

*Ministero dell' Ambiente e
della Tutela del Territorio*

Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale

Verifica di Ottemperanza

Fase Ia - (art. 20, comma 5, D.Lgs. 20.08.2002 n. 190)

Progetto Definitivo

“Raddoppio linea Bari – Taranto - Tratta Bari S. Andrea - Bitetto”

Proponente: Italferr – S.p.A.

1. Premessa

Oggetto della presente relazione è la verifica che il progetto definitivo “Raddoppio linea Bari – Taranto - Tratta Bari S. Andrea - Bitetto” non sia sensibilmente diverso da quello preliminare (art. 20, comma 5, D.Lgs. 20.08.2002 n. 190).

Tale fase di verifica è propedeutica alla successiva verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui alla Del. Cipe n. 46/04 del 29 settembre 2004.

2. Richiami Sintetici sull’Opera

L’opera presenta le seguenti principali caratteristiche:

	Progetto Definitivo	Progetto Preliminare
Sviluppo del tracciato	10.484 m	10.647 m
Sviluppo in galleria artificiale	1.835 m	645 m
Sviluppo in viadotto	315 m (nuovo viadotto) 430 m (viadotto esistente)	360 m (nuovo viadotto) 430 m (viadotto esistente)
Sviluppo in trincea	5.400	6.400 m
Sviluppo in rilevato (*)	2.500	1.840 m
Opere di attraversamento	Ricompresi nelle tratte in galleria artificiale	5 scatolari per attraversamento viabilità stradale

Interventi su opere d'arte esistenti	Eliminazione dell'intervento in prossimità dei muri in corrispondenza della Lama Sinata mediante ricorso a paratia in pali	Adeguamento del ponte esistente in corrispondenza della Lama Sinata (progr 4+468) mediante prolungamento e innalzamento dei muri del rilevato ferroviario
Interferenze con colatori naturali/idromorfologia	Eliminazione dell'interferenza con la morfologia della Lama Sinata	Interferenza con la morfologia della Lama Sinata
Fermate	2	2

NOTA:

(*) comprensivo di rilevati e restanti tratti di linea.

Pendenza longitudinale massima: 12 per mille (fermate 7 per mille).

Sezione tipo: due binari di corsa ad interasse 4,00 m

Piattaforma standard di larghezza complessiva 12,70 m

Sezione tipo trincea:

- In roccia: scarpa naturale 2:1 (ad eccezione della coltre superficiale pari a 2:3) con altezza massima dello scavo con pendenza 2:1 pari a 6 m e berma di 2 m per scavi maggiori;
- In terreni sciolti: adozione di sezione ad U in cls armato; altezza massima 6 m e berma di 1,50 m per scavi maggiori; scavi da proseguire con pendenza 2:3 sino al piano di campagna;
- Raccolta acque nelle sezioni in trincea: manufatto prefabbricato trapezoidale base 40 cm, altezza 70 cm;
- Fosso di guardia sul piano campagna di dimensioni variabili e posto a 1,5 m dal ciglio della trincea;
- Recinzione a 1,5 m dal fosso di guardia.

Superficie occupata direttamente dal tracciato ferroviario di progetto: 265.000 mq con una diminuzione di circa 12.000 mq rispetto alla superficie occupata dalle opere previste nel progetto preliminare.

Tempi di realizzazione: 40 mesi totali di cui 6 mesi per la progettazione esecutiva.

3. Sintesi della verifica delle modifiche progettuali e loro ricadute ambientali

Vista la relazione del Proponente di cui all'art. 4, comma 1, del D. Lgs. n. 190 del 20.08.2002, e gli specifici elaborati sia planimetrici che altimetrici del Progetto Preliminare approvato dal Cipe e del Progetto Definitivo trasmesso in ottemperanza, si riportano le considerazioni inerenti le modifiche progettuali riscontrate.

Tracciato

Per quanto riguarda il tracciato non si registrano importanti scostamenti da quello del Progetto Preliminare ma lievi ritocchi, operati anche allo scopo di rispettare alcune delle prescrizioni di cui alla citata Delibera Cipe (affinamenti di dettaglio -prescrizione n.37, o mantenimento di prefissate

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

distanze da alcuni edifici - prescrizione 39).

Complessivamente gli scostamenti rilevati vanno da 0 m a 30 m (registrato solo in corrispondenza della Lama Sinata in conseguenza della prescrizione di eliminare le interferenze con il suddetto colatore).

