 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b> <b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO-VITULANO</b>									
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> Sintesi non tecnica	COMMESSA IF33	LOTTO 02	FASE R	ENTE 15	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA0000	PROGR. 006	REV. A	Pag. 1 di 128


## PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO–BENEVENTO

### 2° LOTTO FUNZIONALE – FRASSO TELESINO-VITULANO


#### STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE SINTESI NON TECNICA

<b>1</b>	<b>INTRODUZIONE .....</b>	<b>4</b>
<b>1.1</b>	<b>ARTICOLAZIONE DELL'ITINERARIO IN TRATTE FUNZIONALI .....</b>	<b>7</b>
<b>1.2</b>	<b>INQUADRAMENTO GENERALE TRATTA CANCELLO – BENEVENTO.....</b>	<b>11</b>
<b>1.3</b>	<b>TRATTA CANCELLO-BENEVENTO: ANALISI DELLE ALTERNATIVE DI CORRIDOIO.....</b>	<b>12</b>
<b>1.4</b>	<b>I COMUNI INTERESSATI.....</b>	<b>15</b>
<b>2</b>	<b>IL CONTESTO LEGISLATIVO .....</b>	<b>17</b>
<b>3</b>	<b>ARTICOLAZIONE DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE.....</b>	<b>18</b>
<b>4</b>	<b>PIANIFICAZIONE DI SETTORE.....</b>	<b>20</b>
<b>4.1</b>	<b>IL QUADRO GENERALE DI RIFERIMENTO.....</b>	<b>20</b>
<b>4.1.1</b>	<b>Il Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 ed i Programmi Operativi.....</b>	<b>20</b>
<b>4.1.2</b>	<b>L'itinerario Napoli-Bari e la Legge Obiettivo.....</b>	<b>24</b>
<b>4.1.3</b>	<b>Pianificazione vigente del settore trasporti della Regione Campania.....</b>	<b>25</b>
<b>4.2</b>	<b>VALUTAZIONE DELLE COERENZE E CRITICITÀ DI NATURA AMBIENTALE E LEGISLATIVA.....</b>	<b>26</b>
<b>5</b>	<b>PIANIFICAZIONE DI LIVELLO SOVRACOMUNALE .....</b>	<b>27</b>
<b>5.1</b>	<b>PIANO TERRITORIALE REGIONALE (PTR).....</b>	<b>27</b>
<b>5.2</b>	<b>PTCP DELLA PROVINCIA DI CASERTA.....</b>	<b>29</b>
<b>5.3</b>	<b>PTCP DELLA PROVINCIA DI BENEVENTO.....</b>	<b>30</b>
<b>5.4</b>	<b>IL PIANO TERRITORIALE PAESISTICO DELL'AMBITO MASSICCIO DEL TABURNO.....</b>	<b>31</b>
<b>5.5</b>	<b>LA PIANIFICAZIONE DELLA COMUNITÀ MONTANA DEL TABURNO.....</b>	<b>32</b>
<b>5.6</b>	<b>VALUTAZIONE DELLE COERENZE E CRITICITÀ DI NATURA AMBIENTALE E LEGISLATIVA.....</b>	<b>32</b>
<b>6</b>	<b>AREE PROTETTE.....</b>	<b>34</b>

<b>6.1</b>	<b>ESITO DELLO STUDIO DI INCIDENZA.....</b>	<b>35</b>
<b>7</b>	<b>VINCOLI E TUTELE TERRITORIALI.....</b>	<b>39</b>
<b>8</b>	<b>PIANO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO .....</b>	<b>41</b>
<b>9</b>	<b>LA PIANIFICAZIONE LOCALE: COERENZE E CRITICITÀ .....</b>	<b>44</b>
<b>10</b>	<b>LE ALTERNATIVE STUDIATE.....</b>	<b>45</b>
<b>11</b>	<b>CARATTERISTICHE TECNICHE E FISICHE DEL PROGETTO .....</b>	<b>48</b>
<b>11.1</b>	<b>MODELLO DI ESERCIZIO.....</b>	<b>56</b>
<b>11.2</b>	<b>DISMISSIONE DEL SEDIME DELLA LINEA STORICA.....</b>	<b>58</b>
<b>12</b>	<b>LA FASE DI CANTIERE.....</b>	<b>60</b>
<b>12.1</b>	<b>ANALISI DEI CANTIERI.....</b>	<b>60</b>
<b>12.2</b>	<b>GESTIONE DELLE TERRE E INDIVIDUAZIONE DEI SITI DI APPROVVIGIONAMENTO E SMALTIMENTO .....</b>	<b>63</b>
<b>13</b>	<b>CARATTERI DEL TERRITORIO E INTERFERENZE DEL PROGETTO .....</b>	<b>66</b>
<b>13.1</b>	<b>ATMOSFERA.....</b>	<b>66</b>
<b>13.1.1</b>	<b>Situazione ante operam.....</b>	<b>66</b>
<b>13.1.2</b>	<b>Effetti indotti dalle opere.....</b>	<b>68</b>
<b>13.2</b>	<b>AMBIENTE IDRICO.....</b>	<b>70</b>
<b>13.2.1</b>	<b>Situazione ante operam.....</b>	<b>70</b>
<b>13.2.2</b>	<b>Effetti indotti dalle opere.....</b>	<b>74</b>
<b>13.2.2.1</b>	<b>Fase di esercizio.....</b>	<b>74</b>
<b>13.2.2.2</b>	<b>Fase di cantiere.....</b>	<b>76</b>
<b>13.3</b>	<b>SUOLO E SOTTOSUOLO.....</b>	<b>77</b>
<b>13.3.1</b>	<b>Situazione ante operam.....</b>	<b>77</b>
<b>13.3.2</b>	<b>Effetti indotti dalle opere.....</b>	<b>79</b>
<b>13.3.2.1</b>	<b>Fase di esercizio.....</b>	<b>79</b>
<b>13.3.2.2</b>	<b>Fase di cantiere.....</b>	<b>79</b>
<b>13.4</b>	<b>VEGETAZIONE FLORA E FAUNA.....</b>	<b>80</b>
<b>13.4.1</b>	<b>Situazione ante operam.....</b>	<b>80</b>
<b>13.4.2</b>	<b>Effetti indotti dalle opere.....</b>	<b>82</b>
<b>13.5</b>	<b>ECOSISTEMI.....</b>	<b>83</b>
<b>13.5.1</b>	<b>Situazione ante operam.....</b>	<b>83</b>
<b>13.5.2</b>	<b>Effetti delle opere .....</b>	<b>84</b>
<b>13.6</b>	<b>RUMORE.....</b>	<b>85</b>
<b>13.6.1</b>	<b>Situazione ante operam.....</b>	<b>85</b>
<b>13.6.2</b>	<b>Effetti indotti dalle opere.....</b>	<b>86</b>
<b>13.6.2.1</b>	<b>Fase di esercizio.....</b>	<b>86</b>

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b> <b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO-VITULANO</b>								
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> Sintesi non tecnica	COMMESSA IF33	LOTTO 02	FASE R	ENTE 15	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA0000	PROGR. 006	REV. A

13.6.2.2	Fase di cantiere.....	88
<b>13.7</b>	<b>VIBRAZIONI.....</b>	<b>91</b>
13.7.1	Situazione ante operam.....	91
13.7.2	Effetti indotti dalle opere.....	91
<b>13.8</b>	<b>PAESAGGIO MORFOLOGIA E VISUALITÀ.....</b>	<b>93</b>
13.8.1	Situazione attuale.....	93
13.8.2	Effetti indotti dalle opere.....	94
<b>13.9</b>	<b>BENI STORICI E ARCHITETTONICI.....</b>	<b>96</b>
13.9.1	Situazione ante operam.....	96
13.9.2	Effetti indotti dalle opere.....	97
<b>13.10</b>	<b>ARCHEOLOGIA.....</b>	<b>97</b>
13.10.1	Situazione ante operam.....	97
13.10.2	Effetti indotti dalle opere.....	99
<b>13.11</b>	<b>MATERIE PRIME E RIFIUTI/TERRE ROCCE E TERRE DA SCAVO.....</b>	<b>100</b>
13.11.1	Caratteristiche dell'aspetto ambientale.....	100
13.11.2	Effetti indotti dalle opere.....	102
<b>13.12</b>	<b>RICADUTE DELL'OPERA SULLA SALUTE PUBBLICA.....</b>	<b>102</b>
<b>14</b>	<b>QUADRO SINTETICO DEGLI EFFETTI SULLE COMPONENTI AMBIENTALI E PRINCIPALI PROBLEMATICHE EMERSE.....</b>	<b>106</b>
<b>15</b>	<b>MISURE PER LA PREVENZIONE DELLE INTERFERENZE.....</b>	<b>114</b>
15.1	INTERVENTI DI MITIGAZIONE SULL'OPERA IN ESERCIZIO.....	114
15.1.1	Sistema naturale e paesaggistico.....	114
15.1.2	Barriere antirumore.....	118
<b>15.2</b>	<b>INTERVENTI DI MITIGAZIONE E PREVENZIONE DEGLI IMPATTI IN FASE DI CANTIERE.....</b>	<b>119</b>
15.2.1	Restituzione delle aree di cantiere.....	119
15.2.2	Interventi in fase di cantiere.....	121
<b>15.3</b>	<b>INTERVENTO DI RICOMPOSIZIONE CON LE TERRE DA SCAVO.....</b>	<b>121</b>
<b>15.4</b>	<b>MONITORAGGIO AMBIENTALE.....</b>	<b>127</b>

	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b> <b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO-VITULANO</b>								
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> <b>Sintesi non tecnica</b>	COMMESSA IF33	LOTTO 02	FASE R	ENTE 15	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA0000	PROGR. 006	REV. A

## 1 INTRODUZIONE

La riqualificazione ed il potenziamento dell'itinerario ferroviario Roma – Napoli – Bari risponde all'esigenza prioritaria di miglioramento delle connessioni interne del Mezzogiorno con l'obiettivo di costruire una rete di servizi tra le varie città e le relative aree per assicurare ogni forma di scambio commerciale, culturale, turistico.

Allo stesso tempo la realizzazione dell'itinerario consente un miglioramento della accessibilità delle aree interne, aumentando l'offerta del servizio non solo relativamente al traffico passeggeri e merci di lunga percorrenza, ma anche rispetto al servizio regionale ed interregionale.

La riqualificazione dell'itinerario Roma-Napoli-Bari si inserisce quindi, sotto il profilo funzionale e strutturale, nei progetti fondamentali per lo sviluppo del meridione e per la sua integrazione economica e sociale nell'ambito comunitario, migliorando l'integrazione della rete ferroviaria verso sud est, estendendo in tale direzione i collegamenti AV/AC.


L'attuale collegamento ferroviario tra Tirreno e Adriatico attualmente non è continuo, ma presenta una discontinuità (così detta "rottura di carico") nella stazione di Caserta ed una inversione di marcia (così detta "inversione di banco") nella stazione di Foggia (Figura 1).



Figura 1– L'attuale collegamento ferroviario Tirreno-Adriatico

Procedendo da Ovest verso Est la prima tratta ferroviaria che si percorre è quella che collega Napoli a Caserta, via Canello, tratta facente parte della linea Napoli-Roma via Cassino; tale linea è a doppio binario.

Da Caserta si prosegue verso Est, con cambio di materiale, percorrendo l'attuale linea Caserta-Foggia, linea a singolo binario per quasi tutta la sua estensione di circa 163 km; risultano già raddoppiati e con i requisiti prestazionali e di capacità coerenti con quanto previsto per il resto dell'itinerario, solo i tratti compresi tra Vitulano ed Apice, a cavallo della stazione di Benevento e

	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b> <b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO-VITULANO</b>								
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b>  <b>Sintesi non tecnica</b>	COMMESSA IF33	LOTTO 02	FASE R	ENTE 15	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA0000	PROGR. 006	REV. A

per una estensione di circa 21 km, e tra Foggia Centrale e la stazione di Cervaro, per una estensione di circa 7 km. Questi interventi di raddoppio sono stati eseguiti in tempi recenti (anni '80). Si presenta a doppio il tratto anche Foggia - Bari.

Come accennato sopra, nella stazione di Foggia avviene, sempre utilizzando lo stesso materiale rotabile, una inversione di banco (inversione del senso di marcia del convoglio ferroviario) per consentire l'immissione del treno sulla linea Pescara-Bari, nella tratta che va da Foggia a Bari stessa. La linea è in questo tratto è già da tempo a doppio binario.


La riqualificazione e lo sviluppo dell'itinerario Roma/Napoli – Bari prevede interventi di raddoppio delle tratte ferroviarie a singolo binario e varianti agli attuali scenari perseguendo, con visione di sistema, la scelta delle migliori soluzioni che garantiscano la velocizzazione del collegamento e l'aumento dell'offerta generalizzata del servizio ferroviario, elevando l'accessibilità al servizio medesimo nelle aree attraversate.

Gli obiettivi generali derivanti dalla realizzazione dell'itinerario consistono quindi in:

- rispondere alla esigenza prioritaria di migliorare le connessioni interne al Mezzogiorno per costruire una rete di servizi tra le varie città e le relative aree urbane, che assicuri il netto miglioramento di ogni forma di scambio commerciale e turistico;
- migliorare la competitività del trasporto su ferro attraverso l'incremento dei livelli prestazionali, comparabili con il trasporto su gomma, ed un significativo recupero dei tempi di percorrenza;
- migliorare l'integrazione della rete ferroviaria verso Sud-Est ed estendendo in tale direzione i collegamenti AV/AC
- migliorare le connessioni della Regione Puglia e delle Province più interne della Regione Campania al sistema di trasporto nazionale, ed in particolare alla dorsale ferroviaria appenninica, di cui la linea AV/AC Milano –Roma –Napoli è parte integrante, quale primo passo di un processo di più ampio respiro che vede la presenza di altre Regioni.
- contribuire alla formazione di un "tripolo"(Roma, Napoli e Bari) che costituirà uno dei sistemi metropolitani più grandi d'Europa.

Una valenza di più ampio respiro deriva inoltre dalla realizzazione della interconnessione e della interoperabilità fra i Corridoi transeuropei TEN (Trans European Network), collegando il Corridoio I (Berlino –Palermo) - di cui la linea Alta Velocità/Alta Capacità Milano -Napoli ed in particolare la linea veloce Roma –Napoli sono parte integrante - con il Corridoio VIII Bari –Sofia (cfr. Figura 2).



