



COMUNE DI EDOLO

PROVINCIA DI BRESCIA

LAVORI DI ADEGUAMENTO TRATTI DI MARCIAPIEDE IN VIA MARCONI CUP G23D21000740006

Committente

Comune di Edolo, Largo Mazzini 1, 25048 Edolo (BS)

PROGETTO DEFINITIVO

RELAZIONE GENERALE



TAVOLA
C001-21_PU_a_EG_01

SCALA

DATA
Giugno 2022

REVISIONE

-

PROGETTAZIONE

DIREZIONE LAVORI

COMMITTENZA

IMPRESA ESECUTRICE

ARCADIA PROGETTI s.r.l.
SOCIETÀ D'INGEGNERIA E ARCHITETTURA
Via Pieve, 55 - 25040 CAMBATE CAMUNO (BS)
P. IVA: 03764410981
IL DIRETTORE TECNICO
Arch. Ruggero Bontempi

INDICE

<u>INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....</u>	<u>2</u>
<u>INQUADRAMENTO TERRITORIALE AREA OGGETTO D'INTERVENTO</u>	<u>4</u>
<u>INQUADRAMENTO URBANISTICO.</u>	<u>6</u>
<u>DESCRIZIONE SISTEMAZIONE IN PROGETTO.....</u>	<u>8</u>
<u>FINALITÀ E OBIETTIVI DELL'INTERVENTO.</u>	<u>9</u>

INQUADRAMENTO TERRITORIALE



Figura 1 - Inquadramento area i progetto - Google Earth

Il comune di Edolo si colloca nell'Alta Valle Camonica, in particolare ne costituisce il principale centro urbano sia a livello dimensionale che economico. Ha una superficie di 8.907,47 ha, con un'altitudine di 640 m.s.l.m. (al centro dell'abitato, la quota minima all'interno del territorio Comunale è pari a 640 m.s.l.m. mentre quella massima è pari a 3.534,66 m.s.l.m). Collocato al Nord della provincia di Brescia si pone alla confluenza del fiume Oglio e dell'Ogliolo. La sua posizione gli conferisce il ruolo di punto di incontro tra la Valtellina con cui è in comunicazione attraverso il passo dell'Aprica e con il Trentino con cui è connesso attraverso il Comune di Ponte di Legno e il Passo del Tonale. I comuni confinanti sono a Nord il Comune di Monno, Incudine, Vezza d'Oglio, Vione, Temù, Ponte di Legno, a Est Savio dell'Adamello, a Sud Sonico e a Ovest Corteno Golgi, Lovero (SO), Sernio (SO), Tovo

di Sant'Agata (SO). Oltre all'abitato principale sono presenti quattro frazioni Mu, Cortenedolo, Vico e Nembra.

L'importanza del comune è testimoniata anche dalla presenza di molte attività economiche e servizi alla persona. In particolare sono presenti: servizi sanitari come l'Ospedale di Edolo, la guardia medica e la locale sede dell'Azienda Sanitaria Locale; servizi di pubblica utilità e sicurezza come vigili del fuoco, carabinieri, guardia di finanza, soccorso alpino e speleologico; servizi per l'istruzione come le scuole secondarie di primo e secondo grado (liceo scientifico, istituti tecnici e professionali) e l'Università della Montagna sede distaccata dell'Università degli studi di Milano.

A livello viario e infrastrutturale Edolo è il punto di incontro tra le statali 42 e 39. La prima collega la Pianura Padana all'Alto Adige percorrendo Val Cavallina, Val Camonica, Val di Sole e Val di Non. La seconda Collega la Valle dell'Oglio con la Valle dell'Adda e la SS 42 con la Statale dello Stelvio. Il comune è inoltre il capolinea settentrionale della ferrovia Brescia-Iseo-Edolo.

