

	PROGETTISTA 	COMMESSA NR/15437	UNITA'
	LOCALITA' REGIONE PUGLIA	REL-TRAF-E-09001	
	PROGETTO / IMPIANTO METANODOTTO MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56”), DP 75 bar	Fg. 1 di 29	Rev. 00

Rif. ENERECO: P22IT04397-ENV-RE-000-016

METANODOTTO:

MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56”), DP 75 bar

PIANO PREVISIONALE DEL TRAFFICO

00	Emissione	FILANDRO	ANTOGNOLI	SANTILLO	15/09/23
Rev.	Descrizione	Elaborato	Verificato	Approvato	Data

	PROGETTISTA 	COMMESSA NR/15437	UNITA'
	LOCALITA' REGIONE PUGLIA	REL-TRAF-E-09001	
	PROGETTO / IMPIANTO METANODOTTO MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56”), DP 75 bar	Fg. 2 di 29	Rev. 00

Rif. ENERECO: P22IT04397-ENV-RE-000-016

INDICE

1. INTRODUZIONE	3
2. ANALISI DEI DOCUMENTI DI RIFERIMENTO E DEFINIZIONE DEL QUADRO INFORMATIVO	4
3. CRONOPROGRAMMA	5
4. INDIVIDUAZIONE DEL TRAFFICO INDOTTO DALLE ATTIVITA' DI CANTIERE	8
4.1 Fasi di cantiere che producono traffico di mezzi pesanti	8
4.2 Realizzazione del nuovo metanodotto	8
4.2.1 Trasporto delle tubazioni alle piazzole di stoccaggio	8
4.2.2 Conferimento a discarica di eventuali terreni contaminati	17
4.2.3 Trasporto del materiale per opere di contenimento e ripristino.	19
4.2.4 Conferimento di rifiuti eventualmente prodotti	19
4.2.5 Traffico di autovetture	19
5. INDIVIDUAZIONE E CARATTERIZZAZIONE DELLE STRADE DA UTILIZZARE PER LE ESIGENZE DI CANTIERE.	20
5.1 Quadro regionale di viabilità	23
6. CONFRONTO TRA STIMA DEL TRAFFICO DI CANTIERE E TRAFFICO REALE	26
6.1 Realizzazione del nuovo metanodotto e delle opere connesse	26
7. CONCLUSIONI	29

	PROGETTISTA 	COMMESSA NR/15437	UNITA'
	LOCALITA' REGIONE PUGLIA	REL-TRAF-E-09001	
	PROGETTO / IMPIANTO METANODOTTO MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56”), DP 75 bar	Fg. 3 di 29	Rev. 00

Rif. ENERECO: P22IT04397-ENV-RE-000-016

1. INTRODUZIONE

Il presente “Piano di previsione del traffico” ha la finalità di stimare l’impatto sull’aumento di traffico legato alle fasi di costruzione del “Metanodotto Matagiola-Masseria Manampola DN1400 (56”), DP 75 bar”. Il progetto prevede la messa in opera di una nuova condotta DN 1400 (56”) di lunghezza complessiva pari a 40,179 km, che dal comune di Brindisi (loc. Matagiola) raggiungerà il comune di Martina Franca (loc. Masseria Manampola).

L’analisi è condotta in virtù della previsione di un aumento della presenza di veicoli, ed in particolare di mezzi pesanti, nella rete stradale limitrofa alle zone dei lavori, sia per il conferimento alle aree di cantiere di materie prime e manovalanza, che per l’allontanamento, dai siti di costruzione, dei rifiuti, in direzione di siti di smaltimento o recupero qualificati.

Allo scopo saranno identificati i tragitti potenzialmente utilizzati dai mezzi di cantiere valutandone in termini di stima di veicoli equivalenti aggiuntivi rispetto alle locali condizioni di traffico esistente. Definito il contesto viene quindi valutata l’incidenza dell’aumento di traffico in relazione alla durata del cantiere, considerata la temporaneità e la reversibilità dell’impatto indotto.

Si evidenzia che prima dell’inizio dei lavori, sarà cura dell’Appaltatore predisporre il piano di viabilità di cantiere in ordine alla gestione di mezzi e personale, da sottoporre all’approvazione dell’Ente gestore preposto alla verifica delle condizioni di transito.

	PROGETTISTA 	COMMESSA NR/15437	UNITA'
	LOCALITA' REGIONE PUGLIA	REL-TRAF-E-09001	
	PROGETTO / IMPIANTO METANODOTTO MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56”), DP 75 bar	Fg. 4 di 29	Rev. 00

Rif. ENERECO: P22IT04397-ENV-RE-000-016

2. ANALISI DEI DOCUMENTI DI RIFERIMENTO E DEFINIZIONE DEL QUADRO INFORMATIVO

Per la redazione del presente piano si fa riferimento al seguente documento:

- Studio di Impatto Ambientale [Doc. n. NR15437-REL-SIA-E-09001]

Inoltre si considerano i seguenti strumenti:

- Piano Regionale dei Trasporti Piano Attuativo 2021 – 2030 Regione Puglia
- Osservatorio del Traffico – ANAS S.p.A.

	PROGETTISTA 	COMMESSA NR/15437	UNITA'
	LOCALITA' REGIONE PUGLIA	REL-TRAF-E-09001	
	PROGETTO / IMPIANTO METANODOTTO MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56”), DP 75 bar	Fg. 5 di 29	Rev. 00

Rif. ENERECO: P22IT04397-ENV-RE-000-016

3. CRONOPROGRAMMA

L'opera oggetto del presente studio è relativa alla posa in opera di un nuovo metanodotto denominato “Metanodotto Matagiola – Masseria Manampola DN 1400 (56”) – DP 75 bar.

La realizzazione di un'opera infrastrutturale a sviluppo prettamente lineare qual è quella rappresentata dalla costruzione del metanodotto, prevede un avanzamento delle aree di cantiere lungo la linea da installare.

Le fasi realizzative dell'opera hanno inizio con la preparazione delle infrastrutture provvisorie (piazzole) e dei relativi accessi dalla viabilità ordinaria, funzionali allo stoccaggio per l'accatastamento delle tubazioni e delle raccorderie che alimenteranno il cantiere di linea.

Esso si sviluppa in avanzamento partendo dalla fase di apertura pista, scavo e montaggio della condotta, posa, rinterro ed ultimazione dei lavori mediante opere di ripristino morfologico e vegetazionale.

Contestualmente all'avanzamento della linea si opera per la definizione degli attraversamenti delle infrastrutture stradali principali e dei corsi d'acqua che richiedono tecnologie di posa impegnative (trenchless) ed interventi di ripristino morfologico più consistenti, nonché per l'installazione degli impianti di sezionamento della linea previsti in progetto.

I lavori di realizzazione dell'opera (montaggio e posa della condotta) sono programmati ed eseguiti in periodi definiti per ogni singolo cantiere considerando i vincoli imposti dalle esigenze temporali di eventuali tratti particolari (attraversamento fluviali e di aree di particolare valenza) compresi nell'appalto.

Di seguito una sintesi delle principali fasi di cantierizzazione dell'opera:

- Realizzazione delle infrastrutture provvisorie;
- Apertura dell'area di passaggio;
- Apertura di piste temporanee per l'accesso all'area di passaggio;
- Sfilamento dei tubi lungo la pista di lavoro;
- Saldatura di linea;
- Controlli non distruttivi delle saldature;
- Scavo della trincea;
- Rivestimento dei giunti;
- Posa della condotta;
- Rinterro della condotta;
- Realizzazione degli attraversamenti (corsi d'acqua, rete viaria, ecc...);
- Realizzazione degli impianti e punti di linea;
- Collaudo idraulico, collegamento e controllo della condotta;
- Esecuzione degli interventi di ottimizzazione e mitigazione dei ripristini.

Per maggiori dettagli circa le fasi di cantierizzazione delle opere in progetto si rimanda alla consultazione degli “Elementi progettuali dell'opera” dello Studio di Impatto Ambientale (Rif. Doc. n. NR15437-REL-SIA-E-09001).

	PROGETTISTA 	COMMESSA NR/15437	UNITA
	LOCALITA' REGIONE PUGLIA	REL-TRAF-E-09001	
	PROGETTO / IMPIANTO METANODOTTO MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56”), DP 75 bar	Fg. 6 di 29	Rev. 00

Rif. ENERECO: P22IT04397-ENV-RE-000-016

I lavori di realizzazione complessiva dell'opera saranno completati presumibilmente nel periodo massimo di circa 28 mesi.

I ripristini morfologici, della viabilità e vegetazionali saranno completati nei 5 mesi successivi al completamento del metanodotto, che sono compresi nei 28 complessivi.

Il programma di dettaglio delle singole fasi viene predisposto dall'impresa costruttrice successivamente all'assegnazione dei lavori, in Figura 3-1 viene indicato il Programma Lavori preliminare aggiornato allo stato attuale della progettazione.

