

COMMITTENTE:



APPALTATORE: A.T.I.



**SALVATORE MATARRESE S.p.A.**  
Impresa di costruzioni  
(Capogruppo Mandataria)

FERSALENTO S.r.l. (Mandante)

Eredi Giuseppe MERCURI S.p.A. (Mandante)

F.lli. MANES S.r.l. (Mandante)

PROGETTAZIONE:



**PROGER S.p.A.**  
(Capogruppo Mandataria)

SI STRA 2000 S.r.l. (Mandante)

SI STRA 2000 Segnalamento S.r.l. (Mandante)

Ing. Gianluca LOLIVA (Mandante)

DIREZIONE DEI LAVORI:



PROGETTO ESECUTIVO

LINEA FERROVIARIA BARI-TARANTO

RADDOPPIO IN VARIANTE DEL TRATTO DI LINEA FERROVIARIA

BARI S. ANDREA – BITETTO

RELAZIONE GENERALE DI ATTUAZIONE ALLE PRESCRIZIONI della delibera CIPE n. 95 del 29/03/2006

DIREZIONE INVESTIMENTI  
DIREZIONE INVESTIMENTI AREA SUD  
S.O. PROGETTO ADRIATICA  
Il Referente di Progetto  
Ciro Napoli

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC.OPERA/DISCIPLINA PROGRI REV.

Revis.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato
A	Emissione	S. Boni	Dic. 12	U. Ricci	Dic. 12	P.Mancini	Dic. 12	G. Listorti
File:								n. Elab.



## Sommario

1. PREMESSA.....	3
2. SVILUPPO DELLA PROGETTAZIONE ESECUTIVA.....	4
3. QUADRO DI ATTUAZIONE .....	9
4. ALLEGATI.....	28

## 1. PREMESSA

Il progetto del raddoppio della linea Bari-Taranto, nella tratta Bari S.Andrea-Bitetto si inquadra nel completamento del raddoppio della esistente linea ferroviaria Bari-Taranto e si sviluppa tra la stazione di Bari S.Andrea e la stazione di Bitetto per una estesa di 10,490 km circa da km 3+970,630 dell'attuale linea a km 14+460,520, chilometrica dell'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Bitetto. Il progetto prevede la realizzazione su nuova sede di un tratto di linea a doppio binario di 8 km circa in variante rispetto al tracciato esistente, by-passando l'abitato di Modugno, mentre per i restanti 2 km fino alla stazione di Bitetto viene utilizzato un tratto di sede ferroviaria esistente. Il progetto comprende la realizzazione di due nuove fermate - Bari Villaggio dei lavoratori e Modugno, nonché la risoluzione di numerose interferenze con la viabilità esistente.

Il progetto insiste nella Regione Puglia all'interno della Città Metropolitana di Bari ed interessa i Comuni di Bari, di Modugno e di Bitetto.

Il progetto preliminare dell'opera è stato approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, con la Delibera del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica n. 4 del 29 settembre 2004 (G.U. Serie Generale n. 22 del 28-01-2005); nell'ambito dell'iter approvativo di Legge Obiettivo sono stati acquisiti:

- parere favorevole con prescrizioni sulla compatibilità ambientale dell'opera da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio – Commissione Speciale VIA (28 agosto 2003);
- parere favorevole, con prescrizioni da parte del Ministero per i beni e le attività culturali (5 agosto 2003);
- parere favorevole della Regione Puglia ai fini dell'intesa sulla localizzazione e conferma dell'avviso positivo sui profili di compatibilità ambientale (delibera della Giunta Regionale del 17 febbraio 2004, n. 124).

Il progetto definitivo dell'opera è stato approvato dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica con la deliberazione n. 95 del 29 marzo 2006, pubblicata nella G.U.R.I. del 25 agosto 2006, avente per oggetto: "Linea Ferroviaria Bari – Taranto. Raddoppio in variante del tratto di linea ferroviaria Bari S. Andrea - Bitetto".

Nell'ambito dell'iter approvativo del progetto definitivo sono stati acquisiti, tra l'altro:

- in data 22 novembre 2005, la comunicazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio in cui si conferma che il progetto definitivo all'esame "non è sensibilmente diverso da quello preliminare" approvato con la delibera n. 46/2004 e che ha dato atto di avere verificato la ottemperanza alle prescrizioni e raccomandazioni di cui alla stessa delibera n. 46/2004;
- in data 2 gennaio 2006, il parere favorevole, con prescrizioni, del Ministero per i beni e le attività culturali;

La delibera CIPE 95/2006 ha indicato prescrizioni e raccomandazioni in sede di approvazione del progetto definitivo.

Le prescrizioni e raccomandazioni riguardano i seguenti aspetti:

RELAZIONE DI ATTUAZIONE

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	DOCUMENTO	PROG	REV.	FOGLIO
L025	00	E	ZZ	RG MD0000	001	A	4 DI 28

- Tutela Archeologica ed Architettonica;
- Ambiente;
- Viabilità;
- Interferenze.

Nell'anno 2008, a seguito della suddetta delibera CIPE di approvazione dle Progetto Definitivo, si sono avviate le procedure di gara che si sono concluse con la stipula della Convenzione n. 21/2011 del 15 dicembre 2011, e successivo avvio delle prestazioni in data 15 gennaio 2012, per l'Appalto Integrato di "Progettazione esecutiva e lavori per il raddoppio in variante di tracciato a doppio binario del tratto di linea ferroviaria Bari S. Andrea (i) – Bitetto (i) della lunghezza di km 10,490 circa di cui km 8,445 su nuova sede e km 1,955 circa su sede (opere civili e armamento) già realizzata con altri appalti, comprensivo dell'armamento ferroviario, degli impianti di trazione elettrica e di tutte le altre tecnologie ferroviarie", tra Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., rappresentata dalla ITALFERR S.p.A. – Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e ATI SALVATORE MATARRESE S.p.A. (Capogruppo Mandataria) - FERSALENTO S.r.l. (Mandante) - EREDI GIUSEPPE MERCURI S.p.A. (Mandante) - F.Ili. MANES S.r.l. (Mandante) che ha proceduto alla stesura del progetto esecutivo.

