

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 28 gennaio 2015.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Linea Pescara-Bari - raddoppio della tratta ferroviaria Termoli-Lesina. Approvazione progetto preliminare (CUP J71H9200000007). (Delibera n. 2/2015).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. “legge obiettivo”), che, all’art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, siano individuati dal Governo attraverso un Programma (da ora in avanti anche “Programma delle infrastrutture strategiche”) formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto Programma entro il 31 dicembre 2001;

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

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

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

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante “Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE”, e s.m.i., e visti in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente “Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi” e specificamente l’art. 163, che conferma la responsabilità dell’istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita “Struttura tecnica di missione” alla quale è demandata

la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

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

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

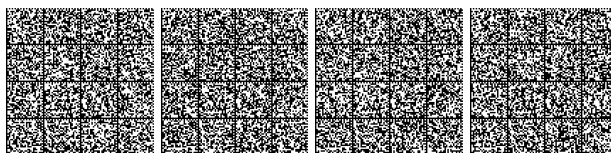
Visto il decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, che all’art. 1, comma 10, prevede che il contratto di programma 2012-2016 - parte investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, entro sessanta giorni dal 12 novembre 2014. Lo schema del citato decreto è trasmesso alle Camere entro trenta giorni dalla predetta data, per l’espressione del parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia. I pareri sono espressi entro trenta giorni dalla data di assegnazione. Decorso tale termine, il decreto può comunque essere emanato;

Visto il decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell’interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e s.m.i., con il quale - in relazione al disposto dell’art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora art. 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) - è stato costituito il Comitato di coordinamento per l’alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO);

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il Coordinatore del predetto CCASGO le linee guida varate dal Comitato stesso nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° “Programma delle opere strategiche”, nonché il relativo allegato 1, che include nell’ambito dei sistemi ferroviari del “Corridoio plurimodale adriatico” la voce “Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto”;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrige in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l’attribuzione del CUP;



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

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

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26 (supplemento *Gazzetta Ufficiale* n. 1/2015), con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole, ai sensi dell'art. 1 della legge n. 443/2001 e s.m.i., in ordine al Programma delle infrastrutture strategiche di cui al 12° Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2013, che include, nella "tabella 0 Programma infrastrutture strategiche", l'infrastruttura "Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto", che comprende l'intervento "Raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)";

Considerato che l'opera è inclusa nell'Intesa generale quadro tra Governo e regione Molise del 3 giugno 2004, nell'ambito della "Tratta Molisana del Corridoio Adriatico Bologna - Lecce", nonché nel relativo 1° atto integrativo del 23 gennaio 2009;

Considerato che l'opera è inclusa nell'Intesa generale quadro tra Governo e regione Puglia del 10 ottobre 2003 nell'ambito della "Tratta pugliese del Corridoio ferroviario Bologna - Lecce";

Considerato che l'opera è inclusa nel Contratto di Programma RFI 2012-2016 - parte investimenti sottoscritto l'8 agosto 2014, in corso di approvazione ai sensi del citato decreto legge n. 133/2014;

Viste le note 13 novembre 2014, n. 44825, 2 dicembre 2014, n. 47403, 4 dicembre 2014, n. 48229 e n. 48255, 17 dicembre 2014, n. 50335 e n. 50406, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato dell'argomento "Linea ferroviaria Pescara-Bari: raddoppio tratta Termoli - Lesina" e ha trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e in particolare:

sotto l'aspetto tecnico

che la tratta a singolo binario Termoli - Lesina rappresenta il vero "collo di bottiglia" dell'intera "Direttrice Adriatica" della rete ferroviaria, che impedisce incrementi di traffico e comporta limitazioni alla circolazione ferroviaria, incidendo sugli effettivi tempi di percorrenza;

che il progetto del raddoppio della linea Pescara-Bari nella tratta Termoli-Lesina è necessario per il po-

tenziamento della "Direttrice Adriatica", che ha un ruolo strategico sia per il trasporto passeggeri sia per il trasporto merci;

che i principali obiettivi del suddetto progetto sono i seguenti:

aumento della velocità massima del tracciato e della capacità della linea;

elevazione degli indici di qualità del servizio, in termini di regolarità del traffico e di migliore adattabilità della domanda di trasporto;

riduzione dei costi d'uso dell'infrastruttura e migliore coordinamento delle attività di circolazione dei treni, nonché di manutenzione delle infrastrutture stesse;

miglioramento dell'offerta conseguente alla riduzione dei tempi di percorrenza;

che l'opera, il cui progetto preliminare è ora all'esame, si sviluppa per circa 31 km ed interessa i comuni di Termoli e Campomarino in Regione Molise ed i comuni di Chieuti, Serracapriola e Lesina in Regione Puglia;

che il suddetto progetto è stato suddiviso in tre lotti:

Lotto 1 "Ripalta - Lesina", che si sviluppa per circa 6.844 m dalla progressiva 24+200 alla progressiva 31+044, interessando il solo territorio pugliese;

Lotto 2 "Termoli - Campomarino", che si sviluppa per 5.940 m dalla progressiva 0+000 alla progressiva 5+940 interessando il solo territorio molisano e i Comuni di Termoli e Campomarino, ha inizio a sud della stazione di Termoli (progressiva FS 440+400) e termina a sud della stazione di Campomarino;

