



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

*Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e
degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale*

* * *

Parere n. 524 del 24 novembre 2023

Progetto:	<p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p><i>Progetto esecutivo delle varianti al Nodo di Bari: Bari Sud (Tratta Bari Centrale - Bari Torre a Mare)</i></p> <p><i>IDVIP 10379</i></p>
Proponente:	<p><i>Rete ferroviaria italiana S.p.A.</i></p>

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “Norme in materia ambientale” (d’ora innanzi d. lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii.;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica n. 157 del 10 maggio 2023; n. 196 del 13 giugno 2023, n. 249 e 250 del 1° agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023

RICORDATA la normativa che regola il funzionamento delle procedure di VIA Speciale, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” e s.m.i.;
- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante “Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive”;
- il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE” e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che “disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997”;
- il Decreto Legislativo del 31 marzo 2023, n. 36 recante “Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici” e, in particolare, l’art. 225 “Disposizioni transitorie e di coordinamento”, cc. 10 e 11;
- il D.Lgs. n. 104 del 16/06/2017 recante “Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114”

PREMESSO che:

- la Società Rete ferroviaria italiana S.p.A. (di seguito Proponente) con nota prot. RFI-VDO.DIN.DICSA.PA\PEC\P\2023\0000024 del 12/09/2023 ha presentato, ai sensi dell’art. 169, c. 4, del D. Lgs. 163/2016, per quanto applicabile dall’art. 216, c. 27, del D. Lgs. 50/2016,

domanda per l'avvio della procedura di verifica varianti relativo al progetto “Progetto esecutivo delle varianti al Nodo di Bari: Bari Sud (Tratta Bari Centrale - Bari Torre a Mare).- Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006”

- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione) con prot.n. MASE-153926 in data 28/09/2023;
- la Divisione con nota prot.n. MASE 153926 del 28/09/2023, acquisita dalla Commissione con prot.n. CTVA-10893 in data 28/09/2023 ha trasmesso a questa Commissione, per l'avvio della procedura di Verifica Varianti ai sensi dell'art. 169, c. 4, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all'art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016, per l'intervento “Progetto esecutivo delle varianti al Nodo di Bari: Bari Sud (Tratta Bari Centrale - Bari Torre a Mare).- Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006”;
- con la medesima nota è stata individuato il gruppo istruttore e relativo Referente istruttore, individuato per la tipologia di opera “PNRR e LINEARI”;
- la Regione Puglia, con nota prot 145-24/10/2023/8527, ha ritenuto che le varianti al Nodo di Bari ex art. 169, c. 4, del D.Lgs. 163/2006, contestualizzate alla luce delle tutele paesaggistiche interferite, non conducono a nuove valutazioni rispetto a quelle espresse sul progetto definitivo, rientrando nella casistica delle ottimizzazioni coerenti con le precedenti autorizzazioni e, pertanto, assorbite dalle Autorizzazioni Paesaggistiche rilasciate con Deliberazioni della Giunta Regionale n. 1782 del 06.08.2014 e n. 130 del 15.02.2022.

PRESO ATTO che relativamente al Progetto:

- il progetto “Bari Sud (Tratta Bari Centrale – Bari Torre a Mare)” rientra nell'elenco delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale di cui alla delibera del CIPE 121/2001 nonché nel Piano Nazionale per il Sud (PNS), come individuato dal CIPE con delibera n. 62 del 3 agosto 2011;
- l'intervento risulta inserito tra gli investimenti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), con i conseguenti stringenti target al 2026;
- il CIPE con delibera n. 104/2012 (registrata dalla Corte dei Conti in data 6 febbraio 2013 – reg. n. 1, foglio n. 312 – e pubblicata in Gazzetta Ufficiale, serie generale n. 39, in data 15 febbraio 2013), ha approvato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 165 del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i. nonché ai sensi dell'art. 10 del DPR 327/2001 e s.m.i., con prescrizioni e raccomandazioni, anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare dell'opera “Nodo di Bari: Bari Sud (tratta Bari centrale – Bari Torre a mare)”;
- il CIPE con delibera n. 1/2015 (registrata dalla Corte dei Conti in data 3 agosto 2015 – reg. n. 2481 – e pubblicata in Gazzetta Ufficiale, serie generale n. 184, in data 10 agosto 2015), ha approvato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i. nonché ai sensi dell'art. 12 del DPR 327/2001 e s.m.i., con prescrizioni e raccomandazioni, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo dell'intervento indicato in oggetto. Con la medesima Delibera, il CIPE, ai sensi e per gli effetti degli articoli 167, comma 5, del D. Lgs. 163/2006, nonché ai sensi degli artt. 10 e 12 del D.P.R. 327/2001, e s.m.i., ha approvato, con prescrizioni, anche 3 di 5 ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo delle opere risultanti dall'accoglimento delle prescrizioni nn. 28 e 42 di cui alla delibera n. 104/2012;

- in sede di redazione del progetto esecutivo si è determinata la necessità di apportare variazioni al progetto definitivo approvato dal CIPE per effetto di affinamenti progettuali e delle seguenti varianti:
- Variante Campus: ottimizzazione della posizione della fermata Campus in modo da ricondurla all'interno del perimetro definito dal Progetto Definitivo degli interventi di bonifica e messa in sicurezza operativa del sito ferroviario di Bari Sud Est;
- Adeguamento della sezione trasversale del Cavalcaferrovia San Pio e relativa viabilità per effetto del recepimento delle richieste avanzate dal Comune di Bari;
- Risoluzione delle interferenze con la condotta fognaria gestita da AQP S.p.A.; il progetto ricade nell'ambito della Regione Puglia ed interessa il territorio del Comune di Bari, di Noicattaro e di Triggiano nella Città Metropolitana di Bari.

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione relativa al *progetto esecutivo delle varianti al Nodo di Bari: Bari Sud (Tratta Bari Centrale - Bari Torre a Mare)* ai fini della Verifica Varianti ex Art. 169 c. 4 del Dlgs 163/2006 e s.m.i.;
- il presente parere ha per oggetto l'esame della seguente documentazione relativa alla variante relativa al progetto esecutivo delle varianti al Nodo di Bari: Bari Sud (Tratta Bari Centrale - Bari Torre a Mare, così come disposto dalla Divisione con la nota sopracitata prot.n. nota prot.n. MASE 153926 in data 28/09/2023:
 - ✓ Relazione comparativa ambientale tra Progetto definitivo e esecutivo ai fini della procedura Art. 169 c.4 D.Lgs 163/2006
 - ✓ Elaborati di Progetto Esecutivo degli interventi oggetto di variante.

Inquadramento generale

Il tracciato su cui sono sviluppate tali varianti è quello della linea ferroviaria FS esistente tra la stazione di Bari Centrale, e la stazione di Bari Torre a Mare, affiancandosi al tracciato della linea ferroviaria delle Ferrovie Sud Est. L'intervento si sviluppa dalla progressiva della linea storica km 649+212,75 (dove è posto il km 0+00 dell'inizio intervento) alla progressiva 658+760 (che coincide con la progressiva di fine intervento al km 10+130).

Le varianti, che interessano il comune di Bari, sono:

- variazione per ottimizzazione localizzazione Fermata Campus;
- modifiche introdotte su richiesta del Comune di Bari al Cavalcaferrovia San Pio e relativa viabilità;
- modifiche per risoluzione interferenze con condotta fognaria dell'Acquedotto Pugliese (AQP) alla pk 4+576.52.

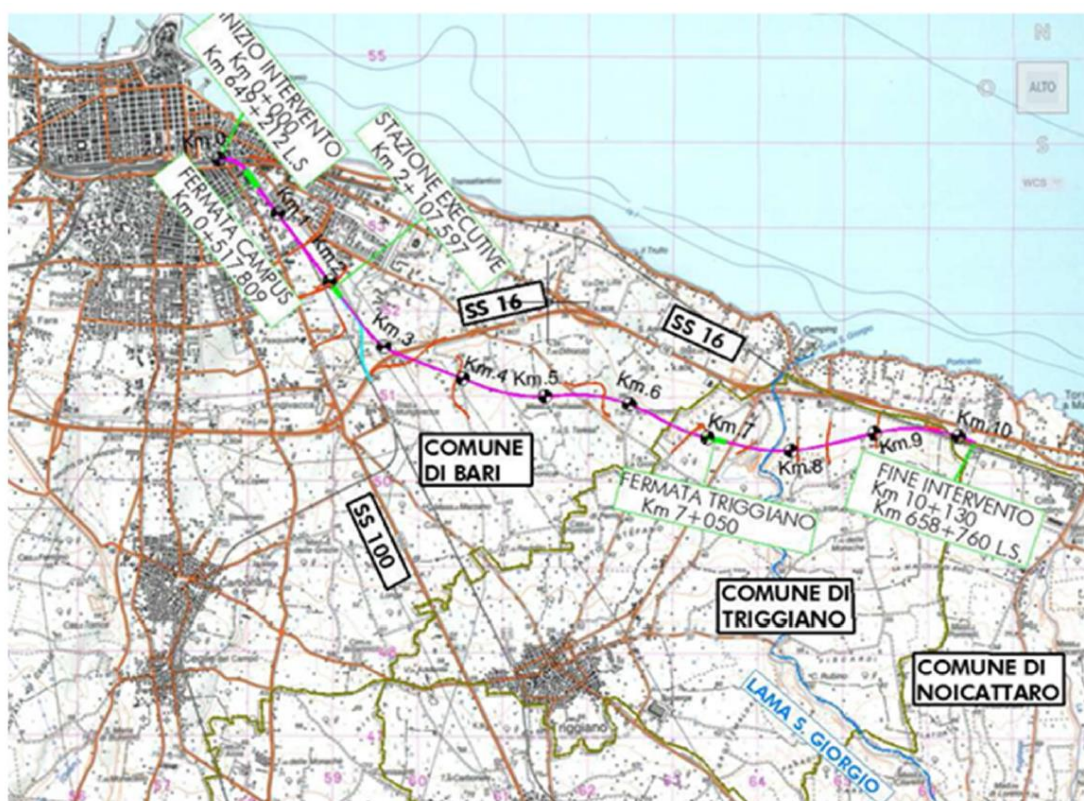


Figura 1 –Inquadramento territoriale del tracciato su cui sono sviluppate le varianti

Fermata Campus:

Località: Comune di Bari

Variazioni: La variante in oggetto prevede la modifica del progetto definitivo nella localizzazione della nuova fermata di Campus. La configurazione planimetrica del progetto definitivo della fermata Campus con accessi da via Amendola, da via Oberdan, dalla nuova lottizzazione Immoberdan è contrassegnata planimetricamente in Figura 2.

Motivazione: L’ottimizzazione della localizzazione della Fermata Campus in modo da ricondurla all’interno del perimetro definito dal Progetto Definitivo degli interventi di bonifica e messa in sicurezza operativa del sito ferroviario di Bari Sud Est, ha comportato delle variazioni consistenti nel riposizionamento delle opere relative alla fermata e di accesso alla stessa all’interno dell’area da sottoporre a bonifica ambientale.

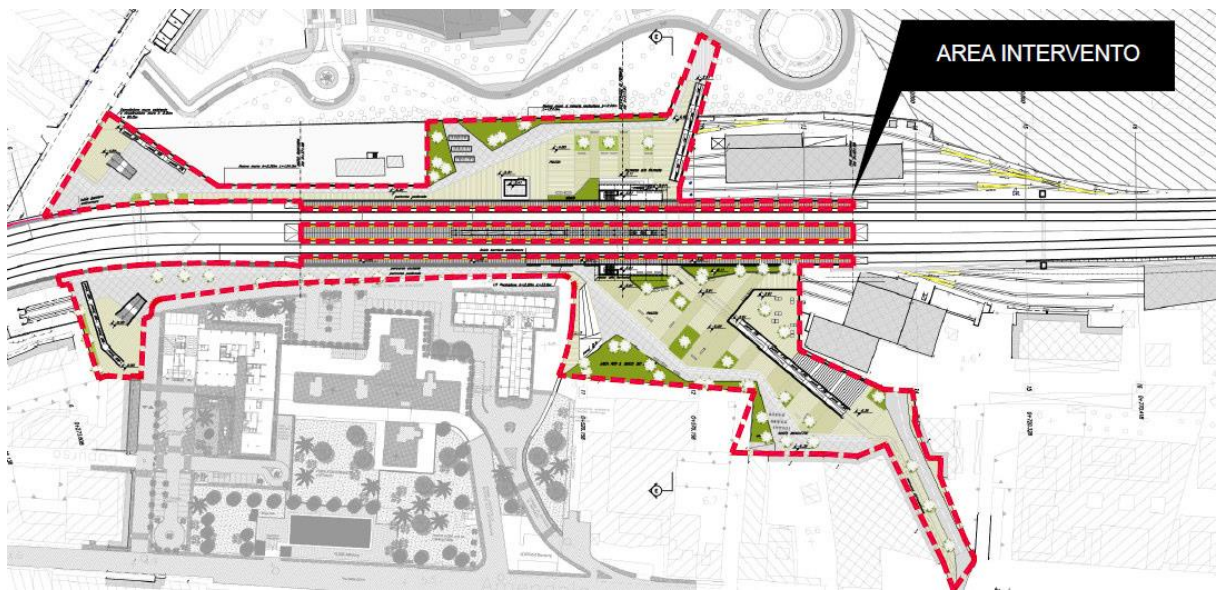


Figura 2 –Aree interessate dalla Fermata Campus secondo il PD

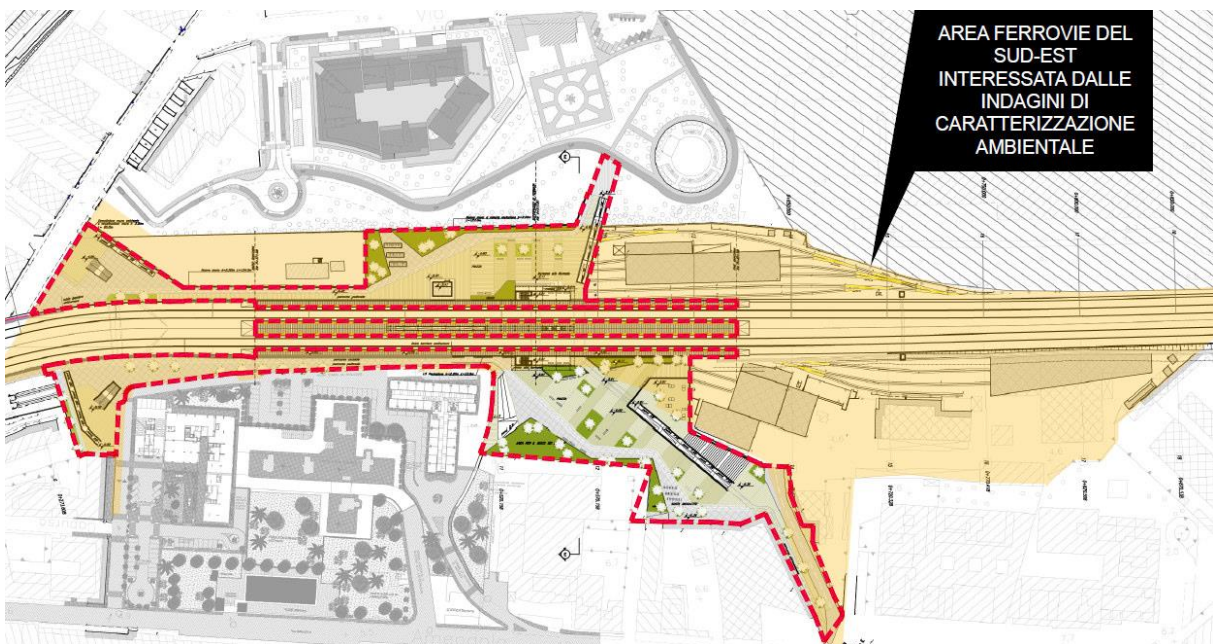


Figura 3 –Aree interessate dalle indagini di caratterizzazione ambientale

La configurazione del progetto definitivo non rispettava la perimetrazione dell'area interessata dalle indagini di caratterizzazione ambientale (in giallo in Figura 3), così come richiesto in data 14/07/2020 nella consegna delle prestazioni di progettazione esecutiva, il Proponente ha provveduto alla nuova configurazione planimetrica della fermata Campus inserendo la stessa all'interno della perimetrazione della bonifica ambientale.

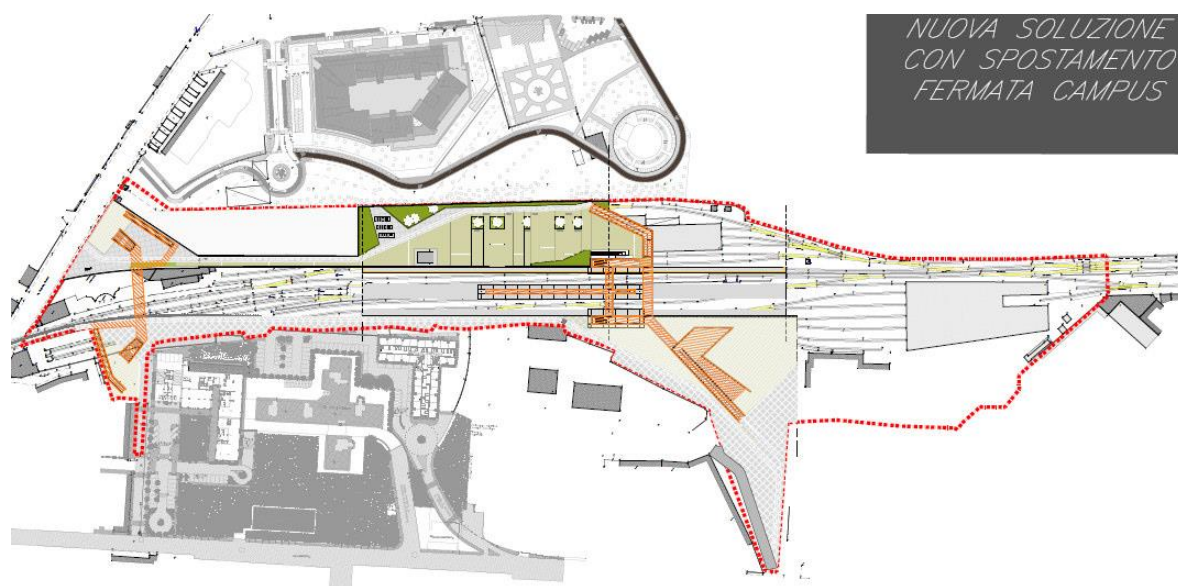


Figura 4 –Nuova localizzazione fermata Campus

La nuova localizzazione è stata possibile traslando l'intera fermata di circa 70 m verso Torre a Mare, riprogettando l'accesso da via Amendola e sopprimendo il collegamento con il nuovo insediamento di Immoberdan in modo tale però da prevedere un possibile allaccio con tale area in futuro. Per rendere compatibile la nuova localizzazione della fermata con gli interventi già compresi nel Progetto Definitivo, è stato necessario intervenire su aspetti progettuali quali lievi rettifiche al tracciato ferroviario, il relativo corpo ferroviario, la bonifica ambientale e le barriere antirumore.

Cavalcaferrovia San Pio e relativa viabilità

Località: Comune di Bari

Variazioni: La variante in oggetto riguarda la viabilità di progetto NV02 – Via Omodeo – e il cavalcaferrovia di San Pio (IV01), con raccordo lato mare in corrispondenza dell'intersezione tra Via Caldarola, Via Magna Grecia e Via Padre Pio e lato monte in corrispondenza dell'intersezione con Via Amendola. La viabilità, che insiste sul cavalcaferrovia di progetto (WBS IV01), mira a ripristinare il collegamento esistente di Via Omodeo interferente con la linea ferroviaria in progetto. La sezione trasversale è stata variata con una configurazione così composta: due corsie per senso di marcia – quella in sinistra larga 3.00 m e quella in destra, dedicata al transito dei mezzi pubblici, da 3,50 m –, due banchine in destra e sinistra da 0.50 m e spartitraffico centrale largo altrettanto. Il Comune di Bari ha altresì richiesto l'inserimento da un lato di una pista ciclabile bidirezionale e dall'altro lato di un marciapiede pedonale di grandi dimensioni. Complessivamente l'impalcato stradale carrabile ha assunto una larghezza pari a 22,30 m.

Motivazione: Per effetto del recepimento delle modifiche richieste durante la fase di progettazione esecutiva dell'intervento Bari Sud dal Comune di Bari con nota prot. 214439/2020 del 28/09/2020.

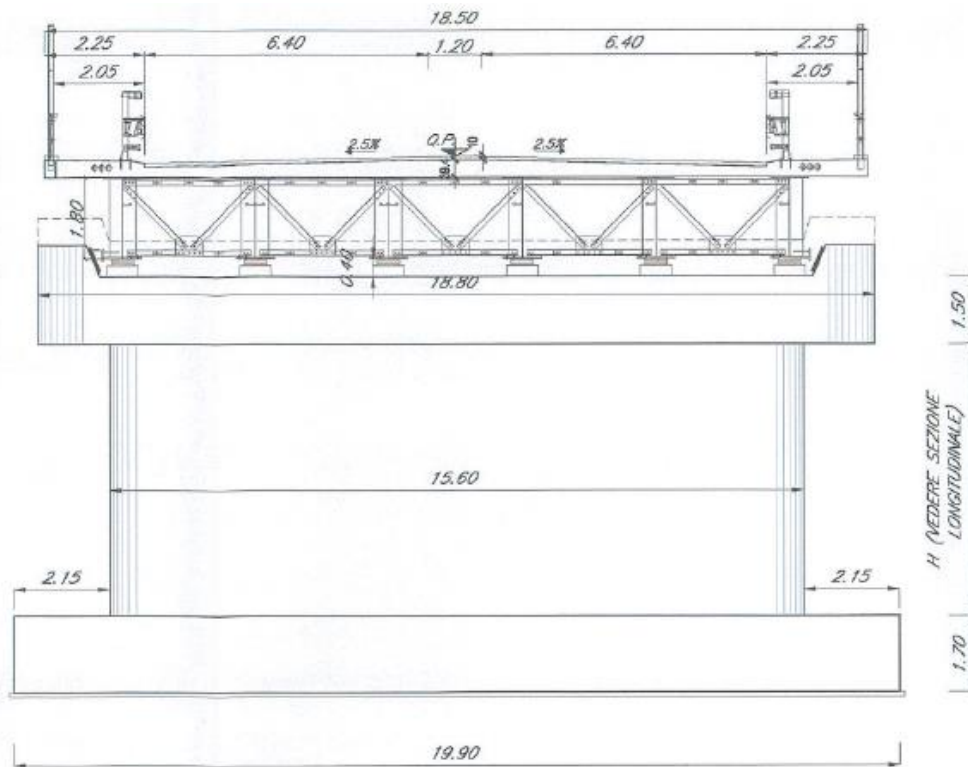


Figura 5 – Sezione trasversale NV02 da PD

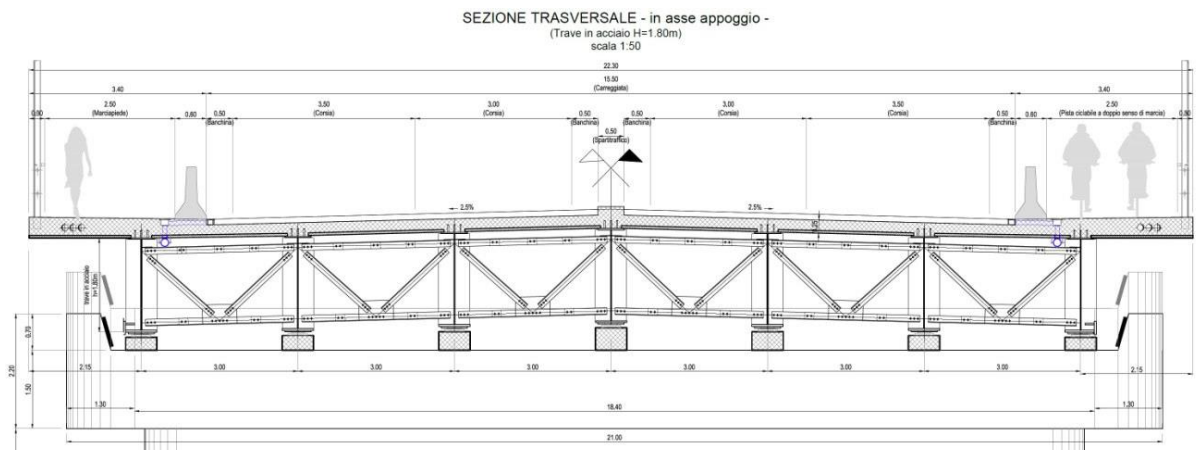


Figura 6 – Sezione trasversale NV02 da PE

Condotta fognaria Acquedotto Pugliese

Località: Comune di Bari

Variazioni: È stata rilevata una interferenza del nuovo tratto ferroviario in variante con il collettore fognario, che ha richiesto una modifica della livelletta ferroviaria.

Motivazione: Minimizzare l'impatto sul corpo stradale ferroviario e sulle opere d'arte e ridurre al massimo lo sviluppo del nuovo tracciato della condotta fognaria, al fine di limitare le ricadute sulla pendenza e sulla capacità di convogliamento del collettore fognario.

La soluzione tecnica adottata dal Proponente a seguito di interlocuzioni con l'Ente Gestore Acquedotto Pugliese S.p.A. e diversi incontri congiunti con AQP e su autorizzazione della committenza RFI è stata redatta per la risoluzione dell'interferenza con il collettore fognario, che ha richiesto una modifica della livelletta ferroviaria, in particolare per il tratto che va da via Rafaschieri (NV06) a subito prima della strada comunale Caldarola (NV07).

È stata avviata la progettazione esecutiva dell'interferenza che prevede la nuova opera di attraversamento realizzabile a seguito dell'innalzamento delle livellette ferroviarie a monte ed a valle della progressiva di interferenza con AQP.

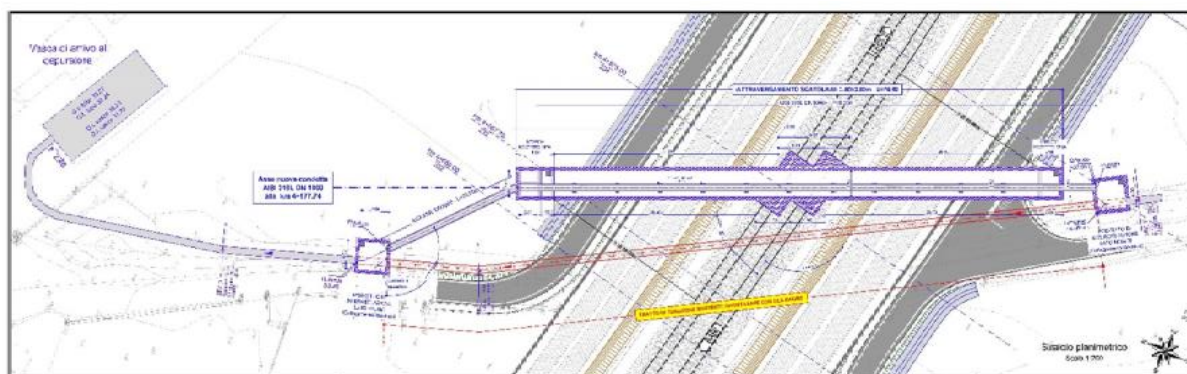


Figura 7 – Pianta attraversamento AQP

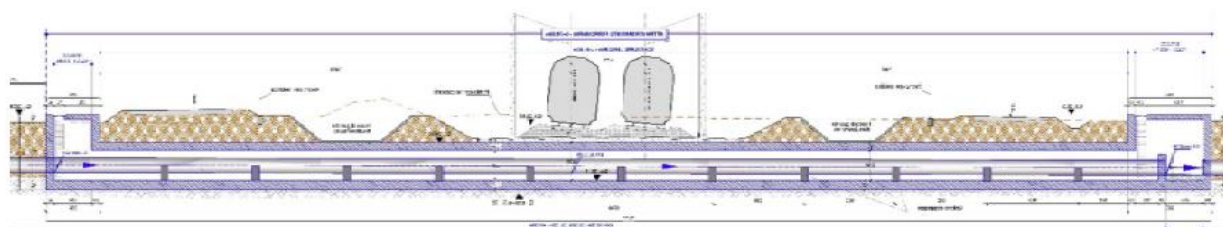


Figura 8 – Sezione attraversamento AQP

L'innalzamento del PF nella sezione di interferenza ha comportato variazioni nelle WBS TR03 - Trincea da km 4+550 a km 5+700 - LINEA RFI e RI05 - Rilevato da km 2+550 a km 4+550 - LINEA RFI della linea ferroviaria. L'elevazione del piano del ferro ha reso necessario l'aggiornamento delle verifiche acustiche.

Affinamento progettuale

Il Proponente riporta che nel corso della progettazione esecutiva, l'approfondimento del dettaglio progettuale ha fatto emergere la necessità di apportare limitate estensioni alle aree già oggetto di Pubblica Utilità. Dette aree si collocano in maniera discontinua lungo tutto il tracciato dell'Opera.

Le particelle interessate dalla suddetta estensione ed integrazione della Pubblica Utilità sono state riportate con apposito elenco ditte e piano particellare. Per le viabilità vicinali di ricucitura dei fondi

interclusi l'occupazione della maggior superficie rispetto all'originario ingombro previsto in PD, rientra all'interno della fascia di rispetto stradale prevista per le viabilità di categoria F.

Aspetti ambientali

Il Proponente presenta una analisi ambientale delle varianti proposte, con riferimento specifico alle seguenti componenti:

- Sistema dei vincoli e delle tutele ambientali
- Paesaggio
- Suolo
- Rumore
- Acque superficiali
- Gestione dei materiali da scavo

Per ognuna delle suddette componenti, ha stimato la sensibilità specifica della componente nelle aree direttamente e indirettamente interessate dalle modifiche apportate e individuato e analizzato, qualitativamente, le ricadute significative sulla componente dovute alle modifiche apportate rispetto alla configurazione del Definitivo.

Relativamente al sistema dei vincoli e delle tutele ambientali il Proponente riporta che le opere modificate sono state messe a confronto in modo da rendere evidente l'analogia delle interferenze delle opere di PD e PE rispetto ai vincoli di legge, sia in merito alla Parte III (Beni paesaggistici) del D. Lgs 42/04, che alle aree naturali protette (EUAP) e dei Siti Rete Natura 2000 (SIC/ZSC e ZPS) e del Vincolo Idrogeologico ai sensi del RD 3267/1923.

Relativamente l'analisi del paesaggio e il confronto degli aspetti morfologico-percettivi delle opere modificate tra PD e PE, il Proponente evidenzia che, nell'analisi comparativa ha posto particolare attenzione alle variazioni intervenute in termini di disturbo percettivo potenziale del fronte lungo la linea o lungo le opere modificate.

Relativamente all'uso del suolo mediante l'analisi comparativa il Proponente ha specificato le diverse occupazioni dirette di suolo in termini più qualitativi che quantitativi, valutando anche le modifiche in termini di scavi e rinterri che possano modificare in maniera sostanziale il bilancio delle terre alla base del PUT.

Relativamente alle acque superficiali il Proponente riporta che non vi sono sostanziali criticità perché le opere oggetto di modifica non assumono particolare rilievo sotto questo aspetto, ossia non sono presenti tra le opere modificate grosse interferenze con il sistema delle acque.

Il confronto tra PD e PE ha visto riferirsi anche alla componente rumore con specifiche modifiche/riconferme relativamente ai tratti specificati e, qualora necessario, con l'adeguamento degli interventi di mitigazione.

Nello specifico, il Proponente riporta che, per quanto riguarda le varianti fermata Campus e interferenza con condotta fognaria Aqp alla PK 4+576.52, l'analisi ambientale ha evidenziato la necessità di rivedere le previsioni del PD relativamente alla componente rumore, per la quale, in seguito a una nuova sistemazione delle barriere fonoassorbenti, è comunque assicurato il rispetto dei limiti normativi. A detta del Proponente, invece, non comporta alcuna modifica rispetto a quanto riportato già per il PD, ciò che riguarda le variazioni progettuali del cavalcaferrovia San Pio.

Rumore

Nell'elaborato IA3S01VZZRGMD0000007D – “Relazione di variante - Relazione descrittiva variante n.5 – Risoluzione interferenze con condotta fognaria AQP” viene richiamato, in supporto a quanto

dichiarato in merito alla componente rumore, l'elaborato IAS01EZZRHIM0006001 – “Studio acustico – Relazione tecnico descrittiva”, non presente tra gli elaborati inviati dal Proponente alla suddetta Commissione. L'elaborato citato è stato rintracciato tra quelli consegnati per la procedura ID 10182, vista la contemporaneità della procedura di Variante ex art. 169 D. Lgs. 163/2006 con la procedura di Verifica di Attuazione ex art. 185 c. 6 e 7 del D. Lgs 163/2006 – Fase 1 [ID 10182].

Il Proponente riporta che, vista la zona della stazione Campus essere fortemente antropizzata, si è prolungata la barriera BS07 della stessa distanza dello spostamento della fermata che pertanto viene definita dal km 0+159,00 al km 0+558,00 – Binario pari, da realizzare in parte su micropali e in parte su Opera d'arte (banchina della stazione Campus).

Si rilevano variazioni rispetto al PD in merito alle barriere BS08-11-12 Binario Pari, che proteggono gli insediamenti residenziali di recente costruzione. La barriera BS11 è del tipo a maggiore altezza possibile e non è sufficiente a garantire il rispetto del Limite di fascia A (notturno in particolare) per tutti i piani dei nuovi edifici, su di essi il Proponente ha garantito interventi di tipo diretto. Per tali ricettori, per cui il Proponente ha proceduto con ulteriori verifiche atte a valutare la quantità e la tipologia di un intervento diretto, si fa riferimento negli elaborati IA3S01EZZRHIM0003 – “Relazione Interventi Diretti” e IA3S01EZZSHIM0002 – “Schede Tecniche Interventi Diretti sui Ricettori”.

Per il lato binario dispari il Proponente ha confermato gran parte delle barriere con alcune modifiche altimetriche nella zona del centro cittadino e l'inserzione della barriera BS05 a tutelare gli edifici scolastici in corrispondenza della km 1+000 circa (ITC via Caldarola) e l'aumento dell'altezza barriera in un setto centrale di BS10 (D) a proteggere edifici del quartiere Japigia.

Tabella 1- Barriere antirumore, in giallo le barriere modificate.

pk Binario dispari						
ID	Da	A	Lunghezza (m)	Altezza da P.F. (m)	Tipo	
BS01	0+000,50	0+077,00	76,5	5,91	H7	Urbano
BS02	0+077,00	0+128,00	51	4,93	H5	Urbano
BS03	0+128,00	0+230,00	100	2,98	H2	Urbano
BS04	0+230,00	0+281,00	51	2,00	H0	Urbano
BS05	0+964,00	1+064,60	93	3,95	H3	Urbano
BS09	1+454,00	1+856,00	402	2,00	H0	Urbano
BS10 A	2+210,00	2+372,00	162	2,00	H0	Urbano
BS10 B	2+372,00	2+447,00	75	2,00	H su opera d'arte	Urbano
BS10 C	2+447,00	2+725,00	278	2,00	H0	Urbano
BS10 D	2+725,00	2+993,00	268	2,98	H2	Urbano
BS10 E	2+993,00	3+084,50	91,5	2	H0	Urbano
BS13 A	7+180,00	7+254,00	72	2,00	H0	Extraurbano
BS13 B	7+308,00	7+452,00	144	2,00	H0	Extraurbano
BS13 C	7+499,00	7+544,00	45	3,95	H3	Extraurbano
BS13 D	7+544,00	7+576,00	33	3,95	H3	Extraurbano
BS14 A	7+577,00	7+664,00	87	3,95	H3	Extraurbano
BS14 B	7+664,00	7+677,50	13,5	3,95	H3	Extraurbano
BS15 A	7+974,00	8+043,00	69	2,00	H0	Extraurbano
BS15 B	8+070,00	8+274,00	204	2,00	H0	Extraurbano
BS16 A	9+474,00	9+978,00	504	2,00	H0	Extraurbano
BS16 B	9+978,00	10+197,00	219	2,00	H0	Extraurbano

Un'ulteriore variazione rispetto al PD è dalla km 7+499,00 alla 7+677,50 per gli accorsi aggiornamenti progettuali relativamente alle aree di esproprio, che ha necessitato di spostare planimetricamente e altimetricamente le barriere BS13 C – D e le BS14 A - B.

Ciò ha comportato di compensare la differente quota di appoggio delle barriere e la modifica della tipologia di barriera dei tratti BS13 C e D dalla H0 alla H3, lasciando invariate le restanti.

CONSIDERATO che le variazioni introdotte in fase di progetto esecutivo non comportano modifica sostanziale al progetto definitivo già approvato in quanto da un punto di vista localizzativo e ricadono ricadono tutte dentro il corridoio urbanistico già approvato e da un punto di vista ambientale interessano le stesse componenti ambientali i cui impatti sono già stati valutati in sede di progetto preliminare e definitivo.

VALUTATO che

- le variazioni apportate in questa fase, significative ai fini della presente procedura, interessano la localizzazione della Fermata Campus, le richieste del Comune di Bari in merito al Cavalcaferrovia San Pio e relativa viabilità, la risoluzione delle interferenze con la condotta fognaria AQP alla pk 4+576.52
- l'analisi ambientale comparativa condotta dal Proponente ha confermato come le modifiche si configurano come ottimizzazioni progettuali che non comportano nuovi impatti ambientali;

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

ESPRIME PARERE

ai sensi dell'art. 169, comma 4, del D. Lgs. 163/2006

che, per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza, sussistono le condizioni di cui al comma 3, dello stesso sopracitato art. 169, perché la proposta di Variante di cui alla presente procedura relativa al "*Progetto esecutivo delle varianti al Nodo di Bari: Bari Sud (Tratta Bari Centrale - Bari Torre a Mare)*", sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

Il Presidente della Commissione

Cons. Massimiliano Atelli