

IL SOTTOPASSO DI VIA CALLANO

L'approvazione del progetto esecutivo del sottopasso, predisposto da Rete Ferroviaria Italiana, è avvenuta con Determinazione Dirigenziale n. 2841 del 02/12/2009. I lavori hanno avuto inizio a Gennaio 2010.

Il sottovia è stato progettato per eliminare il passaggio a livello al Km. 596+144 (Via Vecchia Madonna dello Sterpeto) sulla linea Ancona-Bari nel Comune di Barletta, apparentemente interessata da modesto traffico veicolare, ma con scopi comuni a tutto il programma di eliminazione dei passaggi a livello in città:

- aumentare la sicurezza di esercizio del traffico ferroviario eliminando incidenti di malfunzionamento degli impianti o di imprudenza degli utenti stradali in attesa;
- annullare ogni tempo di attesa del traffico stradale interferente, con vantaggi economici per tutto il territorio circostante;
- deviare il traffico veicolare che attualmente interessa via Andria quando dovrà essere chiusa nei pressi dei passaggi a livello via Andria e via Vittorio Veneto per consentire la realizzazione del sottovia.

Caratteristiche dell'opera

La nuova viabilità collega direttamente la complanare Est della Strada Statale 16 (nei pressi dell'uscita Barletta Centro) con l'incrocio di via vecchia Madonna dello Sterpeto e via Scuro, e quindi – quando saranno completati gli interventi connessi – con via Trani (nei pressi di via Misericordia).

La lunghezza della viabilità è di mt. 950 circa, mentre la parte in galleria è di mt. 120. La carreggiata è costituita da due corsie di marcia, larghe mt. 3,50 più le banchine laterali di mt. 0,50 alle quali si affiancano un marciapiede a sinistra e uno a destra.

Il sottovia è dotato:

- di impianto autonomo di smaltimento delle acque piovane, attraverso la realizzazione di una condotta a gravità che convoglia le acque reflue direttamente nel collettore di via Misericordia;
- di impianto di pubblica illuminazione;
- di impianto di tele allertamento a garanzia di eventuali allagamenti provocati dalle esondazioni del canale Ciappetta-Camaggi, con rilevazioni delle criticità sul canale nei pressi del ponte ferroviario della Bari Nord e nel sottovia costruito (rilevata la criticità, l'impianto in automatico provvede alla chiusura del sottovia attraverso lo sbarramento con aste metalliche e con il segnale luminoso rosso delle lanterne semaforiche e la trasmissione dell'allarme alla Polizia Municipale).

Il costo dell'opera, pari a €3.510.000, è a carico di Rete Ferroviaria Italiana con contributo del Comune così come gli oneri di esproprio (che sono ancora in corso di definizione a causa di alcuni contenziosi).

Nuovo assetto viario:

In via sperimentale, per ragioni di rispetto di norme e criteri di sicurezza stradale, è istituito il senso unico in entrata da via Trani, nel primo tratto di via Scuro (precisamente il tratto da via Trani a via delle Industrie), mentre il secondo tratto di via Scuro, da via delle Industrie a via Madonna dello Sterpeto, resta a doppio senso di marcia. Per chi percorre il sottovia, in direzione centro, è istituito l'obbligo di svolta a destra su via vecchia Madonna dello Sterpeto, ma si conta di superare al più presto questo indubbio limite.