



# COMUNE DI BARLETTA

Medaglia d'oro al valor militare ed al merito civile

Città della Disfida

\*\*\*\*\*

AREA TECNICA - SETTORE LAVORI PUBBLICI

**OGGETTO: LAVORI DI ABBATTIMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE DEL  
SOTTOPASSO PEDONALE DI VIA IMBRIANI**

**- PROGETTO DEFINITIVO -**

## RELAZIONE GENERALE

Il progettista  
*ing. A. Casella*



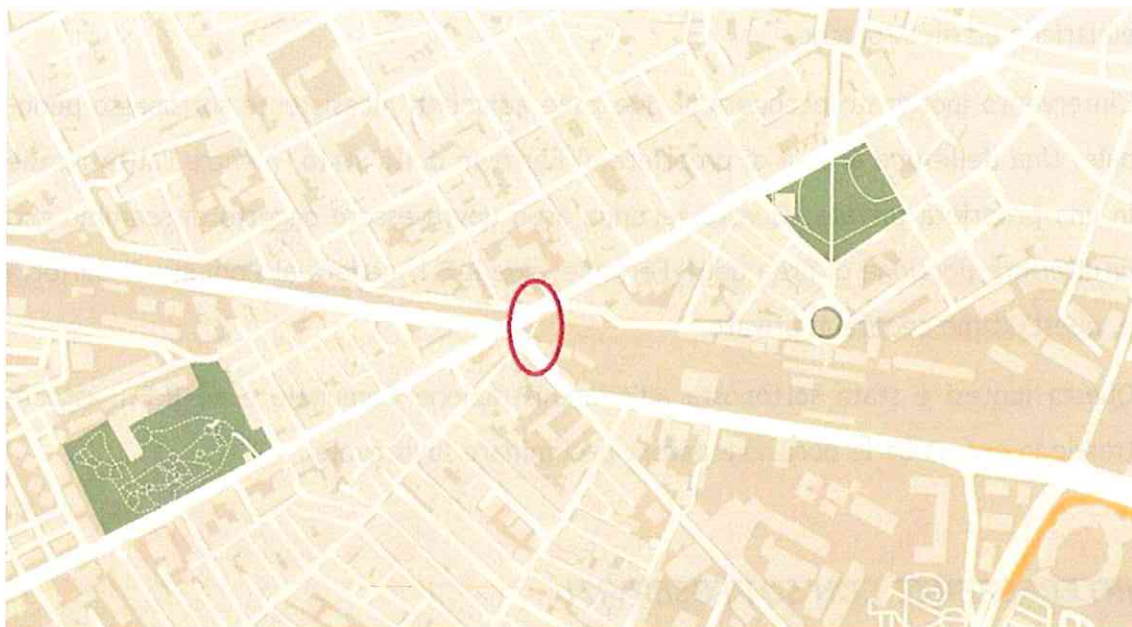
IL R.U.P.

ESPERTO IN OPERE E IMPIANTI  
(Arch. Mario PAGNIELLO)

**R 1**

## **RELAZIONE GENERALE**

La presente relazione è inerente al progetto definitivo dei lavori per la realizzazione dell'abbattimento delle barriere architettoniche del sottopasso pedonale di collegamento tra viale G. Marconi e via M.R. Imbriani nel Comune di Barletta (BT).



*fig. 1 - individuazione dell'area di intervento*

Considerato il costante e consistente flusso di pedoni, che percorre quotidianamente il sottopasso, e la recente chiusura del passaggio a livello di via Milano, in prossimità dello stesso sottopasso, è emersa la necessità di eliminare le barriere architettoniche realizzando una serie di rampe che ne permettano l'utilizzo anche a cittadini con differente abilità motoria, ciclo muniti o cittadini provvisti di carrozzine e/o passeggini. Conseguenza diretta della realizzazione dell'intervento sarà la messa in comunicazione della parte centrale della città con la zona posta a sud della ferrovia.

Così come evidenziato nella relazione illustrativa allegata allo studio di fattibilità, questa soluzione si è dimostrata la migliore tra le tre ipotesi inizialmente esaminate, ovvero:

1. ripristino del servo scala;
2. installazione di ascensori;

3. realizzazione di rampe con pendenza massima pari all'8%.

Le prime due ipotesi sono state scartate poiché sono emerse diverse criticità soprattutto relative ai danni ai quali sono sottoposte le componenti elettriche ed elettroniche, ad opera di agenti atmosferici ed antropici.