	PROGETTISTA		COMMESSA	UNITÀ
	LOCALITÀ		NR/15437	
	REGIONE PUGLIA		REL-TRAF-E-09001	
PROGETTO / IMPIANTO			Fg. 7 di 29	Rev. 00
METANODOTTO MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56"), DP 75 bar				

Rif. ENERECO: P22IT04397-ENV-RE-000-016

METANODOTTO MATAGIOLA - MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56") DP 75 bar CRONOPROGRAMMA																															
Pos.	DESCRIZIONE ATTIVITÀ	mesi	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	
P1	PROGETTAZIONE																														
P1.1	Progettazione Esecutiva	8																													
A1	LAVORI DI LINEA (L=40,2 km)																														
A1.1	Allestimento aree di cantiere	2																													
A1.2	Lavori topografici	2,5																													
A1.3	Bonifica bellica	2,5																													
A1.4	Archeologia	2																													
A1.5	Apertura Pista	6																													
A1.6	Sfilamento	6																													
A1.7	Saldatura	8																													
A1.8	Scavo	10																													
A1.9	Posa Tubazione	10																													
A1.10	Reinterro	10																													
A1.11	Attraversamenti di linea	9																													
A1.12	Collaudo Idraulico ed Essiccamento	5																													
A1.13	Messa in gas	0,5																													
B1	IMPIANTI																														
B1.1	Punti di Intercettazione di Linea - TOT n. 6	12																													
B1.2	Realizzazione Tie-In in Area Trappola esistente Loc. Matagiola	2,5																													
B1.3	Trappola DN 1400 Loc. Masseria Manampola	9																													
C1	LAVORI DI RIPRISTINO																														
C1.1	Ripristini morfologici, vegetazionali e mitigazioni impianti associati all'opera	5																													

Figura 3-1 - Cronoprogramma

	PROGETTISTA 	COMMESSA NR/15437	UNITA'
	LOCALITA' REGIONE PUGLIA	REL-TRAF-E-09001	
	PROGETTO / IMPIANTO METANODOTTO MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56”), DP 75 bar	Fg. 8 di 29	Rev. 00

Rif. ENERECO: P22IT04397-ENV-RE-000-016

4. INDIVIDUAZIONE DEL TRAFFICO INDOTTO DALLE ATTIVITA' DI CANTIERE

Con riferimento alle specifiche fasi di lavoro, viene determinata l'incidenza delle lavorazioni di posa della condotta in termini di traffico aggiuntivo rispetto al contesto ordinario, generata dagli spostamenti necessari per il trasporto di materiale e di personale ed ipotizzando i tragitti che verosimilmente verranno interessati dalla logistica di cantiere.

4.1 Fasi di cantiere che producono traffico di mezzi pesanti

Le fasi di cantiere considerate per l'analisi dell'incremento del traffico veicolare dei mezzi pesanti sono:

- Trasporto delle nuove tubazioni nelle piazzole di stoccaggio;
- Conferimento a discarica di eventuali terreni contaminati;
- Trasporto del materiale per opere di contenimento e ripristino.
- Conferimento di rifiuti eventualmente prodotti dall'Appaltatore nelle varie fasi lavorative

L'attività di espianto, messa a dimora temporanea e reimpianto degli ulivi avverrà essenzialmente transitando all'interno dell'area di passaggio del cantiere e non interesserà quindi ulteriori strade di utilizzo pubblico.

4.2 Realizzazione del nuovo metanodotto

4.2.1 Trasporto delle tubazioni alle piazzole di stoccaggio

La fonte principale di interferenza per il traffico stradale dovuto alla realizzazione del metanodotto denominato "Metanodotto Matagiola-Masseria Manampola DN1400 (56”), DP 75 bar” è riconducibile agli spostamenti dei mezzi di trasporto pesanti dai caselli autostradali fino alle piazzole per lo stoccaggio delle tubazioni attraverso strade statali, regionali e provinciali.

Lo scenario ipotizzato per la consegna delle tubazioni alle piazzole presenti lungo il tracciato è ipotizzato a partire dal casello autostradale più prossimo al tracciato di progetto riconducibile alla barriera di **Taranto Nord**.

La movimentazione dei tubi da posare lungo la linea non interessa il traffico veicolare esterno di pertinenza pubblica in quanto i mezzi operativi adibiti alla costruzione (i principali dei quali sono escavatori, pale, sideboom, motosaldatrici e curvatubi) utilizzeranno l'area di passaggio messa a disposizione per la realizzazione dell'opera per movimentare i tubi.

Nella Tabella 4-1 sono riportate tutte le piazzole che per i diversi interventi sono interessate dalle lavorazioni di posa del metanodotto.

	PROGETTISTA 	COMMESSA NR/15437	UNITA'
	LOCALITA' REGIONE PUGLIA	REL-TRAF-E-09001	
	PROGETTO / IMPIANTO METANODOTTO MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56”), DP 75 bar	Fg. 9 di 29	Rev. 00

Rif. ENERECO: P22IT04397-ENV-RE-000-016

Tabella 4-1 – Ubicazione e dimensione delle piazzole

Piazzola	Comune	Progressiva chilometrica approssimativa	Superficie occupata (m ²)
P.1	Brindisi	0+230	7866
P.2	Brindisi	6+790	7866
P.3	Brindisi	12+130	7511
P.4	San Michele Salentino	22+925	12845
P.5	Francavilla Fontana	29+160	10675
P.6	Ceglie Messapica	34+045	7866
P.7	Martina Franca	39+370	14192

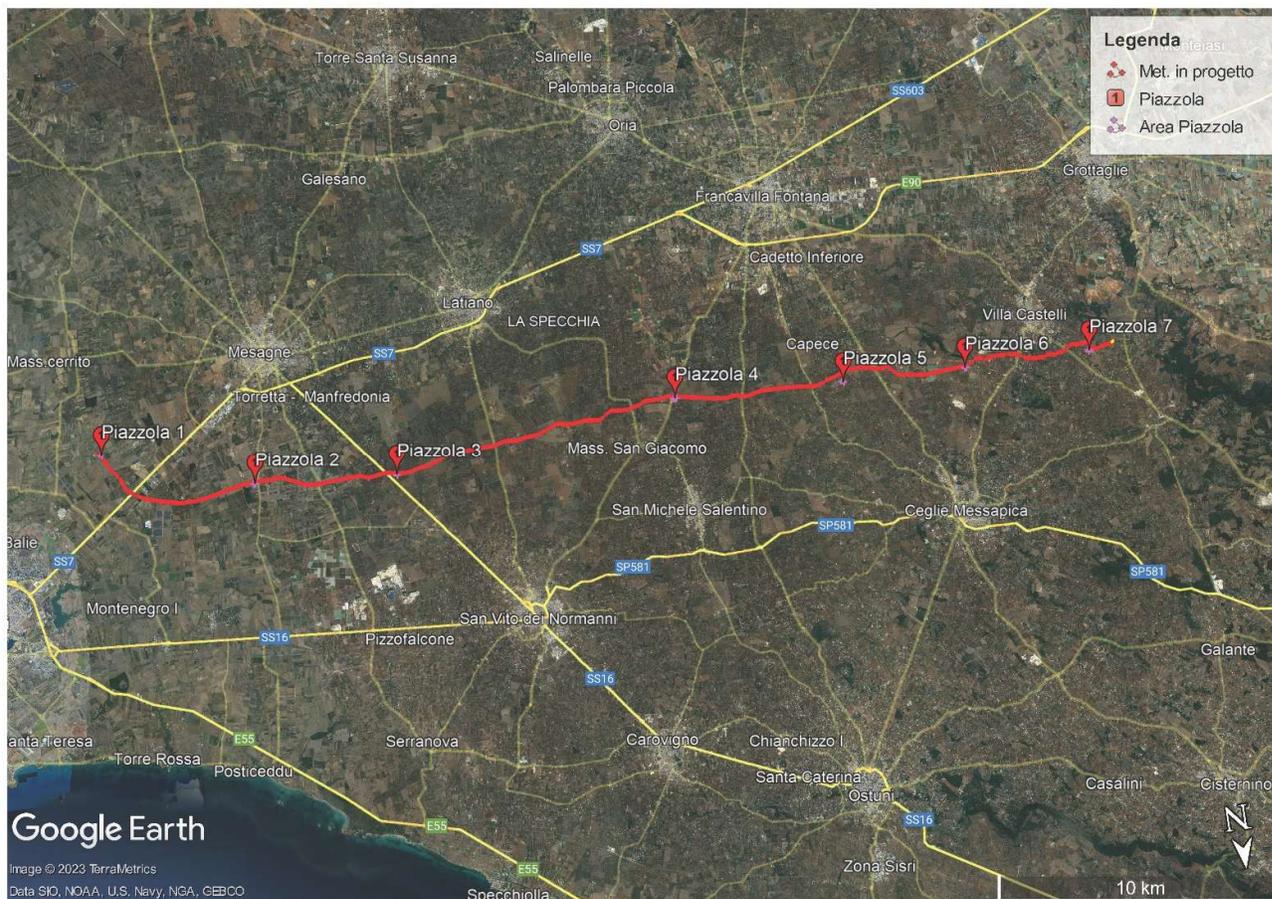


Figura 4-1 - Inquadramento delle piazzole

A partire dalla lunghezza della tubazione da posare (40,179 km), considerando una lunghezza media delle barre pari a 12 m e assumendo un numero di barre trasportate con uno stesso

	PROGETTISTA 	COMMESSA NR/15437	UNITA'
	LOCALITA' REGIONE PUGLIA	REL-TRAF-E-09001	
	PROGETTO / IMPIANTO METANODOTTO MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56”), DP 75 bar	Fg. 10 di 29	Rev. 00

Rif. ENERECO: P22IT04397-ENV-RE-000-016

viaggio pari a 2, è possibile stimare un numero complessivo di viaggi necessari al trasporto delle tubazioni alle piazzole pari a circa 1675 (si veda Tabella 4–2).

Tabella 4–2 - Stima del numero di viaggi per il trasporto tubazioni

Diametro	Lunghezza tubazione da posare (m)	Lunghezza media barra (m)	Numero di barre	N. barre / viaggi	N. Viaggi
DN 1400	40179	12	3.349	2	1675

Ipotizzato, in accordo al cronoprogramma, che per completare il trasporto delle tubazioni siano disponibili circa **16 settimane (4 mesi)**, considerando i tempi che intercorrono fra l’allestimento del cantiere e la fase di sfilamento, operando nella fascia oraria 9:00-12:00 e 14:00-17:00 sono necessari un numero di circa **21 viaggi/giorno**, dal lunedì al venerdì (corrispondenti a **105 viaggi/settimana**).

In Tabella 4–3 si riportano le ipotesi di tragitto per la consegna delle tubazioni alle piazzole di stoccaggio, provenendo dalla barriera autostradale di Taranto Nord – Autostrada Adriatica presso Palagiano, seguendo i seguenti principi:

- minor percorrenza autostradale;
- limitazione dei percorsi urbani;
- garanzia di idoneità delle strade ed opere accessorie (sottopassi, restringimenti, ecc.) per il transito con mezzi pesanti.

