



# COMUNE DI VIBONATI

(Provincia di Salerno)

## COPIA DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

N. 17 del Reg.	<b>OGGETTO:</b>
DATA 14-02-2023	Atto di intervento ad adiuvandum T.a.r. Lazio Sezione di Roma per l'annullamento del decreto del Ministero della Transizione Ecologica, di concerto con il Ministero della Cultura, n. 165 dell'1.8.2022

L'anno **duemilaventitre**, il giorno **quattordici** del mese di **febbraio** alle ore **14:10**, nella sala delle adunanze del Comune suddetto, regolarmente convocata, la Giunta Comunale si è riunita con la presenza dei signori

<b>BORRELLI MANUEL</b>	<b>SINDACO</b>	<b>PRESENTE</b>
<b>GIFFONI FRANCESCO ANTONIO</b>	<b>VICE SINDACO</b>	<b>PRESENTE</b>
<b>BRUSCO LUIGI</b>	<b>ASSESSORE</b>	<b>PRESENTE</b>
<b>GERBASE GENNY</b>	<b>ASSESSORE</b>	<b>PRESENTE</b>
<b>MAIORANO ANNA MARIA</b>	<b>ASSESSORE</b>	<b>ASSENTE</b>

Partecipa il Segretario Comunale Angela Del Baglivo

Il Sindaco, constatato che gli intervenuti sono in numero legale, dichiara aperta la riunione ed invita i convocati a deliberare sull'oggetto sopraindicato.

## IL SINDACO

### PREMESSO CHE:

-con D.L. 19.5.2020 n. 34, convertito con modificazioni nella L. 17.7.2020 n. 77, all'art. 208 (*“Disposizioni per il rilancio del settore ferroviario”*) è stato stabilito che *“a valere sulle risorse attribuite a Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. nell'ambito del riparto delle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016 n. 232 (...), la predetta società è autorizzata ad utilizzare l'importo di euro 25 milioni per l'anno 2020 e di euro 15 milioni per l'anno 2021 per la realizzazione del progetto di fattibilità tecnico-economica degli interventi di potenziamento, con caratteristiche di alta velocità, delle direttrici ferroviarie Salerno-Reggio Calabria, Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia e Genova-Ventimiglia”*;

-con il D.L. 31.5.2021 n. 77, approvato con modificazioni nella L. 29.7.2021 n. 108, nel disciplinare la *“governance del piano nazionale di rilancio e resilienza”*, è stata ricompresa tra gli interventi di cui all'allegato IV, per i quali si applica la procedura speciale di cui all'art. 44 dello stesso decreto, anche la *“realizzazione della linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria”* (nonché la *“realizzazione della linea ferroviaria Battipaglia-Potenza-Taranto”*);

-l'esigenza di estendere e/o di potenziare la rete ferroviaria ad alta velocità anche nelle regioni meridionali d'Italia era già stata oggetto di una espressa decisione assunta dall'Unione Europea che, nell'ambito delle sue competenze in materia di reti transeuropee (si cfr. il titolo XVI del Trattato U.E., segnatamente l'art. 170), aveva stabilito un insieme di orientamenti programmatici che prevedevano la realizzazione della cd. rete ferroviaria TEN-T e, in particolare, del cd. Corridoio Scandinavo-Mediterraneo che ricomprendeva anche il tracciato che da Salerno (Battipaglia) scende verso Reggio Calabria;

-l'Unione Europea, prima, con decisione n. 1692 del 23.7.1996, poi, con regolamento n. 1315 dell'11.12.2013, aveva previsto l'adeguamento infrastrutturale dell'attuale linea ferroviaria Battipaglia-Reggio Calabria al fine di renderla - a tutti gli effetti - una linea ferroviaria ad alta velocità che avrebbe seguito l'esistente percorso tirrenico (Battipaglia-Agropoli-Sapri), indicando, nel contempo, che la linea ferroviaria Battipaglia-Romagnano-Potenza-Metaponto-Taranto sarebbe rimasta una linea tradizionale da non adeguare agli standard dell'AV;

