

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



U.O. ARCHITETTURA STAZIONI E TERRITORIO

PROGETTO DEFINITIVO

COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI

STAZIONE AEROPORTO
RELAZIONE TECNICO-DESCRITTIVA

SCALA :

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

I A 7 K 0 0 D 4 4 R G F V 0 1 0 0 0 0 1 A

Revis	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato/Data
A	EMISSIONE ESECUTIVA	D. Tricarico	Dic 2019	C. Voleri	Dic 2019	T. Paolletti	Dic 2019	

	<p style="text-align: center;">Progetto Definitivo COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI</p>																		
<p>Relazione tecnico-descrittiva</p>	<table border="0"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>FASE</th> <th>ENTE</th> <th>DOC.</th> <th>OPERA</th> <th>PROGR.</th> <th>REV.</th> <th>Pag.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IA7K</td> <td>00</td> <td>D</td> <td>44</td> <td>RG</td> <td>FV0100</td> <td>001</td> <td>A</td> <td>2 di 9</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	DOC.	OPERA	PROGR.	REV.	Pag.	IA7K	00	D	44	RG	FV0100	001	A	2 di 9
PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	DOC.	OPERA	PROGR.	REV.	Pag.											
IA7K	00	D	44	RG	FV0100	001	A	2 di 9											

INDICE

1	PREMESSA-INQUADRAMENTO INTERVENTO	3
2	NORMATIVA DI RIFERIMENTO PER LA PROGETTAZIONE DELLE FERMATE FERROVIARIE	4
3	STAZIONE AERPORTO.....	5
1.1	OPERE DI STAZIONE	7

1 PREMESSA – INQUADRAMENTO INTERVENTO

Il Progetto Definitivo in argomento fa parte della realizzazione del collegamento ferroviario tra la stazione di Brindisi e l'aeroporto del Salento (figura 1), ed in particolare riguarda la configurazione della Stazione Aeroporto.

Il tracciato si sviluppa per una lunghezza totale di 6+208.28 km con una pendenza massima del 20‰ non compensata, tendenzialmente in rilevato. Inoltre i due raccordi di progetto per la connessione sulla Linea Bari-Lecce, in direzione Bari, e sulla Taranto-Brindisi, in direzione Taranto, hanno uno sviluppo di 0+768.56 km e 1+064.39 km rispettivamente.

