

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



DIREZIONE TECNICA

**U.O. ARCHITETTURA, STAZIONI E TERRITORIO**

**PROGETTO DEFINITIVO**

ITINERARIO NAPOLI – BARI  
RADDOPPIO TRATTA APICE-ORSARA

II LOTTO FUNZIONALE HIRPINIA-ORSARA

RELAZIONE DESCRITTIVA

SCALA :

---

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

IF1V 02 D 44 RG FV0000 001 A

Revis	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato/Data
A	EMISSIONE DEFINITIVA	G. Lanotte	Sett.2018	R. Marino	Sett.2018	D. Aprea	Sett.2018	ITALENTRA S.p.A. R. Lanotte U.O. ARCHITETTURA STAZIONI E TERRITORIO Arch. Raffaele Marino Ordine degli Architetti di Roma N° 23193

	<p style="text-align: center;"><b>Progetto Definitivo</b>  ITINERARIO NAPOLI - BARI  RADDOPPIO TRATTA APICE-ORSARA  II LOTTO FUNZIONALE HIRPINIA-ORSARA</p>																		
Relazione descrittiva	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>FASE</th> <th>ENTE</th> <th>COD.</th> <th>DOC.</th> <th>PROG.</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IF1V</td> <td>02</td> <td>D</td> <td>44</td> <td>RG</td> <td>FV0000</td> <td>001</td> <td>A</td> <td>2 di 9</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO	IF1V	02	D	44	RG	FV0000	001	A	2 di 9
PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.	FOGLIO											
IF1V	02	D	44	RG	FV0000	001	A	2 di 9											

## *INDICE*

<b>1</b>	<b>PREMESSA.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>OBIETTIVI .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>STAZIONE DI ORSARA.....</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>NORMATIVA DI RIFERIMENTO PER LA PROGETTAZIONE DELLE FERMATE FERROVIARIE .....</b>	<b>9</b>

	<b>Progetto Definitivo</b> ITINERARIO NAPOLI - BARI RADDOPPIO TRATTA APICE-ORSARA II LOTTO FUNZIONALE HIRPINIA-ORSARA								
	Relazione descrittiva	PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.
	IF1V	02	D	44	RG	FV0000	001	A	3 di 9

## 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.

Il presente progetto definitivo costituisce l'elemento di congiunzione necessario per l'attivazione della tratta Bovino-Orsara-Hirpinia. Rappresenta il secondo lotto costruttivo della tratta Orsara-Apice rispetto al quale il primo lotto Hirpinia-Apice attualmente è in fase di appalto.

La nuova stazione di Orsara (pk 40+074.95), i cui marciapiedi di lunghezza complessiva 300 m sono ubicati parte su scatolare e parte sul viadotto VI01, si inserisce sul nuovo tracciato ferroviario che ha inizio alla pk 40+889.793 (BP) in corrispondenza dell'inizio del collegamento di 1^fase della tratta Bovino-Orsara per il quale in questo progetto è prevista la dismissione.

	<b>Progetto Definitivo</b> ITINERARIO NAPOLI - BARI RADDOPPIO TRATTA APICE-ORSARA II LOTTO FUNZIONALE HIRPINIA-ORSARA								
	Relazione descrittiva	PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.
	IF1V	02	D	44	RG	FV0000	001	A	4 di 9

## 2 OBIETTIVI

Il progetto propone con la stazione di Orsara di conservare la funzione di servizio viaggiatori, assicurata nei progetti di riferimento dalla stazione di Montaguto, al bacino di utenza costituito dai comuni siti tra le stazioni di Hirpinia e di Bovino.

La stazione è posizionata sul nuovo tracciato ferroviario in prossimità dell'uscita della Galleria Orsara della tratta Bovino-Orsara, con due marciapiedi laterali di lunghezza 300 ml che si estendono, dalla progressiva Pk 41+050 alla Pk 41+350, in parte in rilevato ed in parte in viadotto.