	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b> <b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO-VITULANO</b>								
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> <b>Sintesi non tecnica</b>	COMMESSA IF33	LOTTO 02	FASE R	ENTE 15	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA0000	PROGR. 006	REV. A

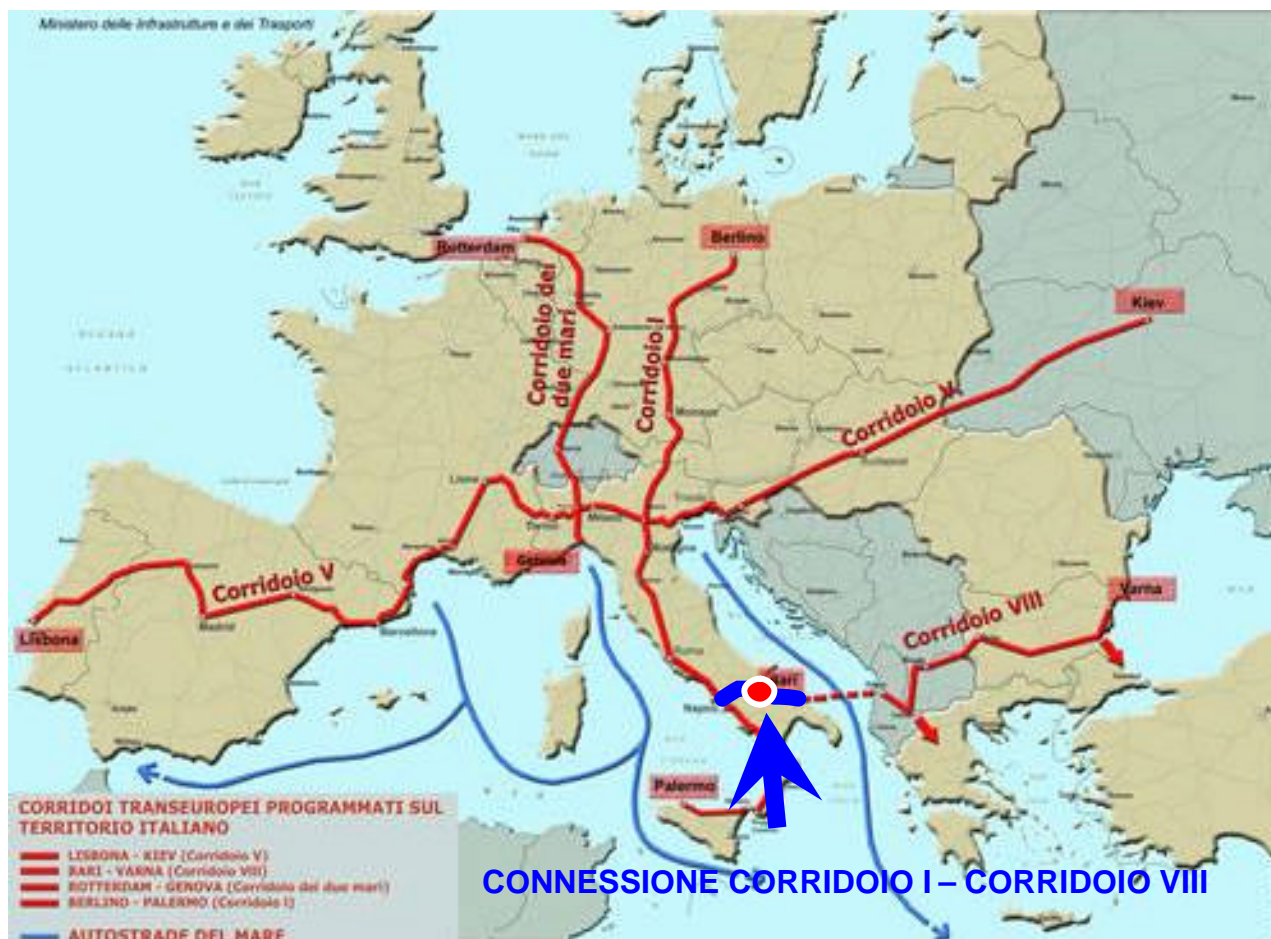



Figura 2- Il ruolo “cerniera” dell’itinerario quale elemento di connessione Corridoio I – Corridoio VIII

Come si vedrà nel dettaglio più avanti, l’itinerario Roma-Napoli-Bari è articolato in diverse tratte funzionali, per ciascuna delle quali è prevista la redazione del Progetto Preliminare, Studio Archeologico e Studio di Impatto Ambientale ai sensi del d.lgs 163/06 e s.m.i..

I documenti programmatici fondamentali di riferimento sono i seguenti:

- protocollo di intesa per la “riqualificazione ed il potenziamento dell’Itinerario Ferroviario Roma – Napoli – Bari” del 27 Luglio 2006, siglato dal Ministero per le Infrastrutture, Ministero dei Trasporti, Regione Campania, Regione Puglia, Ferrovie dello Stato S.p.A. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., che sostanzialmente dà il via al processo di sviluppo della progettazione delle tratte afferenti l’itinerario;
- 1° Atto Integrativo della Intesa Generale Quadro del 18 Dicembre 2001 tra Governo e Regione Campania in cui le parti concordano, per quanto attinente ai “Corridoi ferroviari” e nella fattispecie al “completamento del sistema AV/AC e sua integrazione con il sistema ferroviario regionale”, che l’intervento merita il riconoscimento di intervento strategico di primario interesse

	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b> <b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO-VITULANO</b>								
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> <b>Sintesi non tecnica</b>	COMMESSA IF33	LOTTO 02	FASE R	ENTE 15	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA0000	PROGR. 006	REV. A

nazionale. Viene quindi deciso dalla parti che “sarà inserito tra gli interventi della Legge n. 443 del 21 dicembre 2001 il potenziamento e la velocizzazione della linea ferroviaria Napoli - Bari con le caratteristiche di linea ad alta capacità” e di “individuare la tratta Cancello - Frasso Telesino quale tratta cui assicurare prioritariamente attraverso la legge-obiettivo le necessarie integrazioni di finanziamento”;

- Documento di Programmazione Economica e Finanziaria (DPEF) per gli anni 2010-2013<sup>1</sup> “Allegato Infrastrutture”, adottato dal CIPE con apposita delibera nel corso della seduta del 15 Luglio 2009. Gli interventi connessi alla realizzazione dell’itinerario AV/AC Napoli-Bari sono più volte citati nel documento in questione, sia al capitolo 3 “*infrastrutture, Legge Obiettivo e CIPE*”, sia al capitolo 5 “*La programmazione compiuta e la necessità di un Programma Complementare*”.
- 

## **1.1 ARTICOLAZIONE DELL’ITINERARIO IN TRATTE FUNZIONALI**

L’attuale infrastruttura meridionale di collegamento adriatico-tirrenica vede solo alcuni tratti a doppio binario; per la riqualificazione dell’intero itinerario Napoli – Bari , è necessario procedere alla realizzazione di alcuni interventi, che riguardano in particolare le seguenti tratte funzionali:

- Tratta Napoli – Cancello – Variante di Acerra
- Tratta Cancello – Benevento
- Tratta Apice – Orsara di Puglia
- Tratta Orsara di Puglia – Bovino – Cervaro di Foggia
- Bretella di Foggia

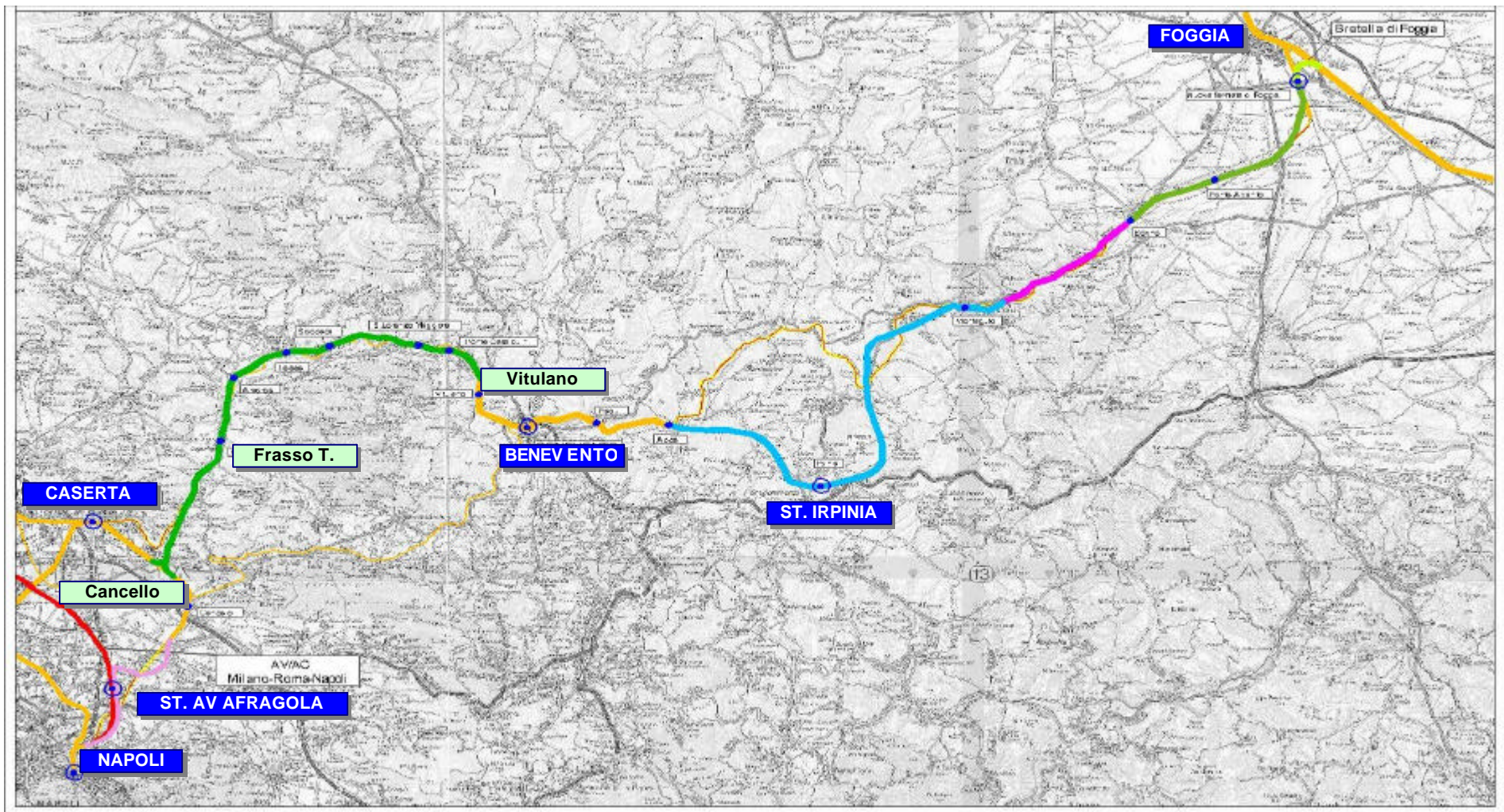
La rappresentazione grafica degli interventi in questione è rappresentata nello schema seguente e nelle figure seguenti.

Il progetto preliminare oggetto del presente studio è rappresentato dal secondo lotto della tratta Cancello-Benevento, corrispondente al raddoppio e velocizzazione della prima tratta funzionale della tratta suddetta che si sviluppa dalla fermata di Frasso Telesino alla stazione di Vitulano.

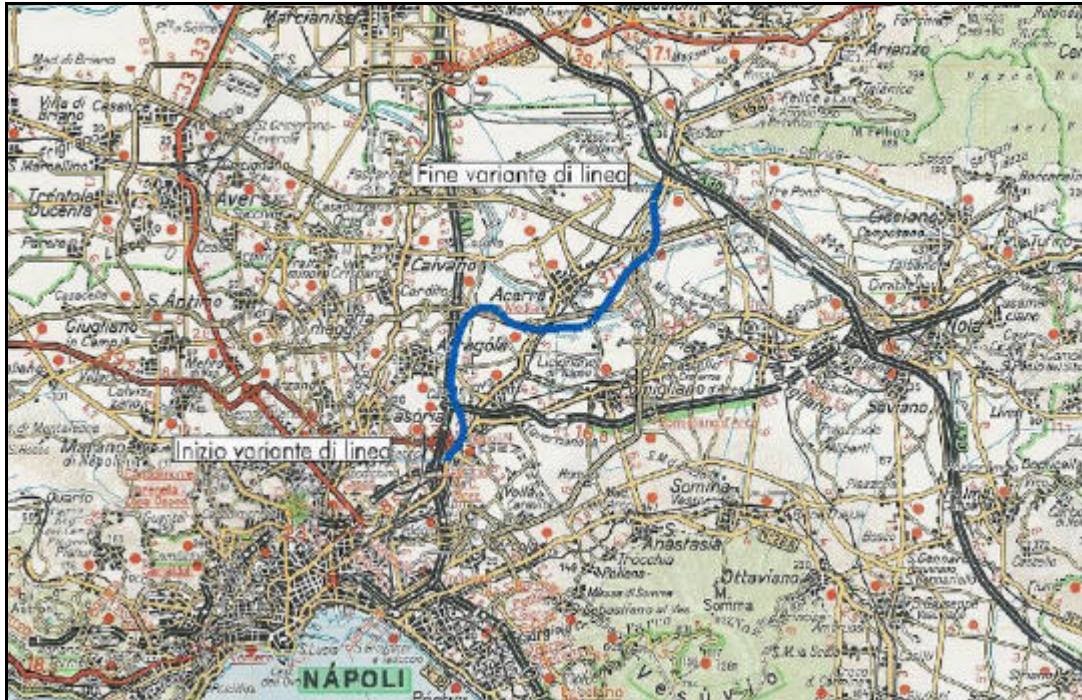
<sup>1</sup> Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Programma Infrastrutture Strategiche. 7° Documento di Programmazione Economica e Finanziaria “*Programmare il Territorio le Infrastrutture e le Risorse*”, Giugno 2009



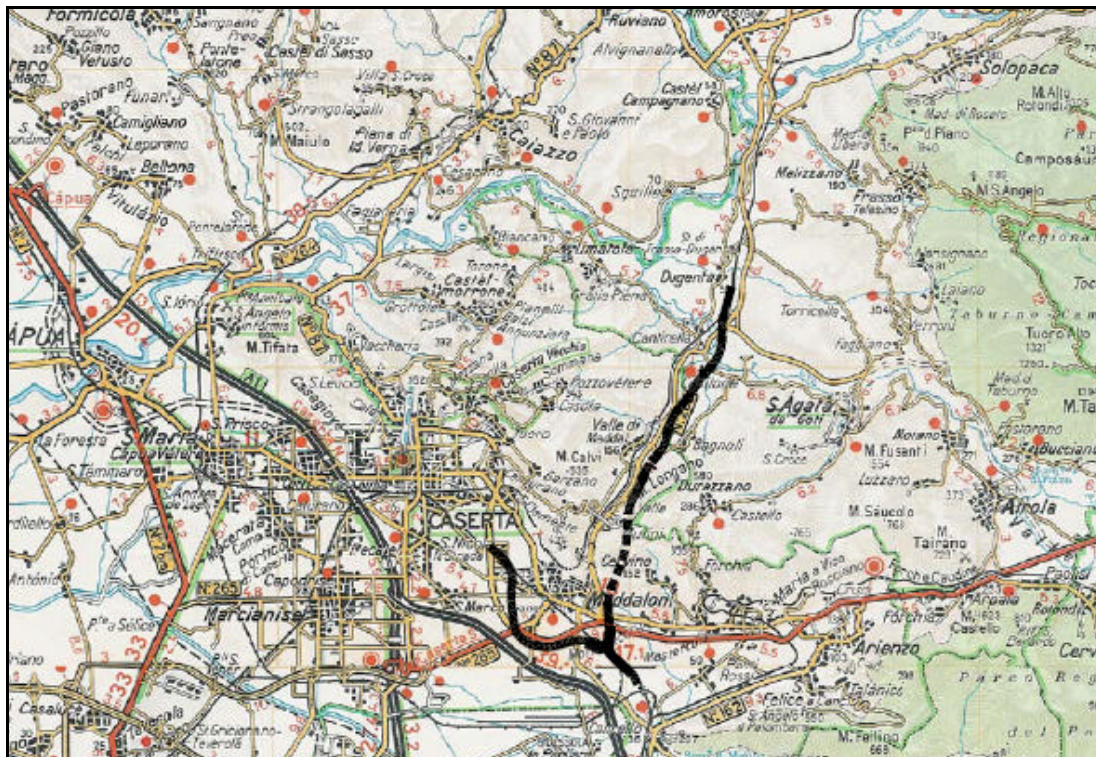
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b>  <b>Sintesi non tecnica</b>	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF33	02	R	15	RG	SA0000	006	A	8 di 128