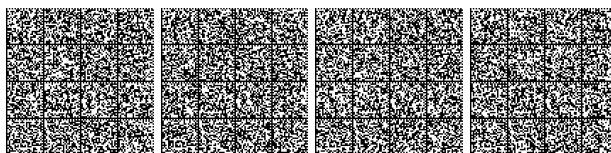
Lotto 3 "Campomarino - Ripalta", che si sviluppa per 18.260 m dalla progressiva 5+940 alla progressiva 24+200, interessando sia il territorio molisano che il territorio pugliese;

sotto l'aspetto procedurale e amministrativo:

che nella fase di progetto preliminare è stato redatto, ai sensi dell'art. 165, comma 3, del citato decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i., lo Studio di Impatto Ambientale (SIA);

che, al fine di verificare l'impatto che la realizzazione dell'infrastruttura avrà sulla realtà archeologica dei territori attraversati, è stato prodotto, ai sensi dell'art. 165, comma 10, del citato decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i., uno specifico Studio Archeologico redatto in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 95 dello stesso decreto;

che il progetto preliminare, ai sensi dell'art. 165, comma 4, del citato decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i., è stato trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 28 febbraio 2013, a ciascuna delle altre amministrazioni interessate e rappresentate nel Co-



mitato in data 20 e 25 febbraio 2013, a tutte le ulteriori amministrazioni competenti a rilasciare permessi e autorizzazioni di ogni genere e tipo nonché ai gestori di opere interferenti in data 25 febbraio 2013 e al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in data 27 marzo 2013;

che, ai sensi dell'art. 165 del citato decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i., è stato pubblicato in data 1° marzo 2013 su un quotidiano a tiratura nazionale ("Sole 24 Ore") e due a diffusione locale ("Tempo - edizione regione Molise" e "Il Nuovo Quotidiano di Puglia") l'avviso di avvenuto deposito del progetto presso le rispettive sedi della Regione Puglia, della regione Molise, del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e del Ministero per i beni e le attività culturali, al fine della consultazione da parte del pubblico e della presentazione di eventuali osservazioni;

che la Conferenza di servizi si è tenuta il 15 maggio 2013;

che, con parere 12 luglio 2013, n. 1294, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ha espresso parere positivo, con prescrizioni, di compatibilità ambientale sul progetto all'esame;

che, con nota 17 giugno 2013, n. 16693, il Ministero per i beni e le attività culturali ha espresso parere tecnico favorevole, con prescrizioni, sul progetto all'esame;

che il Consiglio superiore dei lavori pubblici - quinta sezione, nell'adunanza del 20 febbraio 2014, ha espresso parere favorevole n. 46/13, con osservazioni e prescrizioni, sul progetto all'esame;

che la regione Puglia, con Deliberazione della Giunta Regionale 19 novembre 2013, n. 2160, ha espresso parere favorevole sulla localizzazione dell'opera, ai sensi dell'art. 165, comma 5, del citato decreto legislativo n. 163/2006, con le integrazioni contenute nella nota 2 dicembre 2014, n. 2398;

che la regione Molise, con Deliberazione della Giunta Regionale 17 novembre 2014, n. 591, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, sulla localizzazione dell'opera ai sensi dell'art. 165, comma 5, del citato decreto legislativo n. 163/2006;

sotto l'aspetto attuativo:

che il soggetto aggiudicatore è Rete Ferroviaria Italiana (RFI) S.p.A.;

che il cronoprogramma di progetto prevede la redazione e approvazione del progetto definitivo, l'esecuzione dei lavori e il collaudo del Lotto 1 in 2707 giorni, mentre del Lotto 2 e del Lotto 3 ciascuno in 2739 giorni;

che la modalità di affidamento prevista per la realizzazione delle opere è l'appalto integrato;

che il CUP assegnato all'opera è J71H9200000007:

sotto l'aspetto economico

che il costo del progetto preliminare all'esame è stato quantificato in 549 milioni di euro (al netto di IVA), di cui 409 milioni di euro per lavori, 9 milioni di euro per oneri per la sicurezza, 131 milioni di euro per somme a disposizione comprensivi di 7,7 milioni di euro per acquisizione aree;

che il costo dei singoli lotti è articolato come segue:

(importi in milioni di euro al netto di IVA)

Voci	Lotto 1 Ripalta – Lesina	Lotto 2 Termoli – Campomarino	Lotto 3 Campomarino – Ripalta
Lavorazioni	79	99	231
Oneri per la sicurezza	3	2	4
Somme a disposizione	24 ⁽¹⁾	34	73
Totale	106⁽¹⁾	135	308

(1) Il costo del Lotto 1 Ripalta-Lesina è di 102 milioni di euro, a cui si aggiungono 4 milioni di euro già consuntivati per precedenti progettazioni



che la distribuzione annuale dei costi per i singoli lotti è la seguente:

(importi in milioni di euro al netto di IVA)

Anno	Lotto 1 Ripalta – Lesina	Lotto 2 Termoli – Campomarino	Lotto 3 Campomarino – Ripalta	Totale
2012	4,52			4,52
2013	1,87			1,87
2014	0,30			0,30
2015	0,40	0,30	0,70	1,40
2016	1,30	1,25	3,00	5,55
2017	0,20	0,60	1,40	2,20
2018	1,00	0,50	1,00	2,50
2019	20,00	5,35	5,90	31,25
2020	26,00	25,00	21,00	72,00
2021	35,00	40,00	40,00	115,00
2022	15,41	45,00	50,00	110,41
2023		17,00	55,00	72,00
2024			55,00	55,00
2025			55,00	55,00
2026			20,00	20,00
Totale	106,00	135,00	308,00	549,00

che attualmente per il solo Lotto 1 Ripalta - Lesina risulta individuata una copertura finanziaria per 106 milioni di euro a valere sulle risorse di cui alla Tabella A04 del Contratto di Programma R.F.I. 2012-2016 - Parte investimenti, di cui 98 milioni di euro disponibili sul capitolo 7122 e 8 milioni di euro da fondi comunitari;

che, come riferito dal Ministero proponente, l'ammontare complessivo delle valorizzazioni formulate dal soggetto aggiudicatore su ciascuna prescrizione emersa in sede di conferenza di servizi non ha determinato un incremento del limite di spesa previsto per l'intero intervento, atteso che gli importi relativi alle prescrizioni accolte trovano capienza nel quadro economico.