-R.F.I., nel 2016, richiamandosi ad un precedente intervento progettuale (il potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea Battipaglia-Reggio Calabria), già approvato con delibera del C.I.P.E. dell'8.3.2013 (e nell'ambito del quale era prevista la realizzazione della variante Ogliastro-Sapri), aveva confermato la scelta dell'esistente percorso tirrenico quale parte integrante della rete ferroviaria transeuropea TEN-T;

-nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (*Next Generation Italia*), trasmesso alla Commissione Europea in data 30.4.2021 e approvato in data 13.7.2021, è stata ricompresa

anche la “*Missione 3: Infrastrutture per un mobilità sostenibile*” che, a sua volta, prevede due programmi di intervento: gli “*Investimenti sulla rete ferroviaria*” per un importo totale di 24,77 miliardi di euro e la “*Intermodalità e logistica integrata*” per un importo totale di 0,63 miliardi di euro, essendo, segnatamente, presenti, nell’ambito del primo programma di intervento, tra gli altri:

- “*Investimento 1.1: Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità verso il Sud per passeggeri e merci*” per un importo totale di 4,64 miliardi di euro, così descritto: “*gli investimenti proposti nella rete ad Alta Velocità permetteranno lo sviluppo dei servizi ferroviari passeggeri e merci a lunga percorrenza coerentemente con la struttura del territorio italiano e con le esigenze di connettività delle Regioni meridionali. Gli interventi proposti saranno integrati con i sistemi di trasporto regionale, che svolgono un ruolo primario nel sostenere la domanda di mobilità locale alimentando il sistema dei collegamenti ad Alta Velocità a livello nazionale.*

*In particolare, gli interventi sulla rete ad Alta Velocità previsti nel Sud permetteranno di ridurre i tempi di percorrenza e di aumentare la capacità, come illustrato di seguito: • Napoli-Bari: (...); • Palermo-Catania-Messina: (...); • Salerno-Reggio Calabria: al completamento dell’intero progetto, il tempo di percorrenza sarà ridotto di 80 minuti; inoltre, ci sarà un miglioramento delle prestazioni per consentire il transito dei treni merci, in particolare per il porto di Gioia Tauro, ulteriori significative risorse sono previste da subito a valere su risorse nazionali”;*

- “*Investimento 1.3: Connessioni diagonali*” per un importo totale di 1,58 miliardi di euro, così descritto:

*“nel Centro-Sud del Paese è anche essenziale migliorare la connettività trasversale attraverso linee diagonali ad alta velocità. L’obiettivo degli interventi proposti è quello di ridurre i tempi di percorrenza per i passeggeri e di trasporto delle merci dall’Adriatico e dallo Ionio al Tirreno, attraverso il miglioramento della velocità, della frequenza e della capacità delle linee ferroviarie diagonali esistenti.*

*Gli interventi riguardano le seguenti tratte: - Roma-Pescara: (...); - Rafforzamento della Orte-Falconara: (...); - Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia: saranno realizzate alcune tratte intermedie del progetto, al completamento del quale i tempi di percorrenza saranno ridotti di 30 minuti sulla tratta Napoli-Taranto (via Battipaglia) rispetto all’attuale tempo richiesto di 4 ore, la capacità sarà aumentata da 4 a 10 treni all’ora sulle sezioni in fase di aggiornamento e la linea ferroviaria sarà adattata per consentire il passaggio dei treni merci” (si cfr. pagg. 164 e 165 del PNRR)*

tuttavia, con il “*Documento di fattibilità delle alternative progettuali della nuova linea AV Salerno-Reggio Calabria*”, presentato in Parlamento il 7.4.2021, R.F.I. ha improvvisamente

formulato una proposta di delocalizzazione del tragitto ferroviario SA-RC, progettando un percorso alternativo a quello storico (cd. linea tirrenica) che si inoltra lungo zone collinari e montuose, secondo la direttrice Battipaglia-Romagnano (cd. linea autostradale), Romagnano-Praia a Mare-Tarsia, Tarsia-Montalto Uffugo-Lametia, in tal modo escludendo la più gran parte del territorio della Provincia di Salerno (Piana del Sele e Cilento), la Basilicata (con Maratea) e la Calabria alto-tirrenica (Scalea-Paola), ove già corre l'Alta Velocità attualmente in esercizio;

infatti, R.F.I. ha presentato l'istanza *ex art. 44 D.L. n. 44/2021* per l'approvazione del progetto (prot. n. 5 del 5.1.2022), nonché l'istanza di pronuncia di compatibilità ambientale o V.I.A. (prot. n. 23 del 7.2.2022), con conseguente pubblicazione degli atti progettuali ai fini del dibattito ovvero della consultazione con il pubblico, dai quali è emerso che:

