

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



DIREZIONE TECNICA

U.O. ARCHITETTURA, STAZIONI E TERRITORIO

PROGETTO DEFINITIVO

ITINERARIO NAPOLI – BARI
RADDOPPIO TRATTA APICE-ORSARA

I LOTTO FUNZIONALE APICE- HIRPINIA


RELAZIONE DESCRITTIVA

SCALA :

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


I F O G 0 1 D 4 4 R G F V 0 0 0 0 0 0 1 A

| Revis | Descrizione | Redatto | Data | Verificato | Data | Approvato | Data | Autorizzato/Data |
|-------|----------------------|------------|----------|------------|----------|-----------|----------|------------------|
| A | EMISSIONE DEFINITIVA | G. Lanotte | Lug 2017 | C. Valeri | Lug 2017 | D. Aprea | Lug 2017 | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|--|---|----------|-------|------|------|--------|------|-------|---------|
|  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE | Progetto Definitivo ITINERARIO NAPOLI - BARI RADDOPPIO TRATTA ORSARA-APICE I LOTTO FUNZIONALE APICE- HIRPINIA | | | | | | | | |
| | Relazione descrittiva | PROGETTO | LOTTO | FASE | ENTE | COD. | DOC. | PROG. | REV. |
| | IFOG | 01 | D | 44 | RG | FV0000 | 001 | A | 2 di 14 |

INDICE

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | PREMESSA..... | 3 |
| 2 | LE ALTERNATIVE DI TRACCIATO..... | 3 |
| 3 | INQUADRAMENTO TERRITORIALE | 5 |
| 4 | ASSETTO INFRASTRUTTURALE..... | 7 |
| 5 | OBIETTIVI | 8 |
| 6 | SCELTE DI PROGETTO | 8 |
| 7 | STAZIONE DI HIRPINIA | 9 |
| 8 | FERMATA DI APICE..... | 12 |
| 9 | NORMATIVA DI RIFERIMENTO PER LA PROGETTAZIONE DELLE FERMATE FERROVIARIE | 14 |

| | | | | | | | | | |
|---|---|----------|-------|------|------|--------|------|-------|---------|
|  | Progetto Definitivo ITINERARIO NAPOLI - BARI RADDOPPIO TRATTA ORSARA-APICE I LOTTO FUNZIONALE APICE- HIRPINIA | | | | | | | | |
| | Relazione descrittiva | PROGETTO | LOTTO | FASE | ENTE | COD. | DOC. | PROG. | REV. |
| | IFOG | 01 | D | 44 | RG | FV0000 | 001 | A | 3 di 14 |

1 PREMESSA

L'infrastruttura oggetto della presente relazione si inserisce nel più ampio ambito di riqualificazione e potenziamento dell'itinerario ferroviario Roma - Napoli - Bari, finalizzato a rispondere all'esigenza prioritaria di miglioramento delle connessioni interne del Mezzogiorno, con l'obiettivo di costruire una rete di servizi tra le varie città e le relative aree per assicurare ogni forma di scambio commerciale, culturale, turistico.

L'intervento si colloca in territorio campano e le province interessate sono quella di Avellino e Benevento; in particolare i comuni attraversati sono rispettivamente per la provincia di Avellino: Ariano Irpino, Grottaminarda e Melito Irpino; per la provincia di Benevento: Apice, S. Arcangelo Trimonte e Paduli.

Il tracciato risulta in completa variante rispetto la linea storica, e si compone di:

- a) linea principale Apice-Hirpinia, mediante la realizzazione di una nuova tratta di linea a doppio binario;
- b) nuova fermata di Apice;
- c) nuova stazione "Hirpinia", la cui posizione risulta baricentrica rispetto ai potenziali bacini di utenza, che verranno collegati tramite un nuovo asse viario connesso alla rete attuale.


2 LE ALTERNATIVE DI TRACCIATO

Per la tratta in esame, preliminarmente allo Studio ambientale Strategico, era stato condotto uno studio di fattibilità finalizzato all'individuazione del miglior corridoio da considerare per il tracciamento della linea in completa variante rispetto la storica. Lo studio è stato sviluppato su due livelli, uno relativo all'analisi su scala vasta dei corridoi possibili, l'altro, contestuale, alla individuazione di ipotesi di tracciato all'interno di ciascun corridoio.

Lo studio dei corridoi è stato svolto sotto il profilo socio-ambientale-vincolistico e sotto il profilo geologico-geomorfologico.

Lo studio dei tracciati, che ha condotto all'individuazione, all'interno di ciascun corridoio, di uno o più tracciati possibili, è stato svolto con riferimento agli aspetti prestazionali della linea e agli aspetti geologici e geomorfologici, per quanto consentito dal livello di approfondimento dello studio.

Sono stati individuati tre possibili corridoi infrastrutturali, compatibili con tracciati aventi le caratteristiche prestazionali di linea richieste, e precisamente:

| | | | | | | | | | | |
|---|---|----------|-------|------|------|--------|------|-------|---------|--------|
|  | Progetto Definitivo ITINERARIO NAPOLI - BARI RADDOPPIO TRATTA ORSARA-APICE I LOTTO FUNZIONALE APICE- HIRPINIA | | | | | | | | | |
| | Relazione descrittiva | PROGETTO | LOTTO | FASE | ENTE | COD. | DOC. | PROG. | REV. | FOGLIO |
| | IFOG | 01 | D | 44 | RG | FV0000 | 001 | A | 4 di 14 | |

Corridoio “soluzione A” – che si sviluppava a nord di Montecalvo Irpino;

Corridoio “soluzione B” – che si sviluppava a nord di Ariano Irpino e lambiva, in sotterraneo, l’abitato di Montecalvo Irpino;

Corridoio “soluzione C” – che si sviluppava a sud di Ariano Irpino e che prevedeva il passaggio nel territorio comunale di Grottaminarda.

