

## DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

### AGENZIA ITALIANA DEL FARMACO

DETERMINA 3 agosto 2015.

**Rettifica della determina 13 luglio 2015, n. 861/2015, recante: «Esclusione del medicinale per uso umano “Crizotinib (Xalkori)” per l’indicazione “trattamento di pazienti adulti pretrattati per carcinoma polmonare non a piccole cellule positivo per ALK (chinasi del linfoma anaplastico) in stadio avanzato” dall’elenco dei medicinali erogabili a totale carico del Servizio sanitario nazionale». (Determina n. 1065).**

#### IL DIRETTORE GENERALE

Vista la determina datata 13 luglio 2015 concernente l’esclusione del medicinale crizotinib (Xalkori) per l’indicazione «trattamento di pazienti adulti pretrattati per carcinoma polmonare non a piccole cellule positivo per ALK (chinasi del linfoma anaplastico) in stadio avanzato» dall’elenco dei medicinali erogabili a totale carico del Servizio sanitario nazionale ai sensi della legge 23 dicembre 1996, n. 648;

Ritenuto di dover rettificare la data di entrata in vigore della suddetta determina;

Rettifica:

Art. 1.

La presente determina ha effetto dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 168 del 22 luglio 2015.

Roma, 3 agosto 2015

*Il direttore generale: PANI*

15A06231

### COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 28 gennaio 2015.

**Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Nodo di Bari: Bari Sud (tratta Bari Centrale - Bari Torre a Mare) CUP J11C09000000009. Approvazione progetto definitivo. (Delibera n. 1/2015).**

#### 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 formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso

articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, che all’art. 1, comma 5, istituisce presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici» (MIP), con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull’attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all’alimentazione di una banca dati tenuta nell’ambito di questo stesso Comitato;

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 reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001;

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

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

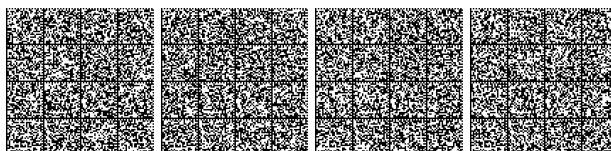
- la parte II, titolo III, capo IV, concernente “Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi” e specificamente l’art. 163, che conferma la responsabilità dell’istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,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

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

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

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

- che, per le finalità di cui all’art. 1 del medesimo decreto, nonché allo scopo di accelerare la realizzazio-



ne degli interventi e di assicurare la qualità della spesa pubblica, il Ministro delegato, d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze e con gli altri Ministri interessati, stipula con le Regioni e le amministrazioni competenti un "contratto istituzionale di sviluppo" (da ora in avanti anche "CIS") che destina le risorse del Fondo sviluppo e coesione assegnate dal CIPE e individua responsabilità, tempi e modalità di attuazione degli interventi;

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

Visto l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, che individua le modalità di monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis e 176, comma 3, lettera e), del citato decreto legislativo n. 163/2006;

Visto il decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, concernente "Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive", convertito dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, e visti in particolare:

- l'art. 1, commi da 1 a 8-bis, che prevede che l'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A. sia nominato, per la durata di due anni dall'entrata in vigore del decreto medesimo, Commissario per la realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli - Bari, di cui al Programma infrastrutture strategiche previsto dalla legge 21 dicembre 2001, n. 443, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, che per le medesime finalità ed allo scopo di poter celermente stabilire le condizioni per l'effettiva realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli - Bari, in modo da poter avviare i lavori relativi a parte dell'intero tracciato entro e non oltre il 31 ottobre 2015, il Commissario provveda all'approvazione dei relativi progetti, e che individua le competenze del Commissario stesso nonché le procedure in deroga alla normativa vigente per l'approvazione e la realizzazione dei progetti;

- l'art. 1, comma 10, che prevede che per accelerare la conclusione del contratto il cui periodo di vigenza è scaduto e consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, il contratto di programma 2012-2016 - parte investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete ferroviaria italiana (RFI) S.p.A. 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 dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto medesimo, che lo schema di decreto di cui sopra è trasmesso alle Camere entro trenta giorni dalla predetta data, per l'espressione del parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia, che i pareri sono espressi entro trenta giorni dalla data di assegnazione e che decorso tale termine, il decreto può comunque essere emanato (...);

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

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

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

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

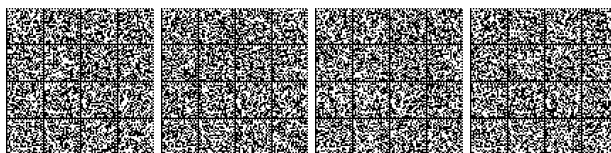
Vista la delibera 3 agosto 2011, n. 62 (*Gazzetta Ufficiale* n. 304/2011), con la quale questo Comitato ha individuato, tra le infrastrutture strategiche nazionali del Piano nazionale per il Sud, l'intervento "Bari sud (Bari centrale - Bari Torre a Mare)" con un costo di 391 milioni di euro interamente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

Vista la delibera 26 ottobre 2012, n. 104 (*Gazzetta Ufficiale* n. 39/2013), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto preliminare dell'intervento "Nodo di Bari: Bari Sud (tratta Bari centrale - Bari Torre a Mare);

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole riguardo al Programma delle infrastrutture strategiche di cui all'11° Allegato infrastrutture alla nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza (DEF) 2013, che include, nella tabella 0 "Programma infrastrutture strategiche", l'infrastruttura "Bari nodo ferroviario e metropolitana", che comprende l'intervento "Nodo ferroviario di Bari Sud";

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

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



Vista la nota 13 novembre 2014, n. 44825, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha rispettivamente chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile del Comitato, dell'argomento "Nodo di Bari - tratto Sud: approvazione del progetto definitivo" e trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Viste le note 4 dicembre 2014, n. 48321, e 17 dicembre 2014, n. 50335, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso aggiornamenti e integrazioni della relazione istruttoria concernente l'argomento di cui sopra, anche in risposta alle richieste di cui alla nota della Presidenza del Consiglio dei Ministri — Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) 15 dicembre 2014, n. 5425;

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

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

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

Considerato che in data 8 agosto 2014 è stato sottoscritto il contratto di programma 2012-2016 — parte investimenti tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana S.p.A. e che è in corso l'iter di approvazione del contratto medesimo ai sensi del citato art. 1, comma 10, del decreto-legge n. 133/2014;

