

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 2 agosto 2019, n. 1536

**Progetti Sblocca Italia (Legge n. 164/2014) “Asse ferroviario Napoli-Bari - Itinerario Napoli-Bari. Raddoppio tratta Apice - Orsara. Progetto Definitivo del II Lotto funzionale Hirpinia — Orsara (CUP: J77I0400000009) - Proponente RFI Rete Ferroviaria Italiana SpA Intesa per l’approvazione del Progetto Definitivo, L. n.164/2014 AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA IN DEROGA, ex art. 95 delle NTA del PPTR.**

L’Assessore alle infrastrutture, Mobilità e L.L.P.P., Avv. Giovanni Giannini, sulla base dell’istruttoria espletata dalla Sezione Infrastrutture per la Mobilità e l’Assessore all’Urbanistica e Pianificazione Territoriale, Prof. Alfonso Pisicchio sulla base dell’istruttoria espletata dal Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica e confermata dal Dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio riferisce quanto segue:

**Premesso che:**

- l’itinerario Napoli-Bari rappresenta una sezione del TEN-T Core Corridor n. 5 “Scandinavian-Mediterranean (Helsinki-La Valletta)” e fa parte delle opere strategiche previste dal Decreto Legge Sblocca Italia. Esso costituisce la realizzazione ed in parte la modernizzazione dell’esistente collegamento ferroviario tra la dorsale Tirrenica ed Adriatica che presenta attualmente alcune discontinuità, una elevata tortuosità di tracciato e diffuse disomogeneità infrastrutturali;
- con Decreto Legge 12 settembre 2014, n. 133 “*Misure urgenti per l’apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l’emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive*”, convertito con modificazioni dalla legge 11 novembre 2014, n. 164 l’Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A. è stato nominato Commissario per la realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli - Bari, di cui al Programma Infrastrutture Strategiche previsto dalla legge 21 dicembre 2001, n. 443;
- l’art 1 del DL 12 settembre 2014, n. 133 (ed “Sblocca Italia”) convertito con modificazioni dalla L. 11 novembre 2014, n. 164 (*Disposizioni urgenti per sbloccare gli interventi sugli assi ferroviari Napoli - Bari e Palermo-Catania-Messina ed altre misure urgenti per sbloccare interventi sugli aeroporti di interesse nazionale*) in particolare dispone al c.2: “*Per le finalità di cui al comma 1, ed allo scopo di poter celermente stabilire le condizioni per l’effettiva realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli - Bari, in modo da poter avviare i lavori relativi a parte dell’intero tracciato entro e non oltre il 31 ottobre 2015, Il Commissario provvede all’approvazione dei relativi progetti. [...] Il Commissario provvede inoltre all’espletamento di ogni attività amministrativa, tecnica ed operativa, comunque finalizzata alla realizzazione della citata tratta ferroviaria, utilizzando all’uopo le strutture tecniche di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica in relazione all’avvalimento delle strutture tecniche citate. [...]*”;
- con sentenza n. 7/2016 la Corte Costituzionale ha evidenziato la necessità di prevedere che l’approvazione dei progetti avvenga da parte del Commissario d’intesa con la Regione interessata, assicurando il rispetto delle esigenze del territorio
- con la legge 27 dicembre 2017 n. 205 (art. 1, comma 1138) è stato prorogato al 31 dicembre 2020 il termine di cui all’art. 1, comma 1 primo periodo del decreto legge n. 133/2014 convertito dalla legge n. 164/2014;
- con Ordinanza n.5/2015, Il Commissario ha approvato il Programma generale delle attività da porre in essere per ciascun intervento inserito nei “Progetti Sblocca Italia”, nell’ambito del quale figura il Progetto “Raddoppio tratta Apice - Orsara, Il lotto funzionale Hirpinia - Orsara”;
- con l’Ordinanza n. 27 del 1° dicembre 2016, il Commissario ha approvato il progetto preliminare dell’opera “*Itinerario Napoli Bari: “Raddoppio della 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. Nella detta Ordinanza il Commissario ha autorizzato RFI S.p.A. ad avviare la progettazione definitiva del 1° lotto funzionale Apice - Hirpinia, in ragione della completa copertura finanziaria dello stesso prevista nello schema di Aggiornamento 2016 al Contratto di Programma 2012-2016 parte Investimenti, in ordine

