

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



DIREZIONE TECNICA

U.O. ARCHITETTURA, AMBIENTE E TERRITORIO

PROGETTO DEFINITIVO

LINEA PESCARA – BARI

RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA

(Infrastrutture strategiche legge n.443/2001)

Lotto 1: Ripalta - Lesina

Analisi Ambientale Comparativa tra Progetto Preliminare e Progetto Definitivo

SCALA:

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

LI00    01    D    22    RH    IM0000    001    A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato/Data
A	Emissione definitiva	F. ROCCHI <i>F. Rocchi</i>	novembre 2016	G. DAJELLI <i>G. Dajelli</i>	novembre 2016	F. GERNONE <i>F. Gernone</i>	Novembre 2016	A. Martino novembre 2016  ITALFERR S.p.A. - Ufficio Dott. Arch. Giacomo Ordine Architetti di n. 10485

File:

n. Elab.:

## Sommario

1	PREMESSA.....	3
2	VARIAZIONI INTRODOTTE A SEGUITO DEL RECEPIMENTO DELLE PRESCRIZIONI DELLA DELIBERA CIPE N.2/2015.....	4
2.1	SOTTOSTAZIONE ELETTRICA.....	4
2.2	OPERE DI TRASPARENZA IDRAULICA.....	18

	LINEA PESCARA BARI				
	<b>Raddoppio della Tratta Ferroviaria Termoli-Lesina – Lotto 01</b>				
Analisi Ambientale Comparativa PP - PD	PROGETTO LI00	LOTTO 01	CODIFICA DOCUMENTO RHIM000	REV. 001A	FOGLIO 3 DI 24

## 1 PREMESSA

Scopo del presente elaborato è quello di elencare le modifiche progettuali del raddoppio del Lotto 1 Ripalta Lesina della tratta ferroviaria Termoli-Lesina, che si sono rese necessarie per ottemperare alle prescrizioni della Delibera CIPE n. 02/2015 di approvazione del PP.

Ai fini di quanto richiesto, all'art.166 comma 1 del D.Lgs. 12.04.2006 n.163 il progetto definitivo rispetta nella sostanza quanto previsto nel progetto preliminare approvato dal CIPE a meno di quanto esposto nel seguito:

- Modifiche connesse agli approfondimenti progettuali nel passaggio dal livello preliminare a quello definitivo: si tratta di variazioni strettamente legate al percorso progettuale di passaggio da un preliminare ad un definitivo, redatto ai sensi degli artt. 8-18 dell'Allegato XXI del D.Lgs 163/2006.
- Modifiche derivanti dall'ottemperanza alle prescrizioni del CIPE.

Pertanto si può concludere che il passaggio dal Progetto Preliminare al Progetto Definitivo relativo all'intervento del raddoppio del Lotto 1 Ripalta Lesina, ha comportato una maggiore definizione dei temi progettuali, comportando delle naturali differenze, nel rispetto degli aspetti previsti dal D.Lgs. 163 del 2006 art. 166, salvo marginali sforamenti del corridoio urbanistico legati unicamente alla necessità di ottemperare alle prescrizioni ricevute.

Le principali variazioni rispetto al progetto preliminare, introdotte a seguito del recepimento delle prescrizioni CIPE, riguardano i seguenti temi:

- Localizzazione SSE;
- Opere di trasparenza idraulica.

E' importante precisare che RFI ha già provveduto all'avviso di avvio del procedimento volto all'approvazione a cura del CIPE del progetto definitivo dell'opera ferroviaria con contestuale dichiarazione di pubblica utilità (ALLEGATO 1).

	LINEA PESCARA BARI			
	Raddoppio della Tratta Ferroviaria Termoli-Lesina – Lotto 01			
Analisi Ambientale Comparativa PP - PD	PROGETTO LI00	LOTTO 01	CODIFICA DOCUMENTO RHIM000	REV. FOGLIO 001A 4 DI 24

## 2 VARIAZIONI INTRODOTTE A SEGUITO DEL RECEPIMENTO DELLE PRESCRIZIONI DELLA DELIBERA CIPE N.2/2015

### 2.1 Sottostazione Elettrica

- Localizzazione della SSE nel Progetto Preliminare (P.P.)

Nel progetto preliminare l'area della SSE era stata individuata tenendo conto dei seguenti fattori:

- Interferenze con aree sottoposte a tutela naturalistica (aree SIC);
- Tipologia di S.S.E. (numero di gruppi e potenze);
- Ubicazione del futuro tracciato ferroviario.

Nella seguente figura è riportata una foto aerea dell'area di interesse: con la linea di colore giallo viene indicato l'attuale tracciato ferroviario (singolo binario), mentre con la linea di colore rosso viene indicato il futuro tracciato ferroviario (doppio binario).



Figura 2-1. Foto aerea dell'area di interesse per la SSE nel PP

Per la realizzazione della S.S.E., così come prevista nel P.P., era necessaria un'area di circa 6000 mq, possibilmente al di fuori delle aree SIC. Nella figura seguente vengono

	LINEA PESCARA BARI				
	Raddoppio della Tratta Ferroviaria Termoli-Lesina – Lotto 01				
Analisi Ambientale Comparativa PP - PD	PROGETTO LI00	LOTTO 01	CODIFICA DOCUMENTO RHIM000	REV. 001A	FOGLIO 5 DI 24

indicate, con il tratteggio color magenta, le aree SIC che sono presenti in corrispondenza dell'area di intervento prevista in PP e con linea rossa l'area individuata per il posizionamento della sottostazione.



Figura 2-2. Localizzazione SSE nel PP e individuazione del SIC

Il progetto prevedeva che la SSE fosse alimentata direttamente dalla rete elettrica AT a 150kV tramite una derivazione, in doppia terna, da un elettrodotto di proprietà FS. La SSE veniva equipaggiata con due gruppi di conversione da 5400 kW.

All'interno del fabbricato di conversione erano stati posizionati i due gruppi raddrizzatori, i quadri a 3kV c.c. degli interruttori extrarapidi, il quadro a 3kV c.c. della cella misure e negativi ed i due quadri a 3kV c.c. dei sezionatori bipolari e filtro, ibox trasformatori servizi ausiliari e, in una sala distinta, la parte di alimentazione servizi ausiliari e telecontrollo. Il quadro a 3kV c.c. era del tipo a moduli blindati compatti ed apparecchiature estraibili, in linea con le più recenti specifiche di RFI.

Dai quadri a 3kV partivano gli alimentatori in cavo fino ai pali che sorreggevano i 4 sezionatori di prima fila. Nel piazzale insieme ai sezionatori di prima fila, erano previsti 2 sezionatori di seconda fila.

In prima fase (al fine di garantire l'alimentazione della linea esistente a singolo binario),



venivano utilizzati solo 2 dei sezionatori di prima fila e uno di quelli di seconda fila. Da tali sezionatori partiva un cavidotto a 3 kV, che, costeggiando la strada provinciale SP44, alimentava la L.d.C. in prossimità dell'attuale stazione di Chieuti. Nella seconda fase (che prevedeva l'alimentazione della nuova linea a doppio binario) venivano utilizzati tutti i sezionatori della S.S.E. I collegamenti dai sezionatori alla linea di contatto erano stati realizzati in aereo.

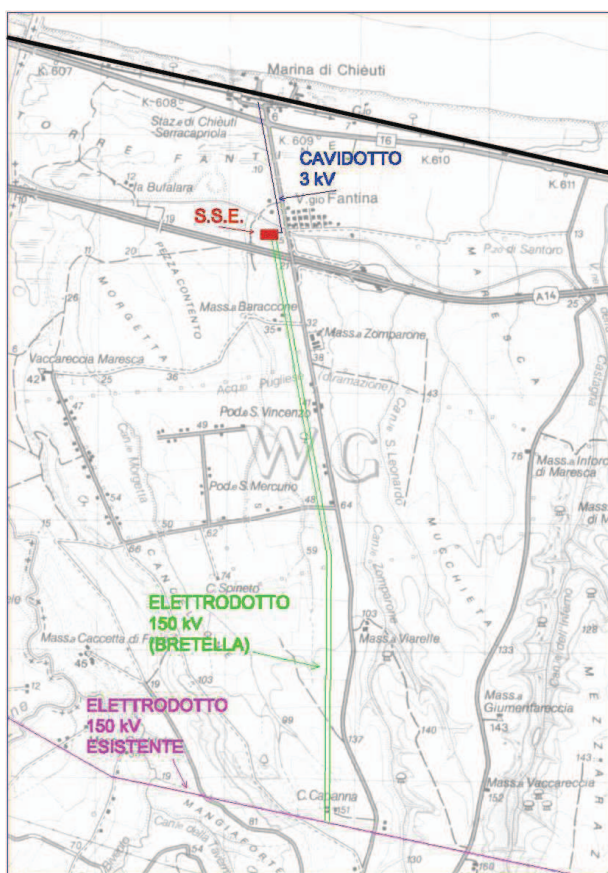


Figura 2-3. Stralcio cartografico dell'area occupata dalla ubicazione prevista per la SSE ed elettrodotto di collegamento nel progetto preliminare.

o **Localizzazione della SSE nel Progetto Definitivo (P.D.)**

Nella fase di progettazione definitiva la scelta delle opere annesse al progetto è stata eseguita in ottemperanza alle prescrizioni ricevute.

