

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 26 ottobre 2012.

Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Nodo di Bari: Bari Sud (Tratta Bari centrale – Bari Torre a Mare) approvazione progetto preliminare. (Delibera n. 104/2012).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. «legge obiettivo»), 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, siano individuati dal Governo attraverso un Programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato, prevede, in particolare, che le opere medesime siano comprese in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e della realizzazione degli interventi;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, e s.m.i.;

Vista la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice unico di progetto (da ora in avanti «CUP»);

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE» (da ora in avanti «codice dei contratti pubblici»), e s.m.i., e visti in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente «Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi» e specificamente l'art. 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «Struttura tecnica di missione» alla quale è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente la «Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale», come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che reca un piano straordinario contro la mafia, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia e che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Vista la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», che, all'art. 11, dispone che, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

Visto il decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88, «Disposizioni in materia di risorse aggiuntive ed interventi speciali per la rimozione di squilibri economici e sociali, a norma dell'art. 16 della legge 5 maggio 2009, n. 42» e visto in particolare l'art. 6 che prevede:

che, per le finalità di cui all'art. 1 del medesimo decreto, nonché allo scopo di accelerare la realizzazione degli interventi e di assicurare la qualità della spesa pubblica, il Ministro delegato, d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze e con gli altri Ministri interessati, stipula con le Regioni e le amministrazioni competenti un «contratto istituzionale di sviluppo» che destina le risorse del Fondo sviluppo e coesione assegnate dal CIPE e individua responsabilità, tempi e modalità di attuazione degli interventi;

che, ai sensi del comma 3 del medesimo articolo, la progettazione, l'approvazione e la realizzazione degli interventi individuati nel citato contratto istituzionale di sviluppo sono disciplinate dalle norme di cui alla parte II, titolo III, capo IV, del codice dei contratti pubblici concernente «lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi»;

Visto il decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e s.m.i. e recante «Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici», e visto in particolare l'art. 44, comma 4, lettera b) che, nell'apportare modificazioni al comma 10-bis dell'art. 4 del decreto-legge 13 maggio 2011, n. 70, prevede che «(...) alle opere i cui progetti preliminari sono pervenuti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti fino alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto continuano ad applicarsi le disposizioni degli articoli da 165 a 168 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, nel testo vigente prima della medesima data»;



Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che include all'allegato 1 nell'ambito dei «Sistemi urbani» la infrastruttura «Bari nodo ferroviario e metropolitana»;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corrige in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (*Gazzetta Ufficiale* n. 199/2006), con la quale questo Comitato, nel rivisitare il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3 (*Gazzetta Ufficiale* n. 207/2005), ha confermato l'infrastruttura «Bari nodo ferroviario e metropolitana»;

Vista la delibera 18 novembre 2010, n. 81 (*Gazzetta Ufficiale* n. 95/2011), con la quale questo Comitato ha dato parere favorevole in ordine all'8° Allegato infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica che include, nella tabella 1 «Aggiornamento del Programma infrastrutture strategiche luglio 2010», la voce «Bari nodo ferroviario e metropolitana»;

Vista la delibera 3 agosto 2011, n. 62 (*Gazzetta Ufficiale* n. 304/2011), con la quale questo Comitato ha individuato, tra le infrastrutture strategiche nazionali del Piano nazionale per il Sud, l'intervento «Bari sud (Bari centrale - Bari Torre a mare)» con un costo di 391 milioni di euro interamente disponibili, nell'ambito della Tavola 4 Diretrice ferroviaria Napoli - Bari - Lecce - Taranto» e ha stabilito che tali infrastrutture possano essere realizzate attraverso un «contratto istituzionale di sviluppo», di cui alla delibera di questo Comitato 11 gennaio 2011, n. 1 (*Gazzetta Ufficiale* n. 80/2011), e ai sensi del citato art. 6 del decreto legislativo n. 88/2011;

Vista la delibera 20 gennaio 2012, n. 4 (*Gazzetta Ufficiale* n. 196/2012), con cui questo Comitato ha espresso parere sul contratto di programma 2007-2011 parte investimenti - aggiornamento 2010-2011, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana S.p.A.;

Visto il decreto emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il 14 marzo 2003, e s.m.i., con il quale - in relazione al disposto dell'art. 15, comma 2, del decreto legislativo n. 190/2002, ora art. 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006 - è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere ha esposto le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

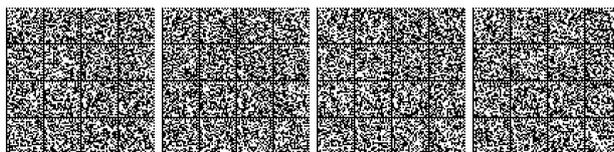
Viste la nota 11 ottobre 2012, n. 35868, e 2 ottobre 2012, n. 34616, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha rispettivamente chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile del Comitato, dell'argomento «Nodo di Bari - tratto Sud: approvazione del progetto preliminare» e trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Considerato che il «Nodo ferroviario e metropolitano di Bari» è incluso nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Puglia, sottoscritta in data 10 ottobre 2003;

Considerato che il 2 agosto 2012 è stato sottoscritto il «Contratto istituzionale di sviluppo» (da ora in avanti «CIS») per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli - Bari - Lecce - Taranto, inclusa la linea Potenza - Foggia, tra il Ministro per la coesione territoriale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la Regione Campania, la Regione Basilicata, la Regione Puglia, Ferrovie dello Stato S.p.A. e Rete ferroviaria italiana S.p.A.;