- al quale il CIPE aveva già espresso parere favorevole nella seduta del 10 agosto 2016, disponendo 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.” Nello specifico l’approfondimento progettuale ha interessato l’imbocco lato Foggia della Galleria Hirpinia in destra del torrente Cervaro ed a sud del piede della frana di Montaguto;
- con la nota prot. RFI-DIN-DIS.NB\A0011 \P\2016\546 del 22 settembre 2016, RFI facendo seguito all’incontro congiunto con il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 agosto 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”*;
  - che con la nota prot.RFI-DIN-DIS.NBA0011P.20180000422 del 15 maggio 2018 RFI ha approvato gli approfondimenti progettuali chiedendo ad Italferr che, nel corso dello sviluppo del progetto definitivo dello stesso lotto, fossero ottimizzate le sezioni di scavo delle gallerie al fine di contenere il più possibile i volumi di scavo;
  - con la nota prot.n. RF1-DIN-DIS.NBA0011P.20180000435 del 21 maggio 2018, RFI ha formalizzato ad Italferr l’incarico per l’esecuzione delle prestazioni di progettazione definitiva e assistenza nei rapporti con Enti, Amministrazioni e soggetti terzi;
  - con la nota prot. AGCS.RMNBF.0060887.18. U del 26 settembre 2018, Italferr ha trasmesso il Progetto Definitivo afferente il *“Il Lotto funzionale Hirpinia - Orsara”* e i successivi aggiornamenti nel rispetto dei tempi di cui alla richiamata Ordinanza n. 5/2015;
  - con la nota prot RFI-DIN-DIS. NB\A0011 \P\2019\0006 dell’8 gennaio 2019, RFI ha richiesto al MATTM la Verifica di ottemperanza ai sensi dell’art. 185, comma 4, del D.Lgs 163/2006 e s. m. i. del PD del II Lotto funzionale Hirpinia-Orsara al PP della Tratta Apice - Orsara approvato con Ordinanza n. 27/2016 anche ai fini dell’attestazione della compatibilità ambientale;
  - con nota del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. 1876 del 28 gennaio 2019 è stata comunicata l’improcedibilità della richiesta Verifica di Ottemperanza del progetto definitivo ai sensi dell’art. 185, comma 4, del D. Lgs. 163/2006 *“in quanto il progetto definitivo del II lotto funzionale Irpinia - 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, lo Valutazione di Impatto Ambientale.”*, da avviare secondo la Direzione ministeriale *“... ai sensi degli artt. 167,183 e 185 del D. s. 163/2006, per quanto applicabile ai sensi dell’art. 216, comma 27, del D. Lgs. 50/2016....”*;
  - con nota del Commissario, in data 4 marzo 2019, RFI-CO.NA-BA-PA-CT - ME\A0011\P\2019\0000001, in riscontro alla nota ministeriale del 28 gennaio 2019 sopra citata, è stato rappresentato al MATTM-Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali che le modifiche intervenute con il passaggio del livello progettuale dal preliminare al definitivo potevano trovare valutazione a cura della Commissione VIA in conformità al disposto dell’art. 185, comma 5, del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i., e che per l’intervento si sarebbe proceduto con l’aggiornamento spontaneo dello studio di impatto ambientale e nuova pubblicazione dello stesso, con la finalità di rendere compatibili i tempi occorrenti per l’espletamento delle procedure ambientali con quelli programmati dal Commissario medesimo per l’indizione della Conferenza di Servizi ai sensi dell’art. 1, comma 4, della legge n. 164/2014 e s. m. i.;
  - con nota prot. RFI-DIN-DIS.NB\A0011 \P\2019\238 del 14 marzo 2019, RFI facendo seguito alla nota del Commissario del 4 marzo 2019, ha inoltrato al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare l’aggiornamento dello studio di impatto ambientale e la correlata documentazione per la Verifica di Ottemperanza ai sensi e per gli effetti dell’art. 185, comma 5, del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i., del Progetto definitivo del II lotto funzionale Hirpinia -Orsara;
  - con nota del 2 aprile 2019, prot.8361 il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale ha ribadito l’impostazione procedurale espressa nella nota

della DVA del 28 gennaio 2019 n. 1876;

- con la nota prot. RFI-DIN-DIS.NB\A0011\P\2019\0000355 del 16 aprile 2019, 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 2 aprile 2019, ha inoltrato nuova istanza al Ministero medesimo conforme alla determinazione assunta dallo stesso In ordine all'impostazione procedurale;
- l'approvazione, in linea tecnica e con prescrizioni del progetto definitivo da parte del Referente di Progetto è intervenuta con nota RFI-DINDIS.NB\A0011 \P\2018\1126 del 13 dicembre 2018;
- con la relazione istruttoria della Task Force di RFI, trasmessa con nota prot. RFI-DIN- DIS\A0011\P\2019\356 del 16 aprile 2019 è stato ritenuto approvabile, da parte del Commissario, il progetto definitivo relativo all'Itinerario Napoli- Bari: Raddoppio della tratta Hirpinia - Orsara, ai fini della indizione della Conferenza di Servizi, ai sensi dell'art. 1 comma 4 del DL n. 133 come convertito dalla legge n. 164/2014 e s. m. i.
- con Ordinanza n. 42/2019, il Commissario per la realizzazione delle opere relative agli assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo Catania-Messina ha indetto la Conferenza di Servizi ai fini della valutazione ed approvazione del progetto definitivo in oggetto;

#### VISTI:

- la DGR n. 861 del 13.05.2014 "Progetto Preliminare Direttrice Ferroviaria Napoli - Bari - Lecce - Taranto. Raddoppio Apice - Orsara. Localizzazione ai sensi del Comma 5. art. 165 del D.Lgs n. 163/2006";
- la DGR n. 176 del 16.02.2015 con cui è stato approvato il Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia (PPTR);
- l'art. 146 del D. Lgs. 42/2004;
- l'art. 90 delle NTÀ del PPTR "Autorizzazione paesaggistica";
- l'art. 91 delle NTA del PPTR "Accertamento di compatibilità paesaggistica";
- l'art. 95 delle NTA del PPTR "Realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità", il quale prevede la possibilità di realizzare tali opere in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle NTA del PPTR;
- il verbale della Conferenza di Servizi tenutasi in data 7 maggio 2019, trasmesso da RFI con nota RFI-DIN\A0011\P\2019\0000840 del 16.05.2019, acquisita al protocollo della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio con n. AOO\_145\_4210 del 22.05.2019;
- la Delibera di Giunta Comunale n. 102 del 20.06.2019, del Comune di Orsara di Puglia con cui si esprime parere favorevole confermando quanto già espresso in sede di Conferenza di Servizi;
- la Delibera di Giunta Comunale n. 49 del 09.07.2019, del Comune di Panni con cui si esprime parere favorevole confermando quanto già espresso in sede di Conferenza di Servizi.

