



*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)

**Progetto Definitivo**

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

Proponente: Italferr – S.p.A.

**1. Premessa Amministrativa**

**In data** 29.09.2004 il CIPE deliberava l'approvazione del progetto preliminare relativo all'opera “Linea Bari – Taranto. Raddoppio tratta Bari S. Andrea - Bitetto” con allegate prescrizioni;

**Il Proponente Italferr S.p.A** con nota prot. ACS.BA/591 (Allegato 1) del 27.07.2005 acquisita dal Ministero dell'Ambiente – Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale in data 04.08.2005 prot. n. 19832 presentava duplice copia del progetto definitivo relativo all'opera “Linea Bari – Taranto. Raddoppio tratta Bari S. Andrea - Bitetto”;

**In data** 10.08.2005 la Divisione III, con nota prot. n. DSA/2005/20351 acquisita dalla Commissione Speciale VIA con prot. n.878 del 11.08.2005, ha trasmesso copia del Progetto Definitivo relativo all'opera “Linea Bari – Taranto. Raddoppio tratta Bari S. Andrea - Bitetto” e la relativa Deliberazione CIPE n. 46/2004 (G.U. n.22 del 28.01.05);

**La documentazione** è stata inviata alla CSVIA al fine di espletare l'attività prevista dall'art. 20, comma 4, del D. Lgs. n. 190/02 per la verifica di ottemperanza del progetto alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale ed effettuare gli opportuni controlli sull'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di cui al Decreto di compatibilità ambientale;

**In data** 30.08.2005, la Divisione III ha completato la trasmissione della documentazione progettuale definitiva relativa all'opera chiarendo che l'elaborato “Relazione tecnico – economica”, mancante nella copia del Progetto Definitivo precedentemente trasmessa, era stato erroneamente citato nell'elenco elaborati mentre la corretta denominazione dell'elaborato è quella di “Relazione descrittiva generale” già

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

*[Handwritten signature at the bottom left]*

*[Handwritten signatures and initials at the bottom center]*

trasmesso nella precedente nota prot. n. DSA/2005/20351;

**In data** 13.09.2005, con nota prot. n. CSVIA /2005/980, il presidente della CSVIA ha comunicato l'avvio della procedura di Verifica di ottemperanza al Gruppo Istruttore, composto da: Ing. Giovanni Pizzo ( referente), Prof. Alberto Fantini, Dott. Giuseppe Mandaglio e dal referente del Gruppo Verificatore Ing Pietro Berna;

**In data** 20.09.2005 il Presidente della CSVIA, con nota prot. n. CSVIA VP/2005/16, ha richiesto al Proponente Italferr S.p.A. di Roma gli elaborati economici del progetto non ancora resi disponibili nelle precedenti consegne.

**In data** 13.10.05 il Proponente Italferr S.p.A. con nota acquisita al prot. DSA - 2005 - 0025804 del 17.10.2005, ha trasmesso una copia degli elaborati economici richiesti con la suddetta nota CSVIA VP/2005/16.

## 2. Richiami Sintetici sull'Opera

L'opera presenta le seguenti principali caratteristiche:

|   | Progetto Definitivo  | Progetto Preliminare  |
|---|--|---|
| Sviluppo del tracciato                            | 10.484 m   | 10.647 m  |
| Sviluppo in galleria artificiale                  | 1.835 m  | 645 m   |
| Sviluppo in viadotto                              | 315 m (nuovo viadotto)<br>430 m (viadotto esistente)   | 360 m (nuovo viadotto)<br>430 m (viadotto esistente)  |
| Sviluppo in trincea                               | 5.400  | 6.400 m   |
| Sviluppo in rilevato (*)                          | 2.500  | 1.840 m   |
| Opere di attraversamento                          | Ricompresi nelle tratte in galleria artificiale  | 5 scatolari per attraversamento viabilità stradale  |
| Interventi su opere d'arte esistenti              | Eliminazione dell'intervento in prossimità dei muri in corrispondenza della Lama Sinata mediante ricorso a paratia in pali | Adeguamento del ponte esistente in corrispondenza della Lama Sinata (progr 4+468) mediante prolungamento e innalzamento dei muri del rilevato ferroviario |
| Interferenze con colatori naturali/idromorfologia | Eliminazione dell'interferenza con la morfologia della Lama Sinata   | Interferenza con la morfologia della Lama Sinata  |
| Fermate   | 2  | 2   |

NOTA:

(\*) comprensivo di rilevati e restanti tratti di linea.