**Figura 1 – Tratta Napoli – Canello – Variante di Acerra**



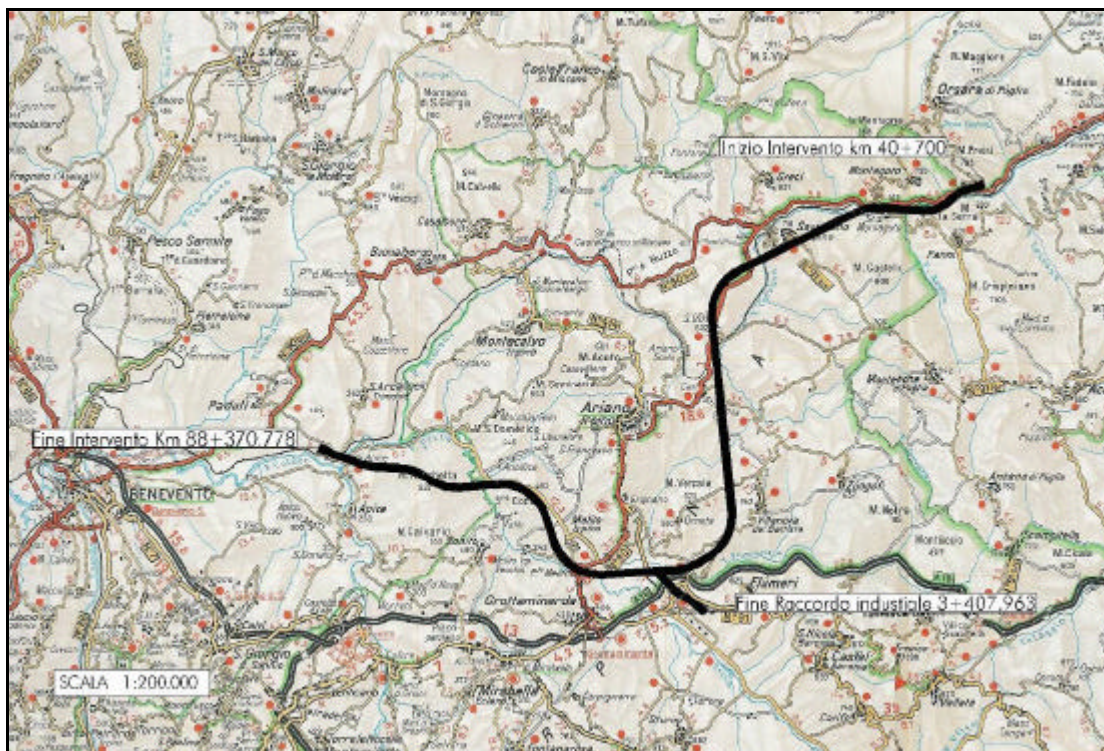
**Figura 2 – Tratta Canello-Benevento – primo lotto funzionale Canello-Frasso Telesino, inclusa variante linea Roma Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni**



COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
IF33	02	R	15	RG	SA0000	006	A	10 di 128



**Figura 3 – Tratta Canello-Benevento – secondo lotto funzionale Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)**



**Figura 4 – Tratta Apice-Orsara**



	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b> <b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO</b>								
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> <b>Sintesi non tecnica</b>	COMMESSA IF33	LOTTO 02	FASE R	ENTE 15	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA0000	PROGR. 006	REV. A



**Figura 5- Bretella di Foggia**

## 1.2 INQUADRAMENTO GENERALE TRATTA CANCELLO – BENEVENTO

L'intervento su tale tratta è suddiviso in due lotti funzionali: il primo lotto funzionale, oggetto di altra progettazione preliminare e relativo Studio di Impatto Ambientale, prevede la realizzazione del raddoppio nel tratto compreso tra Cancellò e la Stazione di Frasso T./Dugenta, per una estensione complessiva pari a circa 16,5 K.m. Strettamente correlato a questo intervento di raddoppio è il progetto della variante alla linea Roma-Napoli via Cassino nel comune di Maddaloni (cosiddetto "shunt di Maddaloni"), da cui si innestano i collegamenti nord e sud verso Benevento e il collegamento con l'impianto di Marcanise Scalo.

Il secondo lotto funzionale, oggetto del presente progetto preliminare e relativo Studio di Impatto Ambientale, prevede il raddoppio della tratta compresa tra la Stazione di Frasso T./Dugenta e Vitulano, per circa 29 Km (il tratto Vitulano-Benevento è già al momento attuale a doppio binario).


L'area in esame è localizzata nel settore orientale della pianura campana, al limitare delle pendici preappenniniche campane.

Il nuovo tracciato si sviluppa da ovest a est interessando quasi esclusivamente la valle del Fiume Calore. Dopo aver attraversato il centro abitato di Telesè, il tracciato aggira dapprima la dorsale del M. Camposauro (1380 metri.s.l.m), lambendo poi il versante del M. Pentime (1168 metri.s.l.m).

Il territorio si presenta pianeggiante e basso-collinare, con quote del piano campagna comprese tra i 53 e i 180 metri s.l.m.

Tra gli abitati di Castel Campagnano e Ponte, la valle si presenta in particolare molto ampia e asimmetrica con l'asse vallivo spostato verso sud. Tra l'abitato di Ponte e Vitulano la morfologia risulta più accidentata con valli incise e ancora in rapida evoluzione.

L'area di studio comprende sia funzioni tipiche delle periferie urbane (infrastrutture stradali, ferrovie, aree industriali e commerciali), sia utilizzi del territorio tradizionali (aree ad uso agricolo

	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b> <b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO</b>								
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> <b>Sintesi non tecnica</b>	COMMESSA IF33	LOTTO 02	FASE R	ENTE 15	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA0000	PROGR. 006	REV. A

estensivo a seminativi erbacei, seminativi arborati come vigneti e frutteti, incolti e piccoli filari arborei).

Il territorio preso in considerazione risulta prevalentemente adibito ad uso agricolo. Particolarmente diffusa nell'area è la coltivazione di uva destinata alla produzione di vino. Nei pressi del tessuto urbano di Telese e Ponte, sono frequenti colture di frutteti, oliveti e noceti.

I versanti sono interessati da diversi corsi d'acqua minori, caratterizzati da regime tipicamente torrentizio.

Il punto di cerniera tra i due lotti è rappresentato dalla Fermata di Frasso Telesino/Dugenta. Come si vedrà più approfonditamente nel paragrafo successivo, la scelta del tracciato è frutto di uno studio unitario che ha analizzato l'intera tratta Canello-Frasso Telesino/Dugenta-Benevento sia dal punto di vista dei tracciati che dal punto di vista ambientale; la suddivisione in lotti funzionali non pregiudica quindi l'eventuale condizionamento tra alternative diverse del primo o del secondo lotto.

### **1.3 TRATTA CANCELLO-BENEVENTO: ANALISI DELLE ALTERNATIVE DI CORRIDOIO**

Come già anticipato, lo sviluppo della progettazione preliminare delle varie tratte afferenti l'itinerario Napoli-Bari vede i suoi presupposti nella sigla del protocollo di intesa per la "riqualificazione ed il potenziamento dell'itinerario Ferroviario Roma – Napoli – Bari" del 27 Luglio 2006, è stato sviluppato, nel 2006, uno studio ambientale strategico avente tra gli scopi.

Il protocollo in questione è stato siglato sulla base dello studio di fattibilità delle varie tratte componenti l'itinerario, nonché di uno Studio Ambientale Strategico nel quale è stata fornita una analisi delle principali tematiche coinvolte dall'intervento di riqualificazione e sviluppo della linea ferroviaria in questione, con lo scopo di segnalare le condizioni ambientali e sociali derivanti dal completamento delle opere.

Il lavoro in questione ha permesso di pervenire, con l'analisi degli elementi rilevanti, ad uno stato conoscitivo integrato sull'intero itinerario, con evidenza delle *performances* complessive della nuova linea.


Uno degli scopi dello studio ambientale strategico è stato quello di supportare il processo decisionale istituzionale attraverso una analisi relativa alle interazioni opera-ambiente relativa alle varie tratti componenti l'itinerario, con particolare riferimento alle tratte Canello-Benevento ed Apice-Orsara, ove si erano identificate soluzioni alternative di corridoio.

La scelta operata presso il tavolo istituzionale, conclusasi come già detto con la sigla del protocollo di intesa del Luglio 2006, è stata effettuata sulla base dello studio complessivo, analizzando quindi le *performances* dell'intero itinerario anche in rapporto alle analisi condotte in relazione alle diverse alternative relative alle sopra citate tratte.

Nel presente paragrafo si riassume il processo di confronto operato in relazione alla tratta Canello-Benevento, di cui il presente lotto funzionale fa parte.

Le alternative prese in considerazione sono la soluzione 3 –Soluzione "bassa" e la soluzione 4 – "Raddoppio e Velocizzazione linea esistente" (cfr. Fig. 6)



	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b> <b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO</b>								
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> <b>Sintesi non tecnica</b>	COMMESSA IF33	LOTTO 02	FASE R	ENTE 15	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA0000	PROGR. 006	REV. A

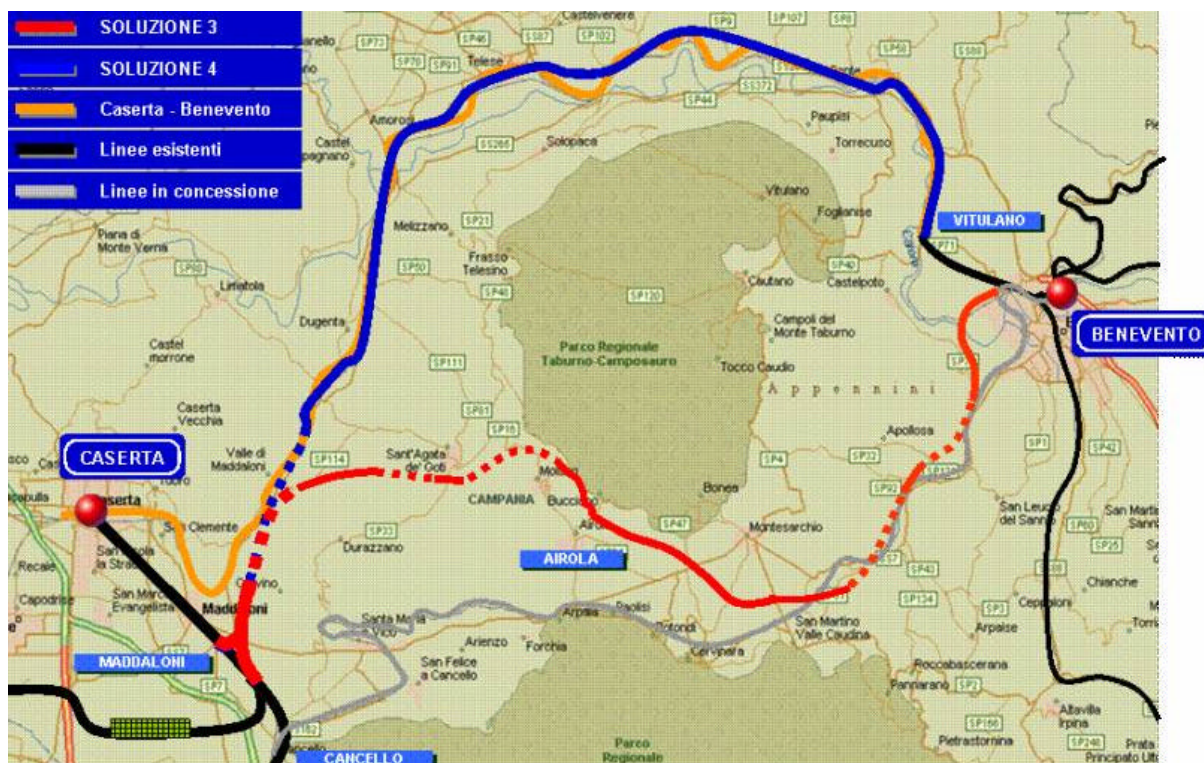


Fig 6: alternative di corridoio tratta Canello-Benevento


La Soluzione 3 – Soluzione “bassa” prevede la realizzazione di un primo tratto dall’innesto sulla Canello Caserta, poco più a sud di Maddaloni, e fino al km 6+200 circa a doppio binario. Da qui si dipartono due singoli binari, uno relativo al nuovo collegamento in progetto che prosegue verso Benevento, l’altro che, proseguendo in direzione nord, si allaccia al binari della linea esistente Caserta-Benevento, primo della stazione di Frasso Telesina.

La soluzione 4 – “Raddoppio e velocizzazione linea esistente”, invece, ripercorrendo per i primi chilometri il tracciato già descritto per la soluzione 3, prosegue sul tracciato della linea Caserta-Benevento attuale, prevedendo il mantenimento delle fermate attualmente in esercizio per il servizio locale.

Dal confronto è emerso quanto segue.

Per quanto attiene il profilo ambientale, si verifica una situazione difforme rispetto ai singoli temi: le “acque sotterranee”, la “geologia e la geomorfologia”, il “paesaggio, patrimonio archeologico e storico-artistico” ed il “suolo” vedono favorita la soluzione 4; mentre i restanti temi ambientali (acque superficiali, ambiente naturale e rumore) sono a favore della soluzione 3.