Considerato che l'11° Allegato infrastrutture al DEF 2013 include la infrastruttura "AC Napoli — Bari" che, nella sua articolazione in interventi, non comprende il "Nodi Bari: Bari sud", intervento ricompreso invece nella infrastruttura "Bari nodo ferroviario e metropolitana" nell'ambito dei Sistemi urbani e che la suddetta infrastruttura "AC Napoli-Bari" include interventi afferenti al nodo ferroviario di Napoli, escludendo il nodo di Bari da tale infrastruttura;

Considerato che il Contratto di programma 2012-2016 - parte investimenti tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A. include il nodo di Bari Sud nel progetto ferroviario "Nodo di Bari: Bari Nord (interramento tratta S. Spirito-Palese) e Bari Sud (variante Bari centrale

— Bari Torre a Mare) nell'ambito delle Aree metropolitane: Bari distinguendolo dai progetti ferroviari afferenti al "Core network corridor Scandinavia-Mediterraneo tratta Napoli - Bari - Taranto";

Considerato che quindi l'intervento "Nodo di Bari Sud" non è compreso nella infrastruttura alta capacità Napoli - Bari oggetto dell'art. 1 del decreto-legge n. 133/2014, e che si può quindi procedere alla approvazione del relativo progetto definitivo ai sensi delle procedure di legge obiettivo di cui alla parte II, titolo III, capo IV, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163;

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

*sotto l'aspetto tecnico-procedurale:*

— che il progetto definitivo in esame concerne la realizzazione di una variante di tracciato della linea ferroviaria Ferrovie dello Stato (FS) Bari - Lecce nella zona a Sud di Bari, variante compresa tra le stazioni di Bari centrale e di Bari Torre a mare;

— che la variante, nel tratto iniziale in uscita dalla stazione di Bari centrale, si affianca al tracciato della linea ferroviaria delle Ferrovie del Sud Est (FSE), e si sviluppa su un nuovo tracciato per ricongiungersi alla linea ferroviaria FS esistente all'ingresso della stazione di Bari Torre a Mare, permettendo di dismettere l'attuale tracciato ferroviario costiero;

— che la variante ha inizio dalla radice lato Lecce della stazione di Bari centrale, alla progressiva chilometrica della linea storica 649+214 (chilometro 0+000 della variante) e termina, dopo un tracciato di circa 10 km, alla progressiva chilometrica 658+760 della medesima linea storica (chilometro 10+103 della variante);

— che lungo il tracciato sono previste, nell'ordine in uscita dalla stazione centrale di Bari, la nuova fermata "Campus" (chilometro 0+518), la stazione "Bari Executive" (chilometro 2+108) e la fermata "Triggiano" (chilometro (7+050));

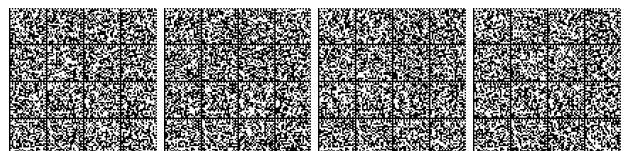
— che il primo tratto di linea ferroviaria "Bari centrale" - stazione "Executive" è a 4 binari con previsione di traffico promiscuo FS e FSE, mentre nel secondo tratto di linea ferroviaria a valle della suddetta stazione, fino alla stazione di Bari Torre a Mare, a seguito della diramazione della linea di proprietà delle Ferrovie del Sud-Est, la linea ferroviaria è a due binari con traffico esclusivo FS;

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

— che l'intervento comprende le opere di mitigazione ambientale e di riambientalizzazione;

— che la relazione istruttoria riporta una sintesi delle specifiche tecniche dell'intervento;

— che l'intervento interessa il territorio dei comuni di Bari, Triggiano e Noicattaro;



— che le principali variazioni rispetto al progetto preliminare approvato con la delibera n. 104/2012, introdotte a seguito del recepimento delle prescrizioni impartite dalla medesima delibera, riguardano i seguenti aspetti:

— ottimizzazione del progetto in relazione all'assetto territoriale urbanistico;

— ottimizzazione del tracciato in relazione all'assetto idromorfologico, con riferimento in particolare alla presenza di alcuni tratti in trincea;

— ottimizzazione dell'assetto viario in relazione alle modifiche del tracciato, consistente in modifiche altimetriche e interventi di modifica plano-altimetrica a tratti di viabilità interferenti;

— adeguamento progettuale in relazione alla elettrificazione della ferrovia concessa;

— adeguamento progettuale in relazione all'assetto impiantistico di segnalamento e controllo del nodo di Bari;

— che nella stesura del progetto definitivo sono state apportate modifiche sostanziali rispetto al progetto preliminare, derivanti dalla ottemperanza alle prescrizioni n. 28 e n. 42 della delibera n. 104/2012 e riguardanti la viabilità di accesso lato monte alla fermata Executive (NV04 nuova viabilità Mungivacca-Executive) e la ricucitura di via Rafaschieri (NV06 viabilità di riconnessione di via Rafaschieri) e che i relativi progetti, che comportano fuoriuscite dal limite della fascia di vincolo, rispettivamente per 5.000 mq e per circa 6.200 mq, sono da approvare ai sensi dell'art. 167, comma 5, del codice dei contratti pubblici e richiedono il consenso, ai fini della intesa sulla localizzazione, del Presidente della Regione Puglia;

— che il progetto definitivo è corredato dalla relazione del progettista, che ne attesta — ad esclusione degli interventi di cui al punto precedente — la rispondenza al progetto preliminare e alle prescrizioni impartite in sede di approvazione dello stesso;

— che con nota 14 marzo 2014, n. RFI-AD/A0011/P/2014/0000196, il soggetto aggiudicatore RFI S.p.A. ha trasmesso il progetto definitivo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti richiedendo ai sensi e per gli effetti dell'art. 166, comma 3, del codice dei contratti pubblici l'avvio della procedura volta all'approvazione del progetto definitivo del Nodo di Bari: Bari Sud e di apporre, per effetto dell'ottemperanza alle prescrizioni nn. 28 e 42 di cui alla delibera n. 104/2012, ai sensi dell'art. 167, comma 5, del codice dei contratti pubblici il vincolo preordinato all'esproprio sugli immobili interessati dalla nuova localizzazione delle opere;

