

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 18 luglio 2019, n. 1353

**[ID: 4553] Procedura di V.I.A. Speciale ai sensi degli artt. 167, 183 e 185 del D.Lgs. 163/2006 e dell'art. 216 del D.Lgs. 50/2016 - Itinerario Napoli-Bari - Raddoppio della tratta ferroviaria Apice-Orsara - Progetto definitivo del II lotto Hirpinia - Orsara. Proponente: REI S.p.A.. Parere regionale favorevole condizionato di compatibilità ambientale.**

L'Assessore alla Qualità dell'Ambiente Giovanni Stea, sulla base dell'istruttoria espletata dal Servizio V.I.A. e V.INCA, confermata dalla Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali, Antonietta Riccio, convalidata dal Direttore del Dipartimento, Barbara Valenzano, riferisce quanto segue.

#### **PREMESSO CHE:**

– Con nota prot. n. 355 del 16/04/2019 R.F.I. S.p.A. presentava al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (di seguito MATTM) istanza per lo svolgimento della procedura di V.I.A. Speciale per il progetto definitivo dell'intervento in oggetto, quale infrastruttura strategica di preminente interesse nazionale di cui alla disciplina prevista dall'art. 167 e seguenti del d. lgs. 163/2006 e s.m.i., per quanto applicabile ai sensi dell'art. 216, c. 27 del d.lgs. 50/2016.

Con riferimento al procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale in oggetto, la Società proponente evidenziava che, ai sensi dell'art. 10, c. 3 del d. lgs. 152/2006, il procedimento di V.I.A. comprende la Valutazione di Incidenza di cui all'art. 5 del d.p.r. 357/1997 e ss.mm.ii..

Nella citata nota n. 355/2019 la Società proponente precisava inoltre che *"[...] le prescrizioni impartite dalla Commissione VIA con il parere n. 628 del 4 febbraio 2011 - reso sul progetto preliminare del raddoppio della tratta Apice - Orsara assentito con Ordinanza del Commissario n. 27/2016 - sono state recepite nel progetto definitivo del II Lotto funzionale Hirpinia - Orsara per la quasi totalità [...]"*.

L'intervento proposto consiste nella realizzazione dei seguenti interventi:

- **Per la nuova Stazione di Orsara**, realizzazione di un piazzale di stazione con area d'interscambio modale, con predisposizione di servizi igienici, sottopasso con collegamenti verticali di accesso alle banchine costituiti da scale fisse e ascensori, pensilina ferroviaria a copertura dei collegamenti verticali, marciapiedi laterali di larghezza 3,50 mt;
- **Per la galleria "Hirpinia"**, realizzazione di un cavalcavia provvisorio sulla linea storica da demolire al termine della realizzazione della tratta ferroviaria e successivo recupero ambientale e paesaggistico delle aree oggetto d'intervento;

#### **CONSIDERATO CHE**

nell'ambito di tale procedimento la Regione Puglia è chiamata ad esprimere il proprio parere endoprocedimentale, la Sezione Autorizzazioni Ambientali, con nota prot. n. AOO\_089/7514 del 21.06.2019, ha richiesto le valutazioni di competenza agli Enti ed alle Amministrazioni coinvolte a vario titolo nella realizzazione del progetto;

#### **RILEVATO CHE:**

- Con nota prot. n. AOO\_145/4552 del 03.06.2019 la Sezione regionale Tutela e Valorizzazione del Paesaggio proponeva al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali - Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia - di rilasciare il provvedimento di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e dell'art. 90 del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA, in quanto l'intervento presentato, pur parzialmente in contrasto con le prescrizioni e misure di salvaguardia di cui agli artt. 46, 53, 62, 63, 66, 73 e 83 delle NTA del PPTR, risulta ammissibile ai sensi dell'art. 95 comma 1. Tale provvedimento di deroga potrà essere rilasciato dalla Giunta Regionale, come previsto dalla DGR n. 458 dell'08.04.2016;
- Con nota prot. n. AOO\_148/8372 del 09.07.2019 la Sezione regionale Infrastrutture per la Mobilità riferiva che l'opera in oggetto non presenta interferenze con atti di programmazione e di pianificazione di scala regionale di competenza della stessa Sezione.

L'intervento riguardante il II lotto Hirpinia - Orsara è previsto dal vigente Piano Attuativo 2015-2019, approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 598 del 26.04.2016, ed è coerente rispetto agli indirizzi ed alle direttive in esso contenute:

*La realizzazione della nuova Linea Alta Capacità Bari - Napoli è ritenuto strategico sia sul versante del trasporto passeggeri che su quello del trasporto merci. Sul versante del trasporto merci questa infrastruttura consentirà di mettere in collegamento la Puglia, i suoi porti e le infrastrutture per la logistica e l'intermodalità con il Corridoio I, rendendo possibile il feeder ferroviario dal porto di Taranto non solo sulla dorsale Adriatica ma anche verso quelle appenninica-tirrenica. Sul versante del trasporto passeggeri la velocizzazione di tutta la linea Adriatica in territorio Pugliese, da Lecce a Ripalta, e la realizzazione del nuovo tracciato Foggia - Napoli secondo standard AC (Alta Capacità) permette di connettere la regione Puglia con il sistema dell'Alta Velocità, con un reciproco beneficio, tenuto conto della rilevanza e delle potenzialità del bacino di traffico regionale che potranno esprimersi pienamente una volta connesso efficientemente alla rete nazionale AV. Nella visione regionale (peraltro confermata anche dal Governo all'epoca della sottoscrizione del Contratto Istituzionale di Sviluppo per la linea Bari - Napoli) la linea si presenta come un vero e proprio sistema imperniato sui nodi di Bari, Barletta, Foggia e Napoli e sulle due antenne che si dipartono da Bari rispettivamente verso Taranto e verso Brindisi-Lecce. L'obiettivo è quello di massimizzare l'accessibilità territoriale alla rete AC/AV attraverso un coordinamento con i servizi delle linee regionali in un numero limitato di nodi ferroviari di interscambio sul territorio pugliese adeguatamente attrezzati su cui convergono le linee della rete regionale;*

- con nota prot. n. 6161 del 15.07.2019 il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali - Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia - rappresentava che l'intervento in discussione, sia pure risultando in contrasto con le prescrizioni dettate dalle NTA del PPTR per le varie componenti paesaggistiche, riveste "carattere di rilevante interesse pubblico", non presenta alternative localizzative e/o progettuali e risulta compatibile con gli obiettivi di qualità della relativa scheda d'ambito.

Pertanto la citata Soprintendenza, per quanto di sua competenza, rilasciava parere positivo nel merito della compatibilità paesaggistica delle opere proposte;

#### **CONSIDERATO CHE**

Il Comitato Regionale V.I.A., cui compete la responsabilità dell'istruttoria tecnica ai sensi dell'art. 4 del Regolamento Regionale n. 07/2018, nella seduta del 09.07.2019, esprimeva le proprie valutazioni come da parere prot. n. AOO\_089/8580 del 15.07.2019, allegato n. 1 alla presente deliberazione per farne parte integrante;

#### **RILEVATO ANCORA CHE**

Ai sensi dell'art. 20, l.r. n. 11/2001 e s.m.i. la Giunta Regionale esprime il parere relativo alla pronuncia di compatibilità ambientale di cui all'articolo 6, comma 3 della l. n. 349/1986 nell'ambito della procedura di VIA ministeriale;

<b>COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DELLA L.R. N. 28/01 E S.M. E I.</b>
La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

Il Presidente della Giunta regionale, sulla base delle risultanze dell'istruttoria innanzi illustrate, propone alla Giunta Regionale l'adozione del conseguente atto finale, rientrando il medesimo nella fattispecie di cui fattispecie di cui all'art. 20, comma 1, L.R. 11/2001 e s.m.i. e della lett. K) c.4, art.4, L.R. n.7/97.

#### LA GIUNTA

- Udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore alla Qualità dell'Ambiente;

- Vista la sottoscrizione posta in calce al presente provvedimento dal funzionario istruttore e dal Dirigente della Sezione;
- Ad unanimità di voti espressi nei modi di legge

**DELIBERA**

di esprimere, ai sensi dell'art. 20, comma 3, l.r. n. 11/2001 e s.m.i., nell'ambito del procedimento ministeriale di Valutazione di Impatto Ambientale, in conformità al giudizio reso dal Comitato Regionale per la V.I.A. prot. n. AOO\_089/8580 del 15.07.2019, allegato alla presente deliberazione per farne parte integrante, parere favorevole condizionato di compatibilità ambientale sul progetto definitivo del II lotto Hirpinia - Orsara dell'itinerario Napoli-Bari - Raddoppio della tratta ferroviaria Apice-Orsara, proposto da R.F.I. S.p.A;

- di notificare il presente provvedimento ai Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali -, a cura all'Assessorato alla Qualità dell'Ambiente della Regione Puglia -;
- di pubblicare il presente provvedimento sul B.U.R.P.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA  
SILVIA PIEMONTE

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA  
ANTONIO NUNZIANTE



REGIONE  
PUGLIA

SERV. VIA/URB  
ARGENTINO - HIRPINIA  
[Signature]

Regione Puglia  
Sezione Autorizzazioni Ambientali

AOO\_089/PROT  
15/07/2019 - 0008580  
Piazzale Regione Puglia, 1 - 70122 Bari

Al Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali

SEDE

**Parere definitivo espresso nella seduta del 09/07/2019**

ai sensi del R.R. n. 7 del 22.06.2018, pubblicato su BURP n.86 suppl. del 28.06.2018

**Procedimento:** ID VIAS 4553: Procedura di VIA Speciale ai sensi degli artt. 167, 183 e 185 del D.Lgs. n. 163/2006 e art. 216 del D.Lgs. n. 50/2016 e ss.mm.ii.

VIncA:  NO  SI IT9110032 "Valle del Cervaro, Bosco dell'Incoronata"

Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo  NO  SI

**Oggetto:** Itinerario Napoli-Bari - Raddoppio della tratta ferroviaria Apice-Orsara.  
PROGETTO DEFINITIVO DEL II LOTTO HIRPINIA-ORSARA.

**Tipologia:** Art. 6, co. 7, lett. a) e art. 7 bis, co. 2, del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.  
Parte Seconda - All. II, lett. 10) "Opere relative a:  
- tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza ... omissis"

**Autorità Competente:** Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai sensi dell'art. 7 bis, co. 4, del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.

**Proponente:** Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

**Istruttoria tecnica così come prevista dall'art.4 del R.R. n.07/2018**

**Elenco elaborati esaminati**

Gli elaborati esaminati, ottenuti mediante download dal sito web del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare:

<https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/7023>



[Handwritten signatures and initials]



**MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE** VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI: VAS - VIA - AIA

HOME RICERCA PROCEDURE DATI E STRUMENTI COMUNICAZIONE COLLEGAMENTI CONTATTI

Home > Valutazioni

**Raddoppio della tratta ferroviaria Apice-Orsara. Progetto definitivo del II lotto Hirpinia-Orsara, itinerario Napoli-Bari.**

Informazioni generali

- Opera:** Raddoppio della tratta ferroviaria Apice-Orsara. Progetto definitivo del II lotto Hirpinia-Orsara
- Progetto:** Raddoppio della tratta ferroviaria Apice-Orsara. Progetto definitivo del II lotto Hirpinia-Orsara, itinerario Napoli-Bari
- Descrizione:** Raddoppio della tratta ferroviaria Apice-Orsara. Progetto definitivo del II lotto Hirpinia-Orsara, itinerario Napoli-Bari
- Proponente:** Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- Tipologia di opera:** Quere ferroviarie
- Scadenza presentazione osservazioni:** 2019-08-31

Feriron ed aree marine

- Regioni:** Puglia Campania
- Province:** Aviano Foggia
- Comuni:** Orsara di Puglia Montegrotto-Ragni V. Lucania di Bari F. S. Giovanni Lupatoto V. Andria Grottole
- Aree marine:** Nessuna area marina

Scegli la procedura

Procedura	Codice procedura	Data arrivo	Stato procedura
OPERE E SERVIZI AFFIDATI (Legge 48/2001)	001	18/02/2019	Stato procedura: C
Procedura di affidamento	002		
Procedura di affidamento	003		
Procedura di affidamento	004		
Procedura di affidamento	005		
Procedura di affidamento	006		
Procedura di affidamento	007		
Procedura di affidamento	008		
Procedura di affidamento	009		
Procedura di affidamento	010		

**Raddoppio della tratta ferroviaria Apice-Orsara. Progetto definitivo del II lotto Hirpinia-Orsara, itinerario Napoli-Bari.**

- Termini di riferimento
- Dettagli procedura
- Info Progetto e procedura

Documentazione

- Documentazione depositata per la partecipazione del pubblico
- (n. 83) Documenti procedura di Valutazione Impatto Ambientale (Legge 48/2001)

sono i seguenti:

N.	DESCRIZIONE ELABORATO	SCALA
<b>01 - ELABORATI GENERALI</b>		
1	Elenco Elaborati	-
2	Relazione Generale di Progetto	-
3	Relazione di Rispondenza al Progetto Preliminare e alle Prescrizioni dell'Ordinanza n. 27/2016 del 1 Dicembre 2016	-
<b>03 - DEOLOGIA</b>		
8	Carta Geomorfologica con elementi geostrutturali tav. 1/8	1:5000
9	Carta Geomorfologica con elementi geostrutturali tav. 2/8	1:5000
10	Carta Geomorfologica con elementi geostrutturali tav. 3/8	1:5000
40	Profilo Geologico in asse alla finestra 5	1:5000/500
51	Carta geologica - geomorfologica e profilo geologico dell'area dell'imbocco della galleria Hirpinia lato Bari	1:2000/200



*Handwritten notes and signatures on the right side of the page.*



REGIONE  
PUGLIA

N.	DESCRIZIONE ELABORATO	SCALA
56	Relazione geologica, idrogeologica, geomorfologica e sismica	
57	Relazione di Compatibilità Geomorfologica	
<b>04 - INFRASTRUTTURA FERROVIARIA E OPERE CIVILI</b>		
<b>LINEA</b>		
68	Relazione Descrittiva del Tracciato	
71	Corografia 1:50000	1:50000
72	Piano-Profilo su ortofoto da km 40+889 a km 44+950 - Tavola 1 di 7	1:2000
79	Planimetria di progetto da km 40+889 a km 42+350 - Tavola 1 di 18	1:2000
80	Planimetria di progetto da km 42+150 a km 44+000 - Tavola 2 di 18	1:2000
81	Planimetria di progetto da km 43+800 a km 45+600 - Tavola 3 di 18	1:2000
97	Planimetria delle fasi di dismissione del raccordo provvisorio	1:2000
121	Sezioni Tipologiche in Rilevato - 1 di 2	Varie
122	Sezioni Tipologiche in Rilevato - 2 di 2	Varie
123	Sezioni Tipologiche in Trincea - 1 di 1	Varie
<b>IDRAULICA</b>		
129	Relazione Idraulica Drenaggio di piattaforma ferroviaria	-
130	Planimetria di drenaggio ferroviario Stazione di Orsara - Tav. 1 di 2	1:500
131	Planimetria di drenaggio ferroviario Stazione di Orsara - Tav. 2 di 2	1:500
133	Planimetria di drenaggio viabilità NV01 - NV02	1:500
<b>VIABILITÀ E PIAZZALI</b>		
156	NV00 - Relazione tecnica, fasi realizzative NV01 - NV02 - NV03	-
179	Viabilità di cantiere - Ipotesi di progetto	Varie
<b>INTERFERENZE</b>		
340	Planimetria opere interferenti con livello di danno	1:1000
<b>VIADOTTO VI01 SUL CERVARO</b>		
358	Relazione Tecnico-Descrittiva delle Opere Civili - Viadotto VI01	-
360	Pianta scavi e sezione longitudinale Tav. 2 di 2	
361	Pianta fondazioni, impalcato e prospetto Tav. 1 di 2	
368	Studio geomorfologico del Torrente Cervaro - Relazione	
<b>08 - STAZIONI</b>		
<b>FV00 - Elaborati generali</b>		
368	Relazione descrittiva	-
<b>FV00 - Stazione di Orsara</b>		
390	Planimetria generale	631
<b>15 - CANTIERIZZAZIONE</b>		
615	Corografia di inquadramento generale della cantierizzazione e della viabilità pubblica impegnata dal trasporto dei materiali	1:25.000
616	Planimetria di inquadramento generale della cantierizzazione e della viabilità pubblica impegnata dal trasporto dei materiali - TAV. 1/3	1:10.000
619	Planimetria con indicazione delle aree di cantiere e della viabilità connessa - TAV. 1/12	1:2.000
620	Planimetria con indicazione delle aree di cantiere e della viabilità connessa - TAV. 2/12	1:2.000
621	Planimetria con indicazione delle aree di cantiere e della viabilità connessa - TAV. 3/12	1:2.000
622	Planimetria con indicazione delle aree di cantiere e della viabilità connessa - TAV. 4/12	1:2.000
631	Relazione generale della cantierizzazione	-
632	Programma lavori	-
<b>16 - STUDIO ACUSTICO E VIBRAZIONALE</b>		
633	Studio Acustico - Relazione generale	-
634	Output del modello di simulazione	-
635	Schede di censimento dei ricettori	-
636	Planimetria di censimento dei ricettori (Tav 1 di 1)	1:2.000
637	Studio Vibrazionale - Relazione generale	-
<b>17 - GESTIONE TERRE ED IMPATTI DI CANTIERE</b>		
<b>PROGETTO AMBIENTALE DELLA CANTIERIZZAZIONE</b>		
638	Progetto Ambientale della Cantierizzazione - Relazione generale	-
639	Planimetrie localizzazione interventi di mitigazione (1/7)	1:5.000
640	Planimetrie localizzazione interventi di mitigazione (2/7)	1:5.000
651	Tipologico barriera antirumore / antipolvere di cantiere	-
<b>GESTIONE DEI MATERIALI DI RISULTA / PIANO DI UTILIZZO DEI MATERIALI DI SCAVO</b>		
652	Piano di Utilizzo dei materiali di scavo - Relazione generale	-
<b>SITI DI APPROVVIGIONAMENTO E SMALTIMENTO</b>		
655	Siti di approvvigionamento e smaltimento - Relazione generale	-
656	Corografia individuazione siti di approvvigionamento e smaltimento	-
<b>PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE</b>		
657	Progetto del Monitoraggio Ambientale	-