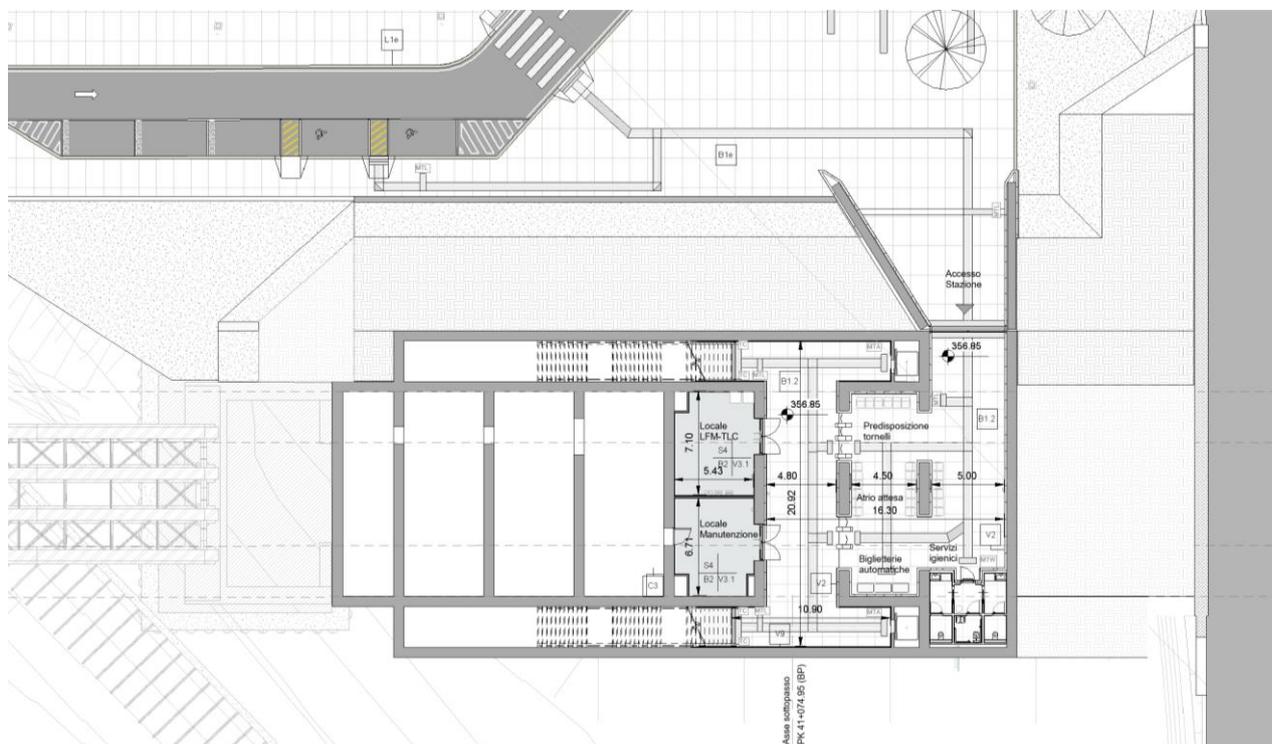
In assenza di binari di precedenza, per rendere la fermata compatibile con la presenza dei passeggeri in banchina, nel rispetto delle vigenti disposizioni regolamentari e nazionali del gestore della rete, la fermata ha richiesto un abbattimento della velocità dei treni in transito a 200 km/h.

Pertanto l'organizzazione funzionale della fermata, non prevede l'accesso diretto dei viaggiatori alle banchine bensì l'accessibilità alle stesse mediata da uno spazio di sosta, atrio-attesa, che funge da rompi-tratta in caso di treno in transito. Gli accessi alla fermata sono predisposti per l'inserimento successivo di un sistema di tornelli per il controllo degli stessi.