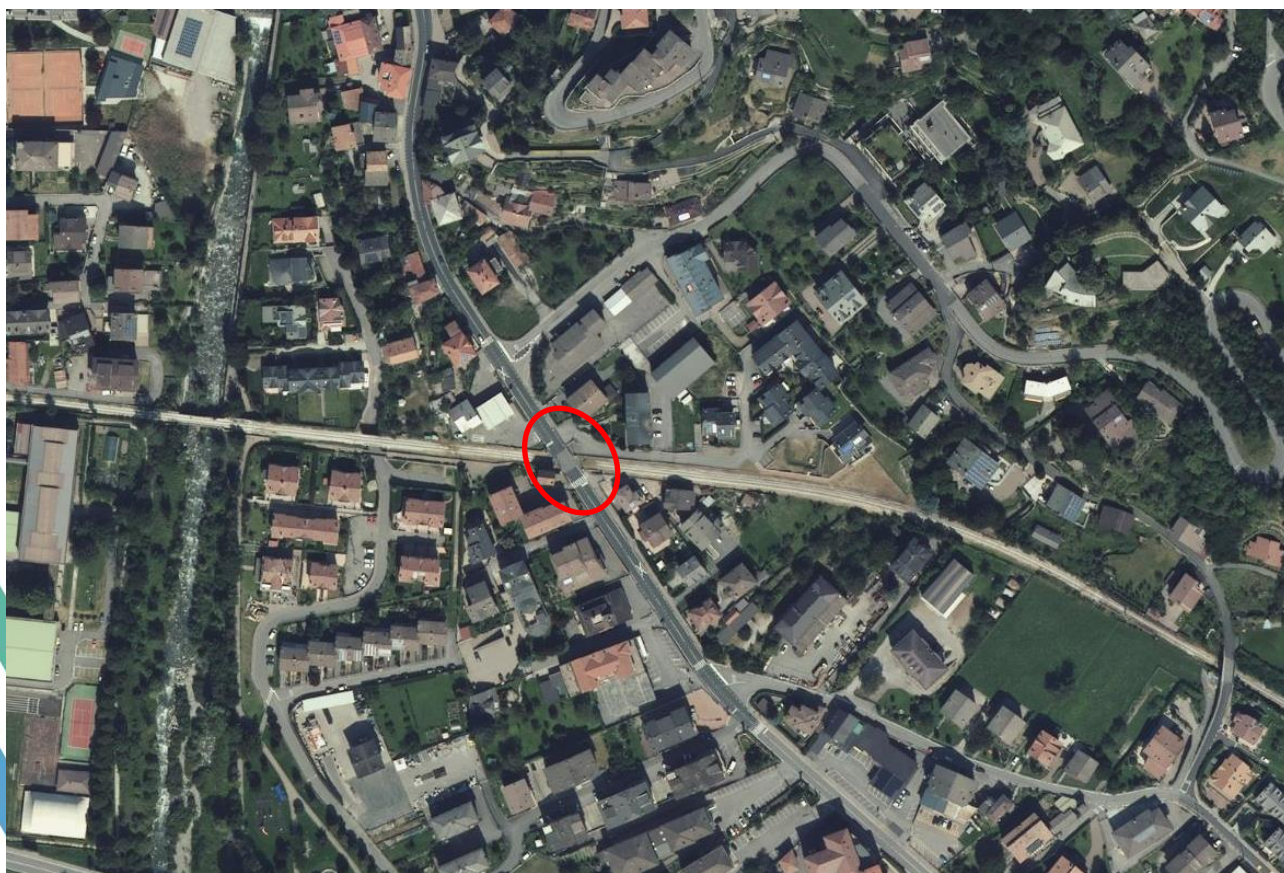


Figura 2 - Vista satellitare area oggetto di intervento

INQUADRAMENTO TERRITORIALE AREA OGGETTO D'INTERVENTO

L'intervento in oggetto coinvolge un tratto di Via Guglielmo Marconi, a tale denominazione corrisponde uno dei tratti interni al centro abitato di Edolo della SS 42 del Tonale e della Mendola.

In particolare la porzione di rete di progetto si trova in corrispondenza del passaggio a livello causato dall'incrocio della suddetta strada statale con la ferrovia Brescia-Iseo-Edolo. Il marciapiede esistente a lato di via Marconi verrà prolungato passando in corrispondenza della sede ferroviaria e proseguendo fino a ricollegarsi al successivo tratto già esistente. A causa del prolungamento della parte pedonale al di sopra della sede ferroviaria si prevede la modifica delle barriere presenti a chiusura del passaggio a livello.



Figura 3 - Vista area passaggio a livello lungo via Guglielmo Marconi oggetto di intervento

Le due casse di manovra posizionate in direzione Brescia si trovano infatti collocate sul sedime di progetto del marciapiede e necessitano quindi di essere posizionate al di fuori della sede stradale di progetto. Per questo motivo anche le sbarre di chiusura dell'intero passaggio a livello dovranno essere previste di maggiore lunghezza rispetto a quelle esistenti così da permettere la completa chiusura del tratto di strada e consentire il transito ferroviario in sicurezza. Al fine di realizzare il nuovo tratto si procederà alla demolizione dei muretti in calcestruzzo che si trovano a delimitazione del passaggio a livello e alla demolizione del muro in pietra con corsi di malta posto sulla particella identificata al catasto al foglio 62 particella 817. Tale muro verrà ricostruito con le stesse caratteristiche estetiche e tecniche in corrispondenza del nuovo limite dell'area. Il nuovo tratto di marciapiede verrà realizzato in conformità con il tratto adiacente con cordoli in calcestruzzo e con autobloccanti in calcestruzzo su letto di sabbia.



Figura 4 - Area identificata al foglio 62 particella 817 del Catasto della Provincia di Brescia e oggetto di esproprio

Si riporta di seguito uno stralcio della relazione (Elaborato testuale ps.01) inserita nel Piano dei Servizi del P.G.T. vigente:

Le ferrovie

La ferrovia Brescia – Iseo – Edolo, di proprietà regionale, è a binario semplice non elettrificato e scartamento ordinario da 1435 mm. Attualmente è in concessione al Gruppo FNM, che gestisce la rete (tramite FerrovieNord), il servizio passeggeri (LeNord per conto di Trenitalia LeNord) e quello merci (Nordcargo).