REGIONE  
PUGLIA

N.	DESCRIZIONE ELABORATO	SCALA
658	Planimetrie localizzazione punti di monitoraggio (1/9)	1:5.000
659	Planimetrie localizzazione punti di monitoraggio (2/9)	1:5.000
<b>18 - AMBIENTE</b>		
<b>DEMOLIZIONE LINEA STORICA</b>		
667	Relazione generale - Studio degli impatti connessi alla dismissione della linea storica	-
668	Planimetria della viabilità interferita - Studio degli impatti connessi alla dismissione della linea storica	-
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b>		
668.1	Relazione generale	-
668.2	Sintesi non tecnica	-
669	Corografia	-
<b>Vincoli e tutele</b>		
670	Carta delle aree naturali protette e Rete Natura 2000 Tav. 1/2	1:25.000
671	Carta delle aree naturali protette e Rete Natura 2000 Tav. 2/2	1:25.000
672	Carta dei vincoli e delle tutele Tav. 1/11	1:5.000
673	Carta dei vincoli e delle tutele Tav. 2/11	1:5.000
674	Carta dei vincoli e delle tutele Tav. 3/11	1:5.000
<b>VERIFICA DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA</b>		
717	Relazione paesaggistica	-
718	Carta dei Vincoli paesaggistici Tav 1/6	1:10.000
719	Carta dei Vincoli paesaggistici Tav 2/6	1:10.000
724	Carta della morfologia del paesaggio e della visibilità Tav 1/11	1:5.000
725	Carta della morfologia del paesaggio e della visibilità Tav 2/11	1:5.000
726	Carta della morfologia del paesaggio e della visibilità Tav 3/11	1:5.000
735	Tavola sintesi e localizzazione misure di mitigazione Tav 1/2	1:5.000
737	Dossier fotografico e fotoinserimenti	-
<b>OPERE A VERDE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AMBIENTALE</b>		
750	Quaderno di territorializzazione	-

**Inquadramento territoriale ed indicazione degli eventuali vincoli ambientali/paesaggistici**  
(Rif. Sintesi non tecnica.pdf e Relazione d'incidenza.pdf)

La morfologia superficiale del territorio in esame risulta fortemente condizionata dalle caratteristiche litologiche dei litotipi affioranti e dalla recente evoluzione geologico-strutturale dell'area. In particolare il settore di studio ricade nella zona di giunzione tra il Subappennino Dauno ad Ovest e il Tavoliere delle Puglie ad Est. Il settore del Subappennino Dauno è stato fortemente influenzato dalle fasi tettoniche plio-pleistoceniche, che hanno conferito a tutta l'area una configurazione morfologica molto prossima a quella attuale. In relazione alle caratteristiche peculiari dei diversi termini litologici affioranti, le forme del paesaggio sono legate ad un contesto in continua e rapida evoluzione per la presenza di diversi corsi d'acqua con una forte tendenza all'approfondimento e di numerosi fenomeni gravitativi di una certa rilevanza. Tra le forme del paesaggio prevalgono, generalmente, quelle dolci e poco incise nei terreni argillosi del substrato, che i movimenti gravitativi rendono localmente più aspre ed accentuate. Nelle zone di affioramento di litotipi a dominante arenacea o calcareo-marnosa, le morfologie si presentano più aspre e marcate, con strette valli di incisione fluviale e numerosi stacchi morfologici dovuti sia agli elementi strutturali presenti che a locali fenomeni franosi che interessano il substrato.

Il Tavoliere di Puglia, dal punto di vista morfologico, è rappresentato da una serie di terrazzi (secondo una suddivisione semplice si tratta di n. 6 terrazzi, secondo una suddivisione più complessa di n. 12 spianate di abrasione di cui 8 subaeree e 4 sottomarine) degradanti verso il Golfo di Manfredonia e la Foce del Fortore (Relazione Geologica - da pag. 45 a pag. 47).

L'intero settore di studio è caratterizzato dalla presenza di diversi fattori morfogenetici, che interessano i terreni affioranti con intensità e caratteristiche differenti, spesso sovrapponendosi e combinandosi in vario modo tra loro. Ad essi va aggiunto, inoltre, l'importante ruolo svolto dalle caratteristiche stratigrafiche e sedimentologiche dei litotipi affioranti, nonché dagli elementi strutturali e tettonici localmente presenti.

Da questo complesso quadro geomorfologico derivano, quindi, una serie di forme poligeniche originate dalla sovrapposizione dei differenti fattori morfogenetici agenti sul territorio e rappresentate, fondamentalmente, da scarpate morfologiche di origine strutturale, attualmente in evoluzione per fenomeni di dilavamento, alterazione ed erosione. Tali elementi spesso risultano ulteriormente



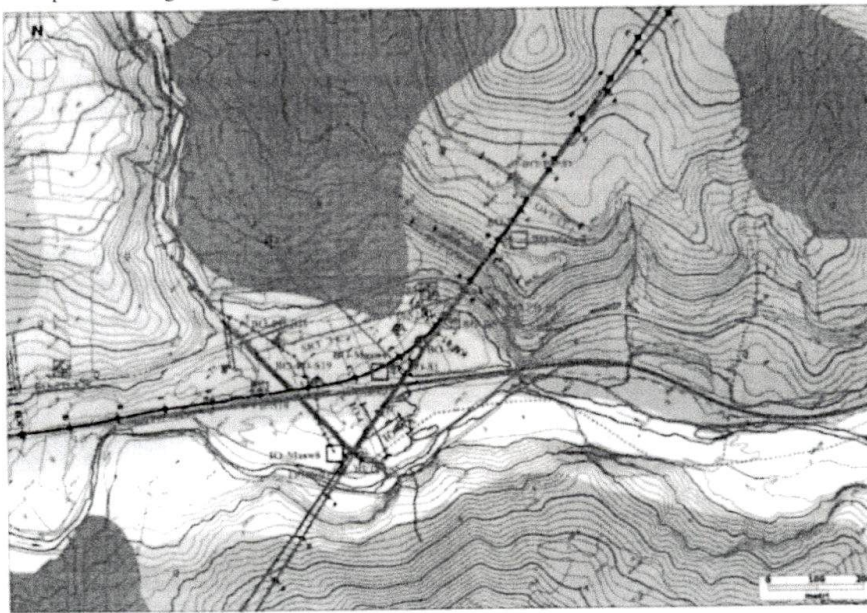


rielaborati dall'attività antropica, che riprende e riadatta le forme geomorfologiche presenti sul territorio (Relazione Geologica – da pag. 50 a pag. 51).

Tutto il tracciato in progetto ricade nel territorio di competenza dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale, in quanto vincolato dal punto di vista geomorfologico secondo il seguente modo:

**- Galleria Orsara – imbocco lato Napoli pk 40+889**

L'imbocco della galleria Orsara lato Napoli (pk 40+889) risulta inserita in un'area classificata PG2 ovvero a pericolosità geomorfologica elevata.



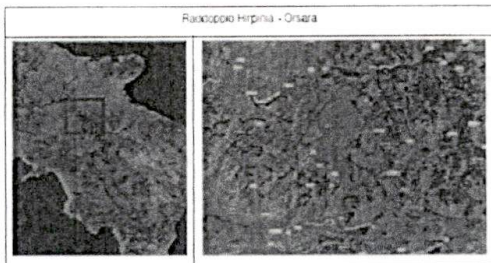
Dal punto di vista geologico questo tratto interessa per tutto il suo sviluppo i terreni del Flysch di Faeto (FAE), dislocati da una faglia diretta subverticale ad andamento N-S, con in copertura i depositi alluvionali del Subsistema di Bosco di Acquara (ORS1). Dal punto di vista geomorfologico l'imbocco risulta privo di fenomeni di dissesto, anche se è da sottolineare che lambisce al piede un movimento franoso, riconducibile ad una frana complessa in terra e detrito, che si sviluppa tra la parte sommitale del rilievo di Monte Preisi e il fondovalle del Torrente Cervaro. Tale fenomeno presenta uno stato inattivo ed è privo di evidenze morfologiche precursori di riattivazioni, con stadio senile o esaurito (pag. 70 Relazione Geologica).

**(Rif. Sintesi non tecnica.pdf e Relazione d'incidenza.pdf)**

L'area oggetto di intervento, per l'opera "Il Lotto funzionale Hirpinia – Orsara" si sviluppa quasi interamente nella regione Campania, interessando la provincia di Avellino, ad eccezione di un breve tratto ricadente nella Regione Puglia, ove sono interessati territori comunali di Orsara di Puglia e Panni, entrambi in provincia di Foggia. L'intervento interessa in modo diretto 6 comuni, con andamento Est-Ovest; Orsara di Puglia, Panni, Savignano Irpino, Villanova del Battista, Flumeri e Ariano Irpino, per uno sviluppo complessivo di c.ca 28 km, dei quali, c.ca 27 km, in sotterraneo, essendo il tracciato prevalentemente in galleria.

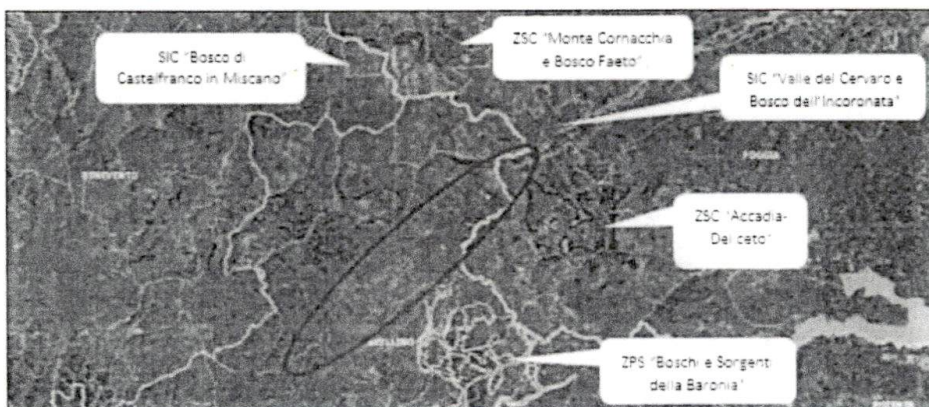






Nelle vicinanze del SIC "Valle del Cervaro - Bosco dell'Incoronata" sono presenti altre aree protette distribuite in un raggio di 15 km e appartenenti alla Rete Natura 2000 che potrebbero subire impatti indiretti dovuti alla realizzazione dell'opera in esame; le più prossime sono:

- ZSC "Monte Cornacchia e Bosco Faeto" IT9110003;
- SIC "Bosco di Castelfranco in Miscano" IT8020004;
- ZPS "Boschi e Sorgenti della Baronia" IT8040022;
- ZSC "Accadia-Deliceto" IT9110033.



Con riferimento ai **beni paesaggistici** il progetto interessa le seguenti tipologie di vincolo paesaggistico, per le sole tratte di tracciato all'aperto (andamento Est - Ovest).

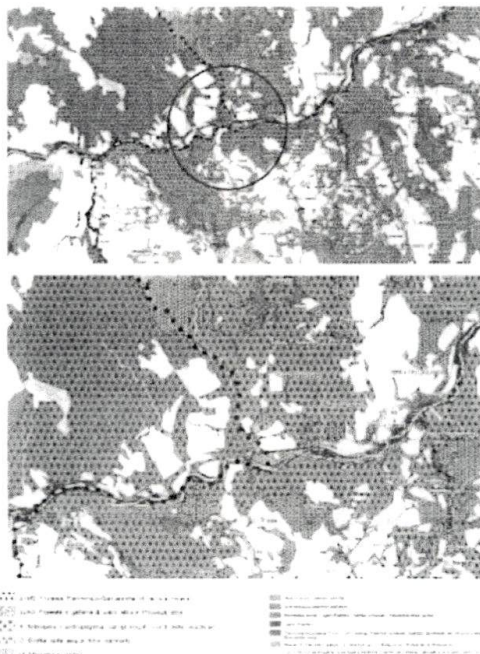
Linea (BP)	Vincoli paesaggistico (142 del D.Lgs 42/2004 e art. 38 NTA PPTR Puglia)
da km 40+380 a km 41+365	Art. 38 PPTR Puglia lett. 1) (Ulteriori contesti "Paesaggio rurale")
da km 40+389 a km 43+367 (1)	Art. 38 PPTR Puglia lett. 1) (Ulteriori contesti "Siti di rilevanza naturalistica")
da km 40+885 a km 40+919	D. Lgs. 42/2004 Art. 142 c. 1 lett. 1) (boschi)
da km 41+020 a km 41+575 (1)	D. Lgs. 42/2004 Art. 142 c. 1 lett. 1) (fasce di rispetto fluviale - Cervaro)
da km 41+100 a km 41+330	Art. 38 PPTR Puglia lett. 1) (Ulteriori contesti "Formazioni arbustive in evoluzione naturale")
da km 41+370 a km 42+000 (1)	Art. 38 PPTR Puglia lett. 1) (Ulteriori contesti "Verisanti")
da km 41+382 a km 41+852 (1)	D. Lgs. 42/2004 Art. 142 c. 1 lett. 1) (boschi)
da km 66+940 a km 68+700 (1)	D. Lgs. 42/2004 Art. 142 c. 1 lett. 1) (vincolo archeologico)



6

le

6/32



Gli habitat di interesse comunitario (Allegato I della Direttiva "Habitat" 92/43/CEE) presenti nel Sito sono 7 ed esattamente:

- **"Praterie su substrato calcareo con stupenda fioritura di Orchidee"** codice 6210 che copre circa il 5% della superficie totale del Sito;
- **"Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei TheroBrachypodietea"** codice 6220 che copre circa il 10% della superficie totale del Sito. Si tratta di praterie xerofile di piccola superficie a dominanza di graminacee, su substrati calcarei, con presenza sporadica di arbusti e alberi (Roverella, Perastro);
- **"Fiumi mediterranei a flusso permanente con Paspalo-Agrostidion e filari ripariali di Salix e Populus alba"** codice 3280 che copre circa il 10% della superficie totale del Sito. Sono formazioni ripariali presenti all'interno dell'alveo dove i saliceti arborei si rinvengono frequentemente a contatto con la vegetazione pioniera di salici arbustivi, con le comunità idrofile di alte erbe e in genere con la vegetazione di greto dei corsi d'acqua corrente;
- **"Foreste a galleria di Salix alba e Populus alba"** codice 92A0 che copre il 20% della superficie totale del Sito. Sono formazioni ripariali a dominanza di salici e pioppi presenti lungo il corso d'acqua;
- **"Boschi orientali di quercia bianca"** codice 91AA che copre circa il 5% della superficie totale del Sito. Sono boschi mediterranei e submediterranei adriatici e tirrenici a dominanza di Quercus virgiliana, Q. dalechampii, Q. pubescens e Fraxinus ornus, indifferenti al substrato e termofili con distribuzione prevalente nelle aree costiere, subcostiere e preappenniniche. **La presenza delle querce, in molti casi di età secolare, rappresenta un patrimonio genetico unico a testimonianza dei boschi planiziali originari che si distribuivano lungo il Tavoliere prima delle grandi bonifiche;**
- **"Foreste miste riparie di grandi fiumi a Quercus robur, Ulmus laevis e Ulmus minor, Fraxinus excelsior o Fraxinus angustifolia (Ulmenion minoris)"** codice 91F0 che copre meno del 1% della superficie totale del Sito. Sono boschi alluvionali e ripariali misti meso-igrofilo che si sviluppano lungo le rive dei grandi fiumi nei tratti medio-collinare e finale che, in occasione delle piene maggiori, sono soggetti a inondazione. Si sviluppano su substrati alluvionali limoso-sabbiosi fini. Rappresentano il limite esterno del "territorio di pertinenza fluviale";
- **"Laghi eutrofici naturali con vegetazione del Magnopotamion o Hydrocharition"** codice 3150 che copre molto meno del 1% della superficie totale del Sito, non è riportato nel formulario





**REGIONE  
PUGLIA**

ma viene segnalato nella carta vegetazionale del corridoio ecologico del fiume Cervaro, che costituisce Progetto Pilota del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, ed appare confinato a pochi specchi d'acqua di origine antropica. Sono habitat lacustri, palustri e di acque stagnanti eutrofiche ricche di basi con vegetazione dulciacquicola idrofittica azonale, sommersa o natante, flottante o radicante, ad ampia distribuzione, riferibile alle classi *Lenmetea* e *Potametea*.

Oltre all'avifauna elencata dal Proponente, nella zona è presente una specie a rischio:

- Cicogna nera, *Ciconia nigra* L., segnalata nella Lista Rossa dello IUCN come Vulnerabile; sono solo due i siti di nidificazione in Puglia, uno dei quali si trova nella valle del torrente Cervaro, nelle vicinanze del tratto ferroviario che corre allo scoperto, in rilevato e su viadotto.

