

**PAR MOLISE 2007-2013 - Codice identificativo: 2007MO002FA009**  
**Fondo per lo Sviluppo e la Coesione**

**Linea di Intervento II.A "Accessibilità Materiale"**  
**Azione II.A.1 "Interventi strategici per la mobilità"**

**SCHEMA TECNICA INTERVENTO**

<b>Codice intervento</b>	
<b>Titolo intervento</b>	<b>Lavori per il miglioramento e messa in sicurezza della viabilità pedonale di accesso al Terminal Bus Extraurbani – collegamento pedonale via Lombardia</b>
<b>Ente attuatore</b>	Comune di Campobasso
<b>Localizzazione</b>	Terminal-San Giovanni dei Gelsi con uscita su via Lombardia
<b>Tipologia</b>	Lavori pubblici
<b>Valore complessivo progetto</b>	€ 2.215.000,00
<b>Fonti di finanziamento</b>	Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2007-2013 € 1.965.000,00 + Cofinanziamento Comune € 250.000,00
<b>Fasi dell'intervento</b>	Fase di aggiudicazione - Appalto Lavori Fasi di realizzazione - Esecuzione Lavori - Collaudo - Funzionalità - Chiusura intervento
<b>Principali adempimenti amministrativi</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• CUP: D31B16000040005</li><li>• Nomina del RUP da parte dell'Ente attuatore</li><li>• Approvazione Progetto Esecutivo da parte dell'Ente Attuatore con D.G.C. n. 64 del 29/03/2016</li><li>• Istruttoria e formale concessione del finanziamento da parte dell'Amministrazione Regionale</li><li>• Richiesta CIG</li><li>• Procedura di gara con conseguente stipula Contratto da parte dell'Ente Attuatore</li><li>• Richiesta erogazione a Stati di avanzamento lavori da parte dell'Ente attuatore</li><li>• Istruttoria ed erogazioni rate da parte dell'Amministrazione Regionale, su richiesta dell'Ente Attuatore</li><li>• Chiusura Concessione del Finanziamento da parte dell'Amministrazione Regionale</li></ul>
<b>Descrizione del progetto</b>	L'intervento in questione rappresenta un'opera strategica ai fini della mobilità pedonale del Terminal bus, non solo perché permette di completare il sistema di collegamento dei flussi pedonali verso e dai poli nevralgici della città, ma anche perché risolve il problema rappresentato dai pedoni che dal popoloso quartiere di San Giovanni dei Gelsi si dirigono verso il Terminal, attraversando la Tangenziale Est, strada a scorrimento veloce, mettendo così a rischio non solo la propria incolumità, ma anche quella degli automobilisti.

Come si evidenzia dalla planimetria allegata alla relazione tecnica del Direttore del Servizio Viabilità, l'opera consiste nella realizzazione del nuovo "ramo D", avente lunghezza di circa 400 m. e una larghezza media di 4 m.

Il nuovo ramo di collegamento tra il Terminal bus e il quartiere di San Giovanni dei Gelsi con uscita su via Lombardia rappresenta l'unica valida alternativa alle due viabilità esistenti, di cui una costituita da un percorso pedonale, lungo circa 1050 ml, non protetto e scoperto, l'altra costituita da un percorso pedonale, lungo circa 1000 ml, utilizzato impropriamente, in quanto in gran parte caratterizzato dalla viabilità veicolare che conduce alla Tangenziale Est.

Il ramo D permette ai pedoni di sovrappassare in sopraelevata, mediante l'impiego di "tappeti mobili", sia la Tangenziale Est che le rampe di svincolo della stessa e di uscita dal Terminal, per collegarsi al marciapiede esistente dove è ubicato l'accesso principale all'edificio del Terminal e dove, in continuità, inizia il ramo A di collegamento con il centro della città.

