

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01 e s.m.i.

S.O. PROGETTAZIONE LINEE, NODI E STRADE

PROGETTO DEFINITIVO

NODO DI BARI

BARI NORD VARIANTE SANTO SPIRITO - PALESE

RELAZIONE DESCRITTIVA CHIUSURA SVINCOLO "BITONTO" SS16

SCALA:

-

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

IADR 00 D 13 RH GA0300 001 B

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione	F. Morelli 	Luglio 2023	G. Maurino 	Luglio 2023	G. Dimaggio 	Luglio 2023	V. Conforti Dic. 23
A	Emissione PD per AI	F. Morelli 	Dic.23	G. Maurino 	Dic.23	G. Dimaggio 	Dic.23	ITALFERR S.p.A. NODI U.O. PROGETTAZIONE SANTO SPIRITO - PALESE Ordine degli Ingegneri di VIETRI N. 409

File : IADR00D13RHGA030001B.doc

n. Elab.:

INDICE

1. PREMESSA	2
2. INQUADRAMENTO GENERALE.....	4
3. CHIUSURA SVINCOLO PER LAVORI FERROVIARI	6

	PROGETTO DEFINITIVO NODO DI BARI – BARI NORD VARIANTE SANTO SPIRITO - PALESE					
	RELAZIONE DESCRITTIVA CHIUSURA SVINCOLO "BITONTO" SS16	COMMESSA IADR	LOTTO 00	CODIFICA D 13 RH	DOCUMENTO GA 03 00 001	REV. B

1. PREMESSA

La linea ferroviaria Foggia – Bari attraversa a raso il territorio comunale di Bari nelle località Palese e Santo Spirito. La direttrice adriatica determina quindi una interruzione del tessuto urbano, con presenza di numerosi passaggi a livello, apportando pesanti ripercussioni sulla mobilità e sulla sicurezza degli abitanti.

Il progetto definitivo del “Nodo di Bari: Bari Nord - Variante di tracciato tra Santo Spirito e Palese” è parte di un più vasto complesso progettuale relativo all’evoluzione del Nodo ferroviario di Bari, volto alla razionalizzazione, riorganizzazione e ad un generale miglioramento del trasporto ferroviario, attraverso un organico inserimento delle reti ferroviarie nel territorio urbano della città di Bari e una riqualificazione urbanistica delle aree dismesse.

Nel dicembre 2005 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Puglia, il Comune di Bari e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. siglarono un “Protocollo d’Intesa per il riassetto del nodo di Bari” finalizzato alla individuazione delle più efficaci soluzioni trasportistiche che rispondessero alle esigenze di riqualificazione urbana e di sviluppo economico del territorio al fine di perseguire i seguenti obiettivi:

- Riduzione delle interferenze tra le linee ferroviarie ed il territorio comunale;
- Realizzazione di un sistema di trasporto integrato, intermodale e intramodale a elevata frequenza;
- Aumento della qualità dei servizi di trasporto offerti con riduzione dei tempi di percorrenza e aumento dei punti di accesso alla modalità ferroviaria;
- Recupero, riqualificazione e valorizzazione delle aree ferroviarie dismesse e da dismettere;
- Abbattimento dei livelli di inquinamento acustico ed atmosferico nelle aree della città di Bari.

A seguito di tale Protocollo e del “Tavolo Tecnico” istituito dalla Regione Puglia, furono sviluppati uno studio di pre-fattibilità e successivamente uno studio di fattibilità.

Il progetto preliminare del Riassetto del Nodo di Bari sviluppato a seguito delle analisi sullo studio di fattibilità è stato assentito con Conferenza di Servizi Istruttoria indetta dalla Regione Puglia ai sensi dell’art. 14-bis della legge 241/1990 e approvato con verbale di CdS del 25 maggio 2009.