Tra i mammiferi si segnala anche:

- Lontra, *Lutra lutra* L., che sta negli anni ripopolando il torrente Cervaro, (Centro Studi Naturalisti, 2017).

### DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

#### Premessa

L'intervento in esame, la realizzazione della tratta ferroviaria Orsara-Hirpinia, si inserisce nel più ampio ambito di riqualificazione e potenziamento dell'itinerario ferroviario Roma-Napoli-Bari.

Il progetto interessa le regioni Puglia e Campania, i comuni di Orsara di Puglia e Panni, in Provincia di Foggia e i comuni di Montaguto, Savignano Irpino, Flumeri e Ariano Irpino, in Provincia di Avellino.

Sotto il profilo funzionale e strutturale, la realizzazione della linea AV/AC Napoli-Bari, unitamente all'attivazione del sistema ferroviario dell'alta velocità Roma-Napoli, favorirà l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria del Sud-Est con le Direttrici di collegamento al Nord del Paese e con l'Europa. Infatti, lo sviluppo dell'Itinerario Napoli-Bari rientra all'interno del corridoio transeuropeo (TEN-T) n. 5 "Scandinavo-Mediterraneo", che parte dal Mar Baltico, dalla Finlandia e dalla Svezia, passa attraverso Danimarca, Germania, Austria e Italia, e infine raggiunge Malta.

Per tali motivi la realizzazione della linea AV/AC Napoli-Bari era stata inserita nell'elenco delle "opere strategiche" previsto dalla legge n. 443/2001 (c.d. Legge obiettivo). Dopo che il D.Lgs. n. 50/2016 (nuovo Codice dei contratti pubblici) ha abrogato la Legge obiettivo, la realizzazione della Napoli-Bari è stata inserita nel nuovo programma delle infrastrutture strategiche previste dal D.L. n. 133/2014 (c.d. Sblocca Italia).

Il costo complessivo a vita intera della linea AV/AC Napoli-Bari è stimato in circa 6,2 miliardi di euro.

Il costo dell'intervento in esame, tratta Orsara-Hirpinia, è stimato in circa 1,4 miliardi di euro.

Nella slide seguente lo stato di avanzamento dell'opera. Fonte: SILOS (Sistema Informativo Legge Opere Strategiche) - scheda n. 211.





**REGIONE PUGLIA**

**SILOS** Sistema Informativo Legge Operativa Strategica

ELLENCO INTERVENTI ITALIA

Comunicazione  
 Numero: 2019 / 315  
 Data: 23/08/2019

**LEGENDA Cromatica**

104/2012 - 2/2013 - 3/2013 (ricusata dalla CC) - Ordinanza 3/2015 - Ordinanza 4/2015 - Ordinanza 5/2015 - Ordinanza 6/2015 - Ordinanza 7/2015 - Ordinanza 8/2015 - Ordinanza 9/2015 - Ordinanza 10/2015 - Ordinanza 11/2015 - Ordinanza 12/2015 - Ordinanza 13/2015 - Ordinanza 14/2015 - Ordinanza 15/2015 - Ordinanza 16/2015 - Ordinanza 17/2015 - Ordinanza 18/2015 - Ordinanza 19/2015 - Ordinanza 20/2015 - Ordinanza 21/2015 - Ordinanza 22/2015 - Ordinanza 23/2015 - Ordinanza 24/2015 - Ordinanza 25/2015 - Ordinanza 26/2015 - Ordinanza 27/2015 - Ordinanza 28/2015 - Ordinanza 29/2015 - Ordinanza 30/2015 - Ordinanza 31/2015 - Ordinanza 32/2015 - Ordinanza 33/2015 - Ordinanza 34/2015 - Ordinanza 35/2015 - Ordinanza 36/2015

**LEGENDA Livelli degli interventi**

MANTENIMENTO CARATTERI MANUSCRITTI SVESTITI BIANCHI

104/2012 - 2/2013 - 3/2013 (ricusata dalla CC) - Ordinanza 3/2015 - Ordinanza 4/2015 - Ordinanza 5/2015 - Ordinanza 6/2015 - Ordinanza 7/2015 - Ordinanza 8/2015 - Ordinanza 9/2015 - Ordinanza 10/2015 - Ordinanza 11/2015 - Ordinanza 12/2015 - Ordinanza 13/2015 - Ordinanza 14/2015 - Ordinanza 15/2015 - Ordinanza 16/2015 - Ordinanza 17/2015 - Ordinanza 18/2015 - Ordinanza 19/2015 - Ordinanza 20/2015 - Ordinanza 21/2015 - Ordinanza 22/2015 - Ordinanza 23/2015 - Ordinanza 24/2015 - Ordinanza 25/2015 - Ordinanza 26/2015 - Ordinanza 27/2015 - Ordinanza 28/2015 - Ordinanza 29/2015 - Ordinanza 30/2015 - Ordinanza 31/2015 - Ordinanza 32/2015 - Ordinanza 33/2015 - Ordinanza 34/2015 - Ordinanza 35/2015 - Ordinanza 36/2015

**NOTE**

Il Corto prelievo aggiornato rispetto al precedente monitoraggio di maggio 2017, con i dati contenuti nella delibera del Comitato Interministeriale per la programmazione economica (CIPE) di attuazione dei singoli interventi, nella Audition presso la Commissione VIII Ambiente territorio e azioni pubbliche della Camera dei deputati e presso la Sa Commissione permanente lavori pubblici e comunicazioni del Senato, nell' allegato al DEF 2019, nella scheda del contratto di programma RFI - sale investimenti 2017-2021, nel contratto di programma 2016-2020 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e ANAS S.p.A. nelle deliberazioni regionali, nonché in altri documenti ufficiali e nei siti web istituzionali dei soggetti competenti ANAS, RFI, regioni, comuni, aziende speciali ecc.

**LEGENDA Stato di avanzamento**

Denominazione	Soggetto competente	Sistema Infrastrutturale	Delibera CIPE e/o Ordinanze attuative	Luogo Lavori	Stato di avanzamento al 31 maggio 2018	Utilizzazione lavori al 31 maggio 2018	Costi al 31 maggio 2018 (a)	Disponibilità al 31 maggio 2018	Facilitazioni al 31 maggio 2018
211 - Lines AV-AC Napoli Bari	RFI Spa	Ferrovie	104/2012 - 2/2013 - 3/2013 (ricusata dalla CC) - Ordinanza 3/2015 - Ordinanza 4/2015 - Ordinanza 5/2015 - Ordinanza 6/2015 - Ordinanza 7/2015 - Ordinanza 8/2015 - Ordinanza 9/2015 - Ordinanza 10/2015 - Ordinanza 11/2015 - Ordinanza 12/2015 - Ordinanza 13/2015 - Ordinanza 14/2015 - Ordinanza 15/2015 - Ordinanza 16/2015 - Ordinanza 17/2015 - Ordinanza 18/2015 - Ordinanza 19/2015 - Ordinanza 20/2015 - Ordinanza 21/2015 - Ordinanza 22/2015 - Ordinanza 23/2015 - Ordinanza 24/2015 - Ordinanza 25/2015 - Ordinanza 26/2015 - Ordinanza 27/2015 - Ordinanza 28/2015 - Ordinanza 29/2015 - Ordinanza 30/2015 - Ordinanza 31/2015 - Ordinanza 32/2015 - Ordinanza 33/2015 - Ordinanza 34/2015 - Ordinanza 35/2015 - Ordinanza 36/2015	Campania - Puglia	Obra 2025	5 198 000	4 806 000	1 392 000	
211 - Variante Cancello-Napoli	RFI Spa	Ferrovie	104/2012 - 2/2013 - 3/2013 (ricusata dalla CC) - Ordinanza 3/2015 - Ordinanza 4/2015 - Ordinanza 5/2015 - Ordinanza 6/2015 - Ordinanza 7/2015 - Ordinanza 8/2015 - Ordinanza 9/2015 - Ordinanza 10/2015 - Ordinanza 11/2015 - Ordinanza 12/2015 - Ordinanza 13/2015 - Ordinanza 14/2015 - Ordinanza 15/2015 - Ordinanza 16/2015 - Ordinanza 17/2015 - Ordinanza 18/2015 - Ordinanza 19/2015 - Ordinanza 20/2015 - Ordinanza 21/2015 - Ordinanza 22/2015 - Ordinanza 23/2015 - Ordinanza 24/2015 - Ordinanza 25/2015 - Ordinanza 26/2015 - Ordinanza 27/2015 - Ordinanza 28/2015 - Ordinanza 29/2015 - Ordinanza 30/2015 - Ordinanza 31/2015 - Ordinanza 32/2015 - Ordinanza 33/2015 - Ordinanza 34/2015 - Ordinanza 35/2015 - Ordinanza 36/2015	Campania	Contratto stipulato	813 000	813 000	0 000	
211 - Raddoppio Cancello-Frasco Telesino	RFI Spa	Ferrovie	104/2012 - 2/2013 - 3/2013 (ricusata dalla CC) - Ordinanza 3/2015 - Ordinanza 4/2015 - Ordinanza 5/2015 - Ordinanza 6/2015 - Ordinanza 7/2015 - Ordinanza 8/2015 - Ordinanza 9/2015 - Ordinanza 10/2015 - Ordinanza 11/2015 - Ordinanza 12/2015 - Ordinanza 13/2015 - Ordinanza 14/2015 - Ordinanza 15/2015 - Ordinanza 16/2015 - Ordinanza 17/2015 - Ordinanza 18/2015 - Ordinanza 19/2015 - Ordinanza 20/2015 - Ordinanza 21/2015 - Ordinanza 22/2015 - Ordinanza 23/2015 - Ordinanza 24/2015 - Ordinanza 25/2015 - Ordinanza 26/2015 - Ordinanza 27/2015 - Ordinanza 28/2015 - Ordinanza 29/2015 - Ordinanza 30/2015 - Ordinanza 31/2015 - Ordinanza 32/2015 - Ordinanza 33/2015 - Ordinanza 34/2015 - Ordinanza 35/2015 - Ordinanza 36/2015	Campania	Contratto stipulato	730 000	730 000	0 000	
211 - Raddoppio Frasco Telesino-Vituliano	RFI Spa	Ferrovie	104/2012 - 2/2013 - 3/2013 (ricusata dalla CC) - Ordinanza 3/2015 - Ordinanza 4/2015 - Ordinanza 5/2015 - Ordinanza 6/2015 - Ordinanza 7/2015 - Ordinanza 8/2015 - Ordinanza 9/2015 - Ordinanza 10/2015 - Ordinanza 11/2015 - Ordinanza 12/2015 - Ordinanza 13/2015 - Ordinanza 14/2015 - Ordinanza 15/2015 - Ordinanza 16/2015 - Ordinanza 17/2015 - Ordinanza 18/2015 - Ordinanza 19/2015 - Ordinanza 20/2015 - Ordinanza 21/2015 - Ordinanza 22/2015 - Ordinanza 23/2015 - Ordinanza 24/2015 - Ordinanza 25/2015 - Ordinanza 26/2015 - Ordinanza 27/2015 - Ordinanza 28/2015 - Ordinanza 29/2015 - Ordinanza 30/2015 - Ordinanza 31/2015 - Ordinanza 32/2015 - Ordinanza 33/2015 - Ordinanza 34/2015 - Ordinanza 35/2015 - Ordinanza 36/2015	Campania	Gara in corso	995 000	995 000	0 000	
211 - Raddoppio Frosinone-Frasco Telesino	RFI Spa	Ferrovie	104/2012 - 2/2013 - 3/2013 (ricusata dalla CC) - Ordinanza 3/2015 - Ordinanza 4/2015 - Ordinanza 5/2015 - Ordinanza 6/2015 - Ordinanza 7/2015 - Ordinanza 8/2015 - Ordinanza 9/2015 - Ordinanza 10/2015 - Ordinanza 11/2015 - Ordinanza 12/2015 - Ordinanza 13/2015 - Ordinanza 14/2015 - Ordinanza 15/2015 - Ordinanza 16/2015 - Ordinanza 17/2015 - Ordinanza 18/2015 - Ordinanza 19/2015 - Ordinanza 20/2015 - Ordinanza 21/2015 - Ordinanza 22/2015 - Ordinanza 23/2015 - Ordinanza 24/2015 - Ordinanza 25/2015 - Ordinanza 26/2015 - Ordinanza 27/2015 - Ordinanza 28/2015 - Ordinanza 29/2015 - Ordinanza 30/2015 - Ordinanza 31/2015 - Ordinanza 32/2015 - Ordinanza 33/2015 - Ordinanza 34/2015 - Ordinanza 35/2015 - Ordinanza 36/2015	Campania	Gara in corso	813 000	813 000	0 000	
211 - Raddoppio Frosinone-Viterbo	RFI Spa	Ferrovie	104/2012 - 2/2013 - 3/2013 (ricusata dalla CC) - Ordinanza 3/2015 - Ordinanza 4/2015 - Ordinanza 5/2015 - Ordinanza 6/2015 - Ordinanza 7/2015 - Ordinanza 8/2015 - Ordinanza 9/2015 - Ordinanza 10/2015 - Ordinanza 11/2015 - Ordinanza 12/2015 - Ordinanza 13/2015 - Ordinanza 14/2015 - Ordinanza 15/2015 - Ordinanza 16/2015 - Ordinanza 17/2015 - Ordinanza 18/2015 - Ordinanza 19/2015 - Ordinanza 20/2015 - Ordinanza 21/2015 - Ordinanza 22/2015 - Ordinanza 23/2015 - Ordinanza 24/2015 - Ordinanza 25/2015 - Ordinanza 26/2015 - Ordinanza 27/2015 - Ordinanza 28/2015 - Ordinanza 29/2015 - Ordinanza 30/2015 - Ordinanza 31/2015 - Ordinanza 32/2015 - Ordinanza 33/2015 - Ordinanza 34/2015 - Ordinanza 35/2015 - Ordinanza 36/2015	Campania	Gara in corso	813 000	813 000	0 000	
211 - Raddoppio in variante Apice-Ostia	RFI Spa	Ferrovie	104/2012 - 2/2013 - 3/2013 (ricusata dalla CC) - Ordinanza 3/2015 - Ordinanza 4/2015 - Ordinanza 5/2015 - Ordinanza 6/2015 - Ordinanza 7/2015 - Ordinanza 8/2015 - Ordinanza 9/2015 - Ordinanza 10/2015 - Ordinanza 11/2015 - Ordinanza 12/2015 - Ordinanza 13/2015 - Ordinanza 14/2015 - Ordinanza 15/2015 - Ordinanza 16/2015 - Ordinanza 17/2015 - Ordinanza 18/2015 - Ordinanza 19/2015 - Ordinanza 20/2015 - Ordinanza 21/2015 - Ordinanza 22/2015 - Ordinanza 23/2015 - Ordinanza 24/2015 - Ordinanza 25/2015 - Ordinanza 26/2015 - Ordinanza 27/2015 - Ordinanza 28/2015 - Ordinanza 29/2015 - Ordinanza 30/2015 - Ordinanza 31/2015 - Ordinanza 32/2015 - Ordinanza 33/2015 - Ordinanza 34/2015 - Ordinanza 35/2015 - Ordinanza 36/2015	Campania - Puglia		2 115 000	923 000	1 392 000	
211 - Raddoppio Ostia-Ostia	RFI Spa	Ferrovie	104/2012 - 2/2013 - 3/2013 (ricusata dalla CC) - Ordinanza 3/2015 - Ordinanza 4/2015 - Ordinanza 5/2015 - Ordinanza 6/2015 - Ordinanza 7/2015 - Ordinanza 8/2015 - Ordinanza 9/2015 - Ordinanza 10/2015 - Ordinanza 11/2015 - Ordinanza 12/2015 - Ordinanza 13/2015 - Ordinanza 14/2015 - Ordinanza 15/2015 - Ordinanza 16/2015 - Ordinanza 17/2015 - Ordinanza 18/2015 - Ordinanza 19/2015 - Ordinanza 20/2015 - Ordinanza 21/2015 - Ordinanza 22/2015 - Ordinanza 23/2015 - Ordinanza 24/2015 - Ordinanza 25/2015 - Ordinanza 26/2015 - Ordinanza 27/2015 - Ordinanza 28/2015 - Ordinanza 29/2015 - Ordinanza 30/2015 - Ordinanza 31/2015 - Ordinanza 32/2015 - Ordinanza 33/2015 - Ordinanza 34/2015 - Ordinanza 35/2015 - Ordinanza 36/2015	Campania	Gara in corso	671 000	671 000	0 000	
211 - Raddoppio Ostia-Ostia	RFI Spa	Ferrovie	104/2012 - 2/2013 - 3/2013 (ricusata dalla CC) - Ordinanza 3/2015 - Ordinanza 4/2015 - Ordinanza 5/2015 - Ordinanza 6/2015 - Ordinanza 7/2015 - Ordinanza 8/2015 - Ordinanza 9/2015 - Ordinanza 10/2015 - Ordinanza 11/2015 - Ordinanza 12/2015 - Ordinanza 13/2015 - Ordinanza 14/2015 - Ordinanza 15/2015 - Ordinanza 16/2015 - Ordinanza 17/2015 - Ordinanza 18/2015 - Ordinanza 19/2015 - Ordinanza 20/2015 - Ordinanza 21/2015 - Ordinanza 22/2015 - Ordinanza 23/2015 - Ordinanza 24/2015 - Ordinanza 25/2015 - Ordinanza 26/2015 - Ordinanza 27/2015 - Ordinanza 28/2015 - Ordinanza 29/2015 - Ordinanza 30/2015 - Ordinanza 31/2015 - Ordinanza 32/2015 - Ordinanza 33/2015 - Ordinanza 34/2015 - Ordinanza 35/2015 - Ordinanza 36/2015	Campania	Lavori in corso	263 000	263 000	0 000	
211 - Opere di completamento raddoppio Vituliano-Apice	RFI Spa	Ferrovie	104/2012 - 2/2013 - 3/2013 (ricusata dalla CC) - Ordinanza 3/2015 - Ordinanza 4/2015 - Ordinanza 5/2015 - Ordinanza 6/2015 - Ordinanza 7/2015 - Ordinanza 8/2015 - Ordinanza 9/2015 - Ordinanza 10/2015 - Ordinanza 11/2015 - Ordinanza 12/2015 - Ordinanza 13/2015 - Ordinanza 14/2015 - Ordinanza 15/2015 - Ordinanza 16/2015 - Ordinanza 17/2015 - Ordinanza 18/2015 - Ordinanza 19/2015 - Ordinanza 20/2015 - Ordinanza 21/2015 - Ordinanza 22/2015 - Ordinanza 23/2015 - Ordinanza 24/2015 - Ordinanza 25/2015 - Ordinanza 26/2015 - Ordinanza 27/2015 - Ordinanza 28/2015 - Ordinanza 29/2015 - Ordinanza 30/2015 - Ordinanza 31/2015 - Ordinanza 32/2015 - Ordinanza 33/2015 - Ordinanza 34/2015 - Ordinanza 35/2015 - Ordinanza 36/2015	Campania	Lavori conclusi	20 000	20 000	0 000	
211 - Nodo di Bari Bari Sud (variante Bari Centrale-Bari Torre a Mare)	RFI Spa	Sistemi urbani	104/2012 - 2/2013 - 3/2013 (ricusata dalla CC) - Ordinanza 3/2015 - Ordinanza 4/2015 - Ordinanza 5/2015 - Ordinanza 6/2015 - Ordinanza 7/2015 - Ordinanza 8/2015 - Ordinanza 9/2015 - Ordinanza 10/2015 - Ordinanza 11/2015 - Ordinanza 12/2015 - Ordinanza 13/2015 - Ordinanza 14/2015 - Ordinanza 15/2015 - Ordinanza 16/2015 - Ordinanza 17/2015 - Ordinanza 18/2015 - Ordinanza 19/2015 - Ordinanza 20/2015 - Ordinanza 21/2015 - Ordinanza 22/2015 - Ordinanza 23/2015 - Ordinanza 24/2015 - Ordinanza 25/2015 - Ordinanza 26/2015 - Ordinanza 27/2015 - Ordinanza 28/2015 - Ordinanza 29/2015 - Ordinanza 30/2015 - Ordinanza 31/2015 - Ordinanza 32/2015 - Ordinanza 33/2015 - Ordinanza 34/2015 - Ordinanza 35/2015 - Ordinanza 36/2015	Campania - Puglia	Gara in corso	391 000	391 000	0 000	



