



*Ministero dell' Ambiente e
della Tutela del Territorio*

Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale

Verifica di Ottemperanza

(art. 20, comma 4, D.Lgs. 20.08.2002 n. 190)

**Quadro di sintesi della rispondenza del Progetto Definitivo
alla Del. Cipe del 29.09.2004 (G.U. n. 22 del 28.01.05)**

Progetto Definitivo

“Linea Bari – Taranto. Tratta Bari S. Andrea - Bitetto”

Proponente: Italferr – S.p.A.

1. Parte I – Schema riepilogativo della rispondenza del Progetto Definitivo alle prescrizioni con provenienza CSVIA

Nella prima colonna viene riportata la numerazione progressiva del Parere CIPE.

Non sono state formulate raccomandazioni.

N°	Prescrizione	Commento	Elaborati di riferimento	Esito della verifica
1	In sede di progettazione definitiva dovranno essere recepiti e sviluppati gli interventi di mitigazione, puntuali e di carattere generale, nonché le opere di compensazione, così come proposti nello Studio d'Impatto Ambientale ed integrati alla luce degli esiti della progettazione definitiva e di quanto oggetto delle presenti prescrizioni, dettagliando nel progetto definitivo la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici.	<p>Il Progetto definitivo presentato dal Proponente dettaglia la localizzazione la tipologia e le modalità di esecuzione dei previsti interventi di mitigazione.</p> <p>Non è indicata la localizzazione delle aree da utilizzare per il reimpianto degli olivi (fatta eccezione per il solo sedime della ferrovia in dismissione).</p> <p>Non sono fornite, inoltre, indicazioni atte a verificare l'idoneità di questi siti al reimpianto degli olivi in termini di :</p> <ul style="list-style-type: none"> • attecchimento • superficie disponibile • conformazione geometrica (spazi utili alla sopravvivenza della pianta, et). <p>In alcune tavole non è indicato il cotico di terreno vegetale.</p> <p>Il documento L02200D15P5IA000200xA è stato erroneamente indicato dal Proponente nella Relazione di rispondenza alle prescrizioni.</p> <p>Si faccia riferimento al documento L02200D15P9IA0002001A.</p> <p>Il Quadro economico dell'intervento prevede per l'ambiente (mitigazioni e compensazioni) una voce di costo pari a 3.314.568,00 Euro equivalente al 1,82% della valutazione tecnica dei lavori.</p>	<p>Elaborati da L0 22 00 D15 RG IM 0007 001 A</p> <p>a L0 22 00 D15 SH IM 0000 001 A</p> <p>L0 22 00 D78 EP 000000 001 A</p>	Parzialmente ottemperata. Con formulazione di apposite indicazioni da esplicitare in sede di CdS relative alla necessità di completare le indicazioni relative alla localizzazione delle aree da utilizzare per il reimpianto degli olivi (limitata in progetto al solo tratto di ferrovia da dismettere) dimostrandone l'idoneità tecnica.
2	In sede di progettazione definitiva dovrà prevedersi, nelle aree di interesse archeologico segnalate dalla Soprintendenza l'impiego di mezzi d'opera a "potenza ridotta".	Il Proponente ha presentato una "Relazione sulla cantierizzazione" nella quale (pag. 9) si individuano le aree in cui è previsto l'impiego di mezzi d'opera a potenza ridotta e le relative modalità di impiego. E' inoltre previsto nel computo metrico estimativo un compenso aggiuntivo per lo scavo con mezzi a potenza ridotta (Codice NP.CP.NA.035).	L0 22 00 D53 RG CA 0000 001 A L0 22 00 D15 RG AH 000000 3 A L0 22 00 D15 CM AH 0000 001 A L0 22 00 D78 CM OC 0000 001 A	Ottemperata.
3	In sede di progettazione definitiva dovrà provvedersi all'inserimento nel quadro economico degli oneri derivanti dall'uso di detti mezzi d'opera a "potenza ridotta".	Il Proponente ha presentato una "Relazione sulla cantierizzazione" nella quale (pag. 9) si individuano le aree in cui è previsto l'impiego di mezzi d'opera a potenza ridotta e le relative modalità di impiego. E' inoltre previsto nel computo metrico estimativo un compenso aggiuntivo per lo scavo con mezzi a potenza ridotta (Codice NP.CP.NA.035).	L0 22 00 D78 CM OC 0000 001 A	Ottemperata.
4	In sede di progettazione definitiva dovrà provvedersi all'inserimento nel quadro economico degli oneri di sorveglianza da parte degli archeologi.	La sorveglianza degli archeologi è stata inserita nel computo metrico estimativo relativo alle prestazioni degli archeologi (indagini archeologiche) con codice NP.AH.08 per una quantità totale di 6.000 ore di assistenza agli scavi di tutti i manufatti compresi nell'opera.	L0 22 00 D15 CM AH 0000 001 A	Ottemperata.