La presente relazione rappresenta quanto richiesto dall'art. 20 dell'Allegato XXI del citato D.Lgs. fornendo, nello specifico, gli elementi utili per argomentare l'attestazione di cui al comma 4 del richiamato Allegato XXI (... "attestazione della rispondenza al progetto definitivo e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso"...).

## 2. SVILUPPO DELLA PROGETTAZIONE ESECUTIVA

Il Progetto Esecutivo è stato sviluppato in coerenza con i contenuti del Progetto Definitivo, recependo tutte le prescrizioni e raccomandazioni di cui alla Delibera CIPE 95/2006.

Durante lo sviluppo della progettazione esecutiva, a seguito dell'entrata in vigore di nuove leggi e regolamenti si è reso altresì necessario apportare modifiche alla funzionalità delle previste infrastrutture ferroviarie e, conseguentemente, dei relativi impianti tecnologici, come di seguito dettagliato:

### n° 1 – Modifica agli impianti di segnalamento a seguito della realizzazione del CTC su tutta la linea Bari Taranto

Nel marzo 2011 RFI S.p.A. ha avuto a disposizione i finanziamenti per la realizzazione di un impianto di telecomando (CTC) su tutta la linea Bari Taranto. Tale impianto di telecomando comporta anche una serie di ricadute sugli impianti tecnologici e sulle infrastrutture della tratta Bari S.Andrea – Bitetto che riguardano principalmente:

- la realizzazione di un nuovo impianto ACEI telecomandabile in Bitetto, in luogo delle modifiche all'esistente impianto ACEI, con relativo fabbricato tecnologico su sedime ferroviario. Inoltre sono stati eliminati alcuni interventi precedentemente previsti nel Progetto definitivo nell'ambito della stazione di Bitetto (mancato prolungamento del 3° binario e di conseguenza di una serie di interventi quali allungamento di marciapiedi, allargamento della sede ferroviaria, e prolungamento di un sottopasso stradale esistente alla progressiva km 14+100 - strada provinciale SP1).
- La trasformazione della stazione del Villaggio dei Lavoratori in fermata, con conseguente mancata realizzazione di deviatori e dell'impianto ACEI.

c) Eliminazione del Posto di Blocco Intermedio in corrispondenza della fermata di Modugno.

#### n° 2 – Interventi sul viadotto Sivilli

L'opera si innesta alla stazione di Bitetto su un tracciato già realizzato nei primi anni '90 composto da circa 600 m di rilevato e dal viadotto Sivilli di 425 m di lunghezza. Le suddette opere sono state anche collaudate da un punto di vista statico e tecnico amministrativo, ma non sono mai entrate in esercizio. Sul viadotto e sul rilevato esistenti di cui sopra il progetto definitivo prevede la realizzazione del solo armamento e trazione elettrica.

Prima delle consegna delle prestazioni si è eseguito un sopralluogo tecnico sulla struttura del viadotto e si è verificato uno stato di ammaloramento di alcune componenti del viadotto stesso, per cui si è reso necessario prevedere un intervento di manutenzione straordinaria su alcune componenti del viadotto (appoggi e giunti).

#### n° 3 – Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI)

La modifica progettuale afferente alle Specifiche Tecniche Interoperabilità si è resa necessaria per adeguare il progetto alle condizioni di l'interoperabilità del sistema ferroviario nazionale con il corrispondente sistema ferroviario transeuropeo, stabilite dalla direttiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008, definite con D.Lgs. 8 ottobre 2010 n. 191, in epoca successiva alla approvazione del PD in sede di CIPE avvenuta nel corso dell'anno 2006 e successiva rispetto alla indizione della procedura di gara finalizzata all'affidamento dell'appalto di progettazione ed esecuzione dei lavori in oggetto. L'ambito di applicazione del suddetto D.Lgs. n.191 è esteso a tutto il sistema ferroviario nazionale e pertanto anche alla linea Bari - Taranto della quale la tratta Bari S. Andrea - Bitetto è parte terminale.

Si elencano le principali conseguenze di dette norme sul progetto della Bari S. Andrea - Bitetto:

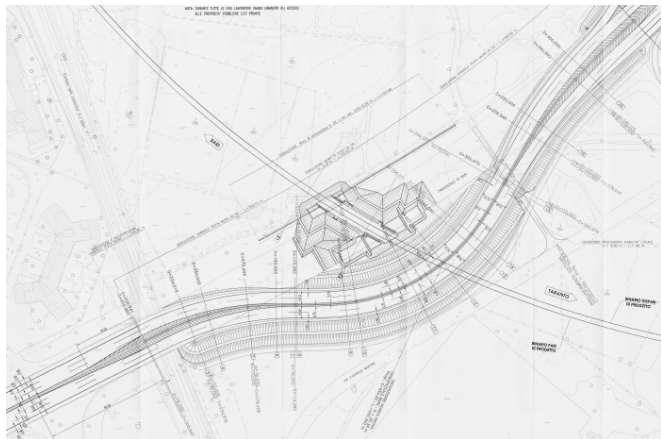
- la verifica della resistenza al fuoco in galleria produce modesti incrementi dei quantitativi di ferro e/o incrementi dello spessore del copri ferro;
- l'adeguamento degli impianti luce in galleria porta alla sostituzione di alcuni armadi di distribuzione posizionati nella galleria stessa;
- l'adeguamento degli impianti TLC in galleria porta alla sostituzione di alcuni armadi di distribuzione posizionati in galleria.

#### n° 4 – Viabilità provvisoria NV01/GA01

Il progetto definitivo dell'opera GA01 (galleria artificiale sotto la tangenziale di Bari), prevedeva nel PD la realizzazione di un deviazione provvisoria (NV01) a due corsie per ogni senso di marcia. L' ANAS S.p.A., invitata a partecipare ai lavori della Conferenza di Servizi, faceva pervenire apposita nota prot. 25283 del 13/10/2005, esprimendo parere favorevole alla realizzazione dell'opera a condizione che venissero recepite alcune prescrizioni. In particolare la terza e quinta prescrizione, riferite alla deviazione provvisoria (NV01), indicavano per la deviate provvisoria rispettivamente, la realizzazione di n° 3 corsie per senso di marcia (anziché le 2 previste in progetto) e l'apertura al traffico a seguito di apposito verbale sopralluogo da redigere in contraddittorio tra ANAS/RFI.

