

## REGIONE MOLISE

DIREZIONE GENERALE IV DELLE POLITICHE DEL TERRITORIO,  
DEI TRASPORTI, DELLA CASA, VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO, RISORSE NATURALI E TUTELA  
AMBIENTALE  
SETTORE BENI AMBIENTALI  
VIA ELENA, 1 CAP. 86100 CAMPOBASSO

Prot. n. 8897  
Risp. Alla nota n.  
Pervenuta il

in data

al prot. n.

Sett. Gest. Un.  
1976122004 DIRETTORE GENERALE  
(Ing. Vincenzo Di Gennaro)

Campobasso, 16/02/2003

Per ricezione

Al Direttore Generale  
IV Direzione  
S E D E

**Oggetto:** Raddoppio linea ferroviaria Termoli-Lesina – Valutazioni di ammissibilità paesaggistica

Si invia copia della nota n° 158 del 27/02/03 con la quale si è specificato il raddoppio proposto può essere considerato ammissibile rispetto alle norme paesistiche.

Si allega, inoltre, copia delle NTA riguardanti l'ambito A2N1 del PTPAAV n° 1 nel quale insiste, per gran parte del suo percorso, il tracciato ferroviario.

Si esplicitano ora le valutazioni relative agli elementi più significativi della linea rispetto al tema dell'impatto visivo:

### 1 - NUOVO SVINCOLO STRADALE DI CAMPOMARINO al KM.5+972

Si è riscontrato che lo svincolo interessa la base del costone roccioso che costituisce un elemento di rilevanza ambientale.

Comunque per la realizzazione una volta verificata la compatibilità con le caratteristiche ambientali del costone roccioso, occorre tener conto di quanto segue:

- per quanto riguarda l'area interclusa tra i rami dello svincolo essa deve essere sistemata a verde con essenze autoctone anche se solo di tipo arbustivo o erbacee;
- per i rilevati vengano prodotti dei particolari del trattamento dei pendii;
- per quanto riguarda i rilevati che precedono il viadotto occorre non adottare pendenze dello stesso rilevato costante e di conseguenza di non avere un'impronta al suolo formata da una linea continua bensì essa deve essere frastagliata;
- vanno puntualizzati in dettaglio la forma dei piloni e delle travi esterne del viadotto curando in particolare l'aspetto architettonico dei pulvini ed i prospetti delle travi con opportuna sagomatura o applicando delle scossaline;
- il progetto dello svincolo deve essere completato con il progetto dell'illuminazione stabilendo fin da adesso che non possono essere posti torri-fari bensì luci con sostegni più

bassi e distribuiti in più punti in modo da non alterare la visione notturna del costone sovrastante l'insediamento medievale.

Tutte le opere d'arte previste in cemento armato vengano mascherate con rivestimenti in pietra o mattoni o con fioriere o con intonaco trattato a fasce o con rugosità accentuate.

## 2 - NUOVO SVINCOLO STRADALE al KM.9+549

L'area residuale dello svincolo deve essere sistemata a verde con essenze autoctone anche se solo di tipo arbustivo o erbacee.

Il rilevato dovrà avere forma frastagliata e pendenze non uniformi.

Tutte le opere d'arte previste in cemento armato vengano mascherate con rivestimenti in pietra o mattoni o con fioriere o con crescita della vegetazione naturale o con intonaco trattato a fasce o con rugosità accentuate

Nell'esprimere questo giudizio si precisa che si ritenuta non praticabile la soluzione alternativa del sottopasso nel nuovo svincolo per Campomarino, in quanto pur sicuramente di minor impatto visivo, non sembra fattibile dal punto di vista tecnico.

## 3 - PONTI

I ponti della linea esistente vanno salvaguardati quanto essi costituiscono testimonianze delle strade ferrate di un tempo.

I nuovi manufatti per gli attraversamenti siano rivestiti in mattoni in modo da richiamare la tipologia costruttiva del passato.

## 4 - VIADOTTO SUL BIFERNO al KM. 2+570

Nella relazione generale a pag. 12 il termine di alveo di magra va inteso come alveo complessivo del fiume Biferno.

Si ribadisce che le pile del viadotto non devono interessare l'alveo del fiume.

Quale prescrizione generale si impone che il raddoppio venga realizzato sul lato a monte della linea ferroviaria esistente.

Infine, si evidenzia che tra le ipotesi di interpretazione delle cause che dei danni che sono stati provocati dagli eventi alluvionali del gennaio di quest'anno, vi è anche la presenza del rilevato ferroviario al quale può essere imputato, la funzione di barriera al deflusso delle acque; si è dell'avviso, pertanto, che occorre valutare l'opportunità di sostituire tale tipologia di opera con altre, quali il viadotto che permettono il passaggio dell'acqua in caso di piena.

*da ripartire nell'ambito di...*

Il Responsabile di Sezione  
(Arch. Francesco Manfredi Selvaggi)

*F. Manfredi Selvaggi*