La terza soluzione, invece, coniuga una ridotta sensibilità ai danni provocati dal vandalismo e una durabilità maggiore con inferiori criticità relative alle componenti elettriche ed elettroniche.

L'intervento ipotizzato occuperà le due zone adiacenti all'esistente sottopasso pedonale. Una delle due aree è di proprietà di Ferrovie dello Stato, mentre l'altra ricade in una proprietà privata. Questa seconda area dovrà essere oggetto di scambio con un'ulteriore porzione di area delle Ferrovie, che R.F.I. cederà al Comune di Barletta e, quest'ultimo cederà al privato.

Questa ipotesi è stata sottoposta all'Amministrazione Comunale e ad R.F.I. riscontrando in entrambe le occasioni parere preliminare favorevole.

### **INTERFERENZE CON SOTTOSERVIZI**

Da un rilievo si riscontra la presenza di alcuni sottoservizi (rete telefonica di proprietà Telecom e rete idrica dell'Acquedotto Pugliese) con le relative condotte e cavidotti, i cui tracciati indicativi sono riportati nella tavola 2 "Stato dei luoghi". Entrambe le infrastrutture dovranno essere rimosse e posizionate in una zona adiacente alla nuova realizzazione. La presenza, inoltre, dell'infrastruttura ferroviaria, seppur vicinissima, non interferisce con la realizzazione dell'intervento.

Inoltre, per realizzare l'intervento sarà necessario intervenire anche sulla viabilità, in particolare su quella di via Torino in direzione di via Montegrappa, riducendo le corsie di marcia e i marciapiedi.

### **LAVORAZIONI PREVISTE**

In particolare l'intervento consiste nel realizzare due strutture in c.a., una su via Imbriani e l'altra all'interno delle aree della Ferrovia, dove saranno realizzate le rampe che garantiscono l'accesso ai pedoni dal piano stradale al piano di calpestio del sottopasso.

### **Lato viale Marconi**

Il dislivello tra il piano stradale di viale Marconi (+19,05 m slm) e il piano di calpestio del sottopasso esistente (+15,14 m slm) è di circa 3,90 m.

Considerando una pendenza pari all'8%, la lunghezza complessiva delle rampe dovrà essere maggiore di 48,88 m.

La struttura avrà due piani di fondazione diversi, uno per le due rampe più superficiali (circa 3 m dal piano stradale) ed uno per le due rampe più vicine al piano di calpestio del sottopasso (circa 4,10 m dal piano stradale).

La sede ferroviaria, nel tratto prospiciente le rampe, sarà sostenuta da una batteria di pali trivellati in c.a..

### **Lato via Imbriani**

Il dislivello tra il piano stradale di via Imbriani (+18,57 m slm) e il piano di calpestio del sottopasso esistente (+15,14 m slm) è di circa 3,45 m.

Considerando una pendenza pari all'8%, la lunghezza complessiva delle rampe dovrà essere maggiore di 42,88 m.

In questo caso, invece, il piano di fondazione sarà unico e posto a circa 4 m dal piano stradale.

Una batteria di pali trivellati in c.a. sosterrà sia la sede stradale che la sede ferroviaria.

Le rampe saranno pavimentate con materiale antiscivolo adatto per gli ambienti esterni e saranno corredate di corrimani anti-arrampiacata, con supporti corrimano ricurvi che, oltre a definire lo stile della ringhiera, contribuiranno anche alla sicurezza degli utenti. Alle ringhiere sarà aggiunta una rete di tamponatura in acciaio estremamente robusta, realizzata con fili in acciaio inox 316 da 1,5 mm.

L'illuminazione sarà assicurata da pali di nuova installazione, compatibilmente con la presenza del sistema di illuminazione esistente.

In adiacenza alle rampe di via Imbriani e di viale Marconi saranno realizzate due vasche per la raccolta delle acque piovane munite di relative pompe di sollevamento. Le stesse acque saranno poi convogliate nella rete di fogna bianca, intercettando le tubazioni esistenti.



fig. 2 - esempio di rete di tamponatura in acciaio

Con la finalità di garantire l'incolumità pubblica, nonché la sicurezza urbana sarà ampliato l'impianto di videosorveglianza già esistente nel sottopasso pedonale.

Barletta, 30/01/2019

Il progettista