#### CONSIDERATO CHE:

- La Regione Puglia, con Deliberazione della Giunta Regionale n. 861 del 13.05.2014, pubblicata sul B.U.R.P. n. 70 del 04.06.2014 ha deliberato di *"esprimere il proprio accordo alla localizzazione dell'intervento in oggetto, ai sensi e per gli effetti dell'art. 165 del D. Lgs. 163/2006 e ai fini del prosieguo dell'iter progettuale"*. Nell'ambito del procedimento di cui alla citata DGR, il Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica, già Ufficio Attuazione Pianificazione Paesaggistica, con nota prot. n. AOO\_145\_6837 del 07.05.2014, ha condotto l'istruttoria con riferimento ai vincoli ministeriali, al PUTT/P, allora vigente, ed all'adottato PPTR, evidenziando i contrasti con la pianificazione paesaggistica e la possibilità di ricorrere, per il caso in oggetto, a procedure in deroga alle norme paesaggistiche. Infine, ha prescritto che nel progetto definitivo:
  - *"siano ridotte il più possibile le Interferenze con gli ATD, i Beni Paesaggistici e gli Ulteriori Contesti Paesaggistici su citati;*
  - *le aree di cantiere dovranno, ove possibile, essere ubicate in aree prive di vincoli paesaggistici;*
  - *per ciascuna delle opere d'arte quali tombini, cavalcavia, sottovia, ecc. le tipologie costruttive adottate e i ripristini da effettuare dovranno prevedere l'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica;*
  - *eventuali nuove costruzioni e manufatti dovranno avere finiture (superfici, infissi, macchinari e apparati tecnologici) non in contrasto con le cromie dominanti del paesaggio;*
  - *prevedere il recupero aifini naturalistici e ambientali del sedime ferroviario dismesso."*

- con nota prot. n. AOO\_145\_3606 del 03.05.2019 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio, per la riunione del 7 maggio 2019 della Conferenza di Servizi sopra citata, ha rappresentato, al fine di esaminare la possibilità di concedere l'Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e degli artt. 90 e 91 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA, la necessità che il proponente integri la documentazione progettuale con:
  - la dimostrazione della compatibilità dell'intervento con gli Obiettivi di Qualità di cui all'art. 37 delle NTA del PPTR, riportati nella Sezione C2 della Scheda dell'Ambito paesaggistico "Monti Dauni";
  - esplicitazione delle alternative localizzative e progettuali, anche con riferimento alle aree di cantiere prescelte;
- con nota n. RFI-DIN\A0011\P\2019\0000840 RFI - Direzione Investimenti ha trasmesso il verbale della riunione in data 7 maggio 2019 della Conferenza di Servizi convocata ai sensi dell'art. 1 comma 4 della legge n. 164/2014 e s.m.i.;
- con successiva nota n. RFI-DIN-DIS.NB\A0011\P\2019\0000459, RFI - Direzione Investimenti Area Sud ha trasmesso una Relazione descrittiva contenente la verifica della compatibilità delle opere da realizzare con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 delle NTA del Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia. La documentazione contiene una analisi delle alternative localizzative e progettuali;
- con nota n. AOO\_145\_4552 del 03.06.2019 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha trasmesso alla competente Soprintendenza la relazione tecnica illustrativa e la proposta di rilascio dell'autorizzazione paesaggistica in deroga e contestualmente ha chiesto al proponente di trasmettere la certificazione di avvenuto versamento degli oneri istruttori ai sensi dell'art. 10bis della LR. n. 20/2009;
- con nota n. RFI-DIN\A0011\P\2019\0000589 RFI - Direzione Investimenti ha trasmesso l'attestazione del versamento degli oneri istruttori, sulla base della stima del valore delle sole parti d'opera ricadenti nella Regione Puglia;
- con nota prot. n. 6161 del 15.07.2019, alla presente allegata, la competente Soprintendenza ha espresso "parere positivo nel merito della compatibilità paesaggistica delle opere proposte";
- con nota prot. n. 4303 del 06.05.2019, la Sezione Urbanistica ha espresso parere favorevole alla modifica di destinazione urbanistica delle aree interessate dalle opere di cui sopra.

**Evidenziato che:**

(DOCUMENTAZIONE AGLI ATTI)

Con nota n. RFI-DIN\A0011\P\2019\681 del 19.04.2019, acquisita al protocollo della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio con n. AOO\_145\_3374 del 23.04.2019, il Commissario per la realizzazione delle opere relative agli Assi ferroviari Napoli - Bari e Palermo - Catania - Messina ha indetto la Conferenza di Servizi ai fini della valutazione del Progetto definitivo del II Lotto funzionale Hirpinia - Orsara, asse ferroviario Napoli Bari.

La documentazione trasmessa è costituita dagli elaborati, in formato elettronico, raggruppati sotto le seguenti macro categorie:

- 01 - ELABORATI GENERALI
- 02 - ESERCIZIO
- 03 - GEOLOGIA
- 04 - INFRASTRUTTURA FERROVIARIA E OPERE CIVILI
  - LINEA
  - BONIFICA ORDIGNI ESPLOSIVI
  - IDRAULICA
  - GEOTECNICA GENERALE DEI TRATTI ALLO SCOPERTO
  - RILEVATI TRINCEE E SCATOLARI
  - VIABILITÀ E PIAZZALI
  - FABBRICATI TECNOLOGICI