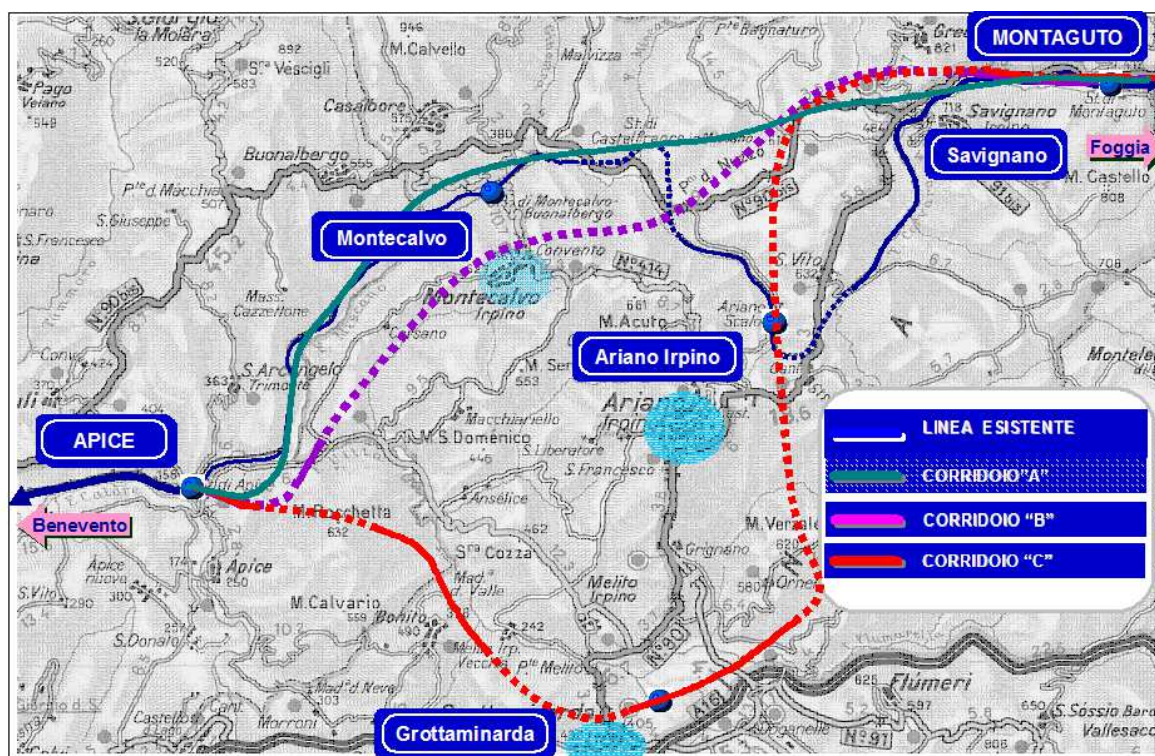


Figura 1 Schema opzioni considerate nello studio di prefattibilità sulla tratta Apice - Orsara

Il tracciato della “soluzione SUD” che è stato prescelto e ratificato nel “Protocollo di Intesa” del 27/07/2006, risulta di circa 14 km più lungo di quello dell’alternativa DIRETTA, ma prevede in prossimità di Grottaminarda una stazione baricentrica, in grado di servire il territorio, dove sarà possibile effettuare lo scambio modale ferro-gomma.

| | | | | | | | | | |
|---|---|----------|-------|------|------|--------|------|-------|---------|
|  | Progetto Definitivo ITINERARIO NAPOLI - BARI RADDOPPIO TRATTA ORSARA-APICE I LOTTO FUNZIONALE APICE- HIRPINIA | | | | | | | | |
| | Relazione descrittiva | PROGETTO | LOTTO | FASE | ENTE | COD. | DOC. | PROG. | REV. |
| | IFOG | 01 | D | 44 | RG | FV0000 | 001 | A | 5 di 14 |

3 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il territorio interessato dal progetto, per le sue peculiarità, è inserito nei seguenti sistemi:

- sistema a dominante rurale-culturale Valle dell’Ufita comprendente gli abitati di Ariano Irpino, Bonito, Carife, Casalbore, Castel Baronia, Flumeri, Frigento, Gesualdo, Greci, Grottaminarda, Melito Irpino, Montaguto, Montecalvo Irpino, San Nicola Baronia, San Sossio Baronia, Savignano Irpino, Scampitella, Sturno, Trevico, Vallata, Valle Saccarda, Villanova del Battista, Pungoli. Il sistema si estende a nord-ovest di Benevento sino al confine regionale.
- sistema a dominante rurale-manifatturiera Fortore comprendente gli abitati di Apice, Baselice, Buonalbergo, Castelfranco in Miscano, Castelvete in Val Fortore, Foiano di Val Fortore, Ginestra degli Schiavoni, Molinara, Montefalcone di Val Fortore, Paduli, San Bartolomeo in Galdo, San Giorgio la Molara, San Marco dei Cavoti, Sant’Arcangelo Trimonte. Il sistema si estende a nord-est di Benevento sino al confine regionale.

