

COMMITTENTE



PROGETTAZIONE:



DIREZIONE TECNICA

U.O. AMBIENTE, ARCHITETTURA E ARCHEOLOGIA

PROGETTO DEFINITIVO

ITINERARIO NAPOLI – BARI

RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO

I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE
ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI

INTERCONNESSIONI NORD SU LS ROMA- NAPOLI VIA CASSINO

Studio di Impatto Ambientale

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

SCALA:

Relazione generale

-

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

IF0F 04 D 22 RG SA000P 001 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	EMISSIONE ESECUTIVA	S. Bricotti	Maggio 2016	G. Dielli	Maggio 2016	F. Scipione	Maggio 2016	A. Martino Maggio 2016

ITALFERR S.p.A.
Dot. Arch. Alessandro Mirra
Ordine Architetti di Roma
n. 10485

INDICE

1.	PREMESSA	4
1.1	INTRODUZIONE	6
1.2	LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO IN MATERIA DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE	6
1.3	NORMATIVA DI RIFERIMENTO IN MATERIA DI SIA	9
1.4	ENTI CONTATTATI PER LA COSTRUZIONE DELLA BANCA DATI	10
2.	APPROCCIO METODOLOGICO: IL SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE	11
3.	INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	16
4.	PIANIFICAZIONE DI SETTORE.....	17
5.	PIANIFICAZIONE DI LIVELLO SOVRACOMUNALE.....	18
5.1	RIFERIMENTI NORMATIVI	18
5.2	CONTENUTI ED INDICAZIONI.....	18
5.2.1	<i>Piano Territoriale Regionale (PTR)</i>	20
5.2.2	<i>PTCP della Provincia di Caserta</i>	24
6.	AREE PROTETTE.....	27
6.1	RIFERIMENTI NORMATIVI	27
6.2	AREE PROTETTE SITE IN PROSSIMITÀ DELL'INTERVENTO.....	29
7.	VINCOLI E TUTELE TERRITORIALI	30
7.1	RIFERIMENTI NORMATIVI	30
7.2	ANALISI DEL SISTEMA VINCOLISTICO	30
8.	PIANO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO	32

8.1	RIFERIMENTI NORMATIVI	32
8.2	PIANO STRALCIO DELL'AUTORITÀ DI BACINO REGIONALE DELLA CAMPANIA CENTRALE	32
9.	PIANIFICAZIONE LOCALE	34
9.1	RIFERIMENTI NORMATIVI	34
9.2	CONTENUTI ED INDICAZIONI.....	34
10.	VALUTAZIONE DI COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE	36

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO. I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI					
	INTERCONNESSIONI NORD SU LS ROMA- NAPOLI VIA CASSINO					
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO Relazione generale	COMMESSA IF0F	LOTTO 04 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A	FOGLIO 4 di 36

1. **PREMESSA**

Nel presente Studio di impatto ambientale sono stati analizzati gli effetti sull'ambiente prodotti dalla realizzazione delle interconnessioni nord, progetto di completamento del I° Lotto Funzionale "Cancello – Frasso Telesino e Variante alla Linea Roma Napoli Via Cassino nel Comune di Maddaloni".

Per inquadrare correttamente il progetto, in un più ampio contesto infrastrutturale, ripercorriamo alcuni punti cardine della storia dello stesso.

Il Progetto Preliminare relativo al I° Lotto Funzionale "Cancello – Frasso Telesino e Variante alla Linea Roma Napoli Via Cassino nel Comune di Maddaloni", comprendente il cosiddetto "shunt di Maddaloni" e facente parte dell'Itinerario Napoli-Bari, è stato approvato dal Commissario con Ordinanza n. 7 del 31/03/2015, con prescrizioni e raccomandazioni.

Ai fini dell'approvazione del progetto definitivo, in data 5 novembre 2015 è stata convocata la Conferenza dei Servizi del progetto definitivo del I° Lotto Funzionale "Cancello – Frasso Telesino e Variante alla Linea Roma Napoli Via Cassino nel Comune di Maddaloni", comprensivo di un manufatto atto a consentire il collegamento tra la tratta Cancello-Frasso e l'attuale Linea Storica Roma–Napoli Via Cassino.

In sede di conferenza dei Servizi, la Regione Campania con Delibera n. 45 del 15/02/2016 ed il Comune di Maddaloni hanno manifestato il proprio consenso alla realizzazione dell'opera, a condizione di eliminare dal progetto il previsto lo "shunt di Maddaloni" e di prevedere una soluzione progettuale alternativa per l'attraversamento del territorio Comunale, da valutarsi in una apposita successiva procedura: tale posizione è stata formalizzata successivamente con delibera Comunale n. 33 del 9 Dicembre 2015 che cita testualmente: "[...] di approvare il progetto definitivo sottoposto alla valutazione della conferenza dei servizi relativo all'Asse ferroviario Napoli-Bari, Raddoppio tratta Cancello-Frasso Telesino e variante alla linea storica Roma-Napoli, via Cassino nel Comune di Maddaloni a condizione che venga stralciato il progetto dello "Shunt Maddaloni".

Il progetto definitivo in questione è stato sottoposto a verifica di ottemperanza e all'approvazione del Piano di utilizzo, conclusasi positivamente con provvedimento del Ministero dell'Ambiente (determina direttoriale prot. 0000102 DVA del 24/3/2016) e del Ministero per i Beni e le attività culturali e del Turismo (Parere prot 34.19.04 /7576 del 17/03/2016).

Con Ordinanza n.22 del 16.05.2016 il Commissario ha approvato il Progetto definitivo del I° Lotto Funzionale con la prescrizione, tra l'altro, di prevedere " una soluzione alternativa alla variante alla linea

storica RM-NA via Cassino nell'ambito del Comune di Maddaloni con relative opere connesse ed accessorie (2^o fase funzionale), per garantire il collegamento della richiamata tratta ferroviaria con la linea storica Roma-Napoli via Cassino, da valutare all'esito del relativo sviluppo progettuale".

Pertanto, oggetto del presente studio di impatto ambientale, comprensivo di Piano di Utilizzo, in ossequio alla citata prescrizione, è una soluzione progettuale, alternativa allo shunt, che prevede la realizzazione di tali collegamenti per una lunghezza totale dei binari pari e dispari di circa 1,9 Km e con velocità di progetto di 80-100 Km/h.

Sono inoltre comprese nell'intervento alcune modifiche al Progetto della Linea Canello-Frasso, determinate proprio dall'innesto delle interconnessioni. Tali modifiche sono relative alla parte di progetto compreso tra la variante alla LS e l'imbocco della galleria Monte Aglio.

Nella figura seguente, evidenziati in rosso sono rappresentati gli interventi oggetto del presente Studio di Impatto Ambientale, c.d. interconnessioni Nord binario pari e dispari.

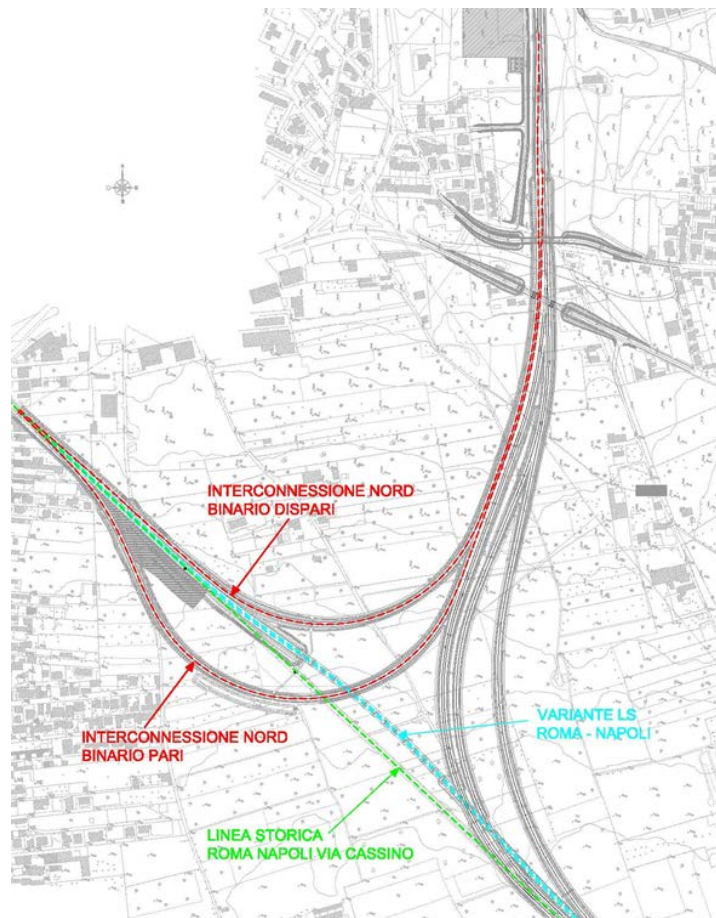


Figura 1-1: Interconnessione in direzione Nord

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO. I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI INTERCONNESSIONI NORD SU LS ROMA- NAPOLI VIA CASSINO					
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO Relazione generale	COMMESSA IF0F	LOTTO 04 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A

Per quanto riguarda la Linea Storica è stato attivato un apposito tavolo tecnico, presso la Regione Campania, per la definizione di un Protocollo d'Intesa per il riutilizzo del sedime d'intesa con le Amministrazioni Locali.

1.1 Introduzione

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 vigenti. In particolare il quadro di riferimento programmatico comprende:

- l'inquadramento del progetto nel contesto degli scenari di sviluppo territoriale, con riferimento alle linee di tendenza sia spontanee che programmate;
- l'analisi dei rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti di pianificazione, quindi verifica della validità del programma realizzativo nei riguardi delle future linee di sviluppo;
- l'inquadramento del progetto nel contesto della pianificazione a scala locale, nonché la verifica delle esigenze indotte dalla sua realizzazione anche tenendo conto delle opere complementari indispensabili per garantirne la piena funzionalità.