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

Vista la nota 28 gennaio 2015, n. 422, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'esame della presente proposta nell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

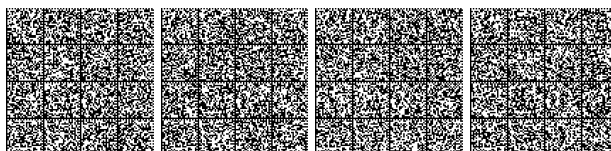
Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

1. Approvazione del progetto preliminare

1.1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 165 del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i. e dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e s.m.i., è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui al successivo punto 1.4, anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare dell'opera "Linea Pescara - Bari: raddoppio della tratta Termoli - Lesina".

1.2. Con riferimento al Lotto 2 "Termoli - Campomarino" (dalla progressiva chilometrica 0+000 alla progressiva chilometrica 5+940) e al Lotto 3 "Campomarino - Ripalta" (dalla progressiva chilometrica 5+940 alla progressiva chilometrica 24+200) l'approvazione di cui al punto 1.1 è da intendersi in linea tecnica.



1.3. Entro 30 giorni dalla pubblicazione della presente delibera, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà concordare con Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. un termine, non superiore a 2 anni, per la presentazione del progetto definitivo della "Linea Pescara - Bari: raddoppio della tratta Termoli - Lesina" nel suo complesso.

1.4. Le prescrizioni cui è subordinata l'approvazione del progetto sono riportate nella prima parte dell'allegato 1 alla presente delibera, che forma parte integrante della delibera stessa, mentre le raccomandazioni sono riportate nella seconda parte del predetto allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

1.5. Ai sensi dell'art. 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i., l'importo 549 milioni di euro (al netto di IVA), come riportato nella precedente "presa d'atto", costituisce il limite di spesa dell'opera "Linea Pescara - Bari: raddoppio della tratta Termoli - Lesina".

1.6. L'importo per le eventuali opere e misure connettive dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera nonché gli oneri di mitigazione di impatto ambientale individuati nell'ambito della procedura di VIA, non potranno comunque superare il due per cento del citato limite di spesa.

1.7. La copertura finanziaria del Lotto 1 "Ripalta - Lesina" del progetto approvato con la presente delibera è individuata a carico delle risorse di cui alla Tabella A04 del Contratto di Programma R.F.I. 2012-2016 - Parte investimenti, sottoscritto l'8 agosto 2014.

2. Ulteriori disposizioni

Su indicazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. dovrà rimodulare il cronoprogramma del progetto, riducendo il più possibile i tempi per la messa in esercizio del Lotto 1.

3. Clausole finali

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

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

3.3. Il medesimo Ministero provvederà altresì a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

3.4. Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera e in adesione alle richieste rappresentate nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle

grandi opere, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo - tra l'altro - l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dall'importo.

3.5. Ai sensi della delibera n. 24/2004 citata nelle premesse, il CUP assegnato all'opera di cui al punto 1.1, dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera di cui alla presente delibera.

Roma, 28 gennaio 2015

*Il Ministro
dell'economia e delle finanze
con funzioni di Presidente*
PADOAN

Il Segretario: LOTTI

Registrato alla Corte dei conti il 16 giugno 2015

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 1804

Allegato 1

TRATTA FERROVIARIA
TERMOLI - LESINA
PRESCRIZIONI

Prescrizioni generali in sede di progettazione definitiva e in fase realizzativa.

1. ricollocare in situ, o nelle immediate vicinanze, le eventuali alberature che interferiscono con il tracciato (prescrizione n. 16 MinBACT);

2. privilegiare, in riferimento all'illuminazione del percorso, dei cantieri e delle stazioni apparecchi illuminanti che non disperdano flusso luminoso verso l'alto, evitando di contribuire all'inquinamento luminoso (prescrizione n. 17 MinBACT);

3. adottare metodi che garantiscano la conservazione dallo stato di qualità della falda acquifera intercettata atteso che tra le opere previste si è riscontrata la demolizione-previo esproprio- di pozzi e reti idriche (prescrizione n. 1 Regione Puglia servizio risorse idriche);

4. adottare modalità di intervento tali da evitare ripercussioni negative sulla qualità delle acque con riferimento ad eventuali interferenze con corsi di acqua (prescrizione n. 2 Regione Puglia servizio risorse idriche).

5. ridurre le interferenze con gli ATD e con i SIC e le aree protette con: *i)* la delocalizzazione della SSE, prevedendo delle alternative localizzative; *ii)* la valutazione della possibilità di interrare il nuovo elettrodotto da 150KV di collegamento tra l'elettrodotto esistente e la citata SSE; *iii)* la riconfigurazione del tratto in variante della SS16 Adriatica in modo da non intercettare l'area a macchia mediterranea vegetante su duna; *iiii)* la previsione del recupero e del ripristino di aree rinvenienti dalla deviazione di canali, corsi d'acqua ecc. (prescrizione n.11 Regione Puglia Servizio Assetto del Territorio);

Prescrizioni in sede di progettazione definitiva.