### 3 STAZIONE DI ORSARA

La nuova stazione di Orsara è dimensionata nel rispetto delle Linee guida “Progettazione di piccole stazioni e fermate – dimensionamento e dotazione degli elementi funzionali” RFI DPR DAMCG LG SVI 007 B - 28/07/2014. In particolare la stazione prevede le seguenti dotazioni funzionali:

- piazzale di stazione con area d'interscambio modale (posti auto 55 + 2 p.ti disabili, kiss&ride, sosta Mini Bus/Navetta e area sosta biciclette);
- connettivo con attesa e servizi igienici;
- sottopasso di larghezza 4,80 m con collegamenti verticali di accesso alle banchine costituiti da una scala fissa e un ascensore per banchina;
- pensiline ferroviarie a copertura dei collegamenti verticali;
- marciapiedi laterali di larghezza 3,50 m con fascia di sicurezza di 1,20 m di, fascia di transito di 1,60 m;
- segnaletica a messaggio fisso e arredi.



Pianta quota sottopasso

	<b>Progetto Definitivo</b> ITINERARIO NAPOLI - BARI RADDOPPIO TRATTA APICE-ORSARA II LOTTO FUNZIONALE HIRPINIA-ORSARA								
	Relazione descrittiva	PROGETTO IF1V	LOTTO 02	FASE D	ENTE 44	COD. RG	DOC. FV0000	PROG. 001	REV. A

L'intermodalità è ottenuta grazie ad una nuova viabilità di adduzione e ad un nuovo piazzale di stazione. L'area di interscambio modale è strutturata per consentire la sosta di n. 57 auto di cui n. 2 per diversamente abili, una sosta bus/navetta ed è attrezzata con arredo urbano e aree verdi. Al lato dell'ingresso sono ubicati l'area per la sosta breve ed i posti auto per diversamente abili.



La stazione è servita da due marciapiedi ferroviari laterali, di lunghezza di 300 m ciascuno, di larghezza minima pari a 3,50 m. 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 un cancello a due ante battenti con predisposizione per la motorizzazione.

	<b>Progetto Definitivo</b> ITINERARIO NAPOLI - BARI RADDOPPIO TRATTA APICE-ORSARA II LOTTO FUNZIONALE HIRPINIA-ORSARA								
	Relazione descrittiva	PROGETTO IF1V	LOTTO 02	FASE D	ENTE 44	COD. RG	DOC. FV0000	PROG. 001	REV. A



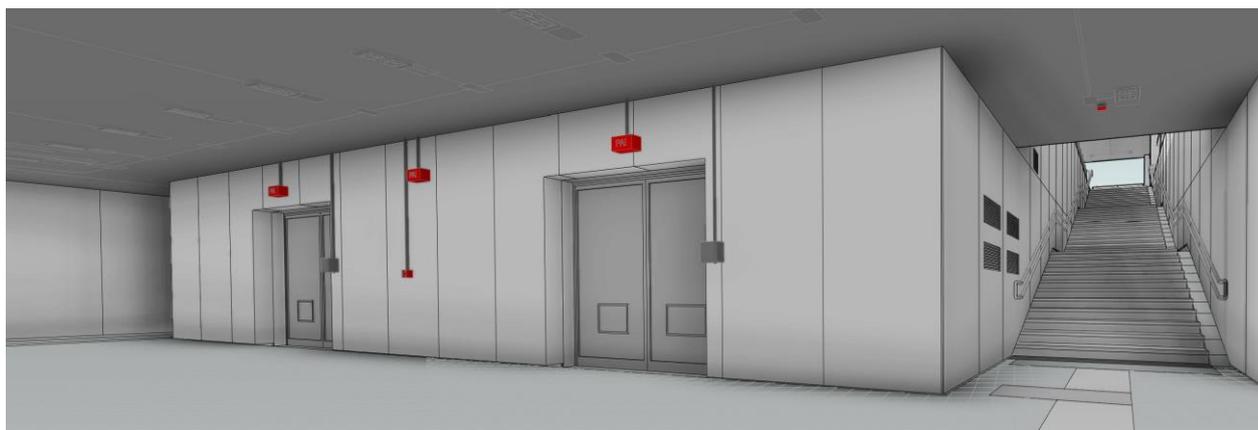
L' accesso al fabbricato viaggiatori avviene dal piazzale, a quota -5.70 m circa rispetto al piano banchina. Il fabbricato viaggiatori ospita un atrio/attesa con biglietterie automatiche, i servizi igienici e uno spazio di distribuzione predisposto con tornelli di controllo per l'accesso al sottopasso.