- *INTERFERENZE SOTTOSERVIZI*
- *05 - GALLERIE*
  - *ELABORATI GENERALI*
  - *GEOTECNICA*
  - *GALLERIE DI LINEA - GALLERIA HIRPINIA*
  - *GALLERIE DI LINEA - SCAVO TRADIZIONALE*
  - *GALLERIE DI LINEA - SCAVO MECCANIZZATO*
  - *GALLERIE DI LINEA - OPERE ACCESSORIE*
  - *GALLERIA HIRPINIA - IMBOCCO LATO BARI*
  - *GALLERIA HIRPINIA - IMBOCCO LATO NAPOLI*
  - *GALLERIA HIRPINIA - CAMERONE DI DIRAMAZIONE E POZZO LATO NAPOLI*
  - *PUNTO ANTINCENDIO IN GALLERIA - AREA DI SICUREZZA*
  - *USCITA/ACCESSO DI EMERGENZA CARRABILE F1 - ELABORATI GENERALI*
  - *USCITA/ACCESSO DI EMERGENZA CARRABILE F1 - IMBOCCO*
  - *FINESTRE COSTRUTTIVE - ELABORATI GENERALI*
  - *FINESTRA COSTRUTTIVA F2 - ELABORATI GENERALI*
  - *FINESTRA COSTRUTTIVA F3 - ELABORATI GENERALI*
  - *FINESTRA COSTRUTTIVA F3 - IMBOCCO*
  - *FINESTRA COSTRUTTIVA F4 - ELABORATI GENERALI*
  - *FINESTRA COSTRUTTIVA F4 - IMBOCCO*
  - *FINESTRA COSTRUTTIVA F5 - ELABORATI GENERALI*
  - *IMBOCCO FINESTRA COSTRUTTIVA F5 - IMBOCCO*
  - *INTERFERENZE*
  - *MONITORAGGIO*
- *06 - ARMAMENTO*
- *07 - VIADOTTI*
  - *GEOTECNICA GENERALE DEI TRATTI ALLO SCOPERTO*
  - *VIADOTTO VIO1 SUL CERVARO*
  - *IDRAULICA E IDROLOGIA*
- *08 - STAZIONI*
  - *FV00 - Elaborati generali*
  - *FV01 - Stazione di Orsara*
- *09 - IMPIANTI TRAZIONE ELETTRICA*
  - *SSE ARIANO*
  - *Elaborati a carattere generale SSE*
  - *Fabbricato di SSE - Architettonici*
  - *Fabbricato di SSE - Impianti*
  - *Opere civili e Impiantistica SSE*
  - *STES GALLERIA HIRPINIA*
  - *LINEA PRIMARIA*
  - *Cavidotto AT tra CP ENEL Ariano e SSE Ariano*
  - *LINEA DI CONTATTO*
  - *LINEA DI CONTATTO - ELABORATI GENERALI*
  - *LINEA DI CONTATTO - STAZIONE DI HIRPINIA*
  - *LINEA DI CONTATTO - TRATTA HIRPINIA-ORSARA*
  - *LINEA DI CONTATTO - STAZIONE DI ORSARA*
- *10 - LUCE E FORZA MOTRICE*
  - *ELABORATI GENERALI*
  - *STAZIONE DI ORSARA*
  - *GALLERIA HIRPINIA*

- AREA DI SICUREZZA GALLERIA HIRPINIA
- NV01
- NV02
- NV03
- 11 - IMPIANTI DI SEGNALAMENTO
- 11a - CRC/SCCM
- 12 - IMPIANTI DI TELECOMUNICAZIONI
  - Galleria Hirpinia
- 13 - IMPIANTI INDUSTRIALI
  - Fermata Orsara - Impianto idrico sanitario
  - Fermata Orsara - Impianto HVAC
  - Fermata Orsara - Impianto rivelazione incendi
  - Fermata Orsara - impianto antintrusione e controllo accessi
  - Fermata Orsara - Impianto TVCC
  - Fermata Orsara - Impianto Ascensori e scale mobili
  - Fermata Orsara - Pire fighting point
  - Bypass sicurezza galleria Hirpinia - impianto pressurizzazione zone filtro
  - Bypass sicurezza galleria Hirpinia - impianto rivelazione incendi
  - Bypass sicurezza galleria Hirpinia - Antintrusione e controllo accessi
  - Bypass sicurezza galleria Hirpinia - Porte da galleria ferroviaria
  - Tipologico Bypass Tecnologico tipo cabina MT/bt in galleria - Impianto HVAC
  - Tipologico Bypass Tecnologico tipo cabina MT/bt in galleria - Impianto rivelazione incendi
  - Tipologico Bypass Tecnologico tipo cabina MT/bt in galleria - Impianto antintrusione e controllo accessi
  - Tipologico Bypass Tecnologico tipo cabina MT/bt in galleria - Porte da galleria ferroviaria
  - Tipologico Bypass tecnologico tipo PPT in galleria - Impianto Spegnimento Automatico a Gas
  - Tipologico Bypass tecnologico tipo PRT in galleria - Impianto HVAC
  - Tipologico Bypass tecnologico tipo PPT in galleria - Impianto rivelazione incendi
  - Tipologico Bypass tecnologico tipo PPT in galleria - Impianto antintrusione e controllo accessi
  - Tipologico Bypass tecnologico tipo PPT in galleria - Porte da galleria ferroviaria
  - FFP in galleria Hirpinia, Area sicura. Finestra e locali tecnologici interni - Impianto di estrazione fumi
  - FFP in galleria Hirpinia, Area sicura, Finestra e locali tecnologici interni - Impianto di Estrazione gas di scarico mezzi di soccorso
  - FFP in galleria Hirpinia, Area sicura, Finestra e locali tecnologici interni - Impianto pressurizzazione zone filtro
  - FFP in galleria Hirpinia, Area sicura, Finestra e locali tecnologici interni - Fire Fighting Point
  - FFP in galleria Hirpinia, Area sicura, Finestra e locali tecnologici interni - Impianto Rivelazione Incendi
  - FFP in galleria Hirpinia, Area sicura, Finestra e locali tecnologici interni - Impianto HVAC
  - FFP in galleria Hirpinia, Area sicura, Finestra e locali tecnologici interni - Impianto Antintrusione e Controllo Accessi
  - FFP in galleria Hirpinia, Area sicura. Finestra e locali tecnologici interni - Impianto TVCC
  - FFP in galleria Hirpinia, Area sicura, Finestra e locali tecnologici interni - Porte da galleria ferroviaria
  - Fabbricati tecnologici/FFP area sicura - Impianto HVAC
  - Fabbricati tecnologici/FFP area sicura - Impianto Rivelazione Incendi
  - Fabbricati tecnologici/FFP area sicura - Impianto Antintrusione e Controllo Accessi
  - Fabbricati tecnologici/FFP area sicura - Fire Fighting Point
  - Fabbricati tecnologici/FFP area sicura - Impianto TVCC
  - Fabbricato tecnologico PGEP Hirpinia - Impianto Spegnimento Automatico a Gas
  - Fabbricato tecnologico PGEP Hirpinia - Impianto HVAC