La stazione di Hirpinia è localizzata tra i comuni di Ariano Irpino e Grottaminarda che si sviluppano lungo la dorsale montuosa che delimita a meridione la Valle dell’Ufita.

Il Comune di Grottaminarda rientra nella sfera d’influenza del vicino comune di Ariano Irpino, quale “polo di riferimento” all’interno del sistema territoriale locale, come dimostrano i servizi offerti e le risorse presenti: l’ospedale, il tribunale, il più alto numero di scuole all’interno della provincia dopo la Città di Avellino, il cospicuo numero di posti letto per la ricettività alberghiera, nonché il considerevole numero di imprese artigianali ed esercizi commerciali. Inoltre a Grottaminarda, negli ultimi anni, è stato inaugurato il nuovo Polo Didattico Universitario della S.U.N. (Seconda Università di Napoli) che rappresenta una grande opportunità per lo sviluppo economico delle aree interne della Regione Campania, come citato nel *Piano Strutturale del PUC - Grottaminarda modif. osservaz. e consultaz. sca - 2012*.

Il paese è oggi un centro commerciale e produttivo di un certo interesse; infatti di fondamentale importanza è la sua posizione geografica lungo la direttrice industriale Villamaina-Ariano, tra il polo industriale di Mirabella Eclano, Venticano e Taurasi a sud-ovest e la “Città dell’Ufita” a nord, dalla considerevole vocazione turistica, nonché la vicinanza all’area ASI di Flumeri.

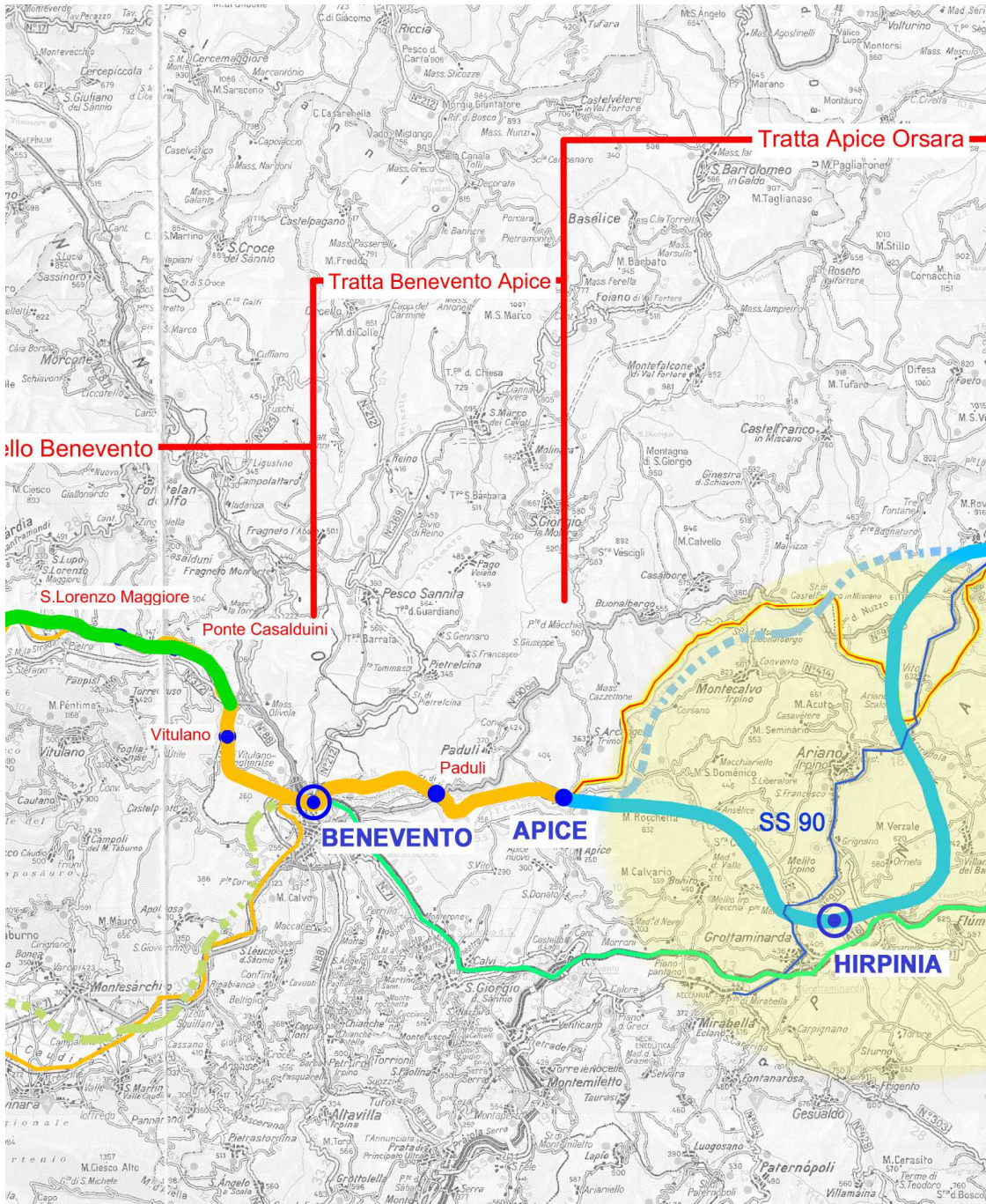



Figura 2 Valle dell'Ufita

| | | | | | | | | | | |
|---|---|----------|-------|------|------|--------|------|-------|---------|--------|
|  | Progetto Definitivo ITINERARIO NAPOLI - BARI RADDOPPIO TRATTA ORSARA-APICE I LOTTO FUNZIONALE APICE- HIRPINIA | | | | | | | | | |
| | Relazione descrittiva | PROGETTO | LOTTO | FASE | ENTE | COD. | DOC. | PROG. | REV. | FOGLIO |
| | IFOG | 01 | D | 44 | RG | FV0000 | 001 | A | 7 di 14 | |