Considerato che il suddetto CIS ha per oggetto la progettazione, la realizzazione, fino all'entrata in esercizio, tra l'altro, del «Nodo di Bari: Bari sud (Bari centrale - Bari Torre a mare)» con un costo di 391 milioni di euro interamente disponibili, di cui 100 milioni di euro a valere sulla riduzione del tasso di cofinanziamento statale dei programmi comunitari e 291 milioni di euro a valere su risorse già disponibili nel contratto di programma 2007-2011 - aggiornamento 2010-2011 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana S.p.A. (da ora in avanti *RFI*);

Considerato che, con riferimento al cronoprogramma delle attività, l'art. 5, comma 1, del sopra citato CIS prevede che il rispetto della tempistica di cui al relativo allegato 3 costituisca elemento prioritario ed essenziale per l'attuazione del programma di interventi e che il cronoprogramma delle attività indicato nella «scheda di intervento» del CIS relativa a Bari Sud (Bari centrale - Bari Torre a Mare) prevede le seguenti cadenze temporali:



Attività	Data inizio	Data fine	Soggetto competente
approvazione CIPE progetto preliminare	1/10/2012	31/10/2012	CIPE
approvazione CIPE progetto definitivo	5/08/2014	4/09/2014	CIPE
redazione e pubblicazione bando	4/12/2014	4/03/2015	RFI S,p,A.
aggiudicazione	28/12/2015	26/03/2016	RFI S,p,A.
stipula contratto	28/03/2016	28/04/2016	RFI S,p,A.
progettazione esecutiva	29/04/2016	28/04/2017	appaltatore
esecuzione lavori	29/04/2017	27/10/2022	appaltatore
funzionalità	12/01/2022	23/04/2022	RFI S,p,A.
collaudo	26/01/2023	25/07/2023	RFI S,p,A.
chiusura intervento		25/07/2023	RFI S,p,A.

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera 30 aprile 2012, n. 62);

Vista la nota 25 ottobre 2012, n. 4353, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

Prende atto

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in particolare: sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che il progetto concerne la realizzazione di una variante di tracciato della linea RFI Bari - Lecce nella zona a Sud di Bari, variante compresa tra le stazioni di Bari centrale e di Bari Torre a mare per una lunghezza di 10,4 km;

che lungo il tracciato sono previste, nell'ordine in uscita dalla stazione centrale, la nuova fermata «Campus», la stazione «Bari Executive» e la fermata «Triggiano»;

che il tratto di linea ferroviaria «Bari centrale» - stazione «Executive» è a 4 binari, mentre a valle della suddetta stazione, a seguito della diramazione della linea di proprietà delle Ferrovie del Sud-Est, la linea ferroviaria è a due binari;

che, inoltre, l'intervento prevede la dismissione dell'attuale tratto di linea ferroviaria Bari centrale - Bari Torre a mare, che si sviluppa lungo la costa, e l'eliminazione di tre passaggi a livello;

che in data 27 dicembre 2010, con nota n. 39786, il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare ha trasmesso il parere positivo con prescrizioni sulla compatibilità ambientale dell'opera espresso in data 19 novembre 2010 (n. 574) dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS dello stesso Ministero;

che la Regione Puglia con deliberazione 23 novembre 2010, n. 2523, si è espressa sulla compatibilità dell'opera con la programmazione regionale in materia di trasporti e con deliberazione 19 aprile 2011, n. 742, si è espressa ai fini della localizzazione dell'opera;

che in data 30 maggio 2011, con nota n. 18080, il Ministero per i beni e le attività culturali, considerati anche gli esiti della verifica preventiva del rischio archeologico effettuata dalla Soprintendenza per i beni archeologici della Puglia, ha espresso parere favorevole nel rigoroso rispetto delle prescrizioni formulate nel parere tecnico in data 19 maggio 2011, con nota n. 16797;

che in data 20 ottobre 2011 il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è espresso positivamente sull'intervento all'esame, richiedendo apporti migliorativi, anche di carattere economico, da apportare in sede di progettazione definitiva ed esecutiva e in fase realizzativa;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni e raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto, esponendo le motivazioni in caso di mancato recepimento di osservazioni avanzate nella fase istruttoria;



sotto l'aspetto attuativo:

che l'opera all'esame è inclusa nel «Contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti – aggiornamento 2010-2011» tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana S.p.A. (da ora in avanti «contratto RFI»), sul quale questo Comitato si è espresso con delibera n. 4/2012, nella tabella «Opere in corso: A03/A04 – Sviluppo infrastrutturale», nell'ambito del progetto «Potenziamento itinerario Napoli - Bari (fase prioritaria)»;

che il Soggetto aggiudicatore dell'intervento è Rete ferroviaria italiana S.p.A.;

che la modalità di affidamento prevista è l'appalto integrato;

che il cronoprogramma di spesa risultante dal CIS è il seguente:

euro

Cronoprogramma di spesa CIS		
anno	realizzato	da realizzare
2010	1.700.000	
2011	916.000	0
2012		0
2013		1.900.000
2014		3.900.000
2015		0
2016		2.000.000
2017		18.000.000
2018		60.000.000
2019		60.000.000
2020		70.000.000
2021		80.000.000
2022		70.000.000
2023		22.584.000
Totale	2.616.000	388.384.000
Spesa totale	391.000.000	

che il crono programma delle attività ha inizio con la pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana della presente delibera e prevede una durata complessiva di 3.826 giorni;

sotto l'aspetto finanziario:

che il costo del progetto preliminare in approvazione è pari a 391 milioni di euro, di cui 350 milioni di euro per investimenti, 27 milioni di euro per servizi di ingegneria e alta sorveglianza, 7 milioni di euro per costi interni RFI fino alla consegna dell'opera e 7 milioni di euro per spese generali di RFI;

che nell'ambito dell'importo per investimenti è prevista la seguente articolazione dei costi:



euro

voce di costo	importo
opere civili	159.169.330
sovrastruttura ferroviaria	22.458.186
impianti tecnologici	24.427.594
acquisizione aree	109.187.468
opere compensative	3.000.000
Imprevisti	31.824.258
Totale	350.066.836

che con la prescrizione n. 5 di cui all'allegato prescrizioni trasmesso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, – con riferimento alla «Lama S. Giorgio» – si richiedono congrue misure di compensazione ambientale, precisando peraltro che l'importo delle misure compensative del citato progetto non dovrà superare il limite stabilito dalla legge;

