



Ferrovie.it

da **Approfondimenti** del 26 agosto 2019

FSE: interramento Triggiano - Capurso, lavori in corso

di **Gabriele Lepore**

BARI - Si smantellano i binari a Triggiano e Capurso, lì dove fino al 15 giugno scorso transitavano i treni delle Ferrovie Sud Est (vedi [News ferroviarie del 16/06/2019](#)). Dopo una lunga attesa, sono evidenti e tangibili i lavori per l'interramento della linea ferroviaria nei due comuni alle porte del capoluogo: un intervento complesso e strategico che coniuga esigenze di mobilità (potenziamento e sicurezza infrastrutturale) con esigenze specifiche del territorio (ricucitura e vivibilità urbana).



Foto Gabriele Lepore

1 Smantellamento dei binari sul piazzale di Triggiano. (Foto Gabriele Lepore, 21 agosto 2019)

Il maxi appalto integrato per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori è finanziato dalla Regione Puglia tramite il PO FESR 2007-2013. L'impresa aggiudicataria è il Consorzio Stabile Eureka, costituito dalla CMB - Cooperativa Muratori e Braccianti di Carpi e dalla CLF - Costruzioni Linee Ferroviarie di Bologna (al momento dell'aggiudicazione nel 2014 era consorziata anche la Unieco di Reggio Emilia), per un importo complessivo di 112 milioni di euro.

Le opere, che riguardano la linea 1 Bari - Taranto, consistono nel raddoppio della tratta Mungivacca - Noicattaro (dal km 4+450 al km 15+110) e nel contestuale interrimento in sede della tratta intermedia Triggiano - Capurso con le rispettive stazioni (dal km 6+945 al km 10+920, galleria artificiale e rampe incluse).

La direzione dei lavori e il coordinamento della sicurezza sono a cura della Proger, che in precedenza ha redatto anche il progetto definitivo. Varie imprese in regime di subappalto parteciperanno al cantiere in tutte le sue fasi, a partire dalle attività propedeutiche ora in corso.



22 Vecchie rotaie e traverse in legno pronte allo smaltimento sul piazzale di Capurso. (Foto Gabriele Lepore, 23 agosto 2019)

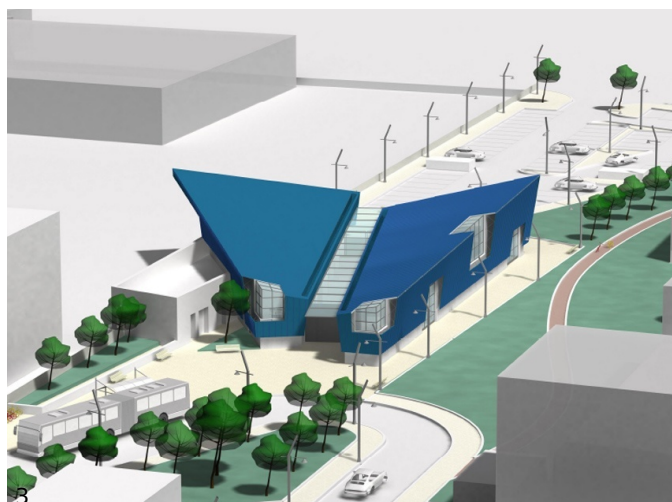
L'interramento della tratta Triggiano - Capurso è stato scelto in primis per l'impossibilità di raddoppiare in superficie, senza ricorrere a una più costosa variante di tracciato; in uscita da Triggiano, infatti, la linea passa strettamente a ridosso delle abitazioni in un sedime di larghezza limitata. A fronte poi dell'esigenza di eliminare i passaggi a livello per una maggiore sicurezza ferroviaria e stradale (come sta avvenendo in tutta Italia), gli spazi a disposizione non avrebbero permesso di realizzare opere alternative di scavalco o sottopasso della linea.

E' stato pertanto progettato un intervento che, oltre a sbloccare lo sviluppo dell'infrastruttura, ne risolve efficacemente anche le interferenze con il contesto urbano: in particolar modo i disagi alla viabilità durante il transito dei convogli, l'inquinamento atmosferico e acustico derivante e la scarsa permeabilità tra i quartieri adiacenti alla ferrovia.