Pendenza longitudinale massima: 12 per mille (fermate 7 per mille).

Sezione tipo: due binari di corsa ad interasse 4,00 m

Piattaforma standard di larghezza complessiva 12,70 m

Sezione tipo trincea:

- In roccia: scarpa naturale 2:1 (ad eccezione della coltre superficiale pari a 2:3) con altezza massima dello scavo con pendenza 2:1 pari a 6 m e berma di 2 m per scavi maggiori;
- In terreni sciolti: adozione di sezione ad U in cls armato; altezza massima 6 m e berma di 1,50 m per scavi maggiori; scavi da proseguire con pendenza 2:3 sino al piano di campagna;
- Raccolta acque nelle sezioni in trincea: manufatto prefabbricato trapezoidale base 40 cm, altezza 70 cm;
- Fosso di guardia sul piano campagna di dimensioni variabili e posto a 1,5 m dal ciglio della trincea;
- Recinzione a 1,5 m dal fosso di guardia.

Superficie occupata direttamente dal tracciato ferroviario di progetto: 265.000 mq con una diminuzione di circa 12.000 mq rispetto alla superficie occupata dalle opere previste nel progetto preliminare.

Tempi di realizzazione: 40 mesi totali di cui 6 mesi per la progettazione esecutiva.

### 3. Sintesi della verifica delle modifiche progettuali e loro ricadute ambientali

Vista la relazione del Proponente di cui all'art. 4, comma 1, del D. Lgs. n. 190 del 20.08.2002, e gli specifici elaborati sia planimetrici che altimetrici del Progetto Preliminare approvato dal Cipe e del Progetto Definitivo trasmesso in ottemperanza, si riportano le considerazioni inerenti le modifiche progettuali riscontrate.

#### *Tracciato*

Per quanto riguarda il tracciato non si registrano importanti scostamenti da quello del Progetto Preliminare ma lievi ritocchi, operati anche allo scopo di rispettare alcune delle prescrizioni di cui alla citata Delibera Cipe (affinamenti di dettaglio -prescrizione n.37, o mantenimento di prefissate distanze da alcuni edifici - prescrizione 39).

Complessivamente gli scostamenti rilevati vanno da 0 m a 30 m (registrato solo in corrispondenza della Lama Sinata in conseguenza della prescrizione di eliminare le interferenze con il suddetto colatore).

#### *Occupazione di territorio*

Per quanto riguarda l'ingombro del tracciato rispetto al territorio vanno segnalati tre principali aspetti:

- Il Progetto Definitivo prevede un maggiore ricorso alla modalità in galleria (anche in esplicito soddisfacimento delle prescrizioni n. 17 e 37, rispettivamente finalizzate al migliore ripristino della continuità ecosistemica ed alla ulteriore riduzione delle penalizzazioni agli edifici posti nelle immediate vicinanze della linea) a tutto vantaggio del contenimento dell'impronta al suolo globale dell'opera. Sono infatti previsti circa 1,8 km di gallerie artificiali rispetto a 0,645 km previsti nel Progetto Preliminare.
- A seguito dell'approfondimento delle indagini di carattere geologico-geotecniche, in alcuni tratti aventi caratteristiche del materiale in posto apprezzabilmente più scadenti rispetto alle previsioni formulate in sede di Progetto Preliminare (coltre di calcare alterato e fratturato di spessore variabile da pochi metri a 9-10 m con intercalazioni di materiale fino) si è necessariamente provveduto a diminuire la pendenza dei paramenti dello scavo in trincea con conseguente aumento della larghezza della sezione (vedere i dettagli riportati di seguito). Questa scelta ha comportato, lungo i tratti interessati, un inevitabile aumento dell'ingombro dell'opera.