Nello specifico a pK 0+825 si trova il Posto Movimento di Ripalta, il quale impianto tecnologico verrà completamente dismesso sia come sovrastruttura ferroviaria che come

	LINEA PESCARA BARI				
	<b>Raddoppio della Tratta Ferroviaria Termoli-Lesina – Lotto 01</b>				
Analisi Ambientale Comparativa PP - PD	PROGETTO LI00	LOTTO 01	CODIFICA DOCUMENTO RHIM000	REV. 001A	FOGLIO 7 DI 24

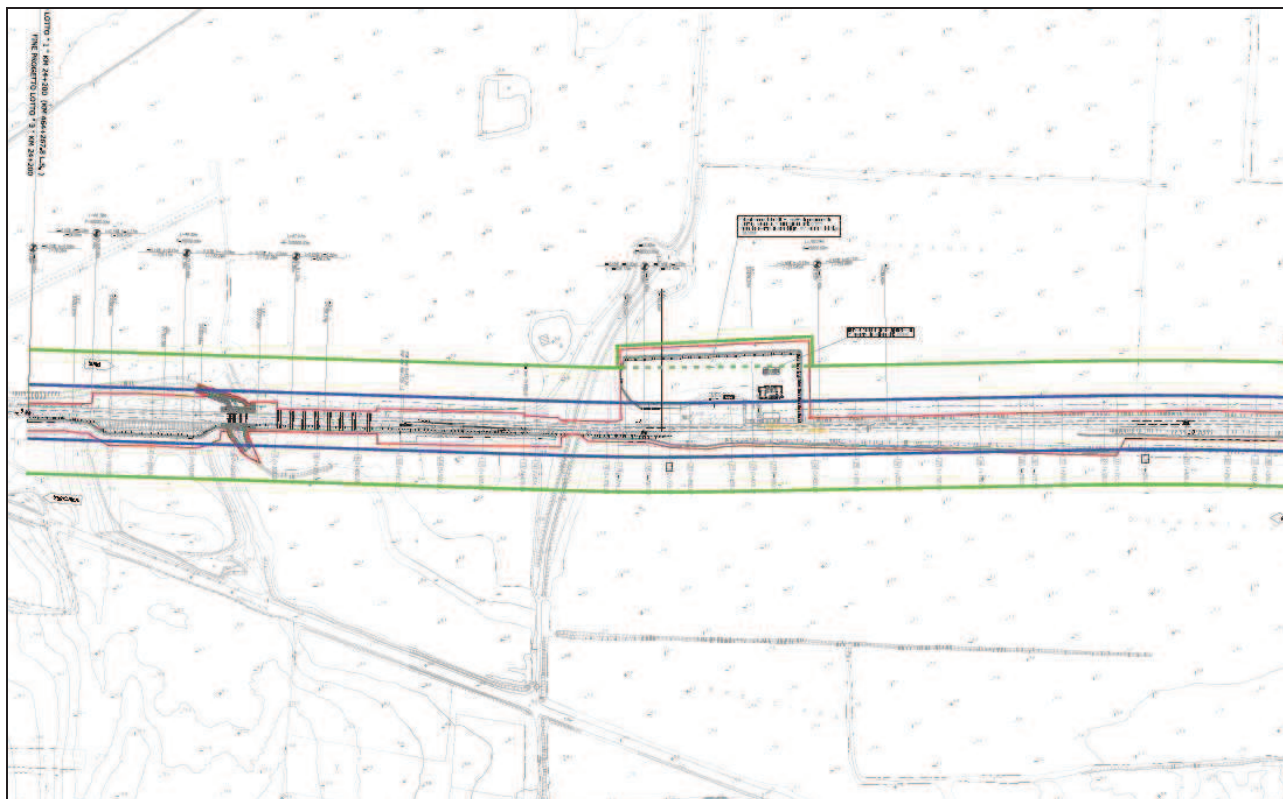
segnalamento. Alle spalle del fabbricato che ospita il PM è stata delocalizzata la SSE che nel Progetto Preliminare era localizzata, come descritto in precedenza, nei pressi di Chieuti alimentata in AT a partire da un elettrodotto di proprietà FS, con la dismissione della SSM e del BOX Alimentatori 3 kVcc, attualmente in servizio nell'area RFI della SSE di Ripalta.

Al fine di ottemperare alle prescrizioni, sarà realizzata una SSE, che a seguito della cessione degli elettrodotti FS verso la società Terna, avvenuta a dicembre 2015, non rientrerebbe nella proprietà FS. Sulla base degli approfondimenti effettuati sul territorio e in considerazione della fasizzazione con cui verrà realizzato il raddoppio dell'intera tratta (Termoli-Lesina) e visto che la SSE di Chieuti ricadrebbe in un lotto non oggetto di lavorazioni in questa prima fase realizzativa (Lesina-Ripalta), la scelta è ricaduta necessariamente su tale area. Tale SSE verrebbe a sostituire l'attuale SSE di Ripalta (distante circa 3 km) che si trova in una zona a rischio esondazione. La potenza necessaria ad alimentare tale SSE (alimentata in AT) è pari a circa 12 MW a raddoppio completato sull'intera tratta. Qualora ci siano difficoltà, da parte di Terna a fornire tale alimentazione in AT, verrà chiesta una fornitura in MT di potenza pari a 9,9 MW.



Figura 2-4. Stralcio cartografico dell'area occupata dalla ubicazione prevista per la SSE nel PD

Si evidenzia che l'esigenza tecnica di contenere le apparecchiature esterne di contatto, necessita di un'area di circa 3.250 mq che fuoriesce dalle aree localizzate nel precedente step approvativo.



*Figura 2-5. Stralcio cartografico dell'area occupata da nuova ubicazione SSE*

In definitiva quindi la nuova ubicazione della sottostazione elettrica non prevede la presenza dell'elettrodotto di collegamento riducendo in modo sostanziale gli impatti indotti dalla realizzazione di questa opera annessa.

- **Valutazioni di carattere ambientale**

La diversa localizzazione della sottostazione elettrica ottempera alle richieste avanzate nelle prescrizioni della Delibera CIPE n. 2/2016 che necessariamente hanno portato ad alcuni approfondimenti tecnico progettuali, i quali hanno, così, permesso di individuare la migliore soluzione in termini di fattibilità tecnica e sostenibilità ambientale.

Infatti, di seguito, riportiamo in forma sintetica le migliorie in termini ambientali indotte dal diverso posizionamento della sottostazione elettrica.

Si riporta, di seguito, una foto aerea con identificata la sottostazione, rispettivamente nel PP e nel PD.





Figura 2-6. SSE nel PP



*Figura 2-7. SSE nel PD*

Come si desume dallo stralcio cartografico soprastante la nuova localizzazione della sottostazione è inserita in un ambito rurale esteso dove non vi sono ricettori nelle immediate vicinanze del manufatto. Tale scelta progettuale riduce in modo sostanziale gli impatti ambientali per la fase di cantiere legati alla componente rumore ed atmosfera.

Di seguito si riporta la disamina dei principali vincoli ambientali che insistono nell'area di localizzazione della SSE come prevista nel PP e della SSE così come prevista nel PD.



*Figura 2-8. Localizzazione SSE nel PP e PD con il perimetro SIC IT9110015 "Duna e Lago di Lesina – Foce del Fortore"*

Lo stralcio cartografico soprastante riporta la localizzazione della SSE, così come era prevista nel PP e come prevista nel PD e il confine **SIC IT9110015 "Duna e Lago di Lesina – Foce del Fortore"**.

Al fine di rendere maggiormente evidente i contenuti dello stralcio cartografico soprastante si riporta di seguito il dettaglio per ciascuna delle due sottostazioni:





Figura 2-9. Figura 2-10. Localizzazione SSE nel PP con il perimetro SIC IT9110015 “Duna e Lago di Lesina – Foce del Fortore

Lo stralcio cartografico soprastante riporta la localizzazione della sottostazione come definita nel progetto preliminare e la localizzazione del sito di rilevanza naturalistica => **SIC IT9110015 “Duna e Lago di Lesina – Foce del Fortore”**. La distanza tra il SIC e la sottostazione è di circa 8 metri.



	LINEA PESCARA BARI				
	Raddoppio della Tratta Ferroviaria Termoli-Lesina – Lotto 01				
Analisi Ambientale Comparativa PP - PD	PROGETTO LI00	LOTTO 01	CODIFICA DOCUMENTO RHIM000	REV. 001A	FOGLIO 13 DI 24



*Figura 2-11. Localizzazione SSE nel PD con il perimetro SIC IT9110015 “Duna e Lago di Lesina – Foce del Fortore”*

Lo stralcio cartografico soprastante riporta la localizzazione della sottostazione come definita nel progetto definitivo e la localizzazione del sito di rilevanza naturalistica => **SIC IT9110015 “Duna e Lago di Lesina – Foce del Fortore”**. Attraverso questa nuova localizzazione la distanza tra il SIC e la SSE risulta di circa 40 metri.

Attraverso le analisi sopra riportate è chiaro che aumentando la distanza con la localizzazione del sito di rilevanza naturalistica diminuisca l’impatto ambientale correlato alle principali matrici ambientali (atmosfera, rumore, etc.).

Inoltre attraverso questa ottimizzazione progettuale risulta pienamente ottemperata la prescrizione, la quale richiedeva di ridurre al minimo le interferenze con il sito tutelato per legge.