- da un lato, il PFTE della nuova linea ferroviaria AV Salerno-Reggio Calabria, presentato alla valutazione delle autorità competenti, ha optato per una soluzione di tracciato completamente diversa rispetto a tutti gli studi e a tutti i progetti precedenti, in quanto piuttosto che prevedere il potenziamento dell'esistente percorso tirrenico, la nuova linea è stata radicalmente spostata verso l'interno ovvero verso il massiccio dei Monti Alburni con prosecuzione nel Vallo di Diano e, poi, verso la Calabria, ponendosi in affiancamento rispetto all'autostrada A2 e, di qui, la sua denominazione come percorso autostradale (che è un tracciato ferroviario da realizzare completamente *ex novo*, con conseguente aggravio della sostenibilità ambientale e con l'emersione di molteplici criticità paesaggistiche e naturalistiche e, per l'effetto, in violazione del principio comunitario del DNSH "*do not significant arm*" che rappresenta una delle ineludibili condizioni per l'ammissibilità di tutte le misure del PNRR);
- dall'altro, tale progetto è una minima parte del più ampio e complessivo intervento di realizzazione della nuova linea ferroviaria AV Salerno-Reggio Calabria che, invero, è stata suddivisa in 7 lotti funzionali: e il Lotto 1 (previsto tra Battipaglia e Praia a Mare) è stato, a sua volta, spaccettato ovvero frazionato in tre distinti sub-lotti (a, b, e c), di cui soltanto per il primo (il Lotto 1a tra Battipaglia e Romagnano a Monte) è stata richiesta (a) l'approvazione all'esito della prescritta Conferenza di Servizi *ex art. 44 D.L. n. 77/2021* e (b) il rilascio della V.I.A. *ex art. 23 D.Lgs. n. 152/2006*;
- il tracciato del Lotto 1a della nuova linea ferroviaria AV Salerno-Reggio Calabria:
  - in relazione alle caratteristiche tecniche e localizzative del progetto, nei sensi riassunti dalla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC nel suo parere del 20.6.2022:
    - insiste interamente nel territorio dei Comuni di Battipaglia, Eboli, Campagna, Palomonte, Contursi Terme, Sicignano degli Alburni, Buccino e Romagnano al Monte, tutti in Provincia di Salerno, prevedendo, nei tratti rispettivamente

attraversati nei singoli Comuni, l'esproprio e l'abbattimento di decine e decine di fabbricati per civile abitazione e anche di stabilimenti produttivi che, letteralmente, verranno ad essere cancellati e obbligati a trasferirsi altrove (non si sa quando e dove);

- si sviluppa per una lunghezza complessiva di circa 35 chilometri (di cui circa 18 km. all'aperto e circa 17 km. in galleria);
- prevede la realizzazione ex novo di 18 viadotti per una lunghezza totale di circa 6 km., di 11 gallerie naturali per una lunghezza totale di circa 10 km. e di 8 gallerie artificiali per una lunghezza totale di circa 4 km., oltre a numerose opere e infrastrutture tecnologiche e di servizio;
- ricade all'interno ovvero è posto in prossimità delle seguenti aree ambientali tutelate facenti parte della Rete Natura 2000, come attestato nel decreto ministeriale di V.I.A.:
  - sito ZSC IT8050049 "Fiumi Tanagro e Sele";
  - sito ZPS IT 8050021 "Medio corso del fiume Sele Persano" che coincide anche con l'I.B.A. (*Important Bird Area*) n. 132 denominata "Media valle del fiume Sele";
  - sito ZCS IT8050052 "Monti di Eboli, Monte Polveracchio, Monte Boschetiello e Vallone della Caccia di Senerchia" (distante dall'intervento circa 2,8 km.);
  - sito ZPS IT8040021 "Monti Picentini" (distante dall'intervento circa 3,2 km.);
  - sito ZPS IT8050055 "Monti Alburni" (distante dall'intervento circa 3,6 km.);
  - sito ZSC IT8050033 "Monti Alburni" (distante dall'intervento circa 3,8 km.);
- ricade all'interno ovvero è posto in prossimità delle seguenti aree naturali protette ai sensi della L. n. 394/1991, come pur attestato nello stesso decreto ministeriale:
  - sito EUAP0971 "Riserva naturale Foce Sele - Tanagro";
  - sito EUAP0174 "Parco regionale dei Monti Picentini" (distante dall'intervento circa 1,1 km.);
  - sito EUAP0003 "Parco nazionale del Cilento e Vallo di Diano" (distante dall'intervento circa 5 km.);
  - area Ramsar "Medio corso del fiume Sele - Serre Persano", meglio conosciuta come Oasi WWF (distante dall'intervento appena 140 metri);
- in relazione, poi, all'inserimento nel contesto paesaggistico e ambientale, nei sensi efficacemente riassunti dalla Soprintendenza Speciale per il PNRR nel suo parere del 28.6.2022:
  - *"il progetto in esame si inserisce all'interno di un contesto territoriale complesso, caratterizzato dalla presenza delle valli del Sele e del Tanagro, degli Alburni e del*