1.2 La normativa di riferimento in materia di compatibilità ambientale

Il contesto legislativo in materia di compatibilità ambientale prende forma a partire da normative di livello Comunitario (Direttive), nel tempo, recepite dagli Stati membri all'interno del proprio ordinamento procedurale che, nel caso nazionale, prevede un parziale trasferimento di competenza alle Regione e agli Enti Locali.

Si riporta, quindi, di seguito la disamina dei principali riferimenti normativi, articolati secondo i tre suddetti livelli: Comunitario, nazionale e regionale.

Direttive Comunitarie

- Direttiva CEE 85/337 del 27 giugno 1985 "Valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati";

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO. I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI INTERCONNESSIONI NORD SU LS ROMA- NAPOLI VIA CASSINO					
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO Relazione generale	COMMESSA IF0F	LOTTO 04 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A

- Direttiva 97/11/CE del 3 marzo 1997;
- Direttiva 2003/35/CE del 26 maggio 2003;
- Direttiva 2011/92/UE del 13 dicembre 2011 “Valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati.

Normativa nazionale

- Legge 8 luglio 1986, n. 349: S. O. n. 59 G.U.R.I. 15 luglio 1986, n. 162 Istituzione del Ministero dell’ambiente e norme in materia di danno ambientale, e sue ss.mm.ii.;
- D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377: Regolamentazione delle pronunce di compatibilità ambientale di cui all’art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, recante istituzione del Ministero dell’ambiente e norme in materia di danno ambientale;
- D.P.C.M. 27 dicembre 1988: Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all’art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell’art. 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377, e sue ss.mm.ii.;
- D.P.R. 11 febbraio 1998: Disposizioni integrative al Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377, in materia di disciplina delle pronunce di compatibilità ambientale, di cui alla l. 8 luglio 1986, n. 349, art. 6. (Gazz. Uff., 27 marzo, n. 72);
- D.Lgs 31 marzo 1998, n. 112: Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni e agli enti locali, in attuazione del Capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59;
- D.P.R. 2 settembre 1999, n. 348: Regolamento recante norme tecniche concernenti gli studi di impatto ambientale per talune categorie di opere. (G.U.R.I. 12 ottobre 1999, n. 240);
- D.Lgs 20 agosto 2002, n.190: Attuazione della legge 21 dicembre 2001, n. 443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale. (GU n. 199 del 26.08.2002 - Suppl. Ordinario n.174);
- Legge 31 ottobre 2003, n. 306: Disposizioni per l’adempimento di obblighi derivanti dall’appartenenza dell’Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 2003;
- Decreto 1 aprile 2004: Linee guida per l’utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale (G.U. n. 84 del 09.04.2004);
- Legge n. 308 del 2004: delega al Governo per il riordino, il coordinamento e l’integrazione della legislazione in materia ambientale;

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO. I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI INTERCONNESSIONI NORD SU LS ROMA- NAPOLI VIA CASSINO					
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO Relazione generale	COMMESSA IF0F	LOTTO 04 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A

- D.Lgs 17 agosto 2005, n. 189: Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 20 agosto 2002; n. 190, in materia di redazione ed approvazione dei progetti e delle varianti, nonché di risoluzione delle interferenze per le opere strategiche e di preminente interesse nazionale (G.U. n. 221 del 22.09.2005 – Suppl. ordinario n. 157);
- D.Lgs n. 195 del 19 agosto 2005: accesso del pubblico all'informazione ambientale;
- D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e smi: Norme in materia ambientale;
- D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163 e smi: Codice dei contratti pubblici. Il Titolo III, Capo IV e l'Al. XXI riguardano la VIA delle infrastrutture strategiche e degli insediamenti produttivi;
- D. Lgs n. 4 del 16.01.2008: Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale;
- D. Lgs. 29 giugno 2010, n. 128: Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69.

Normativa regionale

Acqua e suolo

- **Legge Regionale del 25-02-2003, n. 4:** "Nuove norme in materia di bonifica integrale" (B.U.R. Campania n. 11 del 10 marzo 2003);
- **Legge 21 maggio 1997 n.14:** Direttive per l' attuazione del servizio idrico integrato ai sensi della legge 5 gennaio 1994 n. 36;
- **Legge 7 febbraio 1994 n. 8:** Norme in materia di difesa del suolo - Attuazione della Legge 18 Maggio 1989, n. 183 e successive modificazioni ed integrazioni;
- **Legge del 03/11/1993 n. 38:** Disciplina dei beni regionali – demanio.

Cave e torbiere

- **Legge 13 aprile 1995, n.17:** Modifiche ed integrazioni alla legge regionale 13 dicembre 1985, n. 54, concernente la disciplina della coltivazione delle cave e delle torbiere nella Regione Campania;
- **Legge del 13/12/1985 n. 54:** Coltivazione di cave e torbiere.

Rifiuti

- **Legge regionale del 28-03-2007 n. 4:** Norma in materia di gestione, trasformazione, riutilizzo dei rifiuti, bonifica dei siti inquinati. (B.U.R. Campania n. 19 del 3-4-2007);

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO. I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI INTERCONNESSIONI NORD SU LS ROMA- NAPOLI VIA CASSINO					
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO Relazione generale	COMMESSA IF0F	LOTTO 04 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A

- **Legge 01 marzo 1994 n. 11:** Proroga dei termini di scadenza delle autorizzazioni regionali di cui all' articolo 17 della Legge Regionale 10 febbraio 1993, n. 10, concernente: - Norme e procedure per lo smaltimento dei rifiuti in Campania" -Bollettino Ufficiale della Regione Campania N. 13del 7 marzo 1994;
- **Legge 10 febbraio 1993 n. 10:** Norme e procedure per lo smaltimento dei rifiuti in Campania.

1.3 Normativa di riferimento in materia di SIA


Il presente Studio è stato redatto al fine di avviare la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale per il progetto relativo alle "Interconnessioni nord su LS Roma-Napoli via Cassino", nell'ambito del più ampio progetto di raddoppio della tratta Canello – Frasso Telesino e di variante alla linea Roma–Napoli via Cassino nel comune di Maddaloni. Tali opere appartengono al 1° lotto funzionale del raddoppio della tratta Canello – Benevento.

La principale normativa di riferimento è rappresentata dal D. Lgs. 12 aprile 2006, n. 163 e s.m.i., "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE", con particolare riferimento, alla parte II, Titolo III, Capo IV (Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi), Sezione I (infrastrutture e insediamenti produttivi), Sezione II (procedure per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere).

Lo Studio di Impatto Ambientale, a livello di contenuti, è stato redatto sulla base di quanto indicato nel D.P.C.M. 27/12/1988 "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6, L. 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377"

Lo SIA, pertanto, contiene:

- gli **elementi conoscitivi** sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale;
- la **descrizione dei rapporti di coerenza** del progetto con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori di settore e territoriali, nei quali è inquadrabile il progetto stesso;
- la **descrizione del progetto**, comprendente le caratteristiche fisiche di insieme dell'Opera e delle esigenze di utilizzazione del territorio, tanto nel corso della costruzione quanto in fase di esercizio; l'indicazione della natura e delle quantità dei materiali impiegati; la valutazione del tipo e della

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO. I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI					
	INTERCONNESSIONI NORD SU LS ROMA- NAPOLI VIA CASSINO					
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO Relazione generale	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IF0F	04 D 22	RG	SA000P 001	A	10 di 36

quantità dei residui e delle emissioni attese; la descrizione delle tecniche previste per impedire, per quanto possibile, le emissioni e per ridurre l'utilizzo delle risorse naturali;

- la **descrizione delle principali alternative** prese in esame, con indicazione delle principali motivazioni delle scelte operate e la descrizione delle componenti ambientali potenzialmente soggette ad essere impattate dalle opere in progetto;
- la **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'esecuzione di quanto previsto in progetto; all'utilizzazione delle risorse naturali; all'emissione di sostanze inquinanti (con descrizione da parte del proponente dell'Opera dei metodi previsionali utilizzati);
- una **descrizione delle misure** previste per evitare, ridurre e se possibile compensare rilevanti impatti negativi del progetto sull'ambiente;
- la **descrizione delle misure previste per il monitoraggio**;
- la **descrizione degli elementi culturali e paesaggistici** eventualmente presenti e dell'impatto provocato su di essi dalle trasformazioni del territorio proposte e delle misure di mitigazione e compensazione necessarie a ridurre tale impatto;

Le risultanze dello Studio di Impatto Ambientale sono poi riassunte in una **sintesi non tecnica** destinata alla pubblica consultazione.

1.4 Enti contattati per la costruzione della banca dati

- Banche dati Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM)
- Sistema Informativo Territoriale Ambientale Paesaggistico (SITAP) del Ministero per i beni e le attività culturali – Direzione generale per i beni architettonici e paesaggistici
- Regione Campania
- Provincia di Caserta
- Comune di Maddaloni

 ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO. I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI					
	INTERCONNESSIONI NORD SU LS ROMA- NAPOLI VIA CASSINO					
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO Relazione generale	COMMESSA IF0F	LOTTO 04 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A	FOGLIO 11 di 36

2. APPROCCIO METODOLOGICO: IL SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE

La metodologia generale applicata all'interno del presente documento per l'analisi degli aspetti ambientali di progetto (AAPG) e per lo svolgimento del processo di valutazione fa riferimento agli indirizzi dettati dal sistema di gestione ambientale adottato da Italferr S.p.A. in applicazione alla norma UNI-EN ISO 14001:2004.

Gli Aspetti Ambientali di Progetto, identificati secondo le modalità riportate nei paragrafi seguenti, vengono descritti al fine di fornire informazioni relative alle caratteristiche e specificità che essi assumono nel progetto analizzato.

Nella descrizione, che avviene in termini qualitativi e, ove possibile, quantitativi, sono inserite tutte le informazioni necessarie ai fini della successiva identificazione degli Aspetti Ambientali di Processo ed in particolare:

1. Adempimenti legislativi;
2. Descrizione dello stato iniziale - ante operam – dell'aspetto ambientale in termini di consistenza, stato di conservazione, tendenza evolutiva, ecc.
3. Analisi delle possibili interferenze allo stato iniziale dell'aspetto ambientale ipotizzabili per effetto della costruzione e dell'esercizio dell'opera (corso d'opera – post operam).