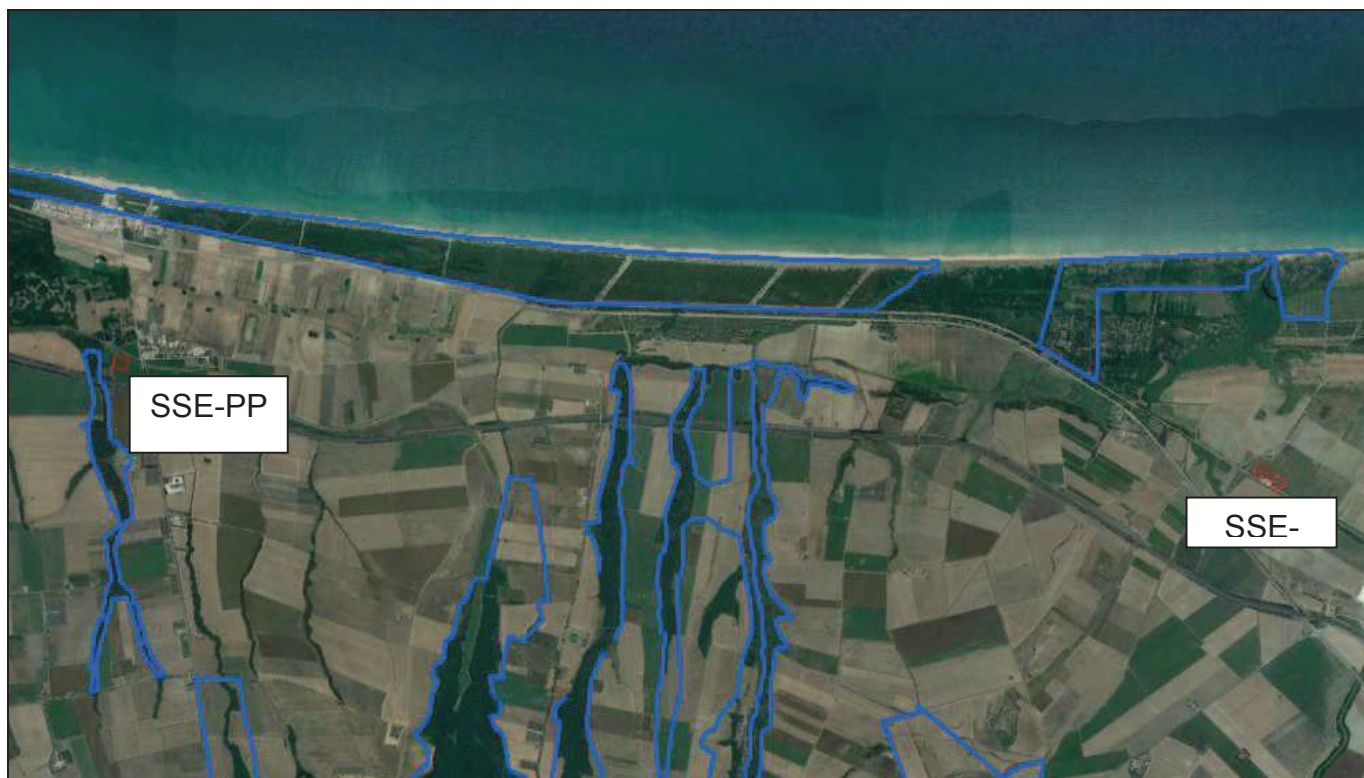
La localizzazione della sottostazione del PD risulta nelle vicinanze del Parco nazionale del Gargano, ma ad una distanza tale da non produrre effetti negativi in termini ambientali su quest’ultimo (circa 70 metri).



Figura 2-12. Localizzazione SSE nel PD con il perimetro del Parco nazionale del Gargano

	LINEA PESCARA BARI					
	<b>Raddoppio della Tratta Ferroviaria Termoli-Lesina – Lotto 01</b>					
Analisi Ambientale Comparativa PP - PD	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	LI00	01	D22RGA	C0000001	A	15 di 24

Così come si desume dallo stralcio cartografico sottostante nessuna delle sottostazioni ricade in vincolo idrogeologico.



*Figura 2-13. Localizzazione SSE nel PP e nel PD con evidenza del vincolo idrogeologico*

Il principale strumento di pianificazione territoriale vigente, a livello d'area vasta, è il Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia (PPTR), approvato con Delibera di Giunta Regionale n.176 del 16 febbraio 2015 (pubblicata sul BURP n.40 del 23 marzo 2015).

Dallo sportello cartografico della Regione Puglia, nella sezione relativa al PPTR, è stata verificata la coerenza del progetto con i vincoli paesaggistici.

La nuova localizzazione della SSE nel PD risulta non interferire con nessun vincolo paesaggistico art. 142 del D.Lgs. 42/2004, mentre la SSE nel PP risultava pienamente interferente con il bene paesaggistico– art.142 del codice, lett. c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua.

Pertanto si può concludere che tale scelta progettuale risulta pienamente compatibile in termini ambientali riducendo quindi gli impatti sul territorio non interferendo con alcun vincolo paesaggistici.





Figura 2-14. Localizzazione SSE nel PP e nel PD con evidenza del vincolo paesaggistico (art.142 D.Lgs.4272004, lett. c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua)

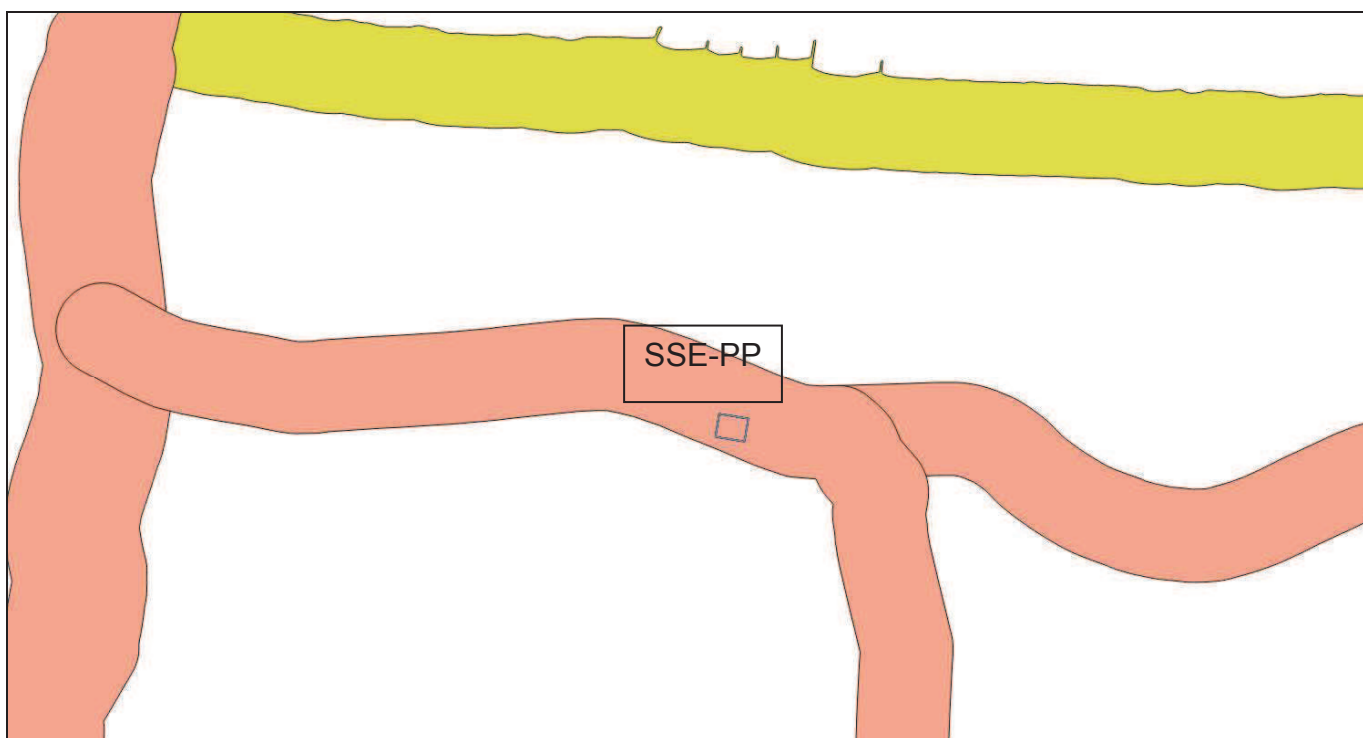


Figura 2-15. Localizzazione SSE nel PP con evidenza del vincolo paesaggistico (art.142 D.Lgs.4272004, lett. c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua)

Come si evince dallo stralcio cartografico soprastante la localizzazione della SSE nel PP



	LINEA PESCARA BARI					
	<b>Raddoppio della Tratta Ferroviaria Termoli-Lesina – Lotto 01</b>					
Analisi Ambientale Comparativa PP - PD	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	LI00	01	D22RGA	C00000001	A	17 di 24

risultava interferente con il vincolo paesaggistico art. 142 del D.Lgs. 42/2004, lett. c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua. Tale interferenza risulta ormai superata in quanto la localizzazione della nuova SSE nel PD non ricade in aree vincolate ai sensi del D.Lgs. 142/2004. Nell'intorno della sottostazione del PD inoltre sono previsti interventi di mitigazione delle opere a verde al fine di mitigare al minimo l'impatto visivo dell'opera.