Delibera

1. Approvazione progetto preliminare.

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 165 del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i. e dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e s.m.i., è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui al successivo punto 1.4, anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare dell'opera «Nodo di Bari: Bari Sud (tratta Bari centrale – Bari Torre a mare)».

1.2 Ai sensi dell'art. 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i., l'importo di euro 391.000.000, al netto di IVA, come sintetizzato nella precedente «presa d'atto», costituisce il limite di spesa dell'intervento di cui al punto 1.1.

1.3 La copertura finanziaria dell'intervento è imputata a valere sui 2.269 milioni di euro allocati, nel contratto di programma 2007-2011 – aggiornamento 2010-2011 - tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI, sul progetto «Potenziamento itinerario Napoli-Bari», di cui alla tabella «Opere in corso A03/04 sviluppo infrastrutturale» del medesimo contratto, e precisamente, come riportato in premessa, per 100 milioni di euro a valere sulla riduzione del tasso di cofinanziamento statale dei programmi comunitari e per 291 milioni di euro a valere su risorse già disponibili nel medesimo contratto.

1.4 Le prescrizioni cui è subordinata l'approvazione del progetto sono riportate nella prima parte dell'allegato alla presente delibera, che forma parte integrante della delibera stessa, mentre le raccomandazioni sono riportate nella seconda parte del predetto allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

2. Ulteriori disposizioni.

2.1 Nel Contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti – aggiornamento 2010-2011, tabella «Opere in corso A03/04 sviluppo infrastrutturale», con riferimento al progetto di investimento «Itinerario Napoli – Bari», l'importo di 391 milioni di euro di cui al punto 1.3 è da considerare vincolato all'intervento approvato al punto 1.1.

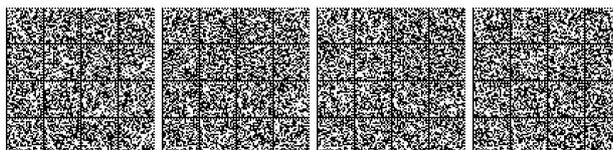
2.2 La ottemperanza della prescrizione n. 5, di cui alla precedente presa d'atto, riportata nella prima parte dell'allegato di cui al punto 1.4, non può comportare incremento del limite di spesa di cui al punto 1.2.

2.3 Gli approfondimenti delle valutazioni economiche richiesti dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, di cui alla precedente presa d'atto, riportati nella raccomandazione n. 5 lettere *l), m), n)* dell'allegato di cui al punto 1.4, non potranno comunque comportare l'incremento del limite di spesa dell'opera di cui al punto 1.2.

2.4 In sede di approvazione del progetto definitivo dell'opera di cui al punto 1.1, dovrà essere presentato il dossier di valutazione economica previsto dall'art. 4.2, lettera *b)*, del contratto di programma 2007-2011 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana S.p.A..

3. Clausole finali.

3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare approvato con la presente delibera.



3.2 Il medesimo Ministero, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni che, ai sensi del precedente punto 1.1, debbono essere recepite in tale fase, ferme restando le verifiche di competenza della Commissione VIA.

3.3 Il predetto Ministero provvederà altresì 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 n. 63/2003 sopra richiamata.

3.4 Il Responsabile unico di Contratto del CIS per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto, ai sensi dell'art. 8 dello stesso, trasmetterà alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, ai fini della sottoposizione a questo Comitato, la relazione annuale sullo stato di attuazione del Contratto, evidenziando i risultati, gli eventuali ritardi e le inadempienze a carico delle parti.

3.5 Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera e in adesione alle richieste rappresentate nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo - tra l'altro - l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dall'importo.

3.6 L'avvio della progettazione definitiva è subordinato alla richiesta, da parte del soggetto aggiudicatore, del CUP per l'opera all'esame; esso, ai sensi della delibera n. 24/2004 citata nelle premesse, dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera di cui alla presente delibera.

Roma, 26 ottobre 2012

Il Presidente: MONTI

Il segretario: BARCA

Registrato alla Corte dei conti il 6 febbraio 2013

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, registro n. 1, Economia e finanze, foglio n. 312

ALLEGATO

**Progetto preliminare del nodo di Bari
Bari sud (variante tratta Bari centrale - Bari Torre a Mare)**

Prima parte - Prescrizioni

Prescrizioni in sede di progettazione definitiva.

