

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



U.O. AMBIENTE, ARCHITETTURA E ARCHEOLOGIA

PROGETTO PRELIMINARE

LINEA PESCARA - BARI

RADDOPPIO TERMOLI (e) - LESINA (e)

LOTTI 1, 2 e 3

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

RELAZIONE GENERALE

SCALA:

-

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

L 0 3 2 0 0 R 2 2 R G S A 0 0 0 P 0 0 1 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	EMISSIONE ESECUTIVA	F.Rocchi	Gennaio 2013	R. Sciacca V. Morelli	Gennaio 2013	F. Gernone	Gennaio 2013	A. Martino Gennaio 2013

File: L03200R22RGSA000P001A.pdf

n. Elab.:

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A

INDICE

1.	PREMESSA	6
2.	CONTENUTI, ARTICOLAZIONE E FINALITA' DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	8
2.1	LO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	8
2.2	DOCUMENTI ALLEGATI	10
3.	SCOPI E FINALITA' DEL PROGETTO	11
4.	LE PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL PROGETTO	14
4.1	INQUADRAMENTO TERRITORIALE DEL PROGETTO	14
4.2	CARATTERISTICHE GENERALI DEL PROGETTO	15
5.	LA STORIA DEL PROGETTO	18
5.1	LE PRIME FASI DI DEFINIZIONE DEL PROGETTO	18
5.2	LA STORIA RECENTE DEL PROGETTO	19
6.	IL CONTESTO LEGISLATIVO	27
6.1	LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO IN MATERIA DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE	27
6.2	LA PRINCIPALE NORMATIVA AMBIENTALE DI RIFERIMENTO PER IL PROGETTO	29
7.	ANALISI DEGLI STRUMENTI DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, AMBIENTALE E DI SETTORE	31
7.1	INTRODUZIONE	31
7.2	ENTI CONTATTATI PER LA RACCOLTA DEI DATI	31
7.3	PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE DI SETTORE	32
7.3.1	<i>Settore dei Trasporti – Le strategie Comunitarie</i>	32
7.3.2	<i>Settore dei Trasporti – Livello nazionale e Regionale</i>	34
7.3.2.1	Piano Generale dei trasporti e della logistica (PGTL)	34
7.3.2.2	Piano regionale dei trasporti della regione Molise	42
7.3.2.3	Piano regionale dei trasporti della regione Puglia e Piano attuativo 2009-2013	43
7.4	PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE SOCIO-ECONOMICA	53
7.4.1	<i>Contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti</i>	53
7.4.1.1	Piano Attuativo Regionale Fondo aree sottoutilizzate (2007-2013) Regione Molise	54
7.4.2	<i>Quadro Strategico nazionale 2007-2013</i>	57

7.4.3	<i>Programmi Operativi Nazionali “Reti e Mobilità” (2007-2013)</i>	62
7.4.3.1	Programma operativo della Regione Molise (POR 2007-2013)	64
7.4.3.2	Programma operativo della Regione Puglia (POR 2007-2013)	65
7.5	PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE	66
7.5.1	<i>Livello sovra-locale</i>	67
7.5.1.1	Il Documento Regionale di Assetto Regionale Generale (DRAG) della Regione Puglia	67
7.5.1.2	Piano Regionale Paesistico Ambientale di area vasta della Regione Molise (P.T.P.A.)	70
7.5.1.3	Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio della Regione Puglia (PUTT)	77
7.5.1.4	Prime indicazioni del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)	86
7.5.1.5	Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Campobasso (PTCP)	101
7.5.1.6	Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Foggia (PTCP)	105
7.5.2	<i>Livello locale</i>	124
7.5.2.1	Piano Regolatore Generale del Comune di Termoli	125
7.5.2.2	Piano regolatore generale del Comune di Campomarino	126
7.5.2.3	Piano Regolatore Generale del Comune di Chieti	132
7.5.2.4	Piano regolatore generale del Comune di Serracapriola	133
7.5.2.5	Piano regolatore generale del comune di Lesina	134
7.6	PIANIFICAZIONE DI CARATTERE AMBIENTALE	135
7.6.1	<i>Piano di tutela delle acque (PTA) - Puglia</i>	135
7.6.2	<i>Piano di tutela delle acque (PTA)- Molise</i>	143
7.6.4	<i>Piani di bacino dei fiumi Trigno, Biferno e fiumi minori, Saccione e Fortore (PAI)</i>	146
8.	VINCOLISTICA	147
8.1	VINCOLI IDRAULICI	147
8.1.1	<i>Pericolosità Idraulica</i>	147
8.2	VINCOLO IDROGEOLOGICO	151
8.3	VINCOLI PAESAGGISTICI ED AMBIENTALI	151
8.4	AREE PROTETTE E SITI NATURA 2000	153
8.4.1	<i>Siti Natura 2000</i>	153
8.4.2	<i>Aree Protette</i>	154
8.5	I VINCOLI E LE EMERGENZE ARCHITETTONICHE	157

INTRODUZIONE GENERALE AL PROGETTO

Inserito nella Rete Transeuropea di Trasporto (TEN-T), il Corridoio Adriatico rappresenta un sistema integrato di collegamenti marittimi, ferroviari e stradali che concorrono a rafforzare il ruolo del Mare Adriatico come ponte verso i paesi del Sud-Est europeo e verso il Mar Nero.

In questo contesto rientra il potenziamento della Direttrice ferroviaria Bologna – Lecce per la quale, nel tratto Pescara-Bari, sono stati realizzati e sono in corso interventi per la riduzione dei vincoli di capacità e per la sua velocizzazione.

Escludendo il progetto della galleria a nord di Ortona, in corso di realizzazione, la tratta a singolo binario Termoli – P.M. Lesina rappresenta il vero “collo di bottiglia” dell’intera Direttrice Adriatica, che impedisce incrementi di traffico e comporta limitazioni alla circolazione ferroviaria, incidendo sugli effettivi tempi di percorrenza.

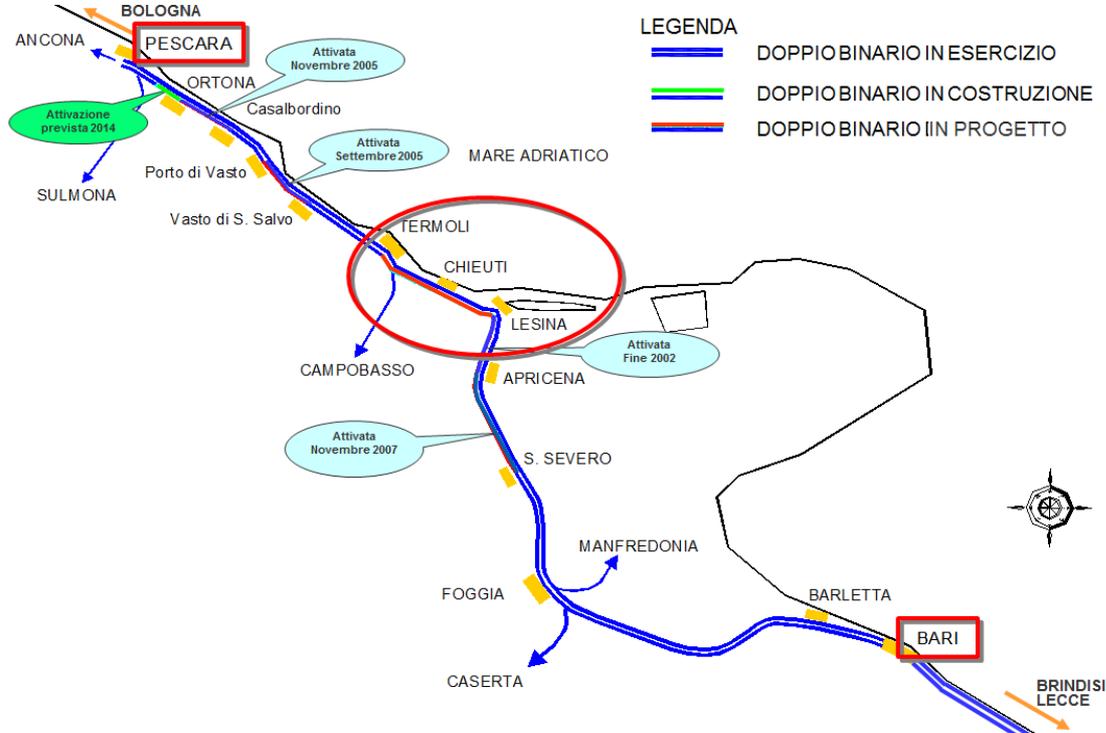


Fig. 1. - La linea Pescara-Bari: situazione attuale

 ITALFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 4 di 159

Il tratto ferroviario Termoli – Lesina della linea Pescara – Bari, si sviluppa per una estensione pari a circa km 31, interessa le Regioni Molise e Puglia, nelle rispettive Provincie di Campobasso e Foggia. I Comuni interessati dall'intervento sono:

Regione Molise:

- Termoli
- Campomarino

Regione Puglia

- Chieuti
- Serracapriola
- Lesina

La necessità di uniformare gli standard di esercizio della linea Pescara – Bari nella tratta Termoli - Lesina, a quelli dell'intera direttrice adriatica e l'esigenza esposta dal piano di impresa, di ottenere la maggiore riduzione possibile dei costi di esercizio, evidenziano l'importanza del progetto del raddoppio della tratta in argomento al fine di raggiungere gli obiettivi di velocizzazione, aumento dell'offerta e conseguimento di elevati standard di qualità e regolarità del servizio, messa in sicurezza della linea rispetto al rischio idraulico connesso agli eventi alluvionali.

Il Progetto Preliminare della tratta ferroviaria in questione fu presentato, ai fini delle procedure approvative previste dalla Legge 443/2001, cosiddetta "Legge Obiettivo", nel Gennaio del 2003 acquisendo, nel corso della procedura, pareri favorevoli da parte delle Regioni Molise e Puglia e pareri negativi da parte del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e della Commissione Tecnica per le Valutazioni d'Impatto Ambientale del Ministero per l'Ambiente e per la Tutela del Territorio e del Mare.

Le motivazioni delle espressioni negative sono riconducibili, in estrema sintesi, alle criticità legate alla vicinanza alla linea di costa del tracciato ferroviario esistente, in relazione al quale il progetto preliminare 2003 prevedeva il raddoppio in sede.