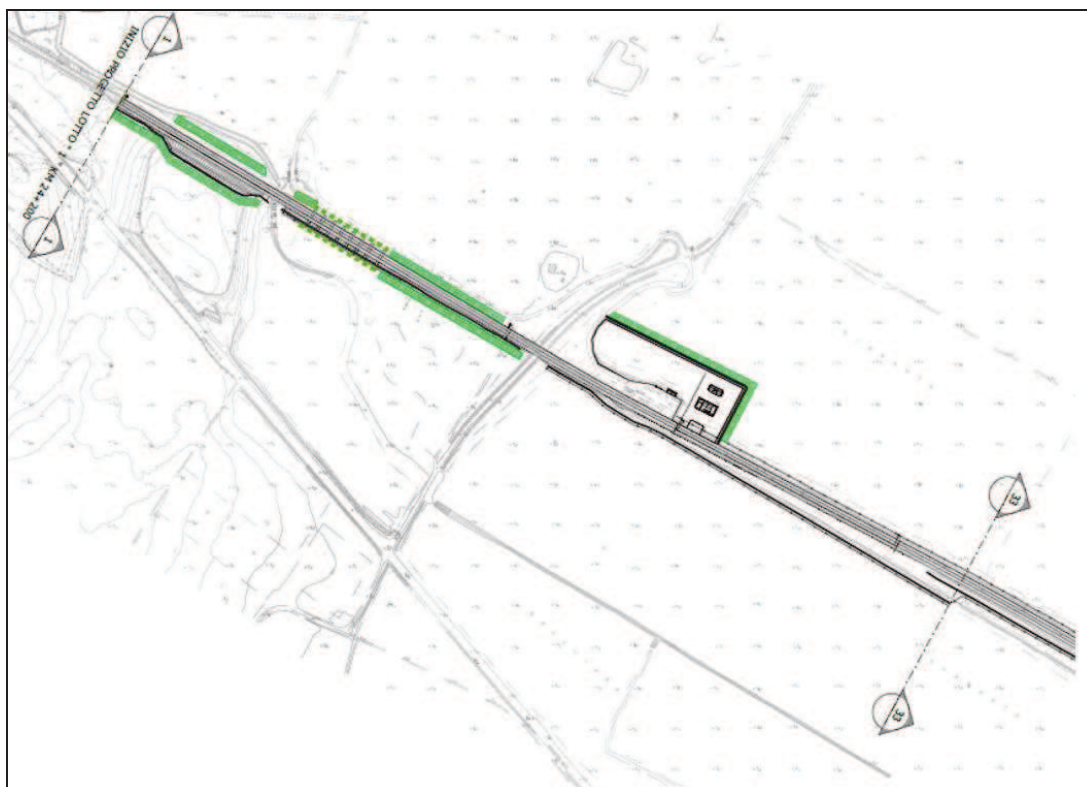


Figura 2-16. Localizzazione interventi di mitigazione delle opere a verde

Infine, in termini di produzione delle terre il quantitativo di materiale derivante dalla realizzazione della SSE così come prevista nel PD è pari a 16.200 mc. Tale materiale verrà interamente gestito come sottoprodotto ai sensi del comma 1 art.4 lettera b) del D.M. 161/2012 e comunque già specificato e dettagliato all'interno del documento "Piano di Utilizzo delle terre" (PUT).

	LINEA PESCARA BARI					
	<b>Raddoppio della Tratta Ferroviaria Termoli-Lesina – Lotto 01</b>					
Analisi Ambientale Comparativa PP - PD	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	LI00	01	D22RGA	C0000001	A	18 di 24

## 2.2 Opere di Trasparenza Idraulica

Nel presente paragrafo viene riportato il dettaglio delle opere di trasparenza idraulica, necessarie per ottemperare alle prescrizioni della delibera CIPE 2/2015.

Nello specifico tali opere di trasparenza sono opere di ottemperanza alla prescrizione n. 42:” *relativamente al lotto 1, e con particolare riferimento all'attraversamento del fiume Fortore, il progetto verra' adeguato nello sviluppo della progettazione definitiva al progetto PAI, prevedendo un aumento della luce libera mediante esecuzione di fornici di adeguate dimensioni;*”.

L'inserimento di fornici di trasparenza in adiacenza al ponte esistente sul Fortore è coerente con le indicazioni del PAI contenute nel 'Programma Prioritario degli Interventi, R02'. In tale relazione i fornici vengono individuati come interventi di priorità alta per la messa in sicurezza delle aree soggette a rischio idraulico.

Gli interventi in progetto prevedono la realizzazione di:

- 6 fornici di trasparenza in sinistra Fortore, di dimensioni 6 x 3.30 m, tra la pk 1+755.47 e la pk 1+830.2
- 4 fornici di trasparenza in destra Fortore, di dimensioni 6 x 3.80 m, tra la pk 2+047.12 e la pk 2+092.14
- 2 fornici di trasparenza in destra Fortore, di dimensioni 4 x 4.10 m, tra la pk 2+107.16 e la pk 2+1200.12
- 2 fornici di trasparenza in destra Fortore, di dimensioni 4 x 4.10 m, tra la pk 2+137.12 e la pk 2+152.12
- 2 fornici di trasparenza in destra Fortore, di dimensioni 4 x 4.10 m, tra la pk 2+167.12 e la pk 2+182.12

Le opere definite garantiscono la massima trasparenza idraulica compatibilmente con gli interventi di prossima realizzazione di arginature nelle aree golenali del fiume Fortore. Il funzionamento idraulico dei fornici di trasparenza idraulica è verificato attraverso il modello bidimensionale.

Infatti è stato redatto uno studio idraulico eseguito mediante modellazione numerica bidimensionale del Fiume Fortore al fine di definire le opere di protezione idraulica della linea ferroviaria stessa; infatti quest'ultime sono parte integrante dell'opera complessiva.

Si pone in evidenza che l'esigenza di regimentare le acque del Fosso Paradiso intersecante il viadotto Ripalta (di nuova realizzazione) porta ad opere esterne il corridoio urbanistico per un'area di circa 3.400 mq, all'interno dell'alveo inciso del predetto Fosso.