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

1. verificare la possibilità di rilocalizzare l'area di cantiere AT21, trattandosi di aree vicine ad una scuola; (prescrizione n. 1 MATTM);

2. Con il progetto definitivo dovrà essere verificata la possibilità di una diversa ubicazione dell'area di cantiere denominata AT21 - Area tecnica nel comune di Termoli descritta quale "...ubicata in prossimità di via Rio Vivo, nelle vicinanze di una scuola primaria dell'infanzia...", collocata in una zona denominata "Punta Pizzo" definita dalla Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici del Molise di rilevante interesse paesaggistico e percettivo e dell'area A T22 dove è presente



un oliveto, elemento caratteristico ed identitario del paesaggio agrario tutelato. A tal fine saranno presi preventivi contatti con la stessa Soprintendenza; (prescrizione n. 8 MIBACT);

3. preferire nella scelta dei percorsi studiati ed individuati in funzione di collocazione dei principali siti di approvvigionamento dei materiali e di conferimento delle terre da scavo quelli che permettono di: minimizzare le interferenze con le aree a destinazione d'uso residenziale, coinvolgere le strade a maggior capacità di traffico, eseguire percorsi più rapidi per il collegamento tra cantieri, aree di lavoro e siti di approvvigionamento dei materiali da costruire e di conferimento dei materiali di risulta, minimizzare le interferenze con la rete viaria locale; (prescrizione n. 2 MATTM);

4. fornire, per quanto riguarda l'approvvigionamento del materiale per reinterri e rilevati, escludendo quelli derivanti dalle operazioni di scavo, un maggiore approfondimento per quanto riguarda la loro provenienza e le loro caratteristiche tecniche; (prescrizione n. 3 MATTM);

5. predisporre il piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo a livello di Progetto Definitivo. In particolare le modalità di campionamento e di caratterizzazione chimico fisica dei materiali di scavo e dei depositi temporanei e definitivi devono essere conformi agli allegati del DM 161/2012; (prescrizione n. 4 MATTM);

6. aggiornare il piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo in base all'individuazione delle destinazioni finali o di recupero ammesse per il giacimento di Apricena nella quale l'attività è subordinata alla preventiva approvazione del Piano Particolareggiato ed in seguito della verifica della stima delle volumetrie disponibili, dei dati e delle informazioni presentate riguardanti i siti di destinazione individuati come idonei per ricevere i materiali terrigeni di scavo generati dalle lavorazioni del raddoppio della linea in base al piano attuativo comunale in corso di redazione, con il piano di campionamento ed analisi dei siti di destinazione, con ulteriori informazioni desumibili dai studi compiuti in sede di redazione del progetto definitivo; (prescrizione n. 5 MATTM);

7. con il progetto definitivo dovrà essere presentato un progetto di sistemazione e rinaturalizzazione della cava di Apricena, redatto in coordinamento con i contenuti del Piano Particolareggiato attuativo in corso di redazione per il distretto estrattivo di Apricena; (prescrizione n. 11 MIBACT);

8. predisporre relativamente alla dismissione della linea storica un elaborato contenente l'indicazione sui potenziali impatti indotti dalla dismissione e su eventuali misure di mitigazione e/o compensazione, i dettagli sulle modalità di svolgimento delle attività di dismissione e sulla gestione dei materiali nonché eventuali possibilità di riutilizzo del sedime ferroviario; (prescrizione n. 6 MATTM e 1,7 Regione Puglia);

9. con il progetto definitivo dovrà essere presentato un progetto di rinaturalizzazione di tutti i tratti dismessi e di smantellamento della relativa linea aerea (lotto 3) che consenta un rapido processo di recupero dell'ecosistema dunale costiero; (prescrizione n. 9 MIBACT);

10. definire la tempistica di attuazione delle opere di mitigazione e di ripristino, nella tempistica d, inserire nel programma dei lavori considerare anche alla nuova linea elettrica aerea a 150 kV doppia terna ed alla nuova SSE di Chieuti; (prescrizione n. 7 MATTM);

11. prevedere nel piano di cantierizzazione: di concordare il monitoraggio della qualità delle acque superficiali mediante campionature ed analisi periodiche da concordare con il servizio ARPA di competenza; piano di monitoraggio per la valutazione delle emissioni di rumore e le vibrazioni, prevedendo la realizzazione, ove necessario, di idonee barriere fonoassorbenti provvisori; la specificazione della quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione e di drenaggio per l'aggottamento della falda, delle acque di lavaggio dei piazzali, delle acque di prima pioggia, per ciascuna delle aree di cantiere, con particolare attenzione ai tratti adiacenti e più prossimi ad aree tutelate o di ambito fluviale; l'adozione di adeguati sistemi in grado di mitigare fenomeni di intorbidamento delle acque dei corsi d'acqua naturali; la realizzazione di un sistema di impermeabilizzazione e collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da olii, carburanti e altri inquinanti dei cantieri ed il loro convogliamento in appositi siti di trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, con particolare attenzione agli sversamenti accidentali; che i mezzi di cantiere e di mezzi di trasporto pesanti da e verso il cantiere siano omologati e rispondano alla normativa più recente, almeno Stage IIIB e Euro 4, per quanto riguarda le emissioni di rumore e gas di scarico. Dovrà essere eseguito il lavaggio delle ruote dei mezzi di trasporto dei materiali e dei mezzi di cantiere all'uscita dai cantieri medesimi. Va comunque garantito il non imbrattamento della viabilità pubblica interessata dal transito di tali mezzi;

la stabilizzazione delle piste di cantiere, anche con leganti, qualora il transito degli automezzi provochi un eccessivo sollevamento di polveri nell'atmosfera; (prescrizione n. 8 MATTM);