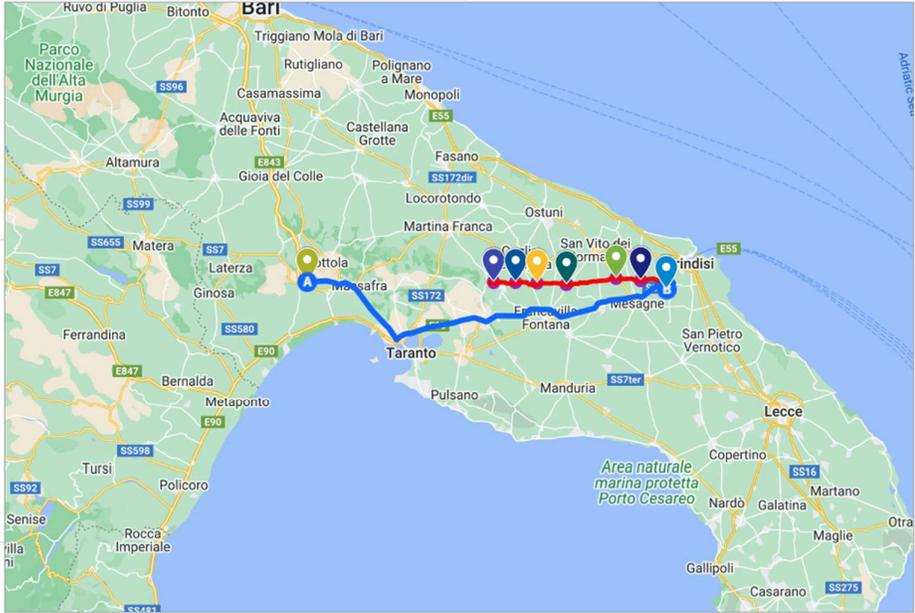
Si precisa che è onere della Ditta Appaltatrice definire il “Piano di Viabilità di Cantiere” prima dell’esecuzione dei lavori sul quale sarà individuata nel dettaglio la viabilità per la movimentazione dei mezzi di cantiere.

Tabella 4–3 - Metanodotto Matagiola-Masseria Manampola DN1400 (56”), DP 75 bar: ipotesi di tragitto per il trasporto delle tubazioni alle piazzole

Metanodotto Matagiola-Masseria Manampola DN1400 (56”), DP 75 bar				
Piazzola	Comune	Progressiva Km	Ipotesi di Tragitto	Distanza (Km)
P1	Brindisi	0+230	Dalla barriera di Taranto Nord – Autostrada Adriatica presso Palagiano procedere in direzione est su E843 per 7,7 km e proseguire a destra seguendo le indicazioni per Taranto/Brindisi/Lecce entrando in SS7. Proseguire su Superstrada Porto Grottaglie/SS7 a Taranto per 16,4 km e successivamente seguire per 61,5 km la SS7 in direzione della SP43 a Brindisi, fino all’uscita Restinco da SS7. All’uscita imboccare la SP43 e dopo 2,5 km prendere la Strada Vicinale Gonnella. Proseguendo sulla strada Vicinale dopo 2,0 km si	90,8 km Tempo percorrenza Stimato 1h 2 min

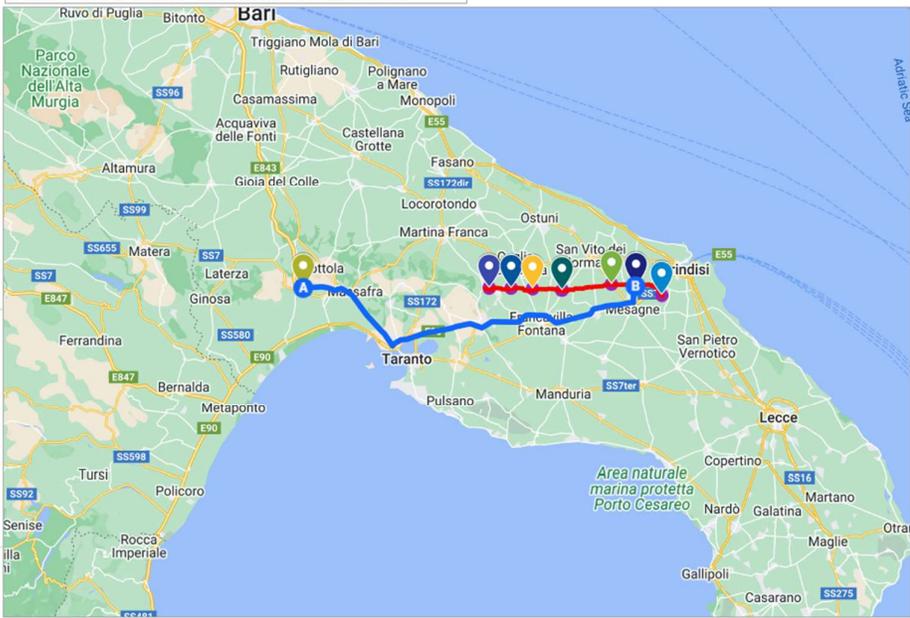
	PROGETTISTA 	COMMESSA NR/15437	UNITA'
	LOCALITA' REGIONE PUGLIA	REL-TRAF-E-09001	
	PROGETTO / IMPIANTO METANODOTTO MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56’'), DP 75 bar	Fg. 11 di 29	Rev. 00

Rif. ENERECO: P22IT04397-ENV-RE-000-016

Metanodotto Matagiola-Masseria Manampola DN1400 (56’'), DP 75 bar				
Piazzola	Comune	Progressiva Km	Ipotesi di Tragitto	Distanza (Km)
			raggiunge la piazzola P1.	
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 25%;"> <p>Indicazioni stradali da Barriera di Taranto Nord, Autostrada Adriatica, Palagianò, TA a Piazzola 1</p> <p>A Barriera di Taranto Nord, Autostrada Adriatica, Palagianò, TA</p> <p>B Piazzola 1</p> </div> <div style="width: 50%;"> <p>Piano del traffico Martina - Piazzola P1</p>  </div> <div style="width: 20%;"> <p>AOL_Piazzole</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Area Piazzole ● Barriera di Taranto Nord ● Piazzola 1 ● Piazzola 2 ● Piazzola 3 ● Piazzola 4 ● Piazzola 5 ● Piazzola 6 ● Piazzola 7 <p>Tracciato di progetto</p> <p>— Style7</p> </div> </div>				
P2	Brindisi	6+790	<p>Dalla barriera di Taranto Nord – Autostrada Adriatica presso Palagianò procedere in direzione est su E843 per 7,68 km</p> <p>Mantenere la destra al bivio, seguendo le indicazioni per Taranto/Brindisi/Lecce ed entra in SS7. Proseguire a destra seguendo le indicazioni per Taranto/Brindisi/Lecce entrando in SS7. Proseguire su Superstrada Porto Grottaglie/SS7 a Taranto per 16,4 km e successivamente seguire per 54,1 km la SS7 in direzione dalla SP43 a Brindisi, fino all'uscita Mesagne Centro.</p> <p>Successivamente svoltare leggermente a destra allo svincolo per S.Vito dei N. Scalo ed entrare in S.P.44 – Dopo 3,48 km si raggiunge la piazzola P2.</p>	<p>83 Km</p> <p>Tempo percorrenza Stimato 56 min</p>

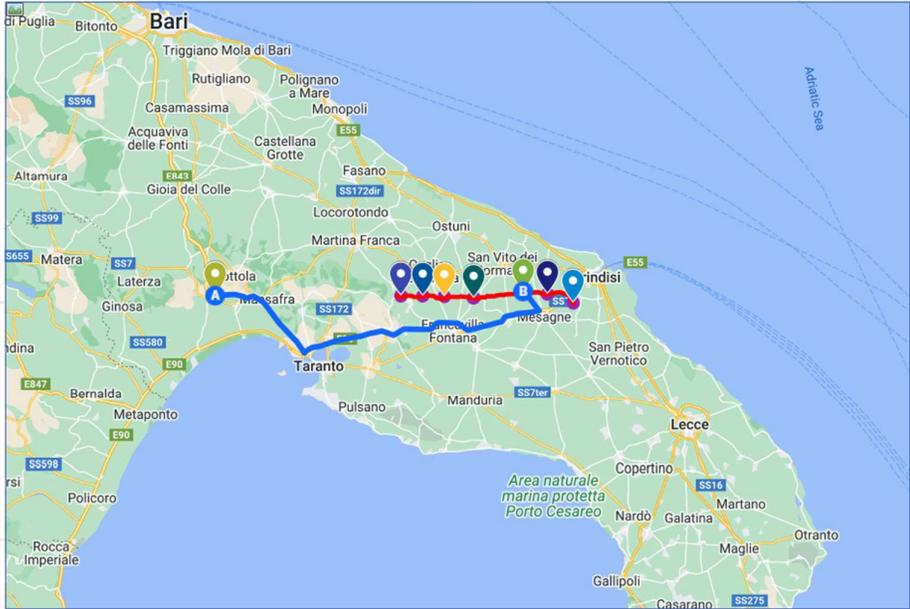
	PROGETTISTA 	COMMESSA NR/15437	UNITA'
	LOCALITA' REGIONE PUGLIA	REL-TRAF-E-09001	
	PROGETTO / IMPIANTO METANODOTTO MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56’'), DP 75 bar	Fg. 12 di 29	Rev. 00