*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

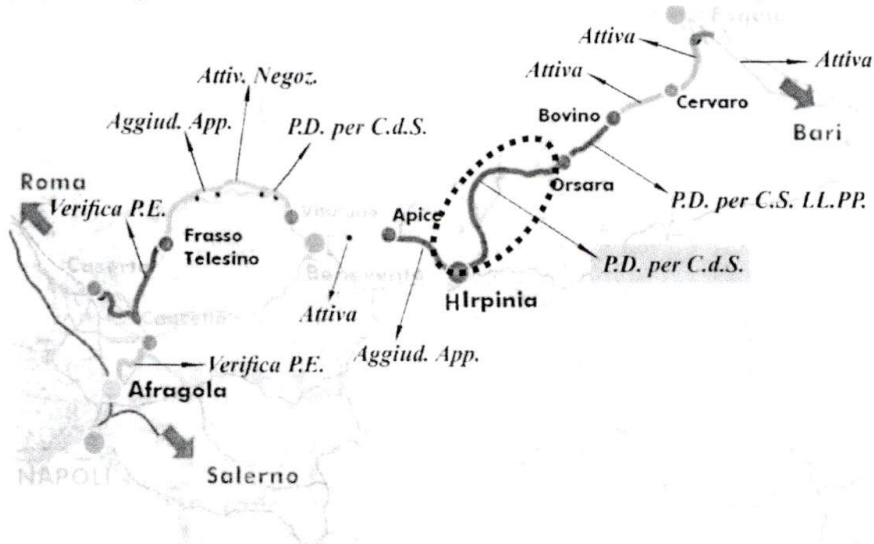
*[Handwritten signature]*



REGIONE  
PUGLIA

**Tratte funzionali** (rif. Elaborati: Relazione Generale di Progetto; Corografia 1:50000)

L'itinerario Napoli-Bari è articolato in diverse tratte funzionali, alcune già attive e altre in fase di progettazione preliminare e definitiva, come sinteticamente illustrato nella slide seguente:



**Iter autorizzatorio**

Il processo autorizzatorio è stato avviato nel 2010 con la procedura di VIA e di localizzazione urbanistica dell'opera, con trasmissione del Progetto Preliminare e dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) ai Ministeri competenti (Ministero dell'Ambiente e per i Beni e le Attività Culturali) e alle Regioni Campania e Puglia.

Con l'**Ordinanza n. 5 del 11.03.2015** il Commissario ha approvato il Programma generale delle attività da porre in essere per ciascun intervento inserito nei "Progetti Sblocca Italia", fra i quali rientra il progetto del "Raddoppio Apice-Orsara". L'allegato 1 della stessa Ordinanza ha definito la suddivisione della tratta "Raddoppio Apice-Orsara" in due lotti funzionali: 1° Lotto Apice-Hirpinia; 2° Lotto Hirpinia-Orsara.

Con l'**Ordinanza n. 27 del 01.12.2016**, il Commissario ha approvato il Progetto Preliminare con prescrizioni dell'intera tratta Apice-Orsara, anche ai fini dell'accertamento della compatibilità ambientale, del perfezionamento, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, dell'intesa Stato-regione sulla localizzazione dell'opera, con l'automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti ed adottati e della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sugli immobili su cui la stessa è localizzata.

[Riferimenti:

- Regione Campania del. G. n. 103 del 15.04.2014;
- Regione Puglia del. G. n. 861 del 13.05.2014;
- MATTM prot. GAB/2011/0010040 del 25.03.2011 e Comm. VIA/VAS parere n. 628 del 04.02.2011;
- MiBAC-D.G. Paes., Belle Arti, Archit. e Arte Contemp. prot. DG.PAAC/S02/34.19.04/1048634519 del 10.04.2013, e Sopr. Beni Archeol. Provv. SA, AV, BN e CS prot. n. 1065 del 31.01.2013, Sopr. Beni Archeol. Puglia prot. n. 2754 del 27.02.2013, SBAP Provv. SA, AV, BN e CS prot. n. 3237 del 04/02/2013, SBAP Provv. BA, BAT e FG prot. n. 1795 del 07.02.2013.]

Con la sopra citata Ordinanza n. 27/2016 il Commissario ha autorizzato RFI S.p.A. ad avviare la progettazione definitiva del 1° Lotto funzionale Apice-Hirpinia, e ha disposto per il 2° Lotto funzionale Hirpinia-Orsara "approfondimenti progettuali da avviare per la parte del tracciato ferroviario ricadente nell'area interessata dal fenomeno franoso in Comune di Montaguto", interessanti specificatamente l'imbocco lato Foggia della Galleria Hirpinia in destra del torrente Cervaro ed a sud del piede della frana di Montaguto.





REGIONE  
PUGLIA

Seguono successivi carteggi; di seguito si riassumono i più significativi:

**RFI** - prot. RFI-DIN-DIS.NB.A0011-P.2016/546 del 22.09.2016, con la quale RFI facendo seguito all'incontro congiunto con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30.08.2016, ha confermato, fra l'altro, che "per quanto riguarda l'attraversamento dell'area di Montaguto, interessata dal fenomeno franoso verificatosi nel 2010, procederemo ad un approfondimento progettuale, successivamente all'approvazione del progetto preliminare; eventuali modifiche saranno valutate secondo quanto previsto dagli articoli 182, 183, 184 e 185 del Decreto Legislativo n. 163/2006. Per quanto sopra, sviluppata la progettazione definitiva, procederemo nel richiedere la verifica di ottemperanza di codesto Ministero secondo quanto previsto all'art. 185 del D.Lgs. 163/2006".

**RFI** - prot. RFI-DIN-DIS.NB.A0011-P.2019/0006 del 08.01.2019, con cui RFI ha richiesto al MATTM la Verifica di ottemperanza, ai sensi dell'art. 185, comma 4, del D.Lgs. n. 163/2006 e s.m.i., del progetto definitivo del 2° Lotto funzionale Hirpinia-Orsara al progetto preliminare della Tratta Apice-Orsara, approvato con Ordinanza n. 27/2016 anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale.

**MATTM** - prot. 1876 del 28.01.2019 con cui ha comunicato l'improcedibilità della richiesta Verifica di Ottemperanza del progetto definitivo ai sensi dell'art. 185, comma 4, del D. Lgs. n. 163/2006 "in quanto il progetto definitivo del II lotto funzionale Hirpinia-Orsara dell'Itinerario Napoli-Bari risulta seguire un tracciato totalmente diverso da quello proposto nel progetto preliminare a suo tempo valutato dalla Commissione VIA. La procedura da effettuare è, quindi, la Valutazione di Impatto Ambientale", da avviare secondo la Direzione ministeriale "... ai sensi degli artt. 167, 183 e 185 del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile ai sensi dell'art. 216, comma 27, del D.Lgs. 50/2016 ....".

**MATTM** - nota del 02.04.2019, prot. 8361 a firma del Dirigente della Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con la quale è stata ribadita l'impostazione procedurale comunicata dal Direttore Generale con la nota del 28.01.2019 n. 1876:

**RFI** - prot. prot. RFI-DIN-DIS.NB.A0011-P.2019/0000355 del 16.04.2019, con la quale RFI in esito a quanto comunicato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con la sopra citata ultima nota del 02.04.2019, ha inoltrato nuova istanza al Ministero medesimo conforme alla determinazione assunta dallo stesso in ordine all'impostazione procedurale:

Con l'**Ordinanza n. 42 del 14.04.2019** il Commissario ha approvato il progetto definitivo del 2° Lotto funzionale Hirpinia-Orsara ai fini della indizione della Conferenza di Servizi.

**Rispondenza al progetto preliminare** (rif. Elaborati: Relazione di Rispondenza al Progetto Preliminare e alle prescrizioni dell'Ordinanza n. 27/2016 del 1 Dicembre 2016)

Gli approfondimenti progettuali relativi al 2° lotto Hirpinia-Orsara, effettuati in recepimento di quanto disposto nell'Ordinanza n. 27 del 01.12.2016 di approvazione del progetto preliminare Apice-Orsara, hanno condotto ad uno sviluppo nell'ambito della progettazione definitiva di un tracciato in variante rispetto a quello del progetto preliminare. Le principali motivazioni sono state:

- **necessità di spostare il tracciato dall'area soggetta al fenomeno franoso nel Comune di Montaguto:**
- velocizzazione del tracciato;
- **compatibilizzazione del tracciato Hirpinia-Orsara ed Orsara-Bovino;**
- conseguente approfondimento del territorio e delle sue caratteristiche geomorfologiche (cartografia con volo lidar, rilievi integrativi, sondaggi integrativi).

Il progetto definitivo è caratterizzato da una variazione piano-altimetrica, che si sviluppa pressoché totalmente **in sotterraneo per una maggiore estensione** rispetto al progetto preliminare assentito. Tale variazione, a parità di sviluppo lineare, comporta **una riduzione dei tratti allo scoperto**.

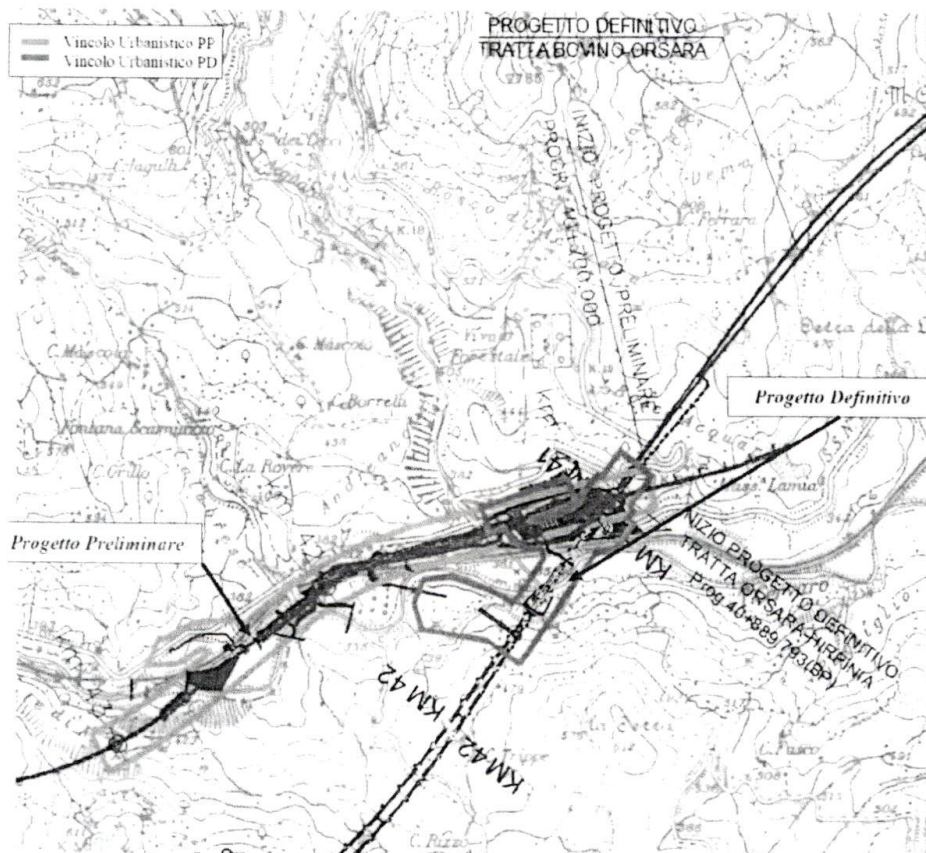
[Il progetto preliminare prevedeva una successione di rilevati e viadotti (n. 7), una galleria naturale ed una galleria artificiale].

Le modifiche sostanziali del tracciato in sede di progettazione definitiva sono:





- variazione percentuale della tecnica di scavo, con aumento dello scavo meccanizzato rispetto allo scavo tradizionale;
- aggiornamento del progetto di cantierizzazione e localizzazione delle aree di cantiere;
- ridefinizione ed aggiornamento dei siti di deposito del materiale di scavo;
- **eliminazione della Stazione di Montaguto**, sostituita dal punto di vista funzionale dalla **nuova Stazione di Orsara**, con conseguente rivisitazione della cerniera ad Orsara di collegamento con la Orsara-Bovino;
- adeguamento delle finestre costruttive e dell'uscita d'emergenza al nuovo tracciato.

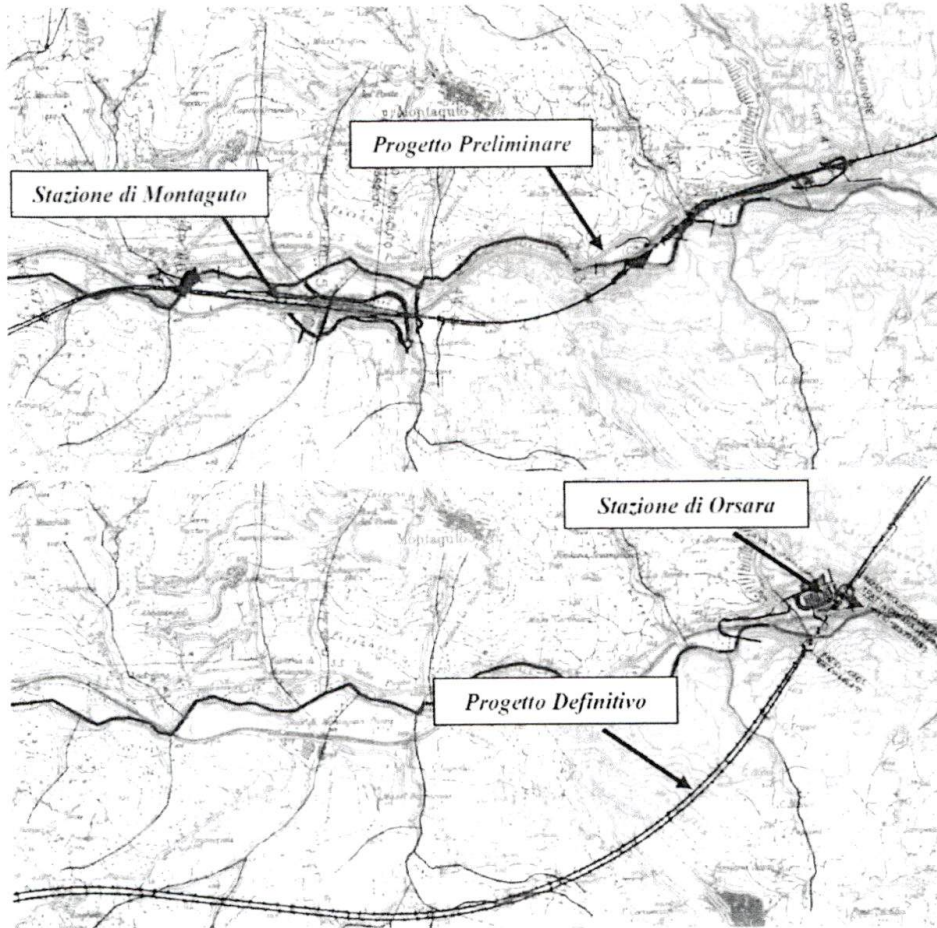


Si osserva come i due progetti incidano in modo differente sull'area protetta ZSC IT9110032 "Valle del Cervaro - Bosco dell'Incoronata". La principale differenza riguarda la nuova stazione di Orsara, localizzata all'interno dell'area protetta, mentre la stazione di Montaguto prevista dal preliminare era esterna alla stessa; pertanto il carico antropico determinato dal traffico indotto dalla presenza della stazione incide in modo diverso nelle due diverse soluzioni.