- Il progetto della cantierizzazione prevede un aumento delle aree di stoccaggio temporanee aggiungendo alle aree di cantiere già previste nel Progetto Preliminare (n.4 per un totale di mq 83.000) ulteriori n.4 aree di stoccaggio per superficie totale di mq 38.500.

Il bilancio complessivo in termini di ingombro permanente sul territorio risulta comunque positivo a favore del Progetto Definitivo che comporta una riduzione netta complessiva dell'impronta al suolo dell'opera stimabile in circa 1,2 ha.

Nel dettaglio si riporta quanto segue relativamente alle modifiche determinate dalle peggiori caratteristiche geotecniche del suolo e conseguente variazione delle pendenze delle scarpate della trincea.

- Diminuzione della pendenza delle scarpe della trincea con conseguente aumento della larghezza della sezione da 23 m a 41 m circa, da Progressiva 4+909 a Progressiva 5+384:
  - L'ampliamento della sezione interessa aree soggette a destinazione d'uso analoga a quanto previsto nel Progetto Preliminare (coltivazioni).
- Diminuzione della pendenza delle scarpe della trincea con conseguente aumento della larghezza della sezione da 33 m a 47 m circa accompagnata da lieve disassamento del tracciato, da Progressiva 6+034 a Progressiva 6+344:
  - L'ampliamento della sezione interessa aree soggette a destinazione d'uso analoga a quanto previsto nel Progetto Preliminare (coltivazioni, oliveti).
- Diminuzione della pendenza delle scarpe della trincea con conseguente aumento della larghezza della sezione da 28 m a 40 m circa accompagnata da disassamento del tracciato, da Progressiva 6+524 a Progressiva 7+004:
  - L'ampliamento della sezione interessa aree soggette a destinazione d'uso analoga a quanto previsto nel Progetto Preliminare (coltivazioni, oliveti).
- Diminuzione della pendenza delle scarpe della trincea con conseguente aumento della larghezza della sezione da 37 m a 47 m, da Progressiva 7+264 a Progressiva 8+800:
  - L'ampliamento della sezione interessa aree soggette a destinazione d'uso analoga a quanto previsto nel Progetto Preliminare (coltivazioni, oliveti).
- Diminuzione della pendenza delle scarpe della trincea con conseguenti variazioni locali della larghezza della sezione ma senza aumento globale del valore risultante dell'impronta al suolo, da Progressiva 9+274 a Progressiva 9+486 con disassamento del tracciato:
  - L'ampliamento della sezione interessa aree soggette a destinazione d'uso analoga a quanto previsto nel Progetto Preliminare (coltivazioni, oliveti).
- Diminuzione della pendenza delle scarpe della trincea con conseguente aumento della larghezza della sezione da 28 m a 60 m, da Progressiva 9+850 a Progressiva 10+565:
  - L'ampliamento della sezione interessa aree soggette a destinazione d'uso analoga a quanto previsto nel Progetto Preliminare (coltivazioni, oliveti).

Va, inoltre, considerato che, in corrispondenza delle opere di sottopasso/sovrappasso, sono state ulteriormente approfondite le modalità di scavo onde permettere l'ottimizzazione della viabilità provvisoria, da allestirsi in fase di cantiere per il mantenimento della funzionalità dei tronchi stradali interessati.

#### *Modifiche di carattere puntuale*

Altre modifiche sono state introdotte in relazione alle variazioni dello stato dei luoghi nel frattempo intervenute e precisamente:

- Previsione di un sottopasso alla progressiva 4+998 allo scopo di permettere "Raddoppio linea Bari - Taranto - tratta Bari S. Andrea - Bitetto"

Handwritten notes and signatures on the right margin, including the name "Pepi" and various initials.