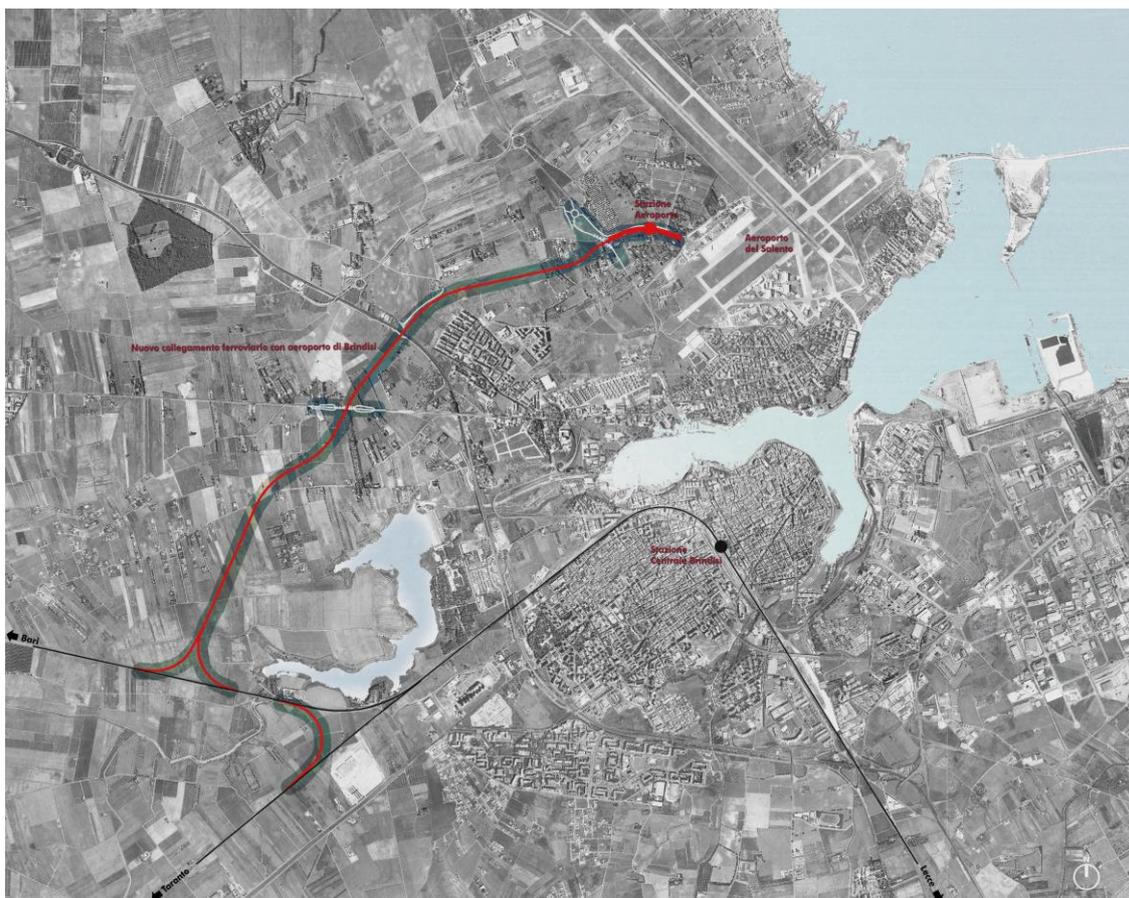


Figura 1- Inquadramento Territoriale

	<p style="text-align: center;">Progetto Definitivo COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI</p>																		
<p>Relazione tecnico-descrittiva</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>FASE</th> <th>ENTE</th> <th>DOC.</th> <th>OPERA</th> <th>PROGR.</th> <th>REV.</th> <th>Pag.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IA7K</td> <td>00</td> <td>D</td> <td>44</td> <td>RG</td> <td>FV0100</td> <td>001</td> <td>A</td> <td>4 di 9</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	DOC.	OPERA	PROGR.	REV.	Pag.	IA7K	00	D	44	RG	FV0100	001	A	4 di 9
PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	DOC.	OPERA	PROGR.	REV.	Pag.											
IA7K	00	D	44	RG	FV0100	001	A	4 di 9											

2 **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-DTCSICSMAIFS002B del 21/12/2018 "Manuale di progettazione delle opere civili – Parte II – Sezione 5 – Prescrizioni per i marciapiedi e le pensiline delle stazioni ferroviarie a servizio dei viaggiatori".
- Regolamento (UE) N. 1300/2014/UE Specifiche Tecniche di Interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione europea per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta del 18/11/2014, modificato con il Regolamento di esecuzione (UE) N° 2019/772 della Commissione del 16 maggio 2019.
- 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.
- RFI PRA LG IFS 002 A del 27/04/2017 "Linee guida per l'installazione di tornelli e la chiusura delle stazioni".

	<p style="text-align: center;">Progetto Definitivo COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI</p>																		
<p>Relazione tecnico-descrittiva</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>FASE</th> <th>ENTE</th> <th>DOC.</th> <th>OPERA</th> <th>PROGR.</th> <th>REV.</th> <th>Pag.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IA7K</td> <td>00</td> <td>D</td> <td>44</td> <td>RG</td> <td>FV0100</td> <td>001</td> <td>A</td> <td>5 di 9</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	DOC.	OPERA	PROGR.	REV.	Pag.	IA7K	00	D	44	RG	FV0100	001	A	5 di 9
PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	DOC.	OPERA	PROGR.	REV.	Pag.											
IA7K	00	D	44	RG	FV0100	001	A	5 di 9											

3 STAZIONE AEROPORTO



Figura 2 - Vista d'insieme

La Stazione Aeroporto si colloca come un landmark all'interno del contesto aeroportuale che risalterà il nuovo collegamento tra la rete infrastrutturale ferroviaria ed il trasporto aereo nel Salento con l'obiettivo di rendere ancora più fruibile quest'area della regione Puglia, che negli ultimi anni sta vivendo un aumento esponenziale dei flussi turistici.

Partendo dai principi suesposti la stazione si pone ad una quota maggiore rispetto a quella strada sfruttando l'altezza del tracciato ferroviario in rilevato che è perfettamente raccordato all'orografia locale mediante un leggero declivio verde. La porzione a verde situata nell'area di testa ospiterà piantumazioni tipiche della regione.

La collocazione della stazione su questa quota mette in risalto le forme che compongono le sue architetture che uniscono la forma organica, della pensilina sud, alle forme più rigide, della pensilina nord, della biglietteria attesa e del fabbricato di stazione.

Per aumentare la scenicità del complesso, l'accesso alla stazione è stato pensato come una promenade che accompagna il viaggiatore, proveniente dai parcheggi o dalla strada, dalla quota di campagna a quella di banchina tramite una comoda rampa di pendenza pari al 4,5%. Tale pendenza

consente l'abbattimento delle barriere architettoniche e in linea con le STI PRM, rispettate per tutto il complesso delle opere.

Per la sicurezza aziendale l'intero complesso è protetto negli orari di chiusura da una recinzione chiusa da un cancello scorrevole posto alla fine della rampa d'accesso.



Figura 3 - Planimetria generale

	Progetto Definitivo COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI																		
Relazione tecnico-descrittiva	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">PROGETTO</th> <th style="text-align: left;">LOTTO</th> <th style="text-align: left;">FASE</th> <th style="text-align: left;">ENTE</th> <th style="text-align: left;">DOC.</th> <th style="text-align: left;">OPERA</th> <th style="text-align: left;">PROGR.</th> <th style="text-align: left;">REV.</th> <th style="text-align: left;">Pag.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IA7K</td> <td>00</td> <td>D</td> <td>44</td> <td>RG</td> <td>FV0100</td> <td>001</td> <td>A</td> <td>7 di 9</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	DOC.	OPERA	PROGR.	REV.	Pag.	IA7K	00	D	44	RG	FV0100	001	A	7 di 9
PROGETTO	LOTTO	FASE	ENTE	DOC.	OPERA	PROGR.	REV.	Pag.											
IA7K	00	D	44	RG	FV0100	001	A	7 di 9											

1.1 OPERE DI STAZIONE

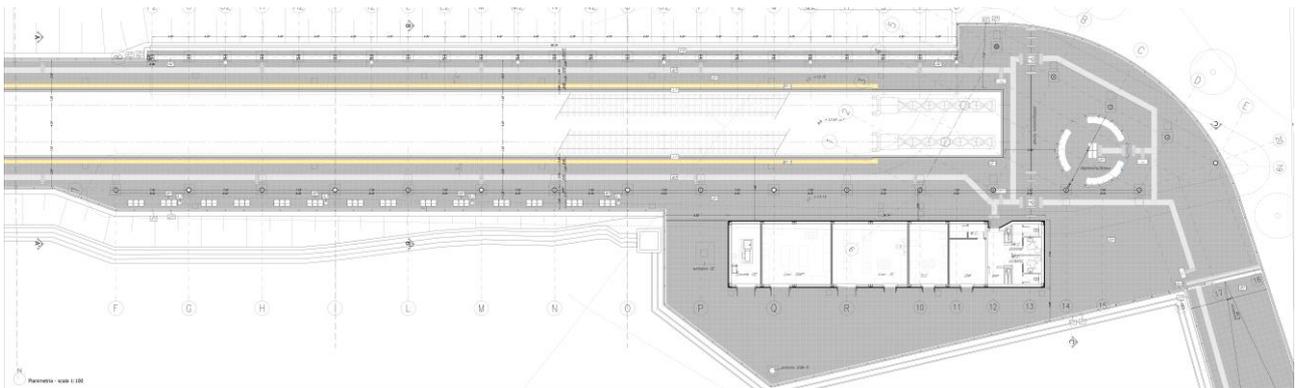


Figura 4 - Planimetria quota banchina

Il complesso di stazione è dotato di banchine sono lunghe 250 m coperte per una lunghezza di 100m con pensiline e, come precedentemente descritto, si erge al di sopra di un rilevato e tutte le funzioni principali sono raccolte al di sotto della pensilina sud, concepita come un landmark urbano dalle forme organiche che si eleva dal piano banchina per una altezza di circa 7m. Sotto di essa infatti trova luogo un volume circolare totalmente trasparente che ospita l'attesa/biglietteria automatica e sui suoi lati si innestano la pensilina nord e il fabbricato di stazione. Per dare leggerezza all'elemento di copertura sud, i bordi esterni sono stati pensati rastremati ed i suoi sostegni, circolari, sono stati concepiti in metallo con finitura riflettente e di dimensioni contenute. L'elemento di copertura vero e proprio è a contrasto, progettato con un rivestimento in fibrocemento con una finitura materica, che nelle tonalità riprende le cromie locali in cui sono incassati gli apparecchi illuminanti led. Il grande oggetto di questo elemento offre riparo dalle intemperie alle sedute metalliche, poste sotto di essa, per ospitare i viaggiatori in attesa lungo la banchina.

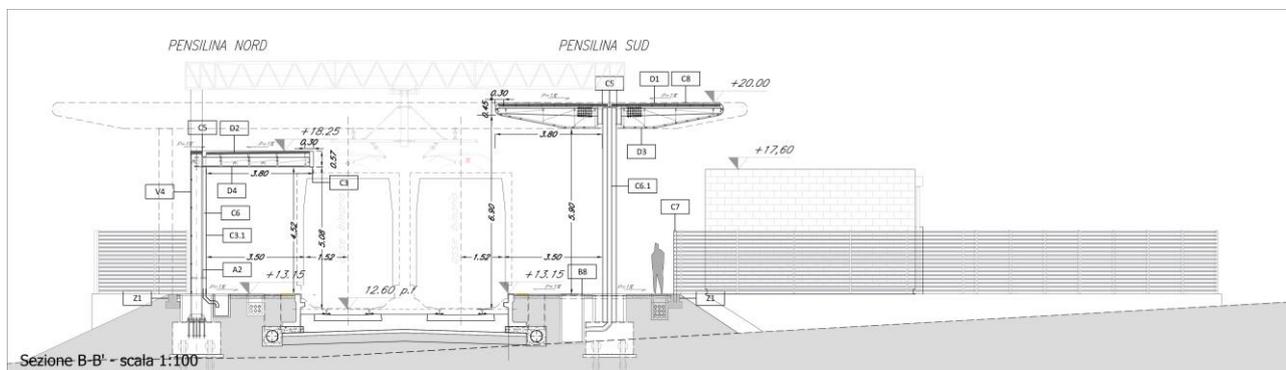


Figura 5 - Sezione pensiline

La banchina nord, è protetta da una pensilina ferroviaria concepita al livello volumetrico come “pergolato” sorretto da elementi metallici ad “elle” e chiusa verticalmente da pannelli in lamiera stirati, per consentire permeabilità interno-esterno. Nell’interasse tra gli elementi strutturali è stata inserita anche una mensola che funge da seduta per i viaggiatori. La lamiera stirata è stata utilizzata anche come controsoffitto per questo elemento di copertura per dare continuità con la chiusura verticale e per ospitare al di sotto gli impianti di illuminazione al led.

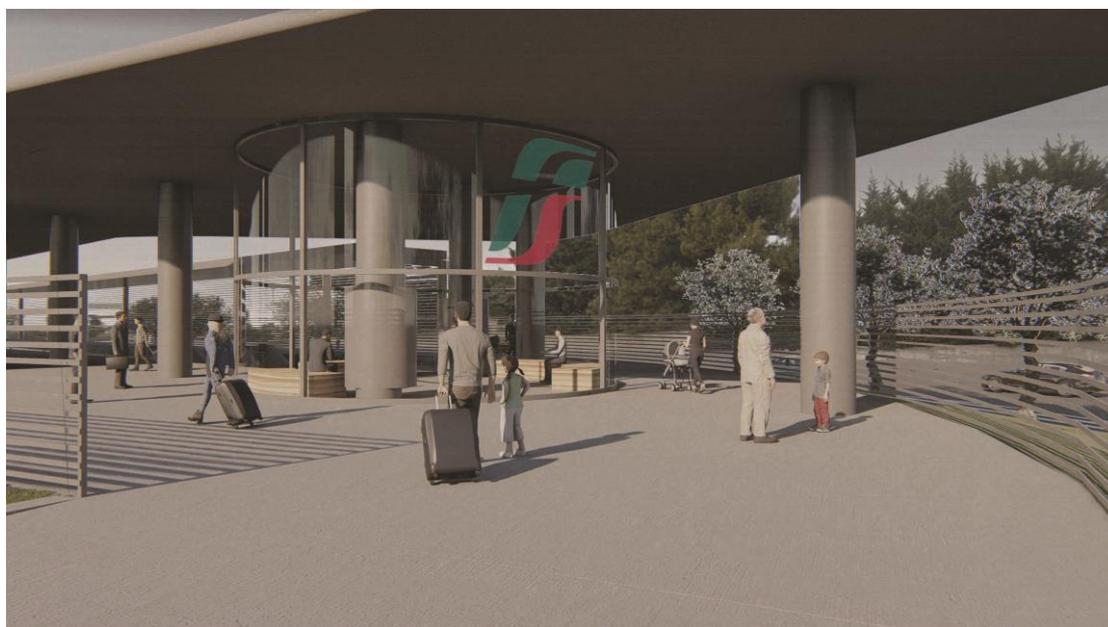


Figura 6 - Attesa/biglietteria automatica

Il locale attesa/biglietteria automatica è definito da un cilindro realizzato con materiale trasparente, non climatizzato, dotato di griglie per l’areazione, nella fascia inferiore e superiore del volume, che garantiscono un ricircolo passivo dell’aria per migliorare notevolmente il suo confort idrometrico. La copertura della biglietteria coincide con l’intradosso della pensilina sud ed al suo interno sono alloggiati gli apparecchi illuminanti al led.

Il fabbricato di stazione, oltre a contenere i locali tecnologici, ospita i servizi igienici per i viaggiatori ed è rivestito con una parete ventilata in gres che nelle cromie e nella grana riprende i colori delle pietre e delle terre locali; per rompere la rigidità del volume architettonico sono state utilizzate lastre di dimensioni diverse ed è stata inserita una strombatura in corrispondenza dell'ingresso dei bagni.

Il layout funzionale della stazione è stato concepito in modo tale da poter essere predisposto ad ospitare varchi d'accesso alla banchina, senza dover alterare l'attuale assetto di stazione.



Figura 7 - Prospetti Fabbricato di stazione