RADDOPPIO LINEA BARI - TARANTO

TRATTA BARI S. ANDREA - BITETTO

5	<p>In sede di progettazione definitiva dovrà illustrarsi con adeguato dettaglio il Modello d'esercizio (numero di convogli, tipologia e caratteristiche, velocità di transito, etc.) corrispondente alla domanda di traffico che l'opera, anno per anno, è chiamata a soddisfare lungo tutto l'arco della sua vita utile tenuto conto dell'entrata in esercizio degli interventi connessi.</p> <p>Sulla base di questo modello d'esercizio andranno adeguatamente aggiornate anche le stime previsionali d'impatto già elaborate per ogni componente ambientale integrando e modificando di conseguenza i contenuti del progetto.</p>	<p>Il modello d'esercizio del Progetto Definitivo conferma e ribatte il modello del Progetto Preliminare benchè il Proponente non proceda all'ulteriore dettaglio della domanda di traffico anno per anno.</p> <p>Va, peraltro, considerato che il modello riproposto è quello maggiormente gravoso ai fini delle valutazioni degli impatti e pertanto ha permesso il corretto dimensionamento delle relative misure mitigatrici.</p>	LO 22 00 D16 RG ES0001 001 A	<p>Non ottemperata.</p> <p>Il modello riproposto, comunque, è quello maggiormente gravoso ai fini delle valutazioni degli impatti</p>
6	<p>In sede di progettazione definitiva le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione ed ai conseguenti condizionamenti delle attività di cantiere, dovranno trovare esplicita ed esaustiva menzione nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore della costruzione dell'opera (capitolato d'oneri, capitolato speciale d'appalto, etc).</p>	<p>E' stato redatto un apposito "Progetto ambientale della cantierizzazione".</p> <p>Per quanto concerne capitoli d'oneri e capitoli speciali sono fornite le sole "Norme tecniche" relative alle opere a verde ed alle indagini archeologiche.</p> <p>Nel progetto ambientale della cantierizzazione vengono individuati i possibili impatti per le componenti atmosfera, acque, suolo e sottosuolo, vegetazione, paesaggio, rumore e vibrazioni e le relative mitigazioni.</p> <p>Per quanto riguarda il rumore in fase di cantiere si segnala che la vigente normativa ammette per le attività di cantiere suoneramenti in deroga delle soglie di legge.</p> <p>Il Proponente, in forza della suddetta considerazione, asserisce che il limite di 70 d(BA) diurni costituisce pertanto il limite utilizzato per le attività di cantiere ed ha proporzionato di conseguenza le misure mitigatrici.</p> <p><i>"le attività di cantiere possono esse autorizzate anche in deroga ai limiti massimi ammessi dalla normativa vigente (n. 447/95 al punto h del comma 1 art. 6 "Competenze dei comuni"). A tal proposito si evidenzia come molte pubbliche amministrazioni (Regioni, Arpa, Comuni) siano ormai orientate a considerare 70 dB(A) e 60 dB(A) come i livelli sonori massimi accettabili in prossimità di cantiere rispettivamente durante i periodi diurno e notturno. Tali livelli costituiscono pertanto i limiti di accettabilità correntemente utilizzati per questo tipo di attività."</i></p> <p>Questa asserzione pare ingiustificata in quanto questo limite è oggetto, volta per volta, dell'autorizzazione in deroga da rilasciare dalle Amministrazioni competenti.</p> <p>Un' ulteriore serie di mitigazioni relative alla componente rumore, riguardanti aspetti tali da comportare apprezzabili miglioramenti dell'inserimento ambientale del progetto, è solo consigliata e non inserita nelle specifiche tecniche di progetto (pag 40 del punto 6.7 "Prescrizioni generali di gestione del cantiere" del documento LO 22 00 D15 RH IM 0000 004 A).</p>	LO 22 00 D15 RG IM 0000 002 A LO 22 00 D15 RH IM 0000 004 A	<p>Parzialmente ottemperata.</p> <p>Con formulazione di apposite indicazioni da esplicitare in sede di CdS relative alla necessità di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rendere vincolante ai fini contrattuali tutto il documento "Progetto ambientale della cantierizzazione" • rispettare, in fase di cantiere, i limiti di rumore individuati dalle Amministrazioni competenti (ancorchè in deroga) piuttosto che adottare, senza sufficienti giustificazioni, il limite fisso di 70 dB(A). • adottare come misure di mitigazione del rumore tutto quanto suggerito/indicato a pag 40 del punto 6.7 "Prescrizioni generali di gestione del cantiere" del documento LO 22 00 D15 RH IM 0000 004 A.

RADDOPPIO LINEA BARI - TARANTO

TRATTA BARI S. ANDREA - BITETTO

7	In sede di progettazione definitiva per quanto riguarda gli impatti sull'atmosfera derivanti dall'emissioni di polveri (o di altri inquinanti in fase di cantiere) dovranno svilupparsi stime revisionali supportate dall'acquisizione/elaborazione dei dati meteorologici ricavabili dalla/e stazioni meteorologica/che significativamente utilizzabili e dall'applicazione di modelli di calcolo in grado di rappresentare i più significativi fattori per la stima delle concentrazioni al suolo con riferimento alla normativa applicabile. <i>Dovranno conseguentemente individuarsi nel progetto definitivo le opportune riorganizzazioni del reticolo idraulico superficiale atte a evitare /limitare questi fenomeni.</i>	Sono stati utilizzati dati meteorologici relativi alla Stazione di Bari anno 2004 attinti da un sito Internet statunitense (SYNOP). La previsione della dispersione degli inquinanti è stata effettuata con due modelli (ROAD construction emission model e ARIA impact) comprendendo la valutazione delle emissioni di PM10. Non sono emersi aspetti di particolare criticità per cui si è ritenuta sufficiente una costante bagnatura delle superfici del cantiere per limitare congruamente gli impatti da polveri.	LO 22 00 D15 RH IM 0000 001 A	Ottemperata.
8	In sede di progettazione definitiva dovrà condursi una ricognizione accurata lungo tutte le porzioni del reticolo idrografico intercettate dal tracciato ivi comprendendo anche gli scoli di minore importanza e/o percorsi dalle acque solo in occasione degli eventi meteorici.	Gli approfondimenti dello studio idrologico, condotti mediante caratterizzazione geomorfologica dell'intero bacino imbrifero della Lama Sinata e specifici sopralluoghi in campagna hanno evidenziato elevata permeabilità dei suoli tale da comportare la sostanziale assenza di deflusso superficiale stabile. Scoli e fossi minori non rilevabili dalla cartografia, ma che possono essere sede di deflusso in occasione di eventi meteorici particolarmente intensi, sono intercettati dal sistema di drenaggio della linea e successivamente recapitati all'asta principale della Lama Sinata.	LO 22 00 D11 RI ID0001 001 A LO 22 00 D11 RI ID0001 002 A	Ottemperata.
9	In sede di progettazione definitiva dovrà aggiornarsi di conseguenza la cartografia del reticolo idrografico identificando le zone o i tratti in cui le attività associate alla costruzione /esercizio dell'opera possano determinare anche in base a verifiche idrauliche dei deflussi in occasioni di precipitazioni di breve durata ed elevata intensità, alterazione dei deflussi naturali, accumuli di acque, innesco di fenomeni erosivi, etc. aggiornamento della cartografia del reticolo idrografico.	Per quanto concerne i contributi occasionali in corrispondenza degli eventi meteorici sono state previste, in aggiunta al Progetto Preliminare, cinque apposite opere di drenaggio delle acque meteoriche dalla ferrovia verso la Lama Sinata (tubaz diam 1500-2000) per uno sviluppo complessivo di circa 2 km e poste a notevole profondità (anche 10 - 15 m). Per quanto già illustrato nella prescrizione precedente non sono state allestite cartografie di dettaglio del reticolo idrografico minore.	Elaborati da: LO 22 00 D11 P6 ID0002 001 A a: LO 22 00 D11 P6 ID0002 007 A	Ottemperata. Con formulazione di apposite indicazioni da esplicitare in sede di CdS relative alla necessità di procedere alla realizzazione delle canalizzazioni di convogliamento delle acque meteoriche di piattaforma verso la Lama Sinata senza occupare fasce di suolo eccedenti l'ingombro delle tubazioni e della relativa pista di servizio E' necessario che vengano adeguatamente inseriti nel contesto ambientale i manufatti di sbocco delle tubazioni usando protezioni e materiali adatti al luogo.
10	In sede di progettazione definitiva dovranno conseguentemente individuarsi nel progetto definitivo le opportune riorganizzazioni del reticolo idraulico superficiale atte a evitare/limitare questi fenomeni.	Vedi punto precedente.	Elaborati da: LO 22 00 D11 P6 ID0002 001 A a: LO 22 00 D11 P6 ID0002 007 A	Ottemperata.