Entrambe le tratte si sviluppano in aree ad alta permeabilità per il 30% circa della loro estensione; a causa di ciò si dovrà avere particolare cura nell’evitare accidentali sversamenti di liquidi al di fuori degli appositi ambiti di conferimento. Le interferenze con i corsi d’acqua sono maggiori nella soluzione 4; per quanto concerne la stabilità dei versanti la soluzione 3 presenta tre imbocchi che ricadono in aree a rischio idrogeologico elevato o molto-elevato. Dal punto di vista paesaggistico la

	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b>								
	<b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO</b>								
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b>  <b>Sintesi non tecnica</b>	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF33	02	R	15	RG	SA0000	006	A	14 di 128

soluzione 3 impatta maggiormente sul territorio a causa dei 24 imbocchi di galleria e degli 8 viadotti.

Lo sviluppo in aree pSIC o ZPS è nullo nel caso della soluzione 3 e pari ad un 2% nel caso della soluzione concorrente; se vengono conteggiate oltre a tali aree anche parchi regionali, oasi, aree a tutela paesistica ed ambiti di ripopolamento faunistico le percentuali salgono fino al 25% dell'intero tragitto per la soluzione 3 e al 31 % per la soluzione 4.


Uno sviluppo di poco maggiore a cielo aperto (+9%) comporta, nel caso della soluzione 4, un'interferenza acustica con un maggior numero di abitanti (2974 per la soluzione 4 contro i 2052 della soluzione 3). Si evidenzia comunque come le nuove soluzioni tutelino maggiormente il clima acustico prevedendo un più alto sviluppo in galleria rispetto alla situazione attuale e diminuendo dunque notevolmente in entrambi gli scenari la popolazione esposta. Il beneficio in termini atmosferici derivante dallo spostamento modale è notevole rispetto allo scenario attuale e non presenta particolari differenze tra le due soluzioni.

La soluzione 3 presenta un esubero maggiore di 275.000 metri cubi rispetto alla soluzione concorrente, pari a circa il 13% in più.

Sotto il profilo "Economia e società" l'analisi degli indicatori ha complessivamente rilevato una preferibilità della soluzione 3: il tema trasporti vede infatti una leggera potenziale preferibilità di questa soluzione per la presenza di una ulteriore fermata (Airola Montesarchio) da indagare in termini di attrattività trasportistica-territoriale. Per quanto attiene al tema territorio ed urbanistica, lo sviluppo in aree agricole risulta elevato in entrambe le soluzioni, con un'estensione pari a circa la metà dell'intero percorso, mentre è leggermente maggiore l'estensione della tratta 4 in aree a destinazioni urbanistiche soggette a svalutazione. La soluzione 4, d'altro canto, vede una migliore performance in termini di capacità potenziale della linea. Le verifiche di capacità, basate sulla simulazione di marcia treno in tutte le condizioni al contorno, dimostrano che per la soluzione 3 è possibile avere una capacità complessiva di 154 treni/giorno (dati dagli 85 della linea attuale a cui vengono sommati i 69 della nuova linea), mentre per la soluzione 4 la capacità è di circa 260 treni giorno, con un potenziale aggiuntivo di oltre 100 treni/giorno.

Il profilo "Fattibilità tecnica e cantierizzazione", infine, vede una preferibilità per la soluzione 4 in virtù di un minor numero di cantieri operativi (17 contro i 21 della soluzione 3) ed una durata dei lavori più ridotta di circa 180 giorni.

In conclusione lo studio ha evidenziato, relativamente alla tratta Canello-Benevento, una preferibilità della soluzione 4 sotto il profilo "Ambiente" e "Fattibilità Tecnica e Cantierizzazione". Per quanto riguarda il profilo "Economia e Società" si rileva che la soluzione 4 garantisce una maggiore capacità potenziale della linea.

	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b> <b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO</b>									
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> Sintesi non tecnica	COMMESSA IF33	LOTTO 02	FASE R	ENTE 15	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA0000	PROGR. 006	REV. A	Pag. 15 di 128

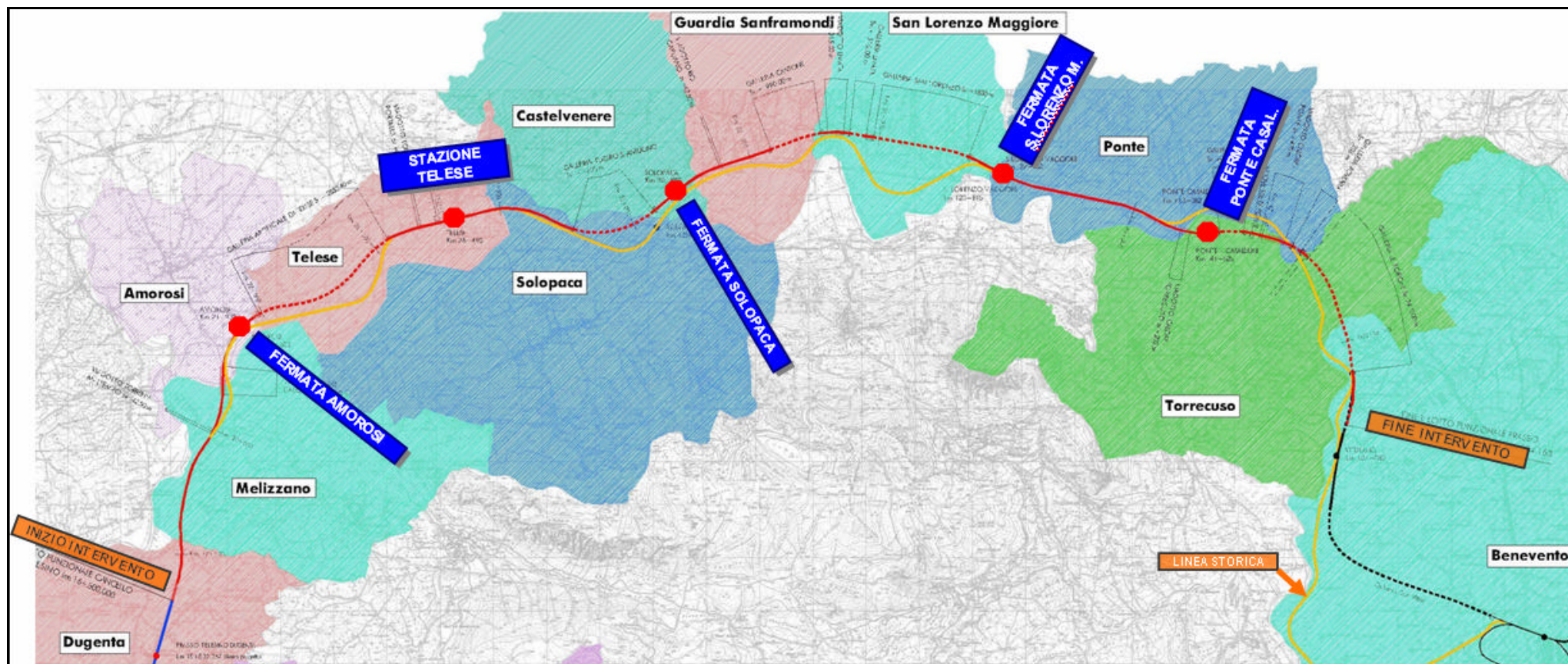
#### 1.4 I COMUNI INTERESSATI

Come si rileva nella figura riportata nel seguito, il tracciato di progetto attraversa direttamente 11 comuni ed indirettamente ulteriori 4, ricadenti nella fascia di indagine. Nella tabella che segue se ne riporta il dettaglio.


Comune	Stato
Dugenta	Direttamente interessato
Melizzano	Direttamente interessato
Amorosi	Direttamente interessato
Telese Terme	Direttamente interessato
Solopaca	Direttamente interessato
Castelvenere	Direttamente interessato
Guardiasanframondi	Direttamente interessato
S.Lorenzo Maggiore	Direttamente interessato
Ponte	Direttamente interessato
Torrecuso	Direttamente interessato
Benevento	Direttamente interessato
Vitulano	Indirettamente interessato
Paupisi	Indirettamente interessato
San Lupo	Indirettamente interessato
Castelcampagnano	Indirettamente interessato



COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
IF33	02	R	15	RG	SA0000	006	A	16 di 128





	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b> <b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO</b>								
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> <b>Sintesi non tecnica</b>	COMMESSA IF33	LOTTO 02	FASE R	ENTE 15	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA0000	PROGR. 006	REV. A


## **2 IL CONTESTO LEGISLATIVO**

Il presente studio è stato redatto al fine di dare avvio alla procedura valutazione di impatto ambientale del progetto della variante alla linea Roma – Napoli via Cassino, da avviarsi in ottemperanza al Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 “Norme in materia ambientale” e del seguente D.Lgs. 4/2008 “Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale”.

In particolare si fa riferimento, alla parte II del D.Lgs. 4/2008 “Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione dell’impatto ambientale (VIA) e per l’autorizzazione integrata ambientale (IPPC)”, Titolo III “La valutazione d’impatto ambientale”, Art. 21 “Definizione dei contenuti dello Studio di Impatto Ambientale”

Il presente documento è stato quindi redatto sulla base delle indicazioni dell’Allegato VII al succitato Decreto e contiene pertanto:

- una descrizione del progetto, comprese: caratteristiche fisiche dell’insieme del progetto e delle esigenze di utilizzazione del suolo durante le fasi di costruzione e di funzionamento, l’indicazione natura e delle quantità dei materiali impiegati, una valutazione del tipo e della quantità dei residui e delle emissioni previsti; la descrizione delle tecniche previste per prevenire le emissioni e per ridurre l’utilizzo delle risorse naturali
- una descrizione delle principali alternative prese in esame, compresa l’alternativa zero, con indicazione delle principali ragioni della scelta la descrizione delle componenti dell’ambiente potenzialmente soggette ad un impatto importante del progetto proposto
- una descrizione dei probabili impatti rilevanti (diretti ed eventualmente indiretti, secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi): dovuti all’esistenza del progetto, all’utilizzazione delle risorse naturali; all’emissione di inquinanti con descrizione da parte del proponente dei metodi di previsionali utilizzati
- una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e se possibile compensare rilevanti impatti negativi del progetto sull’ambiente.
- una descrizione delle misure previste per il monitoraggio;
- la descrizione degli elementi culturali e paesaggistici eventualmente presenti, dell’impatto su di essi delle trasformazione proposte e delle misure di mitigazione e compensazione necessarie.
- un riassunto non tecnico delle informazioni trasmesse
- una sintesi delle eventuali difficoltà (lacune tecniche o mancanza di conoscenze) incontrate nella raccolta dei dati richiesti e nella previsione degli impatti.

 <b>ITAFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b>  <b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO</b>								
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b>  Sintesi non tecnica	COMMESSA IF33	LOTTO 02	FASE R	ENTE 15	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA0000	PROGR. 006	REV. A

### **3 ARTICOLAZIONE DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE**

Il presente Studio di Impatto Ambientale, relativo al Progetto Preliminare del primo lotto funzionale della linea ferroviaria Canello - Frasso Telesino, comprensivo della variante alla linea Roma Napoli via Cassino nel comune di Maddaloni, è articolato secondo quanto disposto dal D.P.C.M. 27/12/1988 nei seguenti documenti:

**Quadro di Riferimento Programmatico:** il quadro di riferimento programmatico, in ottemperanza alla normativa vigente, è stato strutturato per fornire gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e di programmazione territoriale.

In particolare il quadro di riferimento programmatico comprende:

- l'inquadramento del progetto nel contesto degli scenari di sviluppo territoriale;
- l'analisi dei rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti di pianificazione;
- l'inquadramento del progetto nel contesto della pianificazione a scala locale.

**Quadro di Riferimento Progettuale:** nel quadro di riferimento progettuale viene descritto il progetto nel suo complesso ed il contesto territoriale nel quale esso si colloca.

Gli argomenti trattati sono:

- l'analisi del progetto, comprese le alternative considerate;
- le caratteristiche infrastrutturali e tecnologiche delle opere da realizzare;
- le attività del cantiere;
- gli interventi di prevenzione, mitigazione e controllo delle interferenze.


**Quadro di Riferimento Ambientale:** Contenente le analisi dei sistemi ambientali interessati dal progetto, sia direttamente sia indirettamente, rispetto ai quali è logico presumere che possano manifestarsi delle ricadute (impatti).

Ai tre quadri di riferimento sopra elencati, si aggiunge una **relazione introduttiva** allo Studio di Impatto Ambientale, nel quale è contenuta la sintesi delle precedenti fasi progettuali e dell'iter istituzionale fin qui seguito dai progetti afferenti l'itinerario Roma-Napoli-Bari.

I contenuti dei tre quadri e della relazione introduttiva sono riassunti nella presente **Sintesi non tecnica**, destinata alla pubblica consultazione.

La linea metodologica seguita nel presente Studio di Impatto Ambientale è stata quella di effettuare un'analisi delle singole componenti individuate dal D.P.C.M. 27/12/1988 integrate, così come riportato nell'introduzione, con i fattori ambientali previsti nel Sistema di Gestione Ambientale societario<sup>2</sup>.


<sup>2</sup> Italferr S.p.A. è certificata dal 2006 ai sensi della normativa UNI-EN ISO 14001:2004, in ossequio a tale certificazione è dotata di un Sistema di Gestione Ambientale relativo, tra l'altro, al processo di progettazione.

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b> <b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO</b>									
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> Sintesi non tecnica	COMMESSA IF33	LOTTO 02	FASE R	ENTE 15	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA0000	PROGR. 006	REV. A	Pag. 19 di 128

Nella seguente tabella si riporta la corrispondenza tra le componenti ambientali previste dalla normativa sugli studi di impatto ambientale e gli aspetti ambientali previsti nel Sistema di Gestione Ambientale.

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Argomenti e Componenti	SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE Aspetti Ambientali significativi
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Componente atmosfera</li> <li>✓ Componente Ambiente idrico</li> <li>✓ Componente Suolo e sottosuolo</li> <li>✓ Componente Vegetazione, flora, fauna</li> <li>✓ Componente ecosistemi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Emissioni in atmosfera</li> <li>✓ Acque</li> <li>✓ Suolo e sottosuolo</li> <li>✓ Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi</li> </ul>
<b>Quadro di riferimento Ambientale</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Componente rumore e vibrazioni</li> <li>✓ Componente Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti</li> <li>✓ Componente salute pubblica</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Rumore</li> <li>✓ Vibrazioni</li> <li>✓ Componente Radiazioni ionizzanti</li> <li>✓ Sistema antropico</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Componente paesaggio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Morfologia del paesaggio e visualità</li> <li>✓ Beni storici e architettonici</li> <li>✓ Archeologia</li> </ul>

Nel Quadro di Riferimento Ambientale è anche riportata una sintesi dello Studio Archeologico redatto ai sensi del D.lgs 163/06 e s.m.i., per la verifica dell'interesse archeologico.

	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b>								
	<b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO</b>								
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b>  <b>Sintesi non tecnica</b>	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF33	02	R	15	RG	SA0000	006	A	20 di 128

## **4 PIANIFICAZIONE DI SETTORE**

L'infrastruttura di progetto si inserisce in un quadro più ampio di sviluppo dell'intero itinerario Napoli-Bari, rispetto al quale sono state preliminarmente verificate, nell'ambito della stesura dello Studio di Fattibilità, le coerenze con la programmazione di settore allora vigente (Piano Generale del Trasporto e della Logistica; Programma Operativo Nazionale (PON) – Trasporti 2000 – 2006; Piano Regionale dei Trasporti Regione Campania; Programma Operativo Regionale (POR) Campania; Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia).