12. predisporre un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, con valenza contrattuale, che contenga i dettagli operativi di quest'attività in termini di: verifica, con gli enti proprietari, della sostenibilità dei percorsi prescelti sulle infrastrutture, previsione dei necessari interventi di mitigazione oltre che il ripristino complessivo (fondo stradale, opere di corredo, arredo vegetazionale e opere d'arte esistenti) alle condizioni precedenti la cantierizzazione, interventi da effettuare periodicamente e ad opere ultimate, percorsi impegnati; tipo di mezzi, volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito, percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati, percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate, ove siano specificate, se del caso, le misure di salvaguardia degli edifici sensibili; (prescrizione n. 9 MATTM);

13. utilizzare mezzi d'opera omologati rispetto ai limiti di emissione stabiliti dalle più recenti norme nazionali e comunitarie alla data di inizio lavori del cantiere e che tutte le macchine operatrici (off road, gruppi elettrogeni), con motori a ciclo diesel, siano dotate di specifici dispositivi contenimento del particolato ad alta efficienza; (prescrizione n. 10 MATTM);

14. attivare programmi di manutenzione dei mezzi finalizzati al mantenimento di livelli ottimali delle prestazioni emissive delle apparecchiature utilizzate e l'attivazione di misure mitigative per limitare la dispersione di materiale particolato; (prescrizione n. 11 MATTM);

15. recuperare dal punto di vista ambientale al termine dei lavori le aree di cantiere, con rimozione di tutte le strutture e infrastrutture di cantiere. Eventuali rifiuti derivanti dalle operazioni di dismissione del cantiere dovranno essere recuperati o smaltiti secondo le disposizioni vigenti. Si dovrà altresì procedere alla bonifica dei terreni ove si accertassero fenomeni di inquinamento dovuti al cantiere; (prescrizione n. 12 MATTM);

16. approfondire i dettagli tecnici progettuali dei sottopassi faunistici; (prescrizione n. 13 MATTM);

17. approfondire nel progetto definitivo (e comunque prima dell'avvio delle procedure di affidamento delle attività) le valutazioni economiche sulla base dei dimensionamenti delle opere previste e degli oneri conseguenti al recepimento delle prescrizioni emerse nell'iter autorizzativo; (prescrizione n. 14 MATTM);

18. approfondire lo studio dei possibili impatti sulla qualità dell'aria in fase di cantiere partendo dalla caratterizzazione *ante operam* e tenendo conto della presenza di potenziali recettori entro una distanza di almeno 500 m dal tracciato dell'opera e/o dalle aree tecniche, di stoccaggio o di cantiere. In corrispondenza a tali recettori calcolare gli impatti in fase di cantiere per i vari inquinanti nelle tipologie di valori previsti dalla normativa (medie, annuali, percentili); (prescrizione n. 15 MATTM);

19. indicare nel piano di monitoraggio ambientale i punti di monitoraggio e il piano medesimo dovrà essere articolato in tre fasi: *ante*, *durante* e *post operam*. Per ciascuna fase deve essere indicata la durata e la frequenza di campionamento per ciascun inquinante previsto dalla normativa; (prescrizione n. 16 MATTM);

20. fornire per le acque di piattaforma ferroviaria il dettaglio del sistema di drenaggio delle acque e le modalità di smaltimento dei reflui, prevedendo l'eventualità di trattamento per sedimentazione con l'indicazione dei recapiti finali; (prescrizione n. 17 MATTM);

21. eseguire per le falde superficiali un'attenta analisi sulle possibili variazioni del regime ed una valutazione dell'entità delle interferenze tra la falda ed i fronti di scavo valutando anche le possibili modificazioni morfologiche, l'interruzione dei flussi indotti dallo scavo e le eventuali soluzioni previste per mitigare gli effetti; (prescrizione n. 18 MATTM);

22. verificare e definire le effettive condizioni di stabilità di eventuali scarpate o tagli, sia provvisori sia temporanei tramite specifiche analisi di carattere geotecnico; (prescrizione n. 19 MATTM);

23. esaminare la dinamica delle diverse falde idriche di una certa importanza all'interno dei differenti acquiferi individuati lungo il tracciato ferroviario tramite una approfondita caratterizzazione idrogeologica con un adeguato piano di monitoraggio preventivo, in corso d'opera e in esercizio utile ad accertare oltre alle condizioni di vulnerabilità delle acque sotterranee anche le eventuali interferenze negative che la realizzazione dell'opera potrà comportare sul regime delle falde acquifere. Il progetto deve essere ottimizzato di conseguenza per garantire le corrette tecniche e modalità operative e l'adozione di provvedimenti in ordi-



ne alla salvaguardia del sistema idrogeologico circostante e dell'opera stessa per consentire di mitigare o eliminare le eventuali interferenze negative sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio; (prescrizione n. 20 MATTM);

24. delineare, in considerazione della possibile suscettività alla liquefazione dei terreni sabbiosi e sabbiosi - limosi presenti all'interno dei depositi alluvionali e costieri attuali o recenti, i possibili effetti indotti da un sisma di una determinata intensità, in modo puntuale e dettagliato" mediante uno o più metodi quantitativi presenti in letteratura; (prescrizione n. 21 MATTM);

25. approfondire, per le problematiche di stabilità che potrebbero riguardare i rilevati, o comunque tutte le opere che costituiranno un sovraccarico sui terreni alluvionali o costieri più recenti, gli aspetti relativi ai possibili cedimenti che potrebbero anche essere favoriti o accentuati dalle sollecitazioni dinamiche prodotte dal transito dei treni; (prescrizione n. 22 MATTM);