Il Sistema di Gestione Ambientale adottato da Italferr S.p.A. ai sensi della norma UNI-EN ISO 14001:2004 ha identificato, relativamente al processo di progettazione, 17 aspetti ambientali (Aspetti Ambientali Iniziali) comuni a tutti i livelli di progettazione.

Gli Aspetti Ambientali in questione sono:

1. Programmazione e pianificazione territoriale
2. Sistema dei vincoli e delle aree protette
3. Beni storici e architettonici
4. Paesaggio e visualità
5. Archeologia
6. Acque
7. Suolo e sottosuolo

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO. I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI INTERCONNESSIONI NORD SU LS ROMA- NAPOLI VIA CASSINO					
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO Relazione generale	COMMESSA IF0F	LOTTO 04 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A

8. Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi
9. Emissioni in atmosfera
10. Rumore
11. Vibrazioni
12. Rifiuti e materiale di risulta
13. Sostanze pericolose
14. Materie prime
15. Emissioni ionizzanti e non ionizzanti
16. Consumi energetici
17. Ambiente sociale

Il metodo utilizzato per l'identificazione degli aspetti ambientali di progetto (AAPG) si basa, quindi, sulla correlazione fra gli *elementi tipologici di un'opera (tipologie di opera prevalenti)* e gli *aspetti ambientali tipologici*, individuati in base alla scomposizione della "matrice ambiente", riportata nella Tabella di seguito "*Matrice Correlazione Tipologia Opera – Aspetto Ambientale*".

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO. I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI INTERCONNESSIONI NORD SU LS ROMA- NAPOLI VIA CASSINO					
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO Relazione generale	COMMESSA IF0F	LOTTO 04 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A

Tabella 2-1: Matrice di Correlazione Tipologia Opera-Aspetto Ambientale

ASPETTI AMBIENTALI	Programmazione e pianificazione territoriale		Beni storici e architettonici	Paesaggio e visualità	Archeologia	Acque	Suolo e sottosuolo	Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi	Emissioni in atmosfera	Rumore	Vibrazioni	Rifiuti e materiali di risulta	Sostanze pericolose	Materie prime	Emissioni ionizzanti e non ionizzanti	Consumi energetici	Ambiente sociale
	1	2															
Rilevati	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X			X
Trincee	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X			X
Gallerie artificiali / Imbocchi / Cameroni	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X			X
Armamento					X				X	X	X	X	X	X			
Siti deposito / approvvigionamento	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X		X			X
Sistema di cantierizzazione (aree di cantiere, aree di stoccaggio, viabilità)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X

Gli AA così individuati sono sviluppati nello Studio di Impatto Ambientale redatto, nei tre Quadri di Riferimento Programmatico, Progettuale ed Ambientale, allo scopo di definire per ciascun aspetto le caratteristiche ambientali specifiche. Nella descrizione, effettuata in termini qualitativi e, ove possibile, quantitativi, sono inserite tutte le informazioni necessarie ai fini della successiva valutazione di significatività. Nello schema seguente è descritta la corrispondenza tra l'organizzazione e la definizione dei temi come trattati nel SIA e gli AAPG individuati in base ai criteri definiti nel SGA.

La compilazione della matrice di correlazione avverrà in base all'effettiva presenza/assenza delle diverse tipologie d'opera nello specifico progetto. Infatti gli aspetti ambientali non riportati nella tabella di seguito non risultano significati per la tipologia di opera di questo specifico progetto.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO. I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI INTERCONNESSIONI NORD SU LS ROMA- NAPOLI VIA CASSINO					
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO Relazione generale	COMMESSA IF0F	LOTTO 04 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A

Tabella 2-2: Confronto tra componenti trattate nel SIA e aspetti ambientali individuati nel SGA

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Argomenti e Componenti		SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE Aspetti Ambientali di Progetto
Quadro di Riferimento Programmatico	Programmazione e pianificazione sovraordinata e locale Vincoli e Aree protette	1. Programmazione e pianificazione territoriale 2. Sistema vincoli e aree protette 3. Beni storici ed architettonici
Quadro di Riferimento Progettuale	Gestione dei materiali di risulta e individuazione dei siti di approvvigionamento	4. Suolo e sottosuolo 5. Rifiuti e materiali di risulta 6. Materie prime
Quadro di Riferimento Ambientale	Componente Ambiente idrico Componente Suolo e sottosuolo Componente Vegetazione, flora, fauna, ecosistemi Componente Atmosfera Componente rumore Componente vibrazioni Componente Paesaggio Archeologia Componente salute pubblica	7. Acque 8. Suolo e sottosuolo 9. Vegetazione, flora fauna ed ecosistemi 10. Emissioni in atmosfera 11. Rumore 12. Vibrazioni 13. Paesaggio e visibilità 14. Archeologia 15. Ambiente sociale

La **valutazione della significatività degli AAPG** individuati è contenuta nel SIA, nella trattazione degli Argomenti e Componenti definiti nell'ambito dei tre Quadri di cui si compone, Programmatico, Progettuale ed Ambientale.

Tale valutazione di significatività è effettuata in base ai seguenti criteri:

1. Impatto Legislativo;
2. Interazione Opera-Ambiente;
3. Percezione degli Stakeholder.

Di seguito si riporta la descrizione di tali criteri.

1. Impatto legislativo

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO. I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI INTERCONNESSIONI NORD SU LS ROMA- NAPOLI VIA CASSINO					
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO Relazione generale	COMMESSA IF0F	LOTTO 04 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A

L'esistenza di adempimenti normativi che regolamentano lo specifico aspetto ambientale, determinando l'individuazione di soglie o limiti di riferimento ovvero l'obbligo di specifiche procedure autorizzative che rende l'AA in questione significativo.

2. Interazione Opera - Ambiente

Con tale criterio vengono analizzate le modifiche che l'aspetto ambientale può subire in relazione alle fasi di costruzione e/o di esercizio dell'opera.

La valutazione viene condotta tenendo presenti tre criteri differenti: la quantità, la severità e la sensibilità.

- **Quantità dell'aspetto**: viene valutato un eventuale impatto attraverso l'analisi delle sue caratteristiche di livello fondamentali (es. volumi, concentrazioni, ecc.). Ove necessario vengono utilizzati i risultati di simulazioni previsionali.
- **Severità dell'aspetto**: viene valutato il perdurare nel tempo di un eventuale impatto, la sua reversibilità e criticità (es. pericolosità di una sostanza);
- **Sensibilità dell'ambiente** ricettore: viene considerata la presenza o meno di ricettori nell'intorno dell'area di interesse, intesi questi sia come ricettori legati alla presenza umana (residenze, scuole, ospedali, etc.), sia come elementi naturali sensibili (corsi d'acqua, pozzi e sorgenti idriche, aree protette, elementi vegetali di pregio, specie animali sensibili, etc.).

3. Percezione degli stakeholder

La maggior parte dei progetti ferroviari destano solitamente attenzione da parte dei soggetti pubblici o privati coinvolti, indipendentemente dal reale impatto ambientale generato sullo specifico aspetto ambientale.

La valutazione di significatività è resa in base all'esperienza aziendale. Un aspetto ambientale è pertanto considerato significativo quando si ritiene che lo stesso sia percepito come problematico da parte di soggetti pubblici o privati.

3. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'Opera in progetto ricade interamente nel comune di Maddaloni, in provincia di Caserta.

Dal punto di vista morfologico, il territorio ricade nell'ampia piana dove sorge Maddaloni.

Il territorio è caratterizzato da rilievi montuosi di tipo calcareo-dolomitico.

L'ambito territoriale in questione è caratterizzato dalla presenza di diverse infrastrutture viarie e ferroviarie. Si citano in particolare, oltre alla attuale ferrovia Napoli-Bari oggetto del presente intervento, la Ferrovia Concessa Canello-Benevento via Valle Caudina, l'interporto Maddaloni-Marcianise Sud Europa, l'Autostrada A30 Caserta-Salerno, le Strade Statali 7 Appia e 265 Fondovalle Isclero.