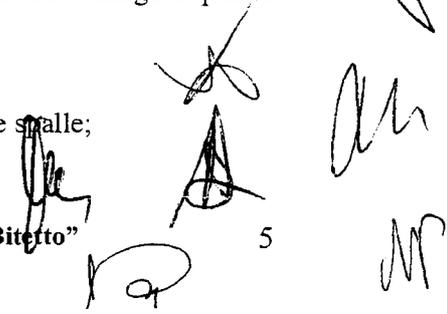
Handwritten marks and signatures at the bottom of the page, including a large '4' and several initials.

l'attraversamento di un tronco stradale realizzato successivamente alla redazione del Progetto Preliminare;

- Acquisizione e demolizione di un capannone adibito ad attività commerciali in corrispondenza della progressiva 5+114. Anche in tal caso si tratta di opera realizzata successivamente alla redazione del Progetto Preliminare.

Sintesi delle variazioni introdotte lungo il tracciato dell'opera:

- Fermata Villaggio Lavoratori, Progressiva 4+730:
  - Sono state operate alcune locali traslazioni e modifiche dei piazzali e della viabilità di accesso senza occupare aree soggette a destinazione d'uso differente da quanto previsto nel Progetto Preliminare (coltivazioni).
- Attraversamento della strada Tangenziale di Bari, Progressiva 4+909:
  - Ottimizzazione della viabilità provvisoria in fase di cantiere.
- Realizzazione di nuova opera di attraversamento, Progressiva 5+000:
  - Opera posta a servizio di un tronco stradale realizzato successivamente alla redazione del Progetto Preliminare.
- Demolizione di capannone adibito ad attività commerciali, Progressiva 5+144:
  - Attività giustificata dalla recente costruzione del capannone in oggetto, costruzione successiva alla redazione del Progetto Preliminare.
- Galleria imbocco Progressiva 5+384:
  - Locali modifiche dell'attraversamento stradale, motivate anche da esigenze di collocazione di canalette di drenaggio;
  - Locali modifiche all'organizzazione della viabilità interferita;
  - (NB la demolizione dei cinque fabbricati alle Progressive 5+531, 5+569, 5+610, 5+941 e 5+992 era stata già prevista in sede di Progetto Preliminare).
- Attraversamento stradale da Progressiva 6+344 a Progressiva 6+524:
  - Locali modifiche all'organizzazione della viabilità interferita;
  - Ottimizzazione della viabilità provvisoria in fase di cantiere.
- Due attraversamenti stradali alle Progressive 7+041 e 7+229:
  - Ottimizzazione della viabilità provvisoria in fase di cantiere.
- Opere di attraversamento alle Progressive 8+125, 9+144, 9+528:
  - Ottimizzazione della viabilità provvisoria in fase di cantiere.
- Fermata di Modugno:
  - Locale traslazione planimetrica dell'area di parcheggio e dei relativi collegamenti viari, motivata anche dall'opportunità di raccordarsi alla nuova viabilità prevista dal PRG di Modugno.
- Opera di attraversamento; Progressiva 10+582:
  - Locale riorganizzazione della viabilità con lieve aumento dell'impronta al suolo;
  - L'ampliamento interessa aree soggette a destinazione d'uso analoga a quanto previsto nel Progetto Preliminare (coltivazioni, oliveti).
- Viadotto su cava, da Progressiva 10+624 a Progressiva 10+942:
  - Eliminazione di una campata con razionalizzazione delle spalle;
  - Lieve disassamento.



- Galleria imbocco Progressiva 11+037:
  - Realizzazione di un nuovo tronco di viabilità con locale aumento dell'impronta al suolo
  - L'ampliamento interessa aree soggette a destinazione d'uso analoga a quanto previsto nel Progetto Preliminare (oliveti, strade).
- Demolizione edificio, Progressiva 11+490:
  - Edificio da demolire non previsto nel Progetto Preliminare.

*Modifiche introdotte a seguito dell'approfondimento dello studio idraulico*

A seguito della verifica degli aspetti relativi alla gestione delle acque di piattaforma in sede di progettazione definitiva, il Proponente ha ritenuto, inoltre, opportuno frazionare il sistema di drenaggio della trincea ferroviaria in vari settori così da ripartire le portate di drenaggio in più punti di recapito.