4

RADDOPPIO LINEA BARI - TARANTO

TRATTA BARI S. ANDREA - BITETTO

11	<p>In sede di progettazione definitiva dovranno prevedersi adeguati sistemi di controllo/trattamento delle acque prima del conferimento alla Lama Sinata, verificando in particolare le modalità di gestione del sistema in caso di incidenti con sversamenti di sostanze inquinanti</p>	<p>Non sono previsti sistemi di trattamento prima dell'immissione delle acque meteoriche nella Lama Sinata.</p> <p>Nel Progetto di Monitoraggio Ambientale è previsto un solo punto di campionamento (automatico) delle acque di prima pioggia provenienti dalla piattaforma ferroviaria ubicato in corrispondenza dell'attraversamento della Lama Sinata; sono previste determinazioni analitiche con cadenza mensile.</p> <p>Non sono previsti controlli in corrispondenza dei cinque punti di recapito nella Lama Sinata delle acque di piattaforma raccolte dai drenaggi di cui alla prescrizione n. 9.</p> <p>Non sono previsti specifici sistemi per il controllo di eventuali sversamenti incidentali di sostanze inquinanti.</p>	L0 22 00 D15 RH IM0000 001 A	<p>Parzialmente ottemperata.</p> <p>Con formulazione di apposite indicazioni da esplicitare in sede di CdS relative alla necessità di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prevedere il monitoraggio qualitativo e quantitativo delle acque meteoriche provenienti dalla piattaforma ferroviaria in tutti i punti di recapito alla Lama Sinata; • Prevedere un sistema di intercettazione degli sversamenti accidentali (e relative procedure d'intervento e di monitoraggio/controllo) prima del conferimento alla Lama Sinata per garantire la qualità dello sversamento anche in caso di eventi incidentali.
12	<p>In sede di progettazione definitiva dovranno condursi adeguate campagne di indagine geognostiche ad integrazione delle conoscenze stratigrafiche acquisite nelle campagne precedenti anche allo scopo di fornire adeguato supporto conoscitivo alle seguenti problematiche:</p> <ol style="list-style-type: none"> Stato di fratturazione e carsismo nelle rocce carbonatiche in particolare nelle zone interessate da disturbi tettonici; Consequente verifica della pendenza dei paramenti delle trincee; Consequente messa a punto delle tecniche per gli eventuali consolidamenti (zone di interferenza con la Lama Sinata etc.). 	<p>Sono state condotte specifiche campagne di indagini geognostiche di tipo diretto e indiretto (sismica a rifrazione in corrispondenza delle opere lungo la linea e sismica a foro in corrispondenza del viadotto).</p> <p>A seguito di queste campagne sono state, conseguentemente, variate le sezioni di scavo secondo il seguente quadro di riscontro tra PD e PP:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sezione tipo PP: pendenze 1:5 e berma di 2 m a quota 5 m; al di sopra pendenze 1:5 • Sezione tipo PD: pendenze 1:2 e berma di 2 m a quota 6 m; al di sopra pendenze 3:2. <p>La differente ampiezza dell'ingombro delle sezioni non può essere apprezzata punto per punto mancando il PD di sezioni trasversali lungo la linea.</p> <p>E' stato effettuato un raffronto globale tra le aree occupate dal PD e dal PP comprendendo anche la maggiore estensione delle gallerie artificiali nel PD.</p> <p>Il PD è stimato occupare una superficie inferiore di circa 1,2 ha rispetto al PP.</p>	<p>Elaborati da</p> <p>L0 22 00 D11 RB OC0001 001 A</p> <p>a</p> <p>L0 22 00 D11 F6 OC0001 007 A</p>	Ottemperata.

46

13	<p>In sede di progettazione definitiva dovranno predisporre apposite indagini e introdurre adeguati provvedimenti in progetto, relativamente alla possibilità che, in occasione di eventi legati a precipitazioni meteoriche abbondanti:</p> <p>a) i settori di roccia intensamente fratturati possono fungere in corrispondenza delle trincee, da vie d'acqua preferenziali verso le trincee stesse;</p> <p>b) Le opere di recapito delle acque da trincee e rilevati verso il torrente Lama Sinata possono determinare anomale modifiche del sistema di deflusso di questo torrente con innesco di fenomeni erosivi per apporti concentrati di acque che in condizioni naturali, verrebbero invece ad infiltrarsi verso la falda, sotterranea attraverso i terreni carbonatici.</p>	<p>Sono state previste in progetto apposite opere per il convogliamento delle acque dimensionate prevedendo gradi di riempimento apprezzabilmente più bassi di quanto normalmente previsto nella pratica progettuale allo scopo di permettere l'accoglimento anche dei contributi provenienti dalle rocce fratturate.</p> <p>In base alle indagini condotte si è inoltre rilevato che la falda profonda si colloca al di sotto della trincea ferroviaria e che gli strati rocciosi fratturati presentano livelli residuali di limi ed argille tendenti a intasare le fratture.</p> <p>Le opere di drenaggio recapitanti alla Lama Sinata sono provviste di apposito manufatto di consegna per il quale non si rinvergono in progetto dettagli relativamente alle provvidenze di contenimento dell'erosione e di inserimento ambientale.</p>	<p>Elaborati da LO 22 00 D11 RI ID0001 001 A a LO 22 00 D11 AZ IN1000 002 A</p>	<p>Ottemperata . (vedi prescrizione 9).</p>
14	<p>In sede di progettazione definitiva dovrà completarsi la raccolta di alcuni dati d'interesse dei pozzi (es. uso del pozzo, stratigrafia, posizione filtri ad integrazione delle "schede dei punti d'acqua" allegate al progetto preliminare anche verificandone la corretta catalogazione. A causa della permeabilità da media ad elevata per carsismo e fratturazione dei terreni carbonatici, anche in assenza di interferenze dirette tra l'opera e le acque profonde occorre esaminare la potenziale vulnerabilità dell'acquifero sotterraneo (utilizzando anche per approvvigionamento idropotabile da un pozzo dell'Acquedotto Pugliese). Dovrà predisporre un elaborato dettagliato con l'ubicazione di punti d'acqua che dovranno essere inseriti in una rete di monitoraggio dell'acquifero, evidenziando anche i dettagli tecnici di ogni opera di captazione (tipo, uso, profondità, posizione filtri, etc.).</p>	<p>L'esame della vulnerabilità dell'acquifero è stata prevalentemente condotta sulla base di applicazioni del modello Drastic da parte della Regione Puglia.</p> <p>La vulnerabilità appare generalmente medio-alta.</p> <p>Le schede di punti d'acqua allegate al Progetto Definitivo sono identiche alle schede presentate nel Progetto Preliminare.</p> <p>Il Progetto di Monitoraggio Ambientale prevede apposite attività di monitoraggio delle acque sotterranee.</p>	<p>LO 22 00 D69 RG GE0001 001 A LO 22 00 D69 G5 GE0002 003 A LO 22 00 D69 G5 GE0002 004 A</p>	<p>Parzialmente ottemperata . Con formulazione di apposite indicazioni da esplicitare in sede di CdS relative alla necessità di:</p> <ul style="list-style-type: none"> Integrare il Progetto di Monitoraggio Ambientale con i dettagli tecnici di ogni opera di captazione potenzialmente interessata dall'opera (tipo, uso, profondità, posizione filtri).
15	<p>In sede di progettazione definitiva dovrà esplicitarsi l'esame del rischio sismico, tenendo presente che nel recente Catalogo di Classificazione Sismica (2003) i Comuni in cui ricade l'opera sono stati spostati dalla zona 4 (rischio pressoché nullo), alla zona 3 (rischio basso), ed apportando le opportune/necessarie modifiche/integrazioni al progetto.</p>	<p>Sono state svolte le verifiche richieste, anche utilizzando le risultanze delle campagne di indagini geognostiche appositamente condotte.</p> <p>Tutte le opere civili del progetto sono state, pertanto, dimensionate con riferimento alla III categoria sismica (grado di sismicità S=6) secondo il DM 16/01/96 e coerentemente con la recente attribuzione dei comuni interessati dall'intervento alla zona 3 secondo l'Ordinanza 3274.</p> <p>Quanto sopra non ha determinato significative variazioni delle opere di progetto.</p>	<p>LO 22 00 D69 RG GE0001 001 A</p>	<p>Ottemperata.</p>