La prima proposta per la costruzione di una ferrovia a trazione equina che collegasse Brescia a Iseo fu avanzata nel 1859 dall'ingegnere Angelo Felino Luè. Tale linea, lunga quasi 24 km, fu però inaugurata solo il 21 giugno 1885.

L'interesse a prolungare la ferrovia in Val Camonica si manifestò presto; in particolare, nel 1882 fu presentato dagli ingegneri Damioli e Crespi il progetto di ferrovia Pisogne-Breno-Edolo a scartamento ridotto. Dopo molte vicissitudini, il progetto esecutivo della Iseo-Edolo fu affidato all'Ingegnere Luigi Conti Vecchi e fu suddiviso in tre lotti: Iseo-Pisogne, Pisogne-Breno e Breno-Edolo. I lavori iniziarono nei primi mesi del 1905 grazie ad un accordo tra provincia e SNFT. L'8 luglio 1907 fu inaugurato il primo tratto Iseo-Pisogne, mentre il prolungamento verso Breno fu inaugurato il 22 dicembre dello stesso anno; la linea completa fu aperta il 4 luglio 1909. [...]

La linea ferroviaria è dotata di trentuno stazioni e fermate funzionanti. Esse sono gestite da FerrovieNord che le ha distinte in tre categorie: stazioni principali, stazioni secondarie e fermate. Le strutture dei fabbricati viaggiatori si presentano, invece, in cinque forme stilistiche diverse le quali rispecchiano le esigenze di traffico che esse avrebbero dovuto soddisfare al momento della costruzione della linea.

Pertanto non vi è corrispondenza fra la capacità ricettiva dell'edificio rispetto all'attuale classificazione.

Alcune stazioni sono dotate di un magazzino merci con relativi binari di raccordo. In alcuni casi, l'edificio è stato ristrutturato e convertito da FerrovieNord ad altri usi, ma generalmente, visto il ridotto traffico merci, tali strutture si presentano in stato di abbandono.

La stazione di Edolo, aperta nel 1909, presenta un ampio piazzale binari di cui solo i primi due, dotati di banchina, vengono utilizzati. La parte restante del piazzale è composto da alcuni binari passanti e da altri tronchi. L'intera struttura è sormontata da un soprappassaggio pedonale in legno ed è stata rinnovata nella situazione attuale con l'aggiunta di una tettoia in legno lungo il primo binario. Dal punto di vista del servizio ferroviario rivolto ai viaggiatori, la stazione è capolinea settentrionale dei treni regionali espressi (RE) in direzione Brescia.

Nel medesimo documento vengono inoltre indicate le previsioni di intervento sulla rete viaria comunale, l'intervento oggetto di tale relazione si colloca in particolare nell'ambito di riqualificazione di via Marconi:

Come già sottolineato nel Documento Programmatico, Via Marconi costituisce uno dei principali assi della viabilità locale perché, come Via Porro, svolge la duplice funzione di percorso di valenza territoriale e di strada urbana. Negli ultimi decenni questa seconda funzione ha assunto un'importanza crescente, per il cospicuo sviluppo edilizio, non di rado urbanisticamente disordinato e funzionalmente poco coerente, che ha connotato l'intorno di questa via. Obiettivo del piano è rinforzare la connotazione urbana di Via Marconi; per questo si prevede la realizzazione di un marciapiede su entrambi i lati della sede viaria.

DESCRIZIONE SISTEMAZIONE IN PROGETTO

Il progetto riguarderà le seguenti opere:

- Spostamento delle casse di manovra del passaggio a livello collocate sul lato destro della strada in direzione Ponte di Legno, con inserimento di sbarre aventi lunghezza pari a 8 m;
- Realizzazione di marciapiedi per la porzione mancante fino a raggiungere l'area del sedime ferroviario;
- Demolizione pavimentazione in conglomerato bituminoso e cordolature dei marciapiedi collocati a monte del passaggio a livello, lato destro della strada, direzione Ponte di Legno;
- Realizzazione massetto per nuovi marciapiedi, oltre a pavimentazione in cubetti di porfido e cordolature in elementi di granito;
- Ricollocazione in quota di chiusini ove necessario;

FINALITA' E OBBIETTIVI DELL'INTERVENTO

L'intervento consentirà di mettere in comunicazione i marciapiedi esistenti ai due lati del passaggio a livello, evitando in tal modo il transito dei pedoni sulla carreggiata. Sarà inoltre occasione per una riqualificazione dell'aspetto complessivo del tratto di strada interessato con un miglioramento della qualità materica delle finiture dei marciapiedi attraverso l'impiego di cubetto in porfido e cordolature in granito.



Figura 6 - Esempio di tratto stradale già riqualificato in analogia a quanto proposto