Sono state quindi previste n. 5 tubazioni (diametri variabili da 1000 a 2000 mm) che si sviluppano per una lunghezza totale di circa 2 km seguendo percorsi all'interno del corridoio territoriale circostante il tracciato, corridoio già studiato nel precedente Studio d'Impatto Ambientale.

A fronte di quanto analizzato e sopra esposto la Commissione evidenzia che il Progetto definitivo "Raddoppio linea Bari - Taranto - Tratta Bari S. Andrea - Bitetto" non è sensibilmente diverso da quello preliminare approvato con delibera CIPE n. 46/04 del 29 settembre 2004 (art. 20, comma 5, D.Lgs. 20.08.2002 n. 190).

Le modifiche apportate in sede di redazione del Progetto definitivo - in gran parte conseguenti all'ottemperamento di prescrizioni - non determinano significativi mutamenti del quadro dell'impatto ambientale già analizzato con il SIA del progetto preliminare; dette modifiche risultano, prevalentemente, migliorative dell'impatto ambientale.

**4. Sintesi della verifica documentale delle prescrizioni/raccomandazioni con provenienza CSVIA**

Le prescrizioni di cui alla Delibera Cipe N° 46/2004 del 29/09/2004 (G.U. n.22 del 28.01.05) provenienti dalla CSVIA sono state sostanzialmente ottemperate dal Proponente nel Progetto Definitivo. Per l'esame analitico delle prescrizioni e delle relative modalità di ottemperanza si rimanda a quanto riportato nel "Quadro di Sintesi della rispondenza del Progetto Definitivo".

Il Proponente ha ottemperato alle prescrizioni come riepilogato di seguito per gruppi principali (la numerazione di riferimento è quella del "Quadro di sintesi").

Gli aspetti per i quali non si è riscontrata la piena ottemperanza, e suscettibili di sviluppo in sede di progettazione esecutiva, potranno essere risolti attraverso specifiche indicazioni in sede di approvazione del Progetto in Conferenza di Servizi.

*Prescrizione relativa alla componente atmosfera (n. 7)*

Ha riguardato l'allestimento di adeguate simulazioni modellistiche della diffusione degli inquinanti connessi alle attività di cantiere (polveri, emissioni dei mezzi d'opera) da svilupparsi in base ai dati meteorologici caratteristici dei siti interessati.

*Prescrizioni relative alla componente ambiente idrico (n. 8, 9, 19, 11, 13 e 14)*

Il soddisfacimento di queste prescrizioni è stato basato su un esteso approfondimento delle indagini relative al reticolo idrografico ed alla vulnerabilità degli acquiferi.

Le conseguenti soluzioni progettuali migliorative hanno riguardato la raccolta delle acque meteoriche dalla piattaforma ed il successivo conferimento alla Lama Sinata mediante opportune canalizzazioni.

Il dimensionamento di queste ultime è stato congruamente condotto anche nella considerazione di eventuali, se pure improbabili alla luce delle indagini condotte, apporti idrici provenienti dagli strati di roccia fratturata intercettati dalle trincee.

Le indicazioni da esplicitare in sede di Conferenza di Servizi hanno riguardato la necessità di:

- prevedere il monitoraggio 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;
- prevedere un adeguato inserimento ambientale dei manufatti di scarico delle tubazioni usando protezioni e materiali adatti al luogo.

*Prescrizioni relative alla componente suolo e sottosuolo (n. 12 e 15)*

Il soddisfacimento di queste prescrizioni è stato basato su un'estesa campagna di indagini geognostiche di tipo diretto e indiretto (sismica) per l'acquisizione dei parametri geotecnici delle formazioni interessate dallo scavo della trincea.

Sono state conseguentemente apportate importanti variazioni alla pendenza dei fronti di scavo rispetto alle previsioni del progetto preliminare con ampliamento dell'impronta al suolo dell'opera. Ampliamento, peraltro, compensato dalla maggiore estensione delle gallerie artificiali per cui il saldo netto a favore del progetto definitivo risulta pari a circa 1,2 ettari di minore ingombro delle opere.