Nei successivi anni sono state ricercate soluzioni alternative di superamento dei pareri negativi, nonché studiate soluzioni tecniche volte alla protezione dell'infrastruttura ferroviaria rispetto alle frequenti e talvolta fortemente critiche, esondazioni del fiume Fortore.

Nel periodo compreso tra Maggio e Dicembre 2011 è stato avviato, presso la Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, un tavolo tecnico con Rete Ferroviaria Italiana, i rappresentanti dei Ministeri per i Beni e le Attività Culturali e per la Tutela del Territorio e

 ITAFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 5 di 159

del Mare, al fine di superare le criticità dagli stessi precedentemente espresse nel corso della istruttoria VIA del Progetto Preliminare avviata nel 2003 (cosiddetta “Soluzione 0”).

Le risultanze del tavolo tecnico hanno portato alla individuazione di una soluzione condivisa e formalizzata nel Dicembre 2011 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, denominata “Soluzione D”; contestualmente, lo stesso Ministero, ha dato indicazioni di “ritirare il progetto inviato nel Gennaio 2003” e di “presentare un nuovo progetto, nel rispetto della soluzione concordata, ai sensi delle procedure previste dal D.lgs 190/2002 e s.m.i., con richiesta di suddividere l’intervento in fasi funzionali”.

I lotti funzionali in cui è strutturato il progetto preliminare oggetto del presente lavoro sono:

- lotto 1 Ripalta - Lesina dalla progressiva 18+260 alla progressiva 31+044;
- lotto 2 Termoli - Campomarino dalla progressiva 0+000 alla progressiva 5+940;
- lotto 3 Campomarino - Ripalta dalla progressiva 5+940 alla progressiva 18+260.

Il presente progetto preliminare, completo anche dello Studio di Impatto Ambientale, viene trasmesso al Ministero delle Infrastrutture ai sensi il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante “Codice dei contratti pubblici relativi ai lavori, servizi e forniture in attuazione alle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE”, e successive modifiche, ed il relativo Regolamento di esecuzione ed attuazione, di cui al decreto del Presidente della Repubblica del 5 ottobre 2010, n. 207 al fine di conseguire tutte le approvazioni/pareri previste nell’ambito dell’iter di Legge Obiettivo (Titolo III – Capo IV D.Lgs. 163/2006 be s.m.i) e di perseguire gli obiettivi contenuti nel “Contratto istituzionale di sviluppo per la realizzazione della Direttrice ferroviaria “Napoli-Bari-Lecce-Taranto” sottoscritto tra IL MINISTRO PER LA COESIONE TERRITORIALE, IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, LA REGIONE CAMPANIA, LA REGIONE PUGLIA, LA REGIONE BASILICATA, FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A., RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 6 di 159

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

1. PREMESSA

Il progetto è finalizzato alla realizzazione di interventi già ricompresi all'interno del progetto "Corridoio Adriatico" (1999) che, a sua volta, era richiamato, a livello Comunitario, dal "Programma di Sviluppo ed Integrazione delle Reti di Collegamento con i Paesi CEEC e CIS", affiancato al programma TEN-T (Trans-European Network for Transport) e, a livello nazionale, dal "Piano Generale dei Trasporti e della Logistica" (PGTL) del 2001, che prevedeva il completamento e il potenziamento del "Corridoio Adriatico".

Lo stesso Corridoio Plurimodale Adriatico – Sistemi Ferroviari – Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto, è stato poi ricompreso all'interno dell'Allegato 1 della delibera CIPE 21 dicembre 2001, n.121, che individuava il 1° programma delle infrastrutture strategiche dei preminente interesse nazionale per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese.

L'elenco delle opere è stato, poi, integrato e aggiornato per mezzo di un apposito Allegato al Documento Programmazione Economico Finanziaria (DPEF), con l'indicazione dei relativi stanziamenti. L'elenco è contenuto nella Delibera CIPE n.130 del 6 aprile 2006 che ha provveduto ad aggiornare la precedente 121/2001.

L'opera ricade, pertanto, all'interno delle infrastrutture strategiche di cui alla Legge 21 dicembre 2001, n. 443 "Legge Obiettivo" e la disciplina in materia di compatibilità ambientale per l'opera stessa troverà la sua applicazione nell'ambito delle disposizioni e indicazioni previste dalla suddetta Legge Obiettivo.

La tratta in esame risulta, inoltre, parte integrante della Linea Pescara-Bari e proprio l'intervento di raddoppio della tratta Termoli-Lesina è inserito nel contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2010-2011 vigente, fra le "opere in corso" nella tabella A03 "sviluppo infrastrutturale rete Convenzionale" – Diretrici e trasversali, altre Linee Sud.

Parte del progetto in esame risulta, infine, ricompresa anche all'interno del Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS) per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto, siglato in data 2 agosto 2012 fra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero per la Coesione Territoriale, le Regioni Campania, Puglia e Basilicata, Ferrovie dello Stato Italiane e Rete Ferroviaria Italiana.

 ITAFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 7 di 159

All'interno del citato Corridoio Adriatico risultano già attivati gli interventi di raddoppio della tratta Termoli-Foggia, sotto-tratte Lesina-Apricena e Apricena-San Severo, nonché a Nord di Termoli, l'intero tratto Termoli-Pescara, con la sola eccezione della sotto-tratta prossima a Ortona attualmente in fase di realizzazione (con chiusura dei cantieri prevista per l'anno 2014).

Il tratto ferroviario Termoli-Lesina della linea Pescara-Bari risulta, pertanto, l'unica tratta (di sviluppo lineare pari a circa 33 km) dell'intera Direttrice ferroviaria Adriatica Bologna-Lecce ancora a binario semplice, rappresentando di fatto un vero e proprio "collo di bottiglia" che limita i possibili incrementi di traffico sia verso Nord (Termoli-Pescara-Bologna), che verso Sud (Lesina-Foggia-Bari), direzioni strategiche in considerazione della recente nuova definizione dei Corridoi strategici europei TEN-T che vedono in Ravenna e Bari i nodi terminali rispettivamente del Corridoio 1 Baltico-Adriatico e del Corridoio 5 Helsinki-La Valletta.

Il presente Studio di impatto ambientale viene predisposto con riferimento alle "Norme tecniche per la redazione degli Studi d'impatto ambientale", di cui al DPCM 27/12/88, alle disposizioni di cui al Capo IV, artt. 161-194 del D.Lgs 163/2006 relativo alla Legge Obiettivo, ai sensi dell'art. 5 del DPR 8 settembre 1997; n. 357 "*Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43 CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche*", che disciplina la procedura di Valutazione d'Incidenza per i progetti che ricadano nei Siti d'Importanza Comunitaria proposti (SIC) e in ottemperanza a quanto previsto dal D.Lgs 42/2004 e dal D.P.C.M. 12.12.2005 in merito alla disciplina del Paesaggio.

Sebbene suddiviso in tre distinti Lotti, il progetto di raddoppio della tratta Termoli-Lesina verrà studiato e analizzato all'interno del presente Studio di Impatto Ambientale in maniera organica e unitaria, così da poter pervenire ad una definizione omogenea dell'area vasta di inserimento dell'opera e poter cogliere in maniera tecnicamente opportuna e secondo quanto espressamente richiesto dalla normativa vigente, gli aspetti di eventuale sovrapposizione degli effetti, altrimenti noti come "impatti cumulativi".

In tal modo si potrà prendere visione dell'intera opera oggetto del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, verificarne in maniera adeguata le condizioni di inserimento nel contesto ambientale e territoriale, e valutarne compiutamente gli aspetti sinergici.

Nel seguito, comunque, pur analizzando l'opera nella sua interezza, si forniranno, laddove ritenuto tecnicamente possibile ovvero laddove la scala territoriale lo consenta, verifiche e valutazioni distinte per i Lotti 1, 2 e 3.

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A

2. CONTENUTI, ARTICOLAZIONE E FINALITA' DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

2.1 Lo Studio di Impatto Ambientale

Secondo quanto indicato dalla specifica normativa di settore, il presente Studio di Impatto Ambientale è caratterizzato da una struttura articolata attraverso i cosiddetti "Quadri di Riferimento" e, in particolare:

- Quadro di Riferimento Programmatico;
- Quadro di Riferimento Progettuale;
- Quadro di Riferimento Ambientale.

Il *Quadro di riferimento programmatico* contiene gli elementi conoscitivi sulle relazioni fra l'intervento previsto e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale.

In particolare scopo del presente Quadro di riferimento programmatico è verificare:

- le relazioni del progetto con gli strumenti di pianificazione di settore e territoriali;
- la coerenza del progetto con gli obiettivi degli strumenti di pianificazione,

nonché individuare gli elementi di potenziale condizionamento (elementi di attenzione e/o vincolo ambientale) che definiscono il naturale contesto entro il quale si è sviluppata l'ipotesi progettuale e ai quali il progetto deve necessariamente conformarsi per garantire la tutela e la salvaguardia dei fattori territoriali, paesaggistici e ambientali.

Vengono, pertanto, individuati i contenuti dei principali strumenti di programmazione e pianificazione territoriale e di settore, verificando i livelli di coerenza e conformità fra questi e i contenuti e obiettivi del progetto in oggetto.

Tale Sezione dello Studio di Impatto Ambientale risulta particolarmente articolata in virtù dell'interessamento territoriale di due Regioni, due Province e cinque Comuni.

Il *Quadro di riferimento progettuale* descrive l'inquadramento dell'opera nel territorio, il progetto nella fase di costruzione e di esercizio, le soluzioni adottate a seguito degli studi effettuati e gli interventi di ottimizzazione previsti per il corretto inserimento nel territorio e nell'ambiente.

In particolare si indagano e descrivono:

- la natura e gli scopi del progetto;

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 9 di 159

- le caratteristiche tecniche e fisiche del progetto e le aree occupate in fase di realizzazione ed esercizio;
- le scelte tecniche progettuali e le alternative prese in esame;
- le misure mitigative e gli interventi di riduzione degli effetti dell'opera sull'ambiente.

Il *Quadro di riferimento ambientale* contiene l'analisi delle componenti ambientali interessate dal progetto sia direttamente che indirettamente, e la qualificazione e/o quantificazione del loro livello di sensibilità.