Il suddetto progetto preliminare si presentava suddiviso in due lotti, uno a nord e uno a sud della stazione di Bari, che pur facendo parte di un più vasto complesso progettuale, presentavano ciascuno una propria autonomia tecnico-funzionale:

- **TRATTA A NORD DI BARI: interrimento Bari s. Spirito – Bari Palese e nuovo impianto di Bari Smistamento.**

L’intervento consisteva nell’interrimento della linea ferroviaria adriatica nella tratta Bari S. Spirito – Palese e nella realizzazione della Nuova Stazione di Bari Smistamento con annesso nuovo fascio di arrivi e partenze a servizio degli scali di Bari Lamasinata, Scalo ferruccio, Fascio ASI e il nuovo interporto. L’intervento aveva uno sviluppo complessivo di circa 8,1 km di cui 5,6 km per l’interrimento e 2,5 km per il nuovo fascio merci di Bari Smistamento.

- **TRATTA A SUD DI BARI: Variante di tracciato tra Bari C.le e Bari Torre a Mare**

L’intervento consiste nella realizzazione di una variante della linea ferroviaria in uscita dalla Stazione di Bari Centrale in direzione Sud. La variante si affianca al tracciato delle Ferrovie Sud Est per porsi agli estremi del territorio comunale con ritorno sulla linea esistente in prossimità della stazione di Bari Torre a Mare. L’estesa di tale intervento è di circa 10.2 km.

	PROGETTO DEFINITIVO NODO DI BARI – BARI NORD VARIANTE SANTO SPIRITO - PALESE					
RELAZIONE DESCRITTIVA CHIUSURA SVINCOLO "BITONTO" SS16	COMMESSA IADR	LOTTO 00	CODIFICA D 13 RH	DOCUMENTO GA 03 00 001	REV. B	FOGLIO 3 di 8

Il Progetto Preliminare del Riassetto del Nodo di Bari del 2009, incluso tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale, ai sensi della delibera CIPE del 21 dicembre 2001, n. 121, adeguava e integrava il suddetto progetto preliminare presentato in Conferenza dei Servizi sulla base degli assensi e prescrizioni approvate nel verbale di chiusura della CdS. Il Progetto è stato altresì completato ai fini dell'avvio dell'iter autorizzatorio speciale di cui al capo IV del D. Lgs n. 163 e s.m.i. (ex Legge Obiettivo 43/2001) rispetto ai contenuti previsti dall'allegato XXI del suddetto decreto.

Il Progetto Preliminare del Riassetto del Nodo di Bari è stato esaminato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS che con parere n. 574 del 19.12. 2010 (parere inviato con nota del Ministro dell'Ambiente 27.12.2010, prot. 39786 al MIT) ha prescritto, con riferimento al Progetto Definitivo per la Tratta a Nord di Bari, di *“valutare, in analogia con quanto previsto per la tratta a sud, la possibilità di realizzare un percorso alternativo in distacco dall'attuale sedime di progetto, posto ad ovest di esso, con lo scopo di evitare l'attraversamento e l'interferenza con aree fortemente urbanizzate”*. La delibera CIPE n. 104/2012 ha approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare del solo Nodo di Bari: Bari Sud (tratta Bari Centrale- Bari Torre a Mare), anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale dell'opera.

Il presente Progetto Definitivo del “Nodo di Bari: Bari Nord - Variante di tracciato tra Santo Spirito e Palese” è stato dunque sviluppato come soluzione di variante al Progetto Preliminare del 2009 oggetto di Parere VIA e sulla base delle prescrizioni e pareri ricevuti in fase di iter autorizzatorio del Progetto Preliminare del 2021, di cui più in dettaglio è illustrato al successivo paragrafo.

2. INQUADRAMENTO GENERALE

L'area interessata dal progetto ricade nella zona a nord - ovest della città di Bari, nell'area compresa tra l'aeroporto internazionale di Bari e il comune di Giovinazzo.