Durante lo sviluppo della progettazione esecutiva in una serie di confronti con ANAS, quest'ultima confermava la necessità di prevedere anche la 3<sup>a</sup> corsia per senso di marcia, come già rappresentato con nota 25283 del 13/10/2005 nel corso della Conferenza di Servizi, per finalità legate alla sicurezza della circolazione stradale; ciò anche alla luce del notevole incremento dei volumi di traffico veicolare registrato sulla tangenziale di Bari.

In ragione di quanto sopra si è reso necessario sviluppare il Progetto Esecutivo della deviazione provvisoria (NV01), con 3 corsie in luogo delle 2 previste in PD, come richiesto dall'ente gestore ANAS, ottimizzando anche il tracciato planimetrico.



Tracciato NV01 previsto in PD



Tracciato NV01 previsto in PE

#### n° 5 – Viabilità provvisoria NV04/GA04

Il Progetto Definitivo dell'opera GA04 (galleria artificiale sotto il raccordo autostradale A14), prevedeva nel PD la realizzazione di una deviazione provvisoria (NV04) che si sviluppava lato carreggiata direzione sud, dello stesso raccordo, interessando la particella n. 138, foglio 45 del Comune di Bari e di proprietà dello stesso Comune. La stessa particella è interessata in maniera marginale anche dagli scavi di superficie necessari alla realizzazione della galleria artificiale GA04. Successivamente alla consegna delle prestazioni all'Appaltatore avvenuta in data 19/12/11 e durante le attività di procedura espropriativa, è emerso che l'area sulla quale realizzare l'opera NV04 (deviazione provvisoria) risultava interessata da una discarica non segnalata dal stesso Comune in sede di Conferenza di Servizi. Con nota prot. 52936 del 05/03/2012 il Comune di Bari ha comunicato che la particella n. 138 è stata a suo tempo interessata dai lavori della discarica di rifiuti solidi urbani denominata "Madonna della Grotta". I lavori di recupero ambientale dell'area interessata dalla discarica, finanziati dalla Regione Puglia in esecuzione della delibera CIPE n.135/1999, avviati e ultimati negli anni 2000-2002 e consistenti nella creazione di fasce di vegetazione, di alberature tradizionali e inserimento di tipi di vegetazione corrispondenti alle forme e varietà presenti sul territorio, hanno reso impossibile prevedere, durante le fasi di progettazione, la presenza della discarica di rifiuti di cui trattasi.

Per effetto dell'imprevisto rinvenimento di cui sopra, in accordo con il Comune di Bari, nel corso di alcuni tavoli tecnici è stato condiviso di adeguare il tracciato della deviazione provvisoria del raccordo autostradale, prevedendone il ribaltamento di 180° rispetto a quanto previsto dal PD, lungo la carreggiata direzione nord e con l'inserimento di opere provvisorie atte al contenimento degli scavi.





Tracciato NV04 previsto in PD

Tracciato NV04 previsto in PE

#### n° 6 – Scavi Archeologici

Le attività di indagine archeologica inserite nel progetto definitivo consistevano nell'esecuzione di una serie di trincee, ubicate in 4 aree distinte valutate a rischio archeologico alto (cd. AREA A-B-C-D): le trincee avevano delle dimensioni standard di 20 m di lunghezza, 1 m di larghezza e 1,5 m di profondità e prevedevano l'ausilio di un escavatore di potenza inferiore a 100 HP dotato di benna liscia di dimensioni variabili da 0,80 m a 1,2 m . Detti interventi venivano sanciti con l'approvazione del Progetto Definitivo (deliberazione CIPE n. 95 del 29/03/06).

A seguito di sopralluoghi e incontri con i rappresentanti della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia, avvenuti in data 16 e 29 maggio 2012, per definire nel dettaglio il programma e le modalità degli scavi archeologici previsti in progetto, la stessa Soprintendenza ha comunicato la necessità di modificare il progetto delle indagini archeologiche e della metodologia di scavo da applicare come di seguito indicato:

- stalcio delle indagini archeologiche previste nell'area D per modifiche progettuali intercorse;
- saggi archeologici delle dimensioni standard di 5,0 x 5,0 m in superficie, da spingere fino al livello d'esposizione dei suoli naturali o dei piani di frequentazione antichi nelle aree A e C al posto delle trincee;
- un' indagine estensiva su una superficie di 40 x 80 m in superficie, compresa la fascia attualmente occupata dalla viabilità in esercizio di Strada Sottomura, da spingere fino al livello d'esposizione dei suoli naturali o dei piani di frequentazione antichi, nell'area B.

La collocazione delle indagini archeologiche aggiornate è stata individuata e condivisa, durante le visite sopralluogo, con il funzionario preposto della Soprintendenza Archeologica del Centro Operativo di Bari. Inoltre la stessa Soprintendenza ha rappresentato la necessità di far prevedere degli scavi a mano laddove era evidente l'affioramento superficiale della roccia calcarea.

Quanto sopra è stato ufficializzato dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia con nota n. 7190 del 11/06/12.

Le suddette richieste sono state recepite nel nuovo progetto di indagini archeologiche redatto e condivise dalla stessa Sovrintendenza con nota n. 9442 Cl.34.19.04 del 01/08/2012.

#### n° 7 – Opere a verde

Il Progetto Definitivo approvato con delibera CIPE n.95 in data 29/03/2006 e successivamente posto a base di gara, prevede, come opera di compensazione, il recupero ambientale di un sito ubicato lungo un tratto di linea ferroviaria mai attivata e in dismissione, ove allocare fino a 200 alberi di ulivo interferenti con il realizzando nuovo tracciato.