Rif. ENERECO: P22IT04397-ENV-RE-000-016

Metanodotto Matagiola-Masseria Manampola DN1400 (56’'), DP 75 bar				
Piazzola	Comune	Progressiva Km	Ipotesi di Tragitto	Distanza (Km)
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 25%;"> <p>AOL_Piazzole</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Area Piazzole ● Barriera di Taranto Nord ● Piazzola 1 ● Piazzola 2 ● Piazzola 3 ● Piazzola 4 ● Piazzola 5 ● Piazzola 6 ● Piazzola 7 <p>Indicazioni stradali da Barriera di Taranto Nord, Autostrada Adriatica, Palagianò, TA a Piazzola 2</p> <ul style="list-style-type: none"> A Barriera di Taranto Nord, Autostrada Adriatica, Palagianò, TA B Piazzola 2 <p>Tracciato di progetto</p> <p> Style7</p> </div> <div style="width: 70%;"> <p>Piano del traffico Martina - Piazzola P2</p>  </div> </div>				
P3	Brindisi	12+130	<p>Dalla barriera di Taranto Nord – Autostrada Adriatica presso Palagianò procedere in direzione est su E843 per 7,68 km. Mantenere la destra al bivio, seguendo le indicazioni per Taranto/Brindisi/Lecce ed entra in SS7. Proseguire a destra seguendo le indicazioni per Taranto/Brindisi/Lecce entrando in SS7. Proseguire su Superstrada Porto Grottaglie/SS7 a Taranto per 16,4 km e successivamente seguire per 54,1 km la SS7 in direzione della SP43 a Brindisi, fino all’uscita Mesagne. Successivamente svoltare a sinistra e prendere via San Vito Proseguendo su Via San Vito per 5,21 km e si raggiunge la piazzola P3.</p>	<p>83 Km</p> <p>Tempo percorrenza Stimato 58 min</p>

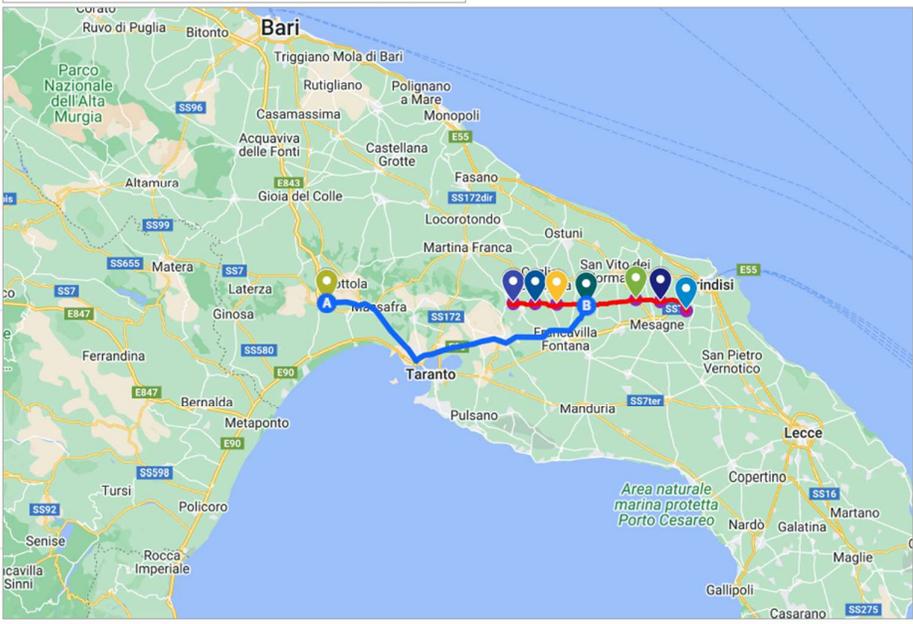
	PROGETTISTA 	COMMESSA NR/15437	UNITA
	LOCALITA' REGIONE PUGLIA	REL-TRAF-E-09001	
	PROGETTO / IMPIANTO METANODOTTO MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56”), DP 75 bar	Fg. 13 di 29	Rev. 00

Rif. ENERECO: P22IT04397-ENV-RE-000-016

Metanodotto Matagiola-Masseria Manampola DN1400 (56”), DP 75 bar				
Piazzola	Comune	Progressiva Km	Ipotesi di Tragitto	Distanza (Km)
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 25%;"> <p>AOL_Piazzole</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Area Piazzole ● Barriera di Taranto Nord ● Piazzola 1 ● Piazzola 2 ● Piazzola 3 ● Piazzola 4 ● Piazzola 5 ● Piazzola 6 ● Piazzola 7 <p>Indicazioni stradali da Barriera di Taranto Nord, Autostrada Adriatica, Palagiano, TA a Piazzola 3</p> <p>A Barriera di Taranto Nord, Autostrada Adriatica, Palagiano, TA</p> <p>B Piazzola 3</p> <p>Tracciato di progetto</p> <p> Style7</p> </div> <div style="width: 70%;"> <p>Piano del traffico Martina - Piazzola P3</p>  </div> </div>				
P4	San Michele Salentino	22+925	<p>Dalla barriera di Taranto Nord – Autostrada Adriatica presso Palagiano procedere in direzione est su E843 per 7,68 km</p> <p>Mantenere la destra al bivio, seguendo le indicazioni per Taranto/Brindisi/Lecce ed entra in SS7. Proseguire a destra seguendo le indicazioni per Taranto/Brindisi/Lecce entrando in SS7. Proseguire su Superstrada Porto Grottaglie/SS7 a Taranto per 16,4 km e successivamente seguire per 33,8 km la SS7 in direzione dalla SP43 a Brindisi, fino all'uscita Francavilla F. Centro. Alla rotonda prendere la 3^a uscita e successivamente prendere la SP48. Dopo 6,60 km si raggiunge la piazzola P4.</p>	<p>66 km</p> <p>Tempo percorrenza Stimato 48 min</p>

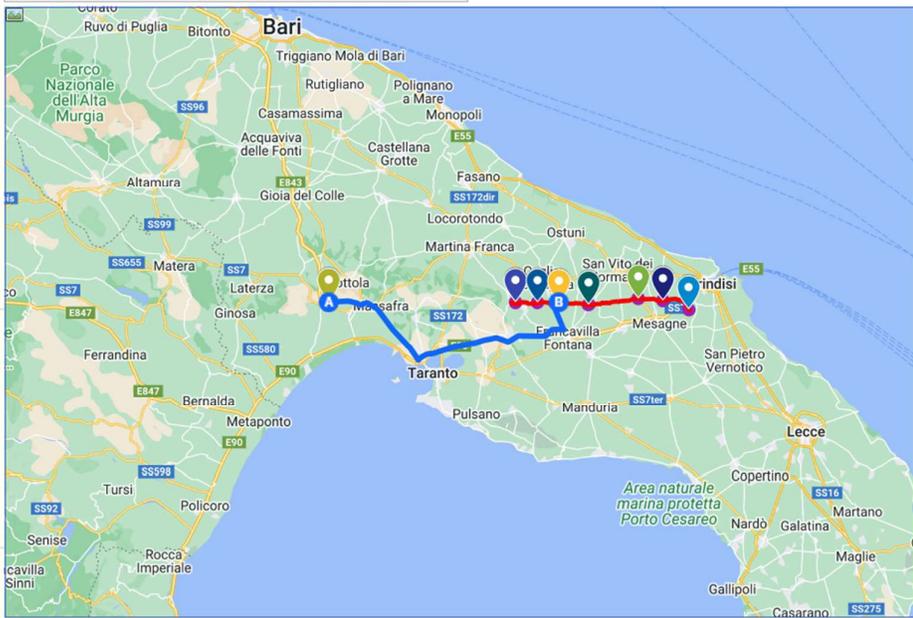
	PROGETTISTA 	COMMESSA NR/15437	UNITA
	LOCALITA' REGIONE PUGLIA	REL-TRAF-E-09001	
	PROGETTO / IMPIANTO METANODOTTO MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56’'), DP 75 bar	Fg. 14 di 29	Rev. 00

Rif. ENERECO: P22IT04397-ENV-RE-000-016

Metanodotto Matagiola-Masseria Manampola DN1400 (56’'), DP 75 bar				
Piazzola	Comune	Progressiva Km	Ipotesi di Tragitto	Distanza (Km)
Piano del traffico Martina - Piazzola P4				
				
P5	Francavilla Fontana	29+160	<p>Dalla barriera di Taranto Nord – Autostrada Adriatica presso Palagiano procedere in direzione est su E843 per 7,68 km</p> <p>Mantenere la destra al bivio, seguendo le indicazioni per Taranto/Brindisi/Lecce ed entra in SS7. Proseguire a destra seguendo le indicazioni per Taranto/Brindisi/Lecce entrando in SS7. Proseguire su Superstrada Porto Grottaglie/SS7 a Taranto per 16,4 km e successivamente seguire per 33,8 km la SS7 in direzione dalla SP43 a Brindisi, fino all’uscita Francavilla Nord. Svoltare a destra e seguire le indicazioni per Ceglie M per 6,03 Km. Successivamente entrare in SP26 e dopo 1,28 Km svoltare a destra per raggiungere la piazzola P5.</p>	65 km Tempo percorrenza Stimato 50 min

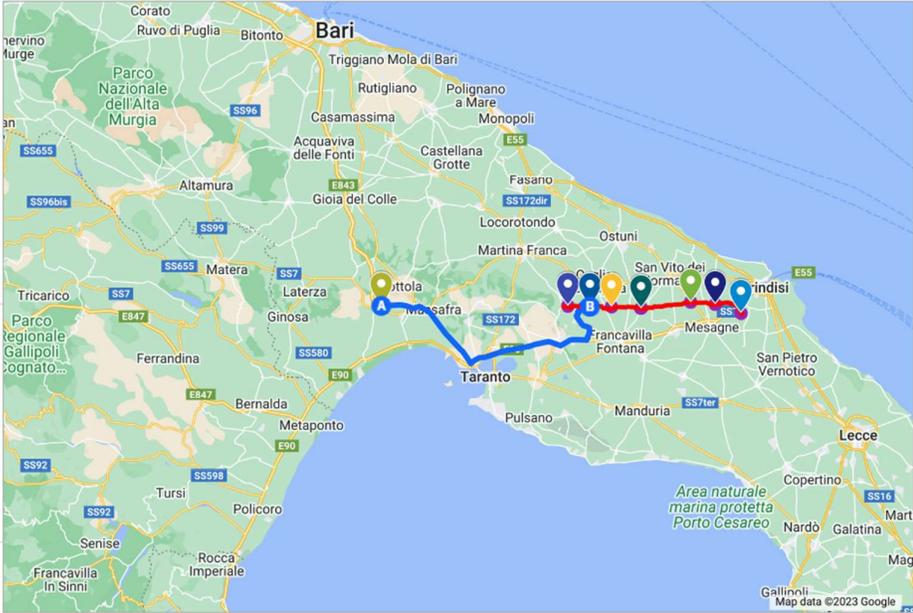
	PROGETTISTA 	COMMESSA NR/15437	UNITA
	LOCALITA' REGIONE PUGLIA	REL-TRAF-E-09001	
	PROGETTO / IMPIANTO METANODOTTO MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56”), DP 75 bar	Fg. 15 di 29	Rev. 00