Il progetto è stato, inoltre, adeguato alla classificazione sismica recentemente intervenuta.

*Prescrizioni relative alla componente rumore e vibrazioni (n. 5, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, e 26)*

Il soddisfacimento di queste prescrizioni è stato supportato da apposite simulazioni modellistiche aggiornate in base ai dati del progetto definitivo.

Queste prescrizioni hanno riguardato soprattutto i seguenti aspetti:

- svolgimento di indagini fonometriche aggiuntive per la caratterizzazione del clima acustico e dello stato vibrazionale ante operam
- utilizzo di modelli matematici per la previsione dello stato della componente post operam e in fase di costruzione
- incorporazione nelle simulazioni previsionali dell'effettivo modello di esercizio della linea e delle emissioni sonore e vibrazionali dei rotabili italiani
- previsione di interventi di protezione dei restanti tratti della linea Bari - Taranto a fronte dell'aumento di traffico permesso dal proposto intervento (tema, questo, di specifica rilevanza in sede di verifica di attuazione)
- precisa identificazione dei ricettori esposti alle emissioni di vibrazioni e delle relative misure mitigatrici.

*Prescrizioni relative alla componente paesaggio ed all'inserimento urbanistico delle opere (n.27 e 28)*

A soddisfacimento di quanto prescritto il Proponente ha approfondito lo studio dell'intervisibilità dell'opera, aspetto peraltro non critico constatata la prevalente collocazione in trincea del tracciato, e gli aspetti legati alla compatibilità urbanistica della fermata del Villaggio dei Lavoratori con i disposti del PUTT.

*Prescrizioni relative alle misure mitigatrici degli impatti (n. 1, 6, 16, 17, 18, 29, 35, 36 e 37)*

Esse hanno soprattutto riguardato l'ampliamento delle gallerie artificiali, l'affinamento del tracciato per limitare le interferenze con l'edificato preesistente, le opere a verde di inserimento paesaggistico ed ecosistemico, la salvaguardia di alcuni elementi del paesaggio (piccoli trulli), et.

Gli sforzi operati dal Proponente hanno sortito efficaci modifiche del progetto preliminare con apprezzabile aumento, ad esempio, delle gallerie artificiali e accorta collocazione del tracciato rispetto alle preesistenze.

Tra gli aspetti da perfezionare in sede di progettazione esecutiva si segnalano la corretta scelta di specie autoctone per le opere a verde e l'esauriente individuazione delle aree su cui procedere al reimpianto degli olivi interessati dalle opere.

*Prescrizioni relative alla fase di costruzione (n.30 e 33)*

In virtù di quanto richiesto il Proponente ha maggiormente dettagliato gli aspetti relativi all'impiego dei mezzi d'opera in termini di:

- percorsi impegnati
- tipo di mezzi
- volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito

dichiarando, inoltre, senza peraltro fornire riscontri nei documenti contrattuali, di adottare per le attività di cantiere ed entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 (o Regolamento CE 761/2000).

*Prescrizioni relative al progetto di monitoraggio ambientale (n. 31 e 32)*

Il Progetto di monitoraggio ambientale presentato dal Proponente, pur esplorando adeguatamente gli aspetti relativi alle componenti più significative in relazione agli impatti determinati dall'opera, risulta tuttavia suscettibile di completamento rispetto alle linee guida ministeriali.

*Prescrizioni relative alle aree di interesse archeologico (n. 2, 3, 4, e 41)*

Hanno riguardato soprattutto l'inserimento nei documenti economici degli oneri per la sorveglianza di archeologi e per l'impiego di mezzi a potenza ridotta nelle quattro aree a rischio individuate dallo studio d'impatto ambientale.

