



Vice Direzione Generale Network Management Infrastrutture  
 Direzione Operativa Infrastrutture  
 Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Bari  
 Il Direttore

PRATICA N° 4905 CDS 2023-21 TL

Ferrovie dello Stato Italiane  
 UA 31/3/2023  
 RFLNEMI.DOIT.BAV40011VPA2G  
 23:0001998

**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio  
 Porto di Taranto**

Pec: protocollo.autportta@postecert.it

p.c.

**Comune di Taranto**

Pec: protocollo.comunetaranto@pec.rupar.puglia.it

**Vice Direzione Generale Network  
 Management Infrastrutture  
 Direzione Commerciale  
 Sviluppo e Commercializzazione Territoriale  
 Centro Sud Adriatica**

*Ing. Roberto Laghezza*

**Vice Direzione Generale Network  
 Management Infrastrutture  
 Direzione Investimenti  
 Direzione Investimenti Area  
 Campania, Sardegna e Adriatica  
 S.O. Progetti Adriatica**

*Ing. Elisabetta Valentina Cucumazzo*

**Oggetto: Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - misura M5C3 - Interconnessioni al porto di Taranto: Infrastrutturazione primaria e accessibilità stradale e ferroviaria are "Eco Industrial Park".**

**Progetto di Fattibilità Tecnico economica ex art. 23 comma 5 del D.lgs. n. 50/2016.**

**Indizione della Conferenza di Servizi ex art. 14 bis L. 241/1990 per acquisizione dei pareri, autorizzazioni, nulla osta e/o di ogni altro atto di assenso propedeutico al rilascio di Autorizzazione Unica ZES ex art. 5 bis, commi 2 e 6, del D. L. n. 91/2017, convertito con Legge 3 agosto 2017, n. 123 e modificato dall'art. 57 del Decreto-Legge 31 maggio 2021, n.77, convertito con Legge 29 Luglio 2021 n.108.**

*Rif: nota prot. 3099 del 15/02/2023 di ASPMI*

*Allegato n. 1: Manuale di progettazione delle opere civili parte II - Sezione 3 - Corpo stradale*

*Allegato n.2: Manuale di progettazione delle opere civili – Parte II – sez 2 Ponti e Strutture*

*Allegato n.3: Capitolato Generale Tecnico di Appalto delle Opere Civili*

In riscontro alla nota in riferimento pervenuta mezzo pec in data 15/02/2023 con la quale Codesta Autorità Portuale convoca la conferenza di servizi relativa agli interventi in oggetto, si comunica quanto segue.

**Piazza Aldo Moro - Strada int. FS n.57- 70122 Bari  
 Pec: rfi-dpr-dtp.ba.staff@pec.rfi.it**

Rete Ferroviaria Italiana - Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane  
 Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di  
 Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 sexies del  
 cod. civ. e del D.lgs. n. 112/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
 Cap. Soc. euro 31.528.425,067,00  
 Iscritta al Registro delle Imprese di Roma  
 C.d. Fisc. 01585570581 e P. I.c. 0108081000 - R.I.A. 758300





Il progetto riguarda la realizzazione di un Eco Industrial Park, un'area produttiva eco-sostenibile di nuova concezione, integrata con il sistema logistico del Porto di Taranto e ricadente nella Zona Economica Speciale (ZES) interregionale del Mar Ionio, prevedente il collegamento ferroviario con la rete ferroviaria Nazionale.

Il progetto sarà attuato secondo 2 stralci funzionali, corrispondenti ad altrettante fasi temporali e fonti di finanziamento: il primo comprendente gli interventi di infrastrutturazione primaria e accessibilità stradale e le opere di sistemazione idraulica, il secondo comprendente gli interventi di completamento del complesso produttivo.

In vista dell'atteso incremento dei volumi nella movimentazione intermodale delle merci in contenitori, si prevede la realizzazione di una infrastruttura di carico-scarico all'interno dell'Eco-Industrial Park direttamente connessa alla rete ferroviaria e al Porto di Taranto, in prossimità della stazione di Taranto Bellavista tramite una nuova comunicazione a realizzarsi nell'ambito del progetto in oggetto.