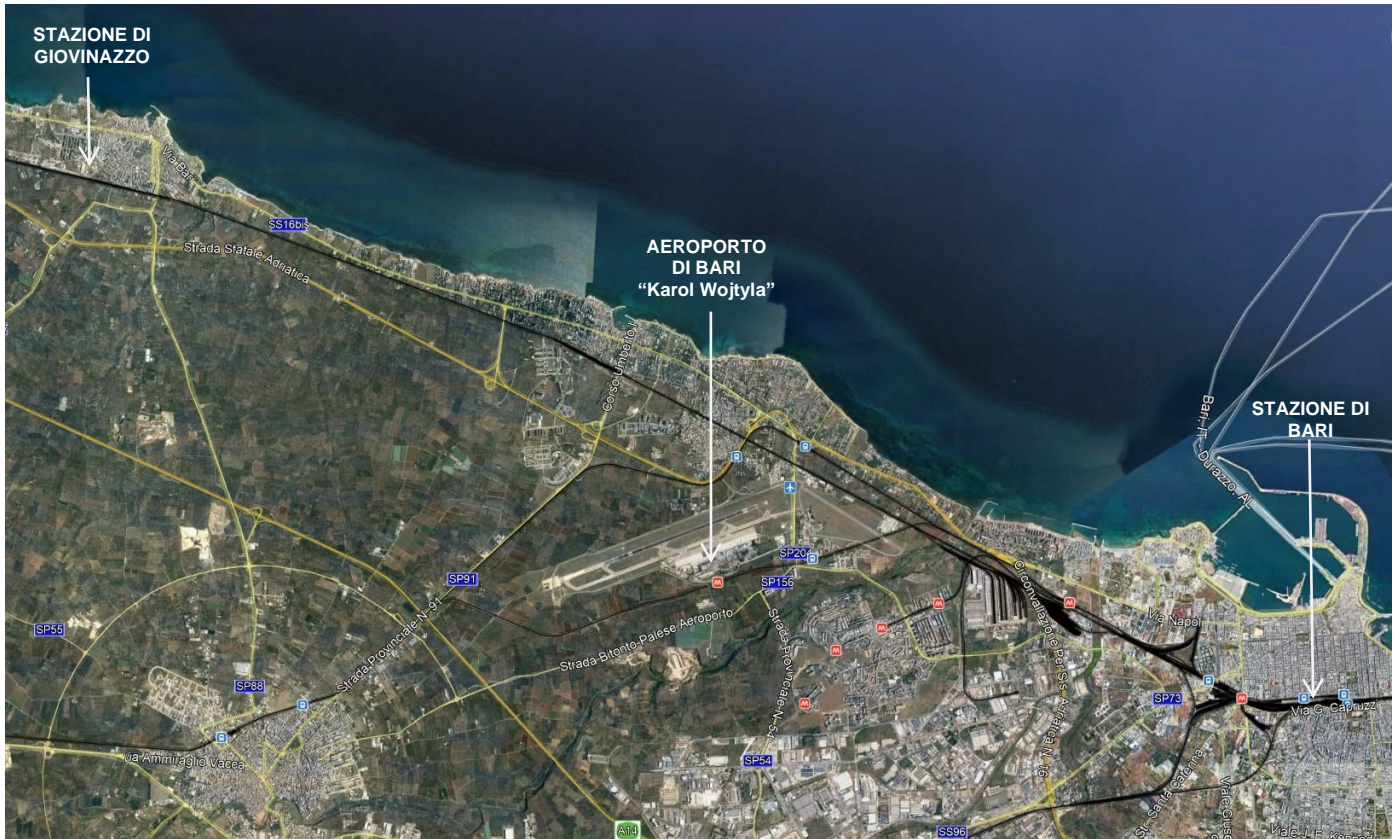


Figura 1 Inquadramento area di intervento

Il tracciato ferroviario è sviluppato tenendo conto dei seguenti input:

- $V_c = 200 \text{ km/h}$ ($V_t = 180 \text{ km/h}$)
- Nuova stazione con marciapiede ad isola da 250m e modulo di precedenza 750

La nuova linea ha origine dopo Giovinazzo, all'incirca al km 632+000 della linea Adriatica, da dove sfiocca verso sud-est e prosegue in corretto tracciato per circa un chilometro mantenendosi pressoché a quota piano campagna.