**5. Sintesi della verifica documentale delle prescrizioni/raccomandazioni con provenienza Regioni, Min. B.B.A.A., Ministero Infrastrutture Trasporti**

Le prescrizioni di cui alla Delibera Cipe N° 46/2004 del 29/09/2004 provenienti dalle Regioni, Min. B.B.A.A. e Ministero Infrastrutture Trasporti, sono state ottemperate e/o recepite dal Proponente nel Progetto Definitivo. Per il dettaglio si rimanda a quanto riportato nel "Quadro di Sintesi della rispondenza del Progetto Definitivo".

In sintesi, le suddette prescrizioni (n. 4), in parte coincidenti con le prescrizioni di provenienza CSVIA, hanno riguardato alcuni aspetti di dettaglio relativi al mantenimento di distanze minime dai fabbricati, alla riduzione delle interferenze con la Lama Sinata, alla viabilità impegnata dai percorsi dei mezzi d'opera ed al reimpianto dei circa 1000 olivi di pregio interessati dalle opere.

La gran parte di queste prescrizioni è stata sostanzialmente soddisfatta grazie all'affinamento di dettaglio del tracciato dell'opera.

Gli aspetti suscettibili di sviluppo in sede di progettazione esecutiva, o non pienamente riscontrabili nei documenti del Progetto Definitivo, potranno essere risolti attraverso specifiche indicazioni in sede di approvazione del Progetto in Conferenza di Servizi.

Fatto salvo quanto precisato nel secondo capoverso, il Progetto Definitivo è corredato di tutti gli elaborati grafico-descrittivi, atti a fornire gli elementi e i contenuti richiesti, sia per gli aspetti più generali della progettazione sia per quelli ritenuti più specialistici che per i documenti economici.

**PER EFFETTO DI QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA, LA COMMISSIONE ESPRIME, AI FINI DELL'EMISSIONE DELLA VERIFICA DI OTTEMPERANZA DEL PROGETTO "RADDOPPIO LINEA BARI - TARANTO - TRATTA BARI S. ANDREA - BITETTO", ALLE PRESCRIZIONI DI CUI ALLA DELIBERA CIPE N° 46/2004 del 29/09/2004,**

**PARERE CHE**

- il Progetto Definitivo non è sensibilmente diverso da quello preliminare approvato con delibera CIPE n 46/04 del 29/09/04;
- le modifiche apportate in sede di redazione del Progetto definitivo - in gran parte conseguenti all'ottemperamento di prescrizioni - non determinano significativi mutamenti del quadro "Raddoppio linea Bari - Taranto - Tratta Bari S. Andrea - Bitetto"

dell'impatto ambientale già analizzato con il SIA del progetto preliminare; dette modifiche risultano, prevalentemente, migliorative dell'impatto ambientale;

- è verificata l'ottemperanza del Progetto Definitivo alle prescrizioni e raccomandazioni di cui alla citata Delibera Cipe;
- alcune delle prescrizioni impartite in sede di Progetto Preliminare e parzialmente ottemperate nel Progetto Definitivo, impongono ulteriori sviluppi nella fase esecutiva e di esercizio dell'opera. Tali necessità devono essere riportate come condizioni da inserire nel provvedimento di approvazione del progetto in sede di Conferenza di Servizi come di seguito riepilogato:

1. dovrà essere completata l'indicazione della 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. dovrà essere reso vincolante ai fini contrattuali tutto il documento "Progetto ambientale della cantierizzazione" adeguando opportunamente il capitolato speciale d'appalto.
3. dovranno rispettarsi, in fase di cantiere, i limiti di rumore individuati dalle Amministrazioni competenti (ancorchè in deroga) piuttosto che il limite fisso di 70 dB(A).
4. dovranno adottarsi 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.
5. le canalizzazioni di convogliamento delle acque meteoriche di piattaforma verso la Lama Sinata dovranno essere realizzate senza occupare fasce di suolo eccedenti l'ingombro della tubazione e della relativa pista di servizio.
6. dovrà prevedersi il monitoraggio qualitativo e quantitativo delle acque provenienti dal sistema di drenaggio della piattaforma ferroviaria nei punti di recapito alla Lama Sinata.
7. dovrà prevedersi 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.
8. per quanto riguarda le opere a verde si dovrà:
  - 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 climacica 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
  - estendere il periodo minimo di garanzia a decorrere dalla data di ultimazione dei lavori sino alla fine della successiva seconda stagione vegetativa.
9. il progetto delle mitigazioni acustiche dovrà uniformarsi alle norme ISO 9613 (parte I e II) e UNI 9884 (mappe di rumore).
10. la verifica di attuazione dovrà riguardare anche il programma di risanamento acustico lungo la linea storica nei tratti immediatamente adiacenti il tratto in oggetto.
11. il Progetto di Monitoraggio Ambientale dovrà essere completato attenendosi alle linee guida predisposte dalla Commissione speciale VIA prevedendo anche