4

16	<p>In sede di progettazione definitiva dovrà aggiornarsi il quadro degli interventi di arredo vegetazionale già previsto nello studio e si dovrà procedere alla relativa integrazione/modifica degli elaborati progettuali. Questo aggiornamento dovrà condursi puntando anche ad un miglioramento complessivo della naturalità dell'area già fortemente antropizzata. Le previste opere di mitigazione possono quindi essere inserite in un quadro più ampio che miri a ripristinare i collegamenti ecologici funzionali con il territorio circostante (rete ecologica), partendo da elementi caratterizzanti quale ad esempio, il reticolo idrografico ed in particolare la Lama Sinata.</p>	<p>Le specie indicate nel progetto delle opere a verde mostrano alcune incongruenze relative alla presenza di specie non autoctone e/o non adatte alle condizioni biostazionali della fascia di territorio interessata (vedi Nota 1 in calce al presente documento). Non è previsto l'arredo vegetazionale sulle scarpate del rilevato ferroviario e nei tratti in trincea a pendenza 2:3. Il documento L02200D15P5IA000200xA è stato erroneamente indicato dal Proponente nella Relazione di rispondenza alle prescrizioni. Si faccia riferimento al documento L02200D15P9IA0002001A.</p>	<p>L0 22 00 D15 RG IA0002 001 A L0 22 00 D15 P9 IA0002 001 A</p>	<p>Parzialmente ottemperata. Con formulazione di apposite indicazioni da esplicitare in sede di CdS relative alla necessità di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utilizzare per la miscela delle sementi per l'inerbimento e per le essenze arbustive specie autoctone della Puglia e coerenti con le caratteristiche ecologiche degli ambienti xerici mediterranei • Prevedere un maggiore numero di specie arbustive per l'aumento della biodiversità, in particolare gli arbusti bassi, e appartenenti a fitocenosi della serie climatica della vegetazione autoctona. • Effettuare il riporto di terreno vegetale e l'inerbimento sulle scarpate ferroviarie in rilevato e trincea nei tratti a pendenza 2:3.
17	<p>In sede di progettazione definitiva tra le misure di ripristino della comunità ecosistema dovrà attribuirsi specifica importanza alla predisposizione di gallerie artificiali per il ripristino della continuità del territorio (già citate a proposito della componente suolo), indicando le provvidenze più opportune, sotto il profilo naturalistico, per il riutilizzo degli spazi ricavati in corrispondenza delle gallerie artificiali medesime.</p>	<p>Nel Progetto Definitivo è stata significativamente ampliata l'estensione delle gallerie artificiali rispetto al Progetto Preliminare. Per quanto riguarda l'impianto di specie arboree in corrispondenza delle coperture delle gallerie artificiali questo trova oggettivi impedimenti nella gestione tecnica del manufatto medesimo. Il documento L02200D15P5IA000200xA è stato erroneamente indicato dal Proponente nella Relazione di rispondenza alle prescrizioni. Si faccia riferimento al documento L02200D15P9IA0002001A.</p>	<p>L0 22 00 D15 RG IA0002 001 A L0 22 00 D15 P9 IA0002 001 A</p>	<p>Ottemperata.</p>



18	<p>In sede di progettazione definitiva dovrà essere previsto il ripristino della vegetazione. Oltre che, in base in quanto indicato nello studio di impatto, in base ai seguenti criteri:</p> <p>a) dovrà essere rispettata la diversità biologica delle aree interessate,</p> <p>b) si dovrà prevedere la produzione di materiale vivaistico di qualità presso vivai specializzati che assicurino l'idoneità all'uso in condizioni ambientali difficili (terreni di riporto di scadente qualità, ecc.) e il successo dell'impianto. In alternativa dovranno essere individuati eventuali siti per la raccolta di materiale di propagazione da utilizzare per produrre materiale vivaistico idoneo alle condizioni operative ed ecologiche locali.</p>	<p>Non è indicata la localizzazione delle aree da utilizzare per il reimpianto degli olivi (fatta eccezione per il solo sedime della ferrovia in dismissione).</p> <p>Non sono fornite, inoltre, indicazioni atte a verificare l'idoneità di questi siti al reimpianto degli olivi in termini di :</p> <ul style="list-style-type: none"> • attecchimento • superficie disponibile • conformazione geometrica (spazi utili alla sopravvivenza della pianta, et). <p>Il periodo minimo di garanzia delle opere a verde deve decorrere dalla data di ultimazione dei lavori e terminare alla fine della successiva seconda stagione vegetativa.</p> <p>In alcune tavole non è indicato il cotico di terreno vegetale.</p>	L0 22 00 D15 KT IA0002 001 A	<p>Parzialmente ottemperata.</p> <p>Con formulazione di apposite indicazioni da esplicitare in sede di CdS relative alla necessità di completare le indicazioni relative alla localizzazione delle aree da utilizzare per il reimpianto degli olivi (limitata in progetto al solo tratto di ferrovia da dismettere) dimostrandone l'idoneità tecnica.</p> <p>Il periodo minimo di garanzia delle opere a verde deve decorrere dalla data di ultimazione dei lavori e terminare alla fine della successiva seconda stagione vegetativa.</p>
19	<p>In sede di progettazione definitiva dovrà completarsi la valutazione del clima acustico ante operam con l'individuazione e la caratterizzazione delle sorgenti presenti (strade, ferrovia, attività industriali, etc.) ed eventualmente integrate in ossequio alla normativa vigente le attività di rilevamento fonometrico già svolte.</p>	<p>Si è tenuto conto delle principali sorgenti concorrenti alla formazione del clima acustico ante operam quali Autostrada A14, Raccordo autostradale A14 per Bari, S.S. 16 Adriatica, Ferrovia Appulo Lucana. Sono stati svolti rilevamenti fonometrici in due ulteriori postazioni fonometriche ad integrazione dei rilevamenti già condotti nel progetto preliminare.</p>	L022 00 D 15 RG IM0006 001 A	Ottemperata.
20	<p>In sede di progettazione definitiva dovrà essere raffrontata la metodologia di studio della componente rumore con le norme ISO 9613 (parte I e II) e UNI 9884 (mappe di rumore) e, ove opportuno, in relazione alle problematiche acustiche rilevate, dovranno adeguarsi le procedure metodologie dello studio alle succitate norme e alle norme di legge vigenti in materia.</p>	<p>Non è stata redatta la mappatura acustica in ossequio alle UNI 9884 ma gli esiti delle simulazioni modellistiche hanno permesso il dimensionamento delle misure di mitigazione (barriere acustiche) a miglioramento delle misure di mitigazione già previste nel progetto preliminare (un semplice muretto in corrispondenza del viadotto sulla cava).</p> <p>Sono state infatti previste barriere acustiche per uno sviluppo di circa 1 km in corrispondenza del tratto iniziale a protezione dell'abitato di Modugno e del viadotto di attraversamento della cava.</p>	L022 00 D 15 RG IM0006 001 A L022 00 D 15 P7 IM0006 001 A	<p>Ottemperata.</p> <p>Con formulazione di apposite indicazioni da esplicitare in sede di CdS relative alla necessità di uniformare il progetto esecutivo alle norme ISO 9613 (parte I e II) e UNI 9884 (mappe di rumore).</p>
21	<p>In sede di progettazione definitiva dovranno essere aggiornate le risultanze dello studio d'impatto relativamente alla componente rumore e vibrazioni e risultanze in base all'effettivo modello di esercizio della linea, dettagliatamente individuato relativamente a numero, tipo, composizione, velocità di transito ed altre caratteristiche dei convogli in transito necessarie a definire compiutamente lo scenario delle emissioni sonore e di vibrazioni.</p>	<p>Il modello d'esercizio del Progetto Definitivo conferma e ribatte il modello del Progetto Preliminare.</p> <p>Le simulazioni previsionali acustiche tengono conto del modello di esercizio indicato nel PD.</p> <p>Le simulazioni vibrazionali individuano nei treni merci i convogli più penalizzanti sotto il profilo di questi impatti e individuano tre aree critiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ricettore 018-D progr da 5+700 a progr 5+800 (galleria) - Ricettore 097-P da progr 9+982 a progr 10+032 (galleria) - Ricettore 098-P da progr 10+100 a progr 10+200 <p>per le quali si prevedono le seguenti misure mitigatrici:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trattati in galleria: tappetino antivibrante - Tratto allo scoperto: nuovo tipo di subballast in congl. bituminoso additivato con granuli di gomma. <p>Resta da verificare il corretto inserimento di queste misure nei computi estimativi.</p>	L022 00 D 15 RG IM0006 001 A L022 00 D 15 RG IM0006 002 A	Ottemperata.