Il soggetto aggiudicatore, in sede di progettazione definitiva, dovrà:

1. sviluppare le soluzioni progettuali presentate con riferimento alle integrazioni richieste dalla Commissione Tecnica di verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ed a quanto prodotto in sede di integrazione spontanea;

2. sviluppare le misure di mitigazione, puntuali e di carattere generale, proposti nello Studio di Impatto Ambientale come aggiornato, ed integrarli dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità

di esecuzione; per gli interventi di impianto vegetale garantire inoltre la manutenzione per almeno 5 anni;

3. promuovere protocolli di intesa con i Comuni interessati al fine di prevedere il riutilizzo delle aree dismesse;

4. prevedere, in relazione alle aree «contermini» all'area ex Fibronit, una ampia campagna di caratterizzazione ambientale dei suoli finalizzata ad escludere la presenza di amianto, in caso contrario definire un insieme organico e funzionale di interventi tesi a rendere l'area di intervento del tutto idonea e disponibile in condizioni di sicurezza;

5. approfondire, anticipando le attività del monitoraggio ambientale, la caratterizzazione ante operam della vegetazione della lama S. Giorgio. Il progetto relativo alla tratta Bari Sud dovrà prevedere, nell'ambito del corridoio ecologico, congrue misure di compensazione ambientale, aggiuntive rispetto alle sistemazioni definitive dei depositi, sotto forma di contributi al miglioramento dello stato ecologico delle «lame». L'importo di tutte le misure compensative relative al progetto in questione non deve superare il limite stabilito dalla normativa vigente;

6. prevedere, con riferimento ai depositi definitivi, le misure di riqualificazione ambientale. Escludere la presenza di micro ecosistemi di pregio nati in relazione alla sospensione delle attività nei siti. Prevedere la piantumazione di specie arbustive ed arboree appartenenti alla vegetazione climax dell'area. Valutare le interazioni opera ambiente;

7. presentare elaborati redatti in conformità alle specifiche del Sistema Cartografico di Riferimento anche per quelli che saranno redatti dopo il progetto definitivo;

8. prevedere che le sorgenti di rumore in fase di cantiere siano silenziate secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al decreto ministeriale 1° aprile 2004 «Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale». Le linee dovranno parimenti essere considerate in merito alla fase di progettazione esecutiva delle opere e degli impianti;

9. prevedere tra i documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere;

10. supportare, con adeguate analisi, la movimentazione delle terre, ai sensi dell'art 186 del decreto legislativo n. 152/2006 e successive modifiche, e in particolare la percentuale di riutilizzo dei materiali scavati, prevista con un esubero di circa 1.096.000 m³ e indicare i risultati della caratterizzazione chimica e chimico fisica delle terre realizzate sui principali analiti, di cui all'allegato 5 al titolo V della parte IV del decreto legislativo n. 152/2006 «concentrazione soglia di contaminazione del suolo» finalizzata a dimostrare che le terre non sono inquinate, con particolare riferimento agli sbancamenti previsti. Il progetto definitivo ed esecutivo deve prevedere il riutilizzo, sia per i rilevati sia per le opere accessorie, sia per la eventuale realizzazione delle terre armate o rinforzate di tali terre. Il bilancio delle terre deve essere fornito con la quantificazione dei movimenti di terra, l'ubicazione ed il percorso da e per le cave di prestito e le discariche. Il terreno vegetale deve essere rimosso dalle aree di cantiere, opportunamente accumulato e riutilizzato per le opere a verde. Tutte le cave di prestito e di conferimento dei materiali debbono essere regolarmente autorizzate. A tal riguardo deve essere presentata la relativa documentazione amministrativa;

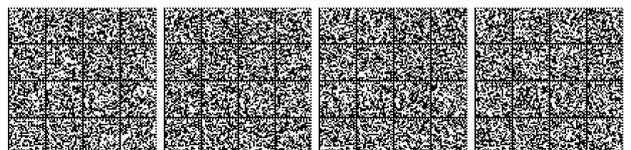
11. precisare la stima delle emissioni di inquinanti atmosferici prodotti nel corso della realizzazione del progetto e valutarne la dispersione e la ricaduta al suolo al fine di dimensionare opportunamente gli interventi di mitigazione già descritti nel SIA;

12. produrre una stima quantitativa delle emissioni prodotte dalla dismissione del tracciato ferroviario preesistente, dalla realizzazione dell'opera e dal trasporto lungo le strade pavimentate esistenti e tratti di piste non pavimentati;

13. garantire che la movimentazione dei materiali avvenga in sicurezza, evitando la dispersione di polveri ed eventuali sversamenti di sostanze inquinanti che potenzialmente potrebbero essere contenute nella massicciata ferroviaria;

14. prevedere la semina di specie erbacee pioniere autoctone in grado di sopravvivere su terreni impoveriti ed esposti a forte irraggiamento solare; sostituire le specie Ficus carica e Cupressus sempervirens con specie quali Quercus Ilex e/o pubescens;

15. prevedere la presenza di un esperto agronomo-forestale, durante tutte le fasi degli interventi di espianto e reimpianto e durante le successive attività destinate alle cure colturali, previste per i successivi tre anni;



16. identificare le interferenze con le aree di particolare qualità e tipicità del «patrimonio agroalimentare» e presentare proposte finalizzate a limitare tale impatto;

17. approfondire i dettagli tecnici progettuali e le modalità di gestione dei sottopassi faunistici;

18. assicurare per le mitigazioni, da realizzare a valle delle opportune simulazioni, sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio, il contenimento e il rispetto dei metodi di calcolo, l'analisi dei recettori, i quadri, le mappe e le tabelle allegare alle integrazioni, i mezzi di calcolo delle azioni di cumulo e concorsualità;

19. corredare il progetto di ulteriori fotosimulazioni per la valutazione degli interventi;

20. predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 76112001);

21. elaborare il progetto di monitoraggio ambientale secondo le norme tecniche dell'allegato XXI del decreto legislativo n. 163/2006 e le Linee Guida predisposte dalla Commissione Speciale VIA; i costi dell'attuazione del monitoraggio dovranno essere indicati nel quadro economico del progetto;