Rif. ENERECO: P22IT04397-ENV-RE-000-016

Metanodotto Matagiola-Masseria Manampola DN1400 (56”), DP 75 bar				
Piazzola	Comune	Progressiva Km	Ipotesi di Tragitto	Distanza (Km)
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 25%;"> <p>AOL_Piazzole</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Area Piazzole ● Barriera di Taranto Nord ● Piazzola 1 ● Piazzola 2 ● Piazzola 3 ● Piazzola 4 ● Piazzola 5 ● Piazzola 6 ● Piazzola 7 <p>Indicazioni stradali da Barriera di Taranto Nord, Autostrada Adriatica, Palagianò, TA a Piazzola 5</p> <ul style="list-style-type: none"> A Barriera di Taranto Nord, Autostrada Adriatica, Palagianò, TA B Piazzola 5 <p>Tracciato di progetto</p>  </div> <div style="width: 70%;"> <p>Piano del traffico Martina - Piazzola P5</p>  </div> </div>				
P6	Ceglie Messapica	34+045	<p>Dalla barriera di Taranto Nord – Autostrada Adriatica presso Palagianò procedere in direzione est su E843 per 7,68 km</p> <p>Mantenere la destra al bivio, seguendo le indicazioni per Taranto/Brindisi/Lecce ed entra in SS7. Proseguire a destra seguendo le indicazioni per Taranto/Brindisi/Lecce entrando in SS7. Proseguire su Superstrada Porto Grottaglie/SS7 a Taranto per 16,4 km e successivamente seguire per 25,2 km la SS7 in direzione dalla SP43 a Brindisi, fino all’uscita Villa Castelli verso Villa Castelli. Svoltare a sinistra e successivamente imboccare la SP 50, per proseguire dopo circa 5 km sulla Via Taranto/SP 24. Continuare su via San Francesco e dopo 217 m svoltare a destra per imboccare Via S. Caterina da Siena. Successivamente svoltare a sinistra per prendere via Sardegna e poi a destra per prendere Via Ceglie / SP24. Continuare su SP 24 per circa 3 km. Successivamente svoltare a destra e dopo circa 1,5 km si raggiunge la piazzola P6.</p>	63 km Tempo percorrenza Stimato 54 min

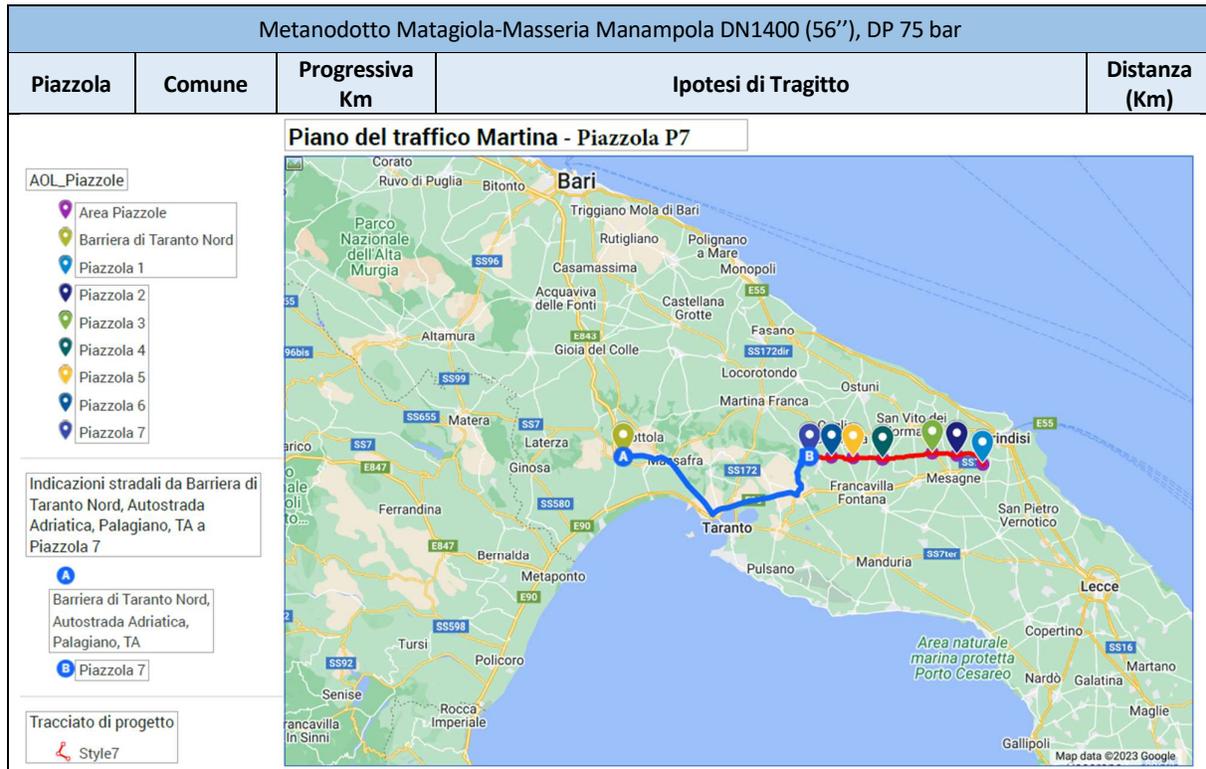
	PROGETTISTA 	COMMESSA NR/15437	UNITA
	LOCALITA' REGIONE PUGLIA	REL-TRAF-E-09001	
	PROGETTO / IMPIANTO METANODOTTO MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56’'), DP 75 bar	Fg. 16 di 29	Rev. 00

Rif. ENERECO: P22IT04397-ENV-RE-000-016

Metanodotto Matagiola-Masseria Manampola DN1400 (56’'), DP 75 bar				
Piazzola	Comune	Progressiva Km	Ipotesi di Tragitto	Distanza (Km)
<p>Piano del traffico Martina - Piazzola P6</p> <div style="display: flex;"> <div style="flex: 1;"> <p>AOL_Piazzole</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Area Piazzole ● Barriera di Taranto Nord ● Piazzola 1 ● Piazzola 2 ● Piazzola 3 ● Piazzola 4 ● Piazzola 5 ● Piazzola 6 ● Piazzola 7 <p>Indicazioni stradali da Barriera di Taranto Nord, Autostrada Adriatica, Palagianò, TA a Piazzola 6</p> <ul style="list-style-type: none"> A Barriera di Taranto Nord, Autostrada Adriatica, Palagianò, TA B Piazzola 6 <p>Tracciato di progetto</p>  </div> <div style="flex: 3;">  </div> </div>				
P7	Martina Franca	39+370	<p>Dalla barriera di Taranto Nord – Autostrada Adriatica presso Palagianò procedere in direzione est su E843 per 7,68 km. Mantenere la destra al bivio, seguendo le indicazioni per Taranto/Brindisi/Lecce ed entra in SS7. Proseguire a destra seguendo le indicazioni per Taranto/Brindisi/Lecce entrando in SS7. Proseguire su Superstrada Porto Grottaglie/SS7 a Taranto per 16,4 km e successivamente seguire per 18,5 km la SS7 in direzione dalla SP43 a Brindisi, fino all’uscita Grottaglie verso Grottaglie/Aeroporto.</p> <p>Entrare in Via Partigiani Caduti/SS7 Ex e continuare su Via Partigiani Caduti e continuare su Via Ennio. Dopo svoltare a sinistra e prendere Via Santa Maria in Campitelli/SP72. Continua su SP72. Dopo 9,2 km svoltare a destra e dopo 1,11 km svoltare a destra per prendere SP 66.</p> <p>verso Villa Castelli. Svoltare a sinistra e successivamente imboccare la SP 50, per proseguire dopo circa 5 km sulla Via Taranto/SP 24.</p> <p>Svolta a destra e prendere contrada Monte Fellone/H e dopo 500 m si raggiunge la piazzola P7.</p>	<p>58 km</p> <p>Tempo percorrenza Stimato 52 min</p>

	PROGETTISTA 	COMMESSA NR/15437	UNITA'
	LOCALITA' REGIONE PUGLIA	REL-TRAF-E-09001	
	PROGETTO / IMPIANTO METANODOTTO MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56”), DP 75 bar	Fg. 17 di 29	Rev. 00

Rif. ENERECO: P22IT04397-ENV-RE-000-016



4.2.2 Conferimento a discarica di eventuali terreni contaminati

Le modalità di gestione delle terre e rocce da scavo che si originano durante l'esecuzione dei lavori per la realizzazione delle condotte sono descritte nel "Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti (ai sensi del DPR 120/2017) ed anticipo esito analisi", Doc. n. NR15437-REL-PDU-E-09001.

La realizzazione degli interventi, in quanto opere lineari interrato, richiede l'esecuzione di movimenti terra legati essenzialmente alle fasi di apertura della fascia di lavoro, allo scavo della trincea. Il materiale di scavo sarà accantonato ai bordi della fascia di lavoro e, successivamente, se non inquinato (conforme a requisiti previsti dall'allegato 5, parte IV del D.lgs. 152/06), sarà ricollocato negli stessi punti da cui è stato prelevato.