### **4.1 IL QUADRO GENERALE DI RIFERIMENTO**

*“La Regione Campania, insieme al coordinamento delle Regioni del Mezzogiorno e al Governo nazionale, ha partecipato all'elaborazione del Quadro Strategico Nazionale per la politica di coesione 2007-2013 con l'obiettivo di delineare un comune programma strategico per rilanciare lo sviluppo del Sud. [...]*

*Conformemente agli orientamenti comunitari e nazionali, la Regione Campania, così come previsto nel Documento Strategico Regionale per la politica di coesione 2007/2013, ha avviato il processo di programmazione unificata mediante l'integrazione delle risorse comunitarie, delle risorse aggiuntive nazionali (FAS), delle risorse ordinarie regionali e di risorse finanziarie provenienti da differenti fonti di finanziamento.*

*Tale strategia di sviluppo si basa sul principio che, per attuare una moderna politica di riequilibrio regionale, è necessario che la Campania, attivando interazioni su scala nazionale, comunitaria e internazionale, acquisisca il ruolo di punto di riferimento tanto a livello locale quanto nel Mediterraneo, come sua naturale area di influenza e di scambi.*

*[...] La Regione Campania ha predisposto l'elaborazione delle proposte di Programmi Operativi dei fondi strutturali FESR e FSE. Inoltre, la Regione ha individuato sinergie ed integrazioni con altre risorse comunitarie, in particolare con quelle del Fondo Europeo Agricolo per lo Sviluppo rurale, relativo alla politica agricola, oggetto del Programma regionale di Sviluppo Rurale (P.S.R.).*

*In tale contesto, il POR Campania FESR 2007-2013 costituisce il quadro di riferimento per l'utilizzo delle risorse del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale in Campania”. (Estratto dal Bollettino Ufficiale della Regione Campania - Numero Speciale del 23 Novembre 2007).*


#### **4.1.1 Il Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 ed i Programmi Operativi**

##### **Il Quadro Strategico Nazionale (QSN) 2007-2013**

La proposta di Regolamento generale sulla politica di coesione comunitaria per il periodo 2007-2013 prevede un approccio programmatico strategico e un raccordo organico della politica di coesione con le strategie nazionali di tutti gli Stati membri. A tal fine, l'Italia ha presentato all'Unione Europea un QSN con l'obiettivo di indirizzare le risorse che la politica di coesione destinerà al nostro Paese, sia nelle aree del Mezzogiorno sia in quelle del Centro-Nord.

La proposta italiana di QSN per la politica regionale di sviluppo 2007-2013 è stata approvata dalla Commissione europea con decisione del 13 luglio 2007.



	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b>								
	<b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO</b>								
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b>  <b>Sintesi non tecnica</b>	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF33	02	R	15	RG	SA0000	006	A	21 di 128

Fra gli "Obiettivi e priorità" del QSN, la "priorità 6" indica la necessità di "potenziare le filiere produttive, i servizi e la concorrenza" attraverso il potenziamento di "reti e collegamenti per la mobilità"; nella medesima priorità 6 si segnala come le regioni Obiettivo "Convergenza" (Calabria, Campania, Puglia e Sicilia) e in *phasingout* (Basilicata), evidenziano, in rapporto alle altre aree della penisola, rilevanti squilibri in relazione alla accessibilità territoriale ed alla mobilità di merci e persone.

La "priorità 6" si articola in un obiettivo generale e in tre obiettivi specifici:

- obiettivo generale - 6.1: Accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo;
- obiettivo specifico - 6.1.1: Contribuire alla realizzazione di un sistema logistico nazionale, supportando la costruzione di una rete nazionale di terminali di trasporto e di logistica, integrata, sicura, interconnessa ed omogenea;
- obiettivo specifico 6.1.2: Promuovere la mobilità urbana sostenibile e la logistica urbana;
- obiettivo specifico 6.1.3: Favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali, le sinergie tra i territori e i nodi logistici e l'accessibilità delle aree periferiche: migliorare i servizi di trasporto a livello regionale e promuovere modalità sostenibili.

Il QSN si attua tramite i **Programmi Operativi**, documenti che indicano le priorità strategiche per settori e territori.

### I Programmi Operativi

In base alle tematiche affrontate e ai soggetti istituzionali competenti, i PO possono essere:


- ✓ nazionali (**PON**): in settori con particolari esigenze di integrazione a livello nazionale, la cui Autorità di Gestione è una Amministrazione Centrale;
- ✓ regionali (**POR**): multisettoriali, riferiti alle singole regioni gestiti dalle Amministrazioni Regionali. Per ciascuna Regione c'è un POR Fondo Europeo Sviluppo Regionale e un POR Fondo Sociale Europeo;
- ✓ interregionali (**POIN**): su tematiche in cui risulta particolarmente efficace un'azione fortemente coordinata fra Regioni che consenta di cogliere economie di scala e di scopo nell'attuazione degli interventi (Energia, Attrattori culturali naturali e turismo); gestiti dalle Regioni, con la partecipazione di centri di competenza nazionale o Amministrazioni centrali.

Nel ciclo di programmazione 2007-2013 i Programmi Operativi (PO) sono "monofondo", ciascuno finanziato da un solo Fondo strutturale:

- 42 PO finanziati dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR)
- 24 PO finanziati dal Fondo Sociale Europeo (FSE).

I PO – ai fini della realizzazione degli interventi – si riferiscono ai tre Obiettivi della politica di coesione 2007/2013 :

- sotto la sigla **CRO** (Competitività Regionale e Occupazione) sono compresi i 33 PO che riguardano tutte le regioni del Centro Nord – incluse le Province Autonome di Bolzano e Trento - e le tre regioni del Mezzogiorno: Abruzzo, Molise e Sardegna;
- sotto la sigla **CONV** (Convergenza), sono compresi i 19 PO che riguardano le rimanenti

	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b>								
	<b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO</b>								
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b>  <b>Sintesi non tecnica</b>	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF33	02	R	15	RG	SA0000	006	A	22 di 128

regioni del Mezzogiorno: Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia;

- sotto la sigla **CTE** (Cooperazione territoriale europea) sono compresi i 7 PO della cooperazione transfrontaliera, di cui 6 hanno come Autorità di Gestione una Regione italiana, i 4 PO della cooperazione transnazionale, tutti con Autorità di Gestione non Italiana, il PO cofinanziato dal FESR e dallo strumento di preadesione (IPA), i 2 PO cofinanziati dal FESR e dallo strumento di prossimità e di vicinato (ENPI).

Con riferimento specifico alle aree CONV l'obiettivo strategico evidenzia alcuni elementi fondanti, fra i quali, quello che riguarda più direttamente l'oggetto del presente Studio è ***“la direttrice trasversale Napoli-Bari che, interessata da rilevanti interventi di potenziamento del sistema ferroviario, in funzione della prosecuzione del programma di realizzazione della rete ad Alta Capacità/Alta Velocità, emerge come ulteriore asse portante”***

Il **PON 2007-2013** focalizza la sua strategia di sviluppo in specifici 3 Assi di sviluppo<sup>3</sup>, che, al loro interno, inquadrano gli interventi da realizzare per conseguire gli obiettivi generali e specifici individuati in ciascuno di essi.

In particolare, l'Asse I, *“sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica di interesse europeo e nazionale”*, individua quale obiettivo di ordine generale quello di *“contribuire alla realizzazione di un'efficiente, efficace e sicura armatura logistica del Mediterraneo affidando alle aree Convergenza un ruolo strategico nello sviluppo delle direttrici di interesse europeo e nazionale in funzione del riequilibrio modale”*


Nel rispetto di quanto indicato dalla regolamentazione comunitaria e dal QSN 2007-2013, l'Asse I pone particolare attenzione alla necessità di attuare una programmazione delle singole politiche coerente, complementare e integrata sia in termini strategici che operativi circoscrivendo i campi d'azione delle politiche definendo una chiara demarcazione fra gli interventi afferenti i diversi fondi; pertanto un'Amministrazione centrale titolare di un PON, deve prevedere e attivare specifiche misure finalizzate a supportare tale processo di integrazione, operando su un doppio livello contestuale: quello strategico, che vede definire il sistema degli obiettivi delle politiche; quello operativo, che implica anche l'individuazione di idonei strumenti di attuazione e implementazione delle politiche stesse.

In particolare, nella ricerca e definizione di possibili sinergie e complementarietà tra più Fondi/Programmi, l'Asse I pone con forza al centro della propria azione la *“dimensione territoriale”* delle politiche di sviluppo e di coesione.

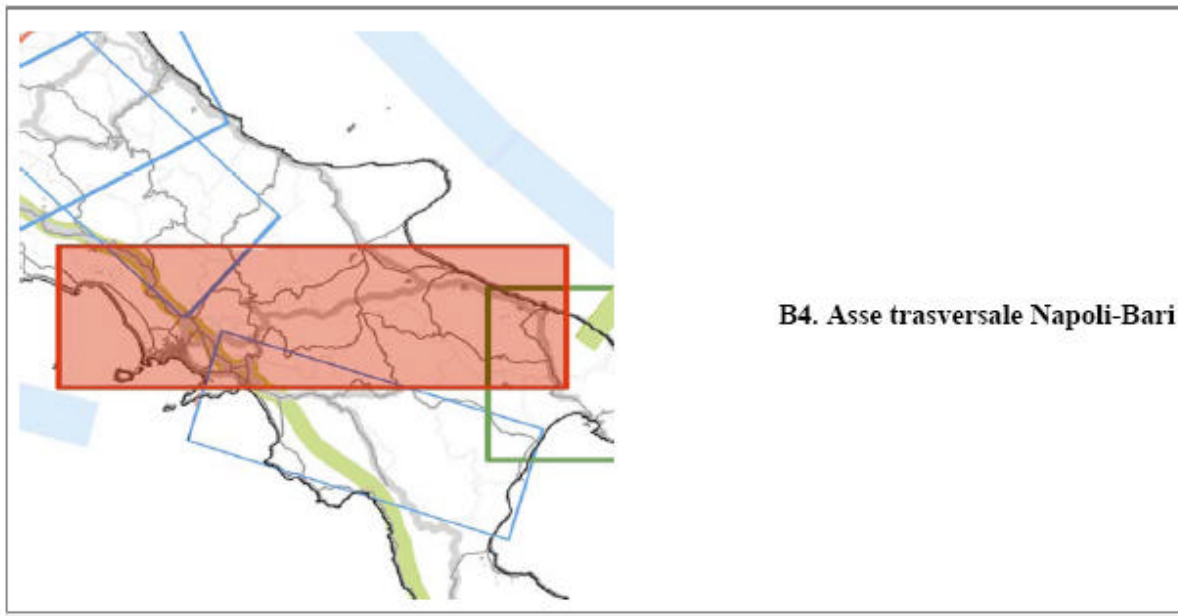
Per quanto concerne la preventiva demarcazione degli interventi rispetto alla programmazione regionale, va detto che questa è già chiaramente indicata dal QSN laddove assegna al PON *“Reti e mobilità”* il compito di soddisfare l'obiettivo specifico 6.1.1, mentre ai **POR** (Programmi Operativi Regionali) è attribuita la responsabilità d'incidere preminentemente sugli obiettivi specifici 6.1.2 e 6.1.3.

Il PON Convergenza Reti e Mobilità evidenzia, tra l'altro, l'importanza della piattaforma territoriale strategica Napoli-Bari, che *“costituisce una direttrice trasversale di fondamentale importanza per lo*

<sup>3</sup> La strategia del PON si articola in 3 assi prioritari che riguardano: ASSE I. *“sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica di interesse europeo e nazionale”*; ASSE II. *“potenziamento delle connessioni tra direttrici, nodi e poli principali dell'armatura logistica delle aree convergenza”*; ASSE III. *“assistenza tecnica”*

	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b> <b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO</b>								
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> <b>Sintesi non tecnica</b>	COMMESSA IF33	LOTTO 02	FASE R	ENTE 15	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA0000	PROGR. 006	REV. A

sviluppo del Mezzogiorno, poiché riconnette due aree che, da sole, rappresentano oltre il 40% della produzione meridionale” (cfr. sottostante Figura).



Il **POR Campania** nel contenuto strategico dell'Asse IV (*Sistemi Locali di Sviluppo*) attribuisce al settore dei trasporti un ruolo fondamentale tanto in relazione alle specifiche finalità trasportistiche e territoriali quanto alla valorizzazione degli interventi strutturali.

Lo stesso POR prevede che gli obiettivi e le strategie della pianificazione regionale nel settore dei trasporti si articolino su due macrolivelli territoriali che riescano ad assicurare la piena interoperabilità tra sistemi e servizi a livello nazionale e regionale:


- ✓ il primo livello è quello dell'inserimento e della valorizzazione del territorio regionale nel contesto nazionale e comunitario;
- ✓ il secondo livello è quello del soddisfacimento delle esigenze di mobilità a scala regionale (aree interne e marginali, aree costiere e insulari; aree metropolitane e aree sensibili).

**Per il compimento del primo livello**, la strategia di inserimento e valorizzazione del territorio regionale nel contesto nazionale e comunitario passa attraverso l'integrazione delle scelte della programmazione regionale con quella nazionale, individuando gli interventi destinati a supportare le strategie sovraregionali (nazionali ed europee).

Tra le principali linee di intervento, gli obiettivi operativi identificano la realizzazione, in coordinamento con le altre regioni del Mezzogiorno, della piattaforma logistica unitaria e integrata del Sud quale nodo fondamentale della rete di infrastrutture nell'Italia Meridionale e nel Mediterraneo Centrale con l'obiettivo di attivare relazioni efficaci sia con le altre regioni del Mezzogiorno sia con gli altri Paesi mediterranei.

Per ottenere detto risultato è necessario realizzare l'interconnessione tra diversi i Corridoi transeuropei TEN (fra i quali è il *Corridoio VIII Bari-Varna*) anche attraverso il potenziamento della linea ferroviaria Napoli-Bari.



	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b> <b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO</b>								
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> <b>Sintesi non tecnica</b>	COMMESSA IF33	LOTTO 02	FASE R	ENTE 15	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA0000	PROGR. 006	REV. A

**Il compimento del secondo livello** si raggiunge attraverso il miglioramento dei collegamenti stradali e ferroviari, realizzato in modo tale da soddisfare le esigenze di accessibilità alle aree interne e periferiche del territorio regionale.

In questo ambito si inquadra il potenziamento della linea ferroviaria Napoli-Bari i cui interventi sono volti a:

- ✓ migliorare le connessioni fra zone urbane e rurali; ad aumentare l'accessibilità ai siti di interesse naturalistico e paesaggistico, al fine di elevarne i livelli di fruizione;
- ✓ aumentare l'accessibilità degli insediamenti produttivi localizzati in ambiti territoriali interni e periferici;
- ✓ elevarne la competitività;
- ✓ migliorare l'accessibilità alle reti di livello regionale e nazionale mediante la riqualificazione ed il potenziamento dei nodi presenti nelle aree periferiche.