22. prevedere una intensificazione del monitoraggio nel caso di eventi piovosi di particolare intensità, quando il livello della falda potrebbe risalire fino a raggiungere quello delle opere;

23. presentare il piano di monitoraggio della componente rumore, sia nella fase di cantiere, sia nella fase di esercizio, con individuazione dei punti di rilevamento in relazione ai recettori presenti, alla quantità e frequenza dei rilevamenti da eseguirsi fino al termine dei lavori e per un congruo tempo di esercizio;

24. individuare con la massima precisione possibile i disturbi alla circolazione durante l'esecuzione delle opere e individuare le possibili mitigazioni;

25. integrare le foto simulazioni sia con riferimento alle visuali che al numero delle opere rappresentate;

26. prevedere un aumento della connettività ecologica nella porzione della tratta a sud in rilevato a matrice fortemente agricola mediante la creazione di idonei attraversamenti, varchi, ecc.;

27. effettuare il dimensionamento delle opere di attraversamento dei corsi d'acqua minori (Lama S. Marco e Cutizza) facendo riferimento alle stesse metodologie utilizzate per i corsi d'acqua principali;

28. valutare, in riferimento alle opere da realizzare in prossimità della lama Valenzano un'ipotesi alternativa alla viabilità di accesso alla fermata FSE Executive Center che limiti quanto più possibile le interferenze con il corpo idrico e che ad ogni modo garantisca un franco minimo di sicurezza sul tirante della piena bicentennaria di un metro;

29. valutare, in riferimento alle opere da realizzare in prossimità della lama S. Giorgio, in considerazione delle elevate velocità della corrente idrica, l'azione di trascinarsi della corrente e adottare gli idonei accorgimenti tecnico-costruttivi anche al fine della protezione delle opere in alveo;

30. assicurare che tutti i lavori di scavo (di qualsiasi entità, compreso gli scotichi iniziali dei cantieri) siano seguiti costantemente da personale specializzato archeologico (da reperirsi attraverso Università o Ditte Archeologiche specializzate esterne al Ministero dei beni e le attività culturali. Le prestazioni saranno a carico della società Italferr S.p.A.) e realizzate, ove si rendesse necessario lo scavo a mano per la presenza di reperti, da ditte in possesso delle attestazioni SOA per la categoria OS25. Quanto sopra al fine di identificare e salvaguardare reperti di interesse archeologico che dovessero emergere nel corso di scavi e che possono determinare l'avvio, a carico della società Italferr S.p.A., di ulteriori indagini archeologiche. Il suddetto personale specializzato archeologico e le ditte specializzate incaricate dovranno operare secondo le direttive della competente Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia con la quale pertanto manterranno costanti contatti;

31. assicurare che la società Italferr S.p.A., prima della presentazione del progetto definitivo, prenda opportuni contatti con la Soprintendenza per i Beni Archeologici per la Puglia al fine di definire più precisamente le aree ad alto rischio archeologico da sottoporre a indagini di scavo stratigrafico per la verifica della consistenza delle emergenze archeologiche: Tratta sud - l'area relativa ai margini della Lama S. Giorgio, sulle cui sponde sono segnalate le presenze 2, 30 e 31. I saggi stratigrafici dovranno essere effettuati secondo le indicazioni contenute nel precedente punto 30 del presente documento e le risultanze dovranno essere contenute nel progetto;

32. assicurare che la società Italferr S.p.A., preveda che nel Quadro Economico del progetto siano accantonate adeguate somme per la realizzazione di eventuali scavi archeologici che si rendessero necessari nel caso in cui fossero rinvenuti siti o contesti di interesse archeologico allo stato attuale non conosciuti;

33. sottoporre ad apposita autorizzazione della Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea e della Soprintendenza per i beni archeologici competente qualsiasi opera di scavo superficiale eventualmente introdotta in variante agli elaborati attuali, potendo compromettere la stratigrafia archeologica esistente, che sarà soggetta anche all'assistenza archeologica secondo le indicazioni del precedente punto 30 del presente documento;

34. sottoporre tutte le opere di compensazione richieste dagli Enti territoriali nel corso della procedura e che saranno accolte con l'approvazione del progetto in esame, alle medesime procedure di prevenzione del rischio archeologico nonché di analisi degli impatti derivanti sul patrimonio culturale e sul paesaggio, come già effettuate per l'opera ferroviaria principale;

35. riportate al termine dei lavori tutte le aree agricole temporaneamente occupate da cantieri relativi all'intervento in argomento, come anche le piste di servizio, ai caratteri morfologici e vegetazionali originari;

36. allegare opportuna relazione, corredata di elaborati grafici in numero adeguato, sulle opere di cantiere e sulla logistica di servizio alla realizzazione della infrastruttura in esame, con particolare riferimento alle interferenze con il patrimonio culturale esistente e alle segnalazioni architettoniche indicate dal PUTT/P e agli impatti dovuti al passaggio di mezzi;

37. elaborare una soluzione alternativa alla tipologia di ponte proposta per l'attraversamento della Lama S. Giorgio, zona di particolare pregio sia naturalistico che archeologico e paesaggistico. Tale progetto, oltre che rispondere ad esigenze di natura ingegneristica, dovrà assicurare il più possibile una salvaguardia naturalistica ed eventualmente archeologica e costituire un ulteriore elemento di qualificazione del paesaggio attraversato, rispettandone i caratteri e le peculiarità e proponendo soluzioni architettoniche armonizzate con il contesto consentendo un più equilibrato inserimento paesaggistico dell'opera stessa;