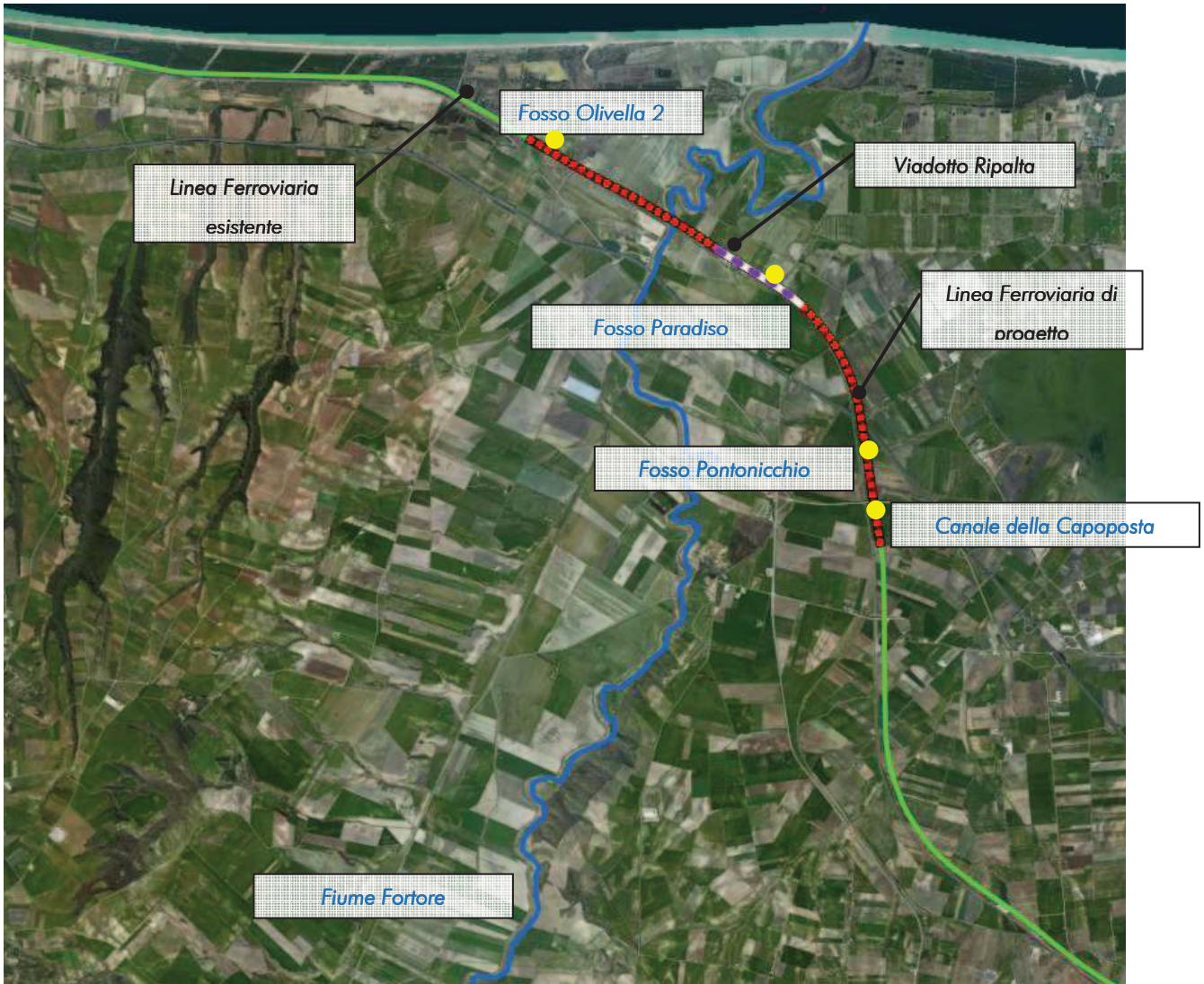


Figura 2-17. Raffigurazione su ortofoto delle opere di trasparenza idraulica



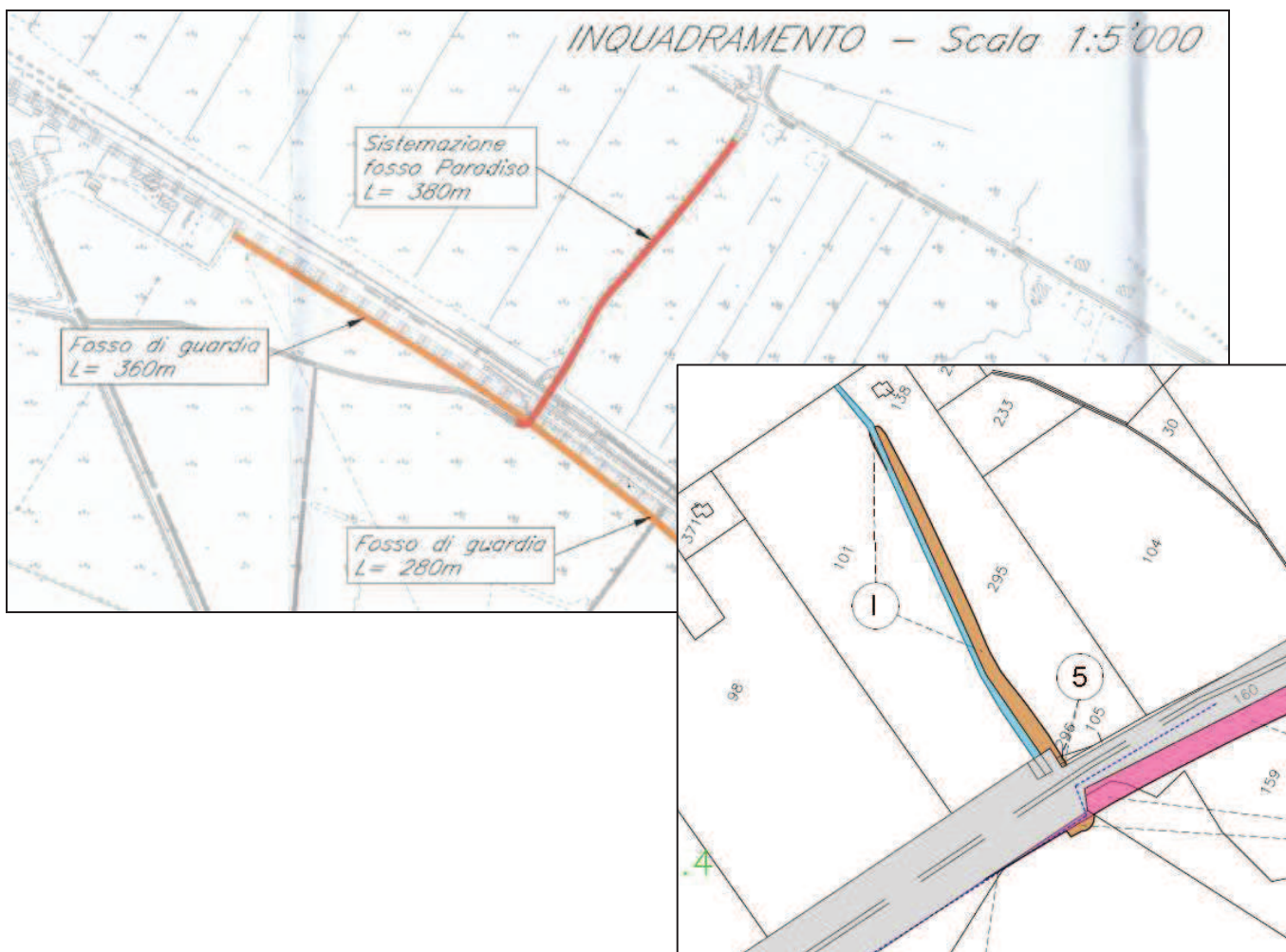


Figura 2-18. Stralci cartografici raffiguranti la sistemazione del fossa Paradiso con le opere di trasparenza idraulica

In termini ambientali le ottimizzazioni progettuali di trasparenza idraulica non inducono impatti negativi sulle componenti ambientali.

Inoltre sono state previste opportune opere di mitigazione necessarie al migliore inserimento del progetto nel contesto visivo generale, infatti gli interventi di inserimento delle opere a verde mirano ai seguenti obiettivi:

- riqualificazione dei margini della nuova infrastruttura
- siepi/filari di margine
- rinaturalizzazione delle aree intercluse facendo ricorso a formazioni vegetazionali composte in coerenza con l'orizzonte fito-climatico.



**Raddoppio della Tratta Ferroviaria Termoli-  
Lesina – Lotto 01**

Analisi Ambientale Comparativa PP - PD

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
LI00	01	D22RGA	C0000001	A	21 di 24



Figura 2-19. Interventi di mitigazione delle opere a verde in prossimità delle opere di trasparenza idraulica

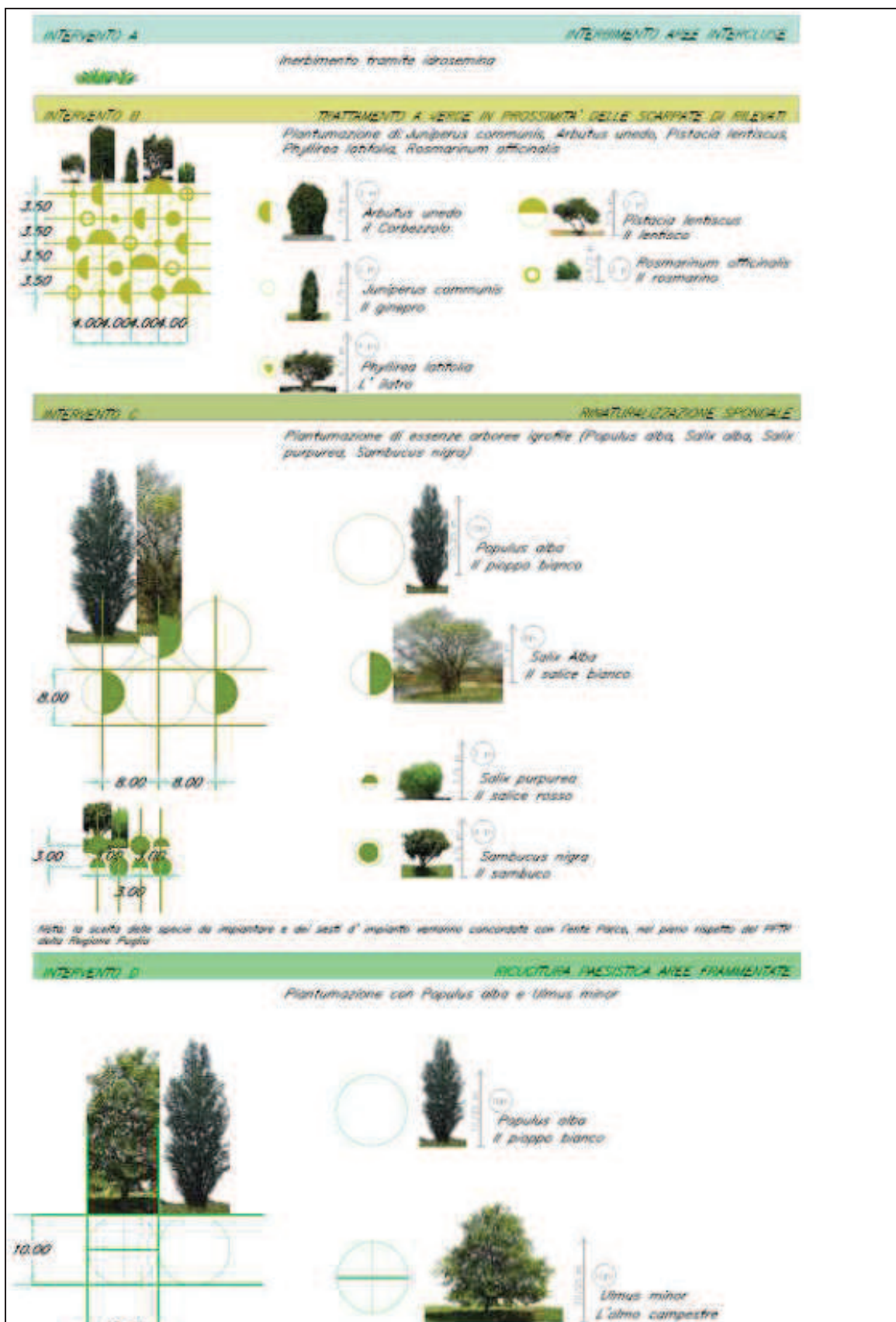


Figura 2-20. Tipologia degli interventi delle opere a verde in prossimità delle opere di trasparenza idraulica

	<p>LINEA PESCARA BARI</p> <p><b>Raddoppio della Tratta Ferroviaria Termoli-Lesina – Lotto 01</b></p>					
<p>Analisi Ambientale Comparativa PP - PD</p>	<p>PROGETTO LI00</p>	<p>LOTTO 01</p>	<p>CODIFICA D22RGA</p>	<p>DOCUMENTO C00000001</p>	<p>REV. A</p>	<p>FOGLIO 23 di 24</p>

Nell'intorno delle opere di trasparenza sono previsti gli interventi A e C.