Dalla Relazione Generale si evince inoltre che le opere di mitigazione idraulica si dividono in 4 interventi:

- Intervento 1 - Adeguamento delle arginature del Fiume Tara e del Canale Stornara;
- Intervento 2 - Regimentazione di Canale Fiumetto (Canale Bellavista) e del 2° Canale ILVA;
- Intervento 3 - Regimentazione dei Colatori afferenti Canale Fiumetto (Canale Bellavista);
- Intervento 4 - Regimentazione del 1° Colatore nel tratto Eco Park.

Il progetto in esame comprende, da un punto di vista idraulico, unicamente l'intervento n. 4.

Esaminati gli elaborati di progetto si esprime parere favorevole di massima sullo studio di fattibilità oggetto del presente procedimento condizionato all'ottemperanza delle seguenti prescrizioni che dovranno essere recepite nella successiva fase progettuale:

1. dalla planimetria di progetto emerge che il raccordo verrà allacciato al II binario della stazione di Bellavista il quale attualmente viene utilizzato per gli arrivi/partenze al/dal raccordo di Acciaierie d'Italia e connesso lato Taranto. Si propone di realizzare il collegamento del raccordo alla stazione di Bellavista tramite il III binario in modo da migliorare la gestione delle manovre di entrambi i raccordi. Resta inteso che il modulo di tale binario attualmente pari a 620m vincola la lunghezza dei treni che possono essere terminalizzati nel raccordo, pertanto si suggerisce di valutare un suo eventuale allungamento coerente con la lunghezza dei binari previsti all'interno del raccordo;
2. tutti gli interventi infrastrutturali e tecnologici ricadenti sull'impianto di Bellavista, necessari all'innesto del nuovo raccordo, saranno a carico del raccordato;
3. i movimenti tra il cancello fisico del futuro raccordo e la stazione di Bellavista e viceversa dovranno avvenire in modalità protetta secondo le norme previste al momento dell'attivazione;
4. il raccordo dovrà essere munito di un cancello d'ingresso fisico che identifichi la separazione fisica tra il raccordo ed RFI e dovrà essere indicato sulla planimetria di progetto;
5. per poter esprimere un parere tecnico/funzionale sulla configurazione di tutto il raccordo e sui tronchini ipotizzati in prossimità dell'impianto di Bellavista, occorre definire il Modello di Esercizio delle manovre che si intende adoperare per i binari sia di presa/consegna che di carico/scarico;
6. nella relazione Tecnica del I stralcio, si fa riferimento ad un tipo di recinzione perimetrale definita doganale pertanto è opportuno chiarire se anche i traffici ferroviari necessitano di controlli doganali e quale sarà la modalità di operazione;