RADDOPPIO LINEA BARI - TARANTO

TRATTA BARI S. ANDREA - BITETTO

22	In sede di progettazione definitiva dovranno identificarsi con la massima precisione consentita dallo stato della relativa programmazione, gli interventi di mitigazione del rumore sui tratti di linea storica adiacenti al tronco in oggetto o, comunque soggetti a significativo aumento del traffico in relazione al proposto intervento. Di questi interventi dovrà essere fornito il relativo programma d'attuazione.	E' stato allegato al Progetto Definitivo il programma di attuazione degli interventi previsti per la linea storica Bari - Taranto con indicazione delle progressive di intervento, del costo, della tipologia e dell'anno previsto di realizzazione.	L022 00 D 78 RG 000000 002 A	Ottemperata. Con formulazione di apposite indicazioni da esplicitare in sede di CdS relative alla necessità di inserire esplicitamente tra i temi oggetto della verifica di attuazione il programma di interventi di risanamento acustico lungo la linea storica.
23	In sede di progettazione definitiva dovranno essere verificate le risultanze delle simulazioni modellistiche relative alle emissioni di rumore condotte nello studio, mediante applicazione di modello in grado di utilizzare l'ampia base sperimentale acquisita da RFI relativamente a rotabili e armamento Italiani, eventualmente incorporando, sé di interesse per i futuri periodi di esercizio, standard di riferimento europei. Dovranno utilizzarsi nelle simulazioni modellistiche delle emissioni di rumore i valori di fonoassorbimento delle barriere acustiche commerciali specificamente previste in progetto. Dovrà tenersi conto, in corrispondenza dei viadotti o di altre strutture similari, anche delle emissioni sonore, se significative, eventualmente determinate dal transito dei convogli sugli impalcati.	Sono stati utilizzati nelle simulazioni modellistiche previsionali i dati sperimentali ricavati dalle RFI relativamente ai rotabili italiani e raccolti nel documento "Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi del DM Ambiente 29/11/2000 - Relazione Tecnica" redatto da RFI. Per i valori di fonoassorbimento delle barriere si sono adottati i valori indicati nel Disciplinare Tecnico per le Barriere Antirumore delle Ferrovie dello Stato a cui i costruttori di barriere devono comunque uniformarsi in sede di appalto.	L022 00 D 15 RG IM0006 001 A	Ottemperata.
24	In sede di progettazione definitiva studio della componente rumore e vibrazioni dovrà essere esteso anche alle emissioni associabili alle attività di cantiere. Le relative misure mitigatrici dovranno essere individuate con precisione in uno specifico documento da inserire nei documenti di progetto e del contratto d'appalto (capitolato d'onere, etc).	Sono state individuate, in un apposito documento tecnico, le provvidenze relative alla mitigazione degli impatti da rumore e vibrazioni delle attività di cantiere. Per quanto riguarda l'individuazione di queste misure nei documenti del contratto d'appalto è stata formulata una semplice dichiarazione a riguardo. Il monitoraggio relativo alle attività di cantiere risulta limitato a due soli ricettori. Nel computo metrico estimativo relativo al progetto ambientale della cantierizzazione sono state previste barriere antirumore per la fase di cantiere.	L022 00 D 15 RH IM0000 004 A	Parzialmente ottemperata. Con formulazione di apposite indicazioni da esplicitare in sede di CdS relativamente alla necessità di monitorare i livelli di rumore e vibrazionali in corrispondenza di tutti i ricettori potenzialmente penalizzati in fase di cantiere.
25	In sede di progettazione definitiva, per quanto riguarda la componente vibrazioni, dovranno individuarsi e caratterizzarsi con precisione i ricettori presenti all'interno della fascia potenzialmente interessata, definita con ampi margini conservativi in base alle situazioni locali (geologia, morfologia, etc) e per tali ricettori, facendo riferimento alla normativa UNI 9614, 9916 e ISO 2631/2 dovrà approfondirsi la metodologia di studio mediante rilevamenti dello stato vibrazionale ante operam. Con riferimento ai medesimi ricettori dovrà, altresì, approfondirsi la metodologia di studio mediante integrazione dei parametri acquistati dai rilevamenti di cui sopra nei metodi previsionali applicati nello studio, adottando eventualmente metodi più precisi ove le situazioni identificate in campo lo richiedessero, facendo riferimento alla normativa UNI 9614, 9916 e ISO 2631/2	Le attività richieste sono state svolte (vedi anche commento a prescrizione n. 21).	L022 00 D 15 RG IM0006 002 A	Ottemperata.