#### **4.1.2 L'itinerario Napoli-Bari e la Legge Obiettivo**

Nel corso della seduta del 15 Luglio 2009 il CIPE ha espresso parere, con adozione di apposita delibera, sull'Allegato Infrastrutture del Documento di Programmazione Economica e Finanziaria (DPEF) per gli anni 2010-2013<sup>4</sup>.


Gli interventi connessi alla realizzazione dell'itinerario AV/AC Napoli-Bari sono più volte citati nel documento in questione, sia al capitolo 3 *"infrastrutture, Legge Obiettivo e CIPE"*, sia al capitolo 5 *"La programmazione compiuta e la necessità di un Programma Complementare"*.

Per quanto riguarda il primo passaggio sopra citato, l'Allegato Infrastrutture, tra i temi esplicitati nell'ambito del Capitolo 3, riporta un paragrafo espressamente dedicato alle *"Opere rientranti nel Piano delle Infrastrutture Strategiche non sottoposte ancora al CIPE ed in corso di istruttoria presso la Struttura Tecnica di Missione del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti"* in cui, alla tabella 8 "Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel Programma Infrastrutture Strategiche in fase di preistruttoria al CIPE", la linea AV Napoli-Bari è indicata tra i sistemi ferroviari appartenenti alla famiglia infrastrutturale "Corridoi trasversali e dorsale appenninica".

L'allegato infrastrutture, inoltre, nell'ambito del Capitolo 5, dedica uno specifico capitolo all'aggiornamento della Delibera del CIPE n. 121 del 2001 in cui, alla tabella 14 "La manovra Triennale 2009 – 2011", il nuovo asse ferroviario Napoli-Bari è indicato tra i sistemi ferroviari relativi al Corridoio plurimodale Tirrenico-Nord Europa.

Al Capitolo 6 del documento dedicato all'"L'avvio di una nuova politica delle infrastrutture e dei trasporti", nel legare i processi di priorità economiche e priorità infrastrutturali, viene evidenziata la opportunità di *"rileggere l'intero quadro programmatico definito dalla Legge Obiettivo attraverso la identificazione di famiglie di interventi in cui domina una chiara essenzialità economica. Una essenzialità ricca di ricadute sul territorio, sulla occupazione, sul processo di crescita economica. Diventano, così, famiglie organiche, ad esempio:*

<sup>4</sup> Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Programma Infrastrutture Strategiche. 7° Documento di Programmazione Economica e Finanziaria *"Programmare il Territorio le Infrastrutture e le Risorse"*, Giugno 2009

	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b>								
	<b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO</b>								
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b>  <b>Sintesi non tecnica</b>	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF33	02	R	15	RG	SA0000	006	A	25 di 128

- ✓ il collegamento dell'asse ferroviario veloce Milano – Trieste
- ✓ il collegamenti ferroviari nel Mezzogiorno come Napoli – Bari e Salerno Reggio Calabria
- ✓ il sistema autostradale Salerno – Reggio Calabria e l'asse stradale 106
- ✓ le piastre logistiche portuali ed interportuali”

L'itinerario in questione viene nuovamente richiamato nell'ambito del paragrafo relativo al “nuovo rapporto con il Mezzogiorno”, in cui si individuano “cinque finalità progettuali” tra cui l'impegno di “avviare concretamente, aprendo i cantieri, due interventi chiave per lo sviluppo del Mezzogiorno: il Ponte sullo Stretto di Messina e l'asse ferroviario Napoli – Bari” e nell'ambito del paragrafo relativo alle “Le emergenze e le azioni da effettuare prioritariamente nelle Regioni” in cui, per la Campania, viene individuata la: “Definizione progetto ferroviario Napoli – Bari ed avvio realizzazione di prime tratte funzionali”.

#### **4.1.3 Pianificazione vigente del settore trasporti della Regione Campania**


La pianificazione regionale vigente nel settore dei trasporti supporta ed orienta le dinamiche territoriali in modo coerente con gli obiettivi prima descritti, prevedendo il potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari interni, a favore della creazione di relazioni di reciprocità tra le varie realtà territoriali attualmente isolate.

La Regione Campania con Legge regionale n. 3/02 “Riforma del trasporto pubblico locale e sistemi di mobilità della Regione Campania” abroga la precedente legge n. 34/93 “Norme e procedure per l'attuazione del Piano regionale dei trasporti” che disciplinava la pianificazione del sistema del trasporto di livello regionale. Tra i contenuti della legge in vigore si evidenziano congruenze attinenti le finalità di potenziamento delle tratte oggetto di studio ed in particolare volte a:

- assicurare la migliore accessibilità e fruibilità del territorio regionale, anche in funzione delle relazioni con le regioni contermini e dei collegamenti con il territorio nazionale, dell'Unione Europea e con i paesi del Mediterraneo;
- favorire lo sviluppo del sistema dei trasporti della regione, il riequilibrio della ripartizione modale attraverso il miglioramento della qualità del servizio di trasporto pubblico, contribuendo cose alla riduzione della congestione, dell'inquinamento e dell'incidentalità;
- raggiungere una maggiore qualità ambientale attraverso la riduzione dei consumi energetici, delle emissioni inquinanti e del rumore derivanti dalle attività di trasporto sul territorio, la tutela della salute dei cittadini ed il miglioramento della sicurezza della circolazione in armonia con i principi sanciti dalle norme nazionali e comunitarie in materia;
- favorire l'organizzazione del trasporto merci seguendo criteri di economicità e funzionalità riferiti alle esigenze di sviluppo delle attività produttive e commerciali;
- promuovere e operare la diffusione della cultura della mobilità sostenibile, incentivando lo sviluppo della ricerca, dell'innovazione tecnologica e gestionale applicata ai trasporti sia collettivi sia individuali.

Ulteriore strumento da considerare per la Regione Campania è il POR già descritto che individua priorità ed indirizzi per il settore trasporti stabilendo le linee strategiche per l'impiego dei fondi strutturali dell'Unione Europea.

Dal punto di vista della sostenibilità ambientale, le strategie nel settore dei trasporti sono volte alla razionalizzazione della domanda di spostamenti, in particolare nei luoghi sottoposti a maggiore

	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b> <b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO</b>								
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> <b>Sintesi non tecnica</b>	COMMESSA IF33	LOTTO 02	FASE R	ENTE 15	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA0000	PROGR. 006	REV. A

pressione come le aree urbane ed i centri turistici, al contenimento degli impatti negativi attraverso la promozione di tecnologie pulite ed a basso consumo di energia nonché al riequilibrio modale ed alla mitigazione degli impatti ambientali generati dalle infrastrutture di trasporto.

Anche a livello di politica trasportistica regionale, come già analizzato e considerato al livello del già citato PON, si trovano gli indirizzi di piano che sostengono interventi volti al miglioramento infrastrutturale e tecnologico aventi lo scopo di offrire un servizio su ferro che sia competitivo con il trasporto su gomma in termini di capacità, efficienza e di minor impatto sul sistema antropico e ambientale.

Tali condizioni rendono gli interventi previsti per la riqualificazione dell'itinerario coerenti agli indirizzi programmatici e di pianificazione regionale e capaci di sostenere le motivazioni di intervento della direttrice trasversale oggetto di questo studio.

#### **4.2 VALUTAZIONE DELLE COERENZE E CRITICITÀ DI NATURA AMBIENTALE E LEGISLATIVA**


La riqualificazione del corridoio di studio si inserisce, sotto il profilo funzionale e strutturale, nei progetti rilevanti per lo sviluppo del mezzogiorno e per migliorare il grado di integrazione economica e sociale nell'ambito comunitario.

Gli interventi di progetto consentono quindi di ottenere un sostanziale potenziamento della rete ferroviaria dello SNIT, in grado di accogliere aumenti di traffico passeggeri e merci, coerenti con gli obiettivi di sviluppo economico e riequilibrio modale. Specificamente, inoltre, gli interventi consentono, di potenziare e ammodernare le direttrici di collegamento trasversale. È in quest'ottica, e tenendo conto delle diverse caratteristiche sopra citate, che l'itinerario in esame si deve inquadrare.

Esso, infatti, mira al raggiungimento degli obiettivi strategici di riequilibrio modale e di sviluppo socio-territoriale attraverso la velocizzazione e una migliore integrazione della rete ferroviaria nel quadrante di riferimento con il sistema ferroviario complessivo.

Il progetto risulta coerente con le indicazioni della pianificazione settoriale di livello sopraregionale.



 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b> <b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO</b>								
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> Sintesi non tecnica	COMMESSA IF33	LOTTO 02	FASE R	ENTE 15	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA0000	PROGR. 006	REV. A

## 5 PIANIFICAZIONE DI LIVELLO SOVRACOMUNALE

### 5.1 PIANO TERRITORIALE REGIONALE (PTR)

Alla proposta di Piano Territoriale Regionale, adottata con deliberazione GR n. 287 del 25/02/2005, è seguita l'adozione con deliberazione della GR 1956 del 30/11/06 pubblicato sul BURC del 10/01/2007 e il 16/09/2008 l'approvazione da parte del Consiglio Regionale del disegno di Legge "Approvazione e disciplina del Piano Territoriale Regionale".

Il piano si articola su cinque "Quadri territoriali di riferimento" come di seguito sinteticamente articolati:

- Il Quadro delle reti;
- Il Quadro degli ambienti insediativi;
- Il Quadro dei sistemi territoriali dello sviluppo: all'interno del quale è di interesse quanto relativo alle politiche dei trasporti
- Il Quadro dei campi territoriali complessi: all'interno del quale è di interesse quanto relativo alla programmazione delle infrastrutture;
- Il Quadro degli indirizzi per le intese intercomunali e buone pratiche di pianificazione;


#### **Quadro delle reti – rete delle interconnessioni e la pianificazione regionale dei trasporti**

Gli obiettivi prefissati e le strategie adottate dal PTR sono elaborati nel quadro delle direttrici programmatiche e pianificatorie europee, oltre che di quelle introdotte dal decreto legislativo n. 422/97 e dal Piano Generale dei Trasporti, e nel quadro delle indicazioni dello Strumento Operativo per il Mezzogiorno, il quale focalizza le modalità di intervento nelle regioni del Mezzogiorno secondo i criteri e gli indirizzi del Quadro Comunitario di Sostegno 2000-2006.

Con riferimento al progetto gli obiettivi perseguiti sono i seguenti:

1. garantire l'accessibilità per le persone e le merci all'intero territorio regionale, con livelli di servizio differenziati in relazione alle esigenze socio-economiche delle singole aree, al fine di conseguire obiettivi urbanistici, territoriali e produttivi;
2. assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto, riducendo consumi energetici, emissioni inquinanti ed altri impatti sull'ambiente;
3. ridurre l'entità di tutte le risorse che gli utenti del sistema debbono consumare per muoversi (tempo, costi monetari, carenza di comfort);
4. garantire maggiore qualità ai servizi di trasporto collettivo (frequenza, integrazione oraria e tariffaria, informazione all'utenza, ecc.).

Tutte le strategie sono finalizzate allo sviluppo del sistema delle infrastrutture modali e intermodali di trasporto per rafforzare i fattori di base della competitività del sistema socio-economico regionale.

	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b> <b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO</b>								
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> <b>Sintesi non tecnica</b>	COMMESSA IF33	LOTTO 02	FASE R	ENTE 15	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA0000	PROGR. 006	REV. A

Una ulteriore strategia che si persegue sul versante infrastrutturale è l'ottimizzazione nell'utilizzo delle infrastrutture esistenti, recuperandone ogni componente, con realizzazione di completamenti, raddoppi, creazione di bretelle di collegamento, costruzione di nodi di interscambio.


Le strategie di settore si traducono in una serie di interventi già decisi (invarianti) o in corso di approfondimento (opzioni).

Tra gli interventi sulla rete ferroviaria considerati invarianti che riguardano il territorio e gli interventi di progetto in esame è riportata la prosecuzione della linea AV/AC verso Bari: velocizzazione della linea esistente Cancellò-Benevento.

### Quadro dei sistemi territoriali dello sviluppo

Il territorio interessato dal progetto, per le sue peculiarità, è inserito nei seguenti sistemi:

- Sistema a dominante naturalistica tipo A – STS A9 - Taburno comprendete gli abitati di Airola, Apollosa, Arpaia, Bonea, Bucciano, Campoli del Monte Taburno, Cautano, Dugenta, Foglianise, Forchia, Frasso Telesino, Limatola, Melizzano, Moiano, Montesarchio, Paolisi, Paupisi, Sant'Agata dei Goti, Solopaca, Tocco Caudio, Torrecuso, Vitulano; il sistema si estende ad est di Benevento a ridosso del Parco Regionale del Taburno, fino al confine con la provincia di Caserta. È delimitato a nord dalla SS 372 Telesina, che lo attraversa dal comune di Solopaca a quello di Torrecuso, e a sud dalla SS 7 via Appia, da Forchia ad Apollosa. È attraversato, inoltre, dalla variante alla SS 265, ovvero la SS Fondo Valle Isclero. La linea ferroviaria Caserta-Benevento- Foggia, di cui il progetto in esame ne costituisce il potenziamento, nella configurazione attuale, serve il territorio con otto stazioni: Valle di Maddaloni, Frasso-Dugenta, Amorosi-Melizzano, Teleso-Cerreto, Solopaca, S. Lorenzo Maggiore, Ponte- Casalduni, Vitulano-Foglianise.
- Sistema a dominante rurale-culturale tipo B - STS B6 – Titerno comprendente gli abitati di Amorosi, Castelvenere, Cerreto Sannita, Cusano Mutri, Faicchio, Guardia Sanframondi, Pietraraja, Ponte, Pontelandolfo, Puglianello, San Lorenzello, San Lorenzo Maggiore, San Lupo, San Salvatore Telesino, Teleso Terme). Il sistema si estende a nord-ovest di Benevento sino al confine regionale. È attraversato dalla SS 87 dalla SS 372 Telesina, dalla SS Fondo Valle Isclero che si connette alla SS 372 Telesina in corrispondenza dell'abitato di S. Salvatore. La linea Caserta-Benevento-Foggia delimita il confine sud del sistema territoriale e lo serve con le stazioni di Amorosi-Melizzano, Teleso-Cerreto, Solopaca, S. Lorenzo Maggiore e Ponte-Casalduni.
- Sistema urbano tipo D – STS D1 -Sistema Urbano Benevento comprendente gli abitati di Arpaia, Benevento, Calvi, Castelpoto, Ceppaloni, San Giorgio del Sannio, San Leucio del Sannio, San Martino Sannita, San Nazzaro, San Nicola Manfredi, Sant'Angelo a Cupolo (il progetto ricade in modesta parte di tale sistema). La configurazione della rete stradale è di tipo radiale verso Benevento. Le direttrici principali sono: la SS 372 Telesina, la SS 265 del Ponte della Valle che si immettono nella SS 88 dei due Principati, la quale, dopo aver oltrepassato l'abitato di Benevento, prosegue a sud verso Avellino, la SS 212 della Val Fortore che attraversa Pietrelcina e raggiunge Benevento, la SS 90 bis delle Puglie e la la SS 7 Via Appia che proviene dal casertano e, dopo Benevento. La linea ferroviaria Caserta-Benevento-Foggia presenta nel tratto le stazioni di Vitulano-Foglianise, Benevento e Paduli.