La definizione dei livelli di qualità/sensibilità attuale delle componenti ambientali considerate è strettamente correlata all'individuazione e alla stima degli impatti indotti dall'opera nel contesto ambientale specifico.

Le analisi di caratterizzazione del contesto ambientale sono state svolte sulle diverse componenti maggiormente interessate dai fattori di pressione correlati al progetto, secondo scale territoriali di indagini proprie delle specificità tecniche di ciascuna di esse.

In merito all'individuazione delle componenti e dei fattori ambientali e alle relative analisi si fa riferimento agli allegati I e II del DPCM 27/12/1988.

Vengono identificati in questo quadro gli impatti potenziali significativi legati ai recettori sensibili individuati e alla tipologia di opera, in modo da orientare la ricerca dei dati ambientali a quelli maggiormente utili allo sviluppo del lavoro.

Le informazioni contenute nei tre quadri sopra elencati sono riportati, a livello sintetico, nel rapporto denominato "Sintesi non tecnica" destinato all'informazione al pubblico.



LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI
RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e)
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Quadro di Riferimento Programmatico
Relazione Generale

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L032	00R22	RG	SA000P..001	A	10 di 159

2.2 Documenti allegati

Di seguito si riporta l'elenco elaborati del Quadro di riferimento programmatico:

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	
Relazione generale	-
Inquadramento	1:50.000
Carta dei vincoli tav. 1/6	1:10.000
Carta dei vincoli tav. 2/6	1:10.000
Carta dei vincoli tav. 3/6	1:10.000
Carta dei vincoli tav. 4/6	1:10.000
Carta dei vincoli tav. 5/6	1:10.000
Carta dei vincoli tav. 6/6	1:10.000
Carta delle aree protette e Natura 2000 1/3	1:25.000
Carta delle aree protette e Natura 2000 2/3	1:25.000
Carta delle aree protette e Natura 2000 3/3	1:25.000
Uso programmato del suolo 1/6	1:10.000
Uso programmato del suolo 2/6	1:10.000
Uso programmato del suolo 3/6	1:10.000
Uso programmato del suolo 4/6	1:10.000
Uso programmato del suolo 5/6	1:10.000
Uso programmato del suolo 6/6	1:10.000
Carta della programmazione territoriale paesistica 1/6	1:10.000
Carta della programmazione territoriale paesistica 2/6	1:10.000
Carta della programmazione territoriale paesistica 3/6	1:10.000
Carta della programmazione territoriale paesistica 4/6	1:10.000
Carta della programmazione territoriale paesistica 5/6	1:10.000
Carta della programmazione territoriale paesistica 6/6	1:10.000

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 11 di 159

3. SCOPI E FINALITA' DEL PROGETTO

L'intervento di progetto risponde contemporaneamente a molteplici finalità che possono essere riassunte sinteticamente nei seguenti punti:

- finalità dirette di tipo trasportistico, volte a garantire l'efficienza del ruolo fondamentale che la direttrice Adriatica deve svolgere in riferimento al sistema di trasporto passeggeri e merci sia nazionale, sia di collegamento ai Paesi del sud-est europeo, nel rispetto della necessità di fruizione della linea ferrata anche da parte di viaggiatori di medio-breve percorrenza;
- finalità dirette di tipo idraulico, volte a garantire un andamento plano-altimetrico dell'infrastruttura idoneo a contribuire alla risoluzione di problematiche di rischio idraulico, che vedono peraltro nell'infrastruttura stessa uno dei primi bersagli;

Il progetto del raddoppio della Linea Pescara-Bari è, come detto, un intervento inserito nell'ambito delle infrastrutture ferroviarie strategiche definite dalla Legge Obiettivo n°443/01 e dalla Delibera CIPE n.121/2001 (e successivo aggiornamento del 2006) necessario per il potenziamento della "Direttrice Adriatica" della rete ferroviaria nazionale.

La direttrice Adriatica ha, infatti, un ruolo strategico nel sistema trasportistico italiano, sia per il trasporto passeggeri, sia per il trasporto merci. Rilevante è la funzione di connessione dei porti di Taranto, Brindisi, Bari e, attraverso la linea jonica, anche Gioia Tauro, con gli interporti e gli scali del Nord Italia (Bologna e Verona) e le più importanti piattaforme logistiche dell'Europa del Nord.

I porti di Bari e Brindisi, in particolare, sono i terminali marittimi occidentali del Corridoio Paneuropeo VIII che attraversa Albania, Macedonia e Bulgaria fino al Mar Nero. È, dunque, di estrema evidenza il ruolo potenziale che la Direttrice Adriatica potrà svolgere, nel prossimo futuro, come "ponte" verso i Paesi del Sud-Est Europeo, integrandosi in rete con i collegamenti marittimi attraverso il Mare Adriatico e il Mar Nero, e con la rete plurimodale del Nord-Europa e dei Balcani.

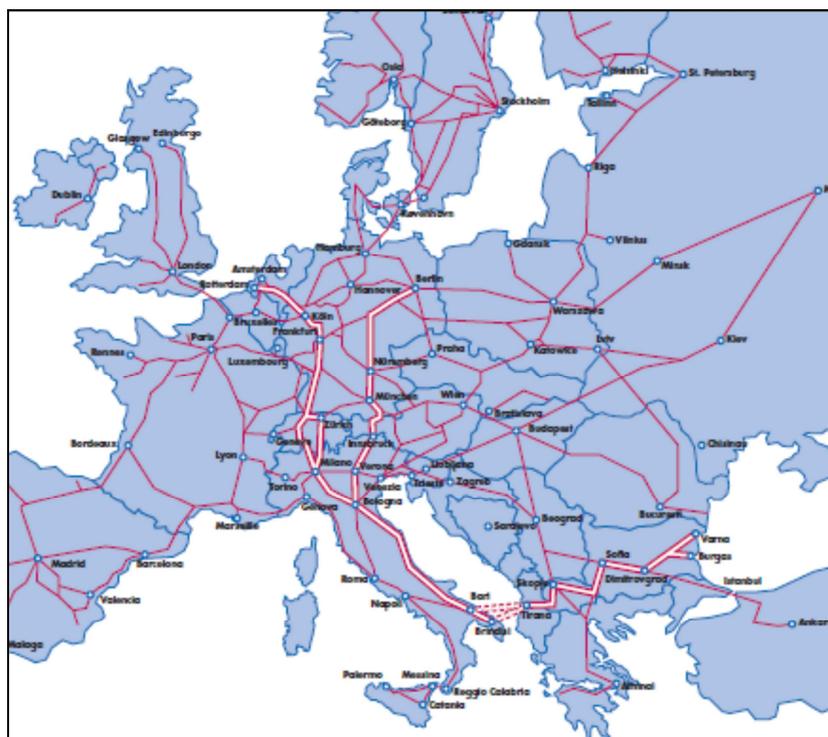


Figura 1. Il ruolo internazionale della direttrice Adriatica

L'attuale linea ferroviaria da tempo non è più in grado di soddisfare la domanda sempre crescente di trasporto su ferro in quanto non è più nelle condizioni di sopportare il conseguente incremento del numero di treni; la linea, pertanto, risulta assolutamente insufficiente allo sviluppo sociale, economico, industriale dell'area, anche in considerazione del fatto che il carico passeggeri risulta sempre molto elevato, indipendentemente dal periodo dell'anno. La sua attuale saturazione non gioca a favore della politica ormai diffusa di dirottare su ferro quote consistenti del traffico su gomma ed in particolare del traffico merci.

La necessità di uniformare gli standard di esercizio della linea Pescara – Bari nella tratta Termoli - Lesina, a quelli dell'intera direttrice adriatica e l'esigenza di ottenere la maggiore riduzione possibile dei costi di esercizio, evidenziano l'importanza del progetto del raddoppio della tratta in argomento al fine di raggiungere i seguenti obiettivi:

- aumento della velocità massima del tracciato e della capacità della linea;
- elevazione degli indici di qualità del servizio, in termini di regolarità del traffico e di migliore adattabilità alla domanda di trasporto (risposta dinamica);

 ITALFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 13 di 159

- riduzione dei costi d'uso dell'infrastruttura e migliore coordinamento delle attività di circolazione dei treni, nonché di manutenzione delle infrastrutture stesse;
- miglioramento dell'offerta conseguente alla riduzione dei tempi di percorrenza della relazione.

La tratta in esame si colloca, inoltre, all'interno di un articolato reticolo idrografico rappresentato dalla presenza di numerosi corsi d'acqua aventi per lo più andamento semi-rettilineo ortogonale alla linea di costa. I corsi d'acqua più importanti attraversati sono il Fiume Biferno (nella Regione Molise, fra Termoli e Campomarino), il Fiume Fortore (nella Regione Puglia, con andamento irregolare e meandriforme) e il Torrente Saccione (a sud di Lido di Campomarino, segna il confine amministrativo fra le due Regioni).

In base alle informazioni desunte dai Piani di Bacino, le aree di valle prossime agli apparati focivi di detti corsi d'acqua, soprattutto del Fiume Biferno e del Fiume Fortore, interessate dall'attraverso della linea in progetto sono soggette ad elevato rischio idraulico e non rari possono essere gli episodi di esondazione e allagamento, già con tempi di ritorno piuttosto contenuti e frequenti.

In tal senso, il progetto si pone quale obiettivo quello dell'ottimizzazione delle relazioni con detto contesto idrografico, finalizzata al superamento delle attuali condizioni di rischio che certamente possono interferire con alcuni tratti dell'attuale percorso in rilevato. La previsione di realizzazione di nuovi viadotti garantirà una maggiore trasparenza idraulica dell'opera, con diminuzione di eventuali fenomeni di allagamento e contenimento delle piene.

4. LE PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

4.1 Inquadramento territoriale del progetto

Nel complesso l'area interessata al progetto di raddoppio si colloca nelle Regioni Molise e Puglia, interessando i territori afferenti alle Province di Campobasso e Foggia, e ai comuni di Termoli e Campomarino (appartenenti alla Regione Molise), Chieuti, Serracapriola e Lesina (appartenenti alla Regione Puglia).

