



Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

OGGETTO: [ID 8715]: Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9 del D. Lgs. 152/2006. Bari Centrale: Nuovo Hub per la riconnessione urbana e la mobilità sostenibile, nuovo parco urbano e rinnovamento delle aree esterne. Nota tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. 709 del 21/07/2022, acquisita al prot. MiTE- 93177 del 26/07/2022, la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. ha presentato istanza ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il progetto di fattibilità tecnica ed economica “*Stazione di Bari Centrale. Nuovo hub di connessione urbana e mobilità sostenibile*”, localizzato nel Comune di Bari.

A corredo dell'istanza sopra citata la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante “Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104”, allegando gli elaborati grafici di cui al punto “10. Allegati della Lista di Controllo”.

Oggetto dell'istanza presentata sono gli interventi di riqualificazione del complesso della stazione ferroviaria esistente di Bari centrale, al fine di trasformarla in un hub di connessione verde, urbana, culturale e sociale, con la funzione di collegamento tra la parte storica della città, verso il porto, e la parte di più recente costruzione. Gli interventi si inseriscono in un progetto più ampio che comprende la ristrutturazione dell'edificio in via Capruzzi, recentemente completato, e la riqualificazione del parco “Fuksas” (area dell'ex Caserma Rossani) a Sud della stazione, che sarà collegato con la stessa attraverso un percorso ciclo-pedonale dedicato.



Figura 1: Foto aerea con indicazione della stazione (cerchiata in rosso a sinistra) e delle aree verdi esistenti (a destra)
(Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

L'intervento in valutazione si configura come "estensione" di un progetto appartenente alla tipologia di opere di cui all'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto 2, lett. h) *"modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II o al presente allegato, già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)"*.

Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, finalità degli interventi è il miglioramento della fruibilità della stazione ferroviaria, anche attraverso la realizzazione di un giardino pensile che contribuirà al miglioramento della qualità dell'aria, alla termoregolazione delle temperature, nonché l'accessibilità alla stessa, tramite la realizzazione di un percorso ciclabile e pedonale, oltre alla connessione di parti della città storicamente divise dai binari. Finalità degli interventi in esame è quindi l'implementazione del livello di sostenibilità dell'intera area, che viene perseguito anche con l'applicazione dei protocolli ambientali LEED v4 Building Design and Construction for Transit Stations ed ENVISION v3. In particolare, il sistema LEED v4 si applica a stazioni, scali ferroviari e ad altri hub di mobilità, ed ha al suo interno specifiche e strategie diverse rispetto agli altri sistemi di rating LEED. Questo protocollo oltre a valutare l'impatto dell'edificio sull'ambiente (in termini di consumi e utilizzo di risorse), valuta anche i livelli di comfort degli occupanti che lavorano o passano del tempo negli spazi all'interno del progetto (qualità ambientale indoor), e pertanto si ritiene che l'applicazione di questo protocollo sia esso stesso garanzia di sostenibilità. Il protocollo ENVISION è pensato esclusivamente per le infrastrutture sostenibili, estendendosi all'intero confine di intervento, comprese le aree incluse nello stesso, come banchine esterne, strade e rotaie. Da questo punto di vista, l'obiettivo di ENVISION è di valutare l'impatto dell'opera sull'intorno, in modo da valutarne i benefici e le eventuali ripercussioni della stessa sulle comunità limitrofe.

Nella Lista di controllo il proponente riporta che l'intervento soddisfa il principio di "non arrecare danno significativo agli obiettivi ambientali", risultando quindi conforme al principio del "Do No Significant Harm" (DNSH), con riferimento al sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili, indicato all'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852. L'intervento è inoltre finanziato in parte con i fondi del Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare (PinQua), nel quale il progetto di Bari si pone tra gli 8 "progetti pilota" e in parte con i fondi del Piano

Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR); in particolare, la stazione di Bari Centrale è inserita nel programma degli “Hub urbani del Sud per lo sviluppo della mobilità sostenibile” previsto nel PNRR, finalizzato allo sviluppo, alla riqualificazione, all’accessibilità e all’efficientamento energetico di singole stazioni, nodi ferroviari che svolgono funzione di hub della mobilità.