4 ASSETTO INFRASTRUTTURALE

L'attuale assetto infrastrutturale è caratterizzato da collegamenti stradali su gomma garantiti dall'Autostrada A16 Napoli-Bari (con svincolo autostradale proprio all'interno del comune di Grottaminarda), dalla Strada Statale 90 delle Puglie, lungo la quale il territorio risulta essere urbanizzato e dalle S.S. 91 e S.P. 36, che assicurano i collegamenti locali. La SS delle Puglie consente il collegamento con Ariano Irpino e Foggia, in direzione nord rispetto al comune, mentre in direzione sud conduce verso il comune di Venticano, dal quale poi è possibile raggiungere Avellino.

I collegamenti ferroviari sono assicurati e serviti dalla stazione di Ariano Irpino, sulla linea Napoli-Foggia, mentre l'aeroporto più vicino è quello di Napoli Capodichino.

Nell'ambito di un più ampio progetto di sviluppo dell'attuale assetto infrastrutturale, la riqualificazione ed il potenziamento dell'itinerario ferroviario della Roma-Napoli-Bari, risponde all'esigenza prioritaria di miglioramento delle connessioni interne del Mezzogiorno, con l'obiettivo di costruire una rete di servizi tra le varie città e le relative aree per assicurare ogni forma di scambio commerciale, culturale e turistico.

Il completo sviluppo della stazione di Hirpinia, potrà essere raggiunto con interventi infrastrutturali di connessione con la rete stradale e con i servizi pubblici intermodali che integrino le opere ferroviarie per la nuova Stazione allo sviluppo dell'area industriale della Valle dell'Ufita. In tal senso l'arteria tra Lioni e Grottaminarda costituisce il completamento del collegamento, già in parte realizzato, tra la A16 Napoli-Bari e la A3 Salerno-Reggio Calabria e fa parte del più ampio itinerario Agropoli-Contursi-Grottaminarda-Termoli (la cosiddetta Fondo Valle del Sele) e tramite la variante alla SS90 potrà svilupparsi fino a collegare il basso Tirreno con l'Adriatico.

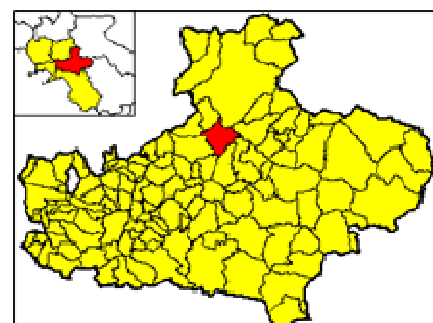



Figura 3 Inquadramento territoriale del comune di Grottaminarda in ambito provinciale

| | | | | | | | | | |
|---|---|----------|-------|------|------|--------|------|-------|---------|
|  | Progetto Definitivo ITINERARIO NAPOLI - BARI RADDOPPIO TRATTA ORSARA-APICE I LOTTO FUNZIONALE APICE- HIRPINIA | | | | | | | | |
| | Relazione descrittiva | PROGETTO | LOTTO | FASE | ENTE | COD. | DOC. | PROG. | REV. |
| | IFOG | 01 | D | 44 | RG | FV0000 | 001 | A | 8 di 14 |

5 OBIETTIVI

La nuova stazione Hirpinia, alle porte di Grottaminarda, risulta baricentrica rispetto ai potenziali bacini di utenza e potenzialmente rappresenta la nuova piattaforma di scambio intermodale ferro-gomma della Campania interna.

La nuova infrastruttura rappresenta un'opportunità per ristrutturare, riqualificare e riconquistare il territorio attraversato, incrementare il marketing territoriale, favorire le strategie per attrarre i potenziali fruitori e occasione di crescita e di sviluppo della realtà economica locale. In tal senso il progetto si inserisce nel più ampio programma territoriale di sviluppo sostenibile e gestione integrata del territorio e di valorizzazione dell'identità culturale del patrimonio irpino:


- recuperare e riusare in maniera compatibile i beni storico architettonici;
- promuovere l'integrazione tra il settore agricolo e tutela/valorizzazione delle risorse ambientali;
- valorizzare il patrimonio storico-artistico-culturale;
- favorire l'accessibilità diffusa;
- promuovere lo sviluppo industriale e artigianale;
- concertare e promuovere la costituzione dell'asse-sistema di città media BN-AV-SA;
- favorire l'uso compatibile ai fini turistici delle aree protette e del territorio rurale e incentivare l'industria turistica.