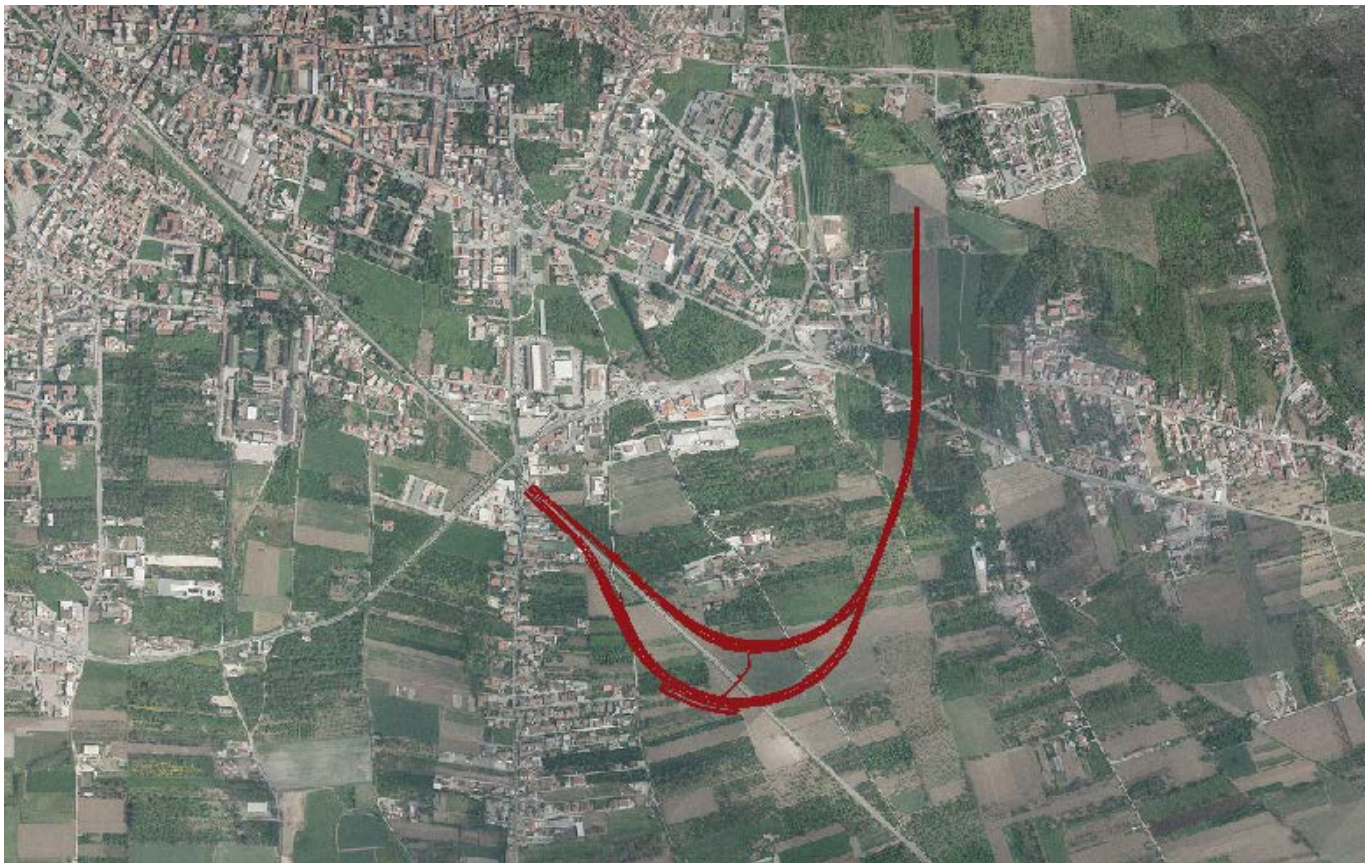


Figura 3-1: Inquadramento dell'opera in progetto (evidenziata in rosso)

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO. I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI					
	INTERCONNESSIONI NORD SU LS ROMA- NAPOLI VIA CASSINO					
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO Relazione generale	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IF0F	04 D 22	RG	SA000P 001	A	17 di 36

4. PIANIFICAZIONE DI SETTORE

Nell'ambito del presente studio è stata verificata la coerenza delle opere afferenti l'itinerario rispetto ai più recenti aggiornamenti della pianificazione e programmazione di settore, con particolare riferimento alle politiche di sviluppo delle infrastrutture ferroviarie sancite a livello nazionale e dalla Regione Campania.

In particolare, la riqualificazione del corridoio trasportistico che contiene l'opera in progetto 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'opera in esame si inquadra.

L'itinerario ferroviario su cui ricade l'opera in progetto, infatti, mira al raggiungimento degli obiettivi strategici di riequilibrio modale e di sviluppo socio-territoriale attraverso la velocizzazione ed una migliore integrazione della rete ferroviaria nel quadrante di riferimento con il sistema ferroviario complessivo.

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

Il progetto risulta inoltre coerente con la pianificazione regionale vigente nel settore dei trasporti, che prevede il potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari interni, a favore della creazione di relazioni di reciprocità tra le varie realtà territoriali attualmente isolate.

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO. I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI INTERCONNESSIONI NORD SU LS ROMA- NAPOLI VIA CASSINO					
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO Relazione generale	COMMESSA IF0F	LOTTO 04 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A

5. PIANIFICAZIONE DI LIVELLO SOVRACOMUNALE

Tutte le verifiche relative alla pianificazione ambientale e territoriale sono aggiornate ad aprile 2016.

5.1 Riferimenti normativi

- L.R. n. 16/2004 “Norme sul governo del territorio”

5.2 Contenuti ed indicazioni

La Regione Campania ha regolato la normativa urbanistica attraverso la L.R. n. 16/2004 “Norme sul governo del territorio”.

La norma disciplina, art.1,§1 [...] *gli assetti, le trasformazioni e le utilizzazioni del territorio al fine di garantirne lo sviluppo, nel rispetto del principio di sostenibilità, mediante un efficiente sistema di pianificazione territoriale e urbanistica articolato a livello regionale, provinciale e comunale [...]* a tal fine la Legge regola le competenze dei diversi livelli istituzionali invocando il principio di sussidiarietà. Tale principio prevede che le scelte in merito alla trasformazione del territorio vengano prese al livello istituzionale più vicino alla comunità di riferimento, garantendo così l'adozione di scelte partecipate e condivise dalle comunità locali e la cooperazione tra le istituzioni.

Gli obiettivi posti dalla Legge in merito alla pianificazione territoriale ed urbanistica sono resi espliciti nell'art. 2 e di seguito riportati:

[...]

- a) *promozione dell'uso razionale e dello sviluppo ordinato del territorio urbano ed extraurbano mediante il minimo consumo di suolo;*
- b) *salvaguardia della sicurezza degli insediamenti umani dai fattori di rischio idrogeologico, sismico e vulcanico;*
- c) *tutela dell'integrità fisica e dell'identità culturale del territorio attraverso la valorizzazione delle risorse paesistico-ambientali e storico-culturali, la conservazione degli ecosistemi, la riqualificazione dei tessuti insediativi esistenti e il recupero dei siti compromessi;*
- d) *miglioramento della salubrità e della vivibilità dei centri abitati;*
- e) *potenziamento dello sviluppo economico regionale e locale;*

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO. I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI INTERCONNESSIONI NORD SU LS ROMA- NAPOLI VIA CASSINO					
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO Relazione generale	COMMESSA IF0F	LOTTO 04 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A

f) *tutela e sviluppo del paesaggio agricolo e delle attività produttive connesse;*

g) *tutela e sviluppo del paesaggio mare-terra e delle attività produttive e turistiche connesse.*

L'articolazione della pianificazione territoriale ed urbanistica prevede tre livelli distinti: livello regionale, livello provinciale e livello comunale.

Alla Regione spetta l'obbligo di garantire la coerenza degli strumenti di pianificazione territoriale provinciale, a tal fine si dota di un Piano Territoriale Regionale, ai sensi all'art. 13 § 1 della LR. Il piano regionale ha l'obbligo di individuare quanto indicato al §2 dell'art.13 e di seguito riportato:

a) *gli obiettivi di assetto e le linee principali di organizzazione del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione;*

b) *i sistemi infrastrutturali e le attrezzature di rilevanza sovrapregionale e regionale, nonché gli impianti e gli interventi pubblici dichiarati di rilevanza regionale;*

c) *gli indirizzi e i criteri per la elaborazione degli strumenti di pianificazione territoriale provinciale e per la cooperazione istituzionale.*

Alla Pianificazione d'area vasta è prevista la redazione di piani settoriali che regolano "specifici interessi e attività coinvolgenti l'uso del territorio". Tali piani, una volta approvati, hanno cogenza rispetto al PTR.

Alle province spetta la pianificazione del territorio di competenza nel rispetto delle scelte e delle indicazioni del PTR di cui ne condividono gli obiettivi e con cui vi collaborano al perseguimento. La pianificazione provinciale si esprime mediante PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) con valenza paesaggistica, come indicato dall'art. 143 del D. Lgs. 42/2004; inoltre è prevista l'articolazione di piani settoriali di natura analoga a quelli regionali.

Il PTCP contiene disposizioni di carattere strutturale e programmatico tra cui [...] "la definizione della rete infrastrutturale e delle altre opere di interesse provinciale nonché dei criteri per la localizzazione e il dimensionamento delle stesse, in coerenza con le analoghe previsioni di carattere nazionale e regionale" [...] lettera f) §5 art. 18.

Il comune esercita il governo del territorio attraverso l'estensione di PUC (Piano Urbanistico Comunale) e PUA (Piani Urbanistici Attuativi). In particolare il PUC disciplina le trasformazioni del territorio "mediante disposizioni a contenuto conformativo del diritto di proprietà", in coerenza con le disposizioni del PTR e del PTCP.

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO. I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI					
	INTERCONNESSIONI NORD SU LS ROMA- NAPOLI VIA CASSINO					
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO Relazione generale	COMMESSA IF0F	LOTTO 04 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A	FOGLIO 20 di 36

I PUA [...] sono strumenti con i quali il comune provvede a dare attuazione alle previsioni del Puc o a dare esecuzione agli interventi di urbanizzazione e riqualificazione individuati dagli atti di programmazione [...]. §1 art. 26.

Di seguito si riporta una breve descrizione dello stato dell'arte e dei principali contenuti degli atti finora prodotti dalla Regione Campania, mentre per la pianificazione comunale si rimanda alla trattazione contenuta nel Capitolo 9 del presente documento.

5.2.1 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 pubblicata sul BURC del 10/01/2007 ed 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":

1. il Quadro delle reti:

- * la rete ecologica,
- * la rete del rischio ambientale;
- * la rete delle interconnessioni e la pianificazione regionale dei trasporti;

in particolare, per quanto di interesse il piano si esprime in merito a:

- * pianificazione regionale nel settore ferroviario;
- * pianificazione regionale nel settore stradale;
- * pianificazione regionale nel settore del trasporto merci e della logistica;
- * pianificazione regionale nel settore aeroportuale

2. il Quadro degli ambienti insediativi;

3. il Quadro dei sistemi territoriali dello sviluppo, all'interno del quale è di interesse quanto relativo alle politiche dei trasporti;

4. il Quadro dei campi territoriali complessi, all'interno del quale è di interesse quanto relativo alla programmazione delle infrastrutture;

5. il Quadro degli indirizzi per le intese intercomunali e buone pratiche di pianificazione.