Analisi e valutazioni

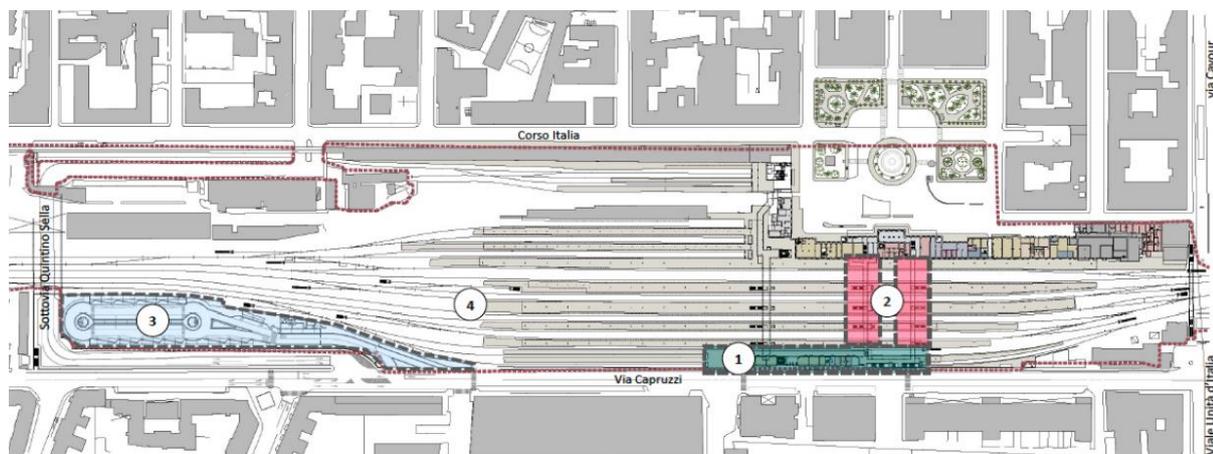
La stazione ferroviaria di Bari Centrale è ubicata al centro della città metropolitana.

L’area di intervento comprende una parte della stazione esistente sulla quale verrà realizzato il giardino pensile. Ad Ovest di tale struttura, è previsto il posizionamento del nuovo Fabbricato Viaggiatori, a quota giardino, con copertura a verde e fotovoltaico, con funzioni di stazione per i viaggiatori e uffici correlati al piano superiore, e un edificio storico, ex sede degli Uffici Sezione Trazione (che oggi ospita un fast food) prospiciente Piazza Aldo Moro, il quale verrà conservato a meno di demolizioni puntuali per la riqualificazione dello stesso e la riallocazione ed implementazione di nuovi servizi stazione e spazi commerciali al suo interno.

Secondo quanto indicato dal proponente, gli interventi mirano alla riorganizzazione degli spazi interni dei fabbricati di stazione e alla creazione di un grande spazio verde esterno, di estensione pari a 19.220 mq. Il giardino pensile coprirà buona parte del piano del ferro e delle banchine della stazione andando a costituire da un lato un’area verde per la città, dall’altro un elemento di miglioramento per gli edifici prospicienti la stazione che avranno di fronte alle loro finestre uno spazio verde. L’infrastruttura potrà essere fruita da tutti grazie alla presenza di scale mobili ed ascensori che portano direttamente sulla sommità del giardino pensile.