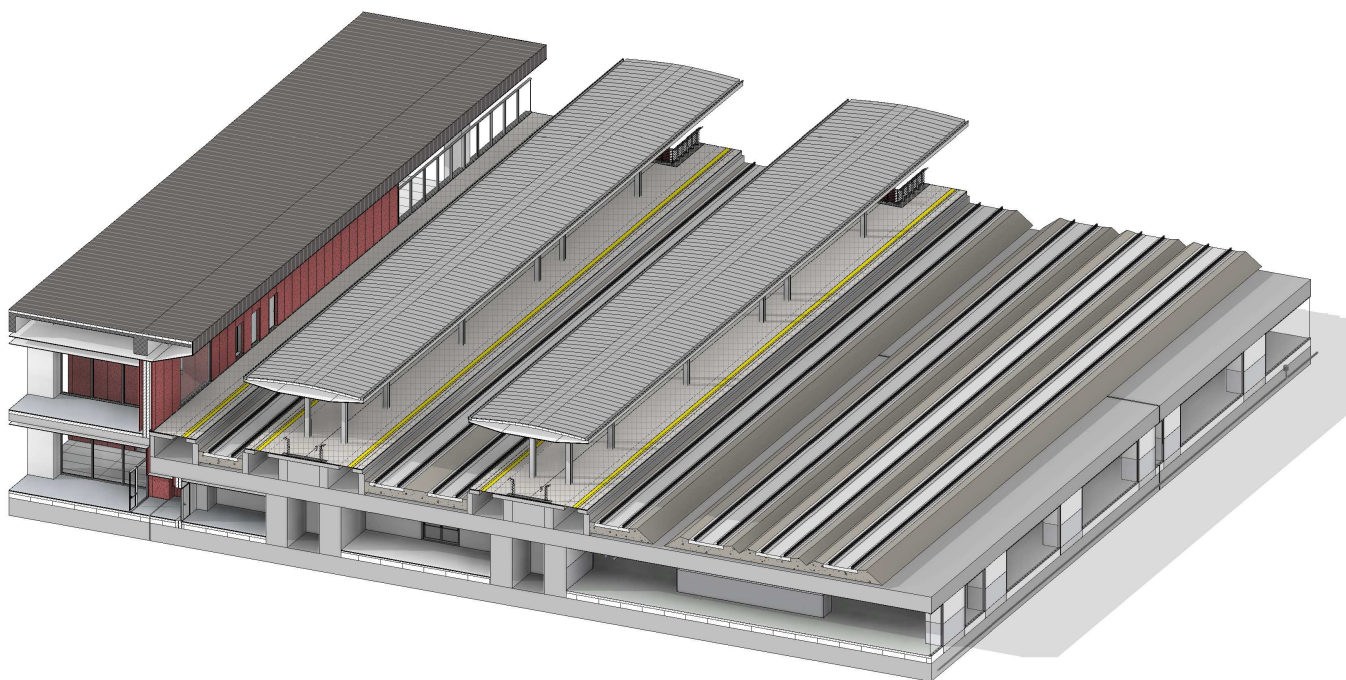
6 SCELTE DI PROGETTO

L'integrazione intermodale delle fermate ferroviarie con gli altri sistemi di trasporto pubblico e privato rappresenta un elemento costitutivo dei nuovi impianti, pensati come sistemi-stazione progettati per realizzare le connessioni con il territorio, rafforzando così il legame tra la stazione e il proprio bacino di utenza.

Grande attenzione è stata posta quindi al conseguimento delle migliori condizioni di accessibilità per i viaggiatori, attraverso parcheggi, aree di sosta veloce per gli accompagnatori, zone kiss&ride, aree per la fermata dei bus, aree di sosta per le biciclette, integrati con le fermate e stazioni ferroviarie e connessi alla viabilità di adduzione per garantire rapidità nel trasbordo e nell'arrivo al treno. Il collegamento pedonale tra le fermate e le aree di interscambio è realizzato attraverso percorsi diretti e privi di ostacoli, facilitati dalla segnaletica tattile di orientamento per i viaggiatori.

Con la finalità di predisporre in tutte le fermate/stazioni il sistema di controllo accessi, l'accessibilità alle banchine ferroviarie avviene sempre attraverso uno spazio filtro, dove saranno collocati i tornelli, individuando due aree distinte: libere e a pagamento.

| | | | | | | | | | |
|--|---|------------------|-------------|-----------|------------|------------|----------------|--------------|-----------|
|  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE | Progetto Definitivo ITINERARIO NAPOLI - BARI RADDOPPIO TRATTA ORSARA-APICE I LOTTO FUNZIONALE APICE- HIRPINIA | | | | | | | | |
| | Relazione descrittiva | PROGETTO IF0G | LOTTO 01 | FASE D | ENTE 44 | COD. RG | DOC. FV0000 | PROG. 001 | REV. A |



7 STAZIONE DI HIRPINIA


Il dimensionamento e le dotazioni funzionali della stazione sono stati determinati sulla base dei dati dimensionanti desunti dallo studio di *"miglioramento del collegamento NA-BN e riqualificazione dell'itinerario NA-BA"* redatto da RFI e dall'Università degli Studi di Roma Tor Vergata – impianto con traffico annuo previsto (saliti e discesi) di 180.000 viaggiatori per treni LP e di 350.000 per treni regionali.

Lo studio, per la definizione del bacino di utenza, per ognuno dei 119 comuni della provincia di Avellino e per ognuna delle 4 stazioni di accesso ai servizi ferroviari nazionali (Hirpinia, Benevento, Afragola e Salerno) ha preso in considerazione:

- tempi di accesso alle stazioni con il mezzo privato e con TPL;
- tempi di percorrenza ferroviaria Alta velocità verso Roma e verso Bari;
- tariffe ferroviarie Alta Velocità verso Roma e verso Bari.