*Vallo di Diano, particolarmente critico per diversi aspetti e caratterizzato da sismicità medio-alta e caratteristiche geomorfologiche articolate, connotato pertanto da una notevole valenza paesaggistica e dalla presenza di un ricco patrimonio culturale, costituito da centri/nuclei storici, numerose emergenze di carattere storico-artistico, architettonico e testimoniale sparse sul territorio, nonché dalla presenza di siti di interesse archeologico, nel quale risulta ancora preminente la vocazione agricola o silvo-pastorale”;*

- *“l’opera in progetto, da inserire all’interno di tale complesso contesto, è caratterizzata da interventi di notevole impatto, tra cui la realizzazione di: viadotti, gallerie, fabbricati tecnologici, sottostazioni elettriche, movimentazioni di terreno, opere di contenimento, ecc., che si sviluppano in un’area interessata anche dalla presenza dell’autostrada A2, sia dalla diramazione autostradale Sicignano degli Alburni - Potenza con gli svincoli connessi, dagli assi viari/infrastrutture post sisma, dalle ferrovie preesistenti (Battipaglia - Potenza e Sicignano degli Alburni - Lagonegro), e dall’accesso più a sud dell’area oggetto del primo lotto della diramazione stradale per la Val d’Agri e dalle aree oggetto di ulteriori nuovi tracciati previsti verso la Basilicata, la Puglia e la Calabria passanti sempre per la Val d’Agri”;*
- con parere n. 13 del 20.6.2022, la Commissione Tecnica PNRR-PNIEC (organo tecnico-istruttore del Ministero della Transizione Ecologica ai sensi dell’art. 8, comma 2 bis, D.Lgs. n. 156/2006 e s.m.i.) ha espresso parere favorevole, subordinato al rispetto di alcune condizioni ambientali ivi apposte, sia per quanto attiene la compatibilità ambientale (V.I.A.) del PFTE del Lotto 1a, sia per quanto attiene l’assenza di incidenza negativa e significativa sui siti Natura 2000 (valutazione di incidenza ex D.P.R. n. 357/1997);
- con parere prot. n. 1187 del 28.6.2022, la Soprintendenza Speciale per il PNRR (organo tecnico-istruttore del Ministero della Cultura ai sensi dell’art. 29 D.L. n. 77/2021), ha, altresì, espresso parere favorevole, subordinato al rispetto di altre condizioni ambientali ivi apposte (tra le quali, incredibilmente, ve ne è una che impone la radicale modifica della linea ferroviaria AV *“per i tratti in cui le opere così come progettate risultano inconciliabili con le esigenze di tutela paesaggistica”*);
- con decreto del Ministero della Transizione Ecologica, di concerto con il Ministero della Cultura, n. 165 dell’1.8.2022 è stato reso:
  - giudizio positivo di compatibilità ambientale (V.I.A.) del PFTE del Lotto 1a;
  - parere favorevole circa l’assenza di incidenza negativa e significativa sui siti Natura 2000 a seguito della valutazione di livello II (valutazione appropriata);
  - parere di conformità del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo alla disciplina di

riferimento;

- subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali della Commissione PNRR-PNIEC e del Ministero della Cultura-Soprintendenza Speciale per il PNRR di cui agli articoli 2 e 3 dello stesso decreto.