38. approfondire i progetti di riqualificazione ambientale delle due ex cave, quella in località Cutizza e quella in località L'Annunziata, con un progetto di riqualificazione paesaggistica che comprenda anche le zone occupate dalle strutture presenti in asservimento all'ex attività di cava (impianti di macinazione, silos, ecc.) per le quali il progetto preliminare prevede la demolizione;

39. produrre un dettagliato progetto di mitigazione dell'impatto paesaggistico dell'opera corredato da documentazione descrittiva, grafica, fotografica ante operam e corrispondente post operam (fotoinseguimenti) aggiornato con le soluzioni adottate ad ottemperanza delle prescrizioni intervenute nella fase approvativa del progetto preliminare, con indicazione su adeguata planimetria dei punti di ripresa. Prevedere per gli interventi di mitigazione dell'intervento, qualora i relativi cavalciferrovia o ingressi e uscite di galleria ovvero terreni di riporto o trincee risultino particolarmente visibili, l'inserimento di specie arboree e arbustive autoctone scelte sia nella tipologia sia nella disposizione, in relazione alle caratteristiche paesaggistiche in ogni singola zona interessata dall'intervento. Verificare le zone di interferenza dell'intervento in esame e quindi prevedere opportune opere di mitigazione laddove si verifichi un'intrusione viva con masserie vincolate ed altre segnalazioni architettoniche indicate dal PUTT/P o altri manufatti di valenza storico culturale o con lo sfondo paesaggistico esistente, in particolare nelle aree vincolate (lame e aree annesse). Tali aree non dovranno essere utilizzate come aree di cantiere e dovranno conservare al massimo le alberature esistenti e la vegetazione di macchia mediterranea;

40. realizzare tutte le opere di mitigazione vegetale e di eventuale reimpianto delle piante recuperate dal sito di cantiere con l'assistenza continua di esperti botanici ed agronomi e con l'obbligo di una verifica continua dell'attecchimento e vigore delle essenze piantate. Le essenze trovate seccate alla verifica di cui sopra saranno immediatamente sostituite con altre di uguale specie con successivo obbligo di verifica. Le opere di mitigazione vegetale dovranno essere realizzate immediatamente con l'impianto del cantiere, se non prima se tecnicamente possibile;

41. prevedere gli approfondimenti progettuali della zona antistante la Masseria Carella, oggetto di un complesso intervento infrastrutturale. Tutte le opere (stazione Executive center, pensiline, parcheggio, opere vegetazionali di mitigazione, ecc.) dovranno essere oggetto di



un'accurata progettazione complessiva che, nell'ottica di una riqualificazione dell'area, sia connotata da una qualità architettonica degli edifici e delle pensiline, dalla previsione di una schermatura e ombreggiatura con alberature ed elementi vegetazionali autoctoni dell'area prevista a parcheggio, da una più appropriata definizione delle opere di mitigazione, che preveda un graduale passaggio dall'opera infrastrutturale al paesaggio circostante la Masseria Carella.

42. Il soggetto aggiudicatore dovrà valutare una riconnessione veicolare nord-sud alternativa a quella della strada comunale Rafaschieri e posta leggermente a est. Il tracciato dovrà presentare le minime interferenze con le previsioni di PRG. Dovrà valutare anche l'adozione di un sottopasso per la risoluzione delle interferenze con la linea ferroviaria in progetto. Qualora la soluzione individuata comporti una modifica delle fasce di rispetto urbanistico indicate nel progetto preliminare la stessa dovrà essere sottoposta ad approvazione ai sensi dell'art. 167, comma 5, del codice dei contratti pubblici, fermo restando il rispetto del limite di spesa di cui al punto 1.3.

Prescrizioni in sede di progettazione esecutiva.

Il soggetto aggiudicatore, in sede di progettazione esecutiva, dovrà:

43. assicurare che la società Italferr S.p.A., preveda che nel Quadro Economico del progetto siano accantonate adeguate somme per la realizzazione di eventuali scavi archeologici che si rendessero necessari nel caso in cui fossero rinvenuti siti o contesti di interesse archeologico allo stato attuale non conosciuti;

44. sottoporre ad apposita autorizzazione della Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea e della Soprintendenza per i beni archeologici competente qualsiasi opera di scavo superficiale eventualmente introdotta in variante agli elaborati attuali, potendo compromettere la stratigrafia archeologica esistente, che sarà soggetta anche all'assistenza archeologica di cui alla prescrizione n. 1;

45. sottoporre tutte le opere di compensazione richieste dagli Enti territoriali nel corso della procedura e che saranno accolte con l'approvazione del progetto in esame, alle medesime procedure di prevenzione del rischio archeologico nonché di analisi degli impatti derivanti sul patrimonio culturale e sul paesaggio, come già effettuate per l'opera ferroviaria principale;

46. portare a conoscenza della Soprintendenza per i Beni architettonici e paesaggistici per le provincie di Bari, Barletta-Andria-Trani e Foggia e della Direzione Generale PBAAC il Protocollo di Intesa che sarà stipulato tra gli Enti locali (Comuni di Bari e Triggiano) ed RFI per l'acquisto e la riqualificazione delle aree ferroviarie dismesse, auspicando che la restituzione del sedime pulito, oltre a consentire una ricucitura urbana, possa costituire l'occasione per la realizzazione di progetti di riqualificazione e valorizzazione dell'ambito costiero, in considerazione del fatto che la linea storica prevista in dismissione, ricade nella fascia di territorio costiero tutelato ai sensi dell'art. 142, c. 1 lett. a) del decreto legislativo 42/2004 e s.m.i.;

47. sottoporre gli elaborati progettuali di recepimento delle prescrizioni alla verifica di ottemperanza da parte della Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea e delle Soprintendenze di settore.