Figura 2: Stato di progetto – Vista dall’alto del complesso degli interventi (in primo piano il giardino pensile) (Fonte: Lista di controllo)



1 – Nuova Fabbricato Viaggiatori – Via G. Capruzzi – (GS)

2 – Riquilificazione dei sottopassi esistenti (GS): sottopasso rosso in fase di attuazione; sottopasso verde inizio lavori previsti al termine del sottopasso rosso

3 – Nuovo Terminal Bus (GS): inizio dei lavori a breve

4 – Nuovo PRG: in fase di realizzazione

Figura 3: Planimetria dello stato di fatto con individuazione degli interventi anche quelli non oggetto della presente valutazione (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

L'intervento non prevede utilizzo di ulteriori aree diverse da quelle ferroviarie. Negli allegati alla Lista di controllo il proponente riporta che gli interventi possono essere suddivisi in tre macro-blocchi:

- il nuovo Fabbricato Viaggiatori a ponte (FV.01);
- il Fabbricato ex Uffici Sezione Trazione (FA.01);
- il Giardino pensile (AE.02) ed i percorsi urbani sopraelevati (AE.01, FA.02, SV.02).

A livello urbano il progetto si estende a P.zza Aldo Moro e a Via Capruzzi.

Il **nuovo Fabbricato Viaggiatori** a ponte (FV.01) si colloca in posizione strategica rispetto all'Ottocentesca Stazione, alla Piazza Aldo Moro e al parco ferroviario. La realizzazione del fabbricato viaggiatori comprende i seguenti interventi:

- Realizzazione di una piastra che attraversi i binari connettendo in quota e con due punti di risalita Piazza Aldo Moro e Via Capruzzi, ed in quota il nuovo FV con le Ferrovie Appulo Lucane (SV.01);
- Realizzazione di un edificio a due piani con copertura tecnologica che si accompagna verso il Giardino Pensile con una gradonata degradante.



Figura 4: Vista aerea dell'area di progetto Nuovo Fabbricato Viaggiatori (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

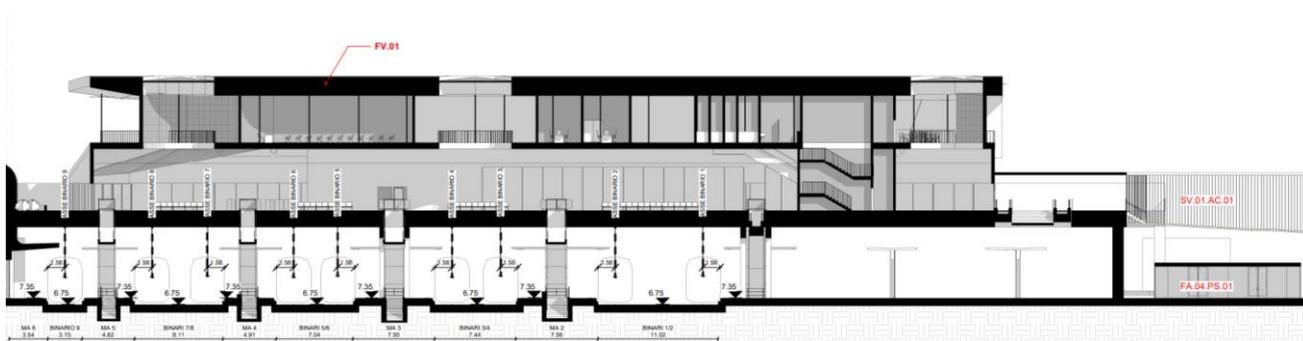


Figura 5: Sezione longitudinale FV (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

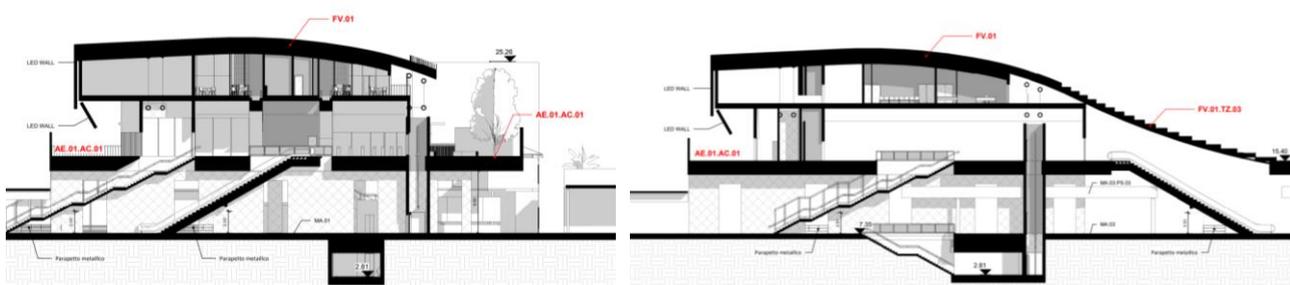


Figura 6: Sezioni FV trasversali (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Sul fronte Ovest del Fabbricato svetta la facciata tecnologica.