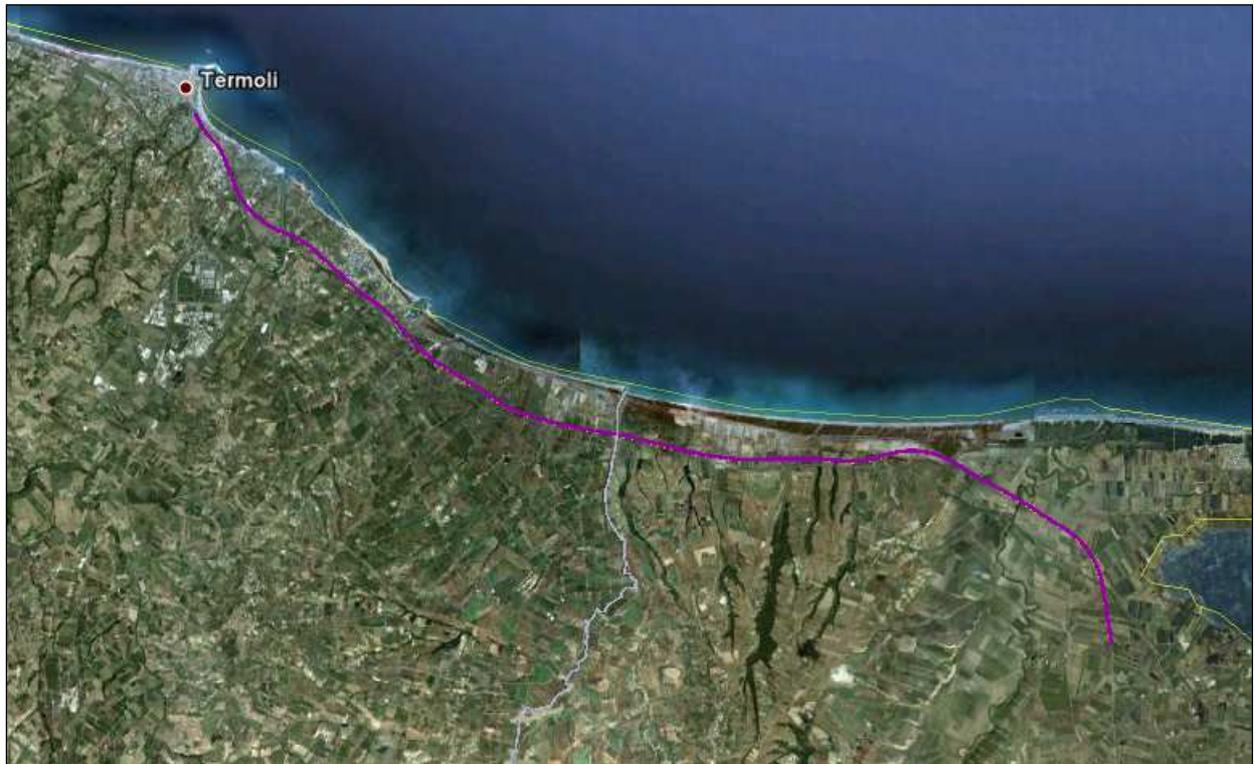


Figura 2. Inquadramento Territoriale



Figura 3. Linea Ferroviaria attuale

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 15 di 159

4.2 Caratteristiche generali del progetto

Come anticipato, il progetto preliminare oggetto del presente studio è suddiviso in tre lotti funzionali:

- lotto 1 Ripalta - Lesina dalla progressiva 18+260 alla progressiva 31+044;
- lotto 2 Termoli - Campomarino dalla progressiva 0+000 alla progressiva 5+940;
- lotto 3 Campomarino - Ripalta dalla progressiva 5+940 alla progressiva 18+260.

Il raddoppio inerente la tratta Ripalta – Lesina (I lotto) è inserito tra gli interventi prioritari del Piano di Azione Coesione, oltre che nelle “Opere in corso” dell’Aggiornamento 2010 – 2011 al Contratto di Programma 2007 – 2011 tra il MIT ed RFI, mentre il raddoppio Termoli – Ripalta (II lotto e III lotto) è presente nelle “Opere Programmatiche “ del suddetto Contratto di Programma.

Il primo lotto funzionale prevede il raddoppio in affiancamento lato monte della tratta Ripalta - Lesina di 6 +845 Km comprensivo di una variante plano-altimetrica della linea attraverso la realizzazione di un viadotto di estesa di 1.175 metri in corrispondenza della piana del fiume Fortore, ove la attuale ferrovia si presenta in rilevato, al fine risolvere la problematica inerente l'allagamento della piana a seguito delle ripetute esondazioni del fiume Fortore, in occasione di eventi piovosi di notevole rilevanza, che fino ad oggi hanno determinato in più circostanze la necessità di interrompere la circolazione ferroviaria nella tratta.

Il secondo lotto funzionale prevede, anch'esso il raddoppio in affiancamento del tratto Termoli (e) – Campomarino di 5+940 Km con una variante plano-altimetrica della linea attraverso la realizzazione di un viadotto di estesa di metri 2400 in corrispondenza della piana del fiume Biferno.

Il terzo lotto funzionale, posto intermedio tra i primi due, è il lotto totalmente in variante rispetto alla linea storica. Sviluppa una lunghezza di 18+260 Km e sposta verso monte la linea ferroviaria, oggi costiera. Presenta numerose opere d'arte, la cui descrizione si rimanda alla relazione tecnico descrittiva specialistica, ma qui vanno menzionati sicuramente il viadotto Palude Capo D'acqua che sviluppa 807 metri e il viadotto sul torrente Saccione che sviluppa 945 metri.

 ITAFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 16 di 159

Di seguito viene riportata una breve descrizione delle caratteristiche territoriali degli ambiti interessati dalla linea di progetto, procedendo da Nord-Ovest verso Sud-Est.

Lotto n. 2 Termoli-Campomarino

Il Lotto 02, denominato “Termoli – Campomarino”, presenta sviluppo di 5940 m e interessa il solo territorio molisano ed i comuni di Termoli e Campomarino; ha inizio a Sud della Stazione di Termoli, alla progressiva FS 440+400, e termina immediatamente a Sud della fermata di Campomarino; nel tratto iniziale e finale il binario di raddoppio viene posto in affiancamento alla linea esistente lato mare.

L’opera più importante del tratto è il viadotto ferroviario “Biferno” (2375 m).

Territorialmente l’intervento in questione interessa i comuni di Termoli e Campomarino, appartenenti al basso Molise, sezione longitudinale convenzionale che distingue la zona propriamente montuosa da quella collinare degradante dolcemente verso il mare, distinzione che trova una conferma nella distribuzione della popolazione e nelle forme di insediamento.

Alla suddivisione longitudinale si contrappongono i solchi vallivi del Trigno e del Biferno che si succedono in parallelo da Nord a Sud. Di questi il Biferno rappresenta l’unico fiume interamente molisano, esso ha origine alle falde del Matese e raggiunge l’Adriatico tra Termoli e Campomarino.

La distribuzione dei centri abitati presenta un elemento caratteristico del territorio molisano, i centri compatti sono arroccati sui colli, mentre i fondovalle sono interessati dai fenomeni di nuova urbanizzazione. Da tali elementi di forma e di relazione sono uniti i due comuni di Termoli e Campomarino.

Termoli, cittadina della costa ed unico porto del Molise, posto non lontano dalla foce del Biferno, si estende su una superficie di circa 55.1 kmq. L’abitato è costituito dal centro storico, a Nord, situato su un piccolo promontorio e dalla parte moderna a Sud che si estende in piano e che interessa una zona molto più ampia. Il turismo estivo rappresenta una delle maggiori risorse economiche della cittadina.

Termoli, inoltre, rappresenta uno dei poli industriali più interessanti della provincia, la realizzazione dell’interporto da parte del Nucleo Industriale, posto al confine nord del territorio di Campomarino, lo inserisce fra i maggiori centri regionali di interscambio merci.

Campomarino, centro situato su una collina a 55 m s.l.m. a destra del fiume Biferno, si estende su una superficie di circa 76.4 kmq. Campomarino è senza dubbio “polo di riferimento turistico” per l’intero comprensorio in quanto dotato di tutte le caratteristiche atte a promuovere un’adeguata politica di sviluppo economico. Il vettore turismo si avvale delle ricchezze naturalistiche della fascia litoranea, nonché della storia del territorio comunale, ponendo Campomarino tra le località

 ITALFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 17 di 159

turistiche più rappresentative del settore e lo rende punto di riferimento per l'intera realtà comprensoriale e per le vicine località pugliesi e abruzzesi.

Lotto n. 3 Campomarino-Ripalta

Il Lotto 03, denominato "Campomarino- Ripalta", presenta sviluppo di 18260 m e interessa sia il territorio molisano che il territorio pugliese, in particolare i Comuni di Campomarino, Chieuti e Serracapriola. Si sviluppa interamente in variante rispetto alla linea storica a semplice binario, che in tale tratto segue parallelamente la linea di costa. Si realizza così un tratto di parallelismo del tracciato ferroviario con la autostrada A14 di circa 12.5 km.

Le opere ferroviarie più importanti sono i viadotti "Saccione" (945 m) e "Capo d'acqua" (807 m).

Lotto n. 1 Ripalta-Lesina

Il Lotto 01, denominato "Ripalta-Lesina", presenta uno sviluppo di 6845 m e interessa il solo territorio pugliese. Procedendo da Nord verso Sud si ha dapprima un tratto di affiancamento alla linea esistente fino alla prog. 26+400 circa. In tale tratto la linea sovrappassa il fiume Fortore con un viadotto già predisposto per accogliere il doppio binario.

A causa continue esondazioni del Fortore, che invadono la sede ferroviaria con conseguente interruzione della linea adriatica, a Sud dell'esistente viadotto sul Fortore, si prevede una variante planoaltimetrica al tracciato esistente, con sviluppo in viadotto di 1175m ("Viadotto Ripalta").

Verso Sud la linea prosegue in rilevato per riposizionarsi in affiancamento al binario esistente prima del sottoattraversamento della A14, già predisposto per accogliere il binario di raddoppio. In tale tratto l'altezza del rilevato di progetto consente l'inserimento di un sottovia stradale per la risoluzione del PL al km 28+237.

Nel tratto finale dell'intervento, a valle dell'autostrada A14, il progetto prevede la realizzazione del raddoppio in affiancamento al binario esistente, a 4m di interasse da quest'ultimo.

 ITALFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 18 di 159

5. LA STORIA DEL PROGETTO

5.1 Le prime fasi di definizione del progetto

Il progetto in esame prende forma a partire da un lungo e articolato percorso progettuale e amministrativo che fonda le sue radici già negli anni Ottanta, quando nel 1982 l'allora Ente Ferrovie dello Stato (FF.SS.) aveva previsto, nell'ambito del Piano Integrativo della linea ferroviaria Ancona – Pescara – Bari, il raddoppio della tratta Termoli - San Severo (che comprende la sub-tratta Termoli – Lesina in esame) ed aveva avviato le procedure per ottenere l'assenso dagli Enti amministrativamente coinvolti.

In relazione al Piano Integrativo presentato e alla proposta “per la realizzazione della sede e dell'armamento per il raddoppio di circa 30 Km in territorio pugliese della linea ferroviaria Ancona – Bari, a nord di San Severo”, nel corso degli anni 1982-84 si espressero in maniera sostanzialmente favorevole sia gli Enti Locali (Comune di Chieuti, 1983), sia la Regione Puglia (1982), la Soprintendenza Archeologica di Taranto (1983), il Ministero per i Beni Culturali e Ambientali (1984), il Ministero dei Trasporti (1983) e la Soprintendenza per i Beni Architettonici Artistici e Storici della Puglia (1984).

Ricevuti detti pareri favorevoli, comprensivi delle relative indicazioni/prescrizioni, nel 1985 il Ministero dei Trasporti nominò la Società concessionaria che predispose il progetto di raddoppio della linea Termoli-San Severo, suddiviso nei due tratti di competenza del territorio regionale molisano (tratta Termoli-Chieuti) e pugliese (tratta Chieuti-San Severo).

Il progetto relativo al territorio pugliese fu sottoposto agli Enti competenti al rilascio delle autorizzazioni necessarie sulla base del quadro vincolistico presente: Enti Locali (Comuni di Chieuti, Serracapriola, Lesina, Poggio Imperiale, Apricena, San Severo), Soprintendenza Archeologica di Taranto, Ministero dei Beni Culturali e Ambientali, Regione Puglia – Assessorato Agricoltura e Foreste, Genio Civile di Foggia, Genio Militare di Napoli. Detto progetto ottenne le prime necessarie autorizzazioni negli anni 1986-87 e proprio al 1987 risale la maggior parte delle delibere regionali di approvazione delle Varianti ai PRG Comunali. Nel 1992 FF.SS. approvò il progetto esecutivo e le ultime autorizzazioni furono rilasciate dalla Regione Puglia (Assessorato Urbanistica e Giunta Regionale) fra la fine del 1992 e la prima metà del 1993. Infine, fra il 1998 e il 2002 i Comuni di Chieuti, Serracapriola e Lesina rilasciarono la conformità urbanistica del progetto.

Di tali studi e progetti sono state realizzate, però, solo alcune delle opere previste tra cui, nella tratta in esame, un tratto di linea a doppio binario in corrispondenza dell'attraversamento del

 ITAFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 19 di 159

torrente Fortore e precisamente dalla nuova Stazione di Ripalta e la vecchia Stazione di Ripalta Serracapriola, per uno sviluppo complessivo di circa 3 km.

Per quanto riguarda, invece, il progetto relativo al tratto della Termoli-San Severo ricadente in territorio molisano, nel 1986 l'Ente FF.SS. presentò un'ipotesi progettuale di potenziamento della tratta Termoli – Chieuti che prevedeva il raddoppio in affiancamento su tutta la linea esistente. Detta opera fu inizialmente approvata e autorizzata all'esecuzione dall'Assessorato Regionale all'Urbanistica (maggio 1987) e successivamente, in seguito alle richieste di varianti al progetto autorizzato presentate dal Comune di Campomarino (finalizzate sostanzialmente a ridurre le interferenze con la circolazione stradale e a migliorare i collegamenti pedonali), la Giunta Regionale approvò il progetto con l'avvertenza di tener conto delle osservazioni e delle esigenze degli Enti Locali (ottobre 1987).

Si avviò, quindi, da parte di FF.S una prima fase di concertazione con gli Enti locali direttamente interessati: i Comuni di Termoli, Campomarino e il Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione della Valle del Biferno. In relazione alle risultanze dei contatti intrapresi e alle prestazioni richieste dalla linea, l'ipotesi progettuale originariamente proposta subì diverse modifiche, tra cui la previsione di un tratto in variante rispetto alla sede esistente in corrispondenza della piana fluviale del Biferno, da realizzarsi in viadotto.

Il progetto subì nel tempo ulteriori modifiche, comprendendo anche opere complementari finalizzate a migliorare la fruibilità del territorio, soprattutto in corrispondenza della zona di Campomarino (sottopassi, cavalcavia finalizzati alla realizzazione di svincoli a livelli sfalsati sulla S.S. n.16 Adriatica). Alla fine del suddetto percorso di concertazione con gli Enti Locali, nel 2001 venne trasmesso da Italferr SpA al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio per la procedura di VIA il progetto di raddoppio della tratta Termoli-Chieuti. Il progetto ricevette nel 2002 il parere negativo da parte del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e venne subito dopo ritirato.

5.2 La storia recente del progetto

Nell'anno 2001, con l'entrata in vigore della Legge n. 443/2001 e con la successiva approvazione della Delibera CIPE del 21 dicembre 2001, n.121, il raddoppio della tratta "Termoli – Lesina" della linea Pescara-Bari venne inserito fra le infrastrutture strategiche di interesse nazionale e, pertanto, da allora divenne soggetto alle disposizioni della cosiddetta "Legge Obiettivo".

In ottemperanza a quanto previsto dalla suddetta legge, il progetto di raddoppio della tratta venne inviato, nel 2003 alle Amministrazioni competenti per l'avvio dell'iter autorizzativo (approvazione Progetto Preliminare e Valutazione di Impatto Ambientale)

 ITAFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 20 di 159

Lo Studio di Impatto Ambientale analizzò la soluzione di progetto, allora denominata “Soluzione 0”, anche mediante il confronto con altre due possibili soluzioni alternative, “Soluzione A” e “Soluzione B”. Molto sinteticamente:

- la Soluzione “0”, suddivisa in 3 Lotti (Lotto 1: Raddoppio Termoli – T. Saccione; Lotto 2: Adeguamento Stazione di Chieti; Lotto 3: Raddoppio Stazione di Chieti – Lesina), prevedeva sostanzialmente il raddoppio della sede esistente, ripercorrendo in affiancamento lato monte il medesimo tracciato dell’attuale linea ferroviaria, ad eccezione di un breve tratto in variante lato mare, in corrispondenza dell’attraversamento della vallata del fiume Biferno, per uno sviluppo di circa 2,5 km completamente in viadotto;
- la Soluzione “A” prevedeva un primo tratto con raddoppio del binario in affiancamento a quello esistente, da Termoli fino a poco prima dell’attraversamento della valle del fiume Biferno, un secondo tratto in completa variante, lato monte e a doppio binario, dall’attraversamento del Biferno fino al Torrente Saccione, con realizzazione di un viadotto, di due tratti in galleria, con passaggio a monte dell’abitato di Campomarino e affiancamento all’autostrada A14, ed un ultimo tratto, dal Saccione fino a Lesina, in affiancamento al tracciato esistente;
- la Soluzione “B” prevedeva il raddoppio del binario in affiancamento a quello esistente nel primo tratto, da Termoli fino all’inizio dell’attraversamento della vallata del Biferno, per poi proseguire in totale variante, lato monte e a doppio binario, passando a monte dell’abitato di Campomarino costeggiando l’autostrada A14 su lato mare, per poi staccarsi ed immettersi nuovamente sull’attuale sede ferroviaria poco dopo l’attraversamento del Fiume Fortore, proseguendo in affiancamento al tracciato esistente, lato monte, fino alla nuova stazione di Lesina.



Fig. 2: Progetto Preliminare per Legge Obiettivo 2003: le soluzioni alternative

In merito al progetto presentato, per quanto attiene il profilo della localizzazione urbanistica, i sindaci dei Comuni di Campomarino e Termoli espressero parere negativo, lamentando “la mancanza di collegamento da parte delle Ferrovie con le Autorità locali e in particolare con i Comuni interessati”. Il Comune di Termoli evidenziò, inoltre, la non compatibilità con il futuro Piano Regolatore Comunale.

Il presidente della Regione Molise ritenne la soluzione progettuale presentata “non adeguata alle esigenze territoriali e quindi non attuabile”, auspicando una nuova soluzione “che favorisca il completamento delle opere previste per il Corridoio Adriatico senza mortificare le giuste prospettive di sviluppo socio-economico e le esigenze di tutela dell’ambiente”.



LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI
RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e)
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Quadro di Riferimento Programmatico
Relazione Generale

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L032	00R22	RG	SA000P..001	A	22 di 159

Preso atto delle problematiche evidenziate dagli Enti Locali molisani, dalla Regione Molise, dalla Soprintendenza del Molise e dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali, RFI – Rete Ferroviaria Italiana ha prontamente promosso la costituzione di intese con dette Amministrazioni, al fine di poter efficacemente definire un nuovo percorso comune e condiviso, volto alla valutazione della strategicità del progetto e alla verifica delle condizioni di approvazione dello stesso.

Il 5 gennaio 2004 fu sottoscritto il Protocollo d'intesa tra Regione Molise ed RFI relativo al "Potenziamento e miglioramento delle Infrastrutture ferroviarie ricadenti nel territorio della Regione Molise", all'interno del quale i due soggetti concordarono sulla necessità che il progetto definitivo di raddoppio della tratta Termoli-Lesina venisse al più presto approvato e realizzato.

Il 4 agosto 2005 vennero sottoscritti i Protocolli d'intesa tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Molise, RFI e, rispettivamente, il Comune di Termoli e il Comune di Campomarino, relativi al "Raddoppio della tratta ferroviaria Termoli-Lesina, tratto molisano Termoli-Chieuti".

A fine agosto 2005 la Regione Molise ha espresso, con propria D.G.R. 1139 del 29 agosto 2005, l'assenso sul progetto definitivo relativo al raddoppio della tratta molisana della linea ferroviaria Bologna-Bari-Lecce-Taranto trasmesso nel 2003 e la propria positiva intesa sulla localizzazione del progetto, deliberando inoltre di raggiungere l'intesa con lo Stato in ordine all'identificazione e alla realizzazione degli interventi. La stessa D.G.R. venne trasmessa al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, agli Enti Locali interessati e a RFI.