Tali interventi sono mirati al miglior inserimento dell'opera nel contesto paesaggistico al fine di limitare al massimo gli impatti visivi.

Al fine di realizzare l'effetto paesaggistico ricercato con la realizzazione dell'intervento, sarà necessario attendere lo sviluppo degli esemplari arbustivi ed arborei posti a dimora, nonché la naturale evoluzione e ricolonizzazione da parte della vegetazione autoctona delle aree di intervento oggetto della sistemazione. Tuttavia, al fine di fornire già nei primi anni successivi alla realizzazione dell'intervento un soddisfacente effetto estetico, in fase di realizzazione si privilegerà l'utilizzo di arbusti di dimensioni adeguate.





LINEA PESCARA BARI

**Raddoppio della Tratta Ferroviaria Termoli-  
Lesina – Lotto 01**

Analisi Ambientale Comparativa PP - PD

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
LI00	01	D22RGA	C0000001	A	24 di 24

# ALLEGATO 1

**RIO 2016**  
**LOCHE, DIECI MESI DI STOP E 100 MILA DOLLARI DI MULTA**

Dieci mesi di squalifica, con divieto di allenarsi in impianti della federazione Usa e del comitato olimpico, con nessuna possibilità, quindi, di qualificarsi per i Mondiali 2017 e perdita dei centomila dollari di bonus guadagnati con le medaglie conquistate a Rio: queste le sanzioni da parte del Comitato Usa nei confronti di Ryan Lochte dopo la famosa bravata notturna a Rio.



**MOTOMONDIALE**  
**ROSSI: "GIUSTO RITIRARE IL 58 DI SIC, NON IL MIO 46"**

Alla vigilia delle prime libere sul circuito di Misano, Valentino Rossi (nella foto) parla della decisione della Dorna di ritirare il 58 di Marco Simoncelli: «Giusta decisione, bello anche che sia pronto l'ospedale realizzato con i proventi della fondazione. Se voglio che il 46 venga ritirato? No, spero che qualche pilota lo prenda in un futuro che spero molto lontano» ha aggiunto il Dottore.

# Borsa, Nba, social nasce la Formula 1 American Style

## L'acquisto del colosso Liberty Media per 4 miliardi cambierà volto al Circus: ma Ecclestone non molla

STEFANO ZAINO

**F**ORSE Abu Dhabi non sarà il suo ultimo gp. Forse, come ha fatto per più di trent'anni e come ha già minacciato, arriverà da grande burattinaio sino alla fine del 2019, indispensabile regista dell'interregno. Ma la dittatura di Ecclestone è finita, dopo che Liberty Media, colosso americano della comunicazione di proprietà di John Malone, ha versato 4 miliardi di euro e ha acquistato il 18,7% della F1, prima rata di un'acquisizione che nel 2017 sarà totale. Una vendita che rappresenta una svolta epocale, anche se il nuovo presidente, Chase Carey, riconoscendo il ruolo di amministratore delegato assegnato ad Ecclestone, si è affrettato a dichiarare che

Tube, la F1 si aprirà ai social.

### INTERAZIONE

L'obiettivo sarà ringiovanire l'età media (piuttosto elevata) del pubblico. In Formula E il pilota più votato on line ha un bonus di energia per l'autonomia della sua macchina. Il mondo virtuale potrebbe regalare vantaggi in gara. In funzione marketing, paddock meno blindati, più aperti a sponsor, vip, gente comune. Ispirandosi alla Nba (ieri già si parlava di franchigie, per dare la chance a nuove squadre di entrare nel Mondiale), piloti obbligati ad un contatto maggiore coi tifosi.

### CIRCUITI

La Liberty cambierà nome in Formula One Management e si

quaterà alla borsa di New York. Ciò potrebbe indurre a ridisegnare i confini del Mondiale con più gare negli Stati Uniti, vedi Las Vegas e New Jersey. A scapito della tanta Asia.

### SOLDI E POLITICA

A breve periodo nel peso politico (la Ferrari ha un diritto di veto sui cambiamenti) e nella distribuzione delle risorse non cambierà nulla, ci sono accordi con i singoli team sino al 2020. Dopo irromperà lo stile americano, prodotto attraente se tutti sono sullo stesso piano. Una Lega di scuderie con ripartizione di risorse ridiscussa, parti uguali o in base al risultato sportivo. E la cosa terrorizza non poco la Ferrari. Pronta a combatterla.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



### VERSTAPPEN A LAUDA: "VENGA ANCHE LUI DALLO PSICHIATRA"

Intervistato dalla televisione olandese 'Ziggo Sport Total', Max Verstappen ha commentato così le frasi dette sul suo conto da Niki Lauda dopo il GP del Belgio a Spa: «Io dovrei andare dallo psichiatra? Allora lui dovrebbe accompagnarmi... Abituatevi perché ognuno ha il proprio stile, e io il mio. Qualche mia attitudine può essere vista in modo critico, ma è solo questione di abitarci». A Spa l'olandese della Red Bull aveva effettuato manovre rischiose, a più di 300 all'ora, pur di non farsi superare dalla Ferrari di Kimi Raikkonen.

Il mondo virtuale potrebbe regalare vantaggi in gara. I team trasformati in franchigie

«non vede l'ora di iniziare a lavorare con un partner come Bernie, che non c'è alcuna intenzione di americanizzare uno sport che è globale e che i due si muoveranno come un team». Ragioneranno assieme, anche perché in principio ci sono dei contratti da rispettare, il patto di stabilità con i vari team che scade nel 2020, ma tutto nell'ottica di una nuova era, la F1 del terzo millennio, che i nuovi padroni vogliono radicalmente cambiare.

### SPETTACOLO

Da anni si parla di Formula noiosa, con pochi sorpassi e macchine troppo lente. Sotto questo aspetto potranno essere di grande aiuto le nuove regole in arrivo con la prossima stagione, soprattutto le gomme più larghe, che permetteranno alle vetture (lo prevede la Pirelli) di essere 7 secondi più veloci al giro rispetto al 2015 e 5 in contrapposizione alle attuali. Ma la velocità da sola non basta e già il carico aerodinamico aumentato (più rapidità in curva) potrebbe zavorrare la velleità di sorpassi. Di sicuro gli americani vorranno più azione, anche se non potranno intervenire in prima persona sul regolamento sportivo, che resta di esclusiva competenza della Fia.

### DIRITTI TV

Dove la F1 rischia una totale rivoluzione è nella diffusione. Ecclestone ama dire: «Meglio un ricco davanti alla tv che uno squattrinato che smanetta sui social». Ma Liberty viene da quel mondo e cercherà di indebolire il monopolio. Oggi non si possono diffondere immagini su You

**RFI**  
RADIO FERROVIARIA ITALIANA  
GRUPPO EDITORIALE DELLO STATO ITALIANO

**Avviso ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.**

**Infrastruttura Strategica di interesse nazionale ex art. 1 della Legge 21 dicembre 2001, n. 443 - Legge Obiettivo. Corridoio plurimodale adriatico. "Asse ferroviario Bologna - Bari - Lecce - Taranto". Linea ferroviaria Pescara - Bari: tratta Termoli - Lesina. Progetto definitivo del 1° lotto "Ripalta - Lesina". (CUP J71H9200000007).**

**Avviso di avvio del procedimento volto all'approvazione a cura del CIPE del progetto definitivo dell'opera ferroviaria con contestuale dichiarazione di pubblica utilità.**

**PREMESSO**

- che ai sensi del DM 138-T del 31 ottobre 2000 RFI S.p.A. è concessionario del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- che in conformità a quanto previsto dall'art. 6, comma 8, del DPR 327/2001 RFI S.p.A., in qualità di concessionario, è stata delegata ai sensi dell'art. 6, comma 5, del sopracitato DM - sostituito dall'art. 1 del DM 60-T del 28 novembre 2002 - ad emanare tutti gli atti del procedimento espropriativo nonché ad espletare tutte le attività al riguardo previste dal DPR 327/2001;
- che l'intervento rientra nell'ambito del 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche di cui alla Deliberazione del 21 dicembre 2001, n. 12V/2001 (Legge Obiettivo) del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) nonché ricomprende nel Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli - Bari - Lecce - Taranto del 2 agosto 2012;
- che, l'intervento rappresenta il primo lotto della tratta ferroviaria Termoli - Lesina il cui progetto preliminare è stato approvato dal CIPE con delibera n. 2 del 28 gennaio 2015 (registrata dalla Corte dei Conti in data 16 giugno 2015 - reg. n. 1804 - e pubblicata in Gazzetta Ufficiale, serie generale n. 152, in data 3 luglio 2015, con conseguente accertamento della compatibilità ambientale dell'opera, perfezionamento, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, dell'Intesa Stato - regione sulla localizzazione nonché apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sugli immobili interessati ai sensi dell'art. 10 del DPR 327/2001 e s.m.i.);
- che l'opera, procedendo da Nord verso Sud si sviluppa dapprima in un tratto di affiancamento alla linea esistente fino all'attuale viadotto Fortore, mentre a sud dello stesso, è prevista una variante piano almetrica al tracciato esistente con apposito viadotto. Il tracciato prosegue verso Sud in rilevato per riposizionarsi in affiancamento al binario esistente prima del sotto attraversamento della autostrada A14 mentre, a valle della stessa, è prevista la realizzazione del tratto finale dell'intervento in affiancamento al binario esistente.
- che la realizzazione delle opere è prevista per fasi costruttive così da consentire il mantenimento dell'esercizio ferroviario e garantire minime soggezioni sia alla circolazione ferroviaria che alla circolazione stradale interferente, presenta una estensione pari a Km 6,844 ca. e interessa i Comuni di Lesina e Sernacpirola, in Provincia di Foggia;
- che RFI S.p.A. con nota n. RFI-AD-A001/P.2005/0001193 in data 11 agosto 2003 ha incaricato la Società Italferr S.p.A. - Società con socio unico, soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. - dell'espletamento delle attività di cui all'art. 6, comma 6, del DPR 327/2001 e s.m.i.;