— che il progetto definitivo è stato altresì inviato a ciascuna delle amministrazioni interessate dal progetto rappresentate in questo Comitato e a tutte le altre amministrazioni competenti a rilasciare permessi e autorizzazioni di ogni genere e tipo nonché ai gestori di opere interferenti;

— che la società Italferr S.p.A., allo scopo individuata da RFI S.p.A., in data 23 marzo 2014 ha pubblicato l'avviso di avvio del procedimento di dichiarazione di pubblica utilità sul quotidiano a diffusione nazionale "La Repubblica" e sul quotidiano a diffusione locale "Il Corriere del Mezzogiorno edizione Puglia" nonché sul sito web della medesima società;

— che la Conferenza di servizi istruttoria si è tenuta il 19 maggio 2014;

— che il Ministero per i beni e le attività culturali e del turismo, con nota 11 luglio 2014, n. 17599, ha espresso parere favorevole con prescrizioni sul progetto definitivo;

— che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare — Direzione generale valutazioni ambientali con Determina direttoriale del 29 luglio 2014, n. DVA-2014-0025074, ha approvato con prescrizioni il Piano di utilizzo delle terre (PUT) e ha determinato la positiva conclusione della verifica di ottemperanza del progetto definitivo in esame alle prescrizioni della delibera n. 104/2012;

— che con delibera di Giunta regionale della Regione Puglia n. 1782 del 6 agosto 2014 è stato confermato l'accordo sulla localizzazione dell'opera ai sensi e per gli effetti dell'art. 165 del decreto legislativo n. 163/2006 a seguito delle integrazioni apportate al progetto in ottemperanza alle prescrizioni presenti nella delibera n. 104/2012 di approvazione del progetto preliminare;

— che il Ministero della difesa — Comando trasporti e materiali, con nota 31 luglio 2014, n. M\_D E24363/0063767, ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il "parere contrario alla realizzazione del progetto" emesso in pari data dal Ministero medesimo;

— che detto parere contrario è motivato dal fatto che il tracciato dell'infrastruttura ferroviaria prevede l'interessamento, per circa 1,2 ha, della superficie del sedime di cui al foglio mappale n. 51, particella 143 del Comune di Bari — loc. Mungivacca, sede del 3° G.M.A. dell'Aeronautica militare, utilizzato nella sua interezza per esigenze istituzionali del Ministero della difesa e che lo stesso Ministero precisa di restare "a disposizione per l'approfondimento degli aspetti legati alla interferenza allo scopo di individuare le possibili soluzioni";

— che il progetto definitivo è corredato della documentazione sul piano degli espropri e della documentazione relativa alla risoluzione delle interferenze;

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

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



— che in particolare, con riferimento al parere contrario del Ministero della difesa, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha ritenuto che tale parere fosse superato dal recepimento della prescrizione del Comune di Bari concernente la risoluzione della interferenza con la S.S. 16;

— che detta ultima prescrizione, avanzata dalla Ripartizione infrastrutture, viabilità e opere pubbliche del Comune di Bari, intende superare la criticità rappresentata dall'interferenza con il progetto di variante Anas del tratto stradale della S.S. 16 compreso tra lo svincolo di via Amendola e lo svincolo di Caldarola, risolta nel progetto in esame con la realizzazione di un tratto stradale provvisorio — propedeutico alla realizzazione del futuro tracciato stradale della S.S. 16 —, con la realizzazione di un ponte stradale sul tracciato ferroviario e con la messa fuori servizio del tratto stradale esistente tra via Amendola e via Caldarola;

— che la prescrizione sottende una proposta di superamento della intersezione con la S.S. 16 nella sua configurazione planimetrica attuale, mediante il raccordo altimetrico della livelletta stradale necessario per risolvere l'interferenza, senza prevedere ulteriori tracciati stradali, con un consumo di territorio inferiore, e con una minore spesa per espropri, risolvendo anche la interferenza con l'area del Ministero della difesa, che non sarebbe interessata dal tracciato stradale alternativo;

— che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha accolto la prescrizione, da sviluppare nel corso della progettazione esecutiva, così formulata: “progettare e quindi realizzare la variante progettuale dell'intersezione della nuova infrastruttura ferroviaria con la S.S. 16 Tangenziale di Bari nella sua configurazione planimetrica attuale, mediante il raccordo altimetrico della livelletta per la realizzazione del sovrappasso stradale, necessario per risolvere l'interferenza per l'attraversamento del nuovo fascio ferroviario in corrispondenza della progressiva 3+100 circa. Tale intervento necessita, inoltre, della realizzazione di una sede stradale provvisoria dove deviare il traffico durante i lavori”;

*sotto l'aspetto attuativo:*

— che l'opera all'esame è inclusa nel “contratto di programma 2012-2016 — parte investimenti” tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A. sottoscritto in data 8 agosto 2014 e in corso di approvazione ai sensi dell'art. 1, comma 10, del decreto-legge n. 133/2014, nell'ambito della Tabella A04 Portafoglio investimenti in corso e programmatici — Potenziamento e sviluppo infrastrutturale rete convenzionale/Alta capacità — Aree metropolitane: Bari nell'intervento “Nodo di Bari. Bari nord (interramento tratta Santo Spirito-Palese) e Bari Sud (variante Bari centrale - Bari Torre a Mare)” con un costo di 1.024 milioni di euro, di cui 396 disponibili;

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

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

— che il cronoprogramma di spesa indicato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è il seguente:

cronoprogramma di spesa				
anno	realizzato	da realizzare	totale	totale cumulato
2011	2.610.000	0	2.610.000	2.610.000
2012		0	0	2.610.000
2013		2.200.000	2.200.000	4.810.000
2014		3.610.000	3.610.000	8.420.000
2015		0	0	8.420.000
2016		2.000.000	2.000.000	10.420.000
2017		18.000.000	18.000.000	28.420.000
2018		60.000.000	60.000.000	88.420.000
2019		60.000.000	60.000.000	148.420.000
2020		70.000.000	70.000.000	218.420.000
2021		80.000.000	80.000.000	298.420.000
2022		70.000.000	70.000.000	368.420.000
2023		22.580.000	22.580.000	391.000.000
<b>totale</b>	<b>2.610.000</b>	<b>388.390.000</b>	<b>391.000.000</b>	