In data 27 ottobre 2006 venne sottoscritto un nuovo Protocollo d'Intesa tra Ministero delle Infrastrutture, Comune di Termoli e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., avente ad oggetto "Realizzazione del raddoppio della tratta ferroviaria Termoli – Lesina della linea ferroviaria Termoli - Foggia nel tratto molisano Termoli - Chieuti con le modalità e gli impegni riportati nello stesso Protocollo.

Il Consiglio Comunale di Termoli, in data 9 marzo 2007, con propria deliberazione (n. 2/07) recante "Atto integrativo al protocollo d'intesa del 04.08.2005 tra Ministero delle Infrastrutture, Comune di Termoli e R.F.I. s.p.a. – Raddoppio tratta ferroviaria Termoli-Lesina", ha successivamente approvato il nuovo Protocollo d'Intesa sottoscritto in precedenza.

 ITAFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 23 di 159

Per quanto attiene il profilo concernente la Valutazione di Impatto Ambientale, la Direzione Generale per i Beni Architettonici e il Paesaggio del Ministero per i Beni e le Attività Culturali ritenne (parere del 16.07.2003) la Soluzione "0" incompatibile con le valenze ambientali e paesaggistiche di quella parte di territorio e, in alternativa, la Soluzione "B" tale da consentire sia il necessario potenziamento infrastrutturale, sia un'importante opera di recupero, valorizzazione e salvaguardia del sistema ambientale costiero. Detto parere fu configurato anche in base alla posizione espressa dalla Soprintendenza del Molise che, analizzando e valutando le tre ipotesi alternative proposte sotto il profilo territoriale, naturalistico e paesaggistico, ritenne di *"non concordare con i risultati del confronto effettuato da Italferr tra le diverse alternative progettuali che hanno condotto la ditta a ritenere la Soluzione "0" quella che meglio si inserisce nel contesto ambientale dei luoghi"*, ritenendo invece che *"la Soluzione "B" sia quella che meglio risponda alle esigenze ambientali del territorio interessato in quanto lo spostamento verso l'interno di tutto il tracciato ferroviario, in particolare la tratta ricadente nel territorio di Campomarino, in affiancamento al tracciato autostradale, consente di spostare tutto l'impatto della nuova viabilità prevista nella Soluzione "0" verso l'interno, dove le condizioni ambientali e paesaggistiche sono state certamente già compromesse dal "corridoio" autostradale stesso"*.

Sostanzialmente positivi furono, invece, i pareri della Soprintendenza della Puglia e della Regione Puglia, per quanto di pertinenza del territorio regionale pugliese (tratto compreso dal Torrente Saccione a Lesina).

La Commissione Speciale VIA, preso atto dei pareri ricevuti e a seguito di proprio esame istruttorio, ai fini dell'emissione della valutazione sulla compatibilità ambientale dell'opera espresse parere negativo (parere del 20.04.2004) sulla base di diverse considerazioni ambientali legate, essenzialmente, alle criticità conesse alla realizzazione della infrastruttura nel tratto corrispondente alla fascia costiera.

Stante il quadro di indeterminatezza, nell'ultimo quinquennio si è provveduto a sviluppare ipotesi progettuali in grado di garantire un più elevato inserimento ambientale e paesaggistico del progetto, partendo dalle indicazioni precedentemente espresse dalle varie Amministrazioni, sovente volte ad auspicare un'opera di recupero, valorizzazione e salvaguardia del sistema ambientale costiero.

La ripresa della fase di progettazione avvenne, di fatto, in conformità a quanto stabilito nel 1° atto integrativo dell'Intesa Generale Quadro del 3 giugno 2004, sottoscritto il 22 gennaio 2009 tra il Governo (Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministro per i rapporti con le Regioni) e la

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 24 di 159

Regione Molise. In particolare, all'art.2 di tale atto, le parti concordano che "il Governo darà impulso per l'approvazione del progetto preliminare della tratta Termoli-Chieti-Lesina".

In conclusione, nel periodo compreso tra Maggio e Dicembre 2011, è stato avviato presso la Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, un tavolo tecnico con Rete Ferroviaria Italiana, i rappresentanti dei Ministeri per i Beni e le Attività Culturali e per la Tutela del Territorio e del Mare, al fine di superare le criticità dagli stessi precedentemente espresse nel corso della istruttoria VIA del Progetto Preliminare avviata nel 2003 (cosiddetta "Soluzione 0").

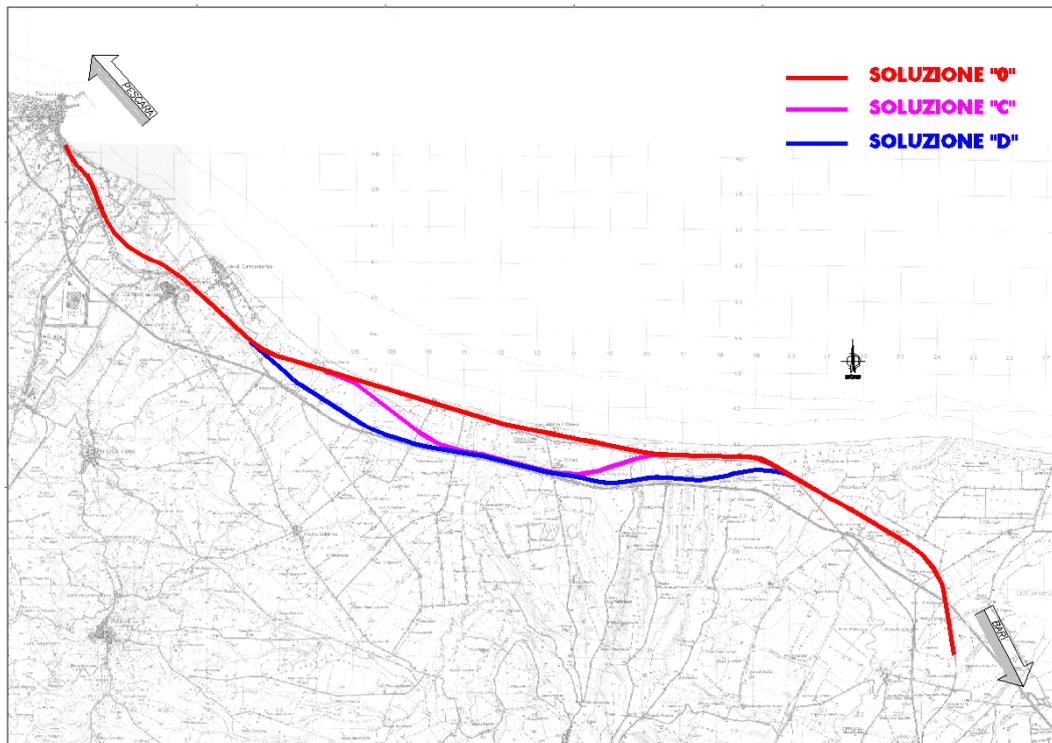
Nel corso di tale tavolo tecnico, è stata dapprima sviluppata una soluzione, denominata "Soluzione C", presentata da parte di RFI ai suddetti Ministeri nel Luglio 2011. Detta soluzione prevede una variante rispetto al tracciato ipotizzato nella "soluzione 0" dalla Località Vaccareccia fino a Marina di Fantina, in corrispondenza della piana del Torrente Saccione, per poi porsi in affiancamento alla linea esistente fino a Lesina.

La variante ipotizzata con l'alternativa progettuale "C" (cfr. fig. 5.1) ha inizio al Km 10+000 della soluzione "0" dove la linea vira verso l'entroterra andandosi ad affiancare all'Autostrada A14 in corrispondenza dell'attraversamento del Torrente Saccione. La percorrenza in adiacenza alla sede autostradale prosegue fino all'altezza di Marina di Chieti, dove poi il tracciato scarta verso la costa andando a posizionarsi nuovamente in affiancamento alla linea esistente fino a Lesina.

Durante l'incontro i rappresentanti dei Ministeri per i Beni e le Attività Culturali e per la Tutela del Territorio e del Mare hanno richiesto un ulteriore sforzo progettuale, finalizzato ad allungare quanto più possibile il tratto in affiancamento alla A14 e, di conseguenza, l'allontanamento della sede ferroviaria dalla linea di costa.

Nel Novembre 2011 si è quindi tenuto un ulteriore incontro, nel corso del quale è stata illustrata alle Amministrazioni un ulteriore soluzione, denominata "Soluzione D" (cfr. fig. 5.1), sviluppata sulla base delle indicazioni sopra riassunte. L'ipotesi in questione prevede una variante rispetto al tracciato ipotizzato nella "Soluzione 0" da poco a sud di Lido di Campomarino fino alla Località TorreMozza, nei pressi dell'intersezione con la S.S.16, per poi porsi in affiancamento alla linea esistente fino a Lesina.

La variante ipotizzata prevede un affiancamento all'autostrada A14 a partire dalla località denominata La Bufalara e la percorrenza in adiacenza alla sede autostradale prosegue fino al Canale Capo d'acqua all'altezza del confine tra il Comune di Chieti e di Serracapriola, dove poi il tracciato devia gradualmente verso la costa andando a posizionarsi nuovamente in affiancamento alla linea esistente, fino a Lesina.



*Figura 5.1 – Le soluzioni alternative presentate nel periodo 2011-2012
e confronto con la Soluzione 0 del progetto preliminare 2003*

Questa ultima soluzione è stata condivisa da tutti i partecipanti¹.

Considerando quindi il tavolo tecnico positivamente concluso, la Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nota Prot. 0044456-06/12/2011, viene indicato a Rete Ferroviaria Italiana, “con riferimento alla riunione del 30 Novembre 2011, nella quale si è convenuto di adottare il tracciato denominato Soluzione D”, di ritirare il progetto inviato nel Gennaio 2003 e di “presentare un nuovo progetto, nel rispetto della soluzione concordata, ai sensi delle procedure previste dal D.lgs 190/2002 e s.m.i., con richiesta di suddividere l'intervento in fasi funzionali, al fine di poter procedere alla relativa attività istruttoria”.

Si evidenzia, infine, che il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, con nota del Servizio IV della Direzione Generale per il Paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea prot. n. 10789 dell'11.04.2012, sentite anche le soprintendenze interessate, ha rappresentato “in linea di massima parere favorevole allo sviluppo progettuale della Soluzione D”.