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO. I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI					
	INTERCONNESSIONI NORD SU LS ROMA- NAPOLI VIA CASSINO					
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO Relazione generale	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IF0F	04 D 22	RG	SA000P 001	A	21 di 36

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; a tal proposito, le azioni correlate al progetto in esame riguardano:
 - la riduzione della congestione nelle aree urbane e metropolitane e la riqualificazione delle aree urbane periferiche e delle aree dismesse;
 - il miglioramento dell'interconnessione dei Sistemi Territoriali di Sviluppo con quelli nazionali ed internazionali;
 - l'accessibilità delle aree marginali, di Sistemi Economici Sub-provinciali, delle aree di pregio culturale e paesaggistico, delle aree produttive (ASI, PIP, ecc.);
 - l'accessibilità dei poli di attrazione provinciali, nonché di quelli sub-provinciali per il sostegno allo sviluppo territoriale equilibrato e policentrico;
 - l'accessibilità dei servizi a scala regionale;
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 ed intermodali di trasporto per rafforzare i fattori di base della competitività del sistema socio-economico regionale.

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO. I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI					
	INTERCONNESSIONI NORD SU LS ROMA- NAPOLI VIA CASSINO					
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO Relazione generale	COMMESSA IF0F	LOTTO 04 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A	FOGLIO 22 di 36

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).

L'insieme degli interventi **invarianti** è costituito:

- da tutti gli interventi necessari per il completamento delle opere già in corso di realizzazione o che dispongono di finanziamenti allocati e di progetti approvati;
- dagli interventi necessari a correggere le discontinuità esistenti nella rete e dare quindi unità funzionale al sistema ferroviario;
- dagli interventi volti a garantire l'accessibilità e l'integrazione modale alla rete ferroviaria (stazioni e nodi di interscambio) indispensabili nella logica del sistema progettato;

L'insieme delle **opzioni** è costituito dagli interventi destinati all'ulteriore sviluppo del sistema ferroviario regionale e al soddisfacimento degli obiettivi espressi dal territorio, per i quali non sono ancora disponibili i progetti o non se ne è verificata la fattibilità, e per i quali si deve quindi avviare preliminarmente la fase di progettazione.

Tra gli interventi sulla rete ferroviaria considerati invarianti che riguardano il territorio e gli interventi di progetto in esame sono indicati:

- Completamento della linea AV/AC Roma-Napoli e realizzazione della stazione porta di Napoli-Afragola;
- Completamento della linea AV/AC a Monte del Vesuvio;
- Prosecuzione della linea AV/AC verso Bari: Connessione della linea RFI Canello-Napoli alla stazione porta di Napoli-Afragola e variante in territorio di Acerra
- Prosecuzione della linea AV/AC verso Bari: velocizzazione della linea esistente Canello-Benevento
- Prosecuzione della linea AV/AC verso Bari: realizzazione nuova tratta Apice-Orsara

Quadro dei sistemi territoriali dello sviluppo

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO. I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI INTERCONNESSIONI NORD SU LS ROMA- NAPOLI VIA CASSINO					
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO Relazione generale	COMMESSA IF0F	LOTTO 04 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A

I Sistemi Territoriali di Sviluppo sono individuati sulla base della geografia dei processi di auto-riconoscimento delle identità locali e di auto-organizzazione nello sviluppo, confrontando il “mosaico” dei patti territoriali, dei contratti d’area, dei distretti industriali, dei parchi naturali, delle comunità montane, e privilegiando tale geografia in questa ricognizione rispetto ad una geografia costruita sulla base di indicatori delle dinamiche di sviluppo.

Tali sistemi sono classificati in funzione di dominanti territoriali (naturalistica, rurale culturale, rurale-industriale, urbana, urbano-industriale, paesistico-culturale) che si traducono automaticamente in indirizzi preferenziali d’intervento.

L’individuazione dei Sistemi Territoriali di Sviluppo non ha pertanto valore di vincolo, ma di orientamento per la formulazione di strategie in coerenza con il carattere proprio del PTR, inteso come piano in itinere soggetto a continue implementazioni.

Il territorio interessato dal progetto, per le sue peculiarità, è inserito nei Sistemi a dominante urbana (tipo D - STS D4 – Sistema urbano di Caserta e Antica Capua). In particolare il comune di Maddaloni, interessato dalle opere in progetto, è compreso tra i comuni che costituiscono il sistema D4.

Quadro dei campi territoriali complessi

I “campi territoriali complessi” rappresentano degli spazi di particolare criticità, dei veri “punti caldi” (riferibili soprattutto a infrastrutture di interconnessione di particolare rilevanza, oppure ad aree di intensa concentrazione di fattori di rischio) dove il PTR ritiene che debbano essere promosse azioni prioritaria di interventi particolarmente integrati.

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.

Non si individuano concreti elementi di intersezione tra l’opera in progetto ed aree di rischio antropico.

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

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO. I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI					
	INTERCONNESSIONI NORD SU LS ROMA- NAPOLI VIA CASSINO					
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO Relazione generale	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IF0F	04 D 22	RG	SA000P 001	A	24 di 36

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).

5.2.2 PTCP della Provincia di Caserta

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Caserta è stato adottato ai sensi del comma 7° art. 20 L.R. 16/04 n. 45 del 20/04/2012 con deliberazioni di Giunta Provinciale n. 15 del 27/02/2012 ed approvato ai sensi del comma 7° art. 20 L.R. 16/04 con deliberazione di Consiglio Provinciale n. 26 del 26/04/2012. È stato successivamente integrato e modificato a seguito delle osservazioni accolte o loro parti e dei pareri degli enti sovraordinati.

Di seguito si riportano i principali obiettivi del PTCP:

- promozione dell'uso razionale e dello sviluppo ordinato del territorio urbano ed extraurbano mediante il minimo consumo di suolo;
- salvaguardia della sicurezza degli insediamenti umani dai fattori di rischio idrogeologico, sismico e vulcanico;
- tutela dell'integrità fisica e dell'identità culturale del territorio attraverso la valorizzazione delle risorse paesistico- ambientali e storico-culturali, la conservazione degli ecosistemi, la riqualificazione dei tessuti insediativi esistenti e il recupero dei siti compromessi;
- miglioramento della salubrità e della vivibilità dei centri abitati;
- potenziamento dello sviluppo economico regionale e locale;
- tutela e sviluppo del paesaggio agricolo e delle attività produttive connesse;
- tutela e sviluppo del paesaggio mare-terra e delle attività produttive e turistiche connesse.

Si tratta, anzitutto, di obiettivi rivolti al sistema insediativo. Infatti, nei punti elencati figura lo "sviluppo ordinato del territorio urbano", la "salvaguardia della sicurezza degli insediamenti", la "riqualificazione dei tessuti insediativi" oltre alla "vivibilità dei centri insediati". Altrettanto peso è assegnato al territorio aperto laddove è citato lo "sviluppo ordinato del territorio extraurbano", la "conservazione degli ecosistemi" e la "tutela e sviluppo del paesaggio agricolo e delle attività produttive connesse". Un terzo blocco di obiettivi riguarda la difesa del suolo e la tutela del paesaggio, presente al terzo punto – "tutela dell'integrità fisica e dell'identità culturale del territorio attraverso la valorizzazione delle risorse paesistico-ambientali e storico-culturali" – e ripresa in merito al "paesaggio agricolo" e a quello "mare-terra". Rispetto a questi due ultimi elementi, la legge non si riferisce solo alla tutela ma anche alla valorizzazione delle attività produttive connesse. Un ultimo argomento riguarda, genericamente, lo "sviluppo economico regionale e

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO. I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI INTERCONNESSIONI NORD SU LS ROMA- NAPOLI VIA CASSINO					
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO Relazione generale	COMMESSA IF0F	LOTTO 04 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A

locale”, senza però specificare in che modo gli strumenti urbanistici possono effettivamente favorire tale sviluppo.

Dall’analisi del PTCP si evidenzia la volontà di preservare lo spazio rurale e aperto e di assegnargli un valore diverso da quello che ha avuto sino a questo momento, sfruttando la capacità che esso ha di produrre un flusso di beni e servizi utili alla collettività, legati non solo alla produzione primaria, ma anche e soprattutto al riciclo e alla ricostituzione delle risorse di base (aria, acqua, suolo), al mantenimento degli ecosistemi, della biodiversità, del paesaggio; al turismo, alle occasioni di ricreazione e vita all'aria aperta.

Questo lo si legge chiaramente in alcuni degli obiettivi di PTCP, che devono essere messi in pratica anche attraverso gli strumenti urbanistici comunali dei comuni del casertano:

- arrestare il consumo di suolo, favorendo il riuso di aree già urbanizzate, dismesse, sottoutilizzate, degradate;
- frenare la dispersione insediativa e la frammentazione del territorio rurale, privilegiando la localizzazione di nuove opere e infrastrutture in continuità con le aree edificate esistenti, in posizione marginale rispetto agli spazi rurali e aperti;
- condizionare l’edificabilità nel territorio rurale alle sole necessità abitative e produttive dipendenti dalle attività agricole, così come documentate da un piano di sviluppo aziendale;
- tutelare le aree rurali a elevata pericolosità idrogeologica e vulcanica, come misura chiave di prevenzione e mitigazione del rischio ambientale;
- tutelare i valori storico-culturali ed estetico-percettivi del territorio rurale, anche disciplinando l’inserimento ambientale di nuove opere e infrastrutture.

Il territorio della provincia di Caserta viene suddiviso in territorio rurale aperto e in territorio urbano. Il progetto in questione ricade nel territorio rurale aperto, ed in particolare in aree agricole di preminente valore produttivo.

Gli obiettivi di PTCP afferenti al territorio rurale e aperto e, in generale, alle questioni ambientali, al sistema insediativo, ovvero a tutte le problematiche urbanistiche riguardo al territorio urbanizzato e al sistema infrastrutturale limitatamente a quanto riguarda le infrastrutture per la mobilità, sono in realtà subordinati a un obiettivo generale, individuato nella questione del riequilibrio territoriale.