**PRESO ATTO CHE:**

- il suindicato provvedimento, unitamente agli atti presupposti, notificati successivamente, sono stati impugnati con ricorsi proposti innanzi al T.a.r. Lazio – Sezione di Roma – dal Comune di Eboli (R.G. n. 12946/2022) e dal Comune di Campagna (R.G. n. 12953/2022);
- tali Amministrazioni Comunali, direttamente interessate dal progetto di realizzazione della nuova linea ferroviaria AV, quali rappresentanti delle rispettive comunità, curandone gli interessi e promuovendone lo sviluppo (ex art. 3, comma 2, D.Lgs. n. 267/2000), hanno agito in giudizio, avendone legittimazione ed interesse, in quanto:
  - la nuova linea ferroviaria AV attraversa, longitudinalmente, il territorio di competenza per diversi chilometri, affiancandosi al tracciato dell'esistente linea ferroviaria tradizionale e anche al percorso dell'autostrada A2 (Salerno-Reggio Calabria) e, comportando, in tal modo, un considerevole aggravio infrastrutturale;
  - determina una gravissima incisione del contesto, con l'espropriazione di aree già urbanizzate e la conseguente demolizione di immobili, per civili abitazioni e/o produttivi;
  - determina, altresì, un ulteriore vincolo per ogni futura pianificazione e programmazione comunale, anche in ambito edilizio ed urbanistico;
  - incide, in ultima analisi, sull'esercizio delle potestà e/o delle facoltà di cui il Comune è titolare sul proprio territorio.

**CONSIDERATO CHE:**

- sono rimaste inevase, nel corso degli incontri del dibattito pubblico e nei successivi incontri con R.F.I., quale Soggetto proponente il progetto, le richieste di modifica del tracciato al fine di mitigarne l'impatto ambientale e sociale, prendendo in considerazione le alternative meno impattanti, peraltro già oggetto di studio del Soggetto proponente secondo la logica di sviluppo prevista dalla citata disciplina U.E. con particolare riferimento alla logica di implementazione del corridoio Scandinavo-Mediterraneo secondo l'esistente linea ferroviaria tirrenica meridionale;;
- il percorso previsto, oltre ad essere più lungo di 58 km rispetto a quello attuale, comporta una spesa insostenibile (30 mld, la cui gran parte è destinata a gravare sul Fondo Complementare, fuori dalla dotazione del PNRR), ed attraversa aree interessate da:
  - severe criticità idro-geologiche,
  - alto rischio sismico (Vallo di Diano e Calabria settentrionale),
  - notevole impatto ambientale (attraversamento di 2 Parchi Nazionali, di una Riserva