Figura 7: Stato di progetto Facciata tecnologica a sinistra e pannelli fotovoltaici sul fabbricato viaggiatori a destra (Fonte: Lista di controllo)

La seconda area di intervento riguarda la **riqualificazione dell'edificio storico** (ex Ufficio Sezione Trazione) (FA.01), mediante la demolizione puntuale delle superfetazioni che alterano la porzione originale e la riallocazione e implementazione dell'edificio stesso con nuovi servizi di stazione e spazi commerciali. Per permettere l'apertura di questo nuovo complesso di servizi sul fronte urbano, e per garantirne la connessione senza compromettere i servizi già ospitati, si prevede la riqualificazione dell'edificio oggi ospitante un fast food.



Figura 8: Foto dell'ex ufficio Sezione Trazione (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)



Figura 9: Stato di progetto dell'ex Ufficio Sezione Trazione e collegamento con Nuovo Fabbricato Viaggiatori – Vista fronte a sinistra e retro a destra (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Gli interventi previsti sono:

- Demolizione delle superfetazioni moderne;
- Ripristino, per quanto possibile, della planimetria interna originale;
- Creazione di un atrio a doppia altezza con copertura vetrata nel braccio laterale, nuova hall del FV a ponte.

Il terzo macro-blocco del progetto è costituito dal **giardino pensile**, e comprende anche i percorsi che si snodano tra le ampie bucatore di diversa ampiezza affaccianti direttamente sui binari. Il giardino pensile, di estensione pari a 19.220 mq, inclusa anche l'area tecnica destinata all'istallazione del fotovoltaico pari circa a circa 1400 mq, si estende dal Nuovo Fabbricato Viaggiatori sino al ponte pedonale che anticipa il sovrappasso di Via Cavour e con i suoi percorsi pedonali, tramite lievi innalzamenti del terreno, aree alberate, percorsi pedonali e ciclabili, connette vari punti strategici della città sinora collegati solo mediante i sottopassaggi. Oltre alla realizzazione del giardino pensile, gli interventi comprendono la realizzazione di due percorsi ciclo pedonali che da Piazza A. Moro/via Caduti di via Fani e dal nuovo Parco Rossani mettono a sistema il nuovo spazio pubblico con la città.