Partendo dallo studio in argomento, e tenuto conto dell'importanza strategica della posizione della stazione sul territorio, polo intermodale di scambio ferro-gomma, è stata proposta la seguente organizzazione funzionale:


- *fabbricato viaggiatori*, a due livelli, che ospita al piano terra, nella parte libera, servizi al viaggiatore con biglietterie, l'atrio, i servizi igienici, una unità commerciale con deposito, i servizi per l'intermodalità e un punto assistenza PRM e primo soccorso, locale pulizia e

| | | | | | | | | | |
|--|---|------------------|-------------|-----------|------------|------------|----------------|--------------|-----------|
|  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE | Progetto Definitivo ITINERARIO NAPOLI - BARI RADDOPPIO TRATTA ORSARA-APICE I LOTTO FUNZIONALE APICE- HIRPINIA | | | | | | | | |
| | Relazione descrittiva | PROGETTO IF0G | LOTTO 01 | FASE D | ENTE 44 | COD. RG | DOC. FV0000 | PROG. 001 | REV. A |

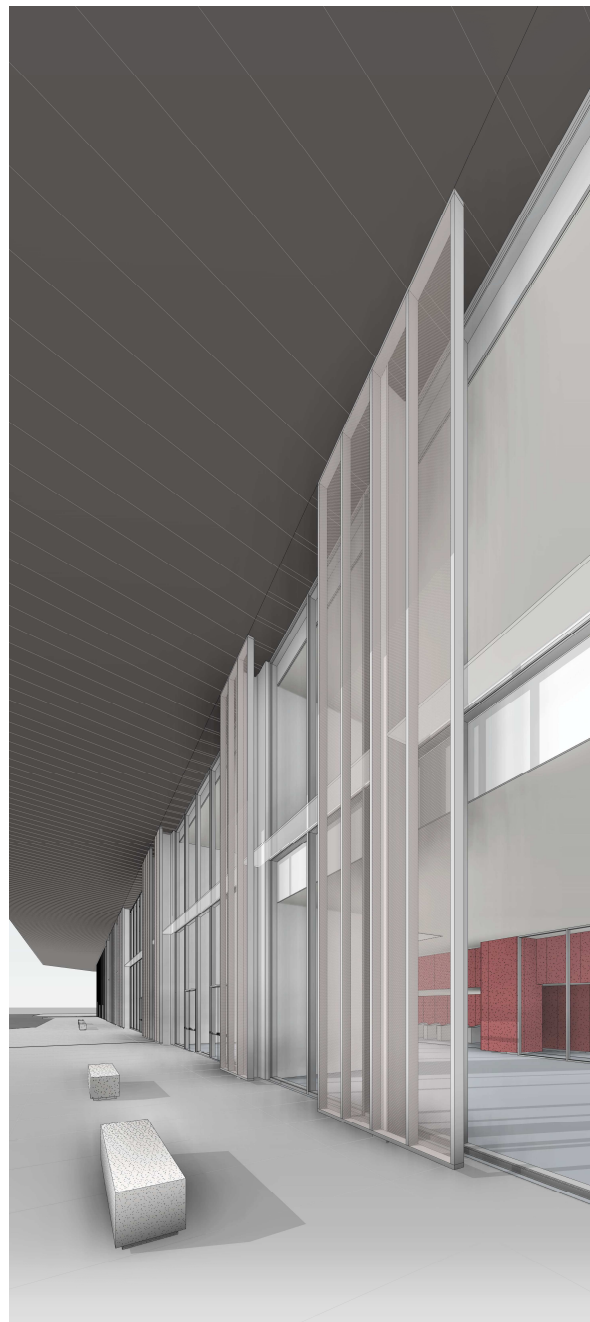
locale controllo, mentre al primo piano, affacciata sull'atrio, un'area polifunzionale che potrà ospitare eventi o installazioni riconducibili al cantiere.



- *parcheggio* sottostante l'impalcato ferroviario per contenere un polo di interscambio ferro - gomma con aree destinate alla sosta di circa 240 auto di cui 13 per i parcheggi a mobilità ridotta e 36 per motocicli, comprensivi anche di area per il car sharing;
- *sistema porticato-pensilina* che avvolge il fabbricato viaggiatori, aggettante verso l'ingresso, per proteggere l'area di scambio, che migliora l'accessibilità pedonale ed evita conflittualità tra i percorsi pedonali e carrabili, attrezzato per accogliere un terminal bus, mezzi di trasporto a basso impatto, bike box, sosta taxi;


| | | | | | | | | | |
|---|---|----------|-------|------|------|--------|------|-------|----------|
|  | Progetto Definitivo ITINERARIO NAPOLI - BARI RADDOPPIO TRATTA ORSARA-APICE I LOTTO FUNZIONALE APICE- HIRPINIA | | | | | | | | |
| | Relazione descrittiva | PROGETTO | LOTTO | FASE | ENTE | COD. | DOC. | PROG. | REV. |
| | IFOG | 01 | D | 44 | RG | FV0000 | 001 | A | 11 di 14 |

- *fabbricato* per le tecnologie e gli impianti;
- *collegamenti verticali* di accesso alla banchina costituiti da scale fisse, una scala mobile e ascensori come regolato dalla normativa sul superamento delle barriere architettoniche;
- *tre ingressi sotto banchina* alla quota del parcheggio, collocati uno in asse con il fabbricato viaggiatori e due laterali per garantire una distanza massima dall'estremità della banchina all'uscita più vicina inferiore a 100 m;
- *nuovi marciapiedi* con un'altezza di 55 cm sul p.f., uno sviluppo lineare di 410 m ed una larghezza corrente di 8,40 m commisurata ai flussi previsti, alle dimensioni delle fasce di sicurezza (in funzione della velocità della linea) e agli ingombri degli ostacoli fissi;
- *pensiline* di tipo ferroviario per i marciapiedi a servizio viaggiatori a copertura dei collegamenti verticali e delle zone per l'attesa.