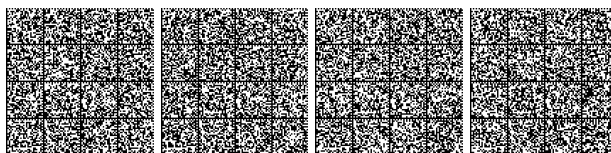
— che il crono programma delle attività indica le seguenti date per gli eventi principali:

- 4 settembre 2014 - approvazione progetto definitivo
- 4 marzo 2015 - pubblicazione del bando di gara;
- 28 aprile 2016 - stipula contratto di progettazione esecutiva ed esecuzione;
- 28 aprile 2017 - approvazione progetto esecutivo;
- 12 gennaio 2022 - fine lavori;
- 23 aprile 2022 - attivazione della tratta;
- 25 luglio 2023 - conclusione collaudo tecnico-amministrativo;

— che detto cronoprogramma presenta un ritardo di circa 4,5 mesi e che pertanto tutte le date indicate sono da posticipare coerentemente;

*sotto l'aspetto finanziario:*

— che il costo del progetto definitivo in approvazione è pari a euro 391.000.000;



— che il costo dell'opera è così articolato:

(euro)	
voci di costo	importo
opere civili	125.300.000
sovrastruttura ferroviaria	8.700.000
impianti tecnologici	17.300.000
<b>subtotale lavori</b>	<b>151.300.000</b>
oneri aggiuntivi per la sicurezza non soggetti a ribasso	11.500.000
<b>totale a base d'appalto</b>	<b>162.800.000</b>
progettazione	12.600.000
opere ristori socio-ambientali (opere compensative nel PP)	5.400.000
contributi di legge	1.100.000
direzione lavori	14.100.000
progettazione esecutiva	4.900.000
costi interni a RFI fino alla consegna dell'opera	9.900.000
materiali di fornitura RFI	17.400.000
trasporti	900.000
acquisizione aree	119.000.000
imprevisti	30.700.000
lavori accessori a completamento	4.500.000
spese generali del committente	7.700.000
<b>totale somme a disposizione del soggetto aggiudicatore</b>	<b>228.200.000</b>
<b>totale generale IVA esclusa</b>	<b>391.000.000</b>

— che l'ammontare complessivo delle prescrizioni accolte non ha determinato un incremento del limite di spesa previsto per l'intervento che, di conseguenza, resta fissato in euro 391.000.000, atteso che gli importi relativi agli interventi di cui alle prescrizioni accolte trovano capienza nel quadro economico del progetto;

— che la copertura finanziaria dell'opera è articolata come segue:

(euro)	
Fonte	Importo
Risorse statali contratto di programma RFI 2012-2016	288.000.000
Piano di azione e coesione	100.000.000
PON 2000-2006	3.000.000
<b>Totale</b>	<b>391.000.000</b>

— che anche gli oneri connessi alla risoluzione delle interferenze trovano capienza nel quadro economico del progetto;

Considerato che il punto 3.6 della delibera n. 104/2012 prescriveva, tra l'altro, che l'avvio della progettazione definitiva fosse subordinato alla richiesta, da parte del soggetto aggiudicatore, del CUP per l'opera in esame e che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella relazione istruttoria ha indicato il CUP relativo all'opera riportando erroneamente il codice J11C90000000009 anziché il codice corretto J11C09000000009;

Considerato che l'accoglimento della prescrizione del Comune di Bari concernente l'interferenza con la S.S. 16 Tangenziale di Bari nella formulazione proposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comporta il superamento della realizzazione dell'opera NV05 "Deviazione Tangenziale di Bari" e della galleria artificiale GA01;

Considerato che la mancata realizzazione della suddetta opera NV05 "Deviazione Tangenziale di Bari" superebbe anche il parere negativo del Ministero della difesa a seguito della interferenza di quest'ultima con l'area sede del 3° G.M.A. dell'Aeronautica militare;

Ritenuto quindi di stralciare dalla approvazione del progetto definitivo in esame l'approvazione dell'opera NV05 "Deviazione tangenziale di Bari" e della galleria artificiale GA01;

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 dal Dipartimento per la programmazione economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisito in seduta il consenso ai fini della intesa sulla localizzazione dell'opera, da parte del Presidente della Regione Puglia;

Delibera:

#### 1 Approvazione progetto definitivo

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi dell'art. 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e s.m.i., è approvato, con le prescrizioni di cui al successivo punto 1.7, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo dell'opera "Nodo di Bari: Bari Sud (tratta Bari centrale — Bari Torre a mare)" ad eccezione, coerentemente con la prescrizione del Comune di Bari di cui in premesse:

- dell'opera connessa NV05 "Deviazione Tangenziale di Bari" interferita alla progressiva chilometrica 3+348;

- della galleria artificiale GA01 dalla progressiva chilometrica 3+324 alla progressiva chilometrica 3+378;

1.2 Ai sensi e per gli effetti degli articoli 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e s.m.i., è approvato, con le prescrizioni di cui al successivo punto 1.7, anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo delle opere risultanti dall'accoglimento delle prescrizioni nn. 28 e 42



dell'allegato 1 della delibera n. 104/2012, e in particolare della viabilità stradale interferita di seguito riportata:

- NV04 nuova viabilità Mungivacca-Executive;
- NV06 viabilità di riconnessione di via Rafaschieri;

1.3 Le approvazioni di cui ai punti 1.1 e 1.2 sostituiscono ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consentono la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nei progetti approvati.

1.4 Ai sensi dell'art. 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i., l'importo di euro 391.000.000, al netto di IVA, come sintetizzato nella precedente "presa d'atto", costituisce il limite di spesa dell'intervento di cui ai punti 1.1 e 1.2 ed è comprensivo del limite di spesa, comunque non superiore al due per cento dell'intero costo dell'opera, per le eventuali opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera.

1.5 La copertura finanziaria dell'intervento è imputata sulle risorse del contratto di programma 2012-2016 — parte investimenti - tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A sull'intervento "Nodo di Bari: Bari Nord (interramento della tratta Santo Spirito-Palese) e Bari Sud (variante Bari centrale-Bari Torre a Mare)", di cui alla tabella "A04 Opere in corso Portafoglio investimenti in corso e programmatici — Potenziamiento e sviluppo infrastrutturale Rete convenzionale/Alta capacità", e in particolare: per 288 milioni di euro, a valere su risorse statali, per 100 milioni di euro a valere sulla riduzione del tasso di cofinanziamento statale dei programmi comunitari nell'ambito del Piano di azione e coesione e per 3 milioni di euro a valere su risorse del PON 2000-2006.