La Regione Puglia con L.R. n.14 del 4 giugno 2007, successivamente all'approvazione del P.D., ha emanato la norma che disciplina la tutela e valorizzazione degli alberi di ulivi monumentali. Detta L. R. indica le caratteristiche degli alberi di ulivo per i quali è vietata la demolizione, prevedendone l'obbligo di espanto e il successivo reimpianto.

Durante lo sviluppo del progetto esecutivo avvenuto nel 2012, nel rispetto della predetta Legge Regionale n. 14 e di concerto con l'Ufficio Provinciale Agricoltura Bari (UPA) ufficio delegato dalla Regione Puglia alla concessione delle autorizzazioni allo svellimento degli alberi di ulivo, l'Appaltatore ha fatto eseguire da un tecnico agronomo una ricognizione degli alberi di ulivo presenti sulle aree interessate dal progetto ferroviario individuando n. 263 esemplari di pregio con caratteristiche monumentali.

In esito all'indagine, sono state quindi individuate, sempre d'intesa con l'UPA, le particelle da destinare alla ricollocazione degli esemplari censiti; l'area individuata è ubicata nell'agro del Comune di Bitetto in corrispondenza del tratto di linea ferroviaria mai attivata e in dismissione.

Per effetto dell'intervento della nuova normativa regionale si è reso necessario l'aggiornamento del progetto ambientale.

#### n° 8 - Terre e rocce da scavo

Per quanto riguarda la gestione delle terre e rocce da scavo, il Progetto Definitivo era stato redatto in riferimento al D.Lgs. 3 aprile 2006 n.152 "Norme in materia ambientale". Il PD della cantierizzazione ambientale del 2008, ha individuato idonei impianti di smaltimento collocati, rispetto alle opere da realizzare, in un raggio di azione di 35 km e aventi una capacità ricettiva atta a soddisfare le quantità di materie provenienti dagli scavi da conferire come rifiuti (ca. 1.900.000 mc) nei tempi previsti dal progetto.

Durante le fasi di elaborazione del Progetto Esecutivo si è riscontrato che le capacità ricettive degli impianti individuati per il conferimento a discarica dei rifiuti, si erano sensibilmente ridotte, garantendo un conferimento per un totale di ca. 170.000 mc/annui, contro il 1.000.000 mc/annui previsti dal programma lavori per tale attività (18-20 mesi), con conseguente necessità di assicurare lo smaltimento dei restanti 830.000 mc/annui di materiale in ulteriori discariche ubicate nel territorio della Regione Puglia e Basilicata.

Ciò posto è stata analizzata l'opportunità di gestire le terre e rocce da scavo ai sensi del D.M. 161/2012, normativa intervenuta successivamente alla consegna delle prestazioni, individuando la possibilità di conferire il medesimo materiale presso una cava di recupero ubicata in agro di Palo del Colle (distante dal cantiere mediamente 15 km circa), utilizzando il materiale di scavo per un ripristino ambientale in linea con quanto previsto dalla normativa ambientale. Per tale cava esiste un progetto di recupero ambientale agli atti al Settore Attività Estrattiva della Regione Puglia che è attivo da luglio 2010, in base alla Denuncia di Inizio Attività presentata dalla società proprietaria (Inerti Sud S.r.l.) al Comune di Palo del Colle.



La documentazione relativa al Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo, è stata trasmessa dalla Società Salvatore Matarrese S.p.A., affidataria dei lavori, in qualità di soggetto proponente, in data 05/12/2012 al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali – per l’acquisizione delle necessaria approvazioni.

### 3. QUADRO DI ATTUAZIONE

Di seguito si riporta un quadro sinottico contenente l’elenco delle prescrizioni relative alla delibera n. 95 del 29 marzo 2006, indicandone le modalità di attuazione durante la progettazione esecutiva e la relativa documentazione di riferimento.

#### 1.TUTELA ARCHEOLOGICA ED ARCHITETONICA

1. Tutti i lavori dovranno essere condotti con le dovute cautele ed accorgimenti, in special modo il ripristino dello stato dei luoghi a fine lavori delle aree di cantiere e della viabilità di servizio

#### MODALITÀ DI ATTUAZIONE

Nell’ambito della redazione del Progetto Ambientale della Cantierizzazione è stata effettuata l’analisi delle problematiche ambientali di carattere temporaneo connesse al momento esecutivo dell’opera e alle differenti tipologie di attività svolte, al fine di mitigare eventuali ricadute ambientali al sistema territoriale circostante.

Nell’ambito del Piano del Monitoraggio Ambientale, allegato 26 alla Convenzione con l’Appaltatore, è prevista, tra l’altro, l’analisi della componente Paesaggio finalizzata anche alla verifica, in fase Post Operam, del corretto ripristino delle aree di cantiere.

#### DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

L02500EZZRGIM0000001B - Progetto Ambientale della Cantierizzazione – Relazione Generale (ed elaborati grafici);  
L02500EZZRGIA0000001B - Opere di riambientalizzazione – Linee guida e inquadramento ambientale dell’area (ed elaborati grafici);  
L02200D15RGAC0000001B - Progetto di Monitoraggio Ambientale.

### **1.TUTELA ARCHEOLOGICA ED ARCHITTEONICA**

2. Si raccomanda di comunicare con urgenza eventuali rinvenimenti di ambienti di natura ipogeica.

### **MODALITÀ DI ATTUAZIONE**

Le attività saranno eseguite di concerto con la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia, in base ad accordi già presi con il medesimo Ente. Con nota prot. N. 9442 Cl.34.19.04 del 01/08/2012 (Allegato 1), la Soprintendenza ai Beni Archeologici per la Puglia ha approvato il Progetto di Indagini Archeologiche.

### **DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO**

L02500EZZRGAH0000003A - Progetto di Indagini Archeologiche – Relazione indagini archeologiche (ed elaborati grafici).