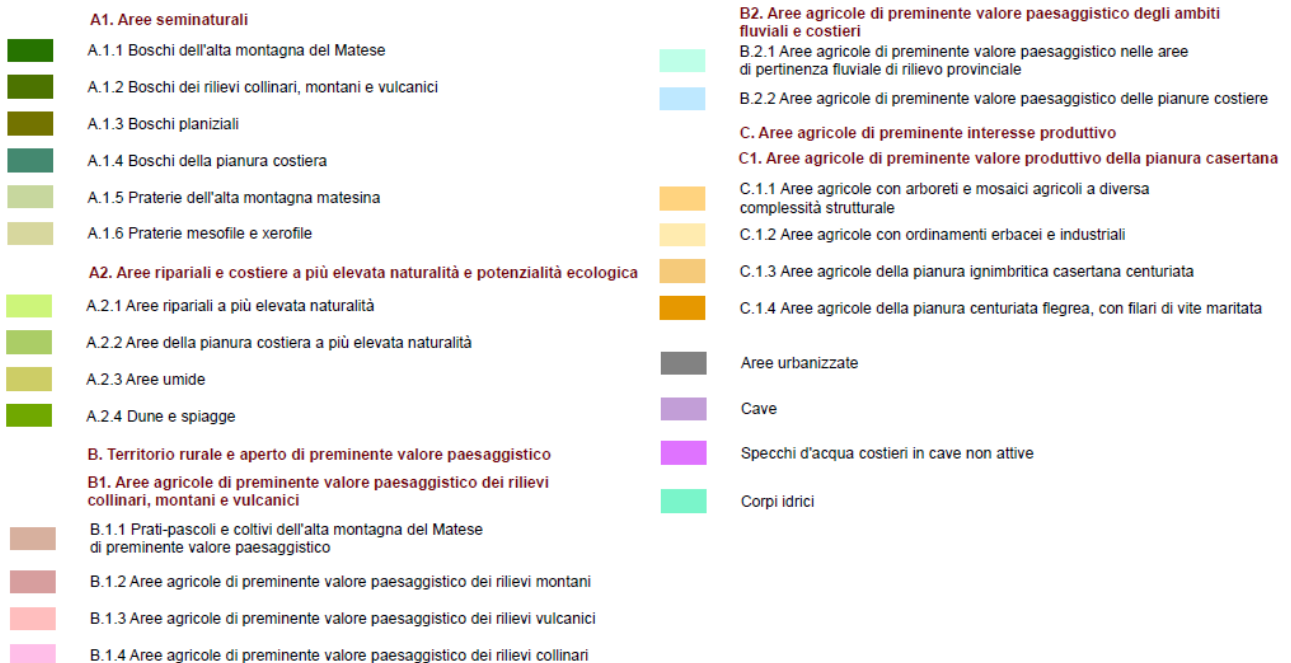
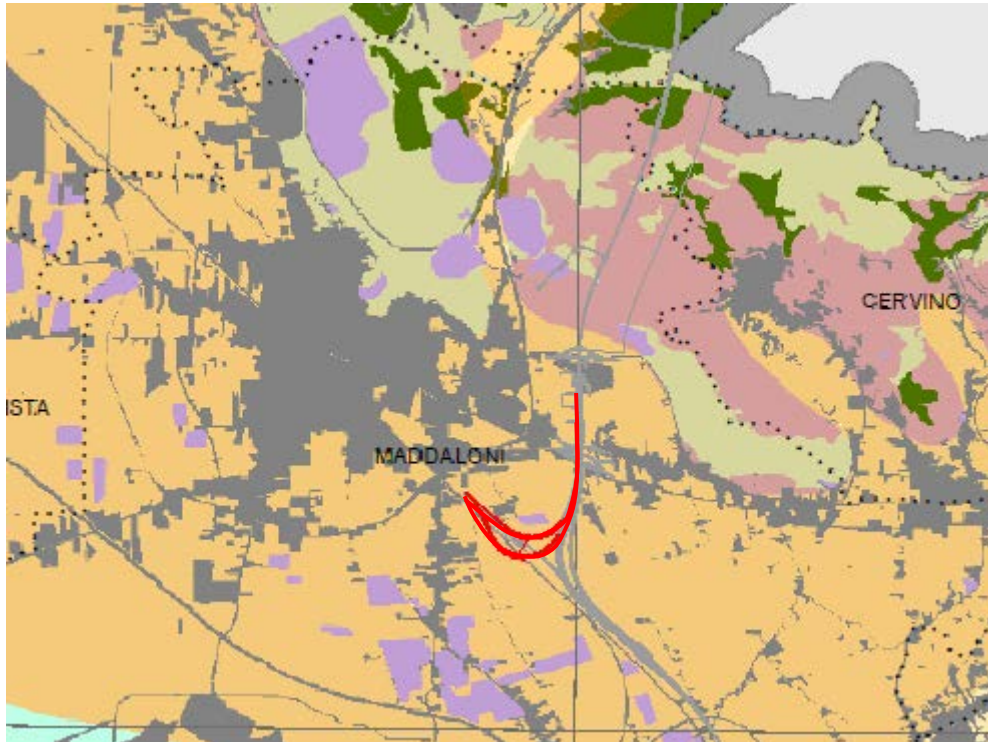


Figura 5-1: Stralcio della Tavola del territorio agricolo e naturale - I sistemi del territorio rurale e aperto. Fonte: PTCP Caserta

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO. I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI INTERCONNESSIONI NORD SU LS ROMA- NAPOLI VIA CASSINO					
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO Relazione generale	COMMESSA IF0F	LOTTO 04 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A

6. AREE PROTETTE

6.1 Riferimenti normativi

Quadro normativo nazionale

- Legge 6 dicembre 1991, n. 394, “Legge Quadro per le aree naturali protette” che detta i “principi fondamentali per l’istituzione e la gestione delle aree naturali protette, al fine di garantire e di promuovere, in forma coordinata, la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturale del paese”.
- Decreto del Presidente della Repubblica n. 357 del 8 Settembre 1997, “Regolamento recante attuazione della Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli *habitat* naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche” (G.U. n. 248 del 23 ottobre 1997).
- Decreto Ministeriale del 3 Aprile 2000, “Elenco dei siti di Importanza Comunitaria e delle Zone di Protezione Speciali, individuati ai sensi delle Direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE”, (G.U. n.95 del 22 Aprile 2000).
- Decreto Ministeriale n. 224 del 3 settembre 2002, “Linee guida per la gestione dei Siti Natura 2000” pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 24 settembre 2002; è finalizzato all’attuazione della strategia comunitaria e nazionale rivolta alla salvaguardia della natura e della biodiversità, oggetto delle Direttive comunitarie Habitat (92/43/CEE) e Uccelli (79/409/CEE).
- Legge 3 Ottobre 2002, n°221 - Integrazioni alla legge 11 febbraio 1992, n. 157, in materia di protezione della fauna selvatica e di prelievo venatorio, in attuazione dell'articolo 9 della direttiva 79/409/CEE. (GU n. 239 del 11 ottobre 2002).
- Decreto del Presidente della Repubblica 12 marzo 2003 n. 120, “Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche” (G.U. n. 124 del 30 maggio 2003).
- Decreto 3 luglio 2008: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare “Primo elenco aggiornato dei Siti di Importanza Comunitaria per la regione biogeografica mediterranea in Italia, ai sensi della direttiva 92/43/CEE”.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO. I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI INTERCONNESSIONI NORD SU LS ROMA- NAPOLI VIA CASSINO					
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO Relazione generale	COMMESSA IF0F	LOTTO 04 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A

Quadro normativo comunitario

- Direttiva *Habitat* (92/43/CEE).
- Direttiva 97/62/CEE. Direttiva del Consiglio del 27 ottobre 1997 recante adeguamento al progresso tecnico e scientifico della direttiva 92/43/CEE del Consiglio relativa alla conservazione degli *habitat* naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche. GUCE n. L 305 del 08/11/1997.
- Direttiva Uccelli (79/409/CEE).
- Direttiva 79/409/CEE del Consiglio del 2 aprile 1979 concernente la conservazione degli uccelli selvatici. GUCE n. 103 del 25 aprile 1979 modificata da: Direttiva 81/854/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1981 che adatta la direttiva 79/409/CEE concernente la conservazione degli uccelli selvatici, a seguito dell'adesione della Grecia. GUCE L 319, 07.11.1981;
- Direttiva 91/244/CEE della Commissione, del 6 marzo 1991 che modifica la direttiva 79/409/CEE del Consiglio concernente la conservazione degli uccelli selvatici (in particolare, sostituisce gli allegati I e III). GUCE L 115, 08.05.1991 (G.U. 13 giugno 1991, n. 45, 2° serie speciale);
- Direttiva 94/24/CE del Consiglio, dell'8 giugno 1994 che modifica l'allegato II della direttiva 79/409/CEE concernente la conservazione degli uccelli selvatici GUCE L 164, 30.06.1994 (GU 12 settembre 1994, n.69, 2° serie speciale);
- Decisione 95/1/CE del Consiglio dell'Unione europea, del 1° gennaio 1995, recante adattamento degli atti relativi all'adesione di nuovi Stati membri all'Unione europea (Atto di adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia). GUCE L 1, 01.01.1995;
- Direttiva 97/49/CE della Commissione, del 29 luglio 1997. (sostituisce l'allegato I della direttiva Uccelli). GUCE L 223, 13.08.1997(G.U. 27 ottobre 1997, n. 83, 2° serie speciale).

Aree naturali protette

- Legge n. 426 del 9 dicembre 1998 - Nuovi interventi in campo ambientale. (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 291 del 14 dicembre 1998-Serie generale)

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO. I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI INTERCONNESSIONI NORD SU LS ROMA- NAPOLI VIA CASSINO					
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO Relazione generale	COMMESSA IF0F	LOTTO 04 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A

- Legge quadro sulle aree protette n. 394 del 6 dicembre 1991 (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 292 del 13 dicembre 1991-Serie generale-supplemento ordinario)

Normative regionali

- Legge Regionale n. 33 del 1-09-1993. Istituzione di parchi e riserve naturali in Campania;
- Legge Regionale n. 23 del 19-01-2007. Misure di conservazione per i siti Natura 2000 della Regione Campania. Zone di Protezione Speciale (ZPS) e Siti di Importanza Comunitaria (SIC).