- *Fabbricato tecnologico PGEP Hirpinia - Impianto Rivelazione Incendi*
- *Fabbricato tecnologico PGEP Hirpinia - Impianto Antintrusione e Controllo Accessi*
- *Fabbricato tecnologico PGEP Hirpinia - Impianto TVCC*
- 14 - SICUREZZA MANUTENZIONE ED INTEROPERABILITA'
- 15 - CANTIERIZZAZIONE
- 16 - STUDIO ACUSTICO E VIBRAZIONALE
- 17 - GESTIONE TERRE ED IMPATTI DI CANTIERE
  - *PROGETTO AMBIENTALE DELLA CANTIERIZZAZIONE*
  - *SITI DI APPROVVIGIONAMENTO E SMALTIMENTO*
  - *PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE*
- 18 - AMBIENTE
  - *Demolizione linea storica*
  - *VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE*
  - *VERIFICA DI COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA*
  - *OPERE A VERDE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AMBIENTALE*
- 19 - ESPROPRI
- 20 - PIANO DI SICUREZZA E COORDINAMENTO

In particolare, con riferimento alla compatibilità paesaggistica dell'intervento ed alle misure di *mitigazione e compensazione ambientale*, il proponente ha trasmesso i seguenti elaborati:

#### VERIFICA DI COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA

- *Relazione paesaggistica*
- *Carta dei Vincoli paesaggistici Tav 1/6*
- *Carta dei Vincoli paesaggistici Tav 2/6*
- *Carta dei Vincoli paesaggistici Tav 3/6*
- *Carta dei Vincoli paesaggistici Tav 4/6*
- *Carta dei Vincoli paesaggistici Tav 5/6*
- *Carta dei Vincoli paesaggistici Tav 6/6*
- *Carta della morfologia del paesaggio e della visibilità Tav 1/11*
- *Carta della morfologia del paesaggio e della visibilità Tav 2/11*
- *Carta della morfologia del paesaggio e della visibilità Tav 3/11*
- *Carta della morfologia del paesaggio e della visibilità Tav 4/11*
- *Carta della morfologia del paesaggio e della visibilità Tav 5/11*
- *Carta della morfologia del paesaggio e della visibilità Tav 6/11*
- *Carta della morfologia del paesaggio e della visibilità Tav 7/11*
- *Carta della morfologia del paesaggio e della visibilità Tav 8/11*
- *Carta della morfologia del paesaggio e della visibilità Tav 9/11*
- *Carta della morfologia del paesaggio e della visibilità Tav 10/11*
- *Carta della morfologia del paesaggio e della visibilità Tav 11/11*
- *Tavola sintesi e localizzazione misure di mitigazione Tav 1/2*
- *Tavola sintesi e localizzazione misure di mitigazione Tav 2/2*
- *Dossier fotografico e foto Inserimenti*

#### OPERE A VERDE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AMBIENTALE

- *Relazione tecnico descrittiva degli interventi di mitigazione/compensazione*
- *Planimetria degli interventi di mitigazione e compensazione ambientale Tav. 1/4*
- *Planimetria degli Interventi di mitigazione e compensazione ambientale Tav. 2/4*
- *Planimetria degli interventi di mitigazione e compensazione ambientale Tav. 3/4*
- *Planimetria degli interventi di mitigazione e compensazione ambientale Tav. 4/4*

- *Interventi di mitigazione e compensazione ambientale. Planimetrie e sezioni Tav. 1/5*
- *Interventi di mitigazione e compensazione ambientale. Planimetrie e sezioni Tav. 1/5*
- *Interventi di mitigazione e compensazione ambientale. Planimetrie e sezioni Tav. 1/5*
- *Interventi di mitigazione e compensazione ambientale. Planimetrie e sezioni Tav. 1/5*
- *Interventi di mitigazione e compensazione ambientale. Planimetrie e sezioni Tav. 1/5*
- *Interventi di mitigazione e compensazione ambientale: Sesti di impianto e particolari realizzativi*
- *Interventi di mitigazione e compensazione ambientale: Sezioni tipologiche*
- *Quaderno di territorializzazione*

*(DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DEL CONTESTO IN CUI SI COLLOCA)*

L'intervento consiste nella realizzazione della tratta ferroviaria Orsara - Hirpinia, che rappresenta il tratto centrale della direttrice Napoli - Bari; interessa territorio campano e pugliese ed, in particolare in territorio pugliese, i Comuni di Panni e Orsara di Puglia, in provincia di Foggia.