In accordo alla vigente normativa (DPR 13 Giugno 2017, n.120 "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014 n.133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014 n. 164"):

- i campioni risultati conformi ai limiti di legge, i terreni scavati e temporaneamente accantonati potranno considerarsi esclusi dell'ambito dell'applicazione della disciplina dei rifiuti di cui al Titolo IV del D.lgs. 152/06 e potranno essere riutilizzati, tal quali nel

	PROGETTISTA 	COMMESSA NR/15437	UNITA'
	LOCALITA' REGIONE PUGLIA	REL-TRAF-E-09001	
	PROGETTO / IMPIANTO METANODOTTO MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56”), DP 75 bar	Fg. 18 di 29	Rev. 00

Rif. ENERECO: P22IT04397-ENV-RE-000-016

medesimo sito in cui sono stati scavati, per il rinterro delle trincee (art. 24 del DPR 120/2017);

- Il materiale proveniente dallo scavo a cielo aperto che, in seguito alla eseguita ha fatto riscontare superamenti delle CSC della colonna A della Tabella 1 allegato 5, al Titolo V parte IV del decreto legislativo n.152 del 2006 e s.m.i. ma non dei valori della colonna B sarà temporaneamente stoccato all'interno del perimetro dell'area di passaggio, a fianco della trincea, in attesa di essere riutilizzato come sottoprodotto in aree industriali e commerciali ancora da definirsi. In questo caso l'area di passaggio si configura come "sito di deposito intermedio".

Le modeste quantità di terreno derivanti dalla realizzazione degli attraversamenti con spingitubo saranno utilizzate per il rinterro delle trincee di scavo e per i ripristini morfologici dell'area di passaggio, dei tratti di linea a cavallo di ogni singolo attraversamento, se non contaminate.

Come riportato nel Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da scavo il volume di terreno da smaltire come rifiuto è pari a circa 36.053 m³.

Il trasporto del materiale da smaltire verrà effettuato con camion che preleveranno il terreno accantonato e utilizzando la viabilità di cantiere e le strade di accesso all'area di passaggio giungeranno alla pubblica viabilità.

Complessivamente per trasportare il materiale da smaltire e per riportare il materiale di rinterro saranno necessari:

Tabella 4-4 - Stima del numero di viaggi per il conferimento a discarica delle terre e rocce potenzialmente contaminate e per il riporto di terreno idoneo

Tipologia di terreno	Materiale da Smaltire (mc)	Carico medio di un viaggio (mc)	N° di viaggi (A/R)
Terre e Rocce potenzialmente contaminate	36.053	20	3605

Il trasporto delle terre e rocce da scavo potenzialmente contaminate sarà legato alle fasi di scavo e rinterro previste per la posa della tubazione, pertanto l'impatto sul traffico veicolare sarà notevolmente diluito nel tempo. Si può considerare, in base al cronoprogramma, una durata complessiva delle operazioni di scavo e rinterro di circa 9 mesi.

Ipotizzando che nel periodo considerato vengano effettuati un numero costante di viaggi giornalieri, nei circa **200 giorni lavorativi** si compiranno un numero di **21 viaggi/giorno**, previsti dal lunedì al venerdì e nella fascia oraria 9:00-12:00 e 14:00- 17:00, (corrispondenti a 105 viaggi/settimana).

	PROGETTISTA 	COMMESSA NR/15437	UNITA'
	LOCALITA' REGIONE PUGLIA	REL-TRAF-E-09001	
	PROGETTO / IMPIANTO METANODOTTO MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56”), DP 75 bar	Fg. 19 di 29	Rev. 00

Rif. ENERECO: P22IT04397-ENV-RE-000-016

Prima dell'inizio dei lavori l'Appaltatore individuerà nel dettaglio i percorsi più consoni al trasporto del materiale da scavo minimizzandone la percorrenza e garantendo le buone condizioni di operatività (evitare sottopassaggi, evitare strade scomode da percorrere con mezzi pesanti, ecc.).

4.2.3 Trasporto del materiale per opere di contenimento e ripristino.

Per la realizzazione delle opere di contenimento e ripristino previste in progetto (per i cui dettagli circa le tipologie si rimanda allo Studio di Impatto Ambientale, Doc. n. RE-SIA-E-09001) sarà necessaria una variegata tipologia di materiali e attrezzature che sarà trasportata nelle aree di cantiere mediante automezzi attraverso la viabilità ordinaria. Per il conferimento di tali materiali nelle aree di cantiere si stima un numero di viaggi pari a circa **600**. Supponendo in media un numero di viaggi al giorno pari a **10** è possibile calcolare un periodo pari a circa **3 mesi** per completare il trasporto del materiale verso le aree di cantiere.

4.2.4 Conferimento di rifiuti eventualmente prodotti

La gestione dei rifiuti come scarti di produzione, per la tipologia di attività, è limitata ad interventi secondari, gestibili da parte dell'Appaltatore attraverso i processi di conferimento ordinario, prevedendo dei punti di raccolta idonei all'interno dell'area logistica, secondo le modalità prevista dalla normativa di riferimento.

Pertanto, allo stato attuale non è possibile prevedere il numero di mezzi necessari allo smaltimento di tali rifiuti, che saranno dettagliati nel Piano del Traffico di Cantiere predisposto dall'Appaltatore.

4.2.5 Traffico di autovetture

Il personale della Ditta Appaltatrice, delle ditte subappaltatrici, della supervisione lavori raggiungerà le aree di cantiere attraverso la viabilità ordinaria. In fase di esecuzione dell'opera, si prevedono impegnate sui diversi fronti del cantiere circa 100 persone, considerando l'apertura contemporanea di 5 fronti di attività. Si stima che gli operatori raggiungano il cantiere con 2 mezzi per ciascun fronte.

Si prevedono complessivamente una media di **40 viaggi** giornalieri di mezzi, da e verso il cantiere per quattro volte al giorno, per l'intera fase di costruzione del metanodotto.

Tale stima risulta basata su considerazioni di forza media impiegata, considerando che le fasi si sviluppano in rapida sequenza con l'avanzamento lineare delle attività.

	PROGETTISTA 	COMMESSA NR/15437	UNITA'
	LOCALITA' REGIONE PUGLIA	REL-TRAF-E-09001	
	PROGETTO / IMPIANTO METANODOTTO MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56”), DP 75 bar	Fg. 20 di 29	Rev. 00

Rif. ENERECO: P22IT04397-ENV-RE-000-016

5. INDIVIDUAZIONE E CARATTERIZZAZIONE DELLE STRADE DA UTILIZZARE PER LE ESIGENZE DI CANTIERE.

L'intervento è localizzato nella provincia di Brindisi, in direzione Est – Ovest, a nord della principale direttrice che collega Brindisi con la città di Taranto.

Nella

Figura **5-1** si riporta l'indicazione della zona di intervento in relazione alla Rete stradale Transeuropea dei Trasporti stradale (TEN-T) secondo la quale quattro dei nove “Core Network Corridors (CNC)” identificati dall'Unione europea attraversano il territorio italiano:

- il **Corridoio Mediterraneo**, che attraversa l'intero Nord Italia da Ovest ad Est, congiungendo i nodi di Genova, Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna e Ravenna;
- il **Corridoio Reno-Alpi**, che connette i valichi di Domodossola e Chiasso con il porto core di Genova passando, in sovrapposizione al corridoio Mediterraneo, attraverso i centri urbani di Milano e Novara. Gli aeroporti Core sono Genova, Milano Malpensa, Milano Linate e Bergamo;
- il **Corridoio Baltico-Adriatico**, che collega l'Austria (valico di Tarvisio) e la Slovenia ai porti Core del Nord Adriatico di Trieste, Venezia, Ravenna e Ancona, passando per i nodi urbani di Udine, Padova e Bologna;
- il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo**, che attraversa l'intero stivale, scendendo dal valico del Brennero fino alla Sicilia e passando per i nodi urbani di Trento, Verona, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Messina e Palermo. Dieci dei sedici porti core della rete TEN-T italiana fanno parte di questo corridoio (Ancona, Augusta, Bari, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Termini Imerese, Taranto).

L'area di intervento è ai margini del corridoio Scandinavo – Mediterraneo di cui intercetta il nodo di Taranto.

In Figura 5-2 è riportata la Rete stradale di primo livello SNIT con inquadramento dell'intervento. L'interferenza principale del traffico legato alle fasi di trasporto della tubazione è legata alla S.S. via Appia di competenza del Compartimento di BARI ed i cui limiti sono al confine con la Regione Basilicata - Laterza - Castellaneta - Taranto - Grottaglie - Francavilla - Innesto con la S.S. n. 16 a Brindisi.

	PROGETTISTA 	COMMESSA NR/15437	UNITA
	LOCALITA' REGIONE PUGLIA	REL-TRAF-E-09001	
	PROGETTO / IMPIANTO METANODOTTO MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56”), DP 75 bar	Fg. 21 di 29	Rev. 00

Rif. ENERECO: P22IT04397-ENV-RE-000-016



Figura 5-1 - Rete TEN-T stradale - regolamento (ue) n. 1315/2013

	PROGETTISTA 	COMMESSA NR/15437	UNITA'
	LOCALITA' REGIONE PUGLIA	REL-TRAF-E-09001	
	PROGETTO / IMPIANTO METANODOTTO MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56”), DP 75 bar	Fg. 22 di 29	Rev. 00

Rif. ENERECO: P22IT04397-ENV-RE-000-016



Figura 5-2 - Rappresentazione della Rete SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti).

Di seguito si riporta il quadro regionale della viabilità e le infrastrutture interessate dalle fasi di trasporto per la realizzazione dell'opera in progetto.

	PROGETTISTA 	COMMESSA NR/15437	UNITÀ
	LOCALITÀ REGIONE PUGLIA	REL-TRAF-E-09001	
	PROGETTO / IMPIANTO METANODOTTO MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56”), DP 75 bar	Fg. 23 di 29	Rev. 00

Rif. ENERECO: P22IT04397-ENV-RE-000-016

5.1 Quadro regionale di viabilità

Dall'analisi del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia, la rete viaria principale risulta essere costituita dall'asse autostradale (A14) e dall'asse longitudinale della Statale 16 che percorre il territorio regionale da Nord a Sud parallelamente alla costa.

Esso rappresenta una vera e propria spina dorsale del sistema viario su cui si strutturano i collegamenti principali alle reti urbane.