REGIONE  
PUGLIA



L'Allegato 1 dell'Ordinanza n. 27/2016 dettava n. 62 prescrizioni e n. 4 raccomandazioni a cui attenersi in sede di progettazione definitiva. Di queste, le prescrizioni indicate al n. 16, 23, 24, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57 e 58 e la raccomandazione indicata al n. 2 non sono pertinenti al progetto in esame.

A tutte le altre il proponente dichiara di avervi ottemperato ed elenca gli elaborati che dimostrano la rispondenza alla prescrizione/raccomandazione.

**Descrizione dell'intervento** (rif. Elaborati: *Relazione Generale di Progetto; Relazione Descrittiva del Tracciato; Corografia 1:50000; Piano-Profilo su ortofoto; Planimetria di progetto; Sezioni Tipologiche; NV00 - Relazione tecnica, fasi realizzative NV01 - NV02 - NV03; Relazione Tecnico-Descrittiva delle Opere Civili - Viadotto VI01; Stazione di Orsara Relazione descrittiva; Stazione di Orsara Planimetria generale*)

Il progetto definitivo in esame (tratta Orsara-Hirpinia) inizia da Orsara con pk 40+889 (dove finisce la tratta Bovino-Orsara) e si estende fino ad Hirpinia con pk 68+955 (dove inizia la tratta Hirpinia-Apice).

La linea AV/AC ha una lunghezza complessiva di L=28,066 km, si sviluppa prevalentemente in galleria (galleria Hirpinia L=27,101 km), con una velocità compresa tra 200 e 250 km/h. **Dei 28 km totali, 4 km circa sono in territorio pugliese, i restanti 24 km in territorio campano.**



13





REGIONE  
PUGLIA

La linea AV/AC è progettata nel tratto allo scoperto (dall'imbocco della galleria Orsara, all'imbocco della galleria Hirpinia) con una velocità di tracciato di 200 km/h, a causa della presenza della stazione di Orsara; per tutto il restante tracciato in galleria la velocità di progetto sale a 250 km/h; per poi riscendere a 200 km/h in corrispondenza del camerone di Hirpinia, proprio per l'approssimarsi alla stazione di Hirpinia.

Partendo dal termine del progetto definitivo della tratta "Bovino-Orsara" (pk 40+889), il progetto in esame prevede un breve tratto in rilevato (H=9 m circa + 3 m circa di ritombamento), quindi un sottovia scatolare SL02 (41+043) che si collega direttamente al viadotto VI01 sul torrente Cervaro di L=313,65 m (da 41+114 a 41+428), l'impalcato di quest'opera ha una configurazione ad "Y", è prevista infatti una sezione a doppio binario (interasse 4 m) nel tratto iniziale e una sezione a singolo binario con due impalcati separati nella parte terminale, nel dettaglio:

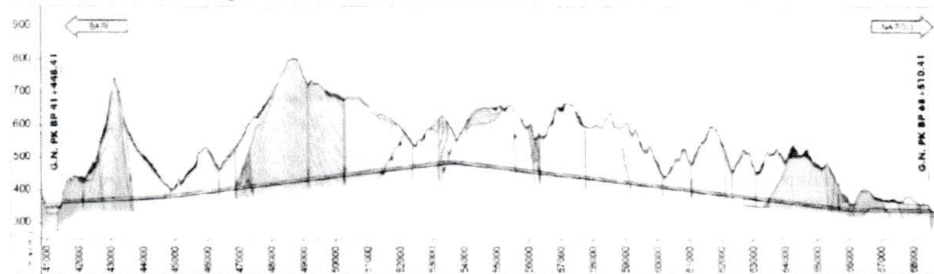
- 5 campate di cui 4 di luce L = 40 m e 1 di luce L = 60 m, con unico impalcato a doppio binario a struttura mista acciaio-calcestruzzo con soletta collaborante in c.a. di larghezza variabile in funzione dell'allontanamento relativo tra i due binari.
- 2 campate per ciascun binario. 1 di luce L = 60 m e 1 di luce L = 33,5 m, con due impalcati a singoli binari; ciascuna campata è costituita da un impalcato (a singolo binario) della tipologia a struttura mista acciaio-calcestruzzo con soletta collaborante in c.a. di larghezza variabile.

È stata condotta un'esauriente analisi idrologico-idraulica del bacino del Torrente Cervaro che ha evidenziato una buona corrispondenza tra le aree di esondazione, corrispondenti ad un tempo di ritorno di 500 anni, ottenute nello studio RFI e nelle analisi condotte dall'AdB Puglia. Non si riscontrano invece differenze tra le aree di esondazione, ottenute nel presente studio, nelle situazioni "ante operam" e "post operam", per i vari tempi di ritorno considerati a dimostrazione della totale "trasparenza idraulica" del viadotto VI01 sul torrente Cervaro. Infine nel progetto della sistemazione dell'alveo e delle aree golenali del torrente Cervaro sono state recepite le prescrizioni/raccomandazioni dell'Ordinanza n. 27/2016.

Tra le opere in progetto è anche prevista la costruzione di un cavalcavia provvisorio (sez. largh. = 10 m, lungh. = 25 m) sulla linea storica. Al termine della realizzazione della tratta ferroviaria, il manufatto e la relativa pista di cantiere saranno demoliti nell'ambito della risistemazione dello stato dei luoghi.

Superato il viadotto, il tracciato prosegue con una galleria artificiale a doppia canna (imbocco lato Orsara) da 41+435 a 41+448, dove inizia la galleria naturale, che continua sempre a doppia canna fino ad Hirpinia dove attraverso un camerone di collegamento, in prossimità dell'uscita lato Napoli, diventa a singola canna doppio binario per consentire ai binari di avvicinarsi all'interasse di 4 m e collegarsi con i binari di corsa della stazione di Hirpinia, già realizzata. L'interasse delle due canne è prevalentemente di 40 m ad eccezione di un tratto compreso tra le pk 50+550 e pk 58+000 all'interno del quale l'interasse è stato allargato a 50 m per esigenze sia geomorfologiche che di sicurezza.

Lungo la galleria sono previste cinque finestre costruttive necessarie per la realizzazione con il metodo tradizionale dei tratti di galleria ricadenti in terreni definiti "scadenti".



La galleria per il 60% sarà realizzata con scavo meccanizzato (ogni canna della galleria ha sezione circolare di  $\varnothing = 8,40$  m,  $A = 55,4$  m<sup>2</sup> circa), il restante con scavo tradizionale (ogni canna della galleria ha sezione policentrica  $\varnothing_{oriz} = 7,88$  m e  $\varnothing_{vert} = 8,50$  m,  $A = 53$  m<sup>2</sup> circa).





**REGIONE  
PUGLIA**

Nel progetto è prevista la nuova Stazione di Orsara (pk 40+074.95), i cui marciapiedi di lunghezza complessiva 300 m sono ubicati parte sullo scatolare di appoggio e parte sul viadotto, e il nuovo parcheggio della stazione collegato alla statale 90.

Infine sono previsti due nuovi assi viari: NV01 (largh. = 4 m, lungh. = 285 m circa) e NV02 (largh. = 6,5 m, lungh. = 331 m circa). Il secondo (NV02) si sviluppa nei pressi della stazione di Orsara.

**Idraulica** (rif. Elaborati: *Relazione Idraulica Drenaggio di piattaforma ferroviaria; Planimetria di drenaggio ferroviario Stazione di Orsara; Planimetria di drenaggio viabilità NV01 - NV02*)

Per la fermata di Orsara prevista nel progetto, è stato predisposto un sistema di trattamento delle acque reflue provenienti dai bagni di servizio della stazione, composto da una depurazione primaria in vasca imhoff e una fase secondaria con fitodepurazione.

Per quanto riguarda il parcheggio fuori dalla fermata ferroviaria di Orsara è stata prevista l'installazione di un manufatto per il trattamento delle acque di prima pioggia che insistono sulla suddetta superficie scolante.

Mentre, non risultano previste opere per il trattamento delle acque meteoriche di dilavamento incidenti sulla viabilità NV02. Queste acque sono soggette al Regolamento della Regione Puglia n. 26 del 09.12.2013 "Disciplina delle acque meteoriche di dilavamento e di prima pioggia".

**Studio acustico** (rif. Elaborati: *Studio Acustico - Relazione generale; Schede di censimento dei ricettori; Planimetria di censimento dei ricettori (Tav. I di I); Studio Vibrazionale - Relazione generale*)

In sintesi nei documenti progettuali viene riferito:

*Il tracciato si sviluppa interamente in galleria, ad eccezione di un breve tratto di linea di lunghezza pari a circa 550m dalla pk 40+900 alla pk 41+450; in tale tratto i binari corrono quasi completamente in viadotto (sul quale è prevista la nuova stazione di Orsara).*

*L'iter metodologico seguito -nel rispetto del Manuale di Progettazione RFI delle Opere Civili cod. RFI DTC SI AM MA IFS 001 A del 22.12.2017- può essere schematizzato secondo le fasi di lavoro di seguito riportate:*

- Individuazione dei valori limite di immissione secondo il DPR 459/98 (decreto sul rumore ferroviario), il DMA 29/11/2000 (piani di contenimento e di risanamento acustico) e DPR 142/04 (decreto sul rumore stradale), per tener conto dell'eventuale concorsualità del rumore prodotto dalle infrastrutture stradali presenti all'interno dell'ambito di studio.

- Caratterizzazione ante operam. In questa fase dello studio è stato analizzato il territorio allo stato attuale (situazione ante operam) identificando gli ingombri e le volumetrie di tutti i fabbricati presenti nella fascia di pertinenza acustica ferroviaria (250 m per lato); l'analisi si è estesa fino a 300 m per lato, per tener conto di eventuali primi fronti edificati presenti al di fuori della fascia di pertinenza ferroviaria.

- Livelli acustici ante mitigazione. Con l'ausilio del modello di simulazione SoundPLAN si è proceduto alla valutazione dei livelli acustici con la realizzazione del progetto in esame. Gli algoritmi di calcolo scelti per valutare la propagazione dell'onda sonora emessa dall'infrastruttura ferroviaria fanno riferimento al metodo Schall 03, DIN 18005. I risultati del modello di simulazione sono stati quindi messi a confronto con i limiti acustici della linea, eventualmente ridotti per la presenza di infrastrutture concorrenti così come previsto dal D.M. 29 novembre 2000.

- Metodi per il contenimento dell'inquinamento acustico. In questa parte dello studio sono state fornite note descrittive delle tipologie degli interventi antirumore.

- Individuazione di eventuali interventi di mitigazione. **A fronte dell'assenza di ricettori acustici impattati dalle emissioni dell'esercizio ferroviario, non è stato necessario prevedere opere di mitigazione acustica.**

Lo studio acustico del progetto ha preso in esame solo gli impatti sugli edifici, residenziali e non, classificando solo questi quali "ricettori sensibili". In realtà l'attraversamento in viadotto dell'area SIC impone che sia valutato l'impatto del rumore sulle popolazioni faunistiche dell'area.



*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*



**Inquinamento luminoso** (rif. Elaborati: Relazione Generale di Progetto)

A pag. 59 della Relazione Generale di Progetto (elab. n. 2) è riportato: "in particolare saranno alimentati tutti i servizi previsti in stazione nonché l'illuminazione di tutti i percorsi aperti al pubblico e dei locali tecnici", ed a pag. 60: "Le nuove viabilità previste nel progetto saranno illuminate con corpi illuminanti a LED ad alta efficienza installati su palo.

Per maggiori dettagli si rimanda alla specifica documentazione specialistica."

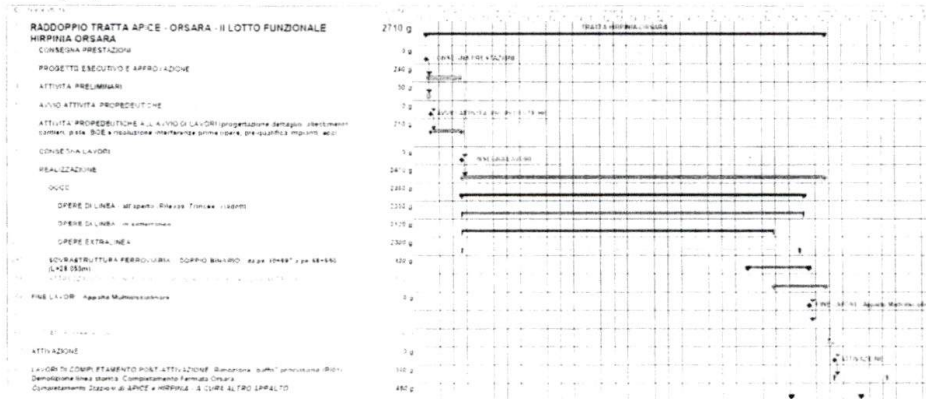
Tuttavia tra gli elaborati presenti sul sito del MATTM non è stato possibile individuare alcuna relazione specialistica degli impianti di illuminazione.

Allo stesso modo non risulta ben chiara la presenza o meno di impianti illuminazione presso il cantiere CO.01 e le aree AS.01 e AT.01, e quali lavorazioni notturne sono previste in tali siti.

Il progetto illuminotecnico degli impianti di illuminazione è soggetto alla Legge Regione Puglia n. 15, del 23.11.2005 e relativo Regolamento n. 13 del 22.08.2006 "Misure urgenti per il contenimento dell'inquinamento luminoso e per il risparmio energetico"

**Cantierizzazione** (rif. Elaborati: Corografia di inquadramento generale della cantierizzazione e della viabilità pubblica impegnata dal trasporto dei materiali; Planimetria di inquadramento generale della cantierizzazione e della viabilità pubblica impegnata dal trasporto dei materiali; Planimetria con indicazione delle aree di cantiere e della viabilità connessa; Relazione generale della cantierizzazione; Programma lavori; Piano di Utilizzo dei materiali di scavo - Relazione Generale; Siti di approvvigionamento e smaltimento - Relazione Generale; Corografia individuazione siti di approvvigionamento e smaltimento)

**Cronoprogramma dei lavori e delle attività.**



16

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page.



REGIONE PUGLIA

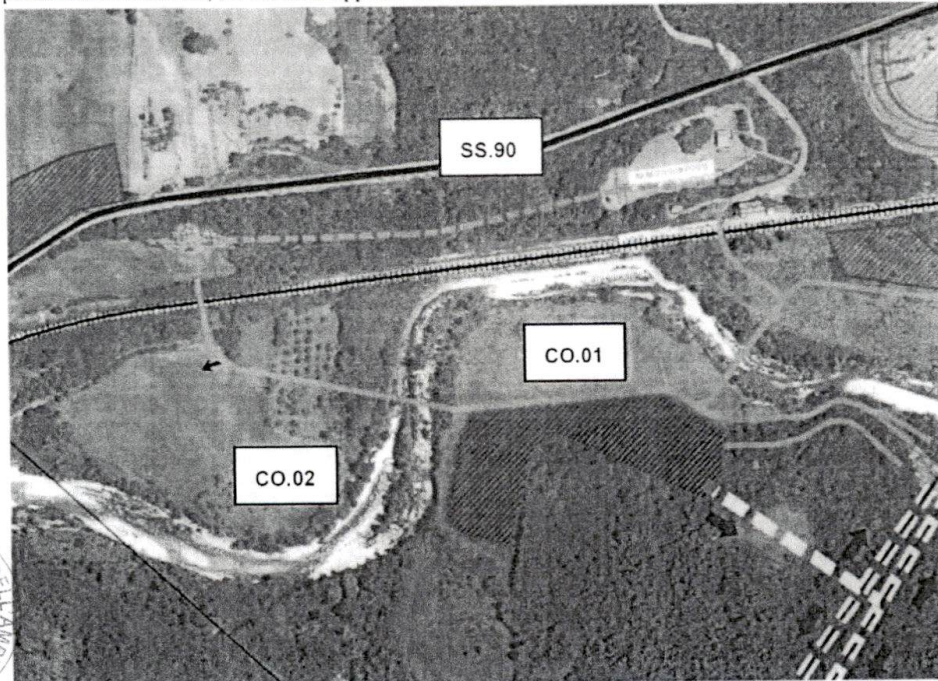
La cantierizzazione dell'intera opera prevede una occupazione di aree pari a circa 1.036.400 m<sup>2</sup>.