Figura 2 – Tracciato di progetto

La variante di tracciato si sviluppa quasi nella sua interezza sotto il piano campagna, i primi 1.300 m circa si sviluppano quasi al piano campagna per poi iniziare a perdere quota fino ad entrare in galleria artificiale. L'opera ha uno sviluppo complessivo di circa 3 km e consente il sottoattraversamento della Strada Statale n. 16 e dei successivi assi viari.

Dopo circa 4,8 km il tracciato prosegue a cielo aperto, in trincea profonda, dove viene realizzato il nuovo impianto di stazione di S.Spirito – Palese, costituito da due marciapiedi ad isola da 250m, ai quali si accede attraverso un sistema di scale mobili e ascensori che conducono al fabbricato di stazione posto al piano campagna. L'impianto di stazione garantisce sia per i binari di corsa sia per i binari di precedenza un modulo di 750m.

La trincea è interrotta da una galleria artificiale necessaria a creare aree a verde attrezzate, a servizio della nuova stazione, e a risolvere l'interferenza con via Nicholas Green.

In uscita dall'impianto di stazione il tracciato inizia a salire e prosegue in galleria artificiale verso sud-est parallelamente alla SS16, sotto attraversando la rampa di svincolo della statale e la SP91.

Dopo un tratto allo scoperto, il tracciato entra nuovamente in galleria artificiale al km 6+625, così da consentire in sottoattraversamento di strada di Torre Bregiola e della linea ferroviaria Bari-Bitonto via Palese, gestita dalle Ferrovie del Nord Barese.

Dopo aver sotto-atteversato via Modugno, il tracciato prosegue in direzione est sotto attraversando la Strada provinciale n 201.

Al fine di evitare interferenze con l'aeroporto internazionale di Bari "Karol Wojtyla" il tracciato piega verso nord-est risolvendo l'interferenza della rotatoria di collegamento tra la SP201 e la SP204 in galleria, per proseguire nell'area dell'aeroporto militare Bari Palese.

Superata l'area militare la livelletta inizia a prendere quota uscendo allo scoperto al km 9+780 ca e proseguendo in trincea fino a riallacciarsi sul sedime della linea storica in corrispondenza del km 642+537.

3. Chiusura svincolo per lavori ferroviari

Oggetto della presente relazione è la chiusura dello svincolo uscita/immissione "Bitonto" direzione Bari della Strada Statale SS16 gestita da ANAS per lavori in ambito ferroviario.