26. approfondire la caratterizzazione del clima acustico ante operam e la rappresentazione su mappa in scala minima 1:5.000 con individuazione dei ricettori. La caratterizzazione deve contenere l'indicazione della metodologia utilizzata e, nel caso di modellizzazione acustica, la descrizione completa del modello acustico utilizzato e la descrizione della procedura di calibrazione/taratura necessaria a validare il modello di calcolo utilizzato; (prescrizioni numeri 23 e 24 MATTM);

27. completare lo studio acustico per la fase di cantiere con la rappresentazione planimetrica dei ricettori interessati dalle attività di cantiere insieme alle aree di cantiere ed ai percorsi dei mezzi pesanti lungo la viabilità ordinaria e le piste di cantiere, con la valutazione del contributo sonoro ai ricettori considerando anche i mezzi pesanti in transito, con indicazione delle caratteristiche acustiche delle opere di mitigazione in corrispondenza dei ricettori critici, ovvero più prossimi alle aree di lavoro; (prescrizione n. 25 MATTM);

28. silenziare le sorgenti di rumore in fase di cantiere secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al DM. 1° aprile 2004 nelle guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale. Le linee dovranno parimenti essere considerate in merito alla fase di progettazione esecutiva delle opere e degli impianti; (prescrizione n. 26 MATTM);

29. prevedere idonee barriere acustiche su tutti i tratti ove il modello e le misure post operam indichino la probabilità del superamento dei limiti; nel merito nelle zone di particolare impatto e di rilevante valenza ambientale, le barriere dovranno essere realizzate in modo tale da conseguire un appropriato inserimento paesaggistico e, nel caso in cui l'opera in progetto attraversi corsi d'acqua, queste dovranno essere del tipo trasparente in modo di consentire la visuale del paesaggio da entrambi i lati; (prescrizione n. 29 MATTM);

30. negli attraversamenti dei corsi d'acqua, fossi, canali e fiumi, si dovrà mirare alla conservazione della biodiversità evitando soluzioni invasive dell'alveo e delle aree ripariali e recuperando e/o potenziando la vegetazione ripariate; a questo fine dovrà essere evidenziata la sezione dell'alveo nel punto di attraversamento, da cui sia chiaramente evidente il profilo della vegetazione, l'ampiezza ed altezza degli strati arbustivo ed arboreo, la distribuzione delle comunità vegetali; (prescrizione n. 30 MATTM)

31. verificare le zone di interferenza dell'intervento in esame e quindi prevedere opportune opere di mitigazione laddove si verifichi un'intrusione visiva con masserie vincolate ed altre segnalazioni architettoniche indicate dal PUTT/P o altri manufatti di valenza storico-culturale o con lo sfondo-paesaggistico esistente, in particolare nelle aree vincolate (lame e aree annesse). Tali aree non dovranno essere utilizzate come aree di cantiere e dovranno conservare al massimo le alberature esistenti e la vegetazione di macchia mediterranea; (prescrizione n. 31 MATTM);

32. predisporre il Progetto di Monitoraggio Ambientale dell'opera, in accordo alle norme tecniche dell'allegato XXI del D.Lgs.n. 163/2006 e le Linee Guida redatte dalla Commissione Speciale VIA, a partire dalle informazioni riportate nello Studio di Impatto Ambientale, da concordare con TARPA Regionale e Provinciale; i costi dell'attuazione del monitoraggio dovranno essere indicati nel quadro economico del progetto; (prescrizione n. 32 MATTM);

33. predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 1221/2009); (prescrizione n. 33 MATTM);

34. fare ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica per le opere di sistemazione a verde, ripristino ambientale e rinaturazione previste,

adottando le "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Ministero dell'Ambiente, Servizio VIA, settembre 1997; fare inoltre riferimento, ai fini della progettazione definitiva, al "Quaderno opere tipo di ingegneria naturalistica" della Regione Lombardia ed al "Manuale di ingegneria naturalistica" (vol. 1, 2 e 3) della Regione Lazio o della Regione Emilia-Romagna o ad altri manuali qualificati; (prescrizione n. 34 MATTM e n. 1,6 Regione Puglia);

35. tutte le aree agricole temporaneamente occupate dai cantieri relativi all'intervento in argomento, come anche le piste di servizio dovranno essere riportate al termine dei lavori ai caratteri morfologici e vegetazionali originari, come stabilito nella "Relazione generale della cantierizzazione", per ciascun lotto; (prescrizione n. 13 MIBACT);

36. Per quanto riguarda le barriere fonoassorbenti, si chiede che in fase di Progetto definitivo dovranno essere previsti approfondimenti progettuali circa le tipologie da utilizzarsi bei vari tratti del percorso, ed in particolare, ove possibile, dovrà essere privilegiato l'uso di quinte arboree; (prescrizione n. 12 MIBACT);

37. Prima della presentazione del progetto definitivo, la Società RFI S.p.A. dovrà prendere opportuni contatti con la Soprintendenza per i beni archeologici della Puglia e con la Soprintendenza per i beni archeologici del Molise, al fine di definire più precisamente le aree che, in tale fase progettuale, rispettivamente dovranno essere sottoposte a preventivi saggi archeologici secondo specifiche modalità. Tali aree sono indicativamente:

Regione Molise:

le aree indicate nella relazione archeologica preliminare con rischio alto saranno sottoposte a "saggi archeologici tali da assicurare una sufficiente campionatura dell'area interessata dai lavori", così come previsto dall'art. 96 del Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163, "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" s.m.i.; la dislocazione e la densità di detti saggi saranno concordate con la competente Soprintendenza;

le aree indicate nella relazione archeologica preliminare con rischio medio-alto saranno anch'esse sottoposte a saggi archeologici la cui dislocazione e densità, concordate preventivamente con la competente Soprintendenza, saranno caratterizzate da una maglia più larga di quella di cui al punto precedente;

le aree indicate nella relazione archeologica preliminare con rischio basso non saranno al momento interessate da saggi; all'atto della realizzazione dei lavori tali aree saranno sottoposte a sorveglianza archeologica, analogamente a tutte le altre operazioni preliminari riguardanti l'apertura di strade e/o piste lungo il tracciato ferroviario da realizzare o qualsiasi altra attività preliminare che implichi movimento di terra.