A

26	In sede di progettazione definitiva le misure mitigatrici delle vibrazioni dovranno prevedere il ricorso alle migliori tecnologie disponibili. L'efficacia di questi interventi dovrà essere debitamente comprovata da adeguati riscontri tecnici, anche di letteratura come ad esempio esiti di monitoraggi in casi simili, prove su modello, etc.	Le attività richieste sono state svolte (vedi anche commento a prescrizione n. 21 per la descrizione delle misure mitigatrici).	L022 00 D 15 RG IM0006 002 A	Ottemperata.
27	In sede di progettazione definitiva dovrà essere condotta un'apposita analisi dell'intervisibilità dell'opera con i più significativi gruppi di percettori sul territorio (residenti, transitanti sulle infrastrutture di trasporto, frequentatori degli spazi agricoli, etc). Gli esiti di quest'analisi dovranno consentire l'adeguata integrazione/modifica delle misure mitigatrici previste in progetto.	E' stato redatto uno studio di intervisibilità dell'opera che ha permesso di confermare la modesta interferenza dell'opera sul paesaggio in virtù "della tipologia di tracciato e della presenza di elementi di contesto che ne impediscono la visibilità" Anche i punti critici, ove sono presenti rilevato di livello alto, risultano generalmente mitigati dalla vegetazione presente.	L022 00 D15 RG IM 000 7 000 2 A L022 00 D15 P5 IM 000 7 000 1 A L022 00 D15 P5 IM 000 7 000 2 A	Ottemperata.
28	In sede di progettazione definitiva dovranno essere introdotte tutte le provvidenze per rendere coerente con gli obiettivi di tutela propri del PUTT la realizzazione della fermata del Villaggio dei Lavoratori (collocata interamente in ambito B del PUTT) e l'allestimento delle previste aree di cantiere.	Il proponente fornisce un dettagliato confronto con i vincoli e le norme del PUTT. L'opera risulta compatibile con le prescrizioni del PUTT dipendentemente dagli esiti della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e purchè siano attuate le misure di inserimento ambientale e mitigazione degli impatti scaturite dalla citata procedura di VIA.	L0 22 00 D15 RG SA 000P 001 A	Ottemperata.
29	In sede di progettazione definitiva dovrà essere documentato lo stato dei luoghi prima dell'inizio delle attività di costruzione dovrà essere documentato mediante rilievo fotografico di dettaglio da estendersi ad una fascia di almeno 100 m dal limite degli espropri (permanenti e temporanei), riportando su cartografia aggiornata in scala adeguata, la collocazione dei punti di ripresa. Le risultanze di questo rilievo dovranno essere, in particolare, utilizzate: <ul style="list-style-type: none"> - per l'adeguamento delle misure mitigatrici degli impatti previste in progetto; - per la caratterizzazione dello stato del paesaggio nell'ambito del monitoraggio ante operam - per la verifica del corretto ripristino dello stato dei luoghi (ove previsto per le aree di cantiere). 	Il proponente ha prodotto una carta dell'uso del suolo basata sulle foto aeree (volo 2003) che ha utilizzato per la definizione delle mitigazioni. Il rilievo fotografico a terra è stato condotto in maniera insufficiente (n. 3 foto) rispetto alle modalità richieste.	L022 00 D15 RG IM0007 001A L022 00 D15 P5 IM0005 001A L022 00 D15 P5 IM0005 002A	Parzialmente ottemperata. Con formulazione di apposite indicazioni da esplicitare in sede di CdS relativamente alla necessità di documentare lo stato dei luoghi con apposito il rilievo fotografico di dettaglio da estendersi ad una fascia di almeno 100 m dal limite degli espropri (permanenti e temporanei) e riportando sulla cartografia di progetto aggiornata la collocazione dei punti di ripresa. Le risultanze di questo rilievo dovranno essere utilizzate a supporto della progettazione esecutiva delle misure mitigatrici e per l'esauriente esame, in sede di verifica di attuazione, del corretto ripristino dello stato dei luoghi, ove richiesto

A

30	<p>In sede di progettazione definitiva, per quanto concerne la circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, il progetto (sulla base delle indicazioni fornite nello studio d'impatto e degli aggiornamenti introdotti in base alle presenti prescrizioni del presente parere) dovrà contenere un documento, di valenza contrattuale, riportante i dettagli operativi di quest'attività in termini di:</p> <ul style="list-style-type: none"> percorsi impegnati tipo di mezzi volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito. 	<p>Il proponente fornisce una serie di elaborati nei quali sono individuate le aree di cantiere, le cave e le discariche con i relativi percorsi. Si determina per ogni percorso la quantità dei materiali che saranno movimentati durante i lavori in relazione alle diverse aree servite (es. cantieri con discariche, ecc.). Alle aree di cantiere previste nel Progetto Preliminare (n.4 per un totale di mq 83.000) vengono aggiunte n.4 aree di stoccaggio per superficie totale di mq 38.500. Queste nuove aree, ubicate all'interno dell'area di studio d'impatto ambientale (ancorchè destinate al solo stoccaggio e adeguatamente considerate all'interno dello schema di trasporto dei materiali) non sono state oggetto di specifici approfondimenti. Viene fornito l'elenco di aree estrattive e di stoccaggio potenziali con capacità totale in mc senza un riferimento specifico di assegnazione delle necessità dei cantieri. Si individua l'organizzazione del lavoro sia per quanto riguarda le fasi, i tempi e i lotti stimando il numero dei viaggi/giorno per ogni cantiere. Nella "Relazione attestante la rispondenza al progetto preliminare" si dichiara che "il progetto della cantierizzazione costituirà parte integrante del contratto di appalto" ma non si riscontra evidenza di clausole contrattuali specifiche a riguardo.</p>	<p>Elaborati da L022 00 D53 C3CA0000 001 A a L022 00 D53 RG CA0000 001 A</p>	<p>Ottemperata Con formulazione di apposite indicazioni da esplicitare in sede di CdS relativamente alla necessità di</p> <ul style="list-style-type: none"> provvedere, d'intesa con gli Enti Locali, a specifiche misure di mitigazione degli impatti ambientali collegati all'esercizio delle nuove aree di stoccaggio materiali correlare con precisione lo schema di movimentazione dei materiali alle necessità dei cantieri di lavorazione.
31	<p>In sede di progettazione definitiva dovrà fornirsi un piano di monitoraggio ante operam di durata significativa per singolo componente ambientale (almeno un anno per vegetazione e ambiente idrico).</p>	<p>Il proponente fornisce una "Relazione generale metodologica" nella quale definisce gli obiettivi, struttura, acquisizione e gestione del monitoraggio che prevede di eseguire prima, durante e dopo la realizzazione dell'opera. La durata del monitoraggio ante operam per le componenti vegetazione e ambiente idrico risulta pari ad un anno. In due elaborati grafici sono riportati i punti di monitoraggio.</p>	<p>L022 00 D15 RH IM0000 001 A L022 00 D15 P5 IM0000 001 A L022 00 D15 P5 IM0000 002 A L022 00 D15 RG IM0000 001 A</p>	<p>Ottemperata</p>
32	<p>In sede di progettazione definitiva si dovrà procedere alla predisposizione di un progetto del Monitoraggio ambientale, secondo le linee guida predisposte dalla commissione speciale VIA, a partire dalle informazioni riportate nello studio d'impatto ambientale.</p>	<p>Il proponente fornisce un "Progetto di monitoraggio" dal quale risultano non essere state considerate le seguenti componenti previste nelle linee guida ministeriali:</p> <ul style="list-style-type: none"> Sottosuolo; Fauna e ecosistemi; Radiazioni non ionizzanti; Stato fisico dei luoghi, aree di cantiere e viabilità; Rifiuti-Rocce e terre di scavo; Salute pubblica. <p>Non sono state fornite a riguardo motivazioni dettagliate.</p>	<p>L022 00 D15 RH IM0000 001 A L022 00 D15 P5 IM0000 001 A L022 00 D15 P5 IM0000 002 A L022 00 D15 RG IM0000 001 A</p>	<p>Parzialmente ottemperata Con formulazione di apposite indicazioni da esplicitare in sede di CdS relativamente alla necessità di completare il Progetto di Monitoraggio Ambientale attenendosi alle linee guida ministeriali.</p>