	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b> <b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO</b>								
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> <b>Sintesi non tecnica</b>	COMMESSA IF33	LOTTO 02	FASE R	ENTE 15	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA0000	PROGR. 006	REV. A

## Quadro dei campi territoriali complessi

Il territorio in esame ricade nello specifico nel campo territoriale complesso n.4 *Area interprovinciale Caserta – Benevento – Avellino*, costituito dalla fascia di territorio compresa tra le tre città.

Le azioni infrastrutturali che caratterizzano questo Campo territoriale rappresentano importanti interventi di completamento della rete della mobilità stradale regionale, nonché un’infrastrutturazione che consente il miglioramento dell’accessibilità e del collegamento con aree di sviluppo produttivo ed industriale.

L’elemento di maggiore delicatezza è il rapporto tra le infrastrutture di progetto e le valenze ecosistemiche ed ambientali, e paesistiche dei territori attraversati. L’esigenza di verificare la compatibilità tra il tracciati, le tipologie d’intervento, ed il contesto territoriale ed ambientale si pone in particolare per quegli interventi che prevedono l’attraversamento di aree paesistiche di grande rilevanza e la presenza di colture di alto pregio. Per gli interventi non ancora in fase realizzativa o progettuale avanzata, il piano indica la necessità di studiare tracciati tenendo in conto la priorità della salvaguardia delle valenze ambientali e delle loro relazioni all’interno di “sistemi di paesaggio” di cui si dovrà assolutamente limitare gli effetti di frammentazione che tali assi stradali generalmente producono. Il piano sottolinea inoltre la necessità di valorizzare le potenzialità di riassetto intermodale della mobilità nell’intera provincia cogliendo tutte le opportunità di positiva sinergia con i tracciati delle reti su ferro (ad esempio, ubicando gli svincoli o le intersezioni con la viabilità preesistente tenendo conto delle ubicazioni delle stazioni ferroviarie, specie di quelle attrezzabili con opportuni parcheggi di interscambio e/o con fermate delle autolinee del trasporto locale).

Tra i punti critici di cui tener conto nella realizzazione di nuove opere, il PTR segnala l’attraversamento di un territorio di grande pregio destinato prevalentemente ad uso agricolo dove sono presenti diverse culture di pregio che caratterizzano l’identità delle produzioni agroalimentari locali e del paesaggio.

Tra le potenzialità indica la necessità di offrire un collegamento con dei trasporti regionale e nazionale sufficientemente sicuro e di livello di servizio accettabile.


## 5.2 PTCP DELLA PROVINCIA DI CASERTA

Nel gennaio del 2009 è stata redatta la Bozza di PTC della provincia di Caserta, riportante una sintesi del quadro conoscitivo e delle ipotesi di assetto.

Il documento risulta comunque incompleto; le principali carenze riguardano:

- la collimazione delle proposte con le previsioni di PTR
- la difesa del suolo, argomento questo, particolarmente importante in un territorio esposto a gravi rischi sia in materia di assetto idraulico sia in materia di instabilità dei versanti
- gli aspetti archeologici e architettonici



	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b> <b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO</b>								
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> <b>Sintesi non tecnica</b>	COMMESSA IF33	LOTTO 02	FASE R	ENTE 15	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA0000	PROGR. 006	REV. A

Il piano sviluppa invece nei dettagli le tematiche legate al sistema insediativo anche in considerazione dell'enorme squilibrio tra la crescita demografica che dal dopoguerra è cresciuta di 1,5 volte e lo spazio urbano che invece si è quadruplicato.

La bozza del PTCP si pone diversi indirizzi:

1. Nuovo assetto dello spazio rurale aperto per impedire ulteriori aggressioni alle aree non intaccate dall'espansione metropolitana. Gli obiettivi del PTCP sono infatti la mitigazione del rischio ambientale ed antropico, la formazione di una rete ecologica provinciale, la tutela dei valori paesaggistici e naturali;
2. il sistema insediativo: gli obiettivi invariati del piano sono costituiti dal recupero dei centri storici e dalla riqualificazione degli insediamenti. Il piano si propone di salvaguardare tutte le cinture verdi a corona delle aree urbane;
3. il sistema infrastrutturale: *gli obiettivi del PTCP si focalizzano sul potenziamento della rete su ferro e della modalità debole*, sulla modernizzazione della rete stradale sulla mitigazione delle grandi infrastrutture per la mobilità e la logistica. La situazione di inquinamento atmosferico e di congestionamento del sistema infrastrutturale attuale obbliga ad impostare una strategia legata sul trasporto pubblico d'altro canto la diffusione ineditiva e il basso livello di esercizio della rete infrastrutturale determinano l'ammodernamento della rete e la formazione di nodi di interscambio.


### **5.3 PTCP DELLA PROVINCIA DI BENEVENTO**

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Benevento, adottato nella sua interezza dalla Giunta provinciale il 16 febbraio 2004, è stato redatto elaborando obiettivi e strategie generali basate sulle direttrici programmatiche e pianificatorie europee, sulle competenze assegnate in materia di trasporto pubblico locale (D.Lgs n. 422/97), sulle previsioni del Piano Generale Trasporti e della Logistica (PGTL), sulle indicazioni contenute nel Programma Operativo Regionale e secondo le Linee guida sulla mobilità della Regione Campania.

Gli obiettivi del Piano sono indicati dall' art. 18 (Piano territoriale provinciale) del disegno di legge regionale inerente le nuove "Norme sul governo del territorio", approvato con delibera della Giunta regionale n° 040 del 05.06.2001.

Tale art. 18 stabilisce che gli obiettivi della pianificazione territoriale provinciale sono i seguenti:

- individuazione degli elementi costitutivi del territorio provinciale e del suo assetto attuale e previsto con particolare riferimento alle caratteristiche naturali, ambientali e storico culturali, individuazione dell'assetto attuale e previsto del territorio provinciale in relazione alla prevenzione dei rischi derivanti da calamità naturali;
- indicazione delle linee generali per la conservazione e il recupero degli insediamenti esistenti; indicazione delle linee generali per la realizzazione degli interventi previsti;
- indicazione delle caratteristiche generali delle infrastrutture, delle vie di comunicazione e delle attrezzature di interesse intercomunale e sovracomunale;

	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b> <b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO</b>								
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> <b>Sintesi non tecnica</b>	COMMESSA IF33	LOTTO 02	FASE R	ENTE 15	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA0000	PROGR. 006	REV. A

- indicazione dei criteri generali di rispettare nella valutazione dei carichi insediativi ammissibili nel territorio, al fine di assicurare lo sviluppo sostenibile della provincia.

Il Piano, per quanto attiene il settore trasporti, evidenzia l'importanza di uno sviluppo integrato ed intermodale da attuarsi mediante il potenziamento delle connettività tra nodi intermedi di scambio e reti infrastrutturali di trasporto di diverso tipo e livello. In tal modo si persegue l'opportunità di equilibrare stabilmente il sistema della mobilità favorendo rispettivamente il collegamento tra centri urbani e favorendo potenzialmente una crescita della produzione e delle comunicazioni.

Per riuscire a raggiungere tali obiettivi sono stati individuati vari interventi tra i quali compare il potenziamento della direttrice trasversale Napoli – Bari; si ritiene opportuno sottolineare che l'adeguamento delle linee ferroviarie porterebbe ad un riequilibrio modale fra trasporto su ferro e su gomma e, conseguentemente, ad un maggior rispetto degli equilibri naturalistici e ambientali.

#### **5.4 IL PIANO TERRITORIALE PAESISTICO DELL'AMBITO MASSICCIO DEL TABURNO**

Il DM 28 marzo 1985 (dichiarazione di notevole interesse pubblico degli interi territori dei comuni di Paupisi, Campoli del Monte Taburno, Tocco Caudio, Solopaca, Vitulano, Cautano, Frasso Telesino, Dugenta, Melizzano, S. Agata dei Goti, Montesarchio, Bonea, Bucciano, Moiano, Torrecuso e Foglianise), relativo alle aree ed ai beni individuati ai sensi dell'art.2 del DM 21 settembre 1984, ha sottoposto a "vincolo paesaggistico" ai sensi della Legge n.1497/1939, i comuni ricadenti nel territorio denominato "*gruppo montuoso del Taburno*".


Il Piano, redatto ai sensi dell'art.1 bis della Legge 8 agosto 1985, n.431, è stato approvato dal Ministero per i Beni Culturali con DM 30.09.1996, e comprende l'intero territorio dei succitati 17 comuni, tutti ricadenti all'interno della provincia di Benevento.

Il piano tutela di interesse paesaggistico e costituisce norma vincolate e prevalente per le pianificazioni locali.

Il piano effettua in apposite carte tematiche una zonizzazione del territorio secondo le seguenti aree di tutela:

- Conservazione Integrale (CI)
- Conservazione Integrata del Paesaggio di pendice montana e collinare (CIP)
- Conservazione del Paesaggio agricolo di declivio e fondovalle (CAF)
- Conservazione Integrata del Paesaggio fluviale (CIF)
- Protezione del Paesaggio agricolo di Fondovalle (PAF)
- Recupero urbanistico – edilizio e restauro paesistico ambientale (RUA);
- Valorizzazione degli insediamenti rurali e infrastrutturati VIRI)
- Riqualficazione delle aree di cava (RAC)
- Valorizzazione del sito archeologico (VAS)

Il progetto in esame non ricade all'interno dell'area di Parco.

	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b> <b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO</b>								
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> <b>Sintesi non tecnica</b>	COMMESSA IF33	LOTTO 02	FASE R	ENTE 15	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA0000	PROGR. 006	REV. A

## **5.5 LA PIANIFICAZIONE DELLA COMUNITÀ MONTANA DEL TABURNO**

Il corridoio di progetto ricade in parte nell'ambito di competenza amministrativa della Comunità Montana del Taburno.

I comuni che rientrano nella comunità montana nello specifico sono: Frasso Telesino, Melizzano, Paupisi, Solopaca, Torrecuso e Vitulano.

La pianificazione relativa ai territori montani è una pianificazione di tipo comprensoriale e le Comunità montane hanno facoltà di redigere un piano pluriennale per lo sviluppo economico-sociale della propria area territoriale. Il piano è redatto considerando la base conoscitiva della realtà della zona, tenendo conto degli strumenti urbanistici esistenti a livello comunale o intercomunale, e tenendo conto delle linee di sviluppo sociale, economico, produttivo e dei servizi locali.

Il Piano di Sviluppo Socio-Economico non definisce interventi specifici (né infrastrutturali né d'altro tipo) o progetti d'area rimandando la loro individuazione all'Agenzia di sviluppo ed ai tavoli partenariali e di intesa interistituzionale che l'Agenzia dovrà promuovere.

Il medesimo contiene pertanto esclusivamente linee di intervento "orizzontale" (e settoriali). Si rileva pertanto l'assenza di una visione territoriale "verticale" cioè non sono individuati specifici ambiti di intervento, progetti d'area in zone di particolare rilievo.

I comuni che rientrano nella comunità montana nello specifico sono: Frasso Telesino, Melizzano, Paupisi, Solopaca, Torrecuso e Vitulano.

La L.R. della Campania n. 6/98 stabilisce che le Comunità montane adottino Piani pluriennali di opere ed interventi individuando strumenti idonei a perseguire gli obiettivi dello sviluppo socio-economico coerentemente a quelli dell'Unione europea, dello Stato e della Regione e che possono concorrere alla realizzazione della strategia contenuta nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.


## **5.6 VALUTAZIONE DELLE COERENZE E CRITICITÀ DI NATURA AMBIENTALE E LEGISLATIVA**

Il progetto risulta pienamente coerente con il Piano Territoriale Regionale della regione Campania ed anzi collabora alla sua attuazione.


Per quanto riguarda la pianificazione provinciale, l'intervento risponde alle finalità di potenziamento della rete di trasporto pubblico e sviluppo integrato ed intermodale esposte sia dalla bozza di PTCP di Caserta che dal PTCP di Benevento.

Il potenziamento della direttrice trasversale Napoli – Bari porterà ad un riequilibrio modale fra trasporto su ferro e su gomma e, conseguentemente, ad un maggior rispetto degli equilibri naturalistici e ambientali.



	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b> <b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO</b>								
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> <b>Sintesi non tecnica</b>	COMMESSA IF33	LOTTO 02	FASE R	ENTE 15	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA0000	PROGR. 006	REV. A

Il Piano di Sviluppo Socio-Economico (PSSE) del Taburno non individua interventi infrastrutturali o progetti d'area rimandando la loro individuazione all'Agenzia di sviluppo ed ai tavoli partenariali e di intesa interistituzionale.

	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b> <b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO</b>								
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> <b>Sintesi non tecnica</b>	COMMESSA IF33	LOTTO 02	FASE R	ENTE 15	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA0000	PROGR. 006	REV. A

## 6 AREE PROTETTE

Il corridoio di studio interessa in vari contesti il fiume Calore (vedi figura sotto) che costituisce, insieme al Volturno, il SIC “Fiumi Volturno e Calore Beneventano” - codice sito IT8010027. La funzione principale del fiume Calore è quella di essere un corridoio fluviale d’interesse naturalistico rilevante, che mette in connessione tutta l’area indagata attraverso relazioni longitudinali e trasversali con gli ecotipi adiacenti.

Inoltre, in un contesto agricolo, la vegetazione ripariale assolve al compito di fascia tampone, particolarmente importante per la riduzione dei nitrati di origine antropica provenienti dalle attività colturali.





 = Aree SIC   
 = Limite Parco Regionale de Taburno – Camposauro

Figura 3: Percorso del progetto ferroviario (in blu) e le aree protette limitrofe.

Nel tratto compreso tra Solopaca e Ponte, il tracciato si articola al piede del Massiccio del Monte Taburno, avvicinandosi<sup>5</sup> quindi al Parco Naturale Regionale del Taburno-Camposauro, istituito con D.P.G.R. 12/02/1999 n° 62, al cui interno sono stati istituiti due SIC:

- SIC Camposauro (codice sito IT8020007) di 5.508 ettari
- SIC Massiccio del Taburno (codice sito IT8020008) di 5.321 ettari.

<sup>5</sup> La distanza minima è pari a circa km 2,5.

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b>  <b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO</b>									
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b>  <b>Sintesi non tecnica</b>	COMMESSA IF33	LOTTO 02	FASE R	ENTE 15	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA0000	PROGR. 006	REV. A	Pag. 35 di 128

Il relazione ai citati Siti, è stato sviluppato uno studio di incidenza, così come sintetizzato al successivo paragrafo.