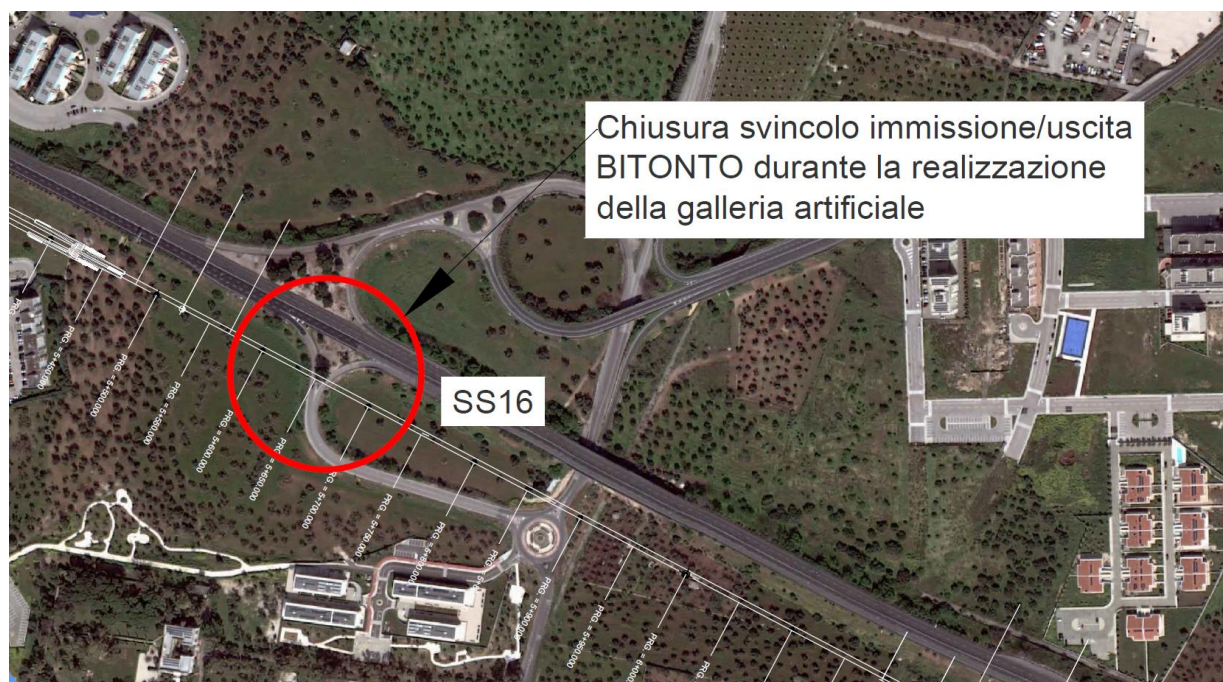


Figura 3 – Area di intervento

Per la necessità di intervento in corrispondenza dello svincolo esistente, si è deciso di realizzare fuori opera il concio di galleria artificiale GA03 interferente. Il concio verrà poi spinto a vuoto, previa chiusura dello svincolo esistente, demolizione di parte del rilevato stradale e della rampa interferente. Successivamente, si procederà con la ricostruzione della rampa e messa in esercizio della sede stradale. Per maggiori dettagli, si rimanda all'elaborato grafico IADR00D29PZGA0300003B.

Durante il periodo di chiusura dello svincolo "Bitonto", al fine di arrecare il minor disagio possibile agli utenti della strada statale SS16, si prevedono percorsi alternativi per raggiungere il comune di Bitonto dalla strada SS16 direzione Bari e viceversa.

Il primo percorso alternativo (in azzurro nella figura seguente), bidirezionale, prevede l'utilizzo dello svincolo precedente a quello chiuso per lavori e corrisponde allo svincolo "Quartiere S.Pio": a partire da questa uscita si procederà con un itinerario comunale, la cui segnaletica temporanea andrà concordata con l'ente gestore della strada.

Il secondo percorso (in magenta nella figura seguente) è stato ipotizzato per quegli utenti "abitudinari" che, non focalizzandosi sulla nuova segnaletica temporanea sull'asse principale della SS16, potrebbero perdere l'uscita di cui sopra: per tale motivo il secondo percorso considera lo svincolo successivo a quello chiuso per lavori e, partendo dallo svincolo "Aeroporto di Bari", si procederà fino a raggiungere il comune di Bitonto.



Figura 4 – Percorsi alternativi durante la chiusura svincolo

La segnaletica di cantiere prevista lungo l'asse principale SS16 e lungo le strade comunali dovrà essere conforme agli schemi segnaletici di cui al D.M. 10/07/2002 e concordata con gli enti gestori delle strade coinvolte. Inoltre, La segnaletica esistente dovrà essere oscurata e non dovrà essere in contrasto con la segnaletica di cantiere.

Per maggiori indicazioni, si faccia riferimento ai seguenti elaborati grafici:

- Planimetria inquadramento con percorsi alternativi (IADR00D13P5GA0300001B);
- Planimetria schemi segnaletici svincoli di uscita (IADR00D13P7GA0300001B);
- Planimetria schema segnaletico chiusura svincolo di Bitonto (IADR00D13P7GA0300002B);
- Planimetria schema segnaletico rotatoria svincolo di Bitonto (IADR00D13P8GA0300001B).