Il nuovo tracciato ferroviario Orsara - Hirpinia ha inizio alla pk 40+889, in territorio pugliese; dopo il km 41+046 inizia lo scatolare che si collega direttamente al viadotto VI01 sul torrente Cervaro di L=313.65 m. In questo contesto è inserita la nuova Stazione di Orsara e tutte le opere ad essa connesse; per la Stazione di Orsara, il progetto prevede un piazzale di stazione con area d'interscambio modale, atrio - attesa 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 m.

La galleria "Hirpinia" inizia alla pk 41+435 a pochi metri dalla spalla del viadotto VI01 e finisce alla pk 68+536. Lo sviluppo complessivo della galleria è di 27 Km circa, dei quali circa 3,5 km in territorio pugliese.

Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione di un cavalcavia provvisorio sulla linea storica, al fine di accedere all'area di costruzione del viadotto sul torrente Cervaro, da demolire al termine della realizzazione della tratta ferroviaria.

Per quanto riguarda il recupero ambientale e paesaggistico delle aree oggetto di intervento, il progetto prevede la riqualificazione dei margini della linea ferroviaria, mediante l'inserimento di elementi arborei e/o arbustivi, la rinaturalizzazione delle aree intercluse e residuali, il ripristino morfologico e vegetazionale degli imbocchi delle gallerie, la rinaturalizzazione della compagine vegetazionale caratteristica degli ambiti fluviali e perfluviali, la mitigazione degli effetti negativi relativamente alle visuali percepite.

*(ISTRUTTORIA COERENZA CON IL PIANO ATTUATIVO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI)*

Il Piano Regionale dei Trasporti, di cui alia LR. n. 16 del 23 giugno 2008, all'art. 6, co. 1, lett. k, individua tra gli obiettivi specifici quello di "contribuire a mantenere e potenziare il ruolo della ferrovia nei collegamenti di lunga percorrenza, in previsione dei futuri sviluppi del sistema alta capacità/alta velocità".

Il Piano Attuativo 2015-2019, approvato definitivamente con D.G.R. n. 598 del 26.04.2016, con riferimento alla rete di interesse euro-nazionale, definisce pertanto strategica la realizzazione della nuova Linea Alta Capacità Bari - Napoli, 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 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.

*(TUTELE DEFINITE DAL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE - PPTR)*

Dalla consultazione degli elaborati del PPTR approvato con DGR n. 176 del 16.02.2015 e ss.mm.ii., si rileva che gli interventi proposti interessano i beni e gli ulteriori contesti paesaggistici come di seguito indicato.

*Struttura idro-geo-morfologica*

- Beni paesaggistici: la nuova Stazione di Orsara, nonché le opere connesse, il parcheggio e la nuova viabilità di servizio, il Viadotto e l'imbocco della galleria interferiscono con **"Fiumi, Torrenti e Corsi d'acqua pubblici"**, ed in particolare con il **"Torrente Cervaro"** e con il **"Torrente Acquara"**, disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 43, dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle prescrizioni di cui all'art. 46 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04)*: gli interventi interessano **"Aree soggette a vincolo Idrogeologico"**, disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 43 e dalle direttive di cui all'art. 44 delle NTA del PPTR; gli interventi interessano, inoltre, **"Versanti"**, disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 51, dalle direttive di cui all'art. 52 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 53 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse, laddove eli interventi stessi prevedono trasformazione di aree boschive ad altri usi;

*Struttura ecosistemica e ambientale*

- *Beni paesaggistici*: la nuova Stazione di Orsara, nonché le opere connesse, il parcheggio e la nuova viabilità di servizio, il Viadotto e l'imbocco della galleria interferiscono con **"Boschi"**, disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 60, dalle direttive di cui all'art. 61 e dalle prescrizioni di cui all'art. 62 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04)*: gli interventi sono interessati da **"Area di rispetto dei boschi"**, disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 60, dalle direttive di cui all'art. 61 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 63 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse; le opere in progetto, ed in particolare il Viadotto, interferiscono con **"Formazioni arbustive in evoluzione naturale"** disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 60, dalle direttive di cui all'art. 61 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 66 delle NTA del PPTR. contrastando con le stesse; gran parte dell'intervento in territorio pugliese ricade in **"Siti di rilevanza naturalistica"**, ed in particolare nella **ZSC "Valle del Cervaro, Bosco dell'Incoronata" - IT9110032**, disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 69, dalle direttive di cui all'art. 70 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 73 delle NTA del PPTR contrastando con le stesse, laddove gli interventi stessi prevedono rimozione/trasformazione della vegetazione naturale;

*Struttura antropica e storico - culturale*

- *Beni paesaggistici*: gli interventi non sono interessati da beni paesaggistici della struttura antropica e storico - culturale;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04)*: l'intervento interferisce con "Paesaggi rurali", ed in particolare con il **"Parco Agricolo Multifunzionale di Valorizzazione del Cervaro"**, disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 77, dalle direttive di cui all'art. 78 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 83 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse, laddove prevedono la compromissione della vegetazione arborea ed arbustiva naturale; inoltre, l'intervento interessa **"Strade Panoramiche"** e **"Strade a valenza paesaggistica"**, disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 86, dalle direttive di cui all'art. 87 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 88 delle NTA del PPTR.

La finestra costruttiva 5, in prossimità dell'imbocco lato Bari, nonché le aree di cantiere prossime alla nuova Stazione di Orsara, presentano i medesimi contrasti con le norme paesaggistiche sopra evidenziati, in particolare con i Beni Paesaggistici ed Ulteriori Contesti della Struttura ecosistemica e ambientale, in quanto comportano la trasformazione e/o rimozione della vegetazione naturale.