¹ L'allegato Planimetria generale di progetto con soluzioni alternative di tracciato al Quadro di Riferimento Progettuale riporta graficamente i tracciati delle cinque soluzioni progettuali analizzate nel corso del tempo (soluzioni 0, A, B, C, D)

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 26 di 159

Il progetto preliminare oggetto del presente Studio di Impatto Ambientale, sviluppa quindi la soluzione in questione.

Da ultimo, si segnala come la tratta Ripalta-Lesina, sostanzialmente coincidente con il Lotto 1 del presente progetto, sia stata recentemente ricompresa all'interno del Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS) per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto, siglato il 2 agosto 2012 di concerto fra il Ministero della Coesione Territoriale, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Campania, la Regione Puglia, la Regione Basilicata, le Ferrovie dello Stato Italiane e la Rete Ferroviaria Italiana.

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A

6. IL CONTESTO LEGISLATIVO

6.1 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”;
- 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 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;

 ITAFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 28 di 159

- 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;
- 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'All. 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.

Per quanto concerne il livello normativo regionale, poiché il tracciato di progetto interessa il territorio di due distinte regioni, si riporta di seguito l'analisi del contesto normativo relativo a ciascuna di esse.

La Regione Molise ha disciplinato la procedura di VIA dei progetti di competenza regionale con proprie:

- Legge Regionale del 04/03/2000 n. 21: Disciplina della procedura di impatto ambientale (B.U.R.M. n.7 del 1 aprile 2000), e ss.mm.ii (fra le quali si cita la LR 46/2000 del 31.11.2000 "Rettifiche all'Allegato A della LR 21/2000).

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 29 di 159

- D.G.R. n. 1241 del 17 ottobre 2003: Legge Regionale del 24 marzo 2000, n. 21 - Deliberazioni della Giunta regionale n. 1006/2000, n. 1183/2000 e n. 329/2003 - Sostituzione componente Comitato Tecnico V.I.A. e riapprovazione regolamento interno.
- DGR n° 4 del 2010: Arpa Molise - Istruttoria tecnica degli interventi sottoposti a verifica di assoggettabilità a valutazione di Impatto Ambientale (Screening) - L.R. 21-2000 e successive modificazioni ed integrazioni, art. 5, comma 1.

La Regione Puglia ha, invece, disciplinato la procedura di VIA dei progetti di competenza regionale con proprie:

- Legge Regionale 11 maggio 2001, n. 11: Norme sulla valutazione dell'impatto ambientale.
- Legge regionale n. 13/2001: "Norme regionali in materia di opere e lavori pubblici".
- Legge regionale n. 17/2007: "Disposizioni in campo ambientale, anche in relazione al decentramento delle funzioni amministrative in materia ambientale".

6.2 La principale normativa ambientale di riferimento per il progetto

Il progetto in esame prevede la realizzazione di un intervento di tipo infrastrutturale ricompreso fra i progetti strategici nazionale di cui alla cosiddetta Legge Obiettivo (legge n. 443/2001).

Attraverso detta legge il Governo ha individuato le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e per lo sviluppo del Paese. Per tali opere il Governo ha promulgato una specifica legge di attuazione (D.Lgs n. 190/2002, successivamente sostituito dal D.Lgs 162/2006) che individua la disciplina speciale che regola la progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche definendo anche i ruoli delle diverse Amministrazioni coinvolte nel procedimento autorizzativo prevedendo che l'approvazione di tali opere avvenga di intesa tra lo Stato e le Regioni nell'ambito del CIPE allargato ai presidenti delle regioni interessate. In particolare il decreto legislativo ha introdotto per tali opere una specifica procedura di valutazione di impatto ambientale (detta "VIA speciale") definendone tempi e fasi di svolgimento, e istituendo un'apposita Commissione dedicata (Commissione Speciale VIA).

Successivamente, con la delibera CIPE n. 57/2002 sono state date disposizioni sulla Strategia nazionale ambientale per lo sviluppo sostenibile 2000-2010 e si è affermata la necessità di rendere più sistematica, efficiente ed efficace l'applicazione della VIA, ad esempio tramite l'istituzione di

 ITAFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 30 di 159

Osservatori ambientali, finalizzati alla verifica dell'ottemperanza alle pronunce di compatibilità ambientale, nonché il monitoraggio dei problemi ambientali in fase di realizzazione delle opere.

Il presente procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale a cui risulta soggetto il progetto risulta, pertanto, disciplinato principalmente dal D.Lgs 163/06 e, in particolare dal Capo IV, artt. 161-194.

In particolare, l'art.165, c.3, del Decreto prevede che, ove l'opera sia soggetta a valutazione di impatto ambientale, il progetto preliminare sia corredato anche dallo Studio di Impatto Ambientale. La relativa procedura VIA si svolge secondo quanto previsto dall'art.165, c.4 e dall'art.183 del D.Lgs 163/06.

I tempi di progettazione, approvazione e realizzazione del presente progetto sono, infine, definiti e dettagliati all'interno del Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS) per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto del 2 agosto 2012, con particolare riferimento ai contenuti della relativa Scheda-intervento (C.U.P. 71H92000000007) che fissa, di fatto, i tempi del progetto dall'avvio della progettazione preliminare, all'approvazione del progetto definitivo, alla gara di appalto e al completamento dell'opera.

Inoltre, per quanto attiene la rete "Natura 2000", la comunità europea ha emanato le seguenti direttive:

- Direttiva CEE Habitat 92/43 del 21 maggio 1992 "Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e delle flore e delle faune selvatiche".
- Direttiva CEE 79/409 del 2 aprile 1979 "Conservazione degli uccelli selvatici".

Il progetto insiste in corrispondenza di un ambito territoriale connotato dalla presenza di un articolato sistema di aree tutelate sotto il profilo naturalistico e ciò, di fatto, comporta la necessità della specifica Valutazione di Incidenza.

Lo stesso interessa, inoltre, aree soggette a tutela e vincoli di tipo paesaggistico ai sensi del D.Lgs 42/2004 e, pertanto, a supporto del presente progetto è stata predisposta la Relazione Paesaggistica riaggregando i contenuti specifici contenuti nello Studio di Impatto Ambientale secondo i contenuti del DPCM 12.12.2005.

Infine, secondo quanto disposto dal DM 161/2012, è stato predisposto lo specifico Piano di Utilizzo dei materiali di scavo, da valutarsi all'interno della presente procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A

7. ANALISI DEGLI STRUMENTI DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, AMBIENTALE E DI SETTORE

7.1 Introduzione

Le analisi di seguito riportate sono indirizzate a verificare il livello di integrazione e coerenza del progetto con gli strumenti della pianificazione e programmazione territoriale, ambientale e di settore.

In particolare, la verifica della programmazione relativa al settore infrastrutturale consente di valutare la coerenza dell'intervento con il quadro generale, nazionale e regionale, dei trasporti e della mobilità, evidenziando come la realizzazione della stessa risulti non solo coerente con gli indirizzi e gli obiettivi di detti piani, ma certamente di valenza strategica nell'ambito del completamento del sistema infrastrutturale del Corridoio Adriatico.

L'analisi degli strumenti della pianificazione territoriale e ambientale fornirà, invece, informazioni in merito alle specificità del territorio attraversato dalla futura opera e agli obiettivi e agli indirizzi posti alla base degli interventi di trasformazione e gestione territoriale, nonché circa la sussistenza di elementi di attenzione, condizionamento e/o vincolo che in parte dettano le condizioni di fattibilità dell'intervento, e in parte ne costituiscono il contesto di inserimento.

7.2 Enti contattati per la raccolta dei dati

Nell'ambito della predisposizione del presente Quadro di Riferimento Programmatico e, più in generale, dell'intero SIA si è provveduto a prendere contatto con gli Enti Locali coinvolti al fine di verificare l'aggiornamento e lo stato dei vari strumenti di pianificazione urbanistico-territoriale in vigore e, laddove possibile, acquisirne la versione digitale da impiegare nell'ambito della predisposizione degli elaborati grafici esplicativi posti a supporto del SIA. In particolare, sono stati contattati:

- 1) Comune di Campomarino;
- 2) Comune di Chieuti;
- 3) Comune di Lesina;
- 4) Comune di Termoli;
- 5) Comune di Serracapriola;
- 6) Provincia di Campobasso;
- 7) Provincia di Foggia;

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A

- 8)ARPA Molise;
- 9)ARPA Puglia;
- 10) Regione Molise;
- 11) Regione Puglia.

Il Quadro Conoscitivo che ne è derivato risulta piuttosto complesso e articolato; trattazioni eventualmente più diffuse per l'una o per l'altra regione di interesse dipendono esclusivamente dalla disponibilità o meno di strumenti degli strumenti di pianificazione e dalla numerosità di informazioni ivi contenute.

7.3 Pianificazione e programmazione di settore

La pianificazione e la programmazione di settore si articola su vari livelli, da quello Comunitario che definisce indirizzi e strategie del sistema dei trasporti identificando i principali corridoi infrastrutturali europei, a quello nazionale, regionale e locale che analizza le singole reti e infrastrutture, definendone le priorità e la tipologia di intervento.

7.3.1 Settore dei Trasporti – Le strategie Comunitarie

A livello comunitario l'Unione Europea influenza l'investimento nei trasporti sia attraverso Direttive sulla politica dei trasporti (*Common Transport Policy*), sia finanziando lo sviluppo regionale. Inoltre, la creazione del mercato comune e l'adozione del trattato di Maastricht hanno rafforzato l'intervento comunitario per lo sviluppo di infrastrutture di trasporto in Europa, in particolare attraverso il programma *Trans-European Transport Networks (TEN-T)*, il principale strumento chiamato a dare attuazione allo sviluppo delle Reti Transeuropee di Trasporto (strade, ferrovie, rete fluviale, autostrade del mare, porti marittimi e fluviali, aeroporti e altri punti di interconnessione modale).