Occupazione di territorio

Per quanto riguarda l'ingombro del tracciato rispetto al territorio vanno segnalati due principali aspetti:

- Il Progetto Definitivo prevede un maggiore ricorso alla modalità in galleria (anche in esplicito soddisfacimento delle prescrizioni n. 17 e 37, rispettivamente finalizzate al migliore ripristino della continuità ecosistemica ed alla ulteriore riduzione delle penalizzazioni agli edifici posti nelle immediate vicinanze della linea) a tutto vantaggio del contenimento dell'impronta al suolo globale dell'opera. Sono infatti previsti circa 1,8 km di gallerie artificiali rispetto a 0,645 km previsti nel Progetto Preliminare.
- A seguito dell'approfondimento delle indagini di carattere geologico-geotecniche, in alcuni tratti aventi caratteristiche del materiale in posto apprezzabilmente più scadenti rispetto alle previsioni formulate in sede di Progetto Preliminare (coltre di calcare alterato e fratturato di spessore variabile da pochi metri a 9-10 m con intercalazioni di materiale fino) si è necessariamente provveduto a diminuire la pendenza dei paramenti dello scavo in trincea con conseguente aumento della larghezza della sezione (vedere i dettagli riportati di seguito). Questa scelta ha comportato, lungo i tratti interessati, un inevitabile aumento dell'ingombro dell'opera.

Il bilancio complessivo in termini di ingombro sul territorio risulta comunque positivo a favore del Progetto Definitivo che comporta una riduzione netta complessiva dell'impronta al suolo dell'opera stimabile in circa 1,2 ha.

Nel dettaglio si riporta quanto segue relativamente alle modifiche determinate dalle peggiori caratteristiche geotecniche del suolo e conseguente variazione delle pendenze delle scarpate della trincea.

- Diminuzione della pendenza delle scarpe della trincea con conseguente aumento della larghezza della sezione da 23 m a 41 m circa, da Progressiva 4+909 a Progressiva 5+384:
 - L'ampliamento della sezione interessa aree soggette a destinazione d'uso analoga a quanto previsto nel Progetto Preliminare (coltivazioni).
- Diminuzione della pendenza delle scarpe della trincea con conseguente aumento della larghezza della sezione da 33 m a 47 m circa accompagnata da lieve disassamento del tracciato, da Progressiva 6+034 a Progressiva 6+344:
 - L'ampliamento della sezione interessa aree soggette a destinazione d'uso analoga a quanto previsto nel Progetto Preliminare (coltivazioni, oliveti).
- Diminuzione della pendenza delle scarpe della trincea con conseguente aumento della larghezza della sezione da 28 m a 40 m circa accompagnata da disassamento del tracciato, da Progressiva 6+524 a Progressiva 7+004:
 - L'ampliamento della sezione interessa aree soggette a destinazione d'uso analoga a quanto previsto nel Progetto Preliminare (coltivazioni, oliveti).
- Diminuzione della pendenza delle scarpe della trincea con conseguente aumento della larghezza della sezione da 37 m a 47 m, da Progressiva 7+264 a Progressiva 8+800:

- L'ampliamento della sezione interessa aree soggette a destinazione d'uso analoga a quanto previsto nel Progetto Preliminare (coltivazioni, oliveti).
- Diminuzione della pendenza delle scarpe della trincea con conseguenti variazioni locali della larghezza della sezione ma senza aumento globale del valore risultante dell'impronta al suolo, da Progressiva 9+274 a Progressiva 9+486 con disassamento del tracciato:
 - L'ampliamento della sezione interessa aree soggette a destinazione d'uso analoga a quanto previsto nel Progetto Preliminare (coltivazioni, oliveti).
- Diminuzione della pendenza delle scarpe della trincea con conseguente aumento della larghezza della sezione da 28 m a 60 m, da Progressiva 9+850 a Progressiva 10+565:
 - L'ampliamento della sezione interessa aree soggette a destinazione d'uso analoga a quanto previsto nel Progetto Preliminare (coltivazioni, oliveti).

Va, inoltre, considerato che, in corrispondenza delle opere di sottopasso/sovrappasso, sono state ulteriormente approfondite le modalità di scavo onde permettere l'ottimizzazione della viabilità provvisoria, da allestirsi in fase di cantiere per il mantenimento della funzionalità dei tronchi stradali interessati.

Modifiche di carattere puntuale

Altre modifiche sono state introdotte in relazione alle variazioni dello stato dei luoghi nel frattempo intervenute e precisamente:

- Previsione di un sottopasso alla progressiva 4+998 allo scopo di permettere l'attraversamento di un tronco stradale realizzato successivamente alla redazione del Progetto Preliminare;
- Acquisizione e demolizione di un capannone adibito ad attività commerciali in corrispondenza della progressiva 5+114. Anche in tal caso si tratta di opera realizzata successivamente alla redazione del Progetto Preliminare.

Sintesi delle variazioni introdotte lungo il tracciato dell'opera:

- Fermata Villaggio Lavoratori, Progressiva 4+730:
 - Sono state operate alcune locali traslazioni e modifiche dei piazzali e della viabilità di accesso senza occupare aree soggette a destinazione d'uso differente da quanto previsto nel Progetto Preliminare (coltivazioni).
- Attraversamento della strada Tangenziale di Bari, Progressiva 4+909:
 - Ottimizzazione della viabilità provvisoria in fase di cantiere.
- Realizzazione di nuova opera di attraversamento, Progressiva 5+000:
 - Opera posta a servizio di un tronco stradale realizzato successivamente alla redazione del Progetto Preliminare.
- Demolizione di capannone adibito ad attività commerciali, Progressiva 5+144:
 - Attività giustificata dalla recente costruzione del capannone in oggetto, costruzione successiva alla redazione del Progetto Preliminare.
- Galleria imbocco Progressiva 5+384:
 - Locali modifiche dell'attraversamento stradale, motivate anche da esigenze di collocazione di canalette di drenaggio;
 - Locali modifiche all'organizzazione della viabilità interferita;