ID	Sup (mq)	Comune (Prov)	ID	Sup (mq)	Comune (Prov)	ID	Sup (mq)	Comune (Prov)	ID	Sup (mq)	Comune (Prov)
AS.01	4.000	Montaguto (AV)	DT.01	32.000	Savignano Irpino (AV)	AT.01	11.500	Orsara di Puglia (FG)	CB.01	35.700	Savignano Irpino (AV)
AS.02	8.000	Montaguto (AV)	DT.02	20.000	Savignano Irpino (AV)	AT.02	7.000	Savignano Irpino (AV)	CB.02	14.000	Aniano Irpino (AV)
AS.03	12.000	Montaguto (AV)	DT.03	96.000	Savignano Irpino (AV)	AT.03	5.700	Aniano Irpino (AV)	CB.03	32.000	Aniano Irpino (AV)
AS.04	62.000	Montaguto (AV)	DT.04	20.000	Savignano Irpino (AV)	AT.04	11.500	Aniano Irpino (AV)	CO.01	14.000	Panni (FG)
AS.05	13.000	Savignano Irpino (AV)	DT.05	77.000	Savignano Irpino (AV)	AT.05	10.000	Aniano Irpino (AV)	CO.02	11.000	Montaguto (AV)
AS.06	8.000	Aniano Irpino (AV)	DT.06	53.000	Aniano Irpino (AV)				CO.03	17.500	Montaguto (AV)
AS.07	10.000	Aniano Irpino (AV)	DT.07	33.000	Aniano Irpino (AV)				CO.04	29.000	Savignano Irpino (AV)
AS.08	68.000	Aniano Irpino (AV)	DT.08	32.000	Aniano Irpino (AV)				CO.05	34.000	Aniano Irpino (AV)
			DT.09	67.000	Flumen (AV)				CO.06	15.000	Aniano Irpino (AV)
			DT.10	23.000	Flumen (AV)				CO.07	21.000	Flumen (AV)
			DT.11	26.000	Flumen (AV)				CO.08	19.000	Aniano Irpino (AV)
			DT.12	39.000	Flumen (AV)				CO.09	20.000	Aniano Irpino (AV)
									AR.01	25.500	Aniano Irpino (AV)

185.000			518.000			45.700			287.700											
Cantieri AM-TE-IB			Campi base			Cantieri operativi			Aree Stoccaggio			Depositi Temporanei			Aree Tecniche					
ID	Sup (mq)	Comune (Prov)	ID	Sup (mq)	Comune (Prov)	ID	Sup (mq)	Comune (Prov)	ID	Sup (mq)	Comune (Prov)	ID	Sup (mq)	Comune (Prov)	ID	Sup (mq)	Comune (Prov)			
AR.01	25.500	Aniano Irpino (AV)	CB.01	35.700	Savignano Irpino (AV)	CO.01	14.000	Panni (FG)	AS.01	4.000	Montaguto (AV)	DT.01	32.000	Savignano Irpino (AV)	AT.01	11.500	Orsara di Puglia (FG)			
			CB.02	14.000	Aniano Irpino (AV)	CO.02	14.000	Montaguto (AV)	AS.02	8.000	Montaguto (AV)	DT.02	20.000	Savignano Irpino (AV)	AT.02	7.000	Savignano Irpino (AV)			
			CB.03	32.000	Aniano Irpino (AV)	CO.03	17.500	Montaguto (AV)	AS.03	12.000	Montaguto (AV)	DT.03	96.000	Savignano Irpino (AV)	AT.03	5.700	Aniano Irpino (AV)			
			CB.04	29.000	Savignano Irpino (AV)	CO.04	29.000	Savignano Irpino (AV)	AS.04	62.000	Montaguto (AV)	DT.04	20.000	Savignano Irpino (AV)	AT.04	11.500	Aniano Irpino (AV)			
			CB.05	34.000	Aniano Irpino (AV)	CO.05	34.000	Aniano Irpino (AV)	AS.05	13.000	Savignano Irpino (AV)	DT.05	77.000	Savignano Irpino (AV)	AT.05	10.000	Aniano Irpino (AV)			
			CB.06	15.000	Aniano Irpino (AV)	CO.06	15.000	Aniano Irpino (AV)	AS.06	8.000	Aniano Irpino (AV)	DT.06	53.000	Aniano Irpino (AV)						
			CB.07	21.000	Flumen (AV)	CO.07	21.000	Flumen (AV)	AS.07	10.000	Aniano Irpino (AV)	DT.07	33.000	Aniano Irpino (AV)						
			CB.08	19.000	Aniano Irpino (AV)	CO.08	19.000	Aniano Irpino (AV)	AS.08	68.000	Aniano Irpino (AV)	DT.08	32.000	Aniano Irpino (AV)						
			CB.09	20.000	Aniano Irpino (AV)	CO.09	20.000	Aniano Irpino (AV)				DT.09	67.000	Flumen (AV)						
												DT.10	23.000	Flumen (AV)						
												DT.11	26.000	Flumen (AV)						
												DT.12	39.000	Flumen (AV)						

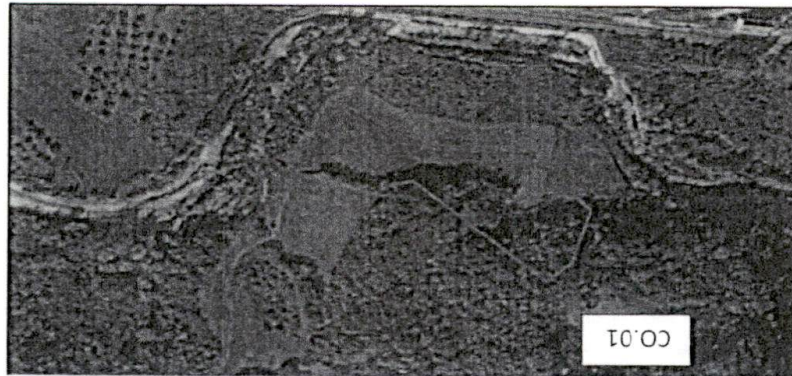
In particolare in territorio pugliese sono previsti: un cantiere operativo (CO.01) in agro di Panni ed un'area tecnica (AT.01) in agro di Orsara di Puglia.

Il cantiere CO.01 è localizzato su una zona golenale del torrente Cervaro in sx idraulica in un'area parzialmente boschiva, sul versante opposto alla fermata di Orsara ed insiste sull'area di imbocco F5.





REGIONE  
PUGLIA



**Viabilità di accesso.** L'accesso al cantiere CO.01 avviene, dalla S.S.90 percorrendo la strada della fermata di Orsara e proseguendo su pista di cantiere, con attraversamento provvisorio del torrente Cervaro. Per i lavori iniziali si prevede inoltre di attraversare temporaneamente a raso la linea ferroviaria attuale (stazione di Orsara) onde consentire l'ingresso ai cantieri localizzati oltre la ferrovia.

A regime l'attraversamento a raso verrà sostituito da un'opera di scavalco da costruire, onde eseguire i lavori senza creare interferenze con l'esercizio ferroviario.

**Stato attuale dell'area.** L'area interessata dal cantiere CO.01 si presenta su una zona in parte incolta e parzialmente boschiva in pendenza sul versante opposto la stazione di Orsara.

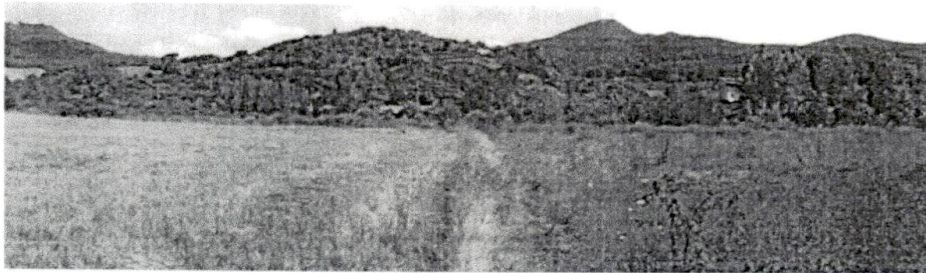


Figura 17. Vista dell'area in cui si inserisce il cantiere CO.01

**Impianti e installazioni di cantiere:**

- Spogliatoi
- Servizi igienici
- Cabina elettrica
- Aree stoccaggio conci, centine e materiali da costruzione in genere
- **Aree stoccaggio smarino e terre di scavo**
- Parcheggi per mezzi di lavoro
- Vasca lavaggio ruote
- Impianto di ventilazione (cantiere CO.01)
- Impianto aria compressa (cantiere CO.01)
- Impianto di depurazione acque industriali (cantiere CO.01)

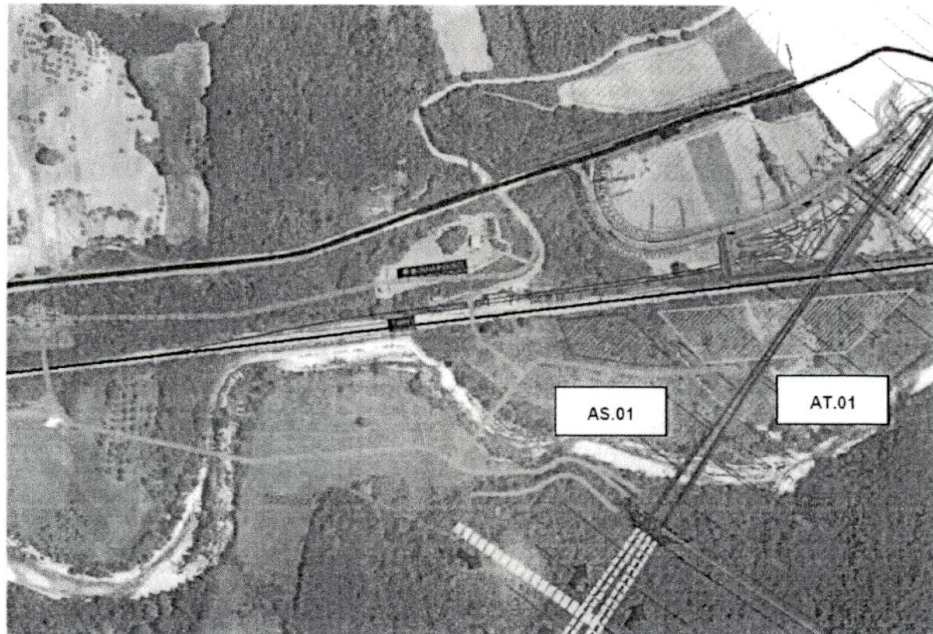


L'area tecnica AT.01 verrà utilizzata per la costruzione del viadotto VI01. Il cantiere ha a disposizione la adiacente area di stoccaggio AS.01.

**Posizione.** L'area è in prossimità del CO.01 nel comune di Orsara di Puglia (FG) circa alla pk 41+300, in un'area a carattere prevalentemente agricola.



REGIONE  
PUGLIA



**Viabilità di accesso.** L'accesso al cantiere AT.01 avviene, dalla S.S.90 percorrendo la strada della fermata di Orsara e proseguendo su pista di cantiere, con 2 attraversamenti provvisori del torrente Cervaro e un attraversamento idraulico provvisorio di cantiere su un fosso confinante tra AS.01 e AT.01. Per i lavori iniziali si prevede inoltre di attraversare temporaneamente a raso la linea ferroviaria attuale (stazione di Orsara) onde consentire l'ingresso ai cantieri localizzati oltre la ferrovia.

A regime l'attraversamento a raso verrà sostituito da un'opera di scavalco da costruire, onde eseguire i lavori senza creare interferenze con l'esercizio ferroviario.

**Stato attuale dell'area.** L'area interessata dal cantiere misura 11.500 mq circa ed è adiacente alla linea ferroviaria esistente. Essa si presenta in leggera pendenza ed adibita prevalentemente ad uso agricolo.

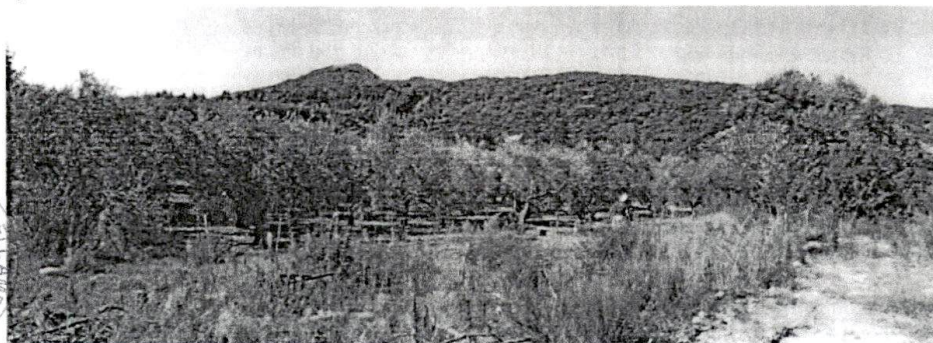


Figura 16. Vista dell'area in cui si inserisce il cantiere AT.01



**Impianti e installazioni di cantiere:**

- area stoccaggio materiali da costruzione;
- area lavorazione del ferro;
- area assemblaggio travi di impalcato;

Handwritten signatures and initials in blue ink, including the number '19' and various scribbles.



REGIONE  
PUGLIA

- parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro;
- servizi igienici;
- spogliatoi;
- baraccamento ad uso ricovero.

Con riferimento alla Tabella 3 a pag. 23 dell'elaborato n. 652 "Piano di Utilizzo dei materiali di scavo - Relazione Generale" si riporta la:

Tabella riepilogativa quantitativi prodotti e loro gestione [m<sup>3</sup> in banco]

TEMATICA	PRODUZIONE [mc]	RIUTILIZZO INTERNO [mc]		UTILIZZO ESTERNO [mc]	
		STESSA WBS	ALTRA WBS	RIFIUTI [mc]	SOTTOPRODOTTI [mc]
Gallerie	4723141	125675	173569	3584	4420313
Trincee	9869	0	0	0	9869
Rilevati	128103	0	0	83000	45103
Viabilita	3462	0	0	0	3462
Viadotti	37029	8489	1194	11480	15866
Altre opere	192214	2977	0	5310	183926
		137.141	174.763		
		311.904		103.374	4.678.539
	5.093.817	ai sensi del DPR 120/2017		non gestibile ai sensi del DPR 120/2017	ai sensi del DPR 120/2017

Inoltre a pag. 97 dello stesso elaborato n. 652 è scritto: "Si precisa che, per assicurare una capacità ricettiva in grado di garantire la certezza del sito di destinazione finale per il quantitativo di materiali di scavo stimato (ca. 4.678.539 mc in banco) al volume totale in banco è stato applicato un fattore di rigonfiamento pari al 20%, determinando quindi un volume totale pari a ca. 5.614.247 mc."

Nel progetto sono stati individuati n. 8 siti di destinazione idonei al conferimento dei materiali da scavo:

- Zaffiro-Girasole (San Nicola Baronia): 1.000.000 m<sup>3</sup>
- Vito Alterio Gessi (Anzano di Puglia): 200.000 m<sup>3</sup>
- Lo Russo (Melito Irpino): 700.000 m<sup>3</sup>
- Lo Russo (Ariano Irpino): 300.000 m<sup>3</sup>
- BGT Srl (Benevento): 700.000 m<sup>3</sup>
- Inerti Ufita (Castel Baronia): 245.000 m<sup>3</sup>
- Cave Lombardi (Sant'Angelo dei Lombardi): 1.500.000 m<sup>3</sup>
- Annibale Roberto (Savignano Irpino): 1.000.000 m<sup>3</sup>

**Per un totale di 5.645.000 m<sup>3</sup>**

Nel caso in cui dovesse rendersi non disponibile uno dei siti individuati o nel caso in cui, a seguito degli approfondimenti tecnici delle successive fasi progettuali, le volumetrie da conferire dovessero risultare superiori rispetto a quelle precedentemente stimate, è stato individuato un ulteriore sito "polmone" (Del Vecchio-Zaffiro, comune di Flumeri) che presenta una disponibilità pari a ca. 630.000 m<sup>3</sup>.

Si mette in evidenza una discrasia tra quanto indicato pag. 97 dell'elaborato n. 652 e quanto indicato in altri due differenti elaborati:

a pag. 18 dell'elaborato n. 631 "Cantierizzazione - Relazione di cantierizzazione" è riportato: "I volumi delle terre riportati nella seguente tabella sono da intendersi in banco (coefficiente moltiplicativo per il passaggio da banco a mucchio è stimabile pari a 1.35)";





REGIONE  
PUGLIA

a pag. 38 dell'elaborato n. 638 "Progetto ambientale della cantierizzazione - Relazione generale" è riportato: "I volumi delle terre/pietrisco sono stati maggiorati di un coefficiente pari a 1,35 (coefficiente moltiplicativo per il passaggio da banco a mucchio)".

Risulta pertanto una notevole differenza tra il valore indicato a pag. 97 dell'elaborato n. 652 (incremento del 20%), sulla base del quale è stato calcolato il volume totale da trasportare nei siti finali di conferimento, e il valore indicato a pag. 18 dell'elaborato n. 631 e pag. 38 dell'elaborato n. 638 (incremento del 35%); quest'ultimo valore appare più aderente alla realtà dei materiali scavati.

Adottando il **fattore di rigonfiamento pari a 1,35** il volume del materiale da trasportare nei siti finali di conferimento risulterebbe:  $4.678.539 \text{ m}^3 \times 1,35 = 6.136.000 \text{ m}^3 \text{ ca.}$

Nella figura seguente, la corografia dei siti di conferimento.



In territorio pugliese ricade solo il sito "Vito Alterio Gessi" nel comune di Anzano di Puglia (FG), in aree estrattive e aree agricole.

Il sito è accessibile mediante la strada provinciale S.P.144 e la strada statale S.S.91 bis.

La distanza calcolata lungo il prevedibile percorso stradale diretto all'area AS.05: circa 22 km.