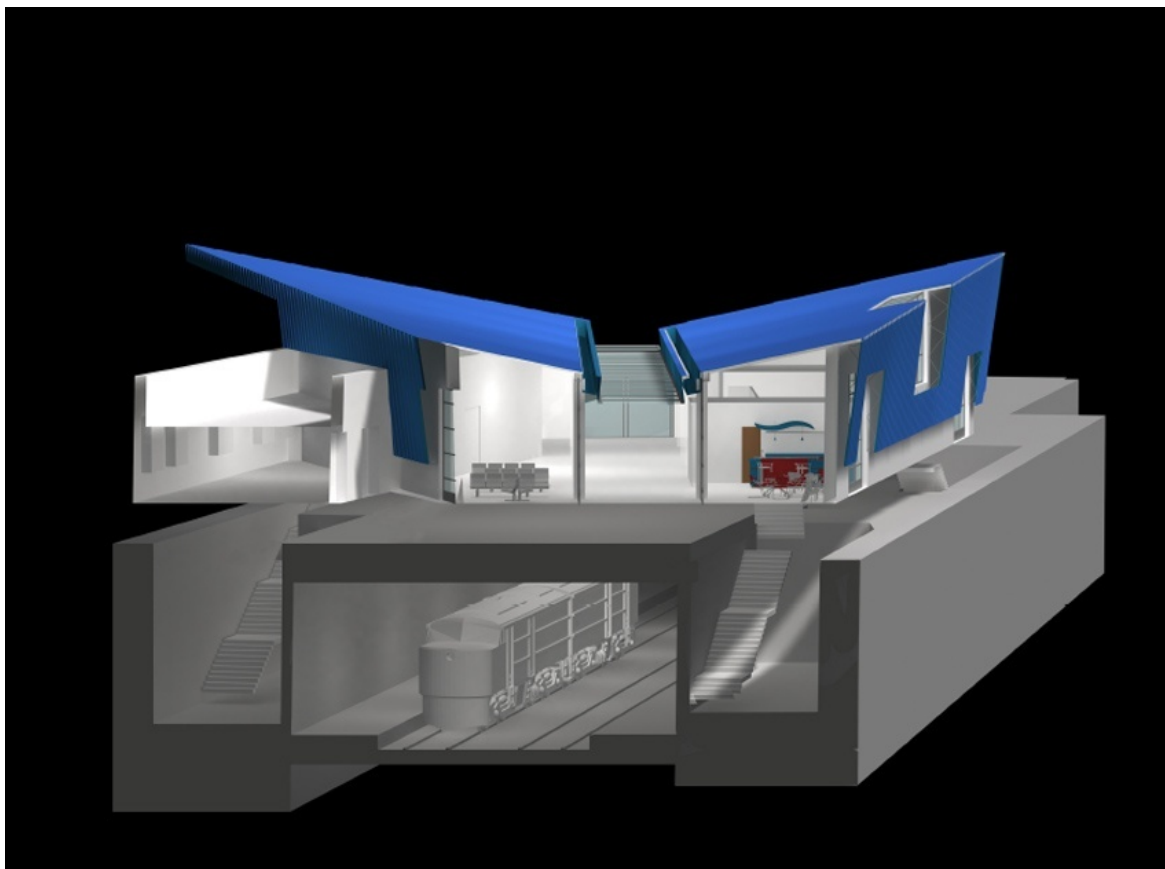
Come conseguenza diretta del raddoppio in sotterranea, le stazioni di Triggiano e Capurso perderanno il terzo binario e lo scalo merci e assumeranno un piano schematico più semplice, con i soli due binari di corsa e banchine laterali specializzate per direzione.

I fabbricati viaggiatori saranno preservati e adibiti ad altro uso, mentre per l'accesso alla galleria sorgeranno dei nuovi fabbricati dalle forme architettoniche innovative; il loro aspetto simile evidenzierà il forte legame tra le due cittadine vicinissime, dando inoltre la percezione di una linea metropolitana.