[Handwritten signatures and initials on the right margin]

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

- (NB la demolizione dei cinque fabbricati alle Progressive 5+531, 5+569, 5+610, 5+941 e 5+992 era stata già prevista in sede di Progetto Preliminare).
- Attraversamento stradale da Progressiva 6+344 a Progressiva 6+524:
 - Locali modifiche all'organizzazione della viabilità interferita;
 - Ottimizzazione della viabilità provvisoria in fase di cantiere.
- Due attraversamenti stradali alle Progressive 7+041 e 7+229:
 - Ottimizzazione della viabilità provvisoria in fase di cantiere.
- Opere di attraversamento alle Progressive 8+125, 9+144, 9+528:
 - Ottimizzazione della viabilità provvisoria in fase di cantiere.
- Fermata di Modugno:
 - Locale traslazione planimetrica dell'area di parcheggio e dei relativi collegamenti viari, motivata anche dall'opportunità di raccordarsi alla nuova viabilità prevista dal PRG di Modugno.
- Opera di attraversamento; Progressiva 10+582:
 - Locale riorganizzazione della viabilità con lieve aumento dell'impronta al suolo;
 - L'ampliamento interessa aree soggette a destinazione d'uso analoga a quanto previsto nel Progetto Preliminare (coltivazioni, oliveti).
- Viadotto su cava, da Progressiva 10+624 a Progressiva 10+942:
 - Eliminazione di una campata con razionalizzazione delle spalle;
 - Lieve disassamento.
- Galleria imbocco Progressiva 11+037:
 - Realizzazione di un nuovo tronco di viabilità con locale aumento dell'impronta al suolo
 - L'ampliamento interessa aree soggette a destinazione d'uso analoga a quanto previsto nel Progetto Preliminare (oliveti, strade).
- Demolizione edificio, Progressiva 11+490:
 - Edificio da demolire non previsto nel Progetto Preliminare.

Modifiche introdotte a seguito dell'approfondimento dello studio idraulico

A seguito della verifica degli aspetti relativi alla gestione delle acque di piattaforma in sede di progettazione definitiva, il Proponente ha ritenuto, inoltre, opportuno frazionare il sistema di drenaggio della trincea ferroviaria in vari settori così da ripartire le portate di drenaggio in più punti di recapito.

Sono state quindi previste n. 5 tubazioni (diametri variabili da 1000 a 2000 mm) che si sviluppano per una lunghezza totale di circa 2 km seguendo percorsi all'interno del corridoio territoriale circostante il tracciato, corridoio già studiato nel precedente Studio d'Impatto Ambientale.

Valutazioni

A fronte di quanto analizzato e sopra esposto la Commissione evidenzia che il Progetto definitivo "Raddoppio linea Bari - Taranto - Tratta Bari S. Andrea - Bitetto" non è sensibilmente diverso da quello preliminare approvato con delibera CIPE n. 46/04 del 29 settembre 2004 (art. 20, comma 5, D.Lgs. 20.08.2002 n. 190).

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

Le modifiche apportate in sede di redazione del Progetto definitivo - in gran parte conseguenti all'ottemperamento di prescrizioni - non determinano significativi mutamenti del quadro dell'impatto ambientale già analizzato con il SIA del progetto preliminare; dette modifiche risultano, prevalentemente, migliorative dell'impatto ambientale.

Roma, 27 Settembre 2005.

Dott. Ing. Bruno AGRICOLA (Presidente)

Prof. Ing. Alberto FANTINI

Dott. Ing. Claudio LAMBERTI

Prof. Dott. Vittorio AMADIO

Dott. Ing. Pietro BERNA

Dott. Arch. Eduardo BRUNO

Prof. Avv. Massimo BUONERBA

Dott. Ing. Giuseppe CARLINO

Dott. Avv. Flavio FASANO

Dott. Arch. Franco LUCCICHENTI

Prof. Dott. Giuseppe MANDAGLIO

Prof. Dott. Antonio MANTOVANI

Dott. Avv. Stefano MARGIOTTA

Prof. Ing. Rodolfo M.A. NAPOLI

Prof. Ing. Maurizio ONOFRIO

Dott. Ing. Alberto PACIFICO

Prof. Ing. Monica PASCA

Dott. Ing. Giovanni PIZZO

Prof. Ing. Pier Lodovico RUPI

Bee
Alberto Fantini
Claudio Lamberti
Vittorio Amadio
Pietro Berna
Eduardo Bruno
ASSENTE
ASSENTE
Flavio Fasano
ASSENTE
Franco Luccichenti
Giuseppe Mandaglio
Antonio Mantovani
Stefano Margiotta
Rodolfo M.A. Napoli
Maurizio Onofrio
Alberto Pacifico
Monica Pasca
Giovanni Pizzo
Pier Lodovico Rupi