 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>Progetto Definitivo</b> ITINERARIO NAPOLI - BARI RADDOPPIO TRATTA APICE-ORSARA II LOTTO FUNZIONALE HIRPINIA-ORSARA								
	Relazione descrittiva	PROGETTO IF1V	LOTTO 02	FASE D	ENTE 44	COD. RG	DOC. FV0000	PROG. 001	REV. A

La restante parte del fabbricato ospita locali tecnologici per il funzionamento della fermata.

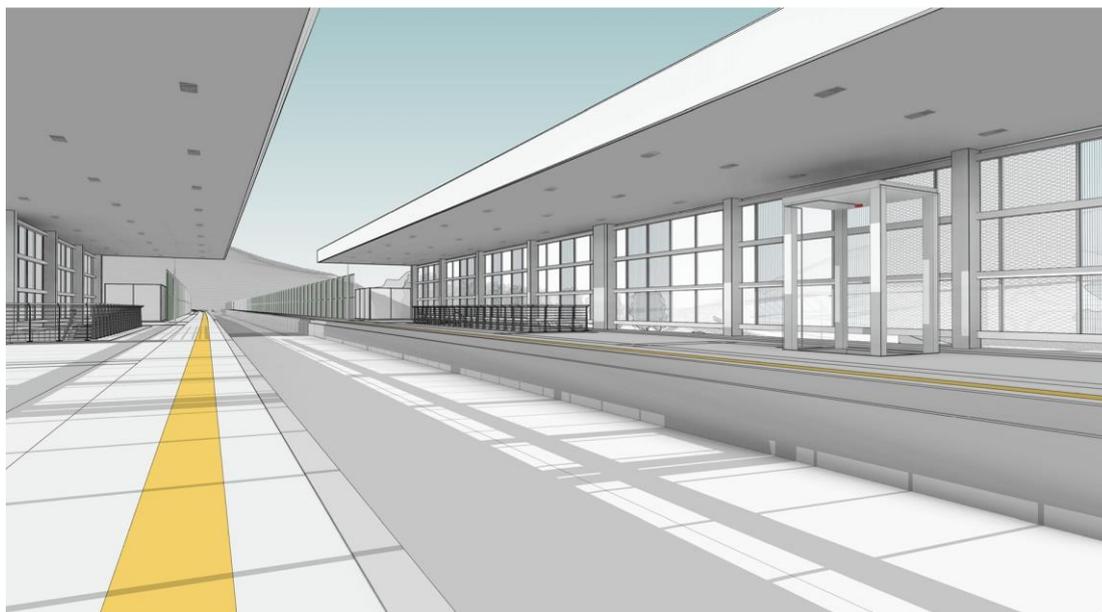
I muri di sostegno delle pensiline, delle scale, del sottopasso, sono rivestiti in pannelli di materiale composito a base di cemento.



Due pensiline simmetriche e contrapposte proteggono i collegamenti verticali con il sottopasso.

La copertura interna delle pensiline è costituita da pannelli compositi costituiti da due lamiere in lega di alluminio e da un nucleo in polietilene (tipo Alucobond).

I telai in acciaio di sostegno della copertura, sono caratterizzati 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.



	<b>Progetto Definitivo</b> ITINERARIO NAPOLI - BARI RADDOPPIO TRATTA APICE-ORSARA II LOTTO FUNZIONALE HIRPINIA-ORSARA								
	Relazione descrittiva	PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	COD.	DOC.	PROG.	REV.
	IF1V	02	D	44	RG	FV0000	001	A	9 di 9

#### 4 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 PRA LG IFS 002 A del 24/04/2017 “Linea guida per l’installazione di tornelli e la chiusura delle stazioni”
- 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.S\A0011\P\2016\0000801 del 30/12/2016 Aggiornamento del “Manuale di Progettazione delle Opere Civili.”