Regione Puglia:

Aree ad "elevato rischio alto"

Lotto 3 PKm 15+700-16+350; PKm 18+900-19+500; PKm 20+450-20+850; PKm 24+150- 24+200;

Lotto 1; PKm 24+200-24+450; PKm 25+250-25+350; PKm 27+450-27+500; PKm 28+650- 28+700; PKm 29+200-29+350; PKm 29+750- 30+050; PKm 30+ 700-31+040;

Siti interessati da contesti in cui sono già rilevate presenze archeologiche: Sito 46 (Lotto 3 PKm 15+970-16+300), Siti 49-50 (Lotto3, PKm 19+05019+370) (lotto 1, PKm 24+200-24+470), Sito 66 (Lotto, PKm 29+95030+250).

I suddetti saggi archeologici avranno la Direzione scientifica delle competenti Soprintendenze archeologiche e dovranno essere seguiti da archeologici di comprovata esperienza professionale, da reperirsi secondo quanto stabilito dalla Direzione generale per le Antichità in materia di archeologia preventiva e dalla Circolare 10/2012 e i cui curricula saranno preventivamente sottoposti alle stesse Soprintendenze; (prescrizione n. 1 e 2 MinBACT);

38. richiedere apposita autorizzazione per qualsiasi opera di scavo superficiale eventualmente introdotta in variante agli elaborati attuali, potendo compromettere la stratigrafia archeologica esistente; (prescrizione n. 5 MinBACT);

39. sottoporre alle procedure di prevenzione del rischio archeologico, nonché di analisi degli impatti derivanti sul patrimonio culturale e sul paesaggio, come già effettuate per l'opera ferroviaria principale per tutte le opere di compensazione richieste dagli Enti territoriali nel



corso della procedura e che saranno accolte con l'approvazione del progetto in esame, da realizzarsi ad opera di altri soggetti; (prescrizione n. 6 MinBACT);

40. esperire la procedura per la verifica dell'interesse culturale ai sensi dell'art. 12 del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i. per la quale è competente la Direzione Regionale per i beni culturali e paesaggistici del Molise per il ponte in muratura esistente sul fiume Biferno (lotto 2), che accoglie la linea storica proposta in dismissione dal progetto presentato, e che rientra tra i beni culturali tutelati ai sensi del comma 1 dell'art. 10 del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i.; pertanto, lo stesso non può essere oggetto di qualsiasi tipo di intervento, compresa la demolizione, senza la preventiva autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del medesimo decreto legislativo; (prescrizione n. 7 MinBACT);

41. sviluppare nella progettazione definitiva per la realizzazione dei viadotti la soluzione progettuale denominata "Pile in calcestruzzo e travatura reticolare in acciaio cor-ten", proponendo, per le parti in calcestruzzo, trattamenti superficiali e cromie ottenute mediante opportuna pigmentazione del getto, da sottoporre preventivamente alla valutazione delle Soprintendenze per i beni architettonici e paesaggistici competenti, mediante campionamenti sul posto; (prescrizione n. 10 MinBACT);

42. relativamente al lotto 1, e con particolare riferimento all'attraversamento del fiume Fortore, il progetto verrà adeguato nello sviluppo della progettazione definitiva al progetto PAI, prevedendo un aumento della luce libera mediante esecuzione di fornici di adeguate dimensioni;

43. dimensionare, a condizione che l'intervento non esca dalle aree sottoposte a vincolo urbanistico, al fine di evitare interruzioni sulle piste di servizio che di fatto inibiscono l'attività di manutenzione, i manufatti di attraversamento degli alvei quali tombini e ponti monoluce siano dimensionati, in larghezza ed altezza, laddove possibile, non solo per consentire l'evacuazione delle portate di progetto ma anche per garantire la presenza in adiacenza all'alveo di piste di servizio che consentano il transito di mezzi meccanici. In alternativa è necessario prevedere il raccordo delle piste di servizio alla viabilità ordinaria in modo da compensare in qualche misura la presenza del rilevato e dell'ostacolo fisico dallo stesso rappresentato (prescrizione n. 1 consorzio Capitanata);

44. valutare la possibilità di eseguire i rivestimenti spondali con l'impiego di scogliere in pietrame calcareo in luogo dei rivestimenti flessibili previsti; (prescrizione n. 2 consorzio Capitanata);

45. definire in maniera più dettagliata oltre all'andamento planimetrico delle deviazioni, i profili, le sezioni e soprattutto le opere di ripristino a conclusione dei lavori, specialmente in corrispondenza dei tagli operati sugli alvei esistenti; (prescrizione n. 3 consorzio Capitanata);

46. formalizzare per l'utilizzo delle aree demaniali, prima dell'inizio dei lavori, l'istanza di concessione ai sensi del Regolamento Regionale 8 giugno 2012 n°12 e che tale adempimento è propedeutico al rilascio all'autorizzazione alla esecuzione dei lavori che interessano le proprietà demaniali; (prescrizione n. 4 consorzio Capitanata);