Prescrizioni prima dell'inizio lavori.

Il soggetto aggiudicatore, prima della realizzazione delle opere, dovrà:

48. comunicare con congruo anticipo l'inizio di tutti i lavori alle competenti Soprintendenze di settore e alla Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea ed in corso d'opera le Soprintendenze di settore competenti potranno impartire ulteriori e maggiori prescrizioni per tutti gli interventi corollari al progetto non dettagliatamente illustrati nella documentazione presentata. Per quanto sopra la società Italferr S.p.A. avrà cura di comunicare con congruo anticipo l'inizio di tutti i lavori alle competenti Soprintendenze di settore e alla Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea.

Seconda parte - Raccomandazioni

Raccomandazioni in sede di progettazione definitiva.

Si raccomanda al soggetto aggiudicatore, in sede di progettazione definitiva:

1. di assicurarsi che il realizzatore dell'infrastruttura possieda o, in mancanza, acquisisca, per le attività di cantiere, anche dopo la

consegna dei lavori e nel più breve tempo possibile, la Certificazione Ambientale 14001 o la registrazione ai sensi del Regolamento CEE 761/2001 (EMAS);

2. di anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in progetto;

3. di avvalersi per il monitoraggio ambientale, del supporto di competenze specialistiche qualificate, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni;

4. di scegliere le caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali (rif. n. 64/MATTM allegato 2).

5. Apporti migliorativi - Osservazioni Consiglio Superiore Lavori Pubblici

In ottemperanza alle osservazioni formulate nel parere n. 98/2011 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici si raccomandano al soggetto aggiudicatore, in sede di progettazione definitiva e/o esecutiva ed in fase realizzativa, gli apporti migliorativi di seguito riportati.

Apporti migliorativi in sede di progettazione definitiva ed esecutiva:

a) relativamente al rumore, viene espressa la necessità che nella fase di progettazione definitiva venga affrontata la questione della tipologia del materiale rotabile e della modalità costruttiva della linea, al fine di abbattere il più possibile alla fonte il rumore e le vibrazioni e successivamente, ove permangano situazioni critiche, ad agire sui ricettori stessi. Sotto il profilo paesaggistico è comunque necessaria la realizzazione di una serie di filari alberati continui all'esterno ed in prossimità delle barriere antirumore previste dal progetto;

b) relativamente alla questione delle vibrazioni, deve essere approfondito nella progettazione definitiva, l'impiego di soluzioni tecniche che le riducano alla fonte;

c) per le aree agricole attraversate dalla linea occorre, ai fini della riduzione dell'impatto visivo, uno studio di quinte arboree e macchie di vegetazione autoctona che evitino la percezione della linea come una cesura;

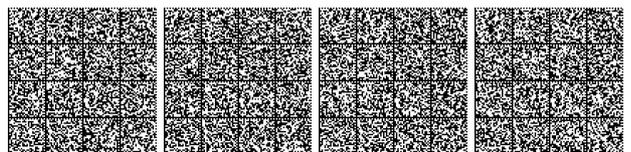
d) in tema di terre e rocce da scavo, è richiesto un approfondimento per verificare se non sia possibile incrementare sostanzialmente la percentuale di riutilizzo del materiale di scavo, valutando il possibile ricorso a modalità di trasporto diverse da quelle su gomma, quali ad esempio su ferrovia o con nastri trasportatori al fine di ridurre la presenza di automezzi sulle strade con tutte le conseguenze negative in termini d'inquinamento dell'aria da polveri, gas, rumore;

e) indagini geognostiche: svolgere ulteriori approfondimenti volti a definire con maggiore precisione le interazioni locali delle opere con il sottosuolo oltre ad accertare la presenza di cavità eventualmente riempite e la presenza di depositi quaternari e/o riempimenti che possano condizionare localmente le soluzioni tecniche;

f) modello geologico: accertare alla luce degli indirizzi scientifici più aggiornati le caratteristiche geologiche dell'area interessata dal tracciato dell'infrastruttura le quali sono state inquadrare, al livello della progettazione preliminare, secondo criteri generali consolidati nel tempo. Particolare attenzione sarà riservata agli esiti degli studi idrogeologici più recenti relativi alla città di Bari e al suo circondario; verrà svolto un approfondimento geologico di dettaglio in corrispondenza delle opere d'arte ed in senso longitudinale al tracciato. L'opera non sembra avere interazioni significative con la falda profonda ad eccezione del suo tratto iniziale dove il sottopasso della stazione Campus è posto a una quota tale da presentare interazioni, sia pur limitate, con la stessa. Ciò richiederà un ulteriore approfondimento anche per lo studio dell'allontanamento delle acque di pioggia. Questo tipo di approfondimento dovrà essere svolto per il sottopasso di via Oberdan;

g) modello geotecnico, svolgere, nelle successive fasi di sviluppo progettuale, approfondimenti dei caratteri geomeccanici e geotecnici dei litotipi interessati dagli scavi in quanto gli stessi in questo livello progettuale risultano appena definiti e delle risultanze degli stessi dovranno essere evidenziate le problematiche geotecniche relative alle eventuali interazioni con cavità sepolte e la presenza di depositi quaternari e riempimenti, che possono risultare non sempre evidenti. Dovrà essere redatta apposita relazione geotecnica che raccolga le risultanze degli studi volti ad accertare la stabilità degli scavi, dei rilevati e delle altre opere d'arte;