La nuova stazione di Hirpinia è caratterizzata dal sistema porticato-pensilina che costituisce l'elemento di riconoscibilità. Le scelte architettoniche e di finitura derivano dalla volontà di dotare la stazione di un'identità comune nell'ambito dell'intero intervento progettuale, ponendosi in continuità con i lotti precedenti, con un linguaggio che garantisca visibilità e riconoscibilità alla linea e con l'uso di materiali che assicurino funzionalità e durevolezza, come l'acciaio e i materiali compositi, nel rispetto tuttavia delle peculiarità territoriali.

Sulla piazza di ingresso, il porticato è caratterizzato da un rivestimento verticale semi-permeabile alla vista costituito da doghe in tele metalliche su sottostruttura in acciaio.

| | | | | | | | | | |
|---|---|----------|-------|------|------|--------|------|-------|----------|
|  | Progetto Definitivo ITINERARIO NAPOLI - BARI RADDOPPIO TRATTA ORSARA-APICE I LOTTO FUNZIONALE APICE- HIRPINIA | | | | | | | | |
| | Relazione descrittiva | PROGETTO | LOTTO | FASE | ENTE | COD. | DOC. | PROG. | REV. |
| | IFOG | 01 | D | 44 | RG | FV0000 | 001 | A | 12 di 14 |

La pensilina/porticato è controsoffittata con pannelli metallici, in analogia cromatica con il rivestimento del porticato.

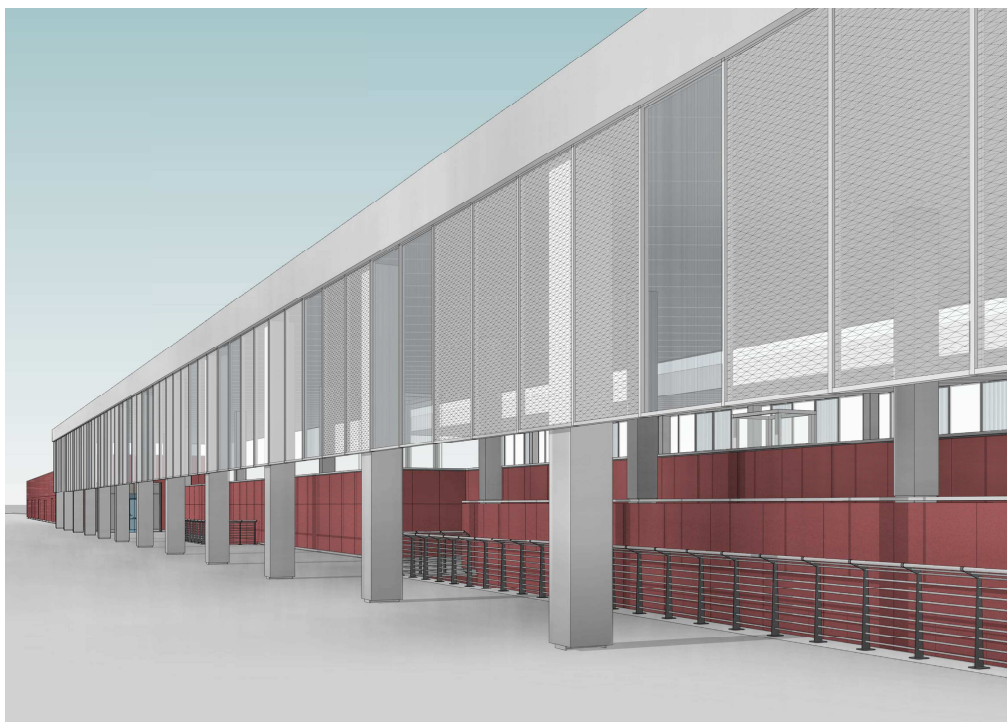
L'atrio attesa a doppio altezza è racchiuso da pareti semi aperte realizzate con pareti vetrate parzialmente schermate dalle tele metalliche di facciata.

8 FERMATA DI APICE

La fermata di Apice è localizzata in corrispondenza della progressiva Km 17+774 circa.

Le sistemazioni esterne della fermata sono costituite dalla nuova viabilità di adduzione, da un nuovo parcheggio auto, dal nuovo piazzale lineare antistante l'ingresso e dalla fermata dei bus.


L'area è strutturata per consentire la sosta di n. 75 auto di cui n. 5 per diversamente abili ed è destinata a piazza pedonale attrezzata con arredo urbano e aree verdi. Al lato dell'ingresso è ubicata la fermata dei bus.