*[Handwritten signature]*

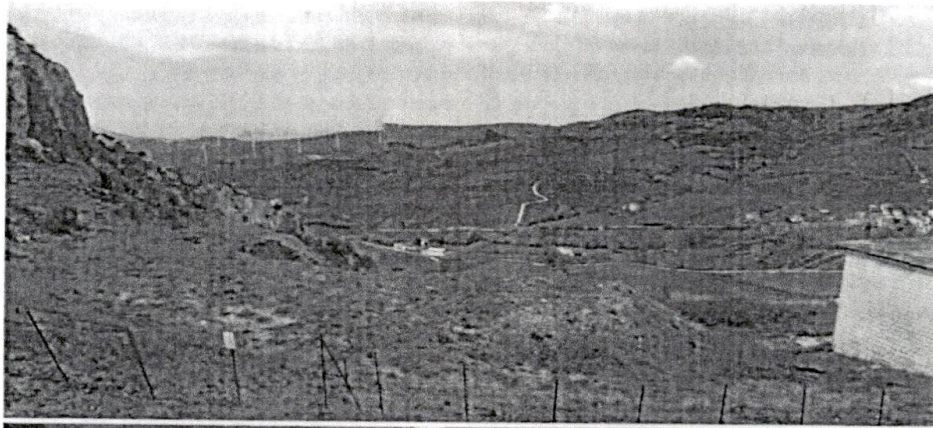
*[Handwritten signatures and initials, including the number 21]*

*[Handwritten signature]*





REGIONE  
PUGLIA



Molto più significativo è il contributo fornito dal territorio pugliese per quanto riguarda l'individuazione dei siti di approvvigionamento e degli impianti di recupero.



22

*[Handwritten signatures and initials]*



**REGIONE  
PUGLIA**

Tabella 1 - Siti di approvvigionamento inerti

ID	SOCIETA'	LOCALITA' COMUNE PROVINCIA	LITOLOGIA	Det. Decreto	Volumetria (mq)	Dist (km)
C1	CONGLOBIX s.n.c.	Posta Piana Foggia (FG)	Inerti	N. 154 DIR/2010/000040	600.000	30
C2	CONGLOBIX s.n.c.	Posta Rivolta Foggia (FG)	Inerti	N. 154 DIR/2008/00113	1.100.000	28
C3	CONGLOBIX s.n.c.	Loc. Incoronata (FG)	Inerti	N. 154 DIR/2010/000040	700.000	35
C4	CONGLOBIX s.n.c.	Biasifocco Orta Nova (FG)	Inerti	N. 154 DIR/2008/00026	300.000	41
C5	SICILF S.r.l.	Valle Scodella Ordona (FG)	Calcare per inerti	ART. 35	221.700	33
C6	G.E.C.A.R. srl	Loc. Masseria Salvetero Ascoli Satriano (FG)	Inerti	154 DIR/2008/00050	150.000	50
C7	G.E.C.A.R. srl	Loc. Navazio Melfi (PZ)	Inerti alluvionali	Del. 392/11/05/2017	131.000	48
C8	Andreone Marbles srl	Piano delle Cesina (PZ)	Pietra Calcaree	Delib. G.R. n. 2040 del 30/11/2010	3.800.000	62
C9	Andreone Marbles srl	Loc. Serro la Serpe S. Andrea di Conza (AV)	Breccia irpina e inerti	Delib. G/R n. 68 del 12/04/2010		62



*[Handwritten signature]*

23

*[Handwritten signatures and initials]*



**REGIONE  
PUGLIA**

Tabella 2 Impianti di recupero

ID	Società	Località Comune Provincia	Scadenza autorizzazione	Volume (per i Cod.CER)	Dist (Km)
R1	Interscavi Sassano S.r.l.	C.da Pozzo Salso Apricena (FG)	16/12/2020	R5 - R13 25.000 t/a (17.03.02) 40.000 t/a (17.05.04) 35.000 t/a (17.09.04) 5.000 t/a (17.05.08)	83
R2	Ditta Smafi S.r.l.	C.da Valle Cruste snc Lucera (FG)	24/03/2025	R10 1.000 t/a (17.09.04) 2.830 t/a (17.05.04) 100 t/a (17.05.08)	33
R3	Ditta Ineco S.r.l.	C.da Costantinopoli Barile (PZ)	28/07/2032	R13 e R5 117.000 t/a (17.09.04) R13 e R5 40.000 t/a (17.03.02) R13 e R5 5.000 t/a (17.05.08) R13 e R5 15.000 t/a (17.05.04)	68
R4	Ditta Castellano Cave srl	San Nicola Troia (FG)	11/01/2022	R10 2.500 t/a (17.05.08) R10 20.000 t/a (17.05.04) dett. Perf.) R10 150.000 t/a (17.05.04)	21
R5	Ditta ISAP S.r.l.	C.da Leonessa Melfi (PZ)	27/09/2023	R13 e R5 59.500 t/a (17.09.04) R13 e R5 10.000 t/a (17.03.02) R13 10.000 t/a (17.05.08) R13 e R5 40.000 t/a (17.05.04)	53
R6	F.lli Miele S.r.l.	Casalbore (AV)	16/03/2019	R13 35.700 t/a R5 51.000 t/a (17.09.04) R13 2.800 t/a R5 4.000 t/a (17.05.08) R13 37.450 t/a R5 53.500 t/a (17.05.04)	40
R7	Campione sas	Valle Ufita Flumeri (AV)	20/01/2031	17.05.04 R13 2100 t/a R5 3000 t/a 17.03.02 R13 14.700 t/a R5 21000 t/a	7
R8	Porlido Calcestruzzi	C.da Pezze Montemarano (AV)	23/06/2019	17.05.04 R13 5600 t/a R5 8000 t/a 17.09.04 R13 14714 t/a R5 21020 t/a 17.03.02 R13 8400 t/a R5 12000 t/a	33
R9	Mariconda Group	Loc. Caselle Schiti S. Lucia Serino (AV)	11/08/2030	17.09.04 R13 21000 t/a R5 30.000 t/a 17.03.02 R13 7000 t/a R5 10.000 t/a 17.05.04 R13 8750 t/a R5 12.500 t/a	56
R10	I.P.S. srl	Valle Caudina San Martino (AV)	30/07/2025	17.05.04 R5 180.000 t/a 17.03.02 R5 50.000 t/a 17.09.04 R5 70.410 t/a	53
R11	Conglosud	Zona ind. A.S.I. Cervinara (AV)	10/11/2018 Rich. Rinnovo	17.09.04 R13 5600 t/a R5 8000 t/a 17.05.04 R13 5600 t/a R5 8000 t/a 17.05.08 R13 244 t/a R5 348 t/a 17.03.02 R13 1960 t/a R5 2800 t/a	56





REGIONE  
PUGLIA

Appare alquanto critica l'individuazione degli impianti di smaltimento, nei quali conferire i materiali non altrimenti riutilizzabili nell'ambito dei lavori di costruzione o non recuperabili in impianti autorizzati.

Tabella 3 Impianti di smaltimento

ID	Società	Tip.	Località Comune Provincia	Scadenza autorizzazione	Volume autorizzato (mc)	CER	Dist (km)
D1	Sernataf srl	NP	C.da Matina Guardia Perticara (PZ)	26/05/2024	N.D.	170302 170504 170508 170904	186
D2	Smaef srl	IN	C.da Valle Cruste snc Lucera (FG)	25/11/2020	90.000	170504 170904 170508	33
D3	Crisci Angelo S.r.l.	IN	C.da Magliatelle Moliterno (PZ)	26/08/2024	36.000	170302 170504 170508 170904	195
D4	D.C.F. Group srl	IN	C.da Montaratro Lucera (FG)	19/06/2024	330.000	170302 170504 170508 170904	26
D5	BLEU srl	NP	s.v. Tufarella Canosa di Puglia (FG)	05/07/2026	n.p.	170302 170504 170508 170904	88
D6	DAISY srl	NP	C.da San Procepio Barletta	09/12/2018 Richiesto rinnovo	350.000 mc	170302 170504 170508 170904	107
D7	Italcave spa	NP	Satte Taranto (TA)	01/12/2026	6.228.444 mc - Autorizzati al 2014	170302 170504 170508 170904	243
D8	Ditta Cacestruzzi Favullo S.r.l.	IN	C.da Porcareccia Lavello (PZ)	13/05/2019 prorogata con det. n. 0014416/2018 del 23/04/2018	D1 15.000 mc	170302 170504 170508 170904	68
D9	Quattro "A" srl	IN	Quarto dei Radicelli Roma	21/06/2020	D1 1.007.847 mc	170302 170508 170904	302
D10	C.O.R.T.A.C. srl	IN	Via Laurentina Roma	14/02/2021	712.847 mc	170504	294
D11	Idea 4 srl	IN	Loc. Monti della Grandine Magliano Romano (RM)	06/08/2023	890.000 mc	170302 170504 170508 170904	334

**Progetto ambientale dei cantieri** (rif. Elaborati: Progetto Ambientale della Cantierizzazione - Relazione generale; Planimetrie localizzazione interventi di mitigazione; Tipologico barriera antirumore / antipolvere di cantiere)

Il proponente ha redatto un corposo Progetto Ambientale della Cantierizzazione in cui, per ogni componente ambientale, sono illustrati:

- i riferimenti normativi;
- l'inquadramento dell'area;
- l'individuazione dell'impatto della cantierizzazione;
- la valutazione dell'impatto, considerando: l'impatto legislativo, l'interazione opera-ambiente, la percezione delle parti interessate;
- le misure di mitigazione ambientale previste.

Sono stati analizzate tutte le componenti ambientali, tralasciando unicamente gli effetti dell'inquinamento luminoso.





REGIONE  
PUGLIA

**Sistema di gestione ambientale.** Per le opere in progetto rientra tra gli oneri dell'Appaltatore l'implementazione di un Sistema di Gestione Ambientale delle attività di cantiere esteso a tutti i siti in cui si svolgono attività produttive, dirette ed indirette, di realizzazione, di approvvigionamento e di smaltimento, strutturato secondo i requisiti della norma UNI EN ISO 14001 (o Regolamento CE 1221/2009).

**Dismissione linea storica** (rif. Elaborati: *Relazione generale - Studio degli impatti connessi alla dismissione della linea storica; Planimetria della viabilità interferita - Studio degli impatti connessi alla dismissione della linea storica*)

Il progetto ha analizzato gli impatti connessi con la demolizione delle opere connesse alla linea storica, soprattutto quelli connessi alla fase di cantiere, ed ha individuato le opportune misure di mitigazione. Con riferimento agli impatti sul paesaggio, nella fase post-operam, il progetto ha analizzato e valutato quella parte di Linea Storica che sarà dismessa, e lungo la quale sono stati specificati idonei elementi di mitigazione e compensazione ambientale e paesaggistica.

In merito agli interventi previsti lungo il sedime della linea storica, oggetto di dismissione, viene proposto un sistema di interventi mirato a:

- prevenire ovvero compensare l'interruzione del corridoio ecologico in area ZSC determinata dalla presenza della nuova Linea ferroviaria e delle opere ad essa connesse, ristabilendo continuità a quella porzione di territorio attualmente frammentata dalla linea esistente;
- rinaturalizzare il sedime ferroviario esistente, nei tratti che non si sovrappongono al nuovo tracciato e/o alle opere ad esso collegate, con particolare riferimento ai tratti in cui la linea storica attraversa aree protette;
- rinaturalizzare le aree intercluse e/o le aree residue, che si determinerebbero tra la nuova linea e la linea storica, nelle aree ad esse contermini;
- ripristinare le aree di cantiere ricadenti in area protetta, riutilizzandone l'area ai fini di restituzione di ambiti di naturalità;
- mitigare degli effetti negativi relativamente alle visuali percepite.

**Compatibilità paesaggistica** (rif. Elaborati: *Studio di impatto ambientale - Relazione generale; Relazione paesaggistica; Carta dei Vincoli paesaggistici; Carta della morfologia del paesaggio e della visualità; Tavola sintesi e localizzazione misure di mitigazione; Dossier fotografico e fotoinserti; Quaderno di territorializzazione*)

Per quanto riguarda l'impatto sul paesaggio nel territorio pugliese, le opere che maggiormente impattano sono:

- in fase di cantiere, le aree CO.01 e AT.01;
- in fase di esercizio, la realizzazione del tratto scoperto, lungo circa 546 m, parte in rilevato e parte su viadotto.

L'ambito in cui si sviluppano è descritto a pag. 209 dello Studio di impatto ambientale - Relazione generale e pag. 60 della Relazione paesaggistica.

**Ambito 01: Ambito della valle del torrente Cervaro**

In uscita dalla galleria Irpinia la linea attraversa un territorio caratterizzato dalla presenza del torrente Cervaro, l'ambito vallivo si distingue per il rilievo collinare fortemente ondulato con escursioni altitudinali che possono raggiungere i 450 m tra fondovalle e alture ed un insediamento puntuale e rarefatto.

Le pendici collinari, in alcuni tratti scoscese, sono coperte da macchie boscate intercalate a zone di pascolo arborato che lasciano il posto ai seminativi a rotazione, questi sono localizzati sia sul fondovalle che lungo le pendici poco acclive o sui pianori di crinale. Il paesaggio agrario è caratterizzato dalle sistemazioni a campi aperti a monocultura specializzata con una divisione degli appezzamenti generalmente irregolare e sia per geometria che per dimensione, si passa dalla parcellizzazione in lotti frammentati alle enormi estensioni probabilmente retaggio del regime proprietario a latifondo che per decenni ha caratterizzato il mezzogiorno, ciò giustifica anche lo scarso insediamento residenziale sul campo, che risulta sporadico mentre la popolazione si concentra nei nuclei storici arroccati sulle alture, anche il sistema delle connessioni locali è poco diffuso e





distribuito, di preferenza sui crinali. È evidente la matrice insediativa pre-romana di derivazione appulo-sannita.

È scarsa la presenza di elementi di naturalità riferibili alle strutture del paesaggio agrario, filari siepi ecc., diversamente per quanto riguarda le macchie boscate a cui si è fatto cenno sopra, la vegetazione ripariale del Cervaro e dei fossi affluenti che si intercala al testo agrario formando un quadro figurativo interessante e variato. La valle si presta come corridoio di connessione tra Puglia e Campania, sul fondovalle sono presenti sia la linea ferroviaria che la strada statale 90 "delle Puglie".

Lo studio affronta tutti gli elementi del paesaggio analizzandone la sensibilità all'impatto, sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio. Ne definisce le misure di mitigazione che si fondano prevalentemente su interventi di recupero delle aree direttamente interessate dal progetto. L'utilizzo di impianti a verde ha sia il fine di offrire riqualificazione estetico-percettiva, sia il fine di ricostruire elementi a valenza naturale in un contesto maggiormente rappresentato proprio dalla copertura vegetale naturale ed agricola.

Sono inoltre illustrate, mediante fotoinserimenti, le principali aree di attenzione (imbocco galleria e viadotto) nelle tre diverse condizioni:

- ante-operam;
- post-operam senza interventi di mitigazioni;
- post-operam con interventi di mitigazioni.

L'unica carenza che si rileva è l'assenza di una fotosimulazione del viadotto con ripresa dal greto del torrente Cervaro, al fine di una più efficace scelta delle cromie delle strutture del viadotto.

**Progetto di monitoraggio ambientale** (rif. Elaborati: Progetto del Monitoraggio Ambientale; Planimetrie localizzazione punti di monitoraggio)

Il Progetto di monitoraggio appare ben strutturato e completo per tutte le componenti ambientali prese in esame, tranne che per la componente Vegetazione, Fauna e Habitat.

In particolare si segnalano le carenze nella predisposizione del monitoraggio di alcune specie di particolare interesse naturalistico per l'area della Valle del Cervaro, come la cicogna nera, *Ciconia nigra* L., la lontra, *Lutra lutra* L., e il lupo grigio, *Canis lupus*.

#### **Parere di competenza ex art. 4, co. 1 ultimo capoverso, del R.R. n. 07/2018**

##### ***Valutazione di Incidenza***

Esaminata la documentazione, valutati gli studi trasmessi al fine della Valutazione di Incidenza per gli interventi ivi proposti, richiamate le indicazioni di cui alla DGR n. 1368/2018, il Comitato evidenzia la carenza:

- di studi dedicati alla fauna oggetto di tutela, con particolare riferimento alla fase di cantiere, all'incremento del traffico veicolare e conseguenze sulla mortalità della fauna (es. lontra);
- frammentazione dell'area del Cervaro;
- compromissione della qualità della biocenosi del Cervaro, con relative conseguenze sulla fauna; conseguenze su tutta la qualità del torrente e sull'area trofica sia della lontra che della cicogna nera;
- non è chiaro se saranno impiegate le acque del Cervaro ai fini delle attività del cantiere o, in difetto, l'origine delle acque impiegate;

e formula il proprio parere di competenza ritenendo che al Progetto possano non essere imputabile incidenze dirette, indirette e/o cumulative su habitat di interesse comunitario su uno o più siti Natura 2000 a patto che:





**REGIONE  
PUGLIA**

- STUDIO DEGLI AVIFAUNA, MAMMIFERI E HABITAT: in fase di redazione del progetto esecutivo:
  - sia monitorato nell'anno precedente (ex ante) l'apertura dei cantieri il nido di cicogna nera, *Ciconia nigra* L., tramite l'uso di telecamere controllate in remoto da un Ente pubblico (quale Università, CNR) al fine di studiarne il comportamento, in particolare nel periodo di nidificazione;
  - siano evitate le attività di cantiere da fine marzo fino a metà aprile per consentire alla cicogna l'occupazione del sito di nidificazione;
  - siano attuate tutte le misure di mitigazione e di monitoraggio durante la fase di cantiere e di esercizio al fine di preservare la fauna selvatica e in particolar modo la lontra, *Lutra lutra* L., specie che si sta riaffermando negli ultimi anni, e del lupo grigio, *Canis lupus*;
  - siano realizzate tutte le opere di mitigazione sugli habitat presenti nella zona così come riportato nel file *Relazione d'incidenza ambientale.pdf*, sia in fase di cantiere sia post-operam;
  - sia redatto uno studio di monitoraggio post-operam negli anni successivi (nei cinque anni successivi) al fine di seguire e favorire i processi di rigenerazione e di miglioramento e diversificazione strutturale degli habitat forestali ripristinati ed il mantenimento di una idonea percentuale di necromassa vegetale al suolo e in piedi e di piante deperienti;
  - mantenere e ripristinare i mosaici di aree agricole, pascoli, arbusteti e boschi all'interno dell'area;
  - non si dovrà arrecare danno alla vegetazione naturale già presente lungo i confini particellari ove si intendono realizzare le opere di ripristino. In tali zone sono consentite le sole operazioni localizzate di apertura delle buche;
  - non siano abbattuti alberi e/o piante di vegetazione spontanea sui quali si accerti la presenza di siti di nidificazione;
  - evitare l'impiego e la movimentazione di mezzi nel periodo notturno sulla S.S. 90, al fine di evitare l'interferenza con gli spostamenti della lontra.