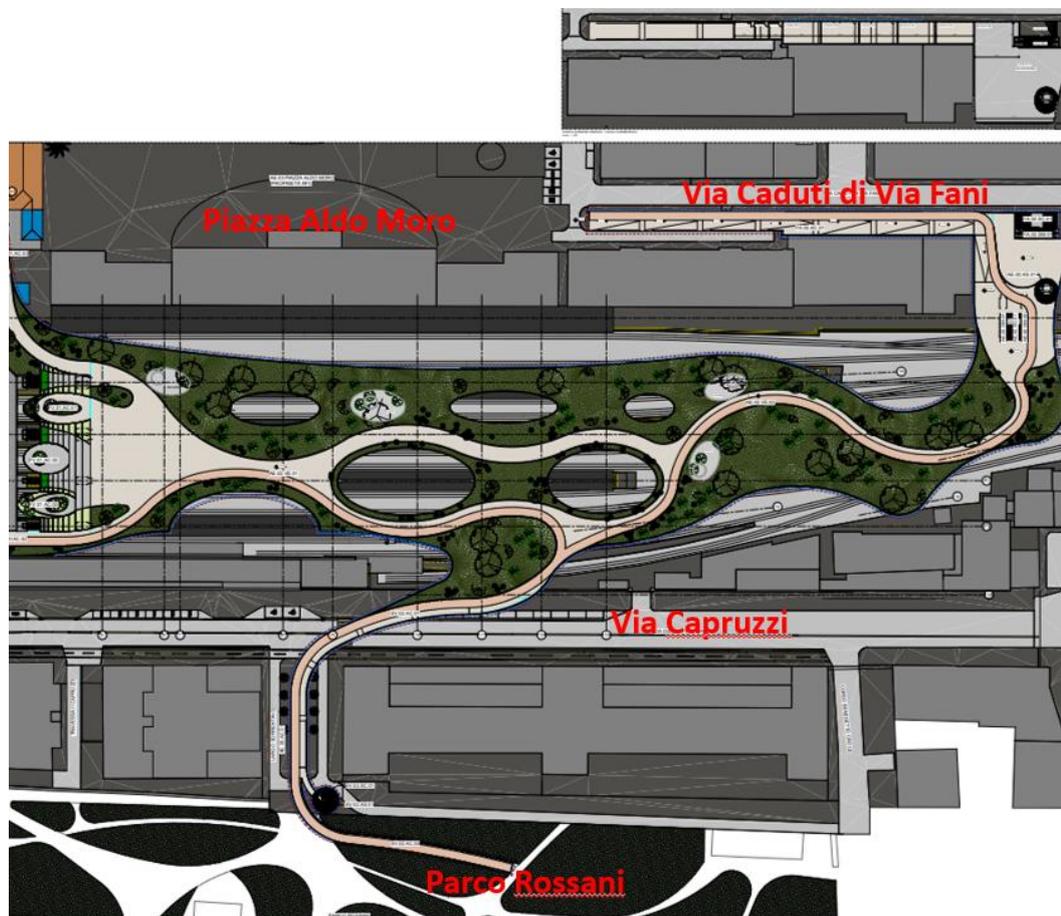


Figura 10: Stato di progetto del giardino pensile (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Tramite rampe e nuclei ad impianto circolare, che ospitano scale ed ascensori, il giardino:

- scende su via Capruzzi a collegare il marciapiede di raccordo con il nuovo Terminal Bus ed il lato opposto;
- scende nel parco urbano dell'Ex Caserma Rossani (scavalcando la Via Capruzzi);
- risale costeggiando via Caduti di Via Fani;
- sbarca sul grande corpo scale fisse e mobili che si ricollegano con Piazza Aldo Moro.

Con riferimento alla fase di **cantierizzazione**, nella Lista di controllo il proponente riporta che il cantiere verrà organizzato in modo da ridurre al massimo il transito di mezzi nell'area. In particolare:

- Il Terminal Scalo Merci Intermodale – Scalo Lamasinata (a circa 7 km dall'intervento) sarà il centro di scambio in cui le merci, trasportate con mezzi su gomma, verranno poste su rotaie e condotte all'interno della stazione, per ridurre il carico rispetto al trasporto esclusivamente via gomma;
- Il campo base C.b.1a verrà allestito in un'area parcheggio fronte Sanitario RFI, lungo una strada di servizio alla stazione che non crea interferenze con la viabilità urbana;
- I cantieri operativi/aree tecniche AT.1b, AT.2, AT.3 saranno posizionati in aree interne all'area già di pertinenza di RFI e verranno smobilizzati progressivamente con l'avanzamento delle lavorazioni.

Il proponente riporta che il progetto sarà dotato di un Piano Ambientale di Cantierizzazione che dovrà rispettare i criteri dei protocolli LEED ed ENVISION.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, il cronoprogramma degli interventi è stimato in 920 giorni lavorativi, le lavorazioni verranno suddivise in 9 macrofasi. Durante le varie fasi di lavorazione verranno messi in atto tutti gli accorgimenti atti a mitigare gli impatti sulle componenti ambientali interessate, con particolare riferimento alle componenti rumore e atmosfera.