1.6 L'elaborato di progetto relativo alle interferenze è il n. IA0D 00 D 00 SH SI0000 001 A. Gli elaborati relativi agli espropri sono riportati nei seguenti documenti progettuali:

- 7\_IA0D00D43EDAQ0000001A - Elenco Ditte Comune di Bari 1/2
- 7\_bis\_IA0D00D43EDAQ0000001A - Elenco Ditte Comune di Bari 2/2
- 7\_ter\_IA0D00D43EDAQ0000001A - Elenco Ditte Comune di Triggiano
- 7\_quater\_IA0D00D43EDAQ0000001A - Elenco Ditte Comune di Noicattaro
- 8\_IA0D00D43BDAQ0000001A - Piani Particellari - Comune di Bari 1/2
- 8\_bis\_IA0D00D43BDAQ0000001A - Piani Particellari - Comune di Bari 2/2
- 8\_ter\_IA0D00D43BDAQ0000001 - Piani Particellari Comune di Triggiano
- 8\_quater\_IA0D00D43BDAQ0000001A - Piani Particellari Comune di Noicattaro

1.7 Le prescrizioni cui è subordinata l'approvazione del progetto sono riportate nell'allegato 1 alla presente delibera, che forma parte integrante della delibera stessa.

## 2. Ulteriori disposizioni

2.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, commi 6, 7 e 7-bis, del decreto legislativo n. 163/2006, è disposta la progettazione, in variante, dell'intersezione della nuova

infrastruttura ferroviaria con la S.S. 16 Tangenziale di Bari nella sua configurazione planimetrica attuale, mediante il raccordo altimetrico della livelletta per la realizzazione del sovrappasso stradale, necessario per risolvere l'interferenza per l'attraversamento del nuovo fascio ferroviario in corrispondenza della progressiva 3+100,00 circa, come indicato nella prescrizione n. 1 di cui all'allegato 1.

2.2 L'efficacia dell'approvazione di cui al punto 1 resta subordinata alla emanazione del decreto interministeriale Ministero delle infrastrutture e dei trasporti/Ministero dell'economia e delle finanze con il quale, ai sensi dell'art. 1, comma 10, del richiamato decreto-legge n. 133/2014, come modificato dalla legge di conversione n. 164/2014, sarà approvato il contratto di programma 2012-2016 — parte investimenti - tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà dare formale comunicazione a questo Comitato della avvenuta emanazione del citato decreto.

2.3 Entro 30 giorni dalla pubblicazione della presente delibera sulla *Gazzetta Ufficiale* il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmetterà il dossier di valutazione di cui all'art. 4, comma 1, lettera c), del contratto di programma richiamato al punto precedente.

2.4 Responsabile unico di Contratto del CIS per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli — Bari — Lecce - Taranto, ai sensi dell'art. 8 dello stesso, trasmetterà alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - DIPE, ai fini della sottoposizione a questo Comitato, la relazione annuale sullo stato di attuazione del Contratto, evidenziando i risultati, gli eventuali ritardi e le inadempienze a carico delle parti. Nella occasione il cronoprogramma dovrà essere adeguato ai ritardi accumulati rispetto al cronoprogramma vigente.

2.5 Ulteriori eventuali oneri dovuti all'accoglimento delle prescrizioni di cui all'allegato 1 della presente delibera rimarranno a carico del quadro economico del progetto.

## 3 Clausole finali

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

Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato. Resta fermo che la Commissione VIA procederà a effettuare le verifiche ai sensi dell'art. 185 del decreto legislativo n. 163/2006.

3.2 Il medesimo Ministero provvederà 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.

3.3 In relazione alle linee guida espresse nella citata nota del Coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, il bando di gara



per l'affidamento della realizzazione dell'opera dovrà contenere una clausola che — fermo restando l'obbligo dell'appaltatore di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti, stabilito dall'art. 118 del decreto legislativo n. 163/2006 — ponga adempimenti ulteriori rispetto alle prescrizioni di cui all'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, e intesi 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 dai limiti d'importo fissati dal citato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori: i contenuti di detta clausola sono specificati nell'allegato 2, che forma parte integrante della presente delibera.

3.4 Il soggetto aggiudicatore dell'opera dovrà assicurare a questo Comitato flussi costanti di informazioni coerenti per contenuti e modalità con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui al citato art. 1 della legge n. 144/1999.

3.5 Ai sensi della richiamata delibera n. 24/2004, il CUP assegnato al progetto in argomento dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante il progetto stesso.

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 3 agosto 2015*

*Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 2481*

ALLEGATO I

PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE  
STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001).  
NODO DI BARI: BARI SUD  
(TRATTA BARI CENTRALE – BARI TORRE A MARE)  
CUP J11C0900000009  
APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO  
PRESCRIZIONI

#### *1.1 Prescrizioni in sede di progettazione esecutiva*

Il soggetto aggiudicatore/l'impresa appaltatrice, in sede di progettazione esecutiva delle opere, dovrà:

1. progettare e quindi realizzare la variante progettuale dell'intersezione della nuova infrastruttura ferroviaria con la S.S. 16 Tangenziale di Bari nella sua configurazione planimetrica attuale, mediante il raccordo altimetrico della livelletta per la realizzazione del sovrappasso stradale, necessario per risolvere l'interferenza per l'attraversamento del nuovo fascio ferroviario in corrispondenza della progressiva 3+100,00 circa. Tale intervento necessita, inoltre, della realizzazione di una sede stradale provvisoria dove deviare il traffico durante i lavori (prescrizione n. 4/ Comune di Bari Ripartizione Infrastrutture, Viabilità e Opere Pubbliche);

2. progettare e quindi realizzare, un sottovia carrabile, sotto la linea ferroviaria esistente Bari — Torre a Mare nella zona di S. ANNA per riconnettere alla fascia costiera un popoloso quartiere, in avanzata fase

di realizzazione, di oltre 10.000 abitanti, in parte già insediati. (prescrizione n. 3/Comune di Bari Ripartizione Urbanistica ed Edilizia Privata Settore Pianificazione del Territorio - P.R.G.);

3. sottoporre, tutte le opere di compensazione richieste dagli Enti territoriali nel corso della procedura e che saranno accolte con l'approvazione del progetto in esame, alle medesime procedure di prevenzione del rischio archeologico nonché di analisi degli impatti derivanti sul patrimonio culturale e sul paesaggio, come già effettuate per l'opera ferroviaria principale (prescrizione n. 4/ Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo);