### **1.TUTELA ARCHEOLOGICA ED ARCHITTEONICA**

3. Preliminarmente all'esecuzione dei lavori sarà necessario condurre uno scavo archeologico in quelle aree definite ad alto rischio perché direttamente interessate dall'attraversamento della nuova linea. A tal proposito, prima dell'avvio dei lavori, dovranno essere previsti oneri e modalità di esecuzione per il recupero e la salvaguardia delle emergenze per i siti, in particolare, individuati dalla progressiva 8+050 – 8+176, sito 12, progressiva 9+382 – 9+664, siti 13, 14, 16, 17 (vedi elaborato progettuale LO22 00 D15 RG AHU00000 002 A).

### **MODALITÀ DI ATTUAZIONE**

Le attività saranno eseguite di concerto con la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia, in base ad accordi già presi con il medesimo Ente.

Con nota prot. N.9442 Cl.34.19.04 del 01/08/2012, la Soprintendenza ai Beni Archeologici per la Puglia approva il Progetto di Indagini Archeologiche.

### **DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO**

L02500EZZRGAH0000003A – Progetto di Indagini Archeologiche – Relazione indagini archeologiche (ed elaborati grafici).

## 2. AMBIENTE

4. Dovrà essere completata l'indagine della localizzazione delle aree da utilizzare per il reimpianto degli ulivi (limitata in progetto al solo tratto di ferrovia da dismettere) dimostrandone l'idoneità tecnica.

### MODALITÀ DI ATTUAZIONE

È stata avviata, di concerto con l'Ufficio Provinciale Agricoltura Bari (UPA), ufficio delegato dalla Regione Puglia alla concessione delle autorizzazioni allo svellimento degli alberi di olivo, una ricognizione delle piante interessate dalla realizzazione dell'opera individuando n. 263 esemplari di pregio con caratteristiche monumentali.

In esito all'indagine, eseguita da un tecnico agronomo incaricato dall'Appaltatore congiuntamente ai rappresentanti dell'ufficio UPA territorialmente competente, sono state individuate le particelle da destinare alla ricollocazione degli esemplari censiti; l'area individuata è ubicata nell'agro del Comune di Bitetto in corrispondenza di un tratto di linea ferroviaria mai attivata e dismessa.

L'UPA, provvederà con apposito atto dirigenziale ad autorizzare l'espianto delle suddette piante e la loro ricollocazione nell'area individuata.

### DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

L02500EZZRGIA0000001B - Opere di riambientalizzazione – Linee guida e inquadramento ambientale dell'area (ed elaborati grafici).

## 2. AMBIENTE

5. Dovrà essere reso vincolante ai fini contrattuali tutto il documento *“Progetto ambientale della cantierizzazione”* adeguando opportunamente il capitolato speciale d'appalto.

### MODALITÀ DI ATTUAZIONE

Il Progetto Ambientale della Cantierizzazione è stato inserito come allegato progettuale alla Convenzione n. 21/2011 del 15 dicembre 2011 (PD posto a base di Gara). Lo stesso è stato recepito e approfondito nel Progetto Esecutivo.

### DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

L02200D15RGIM0000002C - Piano Ambientale della Cantierizzazione del Progetto Definitivo - Relazione Generale (ed elaborati grafici).

L02500EZZRGIM0000001B - Progetto Ambientale della Cantierizzazione del Progetto Esecutivo – Relazione Generale (ed elaborati grafici).

## 2. AMBIENTE

6. Dovranno rispettarsi, in fase di cantiere, i limiti di rumore individuati dalle Amministrazioni competenti (ancorché in deroga) piuttosto che il limite fisso di 70 dB(A).

### MODALITÀ DI ATTUAZIONE

I Comuni attraversati dall'infrastruttura nella fase di sviluppo del Progetto Esecutivo, erano sprovvisti di Piani di Zonizzazione Acustica.

In attesa che i Comuni redigano la zonizzazione acustica, l'art. 6 del Decreto ( D.P.C.M. 01/03/91 - Limiti di accettabilità di rumore per Comuni che non hanno ancora adottato una zonizzazione acustica del territorio) prevede, per le sorgenti sonore fisse, l'immediata applicabilità di limiti transitori, ripresi dal Decreto Ministeriale del 02/04/1968, che sono stati determinati in funzione della densità abitativa, dell'altezza degli edifici e della distanza degli stessi, dei rapporti massimi tra gli spazi destinati agli insediamenti abitativi e produttivi e gli spazi pubblici.

Tali limiti di accettabilità sono di seguito riportati

Zona	LIMITE DIURNO	LIMITE NOTTURNO
Tutto il territorio nazionale	70	60
Zona A	65	55
Zona B	60	50
Zona esclusivamente industriale	70	70

Nell'ambito della redazione del Progetto Ambientale della Cantierizzazione le simulazioni acustiche condotte non hanno evidenziato alcuna criticità.

### DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

L02500EZZRGIM0000003A - Progetto Ambientale della Cantierizzazione - Relazione Analisi degli Impatti.

L02200D15RGAC0000001B - Progetto di Monitoraggio Ambientale.



## 2. AMBIENTE

7. Dovranno adottarsi come misure di mitigazione del rumore tutto quanto suggerito/indicato a pag. 44 del punto 6.7 "Prescrizioni generali di gestione del cantiere" del documento LO 22 00 D15 RH IM 0000 004 A.

### MODALITÀ DI ATTUAZIONE

I contenuti del paragrafo 6.7, richiamato, sono contenuti nella Relazione Generale del Progetto Ambientale della Cantierizzazione (rif. el. LO2200D15RGIM0000002C, par. 24.5 "Prescrizioni per il contenimento del Rumore") facente parte del Progetto Definitivo posto a base di gara, e quindi resi prescrittivi per l'appaltatore. Le indicazioni sono state recepite nel Progetto Esecutivo e saranno adottate durante la realizzazione dell'opera, come descritto nell'el. Relazione Analisi degli Impatti (L02500EZZRGIM0000003A).

### DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Relazione Analisi degli Impatti L025 00EZZRGIM0000003A – ed elaborati grafici

## 2. AMBIENTE

8. 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

### MODALITÀ DI ATTUAZIONE

Le canalizzazioni di convogliamento verso Lama Sinata insistono su superfici che sono state oggetto di esproprio come si evince dagli elaborati:

Comune di Bari: piano parcellare- L02200D43BD0C0000001B

Comune di Modugno: piano parcellare\_L02200D43BD0C0000002B

Comune di Bitetto: piano parcellare\_L02200D43BD0C0000003B  
del progetto definitivo.