6.2 Aree protette site in prossimità dell'intervento

L'area di intervento non ricade all'interno di aree naturali protette, né all'interno di Siti appartenenti alla Rete Natura 2000, come si evince dalla figura successiva.

L'area protetta più vicina all'opera in progetto è il Parco Regionale del Partenio, distante circa 3 km da essa, al cui interno è presente il SIC Dorsale dei Monti del Partenio (codice sito IT8040006)

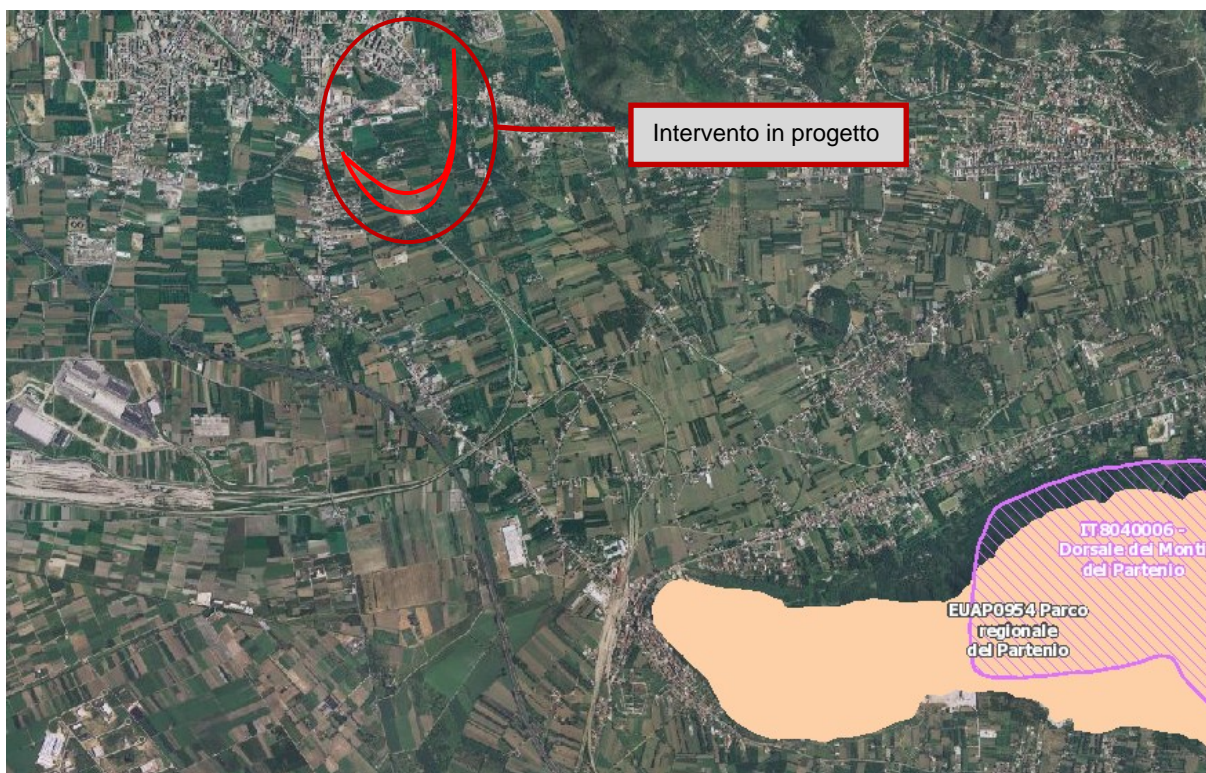


Figura 6-1: Ubicazione del SIC Dorsale dei Monti del Partenio rispetto all'opera in progetto (fonte: Geoportale Nazionale)

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO. I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI					
	INTERCONNESSIONI NORD SU LS ROMA- NAPOLI VIA CASSINO					
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO Relazione generale	COMMESSA IF0F	LOTTO 04 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A	FOGLIO 30 di 36

7. VINCOLI E TUTELE TERRITORIALI

7.1 Riferimenti normativi

- D. Lgs. n. 42 del 22/01/2004 “Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio” e s.m.i.
- D. Lgs. n. 157 del 24/03/2006 Modifiche al paesaggio del D. Lgs. 42/2004

7.2 Analisi del sistema vincolistico

L'analisi del sistema vincolistico sul territorio interessato dall'intervento in progetto è stata effettuata analizzando i seguenti enti e strumenti:

- sistema informativo del Ministero dei Beni e delle attività culturali;
- strumento urbanistico comunale;
- competente Soprintendenza ai Beni Archeologici.

In particolare la ricognizione ha riguardato i seguenti vincoli posti in essere dalla normativa vigente:

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)

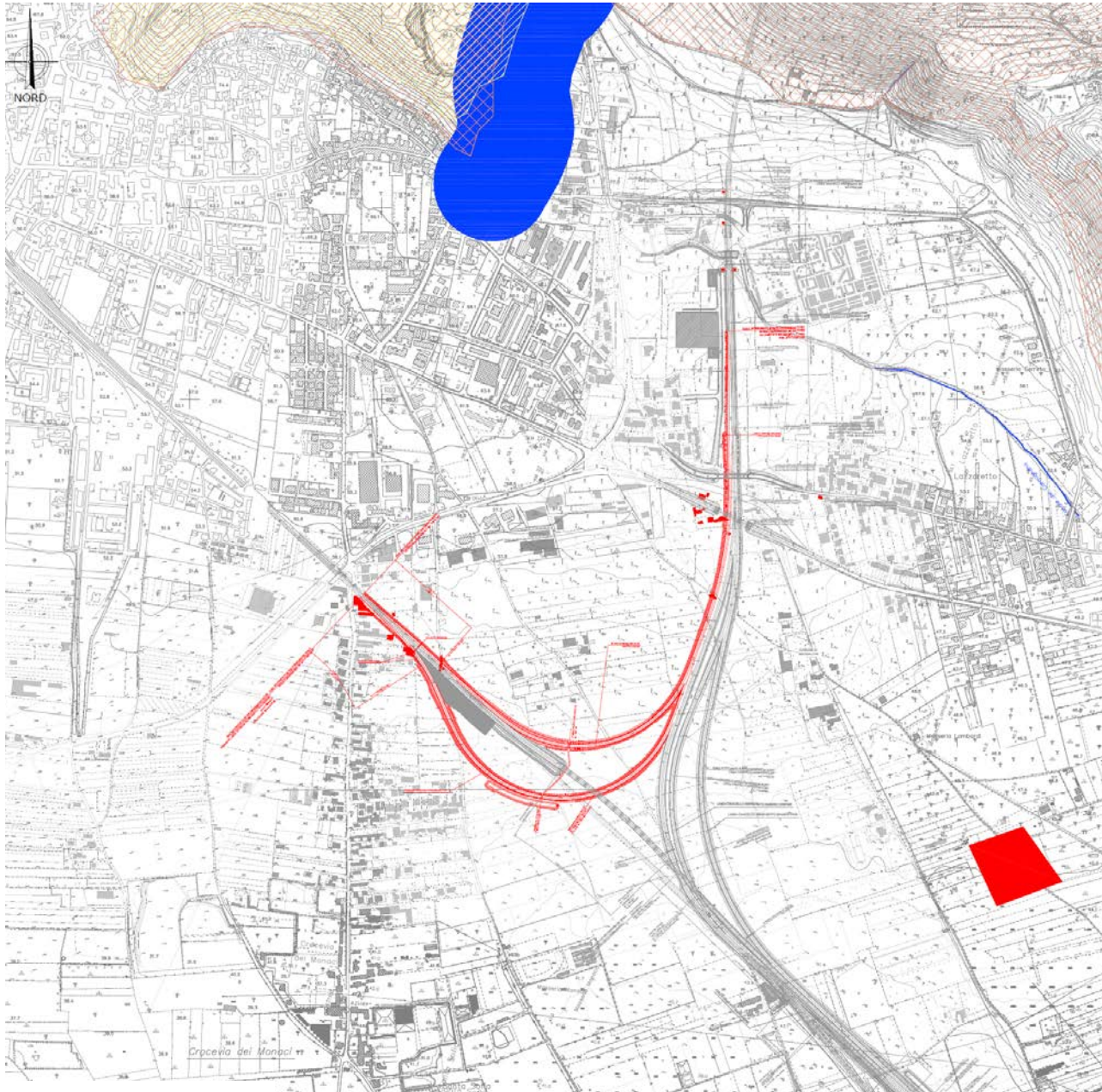
Beni culturali: è stato inserito l'acquedotto del Vanvitelli vincolato ai D.Lgs. 42/2004, art. 10 ex L. 1089/39 e patrimonio dell'UNESCO.

Fascia di rispetto fluviale: tale vincolo è posto in corrispondenza di corsi d'acqua di una certa rilevanza per una fascia di 150 m dalla sponda dell'alveo o dall'argine del fiume. Tali fasce individuano aree della larghezza minima di 300 m (D.Lgs. 42/2004, art. 142 - c: fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi di cui al T.U. approvato con R.D. 1775/33 ex L. 431/85).

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); il dato cartografato 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 rientrano le aree tutelate ai sensi R.D. N°3267 del 30/12/1923.

L'analisi della documentazione esaminata ha portato a concludere la non interferenza di alcun vincolo sulle aree interessate dall'opera in progetto.








