2)</sup>
Strade extraurbane secondarie (C) e strade urbane di scorrimento	I	H1	N2	H2
	II	H2	H1	H2
	III	H2	H2	H3
Strade urbane di quartiere (E) e strade locali (F)	I	N2	N1	H2
	II	H1	N2	H2
	III	H1	H1	H2

(1) Per ponti o viadotti si intendono opere di luce superiore a 10 metri; per luci minori sono equiparate al bordo laterale.

(2) La scelta tra le due classi sarà determinata dal progettista

Per il tipo di strada in progetto (classe F Locale urbana), pur essendo previsti meno del 5% di mezzi pesanti, a favore di sicurezza si prevede una tipologia di traffico di tipo II, per cui si sceglie di posizionare barriere stradali del seguente tipo:

cl. N2 bordo laterale lungo la rampa di rilevato ad ovest dell'asse "4".

## **2.6 Segnaletica stradale**

I cartelli di segnaletica verticale avranno dimensioni di tipo "normale" secondo il N.C.d.S. (D.P.R. n. 495 dd.16.12.1992 modificato ed integrato dal D.P.R. n. °610 dd. 16.10.1996) e successive modifiche e/o integrazioni, in alluminio da 25/10, dotati di sostegno tubolare in acciaio ø60 mm con sistema antirotazione e rivestiti con pellicola retroriflettente di cl. 1 salvo nei casi indicati con "2" dove tutti i segnali del cartello dovranno essere di cl. 2 (segnale di precedenza e di divieto di sorpasso).

La velocità sarà limitata a 40 km/h e in punti particolari a 30 km/h (curve, dossi).

Il sorpasso, vista la vicinanza tra accessi, intersezioni e curve, viene vietato con apposita segnaletica verticale.

La segnaletica stradale orizzontale sarà realizzata con vernice spartitraffico rifrangente di colore bianco, dosaggio non inferiore a 1 kg/mq, larghezza 12 cm per le strisce longitudinali di separazione, larghezza 15 cm per le strisce di margine carreggiata.