- naturalistica di rango internazionale, numerose zone Sic),
- notevolissimi salti di quota, privi di qualsiasi giustificazione tali da generare uno squilibrato rapporto costi/benefici nonché
  - lunghi e difficoltosi tempi di costruzione, che rischiano di vanificare la possibilità di vedere realizzata integralmente un'opera definita strategica per il Mezzogiorno;
  - in contrasto con il principio di sostenibilità ambientale (fissato nell'Agenda 2030 e ribadito nel Next Generation UE).
- la delocalizzazione dell'Alta Velocità costituisce un pericolo mortale per tutte le zone costiere della Campania, della Basilicata e della Calabria, che sarebbero perciò condannate a un turismo essenzialmente automobilistico e di prossimità e, in quanto tale, insostenibile in contrasto con il Piano strategico del turismo del 2017 - i cui principali obiettivi sono stati riconfermati dal PNRR – laddove si prevede il trasferimento dei flussi turistici dal sistema stradale e autostradale a quello ferroviario, nonché con lo stesso PNRR, che, a sua volta, contempla un programma per lo sviluppo economico dei piccoli centri e per il loro rilancio turistico, tramite il programma «Attrattività dei borghi», basato sulla loro rigenerazione turistico culturale;
  - i treni veloci, Italo e Frecciarossa - che collegano le aree del Cilento direttamente con le altre aree del Paese, con fermate durante l'intero anno nelle stazioni di Agropoli-Castellabate, Vallo della Lucania-Castelnuovo Cilento e Sapri - hanno sin qui generato un rilevante incremento dei flussi turistici (stante anche l'integrazione delle fermate nel periodo estivo nelle stazioni di Pisciotta-Palinuro e Centola-Palinuro-Marina di Camerota), con la piena soddisfazione dei vettori (NTV e Trenitalia), i quali mirano alla remuneratività dei collegamenti, in un contesto nel quale l'economia turistica muove ogni anno almeno tre milioni di presenze, con il primato per il solo Cilento di avere ben cinque comuni nelle prime cinque posizioni nella classifica regionale dei posti letto per abitante (fonte: Agenzia Regionale Campania Turismo);
  - le aree comprese tra Paestum (Salerno), Maratea (Basilicata) e Paola (Calabria) costituiscono zone di pregio culturale, caratterizzate dalla presenza dei più grandi Parchi Nazionali (Parco Nazionale del Cilento, degli Alburni e del Vallo di Diano, Parco dell'Appennino Lucano e Parco del Pollino), al cui interno insistono molti siti Unesco, due aree marine protette, molti siti archeologici (tra i quali Paestum, Velia, Roccagloriosa, Moio della Civitella) e numerosi giacimenti artistico-culturali;
  - sotto il profilo della spesa pubblica e, segnatamente della comparazione tra il costo della nuova linea e il costo dell'ammodernamento di quella esistente, si deve osservare che, per adeguare la linea attuale agli standards fissati dall'Unione Europea (Corridoio scandinavo-mediterraneo) si rendono necessari solo alcuni interventi di revisione delle sagome nelle



gallerie principali, di miglioramento dei raggi di curvatura e di rafforzamento della infrastruttura di base, così come si è deciso di fare lungo la Linea Adriatica da Bologna a Bari;

**ATTESO CHE:**

- la proposizione delle anzidette impugnative, aventi identiche impostazioni e motivazioni, è stata resa nota anche a questa Amministrazione Comunale, la quale ritiene di agire a sostegno delle ragioni ivi addotte, onde rimarcare la piena condivisione dell'azione intrapresa nella difesa degli interessi del territorio di riferimento;
  - ferma ogni altra successiva valutazione anche all'esito dei successivi passaggi procedurali e all'adozione di ogni altro successivo provvedimento relativamente alla realizzazione del tratto della linea ferroviaria in questione, è interesse di questa Amministrazione Comunale, in ragione dell'impatto ambientale, economico e sociale conseguente alle opzioni adottate da R.F.I. sulla determinazione del tracciato, intervenire in uno dei predetti giudizi al fine di far valere e supportare le ragioni dei Comuni ricorrenti;
- questa Amministrazione Comunale è legittimata ad agire nelle competenti sedi giurisdizionali quale ente esponenziale degli interessi pubblici della comunità amministrata;

**RITENUTO CHE** è necessario approvare l'iniziativa di tutela assunta, affidando la difesa dell'ente all'avv. Marcello Giuseppe Feola, con studio in Salerno, alla Via Gian Vincenzo Quaranta, n. 5, affidatario del servizio di assistenza legale dell'Ente;

**VISTI:**

- il D. Lgs. 18.8.2000, n. 267 (T.U.E.L.);
- lo Statuto Comunale

**PROPONE DI DELIBERARE**

1. di approvare la premessa quale parte integrante e sostanziale del presente deliberato;
2. di proporre atto di intervento *ad adiuvandum* di questa Amministrazione Comunale in uno dei giudizi proposti innanzi al T.a.r. Lazio – Sezione di Roma – dal Comune di Eboli (R.G. n. 12946/2022) e dal Comune di Campagna (R.G. n. 12953/2022), per l'annullamento del decreto del Ministero della Transizione Ecologica, di concerto con il Ministero della Cultura, n. 165 dell'1.8.2022, con il quale è stato espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale (V.I.A.) in relazione al “*Progetto di Fattibilità Tecnico Economica del Lotto 1a Battipaglia-Romagnano della nuova linea ferroviaria AV Salerno-Reggio Calabria e interconnessione con la linea esistente Battipaglia-Potenza*” nonché avverso ogni altro atto presupposto, connesso, correlato e/o consequenziale;
3. di demandare al Sindaco la piena facoltà di determinare, mediante la sottoscrizione della procura alle liti, in quale dei due ricorsi innanzi indicati questa Amministrazione Comunale agirà *ad adiuvandum*;