4. eseguire un censimento completo degli ulivi interferiti dalle opere da realizzare e dai relativi cantieri, aventi carattere di monumentalità secondo la legge regionale di riferimento (legge regionale n. 14/2007 e s.m.i.) per i quali dovranno essere predisposti degli elaborati grafici, ovvero delle schede di rilevamento, riguardanti sia la localizzazione attuale che le caratteristiche di ciascun ulivo monumentale da espiantare, nonché la nuova localizzazione individuata per il suo re-impianto. Tali elaborati dovranno essere trasmessi alle due Soprintendenze competenti e alla Direzione Generale PaBAAC per la relativa verifica in ottemperanza; il reimpianto di ciascun ulivo monumentale dovrà essere previsto nella aree adiacenti l'infrastruttura e possibilmente in prossimità alla sua originaria localizzazione (prescrizione n. 8/Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo);

5. prendere opportuni contatti con la Soprintendenza per i beni architettonici delle province di Bari, Barletta — Andria - Trani e Foggia al fine di concordare alcuni elementi di dettaglio non strutturali delle opere d'arte proposte per l'attraversamento delle lame, per un migliore inserimento paesaggistico di tali opere (prescrizione n. 9/Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo);

6. implementare, nell'ambito delle sole aree previste nel piano di esproprio, le opere a verde di mitigazione degli impatti paesaggistici dell'intervento proposto, in particolare: in corrispondenza dell'intersezione del tracciato con le sponde delle lame, con l'obiettivo non solo di limitare la percezione visiva degli elementi strutturali delle opere d'arte ma anche di ricucire la continuità vegetazionale delle sponde stesse; nell'area prospiciente la masseria Cardia, completando il filare di alberature previsto a schermatura dei pannelli fonoassorbenti, con arbusti disposti in maniera più naturale e irregolare in modo da conferire all'intervento vegetazionale un aspetto più naturale e meno rigido; nella parte relativa al parcheggio della stazione Executive, verso la villa Bonomo, prevedere opere a verde, costituite da alberature e arbusti lungo tale perimetro, da porre a dimora su una fascia di territorio all'esterno, ovvero all'interno dello stesso parcheggio (prescrizione n. 10 (Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo);

7. prevedere l'attraversamento ferroviario della lama San Marco in modo tale che i relativi deflussi, subito a valle di un nuovo manufatto sottoposto alla S.S.16, possano essere recapitati a gravità nell'alveo della lama Valenzano, proteggendo il tessuto urbano della città di Bari sito immediatamente a valle (prescrizione n. 1/Autorità di bacino);

8. ripristinare gli eventuali muretti a secco deteriorati dalle attività di cantiere (prescrizione n. 1/ Regione Puglia);

9. sistemare gli spazi aperti delle tre stazioni ferroviarie, in modo da non modificare la capacità accoglitiva dei parcheggi previsti, senza alterare le aree impegnate dagli espropri, attraverso l'eventuale reimpianto degli esemplari arborei ed arbustivi espantati. In ogni caso sono vietate le piantumazioni di specie esotiche e di conifere in genere. In riferimento alle aree a parcheggio queste devono comunque essere dotate di piantumazioni, preferibilmente di reimpianto, nella misura minima di una unità arborea per ogni posto macchina (prescrizione n. 4/Regione Puglia);

10. prevedere che gli eventuali tratti stradali o aree asfaltate dismesse e non riconvertite siano oggetto di rinaturalizzazione e ricomposizione paesaggistica, mediante l'asportazione del manto bituminoso e del relativo sottofondo, nonché con la messa a dimora di idoneo strato di terreno vegetale e di cotico erboso (prescrizione n. 5/Regione Puglia);

11. prevedere, con riferimento alla rivegetazione della cava, che siano utilizzate le semine manuali a spaglio sulle superfici piane, dove i semi possono germinare senza rischi di dilavamento. È necessario rimescolare le sementi in loco per garantire la distribuzione omogenea delle specie (prescrizione n. 6/Regione Puglia);

12. confermare in sede di progetto esecutivo le previsioni del Progetto di riambientalizzazione predisposto da Italferr S.p.A. relativamente alla Cava Cutizza, area n. 1, predisposto nell'ambito del PUT (prescrizione n. 4/Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare);





13. qualora non si perfezioni a cura della Ditta F.E.P.L.A.N. s.n.c., il progetto di sistemazione finale della porzione di cava indicata con i nn. 2 e 4, il materiale ivi previsto in deposito dovrà essere gestito in regime di rifiuto (prescrizione n. 5/Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare);

14. modulare ed armonizzare il Piano di monitoraggio ambientale (PMA) secondo quanto previsto dalla normativa vigente ed estenderli a tutti i siti interessati dai depositi temporanei e/o definitivi del materiale di scavo (prescrizione n. 6/Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare);

15. incrementare, ove possibile in funzione dell'altezza del rilevato, il numero dei punti di attraversamento faunistici, sino ad ottenere una distanza media tra essi non superiore ad un passo di 800 m (prescrizione n. 7/Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare);

16. inserire, a cura del soggetto proponente l'opera, sul portale dell'ISPRA le informazioni secondo le specifiche del Disciplinare terre e rocce da scavo definendo, tra le altre questioni, quelle relative al Sito di produzione, al Sito di deposito intermedio e al Sito di destinazione (prescrizione n. 10/Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare);

### 1.2 Prescrizioni durante la fase realizzativa

Il soggetto aggiudicatore/l'impresa appaltatrice, durante la fase realizzativa, dovrà:

1. garantire l'adeguamento altimetrico del cavalcavia alla progressiva 1+450,00 (cavalcavia di via Omodeo) mediante demolizione e ricostruzione dello stesso che dovrà essere preceduto dalla realizzazione del nuovo sottovia in corrispondenza della stazione Executive alla progressiva 2+099,15, onde consentire, in ogni momento, il collegamento tra via Amendola ed il Quartiere Japigia (prescrizione n. 3/Comune di Bari Ripartizione Infrastrutture, Viabilità e Opere Pubbliche);

2. realizzare nella fase di cantierizzazione dell'intervento sulla S.P. n. 60, prioritariamente la viabilità laterale, in particular modo quella ubicata verso Est, lungo la Strada Vicinale "Marina Vecchia", che manterrà, comunque, la sezione prevista dal progetto definitivo (prescrizione n. 2/Comune di Triggiano);