4

33	In sede di progettazione definitiva relativamente alle attività di cantiere, si dovrà procedere alla predisposizione di quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 (o Regolamento CE 761/2000), ancorché non certificato.	Dalla documentazione presentata non si ricava evidenza di clausole contrattuali per il soddisfacimento delle prescrizioni in oggetto (SGA per attività di cantiere).	/	Non ottemperata. Con formulazione di apposite indicazioni da esplicitare in sede di CdS relativamente alla necessità che nei documenti contrattuali del progetto esecutivo sia prescritto in modo vincolante l'attuazione di un Sistema di Gestione Ambientale secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 (o Regolamento CE 761/2000).
35	In sede di progettazione definitiva dovrà prevedersi lo smontaggio dei piccoli "trulli" intercettati dal tracciato ed il rimontaggio in idonea collocazione nelle immediate adiacenze.	In sede di progettazione definitiva il Proponente ha predisposto schede dettagliate con documentazione fotografica di tutti i trulli direttamente interferiti dalle opere o posti nelle loro immediate vicinanze). I trulli direttamente interferiti dal tracciato (identificati ai numeri 19, 32, 34, 37, 38 e 51) sono giudicati dal Proponente non meritevoli di rimozione e rimontaggio. In effetti la documentazione prodotta evidenzia la riconoscibilità degli elementi di pregio storico testimoniale di questi manufatti.	LO 22 00 D15 SH AH 0000 001 A LO 22 00 D15 P5 AH 0000 001,2 e 3 A LO 22 00 D15 RG AH 0000 001 A	Parzialmente ottemperata. Con formulazione di apposite indicazioni da esplicitare in sede di CdS relativamente alla necessità di procedere alla rimozione ed al rimontaggio in idonea collocazione dei trulli n 19, 32, 34, 37, 38 e 51 direttamente interessati dalle opere. Per i trulli 26, 27, 52 e 55, posti nelle immediate vicinanze del tracciato, dovrà essere posta la massima cura in fase di costruzione al fine di non pregiudicare lo stato, inglobandoli eventualmente nella fascia di esproprio dell'infrastruttura e provvedendo al loro risanamento e conservazione.

46

RADDOPPIO LINEA BARI - TARANTO

TRATTA BARI S. ANDREA - BITETTO

36	<p>In sede di progettazione definitiva dovrà provvedersi alla mitigazione dell'interruzione della continuità territoriale anche attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'identificazione degli usi attuali e previsti del territorio anche in base alle eventuali istanze dell'Amministrazione comunale di Modugno; • la predisposizione di idonee gallerie artificiali di adeguata lunghezza lungo il tracciato per il ripristino della continuità del territorio. Questo intervento dovrà interessare il tratto compreso tra il sottopasso della Tangenziale di Bari e la cava dimessa ex Cementir, tratto lungo il quale dovrà prevedersi uno specifico raffittimento in corrispondenza delle aree di espansione previste dal PRG di Modugno. La copertura da predisporre al di sopra dell'estradosso delle gallerie dovrà permettere il corretto ripristino di alcune attività/usi elementari del territorio quali ad esempio: <ul style="list-style-type: none"> • Agricoltura, compreso l'impianto di esemplari arborei • Infrastrutture stradali • Usi ricreativi 	<p>Ottemperata.</p> <p>Per quanto riguarda l'impianto di specie arboree in corrispondenza delle coperture delle gallerie artificiali questo trova oggettivi impedimenti nella gestione tecnica del manufatto medesimo.</p>	<p>Elaborati da L022 00 D78 P6CS0000 001 A a L022 00 D78 P6 CS0000 007 A</p>	<p>Parzialmente ottemperata.</p> <p>Con formulazione di apposite indicazioni da esplicitare in sede di CdS relativamente alla necessità di inserire comunque, in corrispondenza delle gallerie artificiali, essenze a portamento arbustivo tali da rimuovere gli impedimenti di gestione tecnica del manufatto e apportare elementi di pregio paesaggistico.</p>
37	<p>In sede di progettazione definitiva dovranno individuarsi tutti i possibili affinamenti di dettaglio del tracciato dell'opera che, compatibilmente con le esigenze tecniche e di esercizio del traffico ferroviario, permettano di ridurre le penalizzazioni inflitte alla fruizione degli edifici posti nelle immediate vicinanze della linea. Questi affinamenti dovranno essere previsti in stretta sinergia con la collocazione delle gallerie artificiali disposte a favore del ripristino della continuità del territorio e con le esigenze di conservazione della integrità/fruibilità delle emergenze architettoniche, archeologiche, o storico culturali in genere, individuate attraverso lo studio della componente paesaggio.</p>	<p>Affinamenti eseguiti.</p>	<p>Elaborati da L022 00 D78 P6CS0000 001 A a L022 00 D78 P6 CS0000 007 A</p>	<p>Ottemperata.</p>
41	<p>In fase esecutiva, con particolare riferimento allo studio archeologico allegato al progetto, i lavori in progetto dovranno essere effettuati in tutta la loro estensione sotto la sorveglianza di archeologi. Nelle quattro aree a rischio, segnalate nello studio archeologico (Bari, zona industriale, stabilimento Alco: Bari, Via S. Giorgio Martire/torre Bari -Modugno, S. Maria della Grotta: Modugno, Sottomuro), i lavori debbono essere effettuati con particolare cautela utilizzando mezzi di potenza ridotta, che consentono di individuare e, al tempo stesso, salvaguardare i resti eventualmente presenti. Gli oneri derivanti dalle prestazioni di archeologi per il controllo dei lavori, nonché quelli derivanti dall'esecuzione di eventuali lavori di scavo archeologico stratigrafico saranno posti a carico del soggetto aggiudicatore.</p>	<p>La sorveglianza degli archeologi è stata inserita nel computo metrico estimativo relativo alle prestazioni degli archeologi (indagini archeologiche) con codice NP.AH.08 per una quantità totale di 6.000 ore di assistenza agli scavi di tutti i manufatti compresi nell'opera.</p>	<p>Elaborati da L022 00 D15 RG AH0000 002 A a L022 00 D15 KT AH0000 001 A</p>	<p>Ottemperata.</p>

NOTA 1 (relativa alla prescrizione n. 16)

Specie erbacee della miscela per l'inerbimento:

- *Agrostis tenuis*: non presente in Puglia
- *Festuca rubra*, *Festuca pratensis* e *Arrhenatherum elatius* (52% del miscuglio): rare in Puglia e comunque tipiche dei prati stabili umidi.
- *Carum carvi*: non presente in Puglia

La miscela è tipica per i campi di foraggiere umidi e non per ambienti xerici mediterranei.