#### **Valutazione Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo**

In relazione alla natura geologica e geotecnica dei terreni interessati dal progetto la valutazione del Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo interessa prevalentemente i materiali derivanti dalla realizzazione, mediante scavo meccanizzato e scavo tradizionale, della galleria Orsara (da pag. 18 a pag. 23 della Relazione Generale - PIANO DI UTILIZZO DEI MATERIALI DI SCAVO):

Nell'ambito della cantierizzazione sono previsti (pag. 25 e 26 della Relazione Generale - PIANO DI UTILIZZO DEI MATERIALI DI SCAVO):

- -n. 1 cantiere operativo: impianti e depositi di materiali necessari per assicurare lo svolgimento delle attività di costruzione delle opere;
- n. 1 area tecnica: cantiere funzionale per la realizzazione di specifiche opere d'arte.

Esaminata la documentazione, valutati gli studi trasmessi al fine della Valutazione del Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo per gli interventi ivi proposti, richiamate indicazioni di cui alla DPR n. 120/2017, il Comitato formula giudizio di compatibilità ambientale favorevole con le seguenti considerazioni:

- in considerazione della natura geolitologica dei terreni interessati dal progetto sia nel cantiere operativo che nell'area tecnica siano adottati tutti i provvedimenti necessari per preservare il suolo, sottosuolo e falda idrica da eventuali fenomeni di inquinamento e/o contaminazione;
- in relazione alle specifiche attività di gestione dei materiali di scavo siano eseguite le specifiche analisi sui materiali in conformità a quanto previsto dal Piano di Utilizzo;
- per lo scavo meccanizzato siano adottate tecniche atte a contenere gli effetti di possibili fenomeni di vibrazione dei terreni in modo da escludere ogni tipo di pregiudizio, anche solo potenziale, per la stabilità dei fronti di scavo e dell'area in generale.

#### **Valutazione di impatto ambientale**



98

*[Handwritten signatures and initials]*



**REGIONE  
PUGLIA**

Esaminata la documentazione, valutati gli studi trasmessi al fine della valutazione di impatto ambientale per gli interventi ivi proposti, richiamati i criteri per la Valutazione Ambientale di cui alla Parte II del D.Lgs. n. 152/2006, il Comitato formula il proprio parere di competenza ex art. 4, co. 1, del R.R. n. 07/2018, ritenendo che:

gli impatti ambientali attribuibili al progetto in epigrafe possano essere evitati e/o ridotti alle seguenti condizioni ambientali:

- o siano attuate tutte le misure di mitigazione e prevenzione riportate nei seguenti elaborati di progetto:

N.	DESCRIZIONE ELABORATO	RIF. PAG.
<b>01 - ELABORATI GENERALI</b>		
2	Relazione Generale di Progetto	Da pag. 49 a pag. 58
3	Relazione di Rispondenza al Progetto Preliminare e alle Prescrizioni dell'Ordinanza n.27/2016 del 1 Dicembre 2016	Tutte le pagine
<b>04 - INFRASTRUTTURA FERROVIARIA E OPERE CIVILI</b>		
<b>IDRAULICA</b>		
129	Relazione Idraulica Drenaggio di piattaforma ferroviaria	Da pag. 8 a pag. 16
<b>VIADOTTO VI01 SUL CERVARO</b>		
358	Relazione Tecnico-Descrittiva delle Opere Civili - Viadotto VI01	Da pag. 11 a pag. 12
<b>15 - CANTIERIZZAZIONE</b>		
931	Relazione generale della cantierizzazione	Da pag. 26 a pag. 33
<b>17 - GESTIONE TERRE ED IMPATTI DI CANTIERE</b>		
<b>PROGETTO AMBIENTALE DELLA CANTIERIZZAZIONE</b>		
638	Progetto Ambientale della Cantierizzazione - Relazione generale	Da pag. 11 a pag. 336
<b>GESTIONE DEI MATERIALI DI RISULTA / PIANO DI UTILIZZO DEI MATERIALI DI SCAVO</b>		
652	Piano di Utilizzo dei materiali di scavo - Relazione generale	Da pag. 88 a pag. 99
<b>18 - AMBIENTE</b>		
<b>DEMOLIZIONE LINEA STORICA</b>		
667	Relazione generale - Studio degli impatti connessi alla dismissione della linea storica	Da pag. 30 a pag. 38
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b>		
688 1	Relazione generale	Da pag. 375 a pag. 400
<b>VERIFICA DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA</b>		
717	Relazione paesaggistica	Da pag. 144 a pag. 147
<b>OPERE A VERDE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AMBIENTALE</b>		
750	Quaderno di territorializzazione	Pag. 3

- o siano attuate tutte le misure di monitoraggio riportate nei seguenti elaborati di progetto:

N.	DESCRIZIONE ELABORATO	RIF. PAG.
<b>PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE</b>		
657	Progetto del Monitoraggio Ambientale	Tutte le pagine

- o GEOMORFOLOGIA: il tracciato di progetto interessa aree ad instabilità geomorfologica ed in particolare lambisce il piede di un'estesa frana complessa in terra e detrito, tra la pk 40+950 e la pk 41+100, il cui monitoraggio inclinometrico risulta effettuato solo nell'arco di tempo Aprile 2018 - Luglio 2018. È necessario che il monitoraggio strumentale, prima della progettazione esecutiva, sia eseguito in un arco temporale pari almeno a tre anni, per dare significatività ai risultati e considerare gli interventi finali in relazione all'effettivo stato degli eventi.

- o IDRAULICA: non risultano previste opere per il trattamento delle acque meteoriche di dilavamento incidenti sulla viabilità NV02. Queste acque sono soggette al Regolamento della Regione Puglia n. 26 del 09.12.2013 "Disciplina delle acque meteoriche di dilavamento e di prima pioggia". Pertanto, in fase di redazione del progetto esecutivo:
  - devono essere previste e dimensionate le opere per il trattamento delle acque meteoriche di dilavamento incidenti sulla viabilità NV02 in accordo con quanto prescritto dal R.R. Puglia n. 26/2013.
  - devono essere definite le modalità di smaltimento delle stesse in funzione delle caratteristiche geologiche e geolitologiche locali anche in funzione dell'eventuale zona di rispetto in caso di presenza di pozzi per la captazione delle acque di falda;
  - siano applicate misure di prevenzione e mitigazione al fine di evitare che la realizzazione dell'opera possa influire sulle portate della falda.







**REGIONE  
PUGLIA**

Con riferimento all'approvvigionamento idrico, sia esplicita la fonte e i quantitativi impiegati.

- INQUINAMENTO ACUSTICO: in fase di redazione del progetto esecutivo:
  - sia effettuata l'analisi previsionale dell'impatto del rumore prodotto dai treni in transito ad alta velocità, nel tratto scoperto (da pk 40+889 a pk 41+435, in rilevato e su viadotto) tra le gallerie Orsara e Hirpinia sulla fauna dell'area SIC "Valle del Cervaro - Bosco dell'Incoronata" e, in particolare, sul sito di nidificazione della cicogna nera;
  - siano adeguatamente progettate le eventuali misure di mitigazione.
  
- INQUINAMENTO LUMINOSO: non vi sono elaborati relativi al progetto illuminotecnico delle aree esterne della stazione di Orsara (marciapiedi, parcheggio, piazzali di servizio) e della viabilità NV02. Il progetto di tali impianti deve osservare quanto prescritto dalla Legge Regione Puglia n. 15, del 23.11.2005 e relativo Regolamento n. 13 del 22.08.2006 "Misure urgenti per il contenimento dell'inquinamento luminoso e per il risparmio energetico". Pertanto, in fase di redazione del progetto esecutivo:
  - deve essere redatto il progetto illuminotecnico delle aree esterne della stazione di Orsara (marciapiedi, parcheggio, piazzali di servizio) e della viabilità NV02 in accordo con quanto prescritto da L.R. Puglia n. 15/2005 e R.R. Puglia n. 13/2006;
  - deve essere valutato l'impatto sulla fauna dell'area SIC "Valle del Cervaro - Bosco dell'Incoronata", dei lavori notturni nel cantiere CO.01 e nelle aree AS.01 e AT.01. Si evidenzia la prescrizione riportata in precedenza in merito alla movimentazione dei mezzi nel periodo notturno.
  
- STUDIO DEGLI AVIFAUNA, MAMMIFERI E HABITAT: in fase di redazione del progetto esecutivo:
  - sia monitorato nell'anno precedente (ex ante) l'apertura dei cantieri il nido di cicogna nera, *Ciconia nigra* L., tramite l'uso di telecamere controllate in remoto da un Ente pubblico (quale Università, CNR) al fine di studiarne il comportamento, in particolare nel periodo di nidificazione;
  - siano evitate le attività di cantiere da fine marzo fino a metà aprile per consentire alla cicogna l'occupazione del sito di nidificazione;
  - siano attuate tutte le misure di mitigazione e di monitoraggio durante la fase di cantiere e di esercizio al fine di preservare la fauna selvatica e in particolar modo la lontra. Lutra lutra L., specie che si sta riaffermando negli ultimi anni, e del lupo grigio, *Canis lupus*;
  - siano realizzate tutte le opere di mitigazione sugli habitat presenti nella zona così come riportato nel file Relazione d'incidenza ambientale.pdf, sia in fase di cantiere sia post-operam;
  - sia redatto uno studio di monitoraggio post-operam negli anni successivi (nei cinque anni successivi) al fine di seguire e favorire i processi di rigenerazione e di miglioramento e diversificazione strutturale degli habitat forestali ripristinati ed il mantenimento di una idonea percentuale di necromassa vegetale al suolo e in piedi e di piante deperienti;
  - mantenere e ripristinare i mosaici di aree agricole, pascoli, arbusteti e boschi all'interno dell'area;
  - non si dovrà arrecare danno alla vegetazione naturale già presente lungo i confini particellari ove si intendono realizzare le opere di ripristino. In tali zone sono consentite le sole operazioni localizzate di apertura delle buche;
  - non siano abbattuti alberi e/o piante di vegetazione spontanea sui quali si accerti la presenza di siti di nidificazione;
  - evitare l'impiego e la movimentazione di mezzi nel periodo notturno sulla S.S. 90, al fine di evitare l'interferenza con gli spostamenti della lontra.
  
- PAESAGGIO: in fase di redazione del progetto esecutivo:
  - siano realizzate due o più fotosimulazioni del viadotto, con punto di vista dal greto del torrente Cervaro, ipotizzando colori diversi delle finiture delle strutture del viadotto, al fine





REGIONE  
PUGLIA

di una più efficace scelta delle cromie che meglio si inseriscono nel paesaggio della Valle del Cervaro.

- CANTIERIZZAZIONE: in fase di redazione del progetto esecutivo:
  - sia valutato con più accuratezza il fattore di rigonfiamento del materiale nel passaggio da materiale in banco a materiale smosso:
    - a pag. 18 dell'elaborato n. 631 "Cantierizzazione - Relazione di cantierizzazione" è riportato: "I volumi delle terre riportati nella seguente tabella sono da intendersi in banco (coefficiente moltiplicativo per il passaggio da banco a mucchio è stimabile pari a 1,35)";
    - a pag. 38 dell'elaborato n. 638 "Progetto ambientale della cantierizzazione - Relazione generale" è riportato: "I volumi delle terre/pietrisco sono stati maggiorati di un coefficiente pari a 1,35 (coefficiente moltiplicativo per il passaggio da banco a mucchio)";
    - mentre a pag. 97 dell'elaborato n. 652 "Piano di Utilizzo dei materiali di scavo - Relazione Generale" è riportato: "al volume totale in banco è stato applicato un fattore di rigonfiamento pari al 20%, determinando quindi un volume totale pari a ca. 5.614.247 mc";
  - risulta pertanto una notevole differenza tra il valore indicato a pag. 97 dell'elaborato n. 652 (incremento del 20%), sulla base del quale è stato calcolato il volume totale da trasportare nei siti finali di conferimento, e il valore indicato a pag. 18 dell'elaborato n. 631 e pag. 38 dell'elaborato n. 638 (incremento del 35%); quest'ultimo valore appare più aderente alla realtà dei materiali scavati:
    - adottando il fattore di rigonfiamento pari a 1,35 il volume del materiale da trasportare nei siti finali di conferimento risulterebbe:  $4.678.539 \text{ m}^3 \times 1,35 = 6.136.000 \text{ m}^3 \text{ ca.}$
  - sia rideterminato il volume totale del materiale da trasportare nei siti finali di conferimento e di conseguenza siano individuati i necessari altri siti idonei;
  - siano eseguite idonee verifiche ambientali e geologiche dei siti finali di conferimento al fine di verificarne le condizioni e le caratteristiche rispetto al sito di provenienza del materiale;
  - nella fase di progettazione esecutiva della galleria, lato Orsara, siano previsti sistemi di protezione del fronte di scavo per eventuali fuoriuscite e/o sversamenti di acqua o sostanze;
  - per lo scavo meccanizzato della galleria, siano valutate e confrontate le diverse tecniche lavorative, preventivate in fase di progettazione definitiva, al fine di contenere gli effetti di possibili fenomeni di vibrazione dei terreni sulla stabilità dei fronti di scavo e dell'area in generale;
  - sia approfondita la valutazione della compatibilità ambientale delle terre e rocce da scavo con l'aggiunta di additivi per lo scavo meccanizzato (come da progetto) al fine di garantire che l'utilizzo degli additivi non arrechi pregiudizio all'ambiente e alla salute degli operai;
  - sia fornito il dettaglio dei volumi massimi di stoccaggio previsti per ogni area di stoccaggio e depositi temporanei;
  - sia trasmessa documentazione al fine di delocalizzare l'area di stoccaggio AS.01, proposta internamente all'alveo del Torrente Cervaro.
- CANTIERIZZAZIONE: in fase di redazione del progetto esecutivo:
  - siano individuate le tipologie dei mezzi per il trasporto delle materie (tipo di veicolo, portata e massa a pieno carico), i percorsi (in particolar modo i collegamenti con siti di approvvigionamento, aree di stoccaggio, depositi temporanei e siti finali di conferimento), il numero medio di transiti giornalieri sulle singole strade e il numero totale dei transiti;
  - sia valutato l'impatto di tali transiti sulla pavimentazione delle strade interessate, in relazione alla stratigrafia della sovrastruttura stradale;
  - nei casi in cui il risultato del calcolo segnali un possibile rapido ammaloramento della pavimentazione stradale, sia previsto il monitoraggio delle strade a rischio;





REGIONE  
PUGLIA

- in relazione a quanto esposto nei punti precedenti, nel quadro economico sia prevista una somma, correttamente stimata, per il risanamento delle pavimentazioni stradali danneggiate dai transiti dei mezzi per il trasporto delle materie.



*Handwritten signatures and initials, including a large signature that appears to be 'B. B. B.' and several other initials.*

39



REGIONE  
PUGLIA

I componenti del Comitato Reg.le VIA.

n.	Ambito di competenza	Nome e cognome	Concorde	Non concorde
1	Pianificazione territoriale e paesaggistica, tutela dei beni paesaggistici, culturali e ambientali	ANTONIO SICISMONI		
	Autorizzazione Integrata Ambientale, rischi di incidente rilevante, inquinamento acustico ed agenti fisici			
	Difesa del suolo	MICHELE SANTUCCI		
	Tutela delle risorse idriche	FRANCESCO SANTUCCI		
	Lavori pubblici ed opere pubbliche			
	Urbanistica	PIERLUCA LESTINI		
	Infrastrutture per la mobilità	DAVIDA SALUSTRO		
	Rifiuti e bonifiche	GIOVANNA ADDATI		
	Rappresentante della Direzione Scientifica ARPA Puglia			
	Rappresentate del Dipartimento Ambientale Provincia componente territorialmente dell'ARPA			
	Rappresentate dell'Autorità di Bacino distrettuale			
	Rappresentante dell'Azienda Sanitaria Locale territorialmente competente	ANTONIA RICCIO		
	Esperto in Infrastrutture	Antonio Caruso		
	Esperto in Scienze Ambientali	Emanuela Castagnolo		
	Esperto in Scienze Geologiche	Giovanna Amedei		

Il presente allegato è costituito da  
n. 33 fasciate ed è parte  
integrante del provvedimento avente  
codice cifra ECO/DEL/2019/00019



IL DIRIGENTE DI SEZIONE  
AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI  
Dott.ssa Antonietta RICCIO