



COMUNE DI BARI

Ripartizione Tutela Ambiente, Sanità e Igiene

**OGGETTO: ID: 7854 - Procedura di valutazione di impatto ambientale, ai sensi dell'art. 216 c.27 del D.Lgs.50/2016 e degli artt. 165, 183 del D.Lgs.163/2006 e Verifica del Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24 relativa al progetto preliminare del Nodo di Bari: Bari Nord (Variante Santo Spirito – Palese). Proponente: Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. TRASMISSIONE OSSERVAZIONI**

La presente è inviata solo a mezzo e-mail/PEC  
In applicazione dell'art. 47 - Codice Amministrazione Digitale

CRESS@PEC.minambiente.it

Ministero della Transizione Ecologica  
Direzione Generale per la Crescita e la Qualità  
dello Sviluppo  
Divisione V Sistemi di Valutazione Ambientale

servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

Regione Puglia  
Sezione Autorizzazione Ambientali

rfi-din-dpi.s.pa@pec.rfi.it

Rete Ferroviaria Italiana SpA  
Direzione Investimenti Area Centro  
Direzione Investimenti Area Sud  
S.O. Progetti Adriatica

italferr.ambiente@legalmail.it

Italferr SpA  
Direzione Gestione Commesse Sud  
Grandi Appalti  
PM Tratta Adriatica, Nodo di Bari e Bari-  
taranto

p.c.

Ripartizione Infrastrutture, Viabilità e OOPP  
Ripartizione Urbanistica

Con riferimento al procedimento in oggetto, si riportano di seguito le valutazioni espresse dalla Commissione Interdisciplinare Comunale VIA nella seduta del 28/01/2022.

**La Commissione Interdisciplinare Comunale VIA, esaminati gli elaborati progettuali resi disponibili da MITE con nota prot.n.805 del 05/01/2022, esprime le seguenti considerazioni.**

Il progetto in esame è stato sviluppato come soluzione di variante al progetto preliminare del 2009 - avente per oggetto il riassetto del nodo ferroviario di Bari - suddiviso in due lotti, uno a nord e uno a sud della stazione di Bari Centrale, al fine di ottenere un miglioramento nel trasporto ferroviario, attraverso un organico inserimento delle reti ferroviarie nel territorio urbano della città di Bari, e di conseguire una riqualificazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse.



COMUNE DI BARI

Ripartizione Tutela Ambiente, Sanità e Igiene

In particolare, il progetto preliminare, in variante, del riassetto del nodo ferroviario di Bari – Bari Nord è stato elaborato in ottemperanza a quanto richiesto dalla Commissione VIA dell'allora Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare con parere n. 574 del 19.12.2010, come di seguito illustrato: *"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 nuova soluzione progettuale per il nodo ferroviario di Bari – Bari Nord proposta consente di evitare la presenza di numerosi passaggi a livello attualmente presenti nel centro abitato.

In sintesi l'intervento prevede l'interramento del tracciato ferroviario adriatico nella tratta Bari Santo Spirito – Bari Palese con linea a doppio binario e la realizzazione di una nuova stazione, denominata "Bari Santo Spirito – Palese", in sostituzione delle attuali stazioni dei quartieri di Santo Spirito e Palese (Municipio V del Comune di Bari), per uno sviluppo complessivo di 11,150 km circa.

La variante della linea Bari Santo Spirito – Bari Palese ha origine a sud del Comune di Giovinazzo, all'incirca al km 632+000 della linea storica adriatica, e si sviluppa, per la quasi totalità, completamente al di sotto del piano campagna, in galleria artificiale (per uno sviluppo complessivo pari a circa 7 km) o in trincea.

Il tratto terminale della variante, una volta superata l'ultima galleria e la successiva trincea, si allaccia alla linea esistente in corrispondenza dell'imbocco della galleria artificiale delle Ferrovie del Nord Barese.

In merito alle analisi ambientali dell'opera in esame, questa è stata condotta secondo tre dimensioni, facenti riferimento all' "Opera come costruzione" (**dimensione Costruttiva**), all' "Opera come manufatto" (**dimensione Fisica**) ed all' "Opera come esercizio" (**dimensione Operativa**).