Sul sedime liberato dalla ferrovia, oltre a migliorare la viabilità esistente, troveranno sbocco strade oggi senza uscita per collegare al meglio i rispettivi quartieri, nasceranno aree verdi attrezzate con arredo urbano e si svilupperà un percorso ciclopedonale da Triggiano a Capurso.



3/4. Si presenteranno così in superficie le stazioni di Triggiano (a sinistra) e Capurso (a destra), con i nuovi fabbricati e le aree circostanti risistemate.



5 Il piano binari delle due stazioni si svilupperà in sotterranea, con banchine laterali di dimensioni adeguate.

Altra opera degna di nota è il raddoppio del ponte che scavalca Lama San Giorgio, all'ingresso della stazione di Noicattaro. Trattandosi di un viadotto a quattro arcate in pietra locale, risalente a fine '800 e vincolato dalla Soprintendenza, non può essere demolito e ricostruito con sezione più larga per ospitare due binari. Pertanto sarà realizzato in adiacenza un secondo ponte in cemento armato, che ricalcherà la forma dell'originale e anche l'estetica grazie a un rivestimento in pietra.

Per la posa del binario di raddoppio e il rifacimento del binario preesistente si utilizzerà l'armamento 60 UNI, divenuto ormai lo standard negli interventi di rinnovo sulla rete FSE. Successivamente avrà luogo il completamento dell'elettificazione a 3 kV c.c., che oggi manca proprio sulla tratta da interrare, e l'installazione del SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno).



6

Foto Gabriele Lepore



7

Foto Gabriele Lepore

6. Il binario da Mungivacca a Triggiano appena smantellato, con l'elettificazione predisposta dal 2013; qui il raddoppio si svilupperà in superficie e poco più avanti inizierà la discesa in galleria. (Foto Gabriele Lepore, 21 agosto 2019)

7. Il binario da Capurso verso Noicattaro ancora da smantellare, con gli ulivi espianati ai lati; qui terminerà il tratto in galleria. (Foto Gabriele Lepore, 23 agosto 2019)

L'avvio di questo imponente cantiere ha accumulato ingenti ritardi, e si è corso perfino il rischio di perdere i fondi europei dedicati. Le cause risiedono sia nelle recenti vicissitudini aziendali di FSE (dal dissesto finanziario al trasferimento nel Gruppo FS), che in altri problemi di natura tecnica e burocratica emersi.

Il progetto ha subito revisioni e modifiche, una delle quali riguarda la realizzazione della galleria. In origine si pensava infatti di impiegare il metodo top-down (dall'alto verso il basso), partendo dal solettone di copertura ed effettuando al di sotto di esso lo scavo più consistente; così non solo si sarebbero contenute al massimo le emissioni di rumori e polveri, ma si sarebbe anche mantenuto l'esercizio ferroviario in superficie, spostando il binario a seconda delle fasi costruttive. Ora invece si sta procedendo con il metodo bottom-up (dal basso verso l'alto) che, partendo dal solettone di fondo, richiede lo scavo a cielo aperto previo smantellamento dei binari. Per tale motivo dal 17 giugno la tratta è sospesa e tutti i treni sono sostituiti con bus.

I tempi stimati per l'esecuzione di tutti i lavori sono di 32 mesi. Dopo i primi 18 mesi si prevede di ripristinare il servizio ferroviario, compatibilmente con le attività del cantiere.



Foto Gabriele Lepore

88 Lo storico viadotto di Noicattaro che sarà raddoppiato con un secondo ponte in affiancamento. (Foto Gabriele Lepore, 14 giugno 2019)

Nei prossimi anni dunque, grazie ai vari interventi in atto, le linee del barese e del tarantino (linea 1 Bari - Taranto e linea 1 bis Mungivacca - Putignano via Casamassima) si uniformeranno dal punto di vista infrastrutturale come armamento, elettrificazione e sistemi tecnologici. La trazione Diesel è destinata a scomparire in favore degli elettrotreni (vedi [News ferroviarie del 19/06/2019](#)), mentre i nuovi sistemi di sicurezza faranno decadere l'attuale limite di velocità a 50 km/h imposto dall'ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie).

Gabriele Lepore - 26 agosto 2019

□ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

□ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003