A nord del corridoio di indagine, ubicati ad una considerevole distanza dal tracciato (superiore a km 5), si trovano ulteriori aree protette. Tali aree sono:

- Parco Naturale Regionale Matese;
- SIC Pendici Meridionali Monte Mutria (codice sito IT8020009);
- ZPS Matese (codice sito IT8010026);
- SIC Alta Valle del fiume Tammaro (codice sito IT8020001);
- SIC Bosco di Castelpagano e torrente Tommarecchia (codice sito IT8020014).

Nell'area di indagine non sono invece presenti IBA (Important Bird Areas).

## **6.1 ESITO DELLO STUDIO DI INCIDENZA**

In relazione ai SIC direttamente e indirettamente interessati dalle opere in oggetto, è stata redatta una relazione di incidenza allo scopo di verificare le eventuali perturbazioni indotte dalla realizzazione ed esercizio dell'opera sugli habitat e sulle specie vegetazionali e faunistiche presenti.

Per il SIC IT8010027 "fiumi Volturno e Calore Beneventano" la verifica d'incidenza è stata effettuata in modo approfondito, in quanto direttamente interessato dall'opera in progetto.

Per i SIC IT8020008 "Massiccio del Taburno" e IT8020007 "Camposauro" la verifica d'incidenza è stata eseguita a livello di screening, in quanto tali aree protette non vengono direttamente coinvolte dall'opera progettuale.

Le aree protette sono state studiate attraverso l'analisi degli habitat e delle specie presenti. Tali presenze sono state verificate con rilievi effettuati sul campo in modo da determinare quali habitat e quali specie fossero direttamente interessate dall'opera progettuale.

Per il SIC "fiumi Volturno e Calore Beneventano", sono stati effettuati dei transetti al fine di valutare la presenza e l'abbondanza delle specie vegetali presenti nei siti di attraversamento del fiume Calore Beneventano.

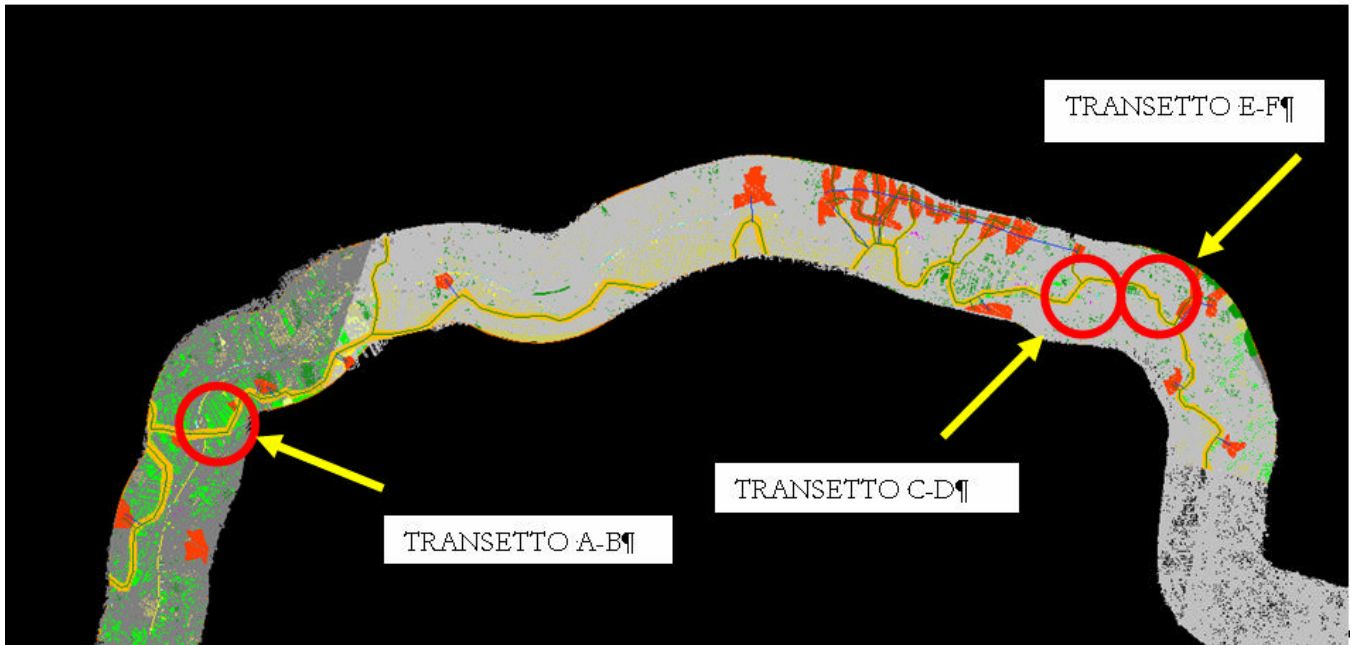
Questo importante corso fluviale, risulta essere un ecosistema naturale rilevante nel territorio campano oggetto di questo studio. Il corso del fiume viene attraversato per tre volte dall'opera progettuale, due di queste in area SIC.

I transetti sono stati eseguiti presso tre punti di attraversamento, nelle seguenti progressive (cfr. figure seguenti):

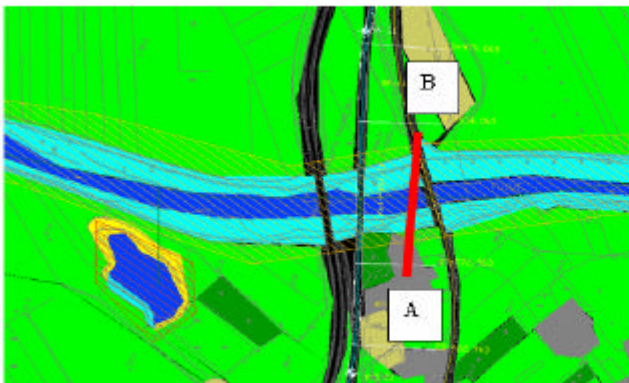
- A-B dal Km 19+656 al Km 20+979
- C-D dal Km 41+000 al Km 41+200
- E-F dal Km 42+811 al Km 42+961



COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
IF33	02	R	15	RG	SA0000	006	A	36 di 128



**TRANSETTO A-B**



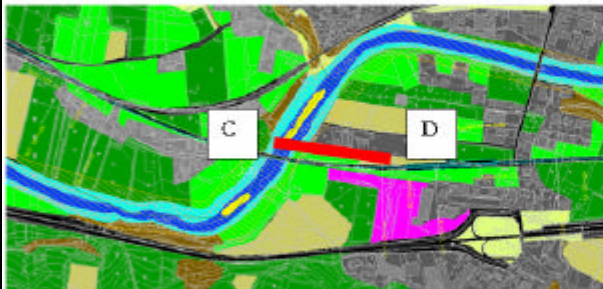
Stralcio della carta dell'uso del suolo (cfr. doc IF3302R15N4SA0000013+15 "uso del suolo e vegetazione")



Foto area dell'area interessata dal transetto

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
IF33	02	R	15	RG	SA0000	006	A	37 di 128

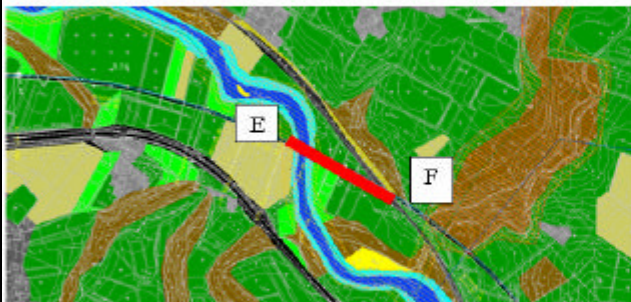
**TRANSETTO C-D**



Stralcio della carta dell'uso del suolo (cfr. doc IF3302R15N4SA0000013-15 "uso del suolo e vegetazione")



**TRANSETTO E-F**




Stralcio della carta dell'uso del suolo (cfr. doc IF3302R15N4SA0000013-4-5 "uso del suolo e vegetazione")



Foto area dell'area interessata dal transetto

In altri tre tratti, il fiume viene lambito dall'opera progettuale; anche in questi ambiti sono stati svolti approfondimenti.

Sono state prese considerazione le opere di mitigazione previste nel progetto, dando particolare importanza alle opere che insistono sulla e in prossimità dell'area protetta; è stata così valutata anche la diretta influenza che l'opera determina sull'area protetta, attraverso la sottrazione di habitat e l'impatto sugli ecosistemi determinati dall'opera in fase di esercizio e dalle fasi di costruzione (fase di cantierizzazione).

	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b> <b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO</b>								
	<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> <b>Sintesi non tecnica</b>	COMMESSA IF33	LOTTO 02	FASE R	ENTE 15	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA0000	PROGR. 006	REV. A

Dallo studio condotto è emerso, in estrema sintesi, come l'opera di raddoppio della linea ferroviaria si inserisce in un contesto territoriale altamente antropizzato, in cui la presenza dell'esistente linea ferroviaria e di infrastrutture stradali determinano una rilevante frammentazione degli ecosistemi.


La nuova opera progettuale non aumenterà ulteriormente la frammentazione in quanto la vecchia linea ferroviaria verrà dismessa. Inoltre, il nuovo tracciato, si discosta per ampi tratti dal corso del fiume Calore Beneventano, a differenza della vecchia tratta ferroviaria; tale fattore determinerà una diminuzione della pressione antropica e quindi della frammentazione ambientale dell'intera area.

Gli ecosistemi lotici e perfluviali del fiume Calore Beneventano, nei siti in cui questo verrà attraversato dalla ferrovia, risultano essere di pessima qualità. Tale valutazione nasce dai rilievi effettuati sul campo che mostrano la presenza di specie alloctone ed opportuniste sia nel comparto vegetazionale che faunistico. Sebbene, nel complesso, il corso fluviale rappresenti un'importante area naturale, sia per la presenza di importanti specie animali soggette a protezione, sia per il valore conservazionistico degli habitat presenti, i siti analizzati e direttamente impattati dall'opera risultano essere notevolmente degradati e l'inserimento della ferrovia non comporterà perdite rilevanti sia di habitat che di specie.

Nel complesso, quindi, il progetto di raddoppio della linea ferroviaria Canello – Benevento, non avrà incidenza sulle aree protette esaminate.

Le misure di mitigazione previste nella fase di cantiere nonché la tecnologia di realizzazione dell'opera, portano ad escludere incidenze tra l'opera in progetto e gli elementi tutelati.



	<b>PROGETTO PRELIMINARE ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO</b>								
	<b>2° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO</b>								
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b>  <b>Sintesi non tecnica</b>	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF33	02	R	15	RG	SA0000	006	A	39 di 128

## 7 VINCOLI E TUTELE TERRITORIALI

I vincoli paesaggistici sono stati derivati dal sistema informativo del Ministero dei Beni e delle attività culturali e dalla competente Soprintendenze.

Dall'analisi della documentazione fornita, sono individuate e perimetrate le seguenti aree:

Protezione delle bellezze naturali: in questa categoria sono state inserite quelle aree che sono tutelate per caratteristiche ambientali o paesistiche ai sensi D.Lgs. 42/2004, Art.142, ex L.1497/39.

Aree di tutela archeologica: si tratta di aree destinate alla tutela di siti di valore archeologico definite dalla Soprintendenza archeologica territorialmente competente (D.Lgs. 42/2004, art. 142 – m ex L. 1089/39)

Fascia di rispetto fluviale e lacuale: tale vincolo è posto in corrispondenza di corsi d'acqua per una fascia di 150 m dalla sponda dell'alveo o dall'argine del fiume e dei laghi per 300 metri dalla linea di battigia. Tali fasce individuano aree della larghezza minima di 300 m (D.Lgs. 42/2004, art. 142 – lettere c: fiumi, torrenti e corsi dacqua iscritti negli elenchi di cui al T.U. approvato con R.D. 1775/33 ex L. 431/85; lettera b) territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;

Territori coperti da boschi e foreste o sottoposti a vincoli di rimboscamento: Le aree coperte da boschi sono state individuate sulla base delle indicazioni desunte dal Sistema Informativo Territoriale Ambientale Paesaggistico (SITAP) ed al SIT della Regione Campania. E' importante evidenziare a tal proposito come le indicazioni del ST risultino discordanti con quelle del SITAP. In un'ottica cautelativa, considerato che le aree boscate riportate dal Sistema Informativo della Regione Campania presentano una maggiore copertura territoriale, si è ritenuto più idoneo inserire tali dati; in ultimo si sottolinea che il dato cartografato sovente non ha presentato un dettaglio sufficiente per la scala di lavoro adottata, costituendo pertanto un'indicazione di massima per l'individuazione delle aree. (D.Lgs. 42/2004, art. 142 – g ex L.431/85)

Vincolo idrogeologico: in questa categoria le aree tutelate ai sensi R.D. N°3267 del 30/12/1923

Di seguito vengono sintetizzati i vincoli interferiti dal tracciato della linea Frasso Telesino – Benevento; viene altresì indicato se trattasi di interferenza diretta (il tracciato attraversa l'area vincolata in viadotto o allo scoperto) o indiretta (il tracciato attraversa l'area vincolata in galleria naturale e non vi è quindi da attendersi alcuna criticità).

PROGRESSIVA (Km)	TIPO DI VINCOLO	COMUNE	TIPO DI INTERFERENZA
16+500 – 20+690	Protezione delle bellezze naturali <sup>6</sup>	Dugenta/Melizzano	Diretta
16+500 -16+800	Fascia di rispetto fluviale (Vallone del Ferro)	Dugenta	Diretta
19+585 – 20+000	Fascia di rispetto fluviale (T.Maltempo)	Melizzano	Diretta
20+520 – 20+970	Fascia di rispetto fluviale (F. Calore)	Melizzano	Diretta
22+260 – 22+420	Boschi	Telese Terme	Indiretta

<sup>6</sup> Area panoramica comprendente il Gruppo Montuoso del Taburno (DM 28/03/1985)

PROGRESSIVA (Km)	TIPO DI VINCOLO	COMUNE	TIPO DI INTERFERENZA
22+790- 22+810	Boschi	Telese Terme	Indiretta
22+940 – 22+970	Boschi	Telese Terme	Indiretta
24+874 – 27+546	Fascia di rispetto fluviale e lacuale (Lago Telese, T.Portella, T. Grassano, Vallone Truomo)	Telese Terme	Diretta
25+010 – 25+210	Boschi	Telese Terme	Indiretta/Diretta
27+250 – 28+810	Protezione delle bellezze naturali <sup>9</sup>	Solopaca	Diretta
28+810 – 30+210	Protezione delle bellezze naturali <sup>9</sup>	Solopaca	Indiretta
29+170- 29+610	Boschi	Solopaca	Indiretta
31+635 – 32+056	Fascia di rispetto fluviale (Rio ella o)	Guardia Sanframondi	