**Ciò premesso, la Commissione ritiene necessario richiedere alcuni approfondimenti e chiarimenti alla Società proponente, di seguito specificati.**

Con riferimento al tracciato attuale della linea ferroviaria, si chiedono chiarimenti in merito alla funzione cui sarà destinato il tracciato ferroviario esistente a seguito della sua dismissione. In particolare, non si ha contezza di quella che sarà la proprietà delle aree e, di conseguenza, dei potenziali utilizzi dell'attuale sedime ferroviario in corrispondenza della tratta oggetto di deviazione.

Al riguardo si rileva che non sono forniti dettagli in merito alle attività di smantellamento della linea esistente ed agli impatti ambientali di tali lavori sui centri abitati di Palese e Santo Spirito.

In merito all'area a parcheggio prevista in corrispondenza della nuova stazione Santo Spirito – Palese, si evidenzia che, essendo prevista una sola stazione in alternativa a quelle ad oggi esistenti in località Palese e in località Santo Spirito, il parcheggio a servizio della nuova stazione dovrà tener conto dell'utenza che oggi interessa entrambe le stazioni, oltre a quella, come evidenziato all'interno della relazione dedicata, che sarà generata a seguito dell'attuazione del Piano di Lottizzazione 185 di cui alla maglia n. 11.

Pertanto si osserva:

1. Tra le aree oggetto di esproprio è annoverata l'intera particella identificata con il numero 10 del foglio 8 sez. F. Si rappresenta, di conseguenza, l'opportunità di estendere il parcheggio previsto, annettendo l'intera particella summenzionata. Estendere l'area a parcheggio permetterebbe di massimizzarne l'efficienza, incrementando, non solo il servizio park & train, ma anche la possibilità di



COMUNE DI BARI

Ripartizione Tutela Ambiente, Sanità e Igiene

- usare il parcheggio come parcheggio di scambio, considerata la necessità, che emergerà inevitabilmente a seguito della soppressione di una delle due stazioni esistenti,
2. Si rappresenta la possibilità di realizzare il parcheggio in materiale drenante, utilizzando metodologie, tipologia organizzativa e tecniche costruttive analoghe al modello che recentemente l'Amministrazione Comunale sta adottando;
  3. È necessario modificare le modalità di accesso e uscita previste all'interno degli elaborati progettuali. La soluzione adottata prevede l'eliminazione di parte dello spartitraffico esistente, comportando, conseguentemente, l'insorgere di nuovi punti di conflitto tra flussi veicolari. Si chiede, pertanto, di individuare una soluzione differente, preservando l'intero spartitraffico esistente. Al fine di mantenere immutata la posizione dell'accesso e dell'uscita prevista, una possibile soluzione alternativa potrebbe essere rappresentata dalla realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'incrocio tra via Gregorio Ancona e via Nicholas Green.
  4. Dagli elaborati trasmessi non si ha evidenza dell'Ente cui spetterà la gestione del parcheggio;

Dal punto di vista degli impatti ambientali della soluzione proposta, si chiede di valutare l'impatto che l'incremento di traffico veicolare produrrà nell'area interessata, tenuto conto che gli utenti che attualmente raggiungono a piedi le due stazioni esistenti si sposteranno in macchina dai centri abitati di Santo Spirito e Palese verso la nuova stazione.

Al riguardo, il SIA considera, per la fase "operativa" (esercizio), quale effetto potenziale positivo sulla componente "Aria e clima" unicamente la sottrazione di flussi veicolari nella tratta Bari Nord – Giovinazzo a favore del flusso ferroviario (8000 veicoli/giorno circolanti in meno, considerando che "la totalità delle persone dirette a Bari, all'attualità, utilizzi l'auto sino alla stazione di Giovinazzo, utilizzando detta stazione come nodo di scambio gomma-ferro, escludendo con ciò che alcuno di questi prosegua il proprio viaggio su strada") e nessun effetto sulla componente "Popolazione e salute" quale "modifica delle condizioni di esposizione all'inquinamento atmosferico".

Si evidenzia che, a parziale mitigazione di tali impatti, l'Amministrazione comunale intende proporre, nell'ambito della Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto preliminare, l'opportunità di realizzare una seconda stazione a servizio dell'abitato Palese-Macchie, in prossimità della stazione esistente della linea Bari Nord di Ferrotramviaria.