specifiche attività relative a sottosuolo, fauna e ecosistemi, radiazioni non ionizzanti, stato fisico dei luoghi, aree di cantiere e viabilità, rifiuti e materiali di scavo/approvvisionamento, salute pubblica, e dovrà essere integrato secondo quanto di seguito indicato:

- indicazione dei dettagli tecnici di ogni opera di captazione idrica potenzialmente interessata dall'opera (tipo, uso, profondità, posizione filtri);
  - previsione di specifiche attività di rilevamento dei livelli di vibrazione in fase di cantiere in corrispondenza di tutti i ricettori potenzialmente penalizzati;
  - documentazione dello stato dei luoghi precedentemente all'inizio dei lavori mediante apposito rilievo fotografico di dettaglio a terra 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 del rilievo fotografico di dettaglio 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.
12. nei documenti contrattuali dovrà risultare vincolante l'attuazione di un Sistema di Gestione Ambientale secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 (o Regolamento CE 761/2000).
13. si dovranno prevedere specifiche misure di mitigazione degli impatti ambientali collegati all'esercizio delle nuove aree di stoccaggio materiali anche in base ad un dettagliato schema di movimentazione dei materiali da allestirsi in base alle distinte necessità di ciascun cantiere di lavorazione.
14. si dovrà 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 pregiudicarne lo stato, inglobandoli eventualmente nella fascia di esproprio dell'infrastruttura e provvedendo al loro risanamento e conservazione.
15. relativamente alle opere a verde da collocare in corrispondenza delle gallerie artificiali si dovrà prevedere l'inserimento di essenze a portamento arbustivo tali da rimuovere gli impedimenti di gestione tecnica del manufatto e apportare elementi di pregio paesaggistico.

**Il controllo sull'esatto adempimento dei contenuti delle prescrizioni di cui al citato Decreto di compatibilità ambientale, oltre che di quanto deriva dal presente parere di verifica di ottemperanza, verrà svolto dalla CSVIA.**

Roma li: 04-novembre.2005

|                                  |         |
|----------------------------------|---------|
| Ing. Bruno AGRICOLA (Presidente) | Assente |
| Prof. Ing. Alberto FANTINI       | Assente |
| Ing. Claudio LAMBERTI            | Assente |
| Dott. Vittorio AMADIO            | Assente |
| Ing. Pietro BERNA                | Assente |
| Arch. Eduardo BRUNO              | Assente |
| Dott. Massimo BUONERBA           | Assente |

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

|                                      |              |
|--------------------------------------|--------------|
| <del>Ing. Giovanni Terzi</del>       | .....        |
| Avv. Flavio FASANO                   | ASSENTE..... |
| Arch. Franco LUCCICHENTI             | .....        |
| Dott. Giuseppe MANDAGLIO             | .....        |
| Prof. Antonio MANTOVANI              | .....        |
| Avv. Stefano MARGIOTTA               | .....        |
| Ing. Rodolfo M.A. NAPOLI             | .....        |
| Prof. Ing. Maurizio ONOFRIO          | .....        |
| Ing. Alberto PACIFICO                | ASSENTE..... |
| Prof. Ing. Monica PASCA              | .....        |
| Ing. Giovanni PIZZO                  | .....        |
| Ing. Pier Lodovico RUPI              | .....        |
| Arch. <del>Ing. Giovanni Terzi</del> | .....        |