Le specie della miscela devono essere autoctone della Puglia, coerenti con le caratteristiche ecologiche degli ambienti xerici mediterranei.

Arbusti

- *Viburnum lantana*: non presente in Puglia

Arbusti bassi per imbocchi di galleria:

- *Thymus serpyllum*: è un gruppo di 13 specie di cui 12 non presenti in Puglia, ove compare solo *Thymus longicaulis*
- *Capparis spinosa*: specie delle rupi marittime e dei muri

Le specie arbustive devono essere autoctone della Puglia, in numero maggiore per l'aumento della biodiversità, in particolare gli arbusti bassi, e appartenenti a fitocenosi della serie climacica della vegetazione autoctona.

40

2. Parte II – Schema riepilogativo della rispondenza del Progetto Definitivo alle prescrizioni con provenienza CIPE

Nella prima colonna viene riportata la numerazione progressiva del Parere CIPE.

Non sono state formulate raccomandazioni.

N°	Prescrizione	Commento	Elaborati di riferimento	Esito della verifica
34	In sede di progettazione definitiva si dovrà considerare la problematica dell'intenso traffico per il trasporto a destino del materiale proveniente dagli scavi della trincea. Al riguardo dovrà provvedersi a impiegare percorsi alternativi che utilizzino viabilità non statali o provinciali che dovranno essere preventivamente adeguate e a fine lavori risistemate.	Sono stati studiati i percorsi ritenuti più idonei alla viabilità di cantiere anche utilizzando, ove possibile, viabilità locale. Questi percorsi non sono però indicati come onere di capitolato per l'Appaltatore ma, semplicemente, come segnalazione di opportunità.	L0 22 00 D53 C3 CA 0000 000 A L0 22 00 D53 C3 CA 0000 001 A L0 22 00 D53 P4 CA 0000 001 A L0 22 00 D53 P6 CA 0000 001, 2, 3, 4, 5, 6 e 7 A L0 22 00 D53 P4 CA 0000 001 A L0 22 00 D15 RG IM 0000 002 A	Ottemperata. Con formulazione di apposite indicazioni da esplicitare in sede di CdS relativamente alla necessità di inserire i percorsi dei mezzi indicati in progetto negli oneri a carico dell'Appaltatore unitamente agli oneri necessari per l'eventuale adeguamento e ripristino della viabilità.
38	In sede di progettazione definitiva dovrà essere previsto il reimpianto di ogni esemplare di ulivo di gran pregio (circa 1000 ulivi) sacrificato per esigenze costruttive. Le operazioni di espianto dovranno essere pianificate in apposito documento identificando preventivamente le aree di previsto reimpianto, le modalità operative ed il calendario di attuazione	Non sono esplicitate indicazioni circa la localizzazione (per quanto riguarda le aree da ricavare nei territori comunali) e la superficie delle aree in dismissione (sia per quanto riguarda le aree da ricavare nei territori comunali che per il tratto di ferrovia in dismissione) atte a verificare l'idoneità di questi siti al reimpianto degli ulivi in termini di : <ul style="list-style-type: none"> • Attecchimento • Superficie disponibile • Conformazione geometrica di quest'ultima (spazi utili alla sopravvivenza della pianta, et) I costi per l'espianto ed il reimpianto di 1000 ulivi sono previsti nel computo metrico estimativo delle opere a verde.	Elaborati da L022 00 D15 RG IA0002 001 A a L022 00 D15 KT IA0002 001 A	Parzialmente ottemperata Con formulazione di apposite indicazioni da esplicitare in sede di CdS relativamente alla necessità di allestire le operazioni di espianto e trapianto degli ulivi a regola d'arte e con le tempistiche necessarie nelle aree da prevedersi nel progetto esecutivo.
39	Il tracciato dovrà osservare una distanza minima di almeno 50 mt dai seguenti edifici: <ul style="list-style-type: none"> • costruzione a trullo indicata con il n.38 nell'allegato B 'Componente rumore' del SIA; • immobili n 3 (SA34 Masseria Lamasinata), 5 (Masseria) e SA36 Casino Massaro, indicati nella tavola 11 "Carta delle valenze architettoniche" del SIA. 	Il Proponente ha proceduto ad un generale affinamento del tracciato rispetto agli edifici segnalati nelle prescrizioni, addivenendo al rispetto di una distanza minima pari a 10 m invece dei 50 m richiesti ma con accorgimenti migliorativi generali dell'impatto ambientale su tutto il tracciato; miglioramenti ascrivibili, soprattutto, al notevole ampliamento dell'estensione della galleria artificiale.	Elaborati da L022 00 D78 P6CS0000 001 A a L022 00 D78 P6 CS0000 007 A	Parzialmente ottemperata.

4

40	In sede di progettazione definitiva, con riferimento agli attraversamenti della Lama Sinata dovranno essere previsti, nel progetto definitivo, tutti i possibili interventi di mitigazione dell'impatto ambientale, quali la riduzione al massimo dei movimenti di terra e delle alterazioni dei caratteri orografici del sito, da verificare con appositi elaborati grafici, il mantenimento e/o il ripristino, al termine dei lavori, della vegetazione tipica del luogo.	Dalla verifica operata sugli elaborati risulta essere stata eliminata la costruzione del nuovo muro di sostegno in corrispondenza dell'attraversamento della Lama Sinata: l'intervento di progetto risulta infatti contenuto nel perimetro delle opere esistenti. E' stata inoltre ulteriormente ridotta l'interferenza con la Lama Sinata tra le progressive 9+300 e 9+550 con spostamento a monte del tracciato di circa 10 m.	L022 00 D7 8B ZRI0105 001 A L022 00 D7 8BB RI0105 001A	Ottemperata.
----	---	---	---	--------------

46

ITALFERR S.P.A.

RADDOPPIO LINEA BARI - TARANTO
TRATTA BARI S. ANDREA - BITETTO

Roma li: 04-novembre.2005

Ing. Bruno AGRICOLA (Presidente)	Assente
Prof. Ing. Alberto FANTINI	Alberto Fantini
Ing. Claudio LAMBERTI	Claudio Lamberti
Dott. Vittorio AMADIO	Vittorio Amadio
Ing. Pietro BERNA	Pietro Berna
Arch. Eduardo BRUNO	BRUNO
Dott. Massimo BUONERBA	ASSENTE
Avv. Flavio FASANO	ASSENTE
Arch. Franco LUCCICHENTI	FRANCO LUCCICHENTI
Dott. Giuseppe MANDAGLIO	Giuseppe Mandaglio
Prof. Antonio MANTOVANI	Antonio Mantovani
Avv. Stefano MARGIOTTA	Stefano Margiotta
Ing. Rodolfo M.A. NAPOLI	Rodolfo M.A. Napoli
Prof. Ing. Maurizio ONOFRIO	Maurizio Onofrio
Ing. Alberto PACIFICO	ASSENTE
Prof. Ing. Monica PASCA	Monica Pasca
Ing. Giovanni PIZZO	Giovanni Pizzo
Ing. Pier Lodovico RUPI	Pier Lodovico Rupi
Arch. Giovanni TERZI	Giovanni Terzi

[Large handwritten signature]