In merito all'inquinamento atmosferico per la dimensione "costruttiva", nel Progetto ambientale della Cantierizzazione viene stimata la quantità di inquinante (PM10 e NOx) prodotta durante le attività di cantiere al fine di valutare la sua dispersione in atmosfera, valutandola in termini di concentrazione, soprattutto in prossimità delle aree di cantiere e dei ricettori ritenuti maggiormente sensibili (scenario 1 – S.Spirito e 2 Aeroporto Palese Macchie).

Tra le aree di cantiere è presente il deposito terre (DT) di superficie 132.700mq, prossimo allo Scenario di riferimento 1: Bari Santo Spirito, che tuttavia, dai risultati delle simulazioni, sembra non produrre alcuna emissione di polveri. Si chiedono chiarimenti in merito.

Inoltre, si dichiara che "ai fini della valutazione dei livelli di inquinamento, non è stato preso in considerazione il contributo riguardante il traffico veicolare indotto dalle attività di cantiere, considerato irrilevante rispetto al traffico ordinario. E' stato ritenuto consono ipotizzare che, in entrambi gli scenari di



COMUNE DI BARI

Ripartizione Tutela Ambiente, Sanità e Igiene

*referimento, le vetture da/per i cantieri percorrano la SS16, strada posta in lontananza rispetto ai ricettori presi in esame".*

Si chiede di giustificare in termini numerici (flussi di traffico in percorrenza sulle strade di accesso alle aree di cantiere e sulla SS16) tale ipotesi, in particolare per gli scenari di riferimento 1 e 2 valutati più critici in termini di vicinanza tra le aree di cantiere ed i ricettori.

In merito all'interferenza dei lavori con l'area protetta Parco Naturale Regionale "Lama Balice", dalla documentazione in atti, si evince che il tratto d'opera RI02 tra le progressive chilometriche 11+055 e 11+144, corrispondente al km 642+537 della linea storica, ricade all'interno del Parco e che è previsto uno scarico relativo alle opere idrauliche IN094, IN095 e IN096 sulle sponde di lama Balice.

Tenuto conto che in altri punti del SIA si dichiara che il Parco Lama Balice non risulta direttamente interessata dalle opere in progetto, si chiede di chiarire nel dettaglio se e quali interventi interessano direttamente l'area di pertinenza del Parco, così come delimitato dalla L.R. n.15/2007, sia per il tratto ferroviario che per l'opera idraulica.

In merito all'impatto acustico, si rappresenta quanto segue.

Per la dimensione "*costruttiva*" sono stati analizzati diversi scenari di riferimento considerati rappresentativi delle situazioni più complesse e rilevanti determinate dalla realizzazione delle opere in progetto:

Scenario 1 – S. Spirito

- Aree di cantiere fisso AS.04, AS.05, AS.06, CB.01, CO.01 e DT.01
- Realizzazione della trincea TR.01

Scenario 2 – Aeroporto Palese Macchie

- Aree di cantiere fisso AT.08-9, ed AS.09
- Realizzazione della galleria artificiale GA.04

Scenario 3 – Cantiere lungo linea

- Realizzazione opere idrauliche

Scenario 4 – Cantiere lungo linea

- Attività di demolizione

Gli studi modellistici effettuati sono stati confrontati sia con i limiti di accettabilità derivanti dall'applicazione delle disposizioni di cui all'art. 6 DPCM del 01.03.1991, tenuto conto che il Comune di Bari non è dotato di zonizzazione acustica approvata, sia con "*valori limite di riferimento assunti sulla base di un'ipotesi di classificazione in via cautelativa sviluppata in assenza di un Piano di zonizzazione acustica comunale*". Tale ipotesi ha previsto l'attribuzione al territorio del Comune di Bari della classe IV del DPCM 14 novembre 1997 "*Aree di intensa attività umana*", i cui limiti sono 65dB (diurno) e 55dB (notturno).