**TUTTO CIÒ PREMESSO**

La Società Italferr S.p.A. con sede legale in Roma - 00155 Via Vito Giuseppe Galati, 71, come sopra individuata, per il tramite della propria U.O. Gestione Costruzioni

**AVVISA**

I proprietari, secondo le risultanze catastali, le cui aree sono interessate dalla realizzazione dell'intervento:

- che, per 60 giorni consecutivi, a partire dalla data di pubblicazione del presente avviso, presso l'Ufficio di Italferr S.p.A. sede di Napoli, in via Porzio, 4 - isola A7 (previo appuntamento al numero telefonico al n. 081.2125501 nei giorni da lunedì a giovedì dalle ore 9.30 alle ore 13.00 e dalle ore 16.30 e il venerdì dalle ore 9.30 alle ore 13.00), nonché presso la Regione Puglia - Assessorato Infrastruttura e Mobilità - Dip. Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Passaggio - Sezione Infrastrutture per la Mobilità, Via Gentile - Bari (responsabile Ing. F. Pace, previo appuntamento telefonico 080.5404302 - e-mail: servizio.mobilita@regione.puglia.it e PEC: mobilita.regionep@pec.rupar.puglia.it) è depositato per consultazione il progetto definitivo dell'intervento sopra descritto;
- Relazione illustrativa;
- Piano particolare;
- Elenco delle ditte proprietarie come da intestazioni catastali;
- che, entro il sopracitato termine perentorio di sessanta giorni, i proprietari degli immobili coinvolti dagli interventi ed ogni altro interessato avente diritto, possono presentare, le proprie osservazioni in forma scritta a mezzo raccomandata A.R. (ovvero tramite PEC all'indirizzo proc-aut-espro@legalmail.it) indirizzata alla sede legale della Società Italferr S.p.A., Via Vito Giuseppe Galati, 71 - 00155 Roma, al Responsabile della Unità Organizzativa Gestione Costruzioni competente per la relativa procedura;
- che, le osservazioni pervenute nel termine di cui sopra saranno valutate, per le conseguenti determinazioni, da RFI S.p.A., quale soggetto aggiudicatario dell'intervento in questione;
- che si procede ai sensi del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i. e della Legge 241/1990 e s.m.i., mediante il presente avviso e quello pubblicato in pari data sui quotidiani a diffusione locale "La Gazzetta del Mezzogiorno e Il Corriere del Mezzogiorno";
- che il presente avviso, al fine di dare massima diffusione all'avvio del procedimento, verrà contestualmente pubblicato sul sito Internet della Società Italferr S.p.A. all'indirizzo di seguito riportato: [www.italferr.it](http://www.italferr.it), sezione espropri.

**Roma, 9 settembre 2016**

RFI S.p.A. - Direzione Investimenti  
Progetti Adriatica - Ing. Ciro Napoli

### INUMERI

**4,4**

#### MILIARDI DI DOLLARI

L'investimento dell'impero dei media americano Liberty Media per acquisire il controllo della Formula 1

**18,7%**

#### LA QUOTA INIZIALE

Liberty Media acquisterà una quota iniziale del 18,7% della società CVC Capital Partners che controlla la Formula 1

**300**

#### IL COSTO DI UNA STAGIONE

I costi della Formula 1 restano uno dei problemi più seri di questo sport: per una stagione si possono spendere anche 300 milioni

**400**

#### MILIONI DI TELESPEZZATORI

Si calcola che la Formula 1 sia seguita nel mondo da 400 milioni di telespettatori, anche se negli Usa il seguito non è mai stato alto

**1981**

#### L'INSEDIAMENTO DI ECCLESTONE

Bernie Ecclestone gestisce la F1 dal 1981: ora ha 85 anni, ed ha ottenuto di rimanere ancora in sella fino al 2019



## TRA ALTI E BASSI

INIZIA UN NUOVO ANNO

## IL PASTICCIO

La distribuzione e l'assegnazione delle cattedre ha distolto l'attenzione dai problemi reali di una scuola che vuole cambiare

## LE ECCELLENZE

Funzionano gli Istituti tecnici che gestiscono bene i fondi destinati all'occupabilità degli studenti diplomati

# Scuola, il futuro resta incerto

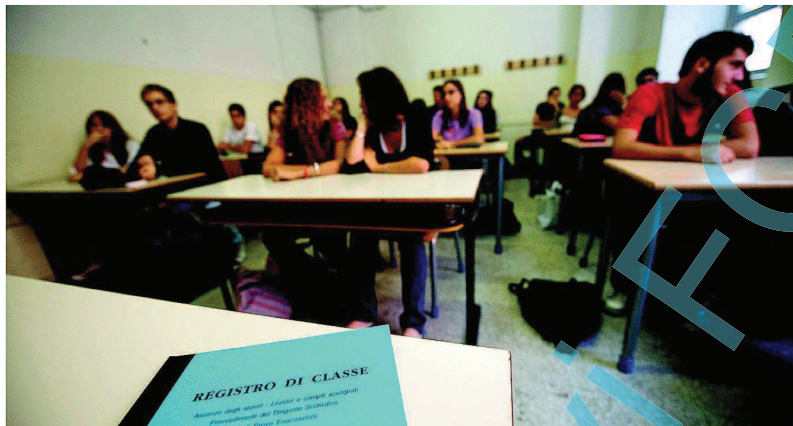
Abissale la differenza tra chi punta sulla sperimentazione e chi fa i conti con sedi insicure

MIMMO GIOTTA

● Inizia un nuovo anno scolastico con i problemi, i dubbi e l'evoluzione di una scuola che cerca di tenere il passo con i tempi. Se da un lato le sperimentazioni e l'innovazione fanno capolino in molte scuole italiane, la supplente e le classi pollaio persistono, a testimoniare che alcuni mali atavici della scuola italiana non sono del tutto superati. Il futuro appare quindi incerto e la differenza è abissale tra chi vuole abolire banchi e cattedre da trasformare in open space multimediali, e la sostituzione delle interrogazioni con un debate, ovvero con l'esposizione in contraddittorio di una tesi, l'abolizione dei libri testo, la diminuzione di un anno dell'obbligo scolastico e chi è costretto in scuole non proprio sicure, vincolato a programmi e cicli vecchi di anni.

Il Governo, con la rivoluzione della Buona Scuola, ha tentato di cambiare le cose ricevendo in cambio la dura opposizione del corpo docente, dei sindacati e di una parte dell'opinione pubblica. Tra le cose buone: un Piano Nazionale da 1 miliardo per la Scuola Digitale, fondi aggiuntivi e nuovi strumenti e interventi per migliorare la qualità dell'edilizia scolastica, 150.000 nuovi docenti assunti. Notevoli sono le sperimentazioni e i tentativi di venire incontro a studenti e genitori con la costituzione di reti. Il Book in Progress dell'istituto tecnico Maiorana di Brindisi ne è un esempio: libri di testo, di elevato spessore scientifico e comunicativo, scritti dagli 800 docenti della rete nazionale con capofila lo stesso ITIS brindisino e stampati all'interno delle scuole, sono una risposta concreta ai problemi economici delle famiglie e del caro libri.

Sempre nell'ottica della promozione del successo formativo, si affiancano videolezioni ed assistenza on line a favore degli alunni. Tutto questo al fine di consentire un più pronto recupero degli apprendimenti. Altra rete è «scuole senza zaino» che realizza un modello pedagogico diversoda quello tradizionale impostato prevalentemente sull'insegnamento trasmissivo, standardizzato, che ha luogo nei tipici ambienti unidimensionali, spogli, dove le aule sono strutturate in file di banchi posti di fronte a una cattedra e dove si lavora in gruppo. Nel Progetto Senza Zaino è centrale l'attività, il come si fanno le cose (le pratiche didattiche), piuttosto che il dove si vuole arrivare (gli obiettivi). I bambini e i ragazzi vengono coinvolti e motivati non perché si indicano dei risultati da raggiungere, ma principalmente perché vi sono attività interessanti basate sull'esperienza, sulla ricerca, sul rispetto e la globalità della persona. Parliamo, pertanto, di un apprendimento orientato all'integrazione tra mente e corpo, tra razionalità ed emozioni, tra realtà reale,



SCUOLA Presto suonerà la campanella per migliaia di alunni e studenti



MINISTRO Stefania Giannini

astratta e virtuale, tra tecnologie, materiali, strategie e metodi. In Puglia sono tante le scuole che hanno aderito. Giovanni XXXIII di Adelfia, Don Milani di Altamura, De Gasperi di Noicattaro, Giovanni XXXIII di Acquaviva. Sono esempi di una scuola che cresce e si adatta ai tempi.