47. garantire che le opere in progetto che interferiscono con le reti di distribuzione dei distretti irrigui 8 (Lotto 3) e 9 (Lotto 1) del Comprensorio Irriguo del Fortore siano collocate ad una distanza non inferiore a mt. 3.75 (1.50/2 + 3.00) per condotte fino a O 275 mm., a mt. 4.25 (2.50/2 + 3.00) per condotte da cp 300 a O 500 mm. e mt. 5.25 (4.50/2 + 3.00) per condotte da 600 a 1200 mm. Per condotte posate in fascia espropriata tutti i manufatti da realizzare devono rispettare la distanza di mt. 3.00 dal limite dell'area demaniale. Laddove i limiti di distanza non possono essere osservati-bisognerà prevedere lo spostamento delle condotte, con oneri a carico del proponente, sia per quanto riguarda i lavori di spostamento e sia per quanto concerne l'estinzione delle servitù di acquedotto esistenti e sia l'istituzione di nuove servitù; (prescrizione n. 6 consorzio Capitanata);

48. tener conto che soprattutto nel Lotto 1 sussistono numerose interferenze con la rete di distribuzione del Distretto 9 determinate sia dalle opere di ampliamento della sede ferroviaria ma anche dalle opere accessorie quali la variante stradale prevista per la soppressione del P.L. al Km. 468+792; (prescrizione n. 7 consorzio Capitanata);

49. prendere atto delle interferenze esistenti (trasmesse separatamente) e proporre un programma di opere idonee alla loro risoluzione, ivi compreso lo spostamento delle condotte laddove necessario. Anche per le aree demaniali o asservite al demanio per le condotte, prima dell'inizio dei lavori, dovrà essere formalizzare l'istanza di concessione ai sensi del Regolamento Regionale 8 giugno 2012 n°12 tale adempimento è propedeutico al rilascio all'autorizzazione alla esecuzione dei lavori che interessano le proprietà demaniali; (prescrizione n. 8 consorzio Capitanata);

50. valutare gli impatti economici sul progetto, derivanti dalla soluzione proposta dalla Regione Molise per l'ottimizzazione urbanistica e territoriale del tracciato tra la prog. 1+940 (lotto 2) e 8+298(lotto 3); (prescrizione n. 1 Regione Molise);

51. Tutte le prescrizioni da 1 a 19 del MinBACT dovranno essere ottemperate dalla Società R.F.I. S.p.A. con la redazione del progetto esecutivo, se non diversamente specificato nelle suddette prescrizioni, da presentarsi prima dell'inizio delle opere (compresi i cantieri) e i relativi elaborati progettuali di recepimento andranno sottoposti alla verifica di ottemperanza da parte della Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea e delle Soprintendenze di settore. (prescrizione n. 20 MinBACT)

Prescrizioni in fase realizzativa.

Il soggetto aggiudicatore/l'impresa appaltatrice, durante la realizzazione delle opere, dovrà:

1. far seguire costantemente tutti i lavori di scavo (di qualsiasi entità siano, compresi gli scotichi iniziali dei cantieri) da personale specializzato archeologico (da reperirsi attraverso Università o Ditte Archeologiche specializzate esterne al Ministero per i beni e le attività culturali, le quali prestazioni saranno a carico della Società R.F.I. S.p.A.) e realizzati, ove si rendesse necessario lo scavo a mano per la presenza di reperti, da ditte in possesso di attestazioni SOA per la categoria OS 25. Quanto sopra al fine di identificare e salvaguardare reperti di interesse archeologico che dovessero emergere nel corso di scavi e che possono determinare l'avvio, a carico della Società R.F.I. S.p.A., di ulteriori indagini archeologiche. Il suddetto personale specializzato archeologico e le ditte specializzate incaricate dovranno operare secondo le direttive delle competenti Soprintendenze per i beni archeologici del Molise e della Puglia, con le quali pertanto manterranno costanti contatti; (prescrizione n. 3 MinBACT);

2. realizzare le recinzioni metalliche con paletti in c.a.p. di colore verde non brillante; anche per tali cromie sarà necessario sottoporre il modello delle stesse alla valutazione delle Soprintendenze per i beni architettonici e paesaggistici competenti, mediante campionamenti sul posto; (prescrizione n. 14 MinBACT)

RACCOMANDAZIONI

Si raccomanda al soggetto aggiudicatone:

1. di porre la massima attenzione soprattutto nelle fasi di movimentazione e trasporto di materiale lapideo e terroso il quale dovrà essere stoccato e depositato in aree appositamente predisposte possibilmente all'esterno dell'area parco; inoltre, il materiale di risulta rinveniente dalle lavorazioni non venga abbandonato il loco ma venga conferito in discariche autorizzate (raccomandazione n. 1 parco Gargano).

15A05075

DELIBERA 20 febbraio 2015.

Regione Sicilia - Fondo per lo sviluppo e la coesione - ri-programmazione delle risorse ai sensi della delibera Cipe n. 21/2014. (Delibera n. 26/2015).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visti gli articoli 60 e 61 della legge 27 dicembre 2002, n. 289 (legge finanziaria 2003) e successive modificazioni, con i quali vengono istituiti, presso il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero delle attività produttive, i Fondi per le aree sottoutilizzate, coincidenti con l'ambito territoriale delle aree depresse di cui alla legge 30 giugno 1998, n. 208 e al Fondo istituito dall'art. 19, comma 5, del decreto legislativo 3 aprile 1993, n. 96;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, il quale prevede che ogni progetto d'investimento pubblico debba essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