La fascia di esproprio non eccede la proiezione sul piano di campagna del diametro esterno delle tubazioni costituenti le opere di convogliamento.

Il progetto esecutivo non modifica il diametro delle opere di convogliamento e quindi neanche la larghezza delle fasce di esproprio.

### DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Comune di Bari: piano parcellare- L02200D43BD0C0000001B

Comune di Modugno: piano parcellare\_L02200D43BD0C0000002B

Comune di Bitetto: piano parcellare\_L02200D43BD0C0000003B

Interferenze idrauliche:

Relazione tecnico - descrittiva generale L0 2500EZZRGIN0600001B e relativi el. grafici

Relazione tecnico - descrittiva generale L0 2500EZZRGIN0700001B e relativi el. grafici

## 2. AMBIENTE

9. Dovrà prevedersi il monitoraggio qualitativo e quantitativo delle acque provenienti dal sistema di drenaggio della piattaforma ferroviaria nei punti di recapito alla Lama Sinata. Ove si possano realizzare interventi che consentano la diffusione delle acque meteoriche senza il loro concentrazione e recapito nella Lama Sinata, si potrà derogare dal monitoraggio qualitativo e quantitativo di tali acque meteoriche.

### MODALITÀ DI ATTUAZIONE

Considerando l'elevata permeabilità dei calcari fessurati che costituiscono il substrato roccioso dell'area attraversata dalla linea ferroviaria, è stata sviluppata una soluzione progettuale tendente a limitare la concentrazione delle portate di drenaggio, a episodi eccezionali, favorendo la dispersione per infiltrazione nel sottosuolo delle acque meteoriche.

La piattaforma ferroviaria infatti sarà costituita da uno strato di supercompattato in materiale granulare frantumato su cui è posata la sovrastruttura ferroviaria senza l'interposizione di uno strato di sub ballast impermeabile.

Pertanto tutte le acque meteoriche ricadenti sulla piattaforma ferroviaria verranno smaltite nel sottosuolo attraverso le trincee drenanti e la piattaforma stessa; quelle in eccesso, relative ad eventi eccezionali, maggiori della capacità di smaltimento nel sottosuolo, verranno raccolte dalle canalette poste ai margini della piattaforma e convogliate fino alle opere di allontanamento opportunamente distribuite lungo il tracciato.

Analogamente tutte le ulteriori acque meteoriche che interessano direttamente il corpo ferroviario, come scarpate dei rilevati e scarpate delle trincee e, quelle che lo interessano indirettamente, per effetto dell'orografia circostante, vengono intercettate dalle canalette alla base delle trincee e sulla sommità delle opere di sostegno nonché dai fossi di guardia a monte delle trincee ed alla base dei rilevati che le convogliano ai tombini di attraversamento di cui sopra da cui vengono allontanate con le stesse modalità di quelle di piattaforma.

Quindi non è previsto un sistema di monitoraggio qualitativo e quantitativo di tali acque meteoriche, ma un sistema di diffusione delle acque meteoriche.

### DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

L02500EZZRGID0002001B – Relazione idraulica

L02500EZZRGID0002002B- Relazione idraulica drenaggio di piattaforma ferroviaria

L02500EZZRGID0002003A- Relazione idraulica drenaggio di piattaforma varianti stradali

## 2. AMBIENTE

10. 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.

Ove si dimostri, con specifica "analisi di rischio", l'estrema improbabilità di "sversamenti accidentali" si potrà derogare dal sistema di intercettazione ivi indicato a seguito delle conclusioni dell'Analisi di Rischio che dovrà essere predisposta anticipatamente all'espletamento della gara d'appalto.

## MODALITÀ DI ATTUAZIONE

La suddetta prescrizione è stata resa vincolante a livello contrattuale allegando la Delibera CIPE di cui trattasi alla convenzione.

Per intercettare casi di sversamento accidentali di sostanze contaminanti prima del recapito finale nella Lama Sinata, sono in corso approfondimenti tecnici con il Progettista per valutare le diverse soluzioni possibili, anche in relazione del programma di Esercizio in corso di aggiornamento.

## DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

## 2. AMBIENTE

11. 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 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;
- estendere il periodo minimo di garanzia a decorrere dalla data di ultimazione dei lavori sino alla fine della successiva seconda stagione vegetativa

### MODALITÀ DI ATTUAZIONE

Tutte le prescrizioni sono state prese in carico dal progetto esecutivo delle opere di riambientalizzazione, in particolare:

- La scelta delle essenze erbacee arboree ed arbustive è stata fatta in ottemperanza a tale prescrizione;
- Il progetto definitivo aveva già ottemperato a tale prescrizione, in sede di progettazione esecutiva sono state aggiunte altre due specie, il corbezzolo e il viburno tino, che sono particolarmente caratteristiche della regione Puglia, ad integrazione di quelle presenti nel definitivo.
- Il progetto esecutivo prevede l'inerbimento delle scarpate in quei tratti di rilevato e trincea aventi pendenza 2:3. Le modalità di inerbimento sono riportate negli elaborati Tipologici interventi di inerbimento scarpate in rilevato
- L'Appaltatore, si fa carico di eseguire una manutenzione obbligatoria delle opere a verde almeno per i 2 anni successivi all'ultimazione dei lavori.

### DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

(da L025.0.0.E.ZZ.P7.IA.00.0.0.001.B a L025.0.0.E.ZZ.P7.IA.00.0.0.012.B);  
 (da L025.0.0.E.ZZ.PZ.IA.00.0.0.012.B a L025.0.0.E.ZZ.PZ.IA.00.0.0.001B.);  
 L025.0.0.E.ZZ.PB.IA.00.0.0.001.B); (L02500EZZRGIA0000001B).  
 Tipologici interventi di inerbimento scarpate in trincea (L025.0.0.E.ZZ.PB.IA.00.0.0.002.B).