Tra le cose che non sono ancora decollate lo school bonus, ovvero la possibilità di poter donare a favore delle scuole somme per la costruzione di nuovi edifici, per la manutenzione, per la promozione di progetti dedicati all'occupabilità degli studenti, con beneficio fiscale (credito di imposta al 65%) in sede di dichiarazione dei redditi. Il provvedimento è ancora contrastato e non ha prodotto frutti soprattutto in Puglia, dove le donazioni alle scuole sono quasi assenti. Il fondo di perequazione, per evitare disparità fra istituti, pari al 10% dell'ammontare delle erogazioni totali è ancora una chimera. Mancano ancora le deleghe relative alla formazione in ingresso dei docenti, del diritto allo studio, del riordino delle norme in materia di scuola, della promozione dell'inclusione scolastica, della creazione di un sistema integrato di educazione e di istruzione 0-6 anni. L'alternanza scuola lavoro è partita a macchia di leopardo con risultati altalenanti; in Puglia buoni esempi sono all'Olivetti di Foggia e al Garrone di Barletta che ha puntato sulla occupabilità dei disabili.

L'autonomia con l'assegnazione di 67 docenti in più in ogni scuola non sempre è venuta in

contro ai processi formativi. La valutazione di studenti, docenti dirigenti pur contestata è partita. Il pasticcio nella distribuzione e nell'assegnazione delle cattedre non ancora concluso ha distolto l'attenzione dai problemi reali di una scuola che vuole cambiare. Funzionano bene gli Istituti tecnici che gestiscono bene i fondi destinati all'occupabilità degli studenti diplomati. Quelle scuole che dopo 3 anni avranno ricevuto valutazioni negative, non potranno più rilasciare titoli di studio.

Sono partiti i laboratori territoriali per l'occupabilità: si tratta di spazi altamente tecnologici dove le scuole potranno fare alternanza, lotta alla dispersione, coinvolgere i cosiddetti Neet, giovani che non studiano e non lavorano. La sperimentazione più discussa è quella del liceo

moderno e i laboratori. Le riforme Berlinguer e Gelmini hanno comunque lasciato il segno, ma non sotto il profilo della sicurezza degli immobili, dei programmi e del modo di apprendimento lasciando per giunta i docenti con stipendi bloccati e insoddisfatti. Gli Uffici Scolastici pugliesi, ridotti all'osso con il personale, hanno fatto miracoli per applicare la Buona Scuola. In questi giorni utilizzazioni e

assegnazioni provvisorie eviteranno l'esodo ad almeno 2.000 docenti, grazie ad un lavoro certosino che ha consentito di reperire tutto il reperibile e che ha fatto fronte alle conciliazioni. È già una buona cosa, nella speranza che una nuova deroga sulla mobilità e la trasformazione dell'organico di fatto in organico di diritto diano alla scuola meridionale e pugliese in particolare tempo pieno e opportunità.

### ESEMPIO POSITIVO

È il Book in Progress dell'istituto tecnico Maiorana di Brindisi



brevi di 4 anni e dell'anticipo per tutti a 5 anni dell'inizio dell'attività scolastica con l'innalzamento dell'obbligo scolastico a 17 anni. Partiranno 60 scuole in tutte Italia. In Puglia sono due il Flacco e il Maiorana. Per candidarsi, le scuole dovranno avere un'offerta formativa sul piano dell'innovazione, dell'utilizzo delle tecnologie e attività laboratoriali di altissima qualità, rafforzare l'utilizzo delle lingue straniere e avere un percorso di alternanza scuola lavoro che consenta agli studenti un migliore inserimento nel mondo pro-



AVVISO ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.

**Infrastruttura Strategica di interesse nazionale ex art. 1 della Legge 21 dicembre 2001, n. 443 - Legge Obiettivo. Corridoio plurimodale adriatico. "Asse ferroviario Bologna - Bari - Lecce - Taranto". Linea ferroviaria Pescara - Bari; tratta Termoli - Lesina. Progetto definitivo del Lotto "Ripalta - Lesina". (CUP J71H9200000007).**  
**Avviso di avvio del procedimento volto all'approvazione a cura del CIPE del progetto definitivo dell'opera ferroviaria con contestuale dichiarazione di pubblica utilità.**

#### PREMESSO

- che ai sensi del DM 138-T del 31 ottobre 2000 RFI S.p.A. è concessionario del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- che in conformità a quanto previsto dall'art. 6, comma 8, del DPR 327/2001 RFI S.p.A., in qualità di concessionario, è stata delegata ai sensi dell'art. 6, comma 3, del sopracitato DM - sostituito dall'art. 1 del DM 60-T del 28 novembre 2002 - ad emanare tutti gli atti del procedimento espropriativo nonché ad espletare tutte le attività al riguardo previste dal DPR 327/2001;
- che l'intervento rientra nell'ambito del 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche di cui alla Deliberazione del 21 dicembre 2001, n. 121/2001 (Legge Obiettivo) del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) nonché ricomprende nel Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli - Bari - Lecce - Taranto del 2 agosto 2012;
- che, l'intervento rappresenta il primo lotto della tratta ferroviaria Termoli - Lesina il cui progetto preliminare è stato approvato dal CIPE con delibera n. 2 del 28 gennaio 2015 (registrata dalla Corte dei Conti in data 16 giugno 2015 - reg. n. 1804 - e pubblicata in Gazzetta Ufficiale, serie generale n. 152, in data 3 luglio 2015, con conseguente accertamento della compatibilità ambientale dell'opera, perfezionamento, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, dell'Intesa Stato - regione sulla localizzazione nonché apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sugli immobili interessati ai sensi dell'art. 10 del DPR 327/2001 e s.m.i.);
- che l'opera, procedendo da Nord verso Sud si sviluppa dapprima in un tratto di affiancamento alla linea esistente fino all'attuale viadotto Foratore, mentre a sud dello stesso, è prevista una variante piano almetrica al tracciato esistente con apposito viadotto. Il tracciato prosegue verso Sud in rilevato per riposizionarsi in affiancamento al binario esistente prima del sotto attraversamento della autostrada A14 mentre, a valle della stessa, è prevista la realizzazione del tratto finale dell'intervento in affiancamento al binario esistente;
- che la realizzazione delle opere è prevista per fasi costruttive così da consentire il mantenimento dell'esercizio ferroviario e garantire minime soggezioni sia alla circolazione ferroviaria che alla circolazione stradale interferente, presenta una estensione pari a Km 6,844 ca. e interessa i Comuni di Lesina e Serracapriola, in Provincia di Foggia;
- che RFI S.p.A. con nota n. RFI-AD/A001/PV/2003/0001193 in data 11 agosto 2003 ha incaricato la Società Italferr S.p.A. - Società con socio unico, soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. - dell'espletamento delle attività di cui all'art. 6, comma 6, del DPR 327/2001 e s.m.i.;

#### TUTTO CIO' PREMESSO

La Società Italferr S.p.A. con sede legale in Roma - 00155 Via Vito Giuseppe Galati, 71, come sopra individuata, per il tramite della propria U.O. Gestione Costruzioni.

#### AVVISA

- I proprietari, secondo le risultanze catastali, le cui aree sono interessate dalla realizzazione dell'intervento:
- che, per 60 giorni consecutivi, a partire dalla data di pubblicazione del presente avviso, presso l'Ufficio di Italferr S.p.A. - sede di Napoli, in via Pozzo, 4 - isola A7 (previo appuntamento al numero telefonico al n. 081 2125301 nei giorni da lunedì a giovedì dalle ore 9.30 alle ore 13.00 e dalle ore 14.30 alle ore 16.30 e il venerdì dalle ore 9.30 alle ore 13.00), nonché presso la Regione Puglia - Assessorato Infrastrutture e Mobilità - Dip. Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Passaggio - Sezione Infrastrutture per la Mobilità, Via Gentile - Bari (responsabile Ing. F. Pace, previo appuntamento telefonico 080.5404302 - e-mail: servizio.mobilita@regione.puglia.it) e PEC: mobilita.regione@pec.regione.puglia.it) è depositato per consultazione il progetto definitivo dell'intervento suo descritto:
- Relazione illustrativa;
- Piano particolare;
- Elenco delle ditte proprietarie come da istruzioni catastali;
- che, entro il sopracitato termine perentorio di sessanta giorni, i proprietari degli immobili coinvolti dagli interventi ed ogni altro interessato avente diritto, possono presentare, le proprie osservazioni in forma scritta a mezzo raccomandata A.R. (ovvero tramite PEC all'indirizzo proc-aut-espro@legalmail.it) indirizzata alla sede legale della Società Italferr S.p.A., Via Vito Giuseppe Galati, 71 - 00155 Roma, al Responsabile della Unità Organizzativa Gestione Costruzioni competente per la relativa procedura;
- che, le osservazioni pervenute nel termine di cui sopra saranno valutate, per le conseguenti determinazioni, da RFI S.p.A., quale soggetto aggiudicatario dell'intervento in questione;
- che si procede ai sensi del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i. e della Legge 241/1990 e s.m.i., mediante il presente avviso e quello pubblicato in pari data sui quotidiani a diffusione nazionale "La Repubblica";
- che il presente avviso, al fine di dare massima diffusione all'avvio del procedimento, verrà contestualmente pubblicato sul sito Internet della Società Italferr S.p.A. all'indirizzo di seguito riportato: [www.italfer.it](http://www.italfer.it), sezione espropr.

Roma, 9 settembre 2016  
RFI S.p.A. - Direzione Investimenti  
Progetti Adriatici  
Ing. Carlo Napoli