4. di conferire l'incarico di patrocinio e rappresentanza legale ai fini della proposizione dell'atto di intervento *ad adiuvandum* all'avv. Marcello Giuseppe Feola (cod. fisc. FLEMCL64P14B555V), con studio in Salerno, alla Via Gian Vincenzo Quaranta, n,5;
5. di autorizzare il Sindaco p.t., quale legale rappresentante del Comune, a norma del D. Lgs. 18.8.2000, n. 267 (T.U.E.L.) e del vigente Statuto Comunale, a sottoscrivere la procura alle liti perché il predetto avvocato agisca in giudizio in nome e nell'interesse dell'Amministrazione Comunale;
6. di incaricare i responsabili degli uffici e dei servizi comunali interessati per l'esecuzione di ogni ulteriore e successivo adempimento, connesso e consequenziale al presente deliberato;
7. di dichiarare, con separata ed analoga votazione, la presente deliberazione immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D. Lgs. 18.8.2000, n. 267 (T.U.E.L.).

## **IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO INTERESSATO**

Ai sensi dell'art.49, comma 1, del Decreto Legislativo 18 Agosto 2000, n.267 e ss.mm.ii., recante il Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali, rilasciato ai sensi e per gli effetti di cui all'art.147 – bis, comma 1, del D.Lgs. n. 267/2000 e ss.mm.ii.

In ordine alla REGOLARITA' TECNICA si esprime parere **Favorevole**

### **IL RESPONSABILE**

Giuseppina D'Angelo  
(F.to digitalmente)

---

## **IL RESPONSABILE DI RAGIONERIA**

Ai sensi dell'art.49, comma 1, del Decreto Legislativo 18 Agosto 2000, n.267 e ss.mm.ii., recante il Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali, rilasciato ai sensi e per gli effetti di cui all'art.147-bis, comma 1, del D.Lgs. n. 267/2000 e ss.mm.ii..

In ordine alla REGOLARITA' CONTABILE si esprime parere **Favorevole**

### **IL RESPONSABILE**

Geom. Antonio Quintieri  
(F.to digitalmente)

## **LA GIUNTA COMUNALE**

**Vista la suesposta proposta di deliberazione;**

**Acquisito** il parere favorevole del Responsabile del Servizio Amministrativo in ordine alla regolarità tecnica, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D. Lgs. n. 267/2000;

**Acquisito** il parere favorevole del Responsabile del Settore Economico-finanziario in ordine alla regolarità contabile, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D. Lgs. n. 267/2000;

**Ritenuta** la stessa meritevole di approvazione;

**Con voti unanimi favorevoli espressi nei modi di legge**

### **DELIBERA**

di approvare l'allegata proposta di deliberazione il cui testo si intende qui riportato come parte integrante e sostanziale e per l'urgenza, con successiva e separata votazione

e per l'urgenza, con successiva e separata votazione

**Con voti unanimi favorevoli espressi nei modi di legge**

### **DELIBERA**

di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs. n.267/2000

Approvato e sottoscritto

**IL SINDACO**  
F.to Borrelli Manuel

**IL SEGRETARIO COMUNALE**  
F.to Del Baglivo Angela

---

**CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE**

N. del Reg. Albo Pretorio

La presente deliberazione viene pubblicata all'Albo Pretorio **on line** del Comune per gg. consecutivi, a partire dal , come prescritto dall'Art.124, comma 1, del D.Lgs.267/2000.

Vibonati,

**IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO**  
F.to Giuseppina D'Angelo

---

**IL SOTTOSCRITTO SEGRETARIO COMUNALE ATTESTA**

-che la presente deliberazione è divenuta esecutiva il 14-02-2023

-perchè dichiarata immediatamente eseguibile (Art.134, comma 4, D.Lgs.267/2000).

**IL SEGRETARIO COMUNALE**  
F.to Del Baglivo Angela

---

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE, PER USO AMMINISTRATIVO.

Dalla Residenza comunale, li \_\_\_\_\_

**IL SEGRETARIO COMUNALE**  
Del Baglivo Angela