h) materiali di scavo svolgere approfondimenti in merito alla potenzialità di riutilizzo dei materiali di scavo, allo loro quantificazione ed



all'ottimizzazione dell'organizzazione del cantiere sia in fase di scavo che di stoccaggio;

i) Per i manufatti, viene evidenziato il non rispetto delle N.T.C. del 2008 e le indicazioni di cui alle Istruzioni della Circolare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 617 del 2 febbraio 2009 per quanto riguarda i franchi minimi ed il dislivello tra fondo alveo e sottotrave. La soluzione di attraversamento dei tre corsi d'acqua (Valenzano, San Marco, Cutizza 1 e 2), si presenta pericolosa per la possibile ostruzione da parte dei materiali galleggianti. Il San Giorgio è attraversato con un ponte a via di corsa inferiore con due campate di luce 35,50 m ciascuno, come indicato nella Relazione idraulica, in contraddizione con le tavole di disegno in cui sono rappresentate due luci di circa 61 m ciascuna. Su queste ultime, le due pile in alveo sono disposte non allineate con la corrente, dando quindi luogo a rigurgito, elevato scavo al piede ed accumulo di materiale galleggiante. Per gli attraversamenti minori sono da raccomandare sezioni praticabili e comunque tombini unici anziché più tombini affiancati. In sede di progettazione definitiva sono da rivedere gli attraversamenti nel rispetto di quanto previsto dalle N.T.C. del 2008 e relative circolari, nonché da affrontare il problema degli imbocchi dei tombini dell'accumulo dei materiali galleggianti. Le valutazioni delle portate e le opere proposte vanno sottoposte al parere all'Autorità di Bacino.

j) Per il viadotto sulla Lama San Giorgio (progressiva 7+800 circa), nel progetto definitivo deve essere valutata la possibilità di una scelta tipologica meno onerosa per il nuovo viadotto, prendendo in considerazione anche una possibile riduzione delle luci, eventualmente introducendo una seconda pila in alveo.

k) Viene auspicato nelle successive fasi di progettazione, un maggior dettaglio circa l'interoperabilità prevista con le altre Ferrovie Concesse e la verifica di congruenza con le Norme Comunitarie (STI) di pertinenza. Viene raccomandato per le stazioni una puntuale rappresentazione progettuale nella fase del progetto definitivo.

l) Agli atti della Sezione è disponibile la sola articolazione del quadro economico finale e non i documenti che hanno condotto alla sua definizione e, ancorché sia stato descritto il metodo di valutazione economica dell'intervento che rappresenta una valutazione ai fini di una previsione programmatica, è necessario approfondire nel progetto definitivo (e comunque prima dell'avvio delle procedure di affidamento delle attività) le valutazioni economiche sulla base dei dimensionamenti delle opere previste e degli oneri conseguenti al recepimento delle prescrizioni emerse nell'*iter* autorizzativo.

m) Durante lo sviluppo della progettazione definitiva, sviluppare l'eventuale valorizzazione economica delle aree di sedime dell'attuale sede ferroviaria nell'ambito di Protocolli d'Intesa con i Comuni (Bari e Triggiano) finalizzati al riutilizzo delle aree dismesse di cui al punto 3. del paragrafo 1.1 e del punto 4. del paragrafo 1.2 delle prescrizioni del presente documento.

n) Nell'ambito del quadro economico deve essere esplicitata, in accordo a quanto previsto dall'art. 165 comma 3 del Codice e s.m.i., la valorizzazione degli oneri corrispondenti al recepimento delle prescrizioni emerse nel corso dell'*iter* autorizzativo ambientale e territoriale. Il limite di spesa dell'opera da realizzare dovrà essere articolato distinguendo, nella misura prevista dalla norma, il limite di spesa per le opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale e gli oneri di mitigazione di impatto ambientale individuati nell'ambito della procedura VIA.

Apporti migliorativi in fase realizzativa.

o) per il profilo archeologico, in fase esecutiva viene raccomandata la massima attenzione nelle operazioni di scavo ed in particolare nelle zone urbane, per salvaguardare reperti puntuali e nelle aree esterne per salvaguardare i tracciati antichi.

13A01359

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA, ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI CATANIA

Provvedimento concernente i marchi di identificazione dei metalli preziosi.

Ai sensi dell'art. 29, comma 6, del Regolamento sulla disciplina dei titoli e dei marchi di identificazione dei metalli preziosi, approvato con D.P.R. 30 maggio 2002, n. 150, si rende noto che la sotto-elencata impresa, già assegnataria del marchio di identificazione a fianco indicato, ha smarrito n. 1 punzone:

Marchio	Ragione sociale	Sede
84CT	Lombardo Alfio Valentino	Mascalucia (CT)

13A01314

CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA, ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI FORLÌ-CESENA

Provvedimento concernente i marchi di identificazione dei metalli preziosi

Ai sensi dell'art. 29 del Regolamento sulla disciplina dei titoli e dei marchi di identificazione dei metalli preziosi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 maggio 2002, n. 150, si rende noto che le imprese qui sotto indicate, già assegnatarie del marchio a fianco riportato, hanno cessato la propria attività connessa all'uso del marchio stesso e sono state cancellate dal registro degli assegnatari di cui all'art. 14 del decreto legislativo 22 maggio 1999, n. 251, dalla Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura di Forlì-Cesena:

Marchio	Ragione sociale	Sede	Determinazione segretaria generale
151 FO	Oro R di Giordani Rosella	Cesena	N. 151 del 24/01/2013

13A01315