Da Bovino, attraversando velocemente il Tavoliere e l'Ofanto, l'asse si affianca alla costa percorrendola fino a Monopoli, arretra quindi da Fasano fino a Brindisi e, sempre mantenendosi nell'entroterra, prosegue fino a Lecce. Da esso si dipartono le due ex consolari che collegano Bari e Lecce a Taranto e le penetranti radiali da Bari verso Altamura, Acquaviva e Santeramo. Su esso si impianta la fitta sequenza di cortissimi collegamenti tra i porti del nord barese e i loro centri agricoli gemelli dell'entroterra, collegati dall'ex Mediterranea che raddoppia verso l'interno il collegamento longitudinale principale. Ad esso, inoltre, si aggancia il sistema viario peninsulare salentino, caratterizzato da una doppia viabilità interna che tocca la costa a Gallipoli. A questa struttura principale si sovrappone una rete più minuta (reti di città) caratterizzata, nella terra di Bari, da un fitto sistema stellare di sentieri e strade sterrate che si dipartono dagli insediamenti maggiori verso il territorio rurale circostante, in terra d'Otranto, da una ragnatela di collegamenti tra piccoli centri diffusi, nella Capitanata, da un sistema radiale costituito da pochi assi che collegano il capoluogo ai maggiori centri agricoli della provincia. La struttura profondamente diversa di questi sistemi - maglia fitta, maglia larga, sistema radiale più o meno fitto, è indicativa delle diverse relazioni che, in ogni ambito, i centri hanno intessuto tra di loro e con il territorio circostante.

In generale, comunque, la Puglia gode di una rete di infrastrutture composta da:

- Oltre 11.000 Km di rete stradale (oltre 300km di autostrade e 18 caselli autostradali);
- Oltre 1600 Km di rete ferroviaria;
- un sistema portuale costituito da 3 porti principali (Bari, Brindisi e Taranto) e 6 porti minori (Manfredonia, Barletta, Molfetta, Monopoli, Otranto, Gallipoli);
- 1 Interporto Regionale della Puglia;
- 1 "Rete aeroportuale pugliese" costituita da 4 aeroporti: Bari, Brindisi, Foggia, Grottaglie Taranto.

L'analisi del traffico autostradale interno alla Regione Puglia ha permesso di evidenziare come il traffico di attraversamento sia praticamente nullo e che gli spostamenti effettuati sulla viabilità autostradale interna alla Puglia sono spostamenti che coprono prevalentemente brevi e/o medie distanze. L'utilizzo dell'autostrada è comunque aumentato rispetto al 2018 dell'8%.

Infine, vi è una fitta rete di strade provinciali di fondamentale importanza, che permettono il collegamento con le aree interne. Infatti, la viabilità secondaria garantisce l'accessibilità alle aree interne e spesso rappresenta l'unica alternativa modale disponibile di collegamento

	PROGETTISTA 	COMMESSA NR/15437	UNITA'
	LOCALITA' REGIONE PUGLIA	REL-TRAF-E-09001	
	PROGETTO / IMPIANTO METANODOTTO MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56”), DP 75 bar	Fg. 24 di 29	Rev. 00

Rif. ENERECO: P22IT04397-ENV-RE-000-016

con i grandi assi viari, non solo per i nodi secondari e terziari della rete, ma anche per i distretti agricoli e produttivi del territorio.

La rete viaria pugliese oggi è costituita da 314 km di rete auto-stradale, oltre 1600 km di strade statali, circa 20 km di strade regionali ed infine da circa 9200 km di strade provinciali. La capillare rete stradale e la presenza nella Regione di due importanti nodi autostradali nazionali (Bologna-Taranto e Napoli - Canosa di Puglia) garantiscono un collegamento con il resto dell'Europa.

Provincia	Autostrade (km)	Strade di interesse nazionale (km)	Strade Regionali (km)	Strade Provinciali (km)	Strade da classificare	Estesa totale (km)
Bari	77	251	-	1'565	-	1'893
Barletta-Andria-Trani	44	131	-	584	-	759
Brindisi	-	136	-	927	-	1'063
Foggia	170	636	20	2'741	2	3'569
Lecce	-	236	-	2'196	-	2'432
Taranto	23	212	-	1'191	108	1'534
Totale	314	1'602	20	9'204	110	11'250

Figura 5-3 - Sviluppi della rete stradale pugliese per province e tipologia di strada.
(Fonte: ACI, Dotazione di infrastrutture stradali sul territorio italiano)

Nella tabella seguente si riportano le principali strade che verranno interessate dal transito dei mezzi pesanti e delle autovetture connesso con gli interventi di realizzazione del metanodotto in progetto (vedi anche Figura 5-4).

Tab. 5-1 - Principali strade di possibile utilizzo per la viabilità dei mezzi pesanti di cantiere.

Autostrade
Barriera di Taranto Nord – Autostrada Adriatica
Strade di Interesse Nazionale / Regionale
E843 - SS7
Strade Provinciali
Brindisi: SP72 – SP 66 - SP43 - SP 44 – SP 48 – SP 26 – SP 50 – SP 24
Strade Locali

	PROGETTISTA 	COMMESSA NR/15437	UNITA
	LOCALITA' REGIONE PUGLIA	REL-TRAF-E-09001	
	PROGETTO / IMPIANTO METANODOTTO MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56”), DP 75 bar	Fg. 25 di 29	Rev. 00

Rif. ENERECO: P22IT04397-ENV-RE-000-016

Via Partigiani Caduti/SS7 Ex - Via Ennio - Via Santa Maria in Campitelli - Contrada Monte Fellone - Strada Vicinale Gonella - Via San Vito - Via San Francesco - Via Santa Caterina da Siena – Via Ceglie

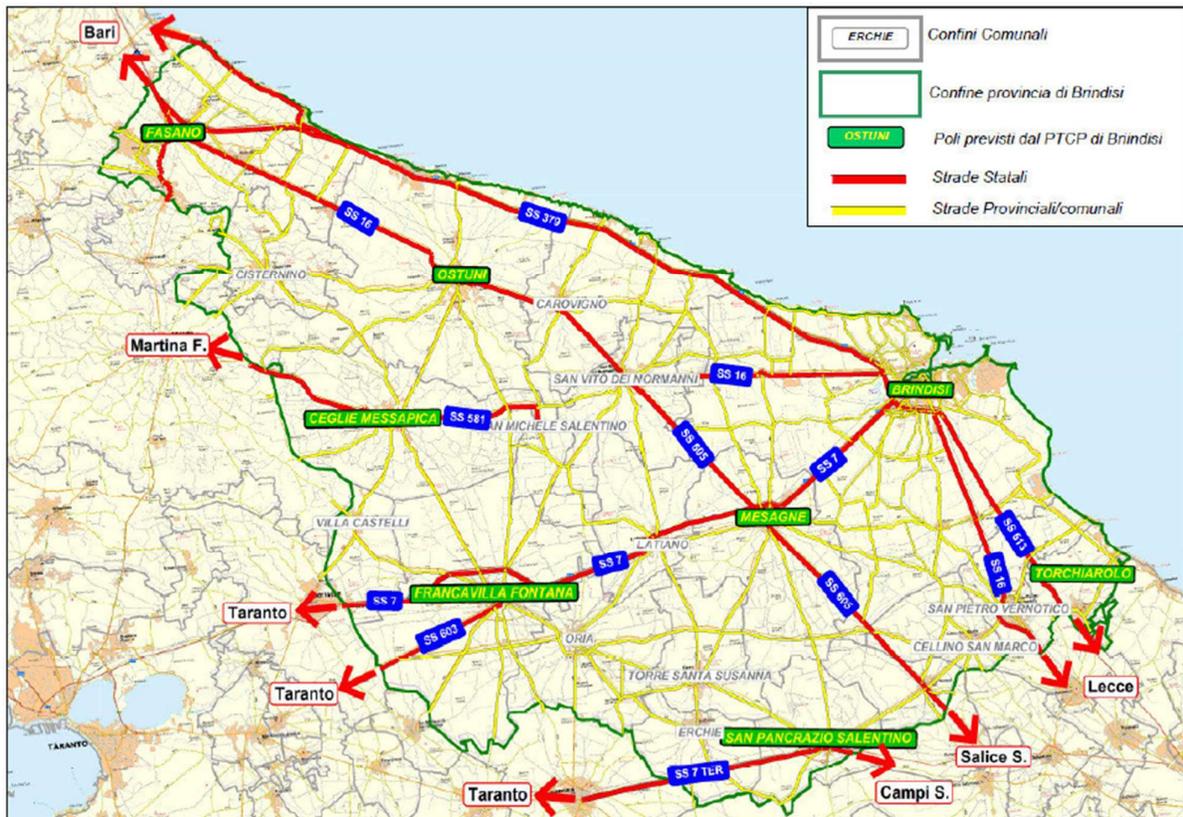


Figura 5-4 - Sviluppi della rete stradale principale – Provincia di Brindisi. (Fonte: PTCP Brindisi)

	PROGETTISTA 	COMMESSA NR/15437	UNITÀ
	LOCALITÀ REGIONE PUGLIA	REL-TRAF-E-09001	
	PROGETTO / IMPIANTO METANODOTTO MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56”), DP 75 bar	Fg. 26 di 29	Rev. 00

Rif. ENERECO: P22IT04397-ENV-RE-000-016

6. CONFRONTO TRA STIMA DEL TRAFFICO DI CANTIERE E TRAFFICO REALE

6.1 Realizzazione del nuovo metanodotto e delle opere connesse

L'analisi dell'incidenza degli spostamenti dei mezzi di cantiere connessi con le attività di realizzazione del metanodotto denominato Met.to Matagiola – Masseria Manampola DN 1400 (56”) DP 75 bar, è sviluppata per comparazione con il traffico reale che caratterizza le stesse infrastrutture viarie, al fine di valutarne la compatibilità in termini di variazione percentuale.

La stima di cui al §4.2 mostra che, per gli spostamenti dei mezzi pesanti per conferire le barre delle tubazioni alle piazzole, con l'ipotesi, in accordo al cronoprogramma, che per completare il trasporto delle tubazioni siano disponibili circa **16 settimane (4 mesi)**, considerando i tempi che intercorrono fra l'allestimento del cantiere e la fase di sfilamento, operando nella fascia oraria 9:00-12:00 e 14:00-17:00 sono necessari un numero di circa **21 viaggi/giorno**, dal lunedì al venerdì (corrispondenti a **105 viaggi/settimana**).