3. assicurare la viabilità, con percorsi di servizio (prescrizione n. 3/Comune di Triggiano);

4. ridurre al minimo l'impatto sugli immobili esistenti lungo il perimetro del cantiere (prescrizione n. 5/Comune di Triggiano);

5. ripristinare allo stato iniziale i muri a secco eventualmente danneggiati/demoliti che insistono su aree temporalmente occupate (prescrizione n. 7/Comune di Triggiano);

6. utilizzare esclusivamente piantumazioni autoctone, privilegiando i carrubi nella riambientalizzazione dei siti (prescrizione n. 8/Comune di Triggiano);

7. comunicare con congruo anticipo, l'inizio di tutti gli interventi previsti, compresi quelli di impianto dei relativi cantieri, alle competenti Soprintendenze di settore, come anche alla Direzione Generale PaBAAC (prescrizione n. 2/Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo);

8. comunicare alla competente Soprintendenza per i beni archeologici prima dell'inizio di tutti gli interventi previsti, compresi quelli di impianto dei relativi cantieri, il nominativo della Università o Ditta specializzata incaricata della sorveglianza archeologica in corso d'opera (prescrizione n. 3/Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo);

9. garantire che tutti i lavori di scavo (di qualsiasi entità siano, compresi gli scotichi iniziali dei cantieri) siano seguiti costantemente da personale archeologico specializzato (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 RFI 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 RFI S.p.A., di ulteriori indagini archeologiche. Il suddetto personale specializzato archeologico e le ditte specializzate incaricate dovranno operare secondo le direttive della competente Soprintendenza per i beni archeologici della Puglia, con la quale pertanto manterranno costanti contatti (prescrizione n. 5/Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo);

10. sospendere, ai sensi dell'art. 90, "Scoperte fortuite", del decreto legislativo n. 42/2004, ove durante i lavori dovessero essere casualmente ritrovati resti antichi, manufatti o elementi di natura archeologica, anche di apparente non interesse, tutti i lavori in atto e dare immediata comunicazione alla competente Soprintendenza per i beni archeologici, la quale se ne ravviserà la necessità, chiederà l'ampliamento delle indagini al fine di consentire una corretta ed adeguata documentazione e conservazione dei resti sepolti (prescrizione n. 6/Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo);

11. realizzare la nuova viabilità (NV04), prevista in aderenza ad un lato della recinzione di Villa Bonomo (bene culturale tutelato ai sensi della parte del decreto legislativo n. 42/2004 e s.m.i.), solo nel caso in cui ne venga dimostrata la effettiva necessità considerato che l'accesso alla Stazione executive e al relativo parcheggio è previsto con la realizzazione di altre due viabilità (prescrizione n. 7/Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo);

12. realizzare tutte le opere di mitigazione vegetale previste nel progetto definitivo e quindi nel progetto esecutivo di ottemperanza con l'assistenza continua di esperti botanici e agronomi (prescrizione n. 11/Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo);

13. trasmettere alla Direzione generale PaBAAC e alle Soprintendenze di settore il protocollo d'intesa che sarà stipulato tra la Società RFI e il Comune di Bari per l'acquisto e la riqualificazione delle aree ferroviarie dismesse (prescrizione n. 13/Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo);

14. ottemperare, laddove non modificano il quadro economico, il cronoprogramma ed il piano degli espropri, le ulteriori e maggiori prescrizioni per tutti gli interventi corollari al progetto non dettagliatamente illustrati nella documentazione presentata che in corso d'opera le Soprintendenze di settore competenti potranno impartire (prescrizione n. 14/Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo);

15. tutelare, come già previsto nel progetto definitivo, in fase di esecuzione dei lavori, le componenti botanico vegetazionali esistenti e non realizzare opere provvisorie (piste carrabili, accessi, depositi di materiale, ecc.) nelle aree caratterizzate da vegetazione di pregio; eliminare, al termine dei lavori le eventuali opere provvisorie (piste carrabili, accessi ecc...) con totale ripristino dello stato dei luoghi al fine di agevolare la ricomposizione dei valori paesistici del sito (prescrizione n. 8/Regione Puglia);

16. dettagliare ed aggiornare periodicamente, per le aree ad uso promiscuo (materiale di riutilizzo immediato - materiale in deposito temporaneo per il trasporto al sito di deposito finale), la separazione tra le sotto aree preposte, secondo le indicazioni previste nello stesso PUT (prescrizione n. 2/Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare);

17. specificare puntualmente le quantità di materiali provenienti dalle demolizioni dei manufatti presenti all'interno dell'area di progetto, gestendoli in regime di rifiuto (prescrizione n. 3/Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare);

18. comunicare il nominativo del Responsabile ambientale e provvedere alla trasmissione dei risultati validati del Monitoraggio ambientale ante-operam prima dell'inizio delle attività di cantiere (prescrizione n. 9.1/Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare);

19. prevedere, in relazione al monitoraggio delle acque superficiali di percolazione superficiale e/o di eventuale infiltrazione nelle falde profonde, che: il monitoraggio in corso d'opera (CO) dei piezometri predisposti nei sondaggi abbia frequenza trimestrale nelle aree di intervento, e frequenza bimestrale sui pozzi interni all'area stessa (salvo diverse disposizioni dell'Autorità di bacino). Il Monitoraggio (AO/CO) preveda le misurazioni piezometriche e chimico - fisiche:

— misura del livello statico;

— temperatura acqua/aria;

— conducibilità elettrica;

— pH (prescrizione n. 9.2/Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare);



20. provvedere, qualora il monitoraggio in corso d'opera delle acque superficiali dovesse rinvenire valori di concentrazione di un qualunque contaminante superiori al 75 per cento dei limiti di legge per la balneabilità, ad infittire i campionamenti, previsti nell'ambito della fase di corso d'opera del PMA, portandoli a cadenza quindicinale (prescrizione n. 9.3/Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare);

21. trasmettere il Piano di monitoraggio ambientale, redatto secondo le normative vigenti, all'ARPA (prescrizione n. 9.4 Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare);