## 2. AMBIENTE

12. Il progetto delle mitigazioni acustiche dovrà uniformarsi alle norme ISO 9613 (parte I e II) e UNI 9884 (mappe di rumore);

### MODALITÀ DI ATTUAZIONE

- l'attenuazione per assorbimento dell'aria è stata calcolata secondo la ISO 9613
- le mappe isofoniche sono realizzate in accordo alla UNI9884.

### DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Rumori e Vibrazione – L02500EZZRGIM0600001B – Relazione Generale (ed elaborati grafici).



## 2. AMBIENTE

13. la verifica di attuazione dovrà riguardare anche il programma di risanamento acustico lungo la linea storica nei tratti immediatamente adiacenti il tratto in oggetto

### MODALITÀ DI ATTUAZIONE

Il piano di risanamento acustico è stato redatto a cura di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e prevede, per le tratte adiacenti la linea ferroviaria in questione, l'adeguamento in funzione del modello di esercizio attualizzato.

### DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

L'intervento di risanamento previsto sulla Bari - Taranto è relativo al Piano di risanamento acustico 06/09/2012 di RFI, redatto ai sensi del DM 29/11/2000 sui tratti ferroviari adiacenti alla variante. Gli interventi sono in fase di finanziamento.

## 2. AMBIENTE

14. 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/approvvigionamento, salute pubblica, e dovrà essere integrato secondo quanto di seguito indicato:

- a. indicazione dei dettagli tecnici di ogni opera di captazione idrica potenzialmente interessata dall'opera, (tipo, uso, profondità, posizione, filtri)
- b. previsione di specifiche attività di rilevamento dei livelli di vibrazione in fase di cantiere in corrispondenza di tutti i ricettori potenzialmente penalizzati
- c. 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 limiti 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

### MODALITÀ DI ATTUAZIONE

Il progetto di monitoraggio ambientale viene e verrà svolto in relazione ai seguenti ambiti:

- Ambiente idrico superficiale;
- Ambiente idrico sotterraneo;
- Atmosfera;
- Rumore;
- Suolo;
- Vibrazioni;
- Campi elettro-magnetici;
- Vegetazione;
- Paesaggio (stato fisico dei luoghi);
- Ambiente sociale;
- Fauna ed ecosistemi.

Nel Progetto ambientale della cantierizzazione sono approfondite le tematiche relative alle aree di cantiere e viabilità, rifiuti e materiali di scavo/ approvvigionamento.

Relativamente alle osservazioni di dettaglio si osserva che:

- a. Non sono previste opere di captazione idrica
- b. Prescrizione recepita nel Progetto di Monitoraggio Ambientale,
- c. Prescrizione recepita nell'elaborato di Progetto Esecutivo "Linee Guida ed inquadramento ambientale dell'area L02500EZZRGIA0000002B"

### DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE - L022 00 D 15 RG AC0000 001 B  
LINEE GUIDA ED INQUADRAMENTO AMBIENTALE DELL'AREA L02500EZZRGIA0000002B

RELAZIONE DI ATTUAZIONE

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	DOCUMENTO	PROG	REV.	FOGLIO
L025	00	E	ZZ	RG MD0000	001	A	23 DI 28

## 2. AMBIENTE

15. 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)

### MODALITÀ DI ATTUAZIONE

L'attuazione del Sistema di Gestione Ambientale è stato previsto come obbligo contrattuale

### DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

PIANO DI GESTIONE AMBIENTALE DI COMMESSA (rif. L025 00 E ZZ MI IM0000 001 B)

## 2. AMBIENTE

16. 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

### MODALITÀ DI ATTUAZIONE

Nell'ambito della redazione del Progetto Esecutivo è stata effettuata l'analisi delle problematiche ambientali connesse alla gestione dei depositi temporanei di terre e rocce da scavo.

### DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

L02500EZZRGIM0000001B- Relazione Generale ed elaborati grafici ( Piano Ambientale della Cantierizzazione)

## 2. AMBIENTE

17. 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 risanamento e conservazione.

### MODALITÀ DI ATTUAZIONE

I trulli 26, 27, 52 e 55 non sono interessati dal nuovo tracciato ferroviario, per cui non se ne pregiudica lo stato.

### DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

## 2. AMBIENTE

18. 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

### MODALITÀ DI ATTUAZIONE

Nel progetto delle opere a verde sono state aumentate le essenze a portamento arbustivo in corrispondenza degli imbocchi delle gallerie artificiali

### DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Planimetrie interventi di inserimento ambientale" (da L025.0.0.E.ZZ.P7.IA.00.0.0.001.B a L025.0.0.E.ZZ.P7.IA.00.0.0.012.B)

Dettagli intervento di inserimento ambientale: planimetria e sezioni" (da L025.0.0.E.ZZ.PZ.IA.00.0.0.012.B a L025.0.0.E.ZZ.PZ.IA.00.0.0.001B.

### 3. VIABILITÀ'

19. Prescrizione dell'Anas sull'interferenza con la Tangenziale di Bari:

- a. dovranno essere adottate tipologie costruttive per ridurre al minimo i tempi di esecuzione e, quindi, il disagio per la circolazione della Tangenziale di Bari
- b. prima dell'inizio dei lavori, dovrà essere prodotta apposita planimetria della segnaletica verticale, orizzontale, complementare luminosa e non;
- c. Il traffico dovrà essere deviato sulla variante provvisoria a seguito di apposita stesura di verbale di sopralluogo redatto in contraddittorio tra ANAS S.p.A e R.F.I. S.p.A
- d. La manutenzione della variante provvisoria (tappeto di usura, segnaletica, illuminazione, segnalazioni, ecc..) dovrà essere a carico di R.F.I. S.p.A., la quale dovrà, in ogni momento, far osservare l'apposita segnaletica, predisposta sulla deviazione stessa, tutte le norme di sicurezza del traffico come previsto dal vigente C.d.S. ed ogni altra eventuale disposizione che venisse impartita a giudizio insindacabile dell'ANAS
- e. La R.F.I S.p.A. rimane unica responsabile, a qualsiasi effetto, di eventuali incidenti stradali che dovessero avvenire in conseguenza della costruzione e manutenzione delle opere tutte, nessuna esclusa, restandone completamente sollevata l'ANAS da ogni e qualsivoglia responsabilità a riguardo
- f. Il collaudo delle opere in c.a. (art. 7 L. 1086/71) dovrà essere effettuato da almeno un funzionario dell'ANAS, che verrà individuato dal Compartimento e mediante regolare incarico a cura e spese di R.F.I. S.p.A, entro i successivi trenta giorni dopo l'ultimazione dei lavori di costruzione del sottopasso ferroviario. Ad esito favorevole del collaudo statico potrà avvenire il ripristino della circolazione sul tracciato originario della Tangenziale e la dismissione della variante provvisoria (a cura e spese di R.F.I. S.p.A)
- g. Prima dell' esecuzione dei lavori si dovrà procedere alla stipula di apposita convenzione che regoli i rapporti tra R.F.I. S.p.A. e ANAS S.p.A. durante l'esecuzione dei lavori e ai fini della manutenzione delle opere eseguite a lavori ultimati