*(VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA)*

Con riferimento alla possibilità di ricorrere, per il caso in oggetto, a procedure in deroga alle norme paesaggistiche, le NTA del PPTR prevedono che: *“Le opere pubbliche o di pubblica utilità possono essere realizzate in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle presenti norme per i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti, purché in sede di autorizzazione paesaggistica o in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica si verifichi che dette opere siano comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all’art. 37 e non abbiano alternative localizzative e/o progettuali.”*

Con riferimento all’**esistenza di alternative localizzative e/o progettuali** il proponente ha evidenziato che le analisi condotte sono state riferite ai potenziali conflitti con le aree ad elevato rischio geomorfologico (PG3) così come perimetrare dal Piano di Assetto Idrogeologico dell’Autorità di Bacino della Puglia, alle potenzialità espresse da ciascun corridoio in relazione alla possibilità di prevedere un impianto allo scoperto con funzioni di movimento e/o di servizio viaggiatori, alla natura dei terreni attraversati dalle gallerie e alle possibili criticità/infattibilità espresse da ciascun corridoio, in merito all’eventuale interferenza con vincoli paesaggistici-ambientali.

Le soluzioni alternative analizzate, sono denominate “soluzione base”, “soluzione 3”, “soluzione 5bis” e “soluzione 7”. In merito al confronto tra le alternative, il proponente afferma che la soluzione base costituisce l’ipotesi progettuale superata al momento dello studio di fattibilità per via della vetustà rispetto al quadro tecnico-normativo, oltre a presentare importanti interferenze con aree critiche dal punto di vista geomorfologico.

Il proponente conclude l’analisi delle alternative affermando che *“l’alternativa 7 risulta “migliore” per quasi tutti gli aspetti, sebbene risulti quella con la sommatoria delle tratte in assoluto più lunga, al contempo riesce a calarsi efficacemente nel territorio, risultando la meno impattante sul sistema dei vincoli e delle tutele, e permette di minimizzare l’interferenza con le aree geomorfologicamente critiche, e pertanto riflette una minore difficoltà realizzative delle opere in sotterraneo. Viste le caratteristiche peculiari del progetto, l’iter procedurale che ha seguito negli anni e l’attuale pubblicazione del progetto presso il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare necessario per l’ottenimento della Compatibilità Ambientale dell’intero tracciato, si ritiene per tutto quanto sopra analizzato che le opere non siano altrimenti localizzabili.”*

**Si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente.**

Con riferimento alla **compatibilità con gli obiettivi di qualità di cui all’art. 37** si rappresenta quanto segue.

In relazione alle interpretazioni identitarie e statutarie del paesaggio regionale espresse nell’Atlante del Patrimonio Ambientale, Territoriale e Paesaggistico del PPTR, si rappresenta che l’area d’intervento in territorio pugliese appartiene all’ambito paesaggistico “Monti Dauni” e alla relativa figura territoriale “Monti Dauni Meridionali”.

– A.1 Struttura e componenti IdrorGeo-Morfologiche:

Il proponente afferma che *“con riferimento alla Struttura idro-geo-morfologica, in rispondenza alle Direttive di Ambito previste per garantire la tutela delle specificità degli assetti naturali delle aree di pertinenza fluviale, necessarie per impedire l’impoverimento dei suoli determinato dalle attività agricole, in prossimità degli interventi previsti per garantire l’efficienza del reticolo idrografico drenante, saranno realizzati interventi tesi a ridurre l’artificializzazione dei corsi d’acqua, rimpermeabilizzazione dei suoli e a garantire una sufficiente rivegetazione delle fasce perifluviali.”*

*Inoltre, specifica che “nei casi di interferenza con il reticolo idrografico, l’efficienza dello stesso sarà garantito attraverso la realizzazione di idonei interventi di rivegetazione delle fasce perifluviali, tesi a ridurre l’artificializzazione dei corsi d’acqua e a migliorare il drenaggio verso gli invasi stessi. La realizzazione di tali fasce vegetate, talvolta estese a formare veri e propri nuovi ambiti di naturalità, migliora la funzionalità ecologica svolta dai corsi d’acqua e impedisce l’impoverimento dei suoli, sfruttati dalle attività agricole.”*

Infine, con specifico riferimento al miglioramento della qualità ambientale del territorio ed all'interazione con l'ambiente della fase di cantierizzazione, è previsto che *“al fine di implementare gli ambiti di naturalità localizzati nei pressi dei Cervaro - in considerazione del consumo di suolo determinato dalle aree impegnate dalle opere ferroviarie in esame -, e di diminuire il carico antropico legato agli effetti derivanti dalle attività agricole, le aree attualmente destinate ad uso agricolo ed occupate in fase di cantierizzazione, al termine dei lavori saranno destinate alla creazione di aree rinaturalizzate mediante la realizzazione di impianti arboreo-arbustivi.”*

**Si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente in relazione alla compatibilità degli interventi con la Struttura e con le componenti Idro-Geo-Morfologiche.**

- A.2 Struttura e componenti Ecosistemiche e Ambientali:

Il proponente afferma che *“la creazione di fasce tampone, allo scopo di ridurre gli effetti sul corridoio ecologico del Cervaro, sia la misura prevista per la zona in esame dallo Studio di Fattibilità sul Corridoio Ecologico del Cervaro. Il medesimo progetto prevede la riconnessione degli habitat di interesse naturalistico presenti lungo il corso del Cervaro mediante interventi vegetati: per l'area interferita dalle lavorazioni è prevista la realizzazione di siepi e filari (IH-A5). Tale misura appare conforme con la tipologia di intervento proposto nel progetto definitivo, che prevede la creazione di quinte boscate in funzione schermante e di aree tampone prative, parzialmente vegetate con cespugliate mesofile di specie autoctone.”*