Il proponente dichiara al riguardo che nel primo caso "*la previsione di barriere antirumore, di tipo mobile e fisso, consente di mitigare tutti i superamenti riscontrati e, con ciò, di riportare tutti i ricettori interessati entro i limiti normativi*", mentre nel secondo caso, per gli scenari 1 e 2 "si determinerebbero dei superamenti che solo in parte troverebbero soluzione mediante gli interventi di mitigazione acustica in tal senso identificati".

Per la dimensione "*operativa*" invece, per la quale l'impatto ambientale è determinato "*dalle emissioni acustiche prodotte dal transito dei convogli ferroviari, secondo il modello di esercizio di progetto, ossia con*



COMUNE DI BARI

Ripartizione Tutela Ambiente, Sanità e Igiene

riferimento al numero ed alla tipologia di treni previsti da detto modello", i limiti di riferimento considerati nello studio modellistico sono:

- entro la fascia di 250m, quelli dettati dal DPR n.459/98 e dal DMA 29/11/2000, che tiene conto anche della concorsualità delle sorgenti di rumore presenti sul territorio (Strada Statale Adriatica, SS16bis, Corso Umberto I, Ferrovia Bari-Barletta)
- al di fuori della fascia di pertinenza acustica, i limiti di cui all'art. 6 del DPCM del 01.03.1991

L'applicazione del modello di simulazione ha permesso di stimare i livelli sonori raggiunti derivanti dalla realizzazione del progetto in corrispondenza dei ricettori individuati (tabella "Output del modello di simulazione" e Mappe Acustiche Isofoniche). I superamenti maggiori si verificano nel periodo notturno pertanto sono previsti idonei interventi di mitigazione (barriere antirumore lungo la linea ferroviaria e, ove occorra, interventi diretti sugli edifici).

Al riguardo, si ritiene necessario, tenuto conto che il Comune di Bari ha in corso di predisposizione il Piano di Zonizzazione Acustica:

- come per la fase di cantiere, effettuare anche per la fase di esercizio, un confronto dei livelli sonori con "valori limite di riferimento assunti sulla base di un'ipotesi di classificazione in via cautelativa sviluppata in assenza di un Piano di zonizzazione acustica comunale", tanto al fine di verificare ulteriori criticità per le aree residenziali maggiormente interessate da eventuale inquinamento acustico, in tal caso di tipo permanente. In particolare considerare la presenza delle zone prevalentemente residenziali più prossime all'opera e dell'Area Naturale Protetta Parco Lama Balice che risulta individuata da ARPA Puglia quale zona silenziosa ai sensi dell'art.2, co.1, lett.aa) del D.Lgs.194/2005 (giusta nota prot. n.116083/2020) e che dovrebbe rientrare nella classe I "aree particolarmente protette" del DPCM 14 novembre 1997, i cui limiti sono 50dB (diurno) e 40dB (notturno); si nota al riguardo che le mappe isofoniche (IA7X00R22P5IM0004001A-4A) terminano in corrispondenza dell'innesto sulla linea esistente, tuttavia le modifiche al numero ed alla tipologia di treni previsti dal modello di esercizio di progetto potrebbero determinare impatti sull'Area protetta anche se non direttamente interessata dalle opere.
- chiarire se ed in che modo, nei modelli di simulazione, si è tenuto conto dell'influenza dell'aeroporto fra le sorgenti concorsuali e della relativa viabilità di accesso dalla SS16 (SP204).

Si chiede infine di effettuare una valutazione su eventuali modifiche delle condizioni di esposizione all'inquinamento elettromagnetico nella fase operativa prodotto dalla nuova linea ferroviaria sulle aree interessate dalla proposta progettuale.

Distinti saluti.

**P.O.S. Suolo, Sottosuolo e Acque**  
**Responsabile del Procedimento**  
(Dott.ssa Ing. Alessandra **ARRIVO**)\*

Firmato digitalmente da: Alessandra Arrivo  
Organizzazione: COMUNE DI BARI/00268080728  
Data: 03/02/2022 17:29:02

**Il Direttore della Ripartizione**  
(Dott. Ing. Vito **NITTI**)\*

Vito Nitti  
2022.02.03  
17:33:50 +01'00'

Documento: 2EX7LB~T.DOC

Ns. Rif.:

Istruttore: Dott. Ing. Mara Campobasso

Pag. 5/5

\* Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i. e norme collegate, sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa