

glio per tenere conto del progresso scientifico e tecnico, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea n. L 317 del 9 dicembre 2022;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante: «Nuovo codice della strada» e successive modificazioni, e, in particolare, l'art. 229 che delega i Ministri della Repubblica a recepire, secondo le competenze loro attribuite, le direttive comunitarie concernenti le materie disciplinate dallo stesso codice;

Considerato che l'art. 5 del richiamato decreto legislativo n. 35 del 2010 rimette all'amministrazione il recepimento delle direttive comunitarie, concernenti l'adeguamento al progresso scientifico e tecnico della materia del trasporto di merci pericolose su strada, recanti modifiche degli allegati A e B dell'ADR, dell'allegato del RID che figura come appendice C del COTIF e dei regolamenti allegati all'ADN;

Ritenuto opportuno trasporre nell'ordinamento interno le disposizioni della direttiva 2022/2407/UE;

Decreta:

Art. 1.

*Modifiche all'art. 3 del decreto legislativo
27 gennaio 2010, n. 35*

1. Le lettere *a)*, *b)* e *c)* dell'articolo 3, comma 2, del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35, sono sostituite dalle seguenti:

a) negli allegati A e B dell'ADR, come applicabili a decorrere dal 1° gennaio 2023, restando inteso che i termini «parte contraente» sono sostituiti dai termini «Stato membro», ove opportuno;

b) nell'allegato del RID, che figura come appendice C della COTIF, applicabile con effetto dal 1° gennaio 2023, restando inteso che i termini «Stato contraente del RID» sono sostituiti dai termini «Stato membro», ove opportuno;

c) nei regolamenti allegati all'ADN, applicabili con effetto a decorrere dal 1° gennaio 2023, così come l'art. 3, lettere *f)* ed *h)* e l'art. 8, paragrafi 1 e 3 dell'ADN, nei quali «parte contraente» è sostituito con «Stato membro», ove opportuno.

Il presente decreto è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 23 gennaio 2023

Il Ministro: SALVINI

Registrato alla Corte dei conti il 7 marzo 2023

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Ministero della transizione ecologica, n. 653

23A01708

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 8 febbraio 2023.

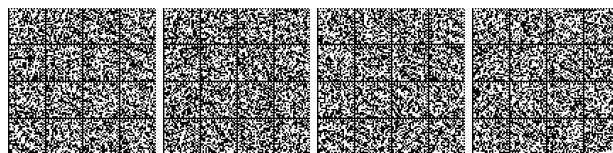
Attuazione del programma Grandi stazioni per la realizzazione delle infrastrutture complementari. Stazione ferroviaria di Bari centrale - Approvazione del progetto definitivo del parcheggio bus extra urbani nell'area ferroviaria ex «Officine Rialzo» - via Capruzzi. Programma delle infrastrutture strategiche - legge 21 dicembre 2001, n. 443 (legge obiettivo) (CUP B11H03000180008). (Delibera n. 3/2023).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei ministri per la programmazione economica» e, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, di seguito CIPE, nonché le successive dispo-

sizioni legislative relative alla composizione dello stesso comitato, ed in particolare il decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante «Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'art. 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229», convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141, il quale all'art. 1-bis ha previsto che dal 1° gennaio 2021, per «rafforzare il coordinamento delle politiche pubbliche in vista del perseguimento degli obiettivi in materia di sviluppo sostenibile indicati dalla risoluzione A/70/L.I adottata dall'assemblea generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite il 25 settembre 2015», il CIPE assuma «la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile» di seguito CIPESS, e che «a decorrere dalla medesima data... in ogni altra disposizione vigente, qualunque richiamo al CIPE deve intendersi riferito al CIPESS»;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri» e successive modificazioni;



Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi», e successive modificazioni;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, recante «Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali», che all'art. 1, comma 5, ha istituito presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici», di seguito MIP, con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo, la cui attività è funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito del CIPESS;

Vista 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» che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali previsti dallo stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma delle infrastrutture strategiche, di seguito PIS, entro il 31 dicembre 2001;

Vista la normativa vigente in materia di Codice Unico di Progetto, di seguito CUP, e in particolare:

1. La delibera di questo Comitato 27 dicembre 2002, n. 143, come successivamente integrata e modificata dalla delibera CIPE 29 settembre 2004, n. 24, con la quale questo stesso Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP stesso deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

2. La legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», come modificata dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, il quale, all'art. 11, ha disposto che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP e, in particolare, ha previsto, tra l'altro, l'istituto della nullità degli «atti amministrativi adottati da parte delle amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti di investimento pubblico» in assenza dei corrispondenti codici, che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso;

3. La legge 13 agosto 2010, n. 136, recante «Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia» e successive modificazioni, che all'art. 6 definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

4. Il citato decreto-legge n. 76 del 2020 e, in particolare, l'art. 41, comma 1, concernente il rafforzamento dei sistemi di monitoraggio degli investimenti pubblici;

Viste le delibere CIPE n. 10 del 14 marzo 2003, n. 129 del 6 aprile 2006, n. 61 del 22 luglio 2010, n. 2 del 20 gennaio 2012 e n. 20 del 23 marzo 2012, n. 4 del 2022, riguardanti il Programma di Grandi Stazioni Rail S.p.a., di seguito GS Rail;

Vista la delibera CIPE 25 luglio 2003, n. 63, con la quale questo Comitato, tra l'altro, ha rideterminato il limite di impegno per precedenti assegnazioni e ha fornito indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di seguito MIT, è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel PIS;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, recante «Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136», e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, recante «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti», e successive modificazioni;

Visto il decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, recante «Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici giudiziari», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114;

Viste le disposizioni in tema di controllo dei flussi finanziari e visti, in particolare:

1. L'art. 36 del citato decreto-legge n. 90 del 2014, che regola il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e agli insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis, e 176, comma 3, lettera e), del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante «Codice dei contratti pubblici» e successive modificazioni;

2. La delibera di questo Comitato 28 gennaio 2015, n. 15, che - ai sensi del comma 3 del richiamato art. 36 del decreto-legge n. 90 del 2014 - aggiorna le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera di questo Comitato 5 maggio 2011, n. 45;

Vista la delibera CIPE 6 agosto 2015, n. 62, di approvazione dello schema di Protocollo di legalità licenziato nella seduta del 13 aprile 2015 dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di seguito CCASGO, istituito con decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;



Visto il citato decreto legislativo n. 50 del 2016 e visti in particolare:

1. L'art. 200, comma 3, il quale prevede che, in sede di prima individuazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti effettua una ricognizione di tutti gli interventi già compresi negli strumenti di pianificazione e programmazione, comunque denominati, vigenti alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, all'esito della quale lo stesso Ministro propone l'elenco degli interventi da inserire nel primo Documento pluriennale di pianificazione, di seguito DPP, di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, che sostituisce tutti i predetti strumenti;

2. L'art. 201, comma 9, il quale prevede che, fino all'approvazione del primo DPP, valgono come programmazione degli investimenti, in materia di infrastrutture e trasporti, gli strumenti di pianificazione e programmazione e i piani, comunque denominati, già approvati secondo le procedure vigenti alla data di entrata in vigore dello stesso decreto legislativo o in relazione ai quali sussiste un impegno assunto con i competenti organi dell'Unione europea;

3. L'art. 203 che, istituendo il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari, di seguito CCASIIP, ha assorbito ed ampliato tutte le competenze del previgente CCASGO;

4. L'art. 214, comma 2, lettere d) e f), in base al quale il MIT provvede, tra l'altro, alle attività di supporto a questo Comitato per la vigilanza sulle attività di affidamento da parte dei soggetti aggiudicatori e della successiva realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese e cura l'istruttoria sui progetti di fattibilità e definitivi, anche ai fini della loro sottoposizione alla deliberazione di questo Comitato in caso di infrastrutture e insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, proponendo a questo stesso Comitato le eventuali prescrizioni per l'approvazione del progetto;

5. L'art. 214, comma 11, il quale prevede che in sede di prima applicazione restano comunque validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti ed i rapporti giuridici sorti sulla base dell'art. 163 del decreto legislativo n. 163 del 2006;

6. L'art. 216, commi 1, 1-bis e 27, che, fatto salvo quanto previsto nel medesimo decreto legislativo n. 50 del 2016, stabiliscono rispettivamente che:

6.1 Lo stesso si applica alle procedure e ai contratti per i quali i bandi o avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano pubblicati successivamente alla data della sua entrata in vigore;

6.2 Per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche già inseriti negli strumenti di programmazione approvati, e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina previgente;

6.3 Le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere avviate alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo n. 50 del 2016, secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183,

184 e 185 di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006, sono concluse in conformità alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio e le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti;

Visto il decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, recante «Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo», convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, il quale all'art. 47, comma 6, ha previsto che «Al fine di consentire il completamento del Programma grandi stazioni, ovvero la realizzazione di ulteriori opere funzionali a rendere gli interventi più aderenti alle mutate esigenze dei contesti urbani nei quali si inseriscono, il CIPE, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica, con apposita delibera, individua le risorse annuali disponibili, di cui alle delibere del CIPE, n. 10 del 14 marzo 2003, n. 63 del 25 luglio 2003, n. 129 del 6 aprile 2006, n. 61 del 22 luglio 2010, n. 2 del 20 gennaio 2012 e n. 20 del 23 marzo 2012, tenendo conto di eventuali obblighi giuridicamente vincolanti sorti in base alle predette delibere, provvede alla loro revoca e alla riprogrammazione del 50% delle risorse disponibili in favore di GS Rail, nonché alla contestuale approvazione di nuovi progetti ovvero delle necessarie varianti progettuali»;

Vista la delibera CIPE 28 novembre 2018, n. 82, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica - CIPE», così come modificata dalla delibera CIPE 15 dicembre 2020, n. 79, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile - CIPESS»;

Considerato che:

1. Con delibera CIPE n. 10 del 2003, il Comitato ha approvato, tra l'altro, i progetti preliminari delle «infrastrutture complementari agli edifici di stazione» (cosiddette opere esterne) relativi anche alla stazione di Bari centrale e il quadro economico degli interventi previsti per la stazione di Bari risultava essere pari a 24.430.649 euro;

2. Con delibera CIPE n. 129 del 2006 il Comitato ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo delle «opere complementari e rimodulazione delle assegnazioni, in termini di volume di investimento»;

3. Con delibera CIPE n. 61 del 2010, il Comitato ha disposto l'accantonamento delle somme derivanti dai ribassi d'asta relativi ai quattro interventi che hanno subito varianti sostanziali (stazioni di Roma Termini, Bari centrale, Bologna centrale e Venezia Santa Lucia), in attesa dell'esito dell'istruttoria del competente Ministero delle infrastrutture e dei trasporti finalizzata all'approvazione delle citate varianti sostanziali alla progettazione definitiva;

4. Con delibera CIPE n. 2 del 2012, il Comitato, approvando le opere complementari relative alle stazioni di Roma Termini e Venezia Santa Lucia, in quanto risultavano modificate rispetto al progetto definitivo approvato con la precedente delibera CIPE n. 129 del 2006, ha rimodulato i nuovi quadri economici per le opere com-



plementari delle stazioni di Bari Centrale e Bologna Centrale, i cui progetti presentavano, parimenti alle stazioni di Roma e Venezia, varianti sostanziali non ancora sottoposte all'esame del Comitato;

5. Con delibera CIPE n. 20 del 2012, il Comitato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 169, comma 3, del decreto legislativo n. 163 del 2006, nonché ai sensi dell'art. 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, ha approvato, la variante alle opere complementari della stazione di Bari centrale, e con la prescrizione n. 37, che si riporta «L'area ferroviaria dismessa situata sull'extramurale (tra via G. Petroni e v.le Ennio) sarà destinata a parcheggio bus extraurbani al fine di consentire la multimodalità dei trasporti in corrispondenza delle aree ferroviarie centrali, aderendo alle previsioni del piano metropolitano della mobilità, al piano regionale dei trasporti ed alle numerose intese e corrispondenze degli ultimi anni tra enti ferroviari, Comune e Provincia di Bari. L'opera in esame comporta un costo complessivo di euro 874.921,94. Tale importo risulta appostato nel quadro economico, tra le somme a disposizione dell'amministrazione. La realizzazione del suddetto parcheggio dovrà essere approvata secondo le procedure previste dall'art. 169 comma 3 del decreto legislativo n. 163/2006. Infine la suddetta realizzazione non dovrà superare il tempo massimo di realizzazione dell'intervento che è pari a 1143 giorni» e il quadro economico degli interventi previsti per la stazione di Bari risultava essere ridotto a 11.781.922,50 euro;

6. Con delibera CIPESS n. 4 del 2022 il Comitato ha autorizzato l'utilizzo delle ulteriori risorse attribuite al Programma GS Rail pari a complessivi 50 milioni di euro, assegnate al capitolo 7556 del MIT, piano gestionale 2, (in seguito alla legge del 30 dicembre 2021, n. 234, recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024»), dopo aver effettuato la rimodulazione delle risorse dallo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze a favore di quello del MIT da ripartire a cinque stazioni tra cui Bari Centrale, ed ha approvato il nuovo quadro economico complessivo del Programma GS Rail, rimodulato, per un valore complessivo di 284,465 milioni di euro, annunciando, tra le opere da avviare, il nuovo parcheggio bus extra urbani di Bari Centrale;

Considerato che con la medesima delibera CIPESS n. 4 del 2022, il Comitato assegna a favore della stazione di Bari centrale, risorse pari a 17.196.413,14 euro, comprensivi di 11.781.922,50 euro già rimodulati con la delibera CIPE n. 2 del 2012, di cui 9.819.371 euro già erogati, e 5.414.490,64 euro derivanti dai complessivi 50 milioni di euro stanziati dalla legge di bilancio 2022 in favore del Programma GS Rail;

Vista la nota n. 29944 del 15 luglio 2022, con la quale è stata trasmessa al Comitato una informativa sullo stato del Programma;

Visto il verbale della Conferenza dei servizi in data 14 settembre 2022, con il quale sono stati inviati i pareri dei soggetti interessati, dai quali si rileva che non ci sono motivi ostativi alla realizzazione del progetto;

Vista la nota n. 42748 del 19 dicembre 2022, con la quale il Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato della proposta di deliberazione concernente il progetto «Stazione ferroviaria di Bari Centrale - realizzazione del parcheggio bus extra urbani nell'area ferroviaria ex «Officine Rialzo» - via Capruzzi», con allegata la relativa documentazione, con i seguenti allegati:

1. Allegato A - Pareri;
2. Allegato B - Relazione del progettista attestante la rispondenza al progetto preliminare e l'ottemperanza alle prescrizioni contenute nella delibera CIPE n. 10 del 2003;
3. Allegato C - Elenco elaborati progetto definitivo;
4. Allegato D - Atti citati nella Relazione;
5. Allegato E - Relazione generale delle interferenze;
6. Allegato F - Planimetrie di progetto e di inquadramento vincoli;

Vista la nota DIPE n. 7089 del 20 dicembre 2022, con la quale si richiedono al MIT documentazione integrativa, in merito alla Convenzione del 3 aprile 2019 e all'atto aggiuntivo alla medesima Convenzione, oltre a chiarimenti istruttori relativi a:

1. un quadro economico dettagliato con la ripartizione puntuale delle risorse assegnate alla stazione di Bari;
2. l'aggiornamento dei dati di monitoraggio;
3. l'evoluzione del progetto;
4. la coerenza della proposta con gli obiettivi di sviluppo sostenibile;

Vista la nota 27 gennaio 2023, n. 614, con la quale il MIT ha fornito i suddetti chiarimenti istruttori e la documentazione richiesta;

Considerato che gli interventi previsti contribuiranno al miglioramento e al potenziamento del sistema di trasporto ferro-gomma, al fine di incrementare lo shift modale dal trasporto privato ad una mobilità pubblica condivisa e che il progetto è teso a favorire lo scambio bici-treno, con il potenziamento dei servizi della cosiddetta mobilità dolce, anche in vista della predisposizione di percorsi ciclo pedonali nell'ambito di interventi di sviluppo previsti intorno al nodo ferroviario;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria e, in particolare, che:

sotto il profilo tecnico-procedurale:

1. la società proponente è Grandi Stazioni Rail S.p.a.;



2. il CUP è il seguente: B11H03000180008;

3. il progetto definitivo in esame, in quanto opera complementare alla stazione di Bari, ha la finalità di potenziare l'interscambio tra il sistema ferroviario ed altri sistemi di trasporto attraverso la realizzazione di opere infrastrutturali e servizi, e rappresenta una rivisitazione del progetto e della variante già approvati rispettivamente con le delibere CIPE n. 129 del 2006 e n. 20 del 2012; il progetto, inoltre, esula dalla previsione della prescrizione n. 37 relativa alla delibera citata n. 20 del 2012, essendo completamente mutate le esigenze che hanno determinato una variazione della geometria dell'area d'intervento e prevede la realizzazione delle seguenti opere:

3.1 Un nuovo Terminal Bus, situato in un lotto, di proprietà di RFI, compreso tra il fascio binari della stazione ferroviaria di Bari centrale ed il sottovia Quintino Sella, lungo via Capruzzi, corrispondente alla dismessa area delle ex «Officine Rialzo»;

3.2 l'adeguamento della percorrenza pedonale lungo via Capruzzi, in fregio al confine della proprietà ferroviaria, completa di una pensilina di protezione fino alla nuova palazzina servizi FS;

3.3 una nuova rotatoria stradale di tipo urbano «compatto» in corrispondenza dell'incrocio tra via Capruzzi e via Giulio Petroni;

3.4 un parcheggio per le bici (Velostazione) in corrispondenza della testata ovest della nuova palazzina servizi FS;

4. la localizzazione dell'intervento è rimasta invariata rispetto a quella individuata con delibera CIPE n. 20 del 2012, mentre le modifiche del perimetro dell'area disponibile per l'adeguamento del piano del ferro disposte da RFI hanno determinato una variazione della geometria dell'area d'intervento e di conseguenza del *layout* distributivo del Terminal Bus;

5. l'area di intervento non risulta interessata dalla presenza di attività espropriative né di vincoli paesaggistici;

6. il cronoprogramma dei lavori prevede la realizzazione dell'opera in trecentoquarantacinque giorni;

sotto l'aspetto finanziario:

1. con la delibera CIPESS n. 4 del 2022, è stata approvata la rimodulazione dei quadri economici, relativamente al capitolo di spesa 7060, secondo cui sono finanziati dal MIT per la stazione di Bari centrale 11.781.922,50 euro (arrotondati in relazione istruttoria a 11.781.923 euro);

2. l'intervento è interamente finanziato dal MIT;

3. con la stessa delibera CIPESS n. 4 del 2022 sono stati ripartiti ulteriori fondi in favore di GS Rail per un ammontare di 50 milioni, apposti sul capitolo di spesa 7556, piano gestionale 2, di cui 5.414.490,64 euro sono stati destinati alla stazione di Bari centrale;

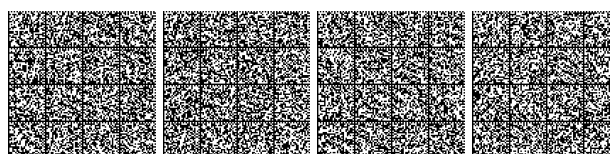
4. come da delibera CIPESS n. 4 del 2022, per Bari centrale le risorse disponibili sono le seguenti:

STAZIONE	Rimodulazione 2022 su importi congruiti 2013	D.M. n.88/2018 capitolo 7556, piano gestionale 1	L.B. 2022 capitolo 7556, piano gestionale 2	TOTALE FINANZIAMENTI DISPONIBILI
BARI CENTRALE	11.781.922,50	-	5.414.490,64	17.196.413,14

5. il valore degli appalti già completati risulta essere pari a 10.121.079,82 euro;

6. il residuo delle risorse disponibili per Bari Centrale risulta pertanto essere, alla data della presente delibera, di 7.075.333,32 euro;

7. l'intervento in esame, oggetto di approvazione, relativo alla stazione di Bari centrale, «Parcheggio Terminal Bus nell'area FS Ex Officine Rialzo - Potenziamento delle modalità di scambio ferro - gomma sul nuovo fronte sud di stazione», prevede un costo complessivo pari a 6.436.919,83 euro, comprensivo degli importi relativi ai lavori e di quelli inerenti alle somme a disposizione, come da quadro sottostante;



		Stazione di Bari Centrale – Parcheggio Terminal Bus nell'area FS "Ex Officine Rialzo"	Grandi Stazioni Rail (in euro)
	A1.1	<i>Intervento 1 – Terminal Bus</i>	3.724.040,57
	A1.2	<i>Intervento 2 – Ampliamento marciapiede Via Capruzzi</i>	500.658,47
	A1.3	<i>Intervento 3 – Nuova rotatoria Via Capruzzi -Via G. Petroni</i>	186.260,60
	A1.4	<i>Intervento 4 – Velostazione</i>	289.378,66
	A1	Importo lavori (A.1.1+A1.2+A1.3+A1.4)	4.700.338,30
	A2	Oneri della sicurezza	126.581,53
A		Totale lavori A1+A2)	4.826.919,83
	B.1	Risoluzione interferenze Terminal e Via Capruzzi	700.000,00
	B.2	Imprevisti	510.000,00
	B.3	Spese tecniche	400.000,00
B		Totale somma a disposizione (B,1+B.2+B.3)	1.610.000,00
C		Totale intervento (A+B)	6.436.919,83

8. l'importo di 6.436.919,83 euro, relativo al costo del progetto definitivo della «Stazione ferroviaria di Bari centrale - realizzazione del parcheggio bus extra urbani nell'area ferroviaria ex «Officine Rialzo» - via Capruzzi», trova copertura nella disponibilità residuale di 7.075.333,32 euro.

sotto l'aspetto di sostenibilità ambientale:

1. l'intervento in esame propone:

- 1.1 la riduzione della congestione stradale, specie nelle aree tra via Capruzzi e Giulio Petroni;
- 1.2 il miglioramento dei servizi di trasporto collettivo;
- 1.3 l'incremento dell'offerta intermodale;
- 1.4 la riduzione dell'incidentalità stradale;
- 1.5 il miglioramento dell'accessibilità alla stazione e ai servizi annessi;
- 1.6 il miglioramento della qualità e della competitività dell'infrastruttura ferroviaria;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolta ai sensi della delibera CIPE 28 novembre 2018, n. 82, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica», così come modificata dalla delibera CIPE 15 dicembre 2020, n. 79, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)»;

Vista la nota predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'esame della presente proposta nell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Considerato che l'art. 4, comma 12-*quater* del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 prevede che in caso di assenza o impedimento temporaneo del Presidente del Consiglio dei ministri, il Comitato è presieduto dal Ministro dell'economia e delle finanze in qualità di vice Presidente del Comitato stesso;

Considerato che il Ministro dell'economia e delle finanze ha rilasciato nel corso della seduta odierna di questo Comitato il nulla osta sull'ulteriore corso della presente delibera e che pertanto la stessa viene sottoposta direttamente in seduta alla firma del Segretario e del Presidente per il successivo, tempestivo inoltro alla Corte dei conti per il prescritto controllo preventivo di legittimità;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Considerato il dibattito svolto in seduta;

Delibera:

Le presenti disposizioni sono adottate ai sensi e per gli effetti del combinato disposto degli articoli 214, comma 11, e 216, commi 1, 1-*bis* e 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016, e del decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, da cui deriva la sostanziale applicabilità di tale previgente disciplina, di cui al decreto legislativo in ultimo citato, a tutte le procedure avviate prima del 19 aprile 2016.



1. Approvazione del progetto definitivo

1.1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni, è approvato il progetto definitivo «Stazione ferroviaria di Bari centrale - Realizzazione del parcheggio bus extra urbani nell'area ferroviaria ex «Officine Rialzo» - via Capruzzi», con un costo di 6.436.919,83 euro, nell'ambito del programma delle infrastrutture strategiche per la riqualificazione e la realizzazione delle infrastrutture complementari alle grandi stazioni - Programma grandi stazioni.

1.2. L'approvazione di cui al punto precedente sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

1.3. Le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, cui resta subordinata l'approvazione del progetto di cui al punto 1.1, sono riportate nell'Allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.

1.4. Dalle prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni di cui all'Allegato 1 non possono derivare maggiori oneri a carico dello Stato, essendo state valorizzate correttamente e non in modo forfettario.

1.5. È, altresì, approvato ai sensi dell'art. 170, comma 4, del decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, il programma di risoluzione delle interferenze proposto, i cui elaborati sono riportati nella documentazione allegata alla proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Disposizioni finali

2.1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi al progetto in esame.

2.2. Grandi Stazioni Rail S.p.a. provvederà ad attivare apposito CUP identificativo dell'intervento «Stazione ferroviaria di Bari centrale - Realizzazione del parcheggio bus extra urbani nell'area ferroviaria ex «Officine Rialzo» - via Capruzzi» e aggiornerà costantemente i dati di monitoraggio nella Banca dati delle Amministrazioni pubbliche (BDAP), nel sistema di monitoraggio delle opere pubbliche (MOP).

2.3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera di questo Comitato n. 63 del 2003, richiamata in premessa.

2.4. Ai sensi della delibera di questo Comitato n. 15 del 2015, prevista all'art. 36, comma 3, del decreto-legge

n. 90 del 2014, le modalità di controllo dei flussi finanziari sono adeguate alle previsioni della medesima delibera.

2.5. Ai sensi della delibera di questo Comitato n. 24 del 2004, richiamata in premessa, il CUP assegnato agli interventi del Programma grandi stazioni dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante i singoli interventi.

2.6. Grandi Stazioni Rail S.p.a. velocizzerà i propri interventi e terrà costantemente aggiornato il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che a sua volta presenterà annualmente, entro il 30 giugno di ogni anno, una informativa al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile sul Programma grandi stazioni relativa all'avanzamento dei progetti al 31 dicembre dell'anno precedente.

Roma, 8 febbraio 2023

Il Vice presidente: GIORGETTI

Il segretario: MORELLI

Registrato alla Corte dei conti il 7 marzo 2023

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 244

ALLEGATO 1

ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA GRANDI STAZIONI PER LA REALIZZAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE COMPLEMENTARI. STAZIONE FERROVIARIA DI BARI CENTRALE APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO DEL PARCHEGGIO BUS EXTRA URBANI NELL'AREA FERROVIARIA EX «OFFICINE RIALZO» - VIA CAPRUZZI. PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE - LEGGE 21 DICEMBRE 2001, N. 443 (LEGGE OBIETTIVO). (CUP B11H03000180008)

PRESCRIZIONI, RACCOMANDAZIONI E OSSERVAZIONI

Il soggetto aggiudicatore ovvero il soggetto realizzatore dell'opera dovrà attenersi alle seguenti prescrizioni e raccomandazioni:

Ministero della cultura - Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari - Parere prot. MIC 989-P del 13 settembre 2022

1. L'area interessata dall'intervento non presenta interferenza diretta alcuna con vincoli imposti ai sensi del titolo I, parte II del decreto legislativo n. 42/2004, di diretta competenza della soprintendenza archeologica. (rif. Allegato 2 - n. Oss. 1.1).

2. L'area di intervento non risulta neanche interessata dalla presenza di vincoli paesaggistici, imposti ai sensi del titolo I, parte III del decreto legislativo n. 42/2004, di diretta competenza della soprintendenza archeologica (rif. Allegato 2 - n. Oss. 1.2).

3. Nel corso di tutte le operazioni di scavo e movimento terra, anche di piccole entità dovrà essere prevista la sorveglianza archeologica continuativa in corso d'opera (rif. Allegato 2 - n. Oss. 1.3).

4. Per tutti gli interventi di scavo, compresi quelli interessanti il manto stradale bituminoso ed il suo sottofondo, si esclude l'uso di macchine operatrici a disco tipo Wermer sino al banco roccioso (rif. Allegato 2 - n. Oss. 1.4).

5. Qualora nel corso di tutti i lavori si intercettassero strutture e/o depositi archeologici, ai sensi degli articoli 28, 88, 90, 175 del decreto legislativo n. 42 del 2004, degli articoli 822, 823 e, specialmente, 826 del Codice civile, nonché dell'art. 733 del Codice penale, i lavori saranno immediatamente sospesi e ne dovrà essere data contestuale



comunicazione alla soprintendenza archeologica, che potrà richiedere approfondimenti e scavi archeologici, anche in estensione e ad opera di ditta specializzata, affinché si stabilisca la natura e l'entità del deposito archeologico. All'esito di tali approfondimenti, la soprintendenza potrà avviare i provvedimenti di tutela di competenza e richiedere varianti al progetto originario per garantire la salvaguardia delle eventuali testimonianze antiche venute in luce (rif. Allegato 2 - n. Oss. 1.5).

6. L'archeologo incaricato delle attività di sorveglianza ed eventualmente dello scavo archeologico, in possesso di adeguati titoli formativi (dottorato di ricerca o specializzazione) e comprovata esperienza professionale, avrà cura di redigere la relativa documentazione di scavo secondo gli standard metodologici correnti; sarà inoltre necessario effettuare il rilievo delle strutture e delle stratigrafie eventualmente emerse ad opera di un tecnico-rilevatore con esperienza nel campo archeologico, che avrà l'incarico di posizionare l'area dell'intervento ed elaborare i rilievi grafici, su supporto cartaceo e in formato dwg georeferenziato. In assenza di rinvenimenti archeologici, dovranno essere redatti il diario di scavo e una relazione professionale corredata da immagini - riferite alla planimetria di progetto. La relativa documentazione sarà redatta durante l'esecuzione dei lavori e al termine (rif. Allegato 2 - n. Oss. 1.6).

7. Gli oneri derivanti dalle prescrizioni di questa soprintendenza saranno a carico della committenza (rif. Allegato 2 - n. Oss. 1.7).

Regione Puglia - Dip. ambiente, paesaggio e qualità urbana, sez. urbanistica, servizio osservatorio abusivismo e usi civici - Parere prot. r_puglia/AOO_079-09/09/2022/9847

8. Comune di Bari non risultano terreni gravati da uso civico (rif. Allegato 2 - n. Oss. 2).

Regione Puglia - Dip. mobilità, qualità urbana, opere pubbliche, ecologia e paesaggio, sez. urbanistica, servizio riqualificazione urbana e programmazione negoziata - Parere prot. r_puglia/AOO_079-12/08/2022/9047

9. Rilevato che le opere in questione sono infrastrutture di interesse pubblico e che risultano conformi alle previsioni di pianificazione urbanistica del vigente P.R.G. del Comune di Bari, in quanto collocate in «Area ferroviaria», in merito agli aspetti urbanistici non si rilevano motivi ostativi all'intervento in oggetto (rif. Allegato 2 - n. Oss. 3).

Regione Puglia - Dip. mobilità, sez. infrastrutture per la mobilità - Parere prot. r_puglia/AOO_148-13/09/2022/2731

10. Sarà garantita la continuità della pensilina lungo tutto il percorso pedonale a partire dalla palazzina servizi FS (lungo via G. Capruzzi) fino a raggiungere il fabbricato di servizio collocato all'interno della nuova area Terminal Bus, senza alcuna interruzione, compatibilmente con i finanziamenti disponibili. (rif. Allegato 2 - n. Oss. 4.3).

Comune di Bari - Urbanistica ed edilizia privata - Parere prot. 0284150 del 13 settembre 2022

11. L'intervento è compatibile con le previsioni del piano urbanistico vigente (All. 2 - n. Oss. 5).

Comune di Bari - Ripartizione infrastrutture, viabilità e opere pubbliche, settore urbanizzazioni primarie - Parere prot. 00268080728 del 19 settembre 2022

12. In corrispondenza della velostazione su via Capruzzi, il progetto «Nodo Verde» prevede la realizzazione di una «torre di risalita» contenente i collegamenti verticali. Al fine di armonizzare gli interventi previsti su via Capruzzi con il redigendo PFTE «Nodo Verde», la velostazione sarà ridimensionata e realizzata in corrispondenza dell'ingombro della Palazzina Servizi adiacente, eliminando l'interferenza con il PFTE «Nodo Verde». (rif. Allegato 2 - n. Oss. 6.1).

13. Al fine di armonizzare gli interventi previsti su via Capruzzi con il redigendo PFTE «Nodo Verde», i dati relativi a dimensione e posizione della pista ciclabile su via Capruzzi saranno acquisiti dal redigendo PFTE «Nodo Verde», per procedere alla progettazione della rotatoria all'intersezione tra via G. Petroni e via Capruzzi (rif. Allegato 2 - n. Oss. 6.2).

14. La realizzazione di una pista ciclabile lungo via Capruzzi non è oggetto del presente appalto. In ogni caso, al fine di armonizzare gli interventi previsti su via Capruzzi con il redigendo PFTE «Nodo Verde», la sistemazione prevista nel progetto verrà recepita nelle fasi successive della progettazione del «Nodo Verde» da parte di RFI (rif. Allegato 2 - n. Oss. 6.3).

15. Il progetto di realizzazione di una pista ciclabile e riqualificazione della sede pedonale a servizio del sottovia Quintino Sella prevede un percorso ciclabile in quota, da realizzarsi mediante allargamento del marciapiede destro del sottovia Quintino Sella, percorrendolo da via Capruzzi verso Corso Italia. Per tale ragione lo stesso marciapiede sarà inibito al transito pedonale, lasciando disponibile per i pedoni il marciapiede opposto; pertanto i pedoni che provengono dal marciapiede nord di via Capruzzi, superato il parcheggio Bus non potranno proseguire diritto verso il sottovia. Sarà quindi eliminata la pavimentazione sull'isola spartitraffico al fine di disincentivarne l'uso improprio (rif. Allegato 2 - n. Oss. 6.10).

16. Per quanto riguarda il *layout* interno del parcheggio sarà garantita la continuità dei percorsi pedonali in sicurezza, prevedendo in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, ove possibile, le tipologie di scivoli di raccordo per l'abbattimento delle barriere architettoniche previste dal PEBA - Comune di Bari, avendo cura, lì dove gli spazi lo consentano, di utilizzare gli scivoli trapezoidali, aventi asse longitudinale perpendicolare al bordo del marciapiede. Sarà utilizzato il linguaggio «Loges Vet Evolution» previsto dal PEBA - Comune di Bari (rif. Allegato 2 - n. Oss. 6.11).

17. Per quel che riguarda l'uscita dal parcheggio, nella successiva fase di progettazione, saranno concordate con il Comune di Bari le caratteristiche dell'impianto semaforico da realizzarsi e, conseguentemente, le modifiche da attuare a quello esistente. La lanterna semaforica posta in corrispondenza dell'uscita del parcheggio sarà comandata a mezzo di spira virtuale ciò al fine di consentire una migliore regolazione dell'incrocio (rif. Allegato 2 - n. Oss. 6.12).

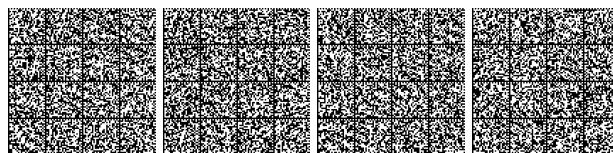
Ferrovie dello Stato italiane - Sistemi urbani - Parere prot. UA 26 settembre 2022 FSSU\A0011\P\2022\0000709

18. In riferimento ai successivi step di progettazione e lavori sarà eseguito il più opportuno coordinamento con la competente Direzione operativa infrastrutture territoriale Bari di RFI in relazione agli interventi di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria, che risultano essere confinanti con l'area di progetto del Terminal Bus (rif. Allegato 2 - n. Oss. 7).

RFI S.p.a. - Rete ferroviaria italiana - DOIT - Parere prot. UA 14 settembre 2022 RFI-NEMI.DOIT.BA\A0011\P\2022\0000654

19. Si chiede di recepire nel progetto del terminal bus il cancello di accesso alle vie d'emergenza della stazione di Bari centrale. Il cancello sarà integrato eliminando l'area a verde in corrispondenza dell'ingresso (rif. Allegato 2 - n. Oss. 8.1).

20. Nelle tavole progettuali sarà riportata la fascia di rispetto delle linee ferroviarie così come prescritta dal decreto del Presidente della Repubblica n. 753/80, vincolata per legge e per la quale valgono determinate limitazioni. Tale rappresentazione risulta necessaria al fine di consentire a RFI di esprimere opportune valutazioni di propria competenza su tutte le opere previste e ricadenti nella stessa. La salvaguardia di tale zona di rispetto, o le prescrizioni imposte dove consentito, rappresentano non solo l'ottemperanza ad un disposto di legge ma anche una efficace azione preventiva per la tutela della pubblica sicurezza delle zone attraversate dal tracciato ferroviario in un'ottica di salvaguardia della sicurezza all'esercizio ferroviario.



Il rilascio delle autorizzazioni a costruire in deroga all'osservazione delle distanze dettate dall'art. 49 e seguenti del decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980, è conclusivo di una apposita istruttoria con l'esame degli atti progettuali di livello esecutivo, in particolare quelli relativi a tutte le interferenze con la sede Ferroviaria e l'esercizio ferroviario (rif. Allegato 2 - n. Oss. 8.2).

21. Ai sensi delle nuove norme tecniche delle costruzioni §3.6.3.4 «al verificarsi di un deragliamento può esservi il rischio di collisione fra veicoli deragliati e le strutture adiacenti la ferrovia. Queste ultime saranno progettate in modo da resistere alle azioni conseguenti ad una tale evenienza». Pertanto il tratto di muro di recinzione in prossimità del fabbricato servizi sarà dimensionato in modo tale che assolvà alla funzione di protezione all'urto succitato come opera sacrificale (rif. Allegato 2 - n. Oss. 8.3).

22. L'area Terminal Bus sarà adeguata secondo quanto richiesto. A seguito di interlocuzione con il Comune di Bari è emerso che lungo via Capruzzi non è possibile delocalizzare i pali di pubblica illuminazione sul lato opposto della strada, data l'interferenza con i sottoservizi, nella realizzazione della nuova dorsale. La stessa sarà quindi valutata nelle successive fasi progettuali del redigendo PFTE «Nodo Verde». Inoltre il fascio luminoso sarà ben schermato in modo tale da non provocare abbagliamento sui treni (rif. Allegato 2 - n. Oss. 8.4).

23. Eventuali cavidotti e condotte di qualunque genere saranno collocati a più di 10 m dalla rotaia più vicina (rif. Allegato 2 - n. Oss. 8.5).

24. Le opere di sistemazione a verde, saranno conformi all'art. 52 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980 (rif. Allegato 2 - n. Oss. 8.6).

25. In merito allo smaltimento delle acque meteoriche il progetto prevede la realizzazione di una vasca di stoccaggio per uso irriguo e trincea disperdente in prossimità del muro di confine RFI. Dal momento che le acque non possono essere versate in prossimità della sede ferroviaria, bensì dovranno essere allontanate, individuando un idoneo recapito finale ad una distanza pari ad almeno 20 m rispetto alla rotaia più vicina (rif. Allegato 2 - n. Oss. 8.7).

26. Per quanto riguarda le pensiline previste a copertura dei marciapiedi del terminal bus (pensilina tipo A), ricadenti nella fascia di rispetto ferroviaria, sarà data evidenza delle distanze planimetriche rispetto ai binari (nuovo PRG). Le stesse saranno collocate ad una distanza pari alla loro altezza massima rispetto alla rotaia più vicina. Non sono previsti aggetti delle coperture sulla sede ferroviaria (rif. Allegato 2 - n. Oss. 8.8).

27. A seguito di ricezione del piano del ferro di progetto (Progetto PRG) da parte della Direzione operativa infrastrutture territoriale (DOIT) Bari, nella progettazione di livello esecutivo saranno rappresentati, in pianta e in sezione, i binari nella loro configurazione futura come da nuovo PRG di Bari al fine di attestare il recepimento di quanto prescritto (rif. Allegato 2 - n. Oss. 8.9).

28. La velostazione, prevista in prossimità della testata ovest del nuovo fabbricato servizi su via Capruzzi, sarà delocalizzata, in quanto in tale area è presente il marciapiede a servizio del binario XI, binario sul quale si attesteranno i treni della linea ferroviaria Bari-Bitritto di prossima attivazione. La velostazione sarà ridimensionata e realizzata in corrispondenza dell'ingombro della palazzina Servizi adiacente senza interferire con le opere previste nel progetto «Nodo Verde» di Bari e con l'area di sviluppo dei binari tronchi (rif. Allegato 2 - n. Oss. 8.10).

29. Si segnala che sono previsti interventi di risanamento acustico, barriere antirumore a cura di RFI, dal km 648+783 al km 649+311 della linea ferroviaria Bologna-Lecce. L'intervento in questione non rientra tra quelli approvati dalla Conferenza unificata Stato-regioni che, con l'Intesa del 1° luglio 2004, si è espressa solo sullo stralcio di piano relativo ai primi quattro anni. Pertanto, in merito ai tempi di avvio della fase realizzativa delle stesse, RFI potrà legittimamente procedere con la fase progettuale e costruttiva solo a valle della sua approvazione da parte del Ministero dell'ambiente e della Conferenza unificata Stato-regioni (rif. Allegato 2 - n. Oss. 8.11).

30. Si fa presente inoltre, che eventuali problematiche ed aspetti concernenti le interferenze con l'infrastruttura ferroviaria al momento non deducibili dalla documentazione trasmessa, qualora presenti, potranno essere discusse nelle successive fasi di approfondimento progettuale per attestare la compatibilità tecnica di tutte le opere con l'esercizio ferroviario (rif. Allegato 2 - n. Oss. 8.12).

31. Per quanto riguarda gli edifici di nuova realizzazione al di fuori dalla fascia di rispetto, ma ricadenti comunque nella fascia di pertinenza ferroviaria di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 459 del 1998 (250 m dal binario più esterno), in base all'art. 3, comma 2 dello stesso decreto, gli interventi di mitigazione acustica per il rispetto dei limiti di immissione sono a carico del titolare della concessione edilizia. L'eventuale opera di mitigazione acustica (barriera, duna *etc*) che il soggetto richiedente intende realizzare dovrà essere posizionata all'interno della proprietà del fabbricato, ad idonea distanza dalla sede ferroviaria, in modo da non interferire con gli spazi che si renderanno necessari in futuro per la realizzazione della barriera ferroviaria prevista a protezione degli altri ricettori già presenti nell'area. Tale opera dovrà essere autorizzata da RFI ai sensi del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980. Tale barriera dovrà essere realizzata dal soggetto richiedente a suo completo carico e dovrà essere realizzata nel rispetto delle NTC 2018 e delle norme tecniche applicabili. Lo studio acustico deve effettuare una valutazione relativa alla compatibilità dell'eventuale barriera antirumore prevista a protezione del nuovo fabbricato con il clima acustico preesistente nell'area, con particolare riferimento alle aree residenziali/fabbricati fronteggianti già esistenti. Sia il nuovo fabbricato che l'eventuale barriera antirumore prevista a protezione dello stesso dovranno essere tali da non arrecare a RFI maggiori oneri economici nella fase di realizzazione della barriera antirumore prevista o da prevedersi nel Piano di risanamento nazionale, a causa delle soggezioni all'esercizio ferroviario o a causa della necessità di utilizzare gru speciali per le movimentazioni di cantiere. In merito alle disposizioni in materia di impatto acustico per locali commerciali, si dovrà fare espressamente riferimento all'art. 8, comma 4 della legge quadro n. 447 del 1995. Il fabbricato rientra tra quelli individuati come «servizi di stazione» e non è soggetto a verifica di mitigazione acustica (All. 2 - n. Oss. 8.13).

Grandi Stazioni Retail - Parere prot. 1020 del 28 settembre 2022

32. L'intervento risulta compatibile con le aree in gestione a Grandi stazioni Retail (rif. Allegato 2 - n. Oss. 9).

Acquedotto Pugliese - Parere prot. 5543 del 28 agosto 2022 SI, registro prot. 2022 n. 0040950 - U 27 giugno 2022

33. Tenuto conto del livello minimo di pressione (0,5 atm) che Acquedotto Pugliese è tenuto a garantire, secondo la «Carta del Servizio Idrico Integrato», il fabbricato servizi sarà dotato di idonea riserva idrica e impianto di autoclave, come indicato dall'art. 23, punto 6 del Regolamento Idrico Integrato (rif. Allegato 2 - n. Oss. 10).

TIM S.p.a. - Parere prot. 5144 del 14 giugno 2022 SI XPAR (Pratica ASI5966236)

34. L'impresa esecutrice dei lavori di scavo effettuerà in via preventiva «assaggi a mano» per la precisa individuazione degli impianti sotterranei, e ciò in virtù del principio per cui l'attività di scavo è da considerarsi «attività pericolosa» ex art. 2050 C.C., con conseguente assunzione di ogni responsabilità per gli atti illeciti commessi (rif. Allegato 2 - n. Oss. 11).

Ministero della difesa - Parere prot. M_D ABA001 REG2022 0054810 del 23 novembre 2022

35. L'intervento non interferisce con le installazioni della Forza armata interessata né con i vincoli imposti a tutela delle stesse (rif. Allegato 2 - n. Oss. 12).

23A01709