Per la realizzazione delle opere di contenimento e ripristino previste in progetto sarà necessaria una variegata tipologia di materiali e attrezzature che sarà trasportata nelle aree di cantiere mediante automezzi attraverso la viabilità ordinaria. Per il conferimento di tali materiali nelle aree di cantiere si stima un numero di viaggi pari a circa **600**. Supponendo in media un numero di viaggi al giorno pari a **10** è possibile calcolare un periodo pari a circa **3 mesi** per completare il trasporto del materiale verso le aree di cantiere

Il metanodotto si sviluppa essenzialmente in provincia di Brindisi e in minima parte in quella di Taranto.

Tabella 6–1 – Percorrenze provinciali del metanodotto in progetto

PROVINCIA	DA	A	PERCORRENZA (Km)
BRINDISI	0+000	37+195	37,195
TARANTO	37+195	40+179	2,984

La viabilità per il trasporto delle tubazioni prevede dei percorsi che essenzialmente ed in maniera predominante impegnano la SS 7 via Appia nel tratto che dal raccordo con la barriera di Taranto dell'Autostrada Adriatica A14 si sviluppa inizialmente nella medesima provincia fino al territorio di Villa Castelli di competenza della provincia di Brindisi.

Con riferimento alla Tabella 6–2 si riportano i dati significativi di TGMA (Traffico Giornaliero Medio Annuo) per le postazioni di controllo di competenza Anas suddivisi per tipologia di mezzi (leggeri e pesanti). In grassetto sono riportati i valori cautelativi considerati ai fini del calcolo dell'incremento di traffico.

	PROGETTISTA 	COMMESSA NR/15437	UNITA'
	LOCALITA' REGIONE PUGLIA	REL-TRAF-E-09001	
	PROGETTO / IMPIANTO METANODOTTO MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56”), DP 75 bar	Fg. 27 di 29	Rev. 00

Rif. ENERECO: P22IT04397-ENV-RE-000-016

Tabella 6–2 - Dati TGMA anno 2022 fonte ANAS

Postazione	Strada	Km	Comune	Pr	Consistenza gg	Leggeri	Pesanti
16010	SS 7	677,550	Francavilla Fontana	BR	357	11.850	1.077
16009	SS 7	696,023	Latiano	BR	282	19.106	989

Sulla stessa tratta è stata effettuata una indagine di traffico la cui relazione di sintesi è riportata in Figura 6-1 identificata alla sezione: 0025A con i risultati di traffico giornaliero di cui alla tabella seguente.

Postazione	Strada	Km	Comune	Pr	Consistenza gg	Leggeri	Pesanti
0025A	SS 7	672,300	Grottaglie	TA	-	7770	1084

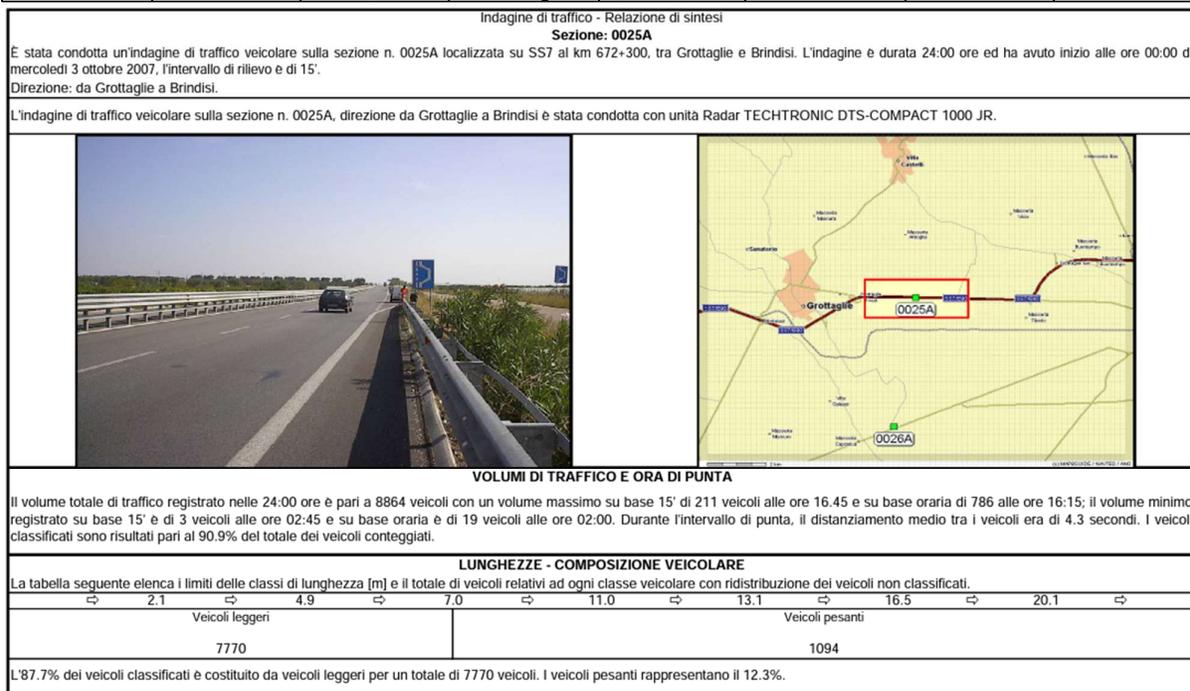


Figura 6-1- Indagine di traffico su SS 7 - anno 2007 Dir. Grottaglie – Brindisi (fonte: sezione mobilità Regione Puglia)

Per il confronto del traffico giornaliero indotto dalle attività di cantiere con il traffico veicolare esistente, sono state fatte le seguenti assunzioni cautelative:

	PROGETTISTA 	COMMESSA NR/15437	UNITA'
	LOCALITA' REGIONE PUGLIA	REL-TRAF-E-09001	
	PROGETTO / IMPIANTO METANODOTTO MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56”), DP 75 bar	Fg. 28 di 29	Rev. 00

Rif. ENERECO: P22IT04397-ENV-RE-000-016

- si è sommato il numero di viaggi giornalieri dei mezzi per il trasporto tubazioni, materiale per opere di contenimento e ripristino (tenendo conto del tragitto di andata e ritorno) e delle vetture per il trasporto del personale in cantiere; pur se le componenti non sono sempre sovrapposte temporalmente;
- si è attribuito un peso di 2,5 ai veicoli pesanti ed un peso unitario alle autovetture per calcolare il valore del traffico giornaliero medio di Veicoli Equivalenti “TGM Veicoli Equivalenti”.

Nella tabella sottostante viene indicata la stima dell’incremento del traffico dovuto ai mezzi di cantiere per la realizzazione del nuovo metanodotto con riferimento ai valori più cautelativi di cui alla Tabella 6–2.

Tabella 6–3 - Incremento del traffico medio dovuto ai mezzi di cantiere per la realizzazione del nuovo metanodotto.

Province	Spostamenti di Veicoli equivalenti (Attività trasporto tubazioni + trasporto materiale per opere e ripristino)	Spostamenti Veicoli equivalenti (Attività trasporto personale in cantiere)	Spostamenti Veicoli equivalenti (Attività conferimento terre e rocce da scavo nei siti individuati)	Totale spostamenti giornalieri indotti dal cantiere	Spostamenti giornalieri del traffico nel territorio considerato	Incremento del Traffico dovuto al cantiere (%)
BRINDISI/ TARANTO	$(21+10)*2*2.5=$ 155	40	$21*2*2.5=$ 105	300	$(11850+989*2,5)$ $=$ 14322	$(300/14322) =$ 2,09%

In virtù delle ipotesi cautelative assunte, come si evidenzia dalla Tabella 6–3 l’incremento percentuale dovuto all’attività di cantiere viene stimato in misura pari all’2,09% circa, pertanto risulta decisamente trascurabile.

	PROGETTISTA 	COMMESSA NR/15437	UNITÀ
	LOCALITÀ REGIONE PUGLIA	REL-TRAF-E-09001	
	PROGETTO / IMPIANTO METANODOTTO MATAGIOLA – MASSERIA MANAMPOLA DN1400 (56”), DP 75 bar	Fg. 29 di 29	Rev. 00

Rif. ENERECO: P22IT04397-ENV-RE-000-016

7. CONCLUSIONI

In base a quanto esposto nei paragrafi precedenti è possibile affermare che il traffico indotto dalla realizzazione del “Metanodotto Matagiola – Masseria Manampola DN 1400 (56”), DP 75 bar” causerà nelle zone interessate dal cantiere solo un lieve aumento rispetto a quello esistente, pari a circa l’ **2,09%**, del volume di spostamenti veicolari già esistente.

Le principali ipotesi assunte per questa stima sono ampiamente cautelative e vengono di seguito riepilogate:

- si è sommato il numero di viaggi giornalieri di veicoli equivalenti per il trasporto tubazioni, per il trasporto del personale in cantiere, per il conferimento delle terre contaminate e per il trasporto di materiale per le opere di contenimento e ripristini, pur se le tre componenti del traffico generato dal cantiere non sono presenti contemporaneamente; l’ipotesi è comunque cautelativa considerato che le componenti non sono sempre sovrapposte temporalmente.
- sono stati presi a riferimento i valori più cautelativi di traffico relativi alle postazioni di rilevamento sulla SS 7 del TGMA (Traffico Giornaliero Medio Annuo) per l’anno 2022 di competenza Anas.

Si ribadisce comunque, che tale incremento di traffico sarà transitorio, limitato al periodo del cantiere ed alla fascia oraria diurna e sarà onere dell’Appaltatore contenere al massimo i possibili disturbi alle popolazioni locali.

In tal senso l’Appaltatore, nel “Piano della viabilità di cantiere”, dovrà recepire le eventuali prescrizioni degli enti pubblici competenti, al fine di coordinare e integrare il progetto di viabilità ai piani di gestione e sviluppo stradale esistenti a livello comunale e provinciale.

L’Appaltatore potrà altresì determinare ulteriori misure di mitigazione degli impatti sul traffico e la viabilità, che tengano conto dell’incremento del traffico locale durante il periodo estivo, limitatamente al traffico sulla viabilità locale di connessione.