7. si chiede di integrare gli elaborati progettuali con inquadramento a scala più ampia delle opere a farsi su planimetria catastale, evidenziando il confine di proprietà attuale RFI;
8. le nuove aree dovranno essere opportunamente recintate, in modo da definire una netta separazione tra le aree di proprietà RFI e le aree di proprietà del Richiedente. La recinzione dovrà essere realizzata con manufatti cementizi ed avere un'altezza complessiva non inferiore a 2,5 m. Più in particolare, dovrà essere costituita dal basamento in c.a., una parte cieca dell'altezza di 1 m dal pian terreno, e la restante parte non cieca, costituita da lastre prefabbricate in c.a. vibrato, tipo "cancellate FS". Si fa presente che, tutti gli impianti che saranno gestiti da RFI dovranno essere raggiungibili, con apposita viabilità stradale, per consentire l'accesso al personale addetto alla gestione e manutenzione degli stessi;
9. si chiede di rappresentare graficamente la fascia di rispetto ferroviaria così come definita dal D.P.R. 753 dell'11 luglio 1980 "Nuove Norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto". Ai sensi del succitato Decreto, a salvaguardia dell'infrastruttura ferroviaria è stata definita una fascia di rispetto vincolata per legge e per la quale valgono determinate limitazioni. La salvaguardia di tale zona di rispetto, o le prescrizioni imposte dove consentito, rappresentano non solo l'ottemperanza ad un disposto di legge ma anche una efficace azione preventiva per la tutela della pubblica delle zone attraversate dal tracciato ferroviario in un'ottica di salvaguardia della sicurezza all'esercizio ferroviario. Tutte le opere ex-novo dovranno essere quotate in planimetria e sezioni rispetto al bordo interno della rotaia RFI più vicina e rispetto al confine di proprietà RFI. Resta inteso che nelle planimetrie e sezioni dovrà essere rappresentata anche l'infrastruttura ferroviaria RFI;
10. lungo la tratta ferroviaria interessata dall'intervento, potrebbero esistere sottoservizi che attraversano il sedime ferroviario o ne costituiscono un parallelismo. Si dovrà fornire un rilievo dettagliato dello stato dei luoghi, apportando un censimento di tutti i sottoservizi esistenti interferenti con le opere di progetto (coordinate GPS). Si evidenzia che tali attraversamenti e parallelismi elettrici, fognari, ecc... sono oggetto di convenzione tra RFI e il relativo ente gestore, per cui, qualora subentrassero delle modifiche progettuali, sostituzioni e/o dismissioni di tali opere, dovrà essere fatta comunicazione scritta alla Scrivente che agirà secondo procedure interne;
11. dall'elaborato "EIP.PR.SE06 – Sezioni di Progetto" si evince che tra i binari del Raccordato e l'infrastruttura RFI sarà realizzato un "buffer verde". Si fa presente che in merito alle alberature dovrà essere rispettato l'art 52 del DPR 753/80;
12. agli atti della Scrivente non è pervenuto il progetto inerente l'Intervento 1: Adeguamento delle arginature del Fiume Tara e del Canale Stornara, che prevede rispettivamente l'innalzamento dell'argine in destra e sinistra idraulica e l'innalzamento dell'argine in sinistra idraulica. Il fiume Tara intercetta la linea ferroviaria Taranto-Metaponto al km 8+836 pertanto al fine di valutare la compatibilità tecnica degli interventi suddetti con l'infrastruttura ferroviaria si chiede al Comune di Taranto, quale soggetto attuatore dell'intervento 1 come si evince dalla Relazione Generale, di trasmettere ad RFI il progetto di adeguamento delle arginature del Fiume Tara e del Canale Stornara;
13. al fine di poter valutare gli effetti dell'intervento in esame da un punto di vista idraulico sull'attraversamento ferroviario al km 6+770 della Taranto-Metaponto (opera di scavalco del Canale Fiumetto), si chiede di fornire uno studio idraulico esteso alle aree di competenza ferroviaria poste a valle, in cui dovranno essere presenti unicamente le opere relative all'Intervento 4: Regimentazione del 1° Colatore nel tratto Eco Park, escludendo quindi gli effetti degli interventi 1-2 e 3 di mitigazione idraulica in quanto non previsti nel progetto in esame;