Con riferimento alla **gestione dei materiali**, il proponente riporta che:

- i volumi dei materiali derivanti dagli scavi per i pozzi di fondazione e dalle vasche di raccolta delle acque meteoriche sono pari a 17.865 mc;
- i volumi dei materiali derivanti dalle demolizioni delle pensiline esistenti e di alcuni fabbricati sono pari a 7.795 mc;

Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, per i materiali derivanti dalle demolizioni verrà previsto lo smaltimento del materiale edile. La gestione dei materiali sarà sviluppata secondo la normativa vigente e secondo i protocolli di certificazione ambientale adottati (LEED, ENVISION) per ridurre al massimo il materiale a rifiuto.

Nella Lista di controllo il proponente riporta che sono stati individuati i siti potenzialmente disponibili per l'approvvigionamento di inerti e calcestruzzi e per il conferimento finale dei materiali di risulta dei lavori. Analogamente, sono stati indicati siti potenzialmente disponibili per lo smaltimento dei materiali di risulta dei quali non sarà possibile il riuso in situ. Il proponente riporta che nelle fasi successive di progettazione detti siti verranno definiti con maggiore precisione e saranno, contestualmente, richieste le Autorizzazioni necessarie al prelievo e/o al conferimento.

Per l'illuminazione degli edifici, la Lista di controllo riporta che è previsto l'utilizzo di corpi illuminanti LED che permettono di risparmiare in termini di consumi, emissioni e manutenzione.

Con riferimento a "Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)", e all'eventuale interferenza dell'intervento proposto con dette aree, nella "Lista di controllo" al punto "8. Aree sensibili e/o vincolate", il proponente riporta che il sito Natura 2000 più vicino all'area di progetto si trova ad una distanza di circa 1,3 km (ZCS IT9120009 "Posidonieto San Vito-Barletta"). Vista la natura marina del sito, non si riscontrano incidenze alcune, nemmeno indirette con tale sito



Figura 11: Localizzazione dell'intervento in relazione alle aree naturali protette (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento a "Zone a forte densità demografica" e all'eventuale interferenza dell'intervento proposto con dette aree, nella "Lista di controllo" al punto "8. Aree sensibili e/o

vincolate”, il proponente riporta che Il comune di Bari ha una densità abitativa superiore 500 ab/kmq, pertanto, ai sensi del D.M. n. 52 del 30.03.15 punto 4.3, l’ intervento si trova in un’area a forte densità demografica.

Con riferimento alle “Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni” ed all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che gli interventi non interessano neppure parzialmente aree classificate sensibili, in relazione all’aspetto idrico, quali zone umide, zone riparie, foci dei fiumi. L’area non è sottoposta a vincolo idrogeologico né a vulnerabilità alluvionale.



Figura 12: Localizzazione dell’intervento in relazione alle aree di pericolosità idraulica (Stralcio del Piano per l’Assetto Idrogeologico) (Fonte: Lista di controllo)

Con riferimento alle “Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che l’area interessata dagli interventi ricade in Zona con pericolosità sismica bassa.

Con riferimento alle “Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che gli interventi sono localizzati su aree di rispetto ferroviarie.

Conclusioni

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, considerata la finalità principale degli interventi di riqualificazione del complesso della stazione ferroviaria esistente di Bari centrale, di miglioramento della fruibilità della stazione stessa e di accessibilità, grazie alla realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili e alla connessione di parti della città storicamente divise dai binari, e di implementazione del livello di sostenibilità dell’area, attraverso la realizzazione di un giardino pensile che contribuirà al miglioramento della qualità dell’aria e alla termoregolazione delle temperature nonché l’applicazione dei protocolli ambientali LEED v4 Building Design and Construction for Transit Stations ed ENVISION v3, considerate altresì le caratteristiche degli interventi proposti, con

particolare riferimento agli aspetti ambientali, è ragionevole sostenere che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previo accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio dell'intervento proposto.

Per quanto sopra esposto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, si propone che la soluzione progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), fatta salva l'acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta

Il Responsabile del procedimento

Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Carlo Di Gianfrancesco', written in a cursive style.