L'intervento si articola nei seguenti manufatti principali:

**Manufatto di uscita su Via Lombardia:** posto in aderenza alla rampa di uscita dalla Tangenziale Est su Via Lombardia a quota 663,25, rappresenta il punto di immissione dei pedoni di San Giovanni dei Gelsi al sistema di collegamento del Terminal. La struttura è costituita da un locale di circa 40.00 mq in c.a. a "faccia vista" a pianta, di altezza pari a 3.70 m, con copertura piana, avente un livello interrato di circa 3.00 m di altezza, al fine di poter fondare la struttura a quota stradale (658,60). Il manufatto è dotato di finestrature chiuse con grigliato tipo ORSOGRILL e di un cancello scorrevole in modo da rendere inaccessibile l'ingresso agli estranei durante le ore di chiusura dell'impianto. Tra la quota di via Lombardia ed il calpestio del manufatto esiste un dislivello di circa 2,50 m che viene superato mediante una scalinata della larghezza netta di 5,00 m.

**Tappeti mobili:** collegano il manufatto precedente a quota 663,25 al camminamento pensile a quota 669,50 e sono previsti due impianti affiancati a traliccio normale, rispettivamente per la salita e la discesa (pur prevedendo la predisposizione di tutte le opere necessarie per alloggiare i due tappeti, è previsto soltanto uno, quello in salita, rimandando a future disponibilità finanziarie la fornitura dell'altro tappeto). Le caratteristiche principali sono: larghezza netta 1,10 m, lunghezza 33,50 m, dislivello 6,50 m, pendenza circa 21%, velocità 0,5 m/sec, balustra in cristallo temperato di sicurezza di 1,00 m di altezza. I tappeti mobili sono coperti con carpenteria metallica a forma circolare e lastre in polycarbonato colorato; è presente, inoltre, una pila di sostegno in c.a. al centro del nastro, tenuto conto della distanza tra gli appoggi della struttura portante in metallo dei tappeti mobili.

**Corpo scala-ascensore:** in corrispondenza della pila di appoggio di arrivo dei tappeti mobili è posizionato il corpo scala-ascensore per disabili. Il manufatto ha forma quadrata di lato 6,40 m ed è architettonicamente del tutto simile in forma e materiali ai due manufatti già realizzati dei rami A e B. Esso permette di collegare il marciapiede da eseguire a quota 663,25 m con il camminamento pensile a quota 669,50 m. Inoltre, essendo il corpo scala a circa 2,50 m più in alto del marciapiede di via Lombardia, sono previste sia una rampa per portatori di handicap della larghezza netta di 1,50 m (pendenza massimo 8%), sia delle scale laterali alla rampa della larghezza netta di 2,50 m, che permettono di raggiungere il corpo scala-ascensore o di accedere ai giardinetti.

**Passerella pensile:** l'impalcato, dello sviluppo complessivo di circa 255,00 ml, è distinto in



un primo tratto interno al Terminal avente pendenza di circa l'1% e in un secondo tratto esterno al Terminal, avente pendenza di circa il 4.60%. E' costituito da n. 11 campate di luce diversa, di cui n. 7 da 25,00 m, n. 1 da 21,50 m, n. 2 da 20,00 m e n. 1 da 15,00 m, realizzate con tegoli prefabbricati o precompressi (del tipo a "pi greco a rovescio"), dell'altezza di 90 cm, oltre una soletta in cls armato di 15 cm, gettata in opera su coppelle prefabbricate di spessore pari a 5,00 cm.

La passerella della larghezza netta di 4,50 m, partendo dalla pila di appoggio dei tappeti mobili a quota 669,50, sovrappassa sia la Tangenziale Est che le rampe di svincolo della stessa, costeggia l'edificio del Terminal ubicato in corrispondenza dell'uscita stradale dello stesso, percorre il marciapiede interno al parcheggio degli autobus e si ricongiunge al marciapiede esistente a quota 675,50 dove è ubicato l'accesso principale all'edificio del Terminal e dove, in continuità, inizia il ramo A di collegamento sia al Centro che ai poli scolastici.

#### **Impianti:**

- **Impianto elettrico:** si compone di una distribuzione principale, una distribuzione secondaria e terminale e un impianto di "messa a terra".