14. nell'ambito della valutazione delle portate idrologiche le condizioni post operam, diversamente da quanto riportato nella Relazione idrologica e idraulica, dovranno tener conto di un parametro CNIII (Curve number) modificato rispetto alle condizioni ante operam in corrispondenza dell'area di intervento "Eco Park", considerato che sono previste opere che ridurranno il coefficiente di permeabilità provocando un incremento delle portate idrologiche;
15. la progettazione del corpo stradale del raccordo ferroviario dovrà essere eseguita nel rispetto del Manuale di progettazione delle opere civili parte II - Sezione 3 - Corpo Stradale allegato A: Sezioni tipo corpo stradale (*all.1*) vigente in RFI;
16. il raccordo ferroviario di nuova realizzazione dovrà garantire la continuità dei tombini idraulici ai km 105+559 e 105+818 della linea ferroviaria Bari-Taranto. Tali opere dovranno essere progettate con TR 200 anni (in ottemperanza del punto 3.7.2.1.4 del Manuale di progettazione RFI). Si chiede di valutare le possibili interferenze con le stesse e di proporre soluzioni compatibili (es. prolungamenti) che non alterino il loro attuale funzionamento, garantendo l'ispezionabilità delle opere per il mantenimento in efficienza delle stesse. Pertanto dovrà essere presentato un rilievo dettagliato dello stato dei luoghi e una relazione di risoluzione delle interferenze;
17. il raccordo ferroviario di nuova realizzazione dovrà presentare tutte le opere necessarie per l'allontanamento delle acque di piattaforma (con particolare attenzione all'area interclusa tra i due tracciati) e la protezione del rilevato (cunette, fossi di guardia). Le suddette opere dovranno essere progettate con TR 100 anni (in ottemperanza del punto 3.7.2.1.4 del Manuale di progettazione RFI) verso il recapito più vicino. In nessun caso dovranno essere convogliate acque verso la sede ferroviaria dell'infrastruttura nazionale;
18. si fa presente che l'opera in oggetto ricade nell'ambito di applicazione del Reg. UE 1299/2014 e del Reg. UE 776/2019, per il quale il Richiedente dovrà provvedere direttamente alla certificazione dell'opera da parte di un organismo certificato avviando il relativo processo di Autorizzazione alla messa in servizio (AMIS), prima dell'entrata in funzione dell'opera;
19. si prescrive, inoltre di sviluppare le successive fasi progettuali, rispettando tutte le norme RFI quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo:
  - a. Manuale di progettazione delle opere civili – Parte II – sez 3 Corpo Stradale - RFI DTC SI CS MA IFS 001 F del 30/12/2022 (*all.1*);
  - b. Manuale di progettazione delle opere civili – Parte II – sez 2 Ponti e Strutture - RFI DTC SI PS MA IFS 001 F del 30/12/2022 (*all.2*);
  - c. Capitolato Generale Tecnico di Appalto delle Opere Civili – RFI DTC SI SP IFS 001 F del 30/12/2022 (*all.3*);
20. si evidenzia che dovrà essere sottoscritto apposito contratto tra le parti, a titolo oneroso, per disciplinare la gestione e la manutenzione del raccordo, preliminarmente alla messa in esercizio. A tal proposito si farà seguito nella successiva fase progettuale alla trasmissione delle DICC – *Disposizioni, Istruzioni e Clausole Contrattuali per la costruzione e l'esercizio di raccordi con stabilimenti industriali ed assimilati*;
21. per ciascuna opera da realizzare nella fascia di rispetto ferroviaria ex art. 49 del DPR 753/1980 (estesa per trenta metri a partire dalla più vicina rotaia) sarà necessario effettuare un sopralluogo preventivo con i tecnici di questa Società, finalizzato all'individuazione dell'esatta progressiva chilometrica ferroviaria e a constatare l'assenza di particolari condizioni ostative, in relazione allo stato dei luoghi (e.g. sottoservizi preesistenti). Dopodiché dovrà essere presentata apposita istanza, corredata della documentazione progettuale di livello esecutivo, onde avviare l'iter autorizzativo.



Si fa presente inoltre che il Programma di Esercizio ACCM ERTMS-oriented della Bari P.N. – Taranto riporta nell'ambito della stazione di Bellavista il collegamento del bacino logistico "Porto di Taranto" con la rete ferroviaria Nazionale come possibile allaccio futuro.

Tenendo conto dei vincoli temporali correlati al PNRN che caratterizzano il Piano Accelerato ERTMS, RFI procederà con la progettazione degli interventi di cabina e piazzale di Bellavista come da indicazioni del Programma di Esercizio prevedendo la sola predisposizione per il futuro raccordo Distripark/Eco Industrial Park, non considerandolo come un intervento inerziale.

Si evidenzia che l'elenco delle prescrizioni è indicativo e non esaustivo; eventuali problematiche ed aspetti concernenti le interferenze con l'infrastruttura ferroviaria al momento non deducibili dalla documentazione trasmessa, qualora presenti, potranno essere discusse nelle successive fasi di approfondimento progettuale per attestare la compatibilità tecnica di tutte le opere con l'esercizio ferroviario.

Si precisa che il presente parere favorevole non costituisce autorizzazione da parte di questa Società all'esecuzione delle opere proposte; come noto, l'autorizzazione ad interferire con la linea ferroviaria mediante opere nella fascia di rispetto può essere emessa da questa Sede solo a seguito del completamento di un'apposita istruttoria sul progetto esecutivo delle opere previste (da avviare successivamente al procedimento autorizzativo di cui all'oggetto), in cui viene accertata l'esistenza di tutte le garanzie previste e disciplinate dalle Leggi e dai Regolamenti sull'argomento, compresa la fattibilità tecnica.

Nel corso dell'istruttoria, che è a carattere oneroso, potrà essere richiesta ulteriore documentazione.

Si conferma, infine, la piena disponibilità a fornire ogni chiarimento ed informazione per la definizione degli aspetti tecnici per cui si ritenesse necessario ulteriore approfondimento.

Cordiali Saluti

Giuseppe Nicola Paolo Macchia