 Aree soggette a vincolo idrogeologico

Figura 7-1: Rappresentazione dei vincoli (fonte: PTCP di Caserta))

 Vincolo di rispetto fluviale (D.Lgs. 42/2004 art. 142-c, già L. 431/1985)

 Vincolo paesaggistico (D.Lgs. 42/2004, art. 136, già l.1497/39)

 Aree soggette a vincolo archeologico con ubicazione certa (D. Lgs. 42/2004 art. 142-m, già L. 1089/39)

 Fonte: Plan! Territoriali di Coordinamento Provinciale

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO. I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI					
	INTERCONNESSIONI NORD SU LS ROMA- NAPOLI VIA CASSINO					
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO Relazione generale	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IF0F	04 D 22	RG	SA000P 001	A	32 di 36

8. PIANO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO

8.1 Riferimenti normativi

- Legge 183 del 18/05/1989 "Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo"

8.2 Piano stralcio dell'Autorità di bacino regionale della Campania Centrale

Il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) ha tra i suoi obiettivi la riduzione del rischio idrogeologico entro valori compatibili con gli usi del suolo, in modo da salvaguardare l'incolumità delle persone e ridurre al minimo i danni ai beni esposti.

In base ai decreti legislativi che regolano la difesa del suolo in Italia, l'Autorità di Bacino competente sul territorio in esame è l'**Autorità di bacino regionale della Campania Centrale**, prima Autorità di bacino regionale Nord Occidentale della Campania, che dal 1 giugno 2012, è stata incorporata nell'Autorità di bacino regionale del Sarno e che è stata denominata appunto Autorità di bacino regionale della Campania Centrale (DPGR n. 143 del 15/05/2012, in attuazione della L.R. 1/2012 art. 52 c.3 lett. e).

Il territorio di competenza dell'Autorità di Bacino Regionale della Campania Centrale si estende su una vasta area regionale (circa 2.200 kmq), comprendente i territori delle ex AdB regionali Nord Occidentale della Campania e del Fiume Sarno, situata tra le provincie di Napoli, Avellino, Benevento, Caserta e Salerno, per un totale complessivo di 183 comuni.

Il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PSAI) dell'AdB Campania Centrale è stato adottato dal Comitato Istituzionale con Delibera n.1 del 23/02/2015 (B.U.R.C. n.20 del 23/03/2015) a seguito dei lavori della Conferenza Programmatica alla quale hanno partecipato i Comuni e le Province interessate, ai sensi della normativa vigente in materia.

Il PSAI, riferito all'intero territorio di competenza, è frutto del lavoro di omogenizzazione tra i PSAI delle ex AdB Sarno ed exAdB Nord Occidentale della Campania. Il Piano sostituisce i previgenti PSAI dei territori delle ex AdB Sarno PSAI 2011), Autorità di Bacino del Sarno (Delibera C.I. n.4 del 28.07.2011 - Attestato Consiglio Regionale n.199/1 del 24.11.2011 - B.U.R.C. n.74 del 5.12.2011) e ex AdB Nord Occidentale della Campania (Delibera C.I. n.384 del 29.11.2010 - Attestato Consiglio Regionale n.200/2 del 24.11.2011- B.U.R.C. n.74 del 5.12.2011).

I Piani Stralcio per l'Assetto Idrogeologico per i territori delle due ex Autorità di bacino Sarno e Nord-Occidentale, entrati in vigore nel 2002 ed aggiornati nel 2011, sono caratterizzati da finalità, obiettivi ed

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO. I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI INTERCONNESSIONI NORD SU LS ROMA- NAPOLI VIA CASSINO					
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO Relazione generale	COMMESSA IF0F	LOTTO 04 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A

approcci generali alla difesa del suolo comuni, ma si differenziano in alcuni aspetti relativi alle metodologie tecnico-scientifiche alla base delle elaborazioni cartografiche ed alle relative disposizioni delle norme tecniche. Le differenze, alcune puramente formali e di rappresentazione grafica, altre a carattere sostanziale, hanno costituito il punto di partenza per il processo di costruzione di un unico strumento di pianificazione il più possibile organico ed al tempo stesso coerente con le metodologie tecnico- scientifiche alla base delle perimetrazioni delle aree a rischio dei Piani delle due ex Autorità.

Sia in relazione ai fenomeni di tipo idraulico che a quelli da dissesto di versante il PAI individua quattro classi di rischio:

- R4 – Rischio Molto Elevato: per il quale sono possibili perdite di vite umane, danni gravi agli edifici, alle infrastrutture ed al patrimonio ambientale e la distruzione di delle attività socio-economiche.
- R3 – Rischio Elevato per il quale sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici ed alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi, danni rilevanti al patrimonio ambientale e l'interruzione della funzionalità delle attività socio-economiche.
- R2 – Rischio Medio per il quale sono possibili danni minori agli edifici, alle infrastrutture ed al patrimonio ambientale. Tali danni non pregiudicano tuttavia l'agibilità degli edifici e la funzionalità delle attività economiche.
- R1 – Rischio Moderato per il quale danni sociali, economici ed al patrimonio ambientale sono marginali.

Dall'analisi delle carte relative al rischio ed alla pericolosità idraulica e da frana, è emerso che l'opera in progetto non interferisce con alcuna area di rischio idraulico né da frana. Dunque si ritiene che essa possa essere considerata compatibile con le norme di cui al PAI e quindi con la configurazione attuale dei luoghi e con le caratteristiche di drenaggio esistenti nell'area.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO. I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI					
	INTERCONNESSIONI NORD SU LS ROMA- NAPOLI VIA CASSINO					
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO Relazione generale	COMMESSA IF0F	LOTTO 04 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A	FOGLIO 34 di 36

9. PIANIFICAZIONE LOCALE

9.1 Riferimenti normativi

- Legge n. 1150 del 17/08/1942 “Legge urbanistica” e s.m.i.
- D.M. 02/04/1968, art. 2 “Zone territoriali omogenee”
- L.R. n. 16/2004 “Norme sul governo del territorio”

9.2 Contenuti ed indicazioni

L’analisi del territorio comunale è stata eseguita a partire dal relativo strumento di pianificazione vigente, ovvero il Piano Regolatore Generale del comune di Maddaloni, approvato con Decreto della provincia di Caserta n. 620 del 23/06/1988.

Come si evince dallo stralcio del PRG riportato in Figura 9-1, l’area oggetto di intervento ricade prevalentemente in zona agricola (in bianco in figura), e parzialmente in aree di salvaguardia (rispetto ambientale, cimitero, stradale e ferroviario):

ZONA AGRICOLA

Sono queste le parti del territorio prevalentemente destinate ad uso agricolo e coltivazione di fondi, seminativo, irrigui e frutteti, incluse le aree agricole semplici (attività agricola diretta) e di pregio (sede di un’agricoltura di tipo orticolo part-time e con prospettive agrituristiche) o non pianificate.

ZONA R – SALVAGUARDIA

Rientrano in tale destinazione le fasce di rispetto in prossimità di strade, ferrovie e corsi d’acqua (Regi Lagni).

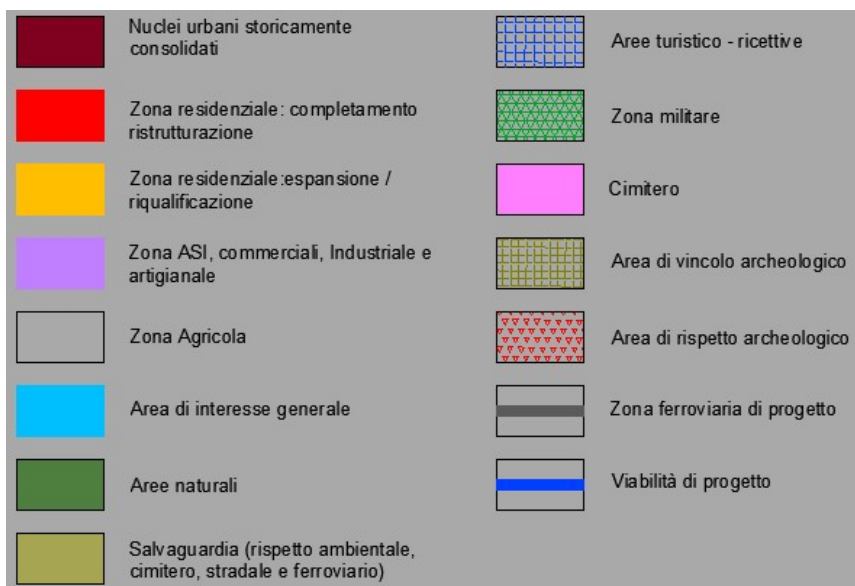


Figura 9-1: Stralcio del PRG del comune di Maddaloni ed inquadramento dell'opera

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO. I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI INTERCONNESSIONI NORD SU LS ROMA- NAPOLI VIA CASSINO					
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO Relazione generale	COMMESSA IF0F	LOTTO 04 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A

10. VALUTAZIONE DI COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE

Di seguito si riassume la valutazione di coerenza del progetto oggetto del presente studio con gli strumenti di programmazione / pianificazione analizzati nel presente Quadro Programmatico.

L'intervento risulta coerente a tutti gli strumenti di indirizzo e di pianificazione / programmazione di settore sia di livello nazionale che di livello regionale, provinciale, comunale.

L'opera in progetto è coerente con la **pianificazione di settore** regionale e sopraregionale, dal momento che la riqualificazione del corridoio trasportistico in cui essa ricade, 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.

A livello **sovracomunale**, il progetto risulta pienamente coerente con il Piano Territoriale Regionale della regione Campania ed anzi mette in atto i suoi contenuti e obiettivi.

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

Relativamente alla coerenza col **sistema vincolistico e delle aree protette**, dall'esame dei vari strumenti legislativi considerati relativamente all'area oggetto dello studio, non sono emersi elementi di incompatibilità tra il progetto e le norme ambientali vigenti. L'opera infatti non interferisce con aree vincolate per legge, né con aree ricadenti nella Rete Natura 2000. L'area protetta più vicina all'opera è il Parco Regionale del Partenio, distante circa 3 km da essa.

Per quanto riguarda la **pianificazione di bacino**, l'opera in progetto non interferisce con alcuna area di rischio idraulico né da frana, e dunque risulta compatibile con le norme di cui al PAI.

A livello **comunale**, lo strumento di pianificazione vigente nel comune di Maddaloni non pone indirizzi o discipline stringenti per l'intervento in esame; l'opera in progetto dovrà comunque essere recepita dallo strumento urbanistico comunale.