La distribuzione principale è costituita dal quadro generale, ubicato nel locale tecnico del manufatto intermedio che coincide con il punto di consegna ENEL, dalle linee elettriche che partano da tale quadro e vanno ad alimentare i quattro sottoquadri di zona della rete (uno al manufatto di innesto Terminal, uno al manufatto di uscita via Mazzini, uno al manufatto di via G.B. Vico e l'ultimo al manufatto di via Lombardia) e dai sottoquadri stessi.

La distribuzione secondaria e terminale è costituita dalle linee che partono dai quadri per alimentare le varie utenze dell'impianto, nonché tutti gli apparecchi utilizzatori (lampade a LED a basso consumo, prese, segnali di allarme e sicurezza). Per quanto riguarda l'impianto di "messa a terra", lungo lo sviluppo planimetrico del tracciato sono previsti un numero sufficiente di dispersori di terra (puntazze) alloggiati all'interno di adeguati pozzetti e collegati tra loro da una treccia di rame nudo da 50 mq.

- **Impianto smaltimento acque meteoriche:** lungo la passerella ed in corrispondenza dei manufatti di testata dei singoli rami, è previsto un numero sufficiente di caditoie con relativa griglia in PVC in grado di raccogliere e smaltire l'acqua meteorica e/o la neve spinte sul camminamento dal vento laterale. Per quanto riguarda la copertura, il sistema di smaltimento è formato da canali di gronda laterali che convogliano e smaltiscono l'acqua di ogni campata nei discendenti posti all'interno di ogni pila.
- **Impianto elevatore:** il corpo scala su via Lombardia, così come gli altri manufatti di entrata ed uscita del percorso pedonale, è dotato di un ascensore elettrico per disabili.

Inoltre, il progetto esecutivo prevede anche interventi di adeguamento del manufatto di accesso al "ramo A" (collega il Terminal bus al manufatto di uscita "intermedio" sul marciapiede lato ARSIAM), già realizzato a livello strutturale, che consistono nell'alloggiamento dei "tappeti mobili" al posto delle originarie "scale mobili".

Dunque, l'intervento oggetto della presente scheda consiste nella realizzazione di un percorso pedonale più sicuro per gli utenti e non più interferente con i flussi veicolari,

	<p>finalizzato, non solo a potenziare la viabilità pedonale in una zona ad alta densità di popolazione (vicino all'Università, nonché al Terminal per autobus extraurbani), ma anche a rendere maggiormente scorrevole il traffico veicolare sulla Tangenziale Est e sulle strade di collegamento al Terminal.</p> <p>In tal senso è riscontrabile un netto miglioramento circa il sistema della percorribilità in sicurezza dei percorsi pedonali rispetto a quelli veicolari; inoltre, il raggiungimento della maggior sicurezza di transitabilità pedonale nell'area del Terminal, snellisce, contestualmente, la percorribilità veicolare con riflessi positivi sull'intera rete viabile cittadina. Infatti, l'internodalità viaria è evidenziata da un anello principale che delimita nettamente il perimetro residenziale, nucleo interno della città all'area destinata al servizio trasportistico pubblico, generandosi, così nel tempo, un vero cordone fisico di ostacolo alla percorribilità di collegamento tra il nucleo abitato e l'area di stazione trasportistica. Sostanzialmente a ciò si vuol porre rimedio con l'intervento "de quo".</p>
<b>Livello di progettazione disponibile</b>	Progetto esecutivo approvato con D.G.C. n. 64 del 29/03/2016
<b>Procedura di gara</b>	<p>Procedura aperta con il seguente cronoprogramma:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pubblicazione bando: 10/05/2016</li> <li>- Acquisizione offerte: 10/06/2016</li> <li>- Aggiudicazione provvisoria: 15/06/2016</li> <li>- Aggiudicazione definitiva: 30/07/2016</li> <li>- Stipula contratto: 01/09/2016</li> </ul>

Il Responsabile dell'APQ Viabilità  
Direttore del Servizio Viabilità  
Dott. Ing. Lino Mastronardi




---