### MODALITÀ DI ATTUAZIONE

- a. Nel Progetto Esecutivo si prevede di realizzare una viabilità provvisoria ammorsata al rilevato stradale esistente su cui deviare il traffico e rendere disponibile alla costruzione della galleria solo una porzione del tracciato stradale originario. Si realizzerà così il primo concio di galleria. Completato questo si ripristinerà la viabilità al di sopra, qui si devierà tutto il traffico e si completerà il secondo concio di galleria. Si limiteranno i tempi di esecuzione contenendo i volumi di scavo sul rilevato esistente per l'impiego di idonee paratie di pali.
- b. Nell'ambito del progetto costruttivo saranno schematizzate, di concerto con ANAS, tutte le fasi di deviazione dei flussi di transito, corredate da tutta la segnaletica temporanea occorrente in termini di legge.
- c. Prima dell'attivazione della deviazione provvisoria si procederà per come prescritto.
- d. Durante l'esecuzione dei lavori, l'appaltatore è l'unico Responsabile della gestione e manutenzione dell'infrastruttura da realizzare
- e. Durante l'esecuzione dei lavori, l'appaltatore è l'unico Responsabile della gestione e manutenzione dell'infrastruttura da realizzare
- f. Le reciproche incombenze amministrative tra ANAS e RFI verranno disciplinate con la sottoscrizione di apposita Convenzione.
- g. La convenzione verrà stipulata nei modi previsti dalla legge.

### DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

- a. Progetto Esecutivo – NV01 Viabilità interferente al km 4+760,017;



#### 4. INTERFERENZE

20. Dovranno essere risolte le 3 interferenze ITALGAS individuate che comportano una spesa preventivata di 157.309+IVA con tempi di esecuzione di almeno un anno da effettuare solo a seguito di formale richiesta del soggetto aggiudicatore e sua accettazione integrale dei costi da sostenere.

#### MODALITÀ DI ATTUAZIONE

Le interferenze segnalate sono già state previste nell'importo dei lavori da contabilizzare a conguaglio. E' obbligo dell'appaltatore contattare gli enti terzi per concordare le modalità di spostamento delle interferenze.

#### DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Progetto di risoluzione annesso a Preventivo di spesa Italgas (nota prot. 12354DEF0328 del 19/12/2012)

#### 4. INTERFERENZE

21. Dovranno essere spostati gli impianti di media e bassa tensione interferenti con le opere in oggetto con un importo da quantificare a cura di ENEL a seguito di specifica richiesta, da presentare con congruo anticipo, da parte del soggetto aggiudicatore

#### MODALITÀ DI ATTUAZIONE

Per le interferenze segnalate è stato stimato un importo a disposizione della stazione appaltante; in fase di progetto esecutivo è obbligo dell'appaltatore contattare gli enti terzi per concordare le modalità di spostamento delle interferenze che saranno contabilizzate a conguaglio.

#### DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Progetto di risoluzione annesso a Preventivo di spesa Enel (nota prot. 1573306 del 20/08/2012)

RELAZIONE DI ATTUAZIONE

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	DOCUMENTO	PROG	REV.	FOGLIO
L025	00	E	ZZ	RG MD0000	001	A	28 DI 28

#### 4. ALLEGATI

Allegato 1 - nota prot. N.9442 Cl.34.19.04 del 01/08/2012 della Soprintendenza ai Beni Archeologici per la Puglia

## Allegato 1



*Genere*  
*Ardeno V. ...*  
Taranto 01/08/ 2012

*Ministero per i Beni e le  
Attività Culturali*

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHEOLOGICI  
DELLA PUGLIA  
Via Duomo 33 - 74100 Taranto  
Tel. 099.4713511-fax 0994600126  
sba-pug@beniculturali.it

Alla ITALFER  
c.a. Ing. Giacomo Taranto  
p.zza A. Moro, str. int. Stazione F.S., 57  
70122 BARI

*Prote N. 9442 Allegati.....*  
*el. 34-19.04*

**OGGETTO: POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURE DELLE LINEA FERROVIARIA  
BARI-TARANTO. REALIZZAZIONE TRATTA "BARI S. ANDREA- BITETTO".  
( RIF.TO PROT. N. 7961 DEL 29/06/2012 ) PARERE.**

In riferimento alla nota indicata in oggetto, esaminati gli elaborati trasmessi, si approva il programma di interventi proposto, elaborato secondo le indicazioni fornite da questo Ufficio.

Si esprime inoltre parere favorevole al conferimento dell'incarico di coordinamento sul campo dei lavori di scavo archeologico ai dott.ri L.M. Rendina e A. Tronelli.

IL SOPRINTENDENTE  
( Dott. Luigi La Rocca )

IL RUP  
Archeologo Direttore Coordinatore  
( dott.ssa Ada Riccardi )

*Per il riguarda*  
*fe*

AREA OPERATIVA SUD E ISOLE-  
PM NODO BARI, RN-TA E RETE  
CALABRA  
Data: 30.08.2012  
Prot: ASI.RB.0043790.12.E