**Si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente.**

**Le fasce vegetate e le opere di mitigazione previste consentono di non pregiudicare la qualità ambientale del territorio, aumentare la connettività e la biodiversità del sistema ambientale regionale ed elevare il gradiente ecologico degli ecomosaici interessati, contrastando gli effetti negativi indotti dall'introduzione del cantiere e della nuova infrastruttura ferroviaria.**

- A3 Struttura e componenti antropico e storico-culturali:

Il proponente afferma che *“le opere connesse alla realizzazione degli interventi, che possono avere impatti sulle componenti visivo percettive, e costituite principalmente dalla stazione di Orsara e dal viadotto VI01, sono state progettate in modo da ottimizzare l'inserimento di tali opere all'interno del contesto paesaggistico, pertanto detti elementi non sono classificabili quali detrattori del paesaggio, bensì come elementi caratterizzanti l'infrastruttura ferroviaria.”*

**Si ritiene che le opere previste non compromettano l'articolazione dei paesaggi rurali storici, anche nell'intorno dell'intervento. Inoltre, con specifico riferimento alla salvaguardia delle componenti visivo percettive, si ritiene che l'inserimento paesaggistico del viadotto non pregiudichi gli orizzonti persistenti, le visuali panoramiche e i grandi scenari caratterizzanti la figura territoriale dei Monti Dauni Meridionali.**

#### *(CONCLUSIONI)*

Tutto ciò premesso e considerato, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza con nota prot. n. 6161 del 15.07.2019, si propone alla Giunta il rilascio del provvedimento di **Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. 42/2004 e dell'art. 90 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA**, relativamente agli interventi di cui al progetto *“Asse Ferroviario Napoli - Bari, Raddoppio tratta Apice - Orsara, Progetto Definitivo del II Lotto funzionale Hirpinia - Orsara”*, in quanto gli stessi, pur in contrasto con le prescrizioni e con le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui agli artt. 46, 53, 62, 63, 66, 73 e 83 delle NTA del PPTR, risultano ammissibili ai sensi dell'art. 95 comma 1.

**ACCERTATA** la corresponsione degli oneri istruttori dovuti per atti amministrativi in materia di paesaggio di cui all'art. 10bis della L.R. n. 20 del 7 ottobre 2009 e s.m.i.

Il presente provvedimento attiene:

- agli aspetti di natura paesaggistica, con riferimento alla compatibilità delle opere con il vigente PPTR;
- all'intesa nell'ambito del procedimento di autorizzazione del progetto definitivo ai sensi della legge n. 164/2014;

relativamente al Progetto definitivo del II Lotto funzionale Hirpinia - Orsara, asse ferroviario Napoli Bari, oggetto della Conferenza di Servizi del 7 maggio 2019.

Nel caso di ulteriori modifiche progettuali a quanto oggetto della Conferenza di Servizi indetta con nota RFI-DIN\A0011\P\2019\681 del 19.04.2019, acquisita al protocollo della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio con n. AOO\_145\_3374 del 23.04.2019, dovrà essere valutata la necessità di acquisire nuovo provvedimento di Intesa e/o di Autorizzazione paesaggistica.

Tutto ciò premesso, ritenuto opportuno:

- rilasciare per il progetto *"Asse Ferroviario Napoli - Bari, Raddoppio tratta Apice - Orsara, Progetto Definitivo del II Lotto funzionale Hirpinia - Orsara"*, l'Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. 42/2004 e dell'art. 90 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA;
- esprimere l'intesa nell'ambito del procedimento di autorizzazione del progetto definitivo denominato *"Asse Ferroviario Napoli - Bari, Raddoppio tratta Apice - Orsara, Progetto Definitivo del II Lotto funzionale Hirpinia - Orsara"*, ai sensi della legge n.164/2014;

***"Copertura Finanziaria di cui al D.Lgs 118/2011"***

La presente deliberazione non comporta ulteriori implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale

Gli Assessori relatori, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, propongono alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale, che rientra nelle competenze della G.R. a norma dell'art.4, comma 4, lett. d) della L.R. 7/97, quale atto di programmazione.

LA GIUNTA

Udita la Relazione e la conseguente proposta dell'Assessore alle Infrastrutture, Mobilità e L.L.P.P. e dell'Assessore all'Urbanistica e Pianificazione Territoriale;

Vista la sottoscrizione posta in calce al presente provvedimento dal Dirigente della Sezione Infrastrutture per la Mobilità e dal Dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio;

A voti unanimi e palesi espressi nei modi di legge;

**DELIBERA**

- **DI APPROVARE** la relazione dell'Assessore alle Infrastrutture, Mobilità e L.L.P.P. e dell'Assessore alla Pianificazione Territoriale, nelle premesse riportata;
- **DI RILASCIARE** per il progetto *"Asse Ferroviario Napoli - Bari, Raddoppio tratto Apice - Orsara, Progetto Definitivo del II Lotto funzionale Hirpinia - Orsara"*, l'**Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. 42/2004 e dell'art. 90 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA;**
- **DI ESPRIMERE l'intesa** nell'ambito del procedimento di autorizzazione del progetto definitivo denominato *"Asse Ferroviario Napoli - Bari, Raddoppio tratta Apice - Orsara, Progetto Definitivo del II Lotto funzionale Hirpinia - Orsara"*, ai sensi della legge n.164/2014;
- **DI DEMANDARE** alla Sezione Infrastrutture per la Mobilità la trasmissione del presente provvedimento:
  - alla Provincia di Foggia;
  - a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Direzione Investimenti;
  - ai Sindaci dei Comuni di Orsara di Puglia e Panni (FG);

- al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali, Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia;
  - al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali, Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio, Servizio V Tutela del Paesaggio.
- **DI DISPORRE** la pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA  
SILVIA PIEMONTE

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA  
MICHELE EMILIANO