22. verificare, in relazione al piano di campionamento e monitoraggio in corso d'opera, che la procedura di campionamento, in accordo con quanto previsto dall'allegato 8 (Procedure di campionamento in fase esecutiva e per i controlli e le ispezioni) del decreto ministeriale n. 161 del 10 agosto 2012, effettuato in modo tale da ottenere un campione rappresentativo secondo i criteri, le procedure, i metodi e gli standard di cui alla norma UNI 10802 "Rifiuti liquidi, granulari, pastosi e fanghi - Campionamento manuale e preparazione ed analisi degli eluati"; i risultati, ottenuti, siano comunicati ad ARPA Regione Puglia; (prescrizione n. 9.5 Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare);

23. provvedere, nel caso in cui si dovesse verificare che un campione mostri valori di concentrazione degli inquinanti ricercati superiori alle CSC di cui alla Tabella 1, colonna B (siti a destinazione d'uso "commerciale, industriale ed artigianale"), Allegato 5, Parte Quarta, Titolo V del decreto legislativo n. 152/2006 a gestire il materiale univocamente in ambito normativo di rifiuto (ai sensi della Parte Quarta del decreto legislativo n. 152/2006) in quanto non risulta verificata la condizione di cui all'art. 4, co. 1, lettera d) del decreto ministeriale n. 161 del 10 agosto 2012 (prescrizione n. 9.6 Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare);

24. inserire, a cura del soggetto proponente l'opera, sul portale dell'ISPRA delle informazioni secondo le specifiche del Disciplinare terre e rocce da scavo definendo, tra le altre questioni, quelle relative al Sito di produzione, al Sito di deposito intermedio e al Sito di destinazione (prescrizione n. 10/Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare);

25. trasmissione a cura del soggetto esecutore al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare il Piano di Utilizzo, individuato ai sensi del Part. 9 del decreto ministeriale n. 161/2012, con le informazioni indicate nell'Allegato 6 del succitato decreto ministeriale, preventivamente con una comunicazione cumulativa all'inizio della giornata, anche solo per via telematica, che contenga il cronoprogramma complessivo dei trasporti programmati per la giornata. Laddove le previsioni non dovessero essere rispettate integralmente, trasmettere all'Autorità competente, tempestivamente, anche solo per via telematica, una comunicazione cumulativa rettificata. Pertanto, il soggetto proponente avrà cura di comunicare al soggetto esecutore, di provvedere all'invio della documentazione ai sensi dell'Allegato 6 del decreto ministeriale n. 161/2012 secondo le modalità sopra indicate (prescrizione n. 11/Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare).

#### ALLEGATO 2

PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE  
STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001).  
NODO DI BARI: BARI SUD  
(TRATTA BARI CENTRALE — BARI TORRE A MARE)  
CUP J11C0900000009  
APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO  
CLAUSOLA ANTIMAFIA

Contenuti della clausola antimafia, da inserire nel bando di gara, indicati dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere di cui ai DD.II. 14 marzo 2003 e 8 giugno 2004.

L'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, prevede l'acquisizione di informazioni antimafia, oltre che nei confronti del soggetto appaltatore, anche nei confronti dei subcontraenti quando l'importo del subappalto superi i limiti di valore precisati al comma 1 dello stesso art. 10, mentre l'art. 118 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e s.m.i., pone a carico dell'appaltatore l'obbligo di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti.

La necessità di analogha estensione delle verifiche preventive antimafia, ad esse applicando le più rigorose informazioni del Prefetto, deriva dalla constatazione della particolare pericolosità, sotto il profilo del rischio di infiltrazione criminale, dei sub-appalti e dei cottimi, nonché di talune tipologie esecutive attinenti a una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e a freddo, ecc.) comunque ricorrenti nella fase realizzativa a prescindere dalla finalizzazione dell'intervento (di tipo viario, ferroviario, acquedottistico, ecc.).

Pertanto nel bando di gara per l'appalto dei lavori di cui al progetto definitivo approvato con la presente delibera dovrà essere inserita apposita clausola che — oltre all'obbligo di conferimento dei dati relativi a tutti i sub-contratti di cui al citato art. 118 del decreto legislativo n. 163/2006 — preveda che:

1) tutti gli affidamenti a valle dell'aggiudicazione principale siano subordinati all'espletamento delle informazioni antimafia e sottoposti a clausola risolutiva espressa, in maniera da procedere alla revoca dell'autorizzazione del sub-contratto e alla automatica risoluzione del vincolo, con conseguente estromissione dell'impresa, in caso di informazioni positive. A fini di accelerazione potrà prevedersi che per i sub-contratti oggetto dell'estensione — vale a dire di importo inferiore a quello indicato nel richiamato art. 10, comma 1, lettera c) del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998 — l'autorizzazione di cui all'art. 118 del decreto legislativo n. 163/2006 possa essere rilasciata previa esibizione del certificato camerale con l'apposita dicitura antimafia, ferma restando la successiva acquisizione delle informazioni prefettizie con gli eventuali effetti rescissori sopra indicati. Tenuto conto dell'ulteriore estensione di tali verifiche anche a tipologie di prestazioni non inquadrabili nel sub-appalto, ai sensi delle norme richiamate, si potrà inoltre prevedere una fascia di esenzione dall'espletamento delle verifiche antimafia per gli acquisti di materiale di pronto reperimento fino all'importo di 50.000 euro (fermo restando l'obbligo di conferimento dei dati del fornitore);

2) nel caso di attivazione della clausola risolutiva espressa, l'appaltatore principale applichi, quale ulteriore deterrente, una penale, a titolo di liquidazione forfettaria dei danni, pari al 10% del valore del sub-contratto, salvo il maggior danno;

3) il soggetto aggiudicatore valuti le cd. informazioni supplementari atipiche — di cui all'art. 1-septies del decreto-legge 6 settembre 1982, n. 629, convertito nella legge 12 ottobre 1982, n. 726, e successive integrazioni — ai fini del gradimento dell'impresa sub-affidataria, per gli effetti di cui all'art. 11, comma 3, del richiamato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998;

4) vengano previste apposite misure di monitoraggio relative alla fase di cantierizzazione dell'opera dirette a:

a) controllare gli assetti societari delle imprese sub-affidatarie, fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa, fermo restando che, in caso di variazioni, dovranno essere aggiornati i dati già forniti in attuazione dell'obbligo di comunicazione di cui si è detto;

b) assicurare, anche attraverso apposite sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che i tentativi di pressione criminale sull'impresa affidataria e su quelle sub-affidatarie, nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di denaro, "offerta di protezione", ecc.), vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia alla Autorità giudiziaria.

15A06191