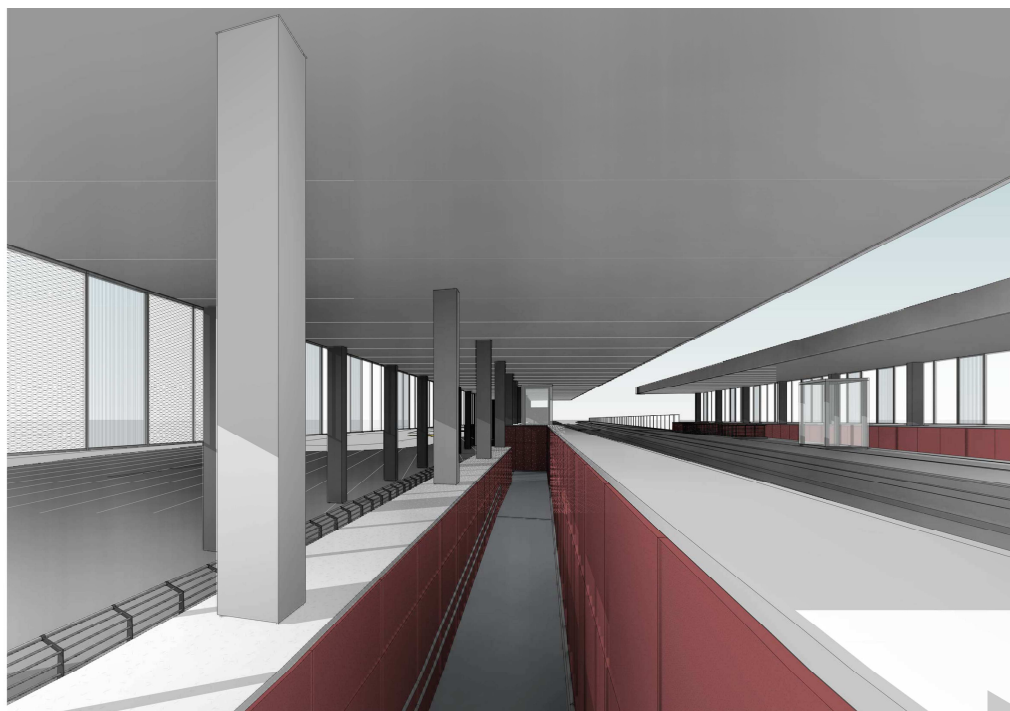
La fermata è servita da due marciapiedi ferroviari laterali, di lunghezza di 300 m ciascuno, di larghezza minima pari a 3,70 m. Dal piazzale, l'accessibilità avviene a quota -1.65m circa rispetto al piano banchina, attraverso una scala e una rampa che conducono alla quota sottopasso, in un'area di distribuzione predisposta con tornelli di controllo per l'accesso alle banchine.

Entrambi i marciapiedi sono serviti da una scala fissa e un ascensore di collegamento con il sottopasso.

La chiusura notturna della fermata ferroviaria è garantita dalla presenza di due cancelli scorrevoli con predisposizione per la motorizzazione alla quota sottopasso, in prossimità della scala e della rampa esterna di accesso alla fermata stessa.


| | | | | | | | | | |
|---|---|------------------|-------------|-----------|------------|------------|----------------|--------------|-----------|
|  | Progetto Definitivo ITINERARIO NAPOLI - BARI RADDOPPIO TRATTA ORSARA-APICE I LOTTO FUNZIONALE APICE- HIRPINIA | | | | | | | | |
| | Relazione descrittiva | PROGETTO IF0G | LOTTO 01 | FASE D | ENTE 44 | COD. RG | DOC. FV0000 | PROG. 001 | REV. A |

Due pensiline simmetriche e contrapposte consentono l'attesa del treno in banchina e proteggono i collegamenti verticali con il sottopasso. Allo stesso tempo, lato piazzale, la medesima copertura, sotto forma di porticato si estende fino alla porzione di fabbricato che ospita un atrio-attesa e la predisposizione impiantistica per l'inserimento successivo di servizi igienici e ripostiglio. La restante parte del fabbricato ospita locali tecnologici per il funzionamento della fermata.



La copertura interna della pensilina del primo marciapiede e del porticato di ingresso è unica e costituita da pannelli compositi costituiti da due lamiere in lega di alluminio e da un nucleo in polietilene (tipo Alucobond). Lato piazzale, i telai in acciaio di sostegno della copertura si configurano come una sorta di ordine gigante, caratterizzato, nella parte alta, sopra 2.70 m da terra, da un rivestimento verticale semi-permeabile alla vista costituito da pannelli in tela metallica ad 'alta resistenza ottenuta da tessitura di gruppi di 3 funi flessibili in ordito e fili rigidi in trama, alternati a pannelli in policarbonato alveolare con protezione ai raggi UV sul lato esterno.

I muri di sostegno delle pensiline, delle scale, delle rampe, del sottopasso, nonché le tamponature dei volumi al piano sottopasso e al piano banchine sono rivestiti in pannelli di materiale composito a base di cemento.

| | | | | | | | | | |
|---|---|----------|-------|------|------|--------|------|-------|----------|
|  | Progetto Definitivo ITINERARIO NAPOLI - BARI RADDOPPIO TRATTA ORSARA-APICE I LOTTO FUNZIONALE APICE- HIRPINIA | | | | | | | | |
| | Relazione descrittiva | PROGETTO | LOTTO | FASE | ENTE | COD. | DOC. | PROG. | REV. |
| | IFOG | 01 | D | 44 | RG | FV0000 | 001 | A | 14 di 14 |

9 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 DPR DAMCG LG SVI 009 B – 23/05/2016 "Accessibilità nelle stazioni".
- Specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta- REGOLAMENTO (UE) STI PMR 1300/2014.
- RFI-DPRA0011P20160000737 del 04/02/2016 "Linea guida Percorsi tattili per disabili visivi nelle stazioni ferroviarie".
- 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. e aggiornamenti.
- RFI-DPR\A0011\P\2016\0004531 del 13/07/2016 "Accessibilità stazioni-ascensori".
- RFI-DTC.SI\A0011\P\2016\0000801 del 30/12/2016 Aggiornamento del "Manuale di Progettazione delle Opere Civili."