Gli obiettivi del programma si citano, tra gli altri, i seguenti:

- stabilire e sviluppare le connessioni e le interconnessioni necessarie per eliminare i colli di bottiglia;
- completare le principali infrastrutture, con particolare riferimento a quelle transfrontaliere e a quelle che attraversano le barriere naturali;
- realizzare infrastrutture che promuovano le interconnessioni tra le reti nazionali, le isole, e le altre zone periferiche , riducendo i costi di trasporto di queste aree;
- realizzare gradualmente una rete ferroviaria caratterizzata da un alto grado di interoperabilità;

- ottimizzare la capacità e l'efficienza del quadro infrastrutturale attuale e futuro;
- integrare le esigenze ambientali e quelle di sicurezza nella realizzazione della TEN-T;
- sviluppare una mobilità sostenibile delle persone e delle merci coerentemente con gli obiettivi dell'Unione sullo sviluppo sostenibile

L'Agenzia esecutiva per la rete transeuropea di trasporto (TEN-T EA) provvede all'attuazione tecnica e finanziaria e alla gestione del programma TEN-T. L'agenzia è stata creata nel 2006 con un mandato fino al 31 dicembre 2015. In particolare, i finanziamenti TEN-T per il periodo 2007-2013 ammontano a 8,013 miliardi di euro.

La gestione di progetti d'importanza fondamentale per l'infrastruttura di trasporto, nell'ambito delle prospettive finanziarie 2000-2006 e 2007-2013, avviene in stretta collaborazione con la direzione generale Mobilità e Trasporti (MOVE) della Commissione Europea. La DG MOVE mantiene la responsabilità della politica generale, della programmazione e della valutazione del programma TEN-T.

Fino a poco tempo fa la Regione Molise e la Regione Puglia risultavano interessate dal progetto del "Corridoio Adriatico" che riguarda uno dei corridoi pan-europei (TEN-T) di riferimento nord-sud per la domanda di trasporto, passeggeri e merci, di scambio tra l'area centrale della U.E., la Grecia, le nazioni balcaniche e i paesi più ad est.

Nel dicembre 2012, tuttavia, la Commissione Trasporti del Parlamento Europeo ha approvato i tracciati delle reti trans-europee di trasporto (TEN-T). Il nuovo corridoio Baltico-Adriatico che, partendo dall'Europa nord-orientale, raggiunge Trieste, Venezia e Ravenna di fatto non comprende più Bari fra i nodi urbani della rete.

La motivazione dell'esclusione deriva, comunque, esclusivamente da parametri di tipo demografico-insediativo (la sola città di Bari non raggiunge il milione di abitanti, sebbene il suo agglomerato metropolitano lo superi ampiamente) e non rappresenta la volontà tecnico-politica di considerare non strategico il completamento del collegamento Adriatico. In tal senso, diviene ancor più importante e prioritario il potenziamento della dorsale Adriatica compresa fra Bari e Ravenna poiché questa, di fatto, garantirà la connessione trans-europea al Sud Italia.

Al programma TEN-T, tuttavia, si affianca il *Programma di sviluppo ed integrazione delle reti di collegamento con i paesi CEEC e CIS* attraverso 10 corridoi Pan-Europei di interesse strategico.

La direttrice Adriatica costituisce, invece, un asse portante di collegamento tra i Corridoi V e VIII. Questa dorsale, interconnessa con l'altra dorsale che costeggia il Mar Tirreno, è attualmente oggetto di potenziamento infrastrutturale realizzato da RFI – Rete Ferroviaria Italiana SpA. A livello

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 34 di 159

infrastrutturale, la linea ferroviaria adriatica, per la maggior parte della sua estensione, è dotata di doppio binario di circolazione.

Sono in corso di realizzazione, o devono essere avviati con estrema urgenza (come nel caso in esame), interventi di raddoppio sui restanti tratti, che interessano circa 75 km di linea. La rete di collegamento al Mare Tirreno è di particolare importanza: il traffico proveniente dal versante tirrenico, ed in particolare dal porto di Gioia Tauro, è instradato sulle linee esistenti che consentono di raggiungere il porto di Taranto; da qui il traffico può essere incanalato sulla Direttrice Adriatica. Gli interventi si concentrano sul potenziamento degli assi di collegamento tra i principali centri urbani, a sostegno degli spostamenti di merci e persone

7.3.2 *Settore dei Trasporti – Livello nazionale e Regionale*

7.3.2.1 Piano Generale dei trasporti e della logistica (PGTL)

In linea con le politiche comunitarie l'Italia ha redatto il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), elaborato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti già Ministero dei Trasporti e della Navigazione, con lo scopo di effettuare una prima analisi sul Sistema dei Trasporti italiano e di proporre soluzioni ai problemi identificati e ritenuti prioritari.

Il PGTL, approvato con Delibera del Consiglio dei ministri del 2 Marzo 2001, è strutturato in modo tale da dedicare una parte del documento all'analisi critica dello stato di fatto e alla previsione della domanda futura, per poi definire le politiche e gli strumenti atte al raggiungimento delle priorità e degli obiettivi di settore principalmente riassunti di sotto:

- servire la domanda di trasporto a livelli di qualità del servizio adeguati;
- servire la domanda di trasporto con un sistema di offerta ambientalmente sostenibile, che miri al raggiungimento di obiettivi di compatibilità ambientale in accordo con le conclusioni della Conferenza di Kyoto, e con le convenzioni internazionali sottoscritte dall'Italia sull'inquinamento a largo raggio e sulla biodiversità, di sicurezza per la vita umana e di riequilibrio territoriale, affinché tutte le aree abbiano un adeguato livello di accessibilità;
- assicurare il continuo innalzamento degli standard di sicurezza: la rapida evoluzione tecnologica del settore, le tendenze alla liberalizzazione e la crescita dei flussi di trasporto, a fronte di situazioni di congestione delle infrastrutture, possono, infatti, determinare crescenti criticità in termini di sicurezza;

- assecondare l'equilibrio territoriale: il sistema dei trasporti può rappresentare un fattore importante per attenuare, e ove possibile colmare, i differenziali fra diverse aree del Paese, specie nel Meridione, dove è richiesta e auspicata una maggiore crescita economica.

Per analizzare le principali caratteristiche del sistema di infrastrutture di trasporto di rilevanza nazionale e per individuarne le criticità è stato in primo luogo definito un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) attuale, ossia l'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali attualmente si svolgono servizi di interesse nazionale ed internazionale.

Gli obiettivi che si intendono perseguire attraverso l'individuazione di tale sistema integrato sono:

- l'individuazione delle priorità infrastrutturali per le diverse aree territoriali del paese, in un ottica di sostegno all'ulteriore sviluppo delle aree più produttive e di incentivazione alla crescita economico- industriale delle aree più depresse;
- la definizione degli ambiti di responsabilità e di competenza fra i diversi livelli di governo, coerentemente con gli attuali processi di decentramento amministrativo.

La rete ferroviaria del Sistema Nazionale integrato dei Trasporti (SNIT) attuale comprende le tratte che assicurano i servizi di lunga percorrenza interni al Paese con le relative connessioni all'interno dei grandi nodi metropolitani ed urbani, i collegamenti con i nodi di trasporto di rilevanza nazionale ed i collegamenti internazionali.

Si tratta quindi dell'insieme di:

1. rete TEN (Trans European Network), nella configurazione prevista al 2010;
2. la parte "fondamentale" della rete gestita da R.F.I. S.p.A., comprendente le direttrici longitudinali (dorsali adriatica e tirrenica), le trasversali che collegano le direttrici longitudinali, la trasversale est-ovest a servizio della pianura padana e le direttrici di accesso ai valichi alpini, su cui vengono effettuati servizi di trasporto a medio e lungo raggio;
3. linee di supporto e di adduzione del traffico, nell'ambito della rete gestita da R.F.I. S.p.A., che svolgono essenzialmente funzioni di collegamento tra le diverse direttrici e trasversali di cui al punto precedente;
4. linee non gestite da R.F.I. S.p.A., che consentono di completare itinerari passeggeri e merci di rilevanza nazionale, o di ridurre sensibilmente il tempo di percorrenza;
5. itinerari alternativi merci, non rientranti nelle reti di cui ai punti precedenti.

Sulla base di tali criteri è stata individuata una rete di estensione pari a circa 9.500 km, come evidenziato nella figura sottostante, che è composta dai seguenti assi principali:

- direttrici longitudinali (dorsale, adriatica e tirrenica);
- trasversali che collegano le direttrici longitudinali;
- trasversale est-ovest, a servizio della pianura padana ed interconnessa alle aree metropolitane di Torino, Milano, area diffusa veneta;
- direttrici di accesso dai valichi alpini; direttrici di accesso Sud.

La rete ferroviaria dello SNIT attuale si collega a quella internazionale attraverso 9 valichi alpini che assicurano la continuità delle reti TEN e dei corridoi paneuropei.



Figura 2 - Rete Ferroviaria dello SNIT

Lo SNIT deve essere inteso come un sistema dinamico che evolverà sulla base degli interventi infrastrutturali prioritari individuati nei documenti di Piano, degli sviluppi della domanda di trasporto e delle condizioni socio-economiche del Paese.

 ITAFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 37 di 159

Nella sua evoluzione, le strategie di carattere generale che lo SNIT persegue, sono:

- dare priorità alla soluzione dei problemi “di nodo”;
- sviluppare il trasporto ferroviario merci attraverso l’arco alpino in collegamento con i principali porti del Nord Italia;
- creare itinerari con caratteristiche prestazionali omogenee e differenziate per i diversi segmenti di traffico per massimizzare la capacità di trasporto delle diverse infrastrutture;
- **creare itinerari per lo sviluppo del trasporto merci Nord-Sud su ferro collegati con i porti hub di Gioia Tauro e Taranto;**
- **adeguare le caratteristiche geometriche e funzionali per la realizzazione dei due corridoi longitudinali tirrenico e adriatico;**
- rafforzare le maglie trasversali appenniniche;
- concentrare e integrare i terminali portuali e aeroportuali di livello nazionale e internazionale.

In questo contesto il PGTL propone di riqualificare e potenziare le infrastrutture ferroviarie di rilievo nazionale secondo strategie di intervento organicamente integrate, che possono riassumersi nei punti seguenti:

Sistema dei valichi alpini e linee di accesso

- potenziamento degli attuali valichi alpini e delle linee di adduzione più saturate (potenziamento della tratta Torino);
- potenziamento del collegamento del porto di Genova con il territorio piemontese-lombardo (terzo valico) e della Gronda Nord di Milano.

Direttrici longitudinali

- quadruplicamento AC Torino-Milano-Roma-Napoli (Direttricedorsale);
- interventi sulla Direttrice Tirrenica Genova – Roma – Napoli -Battipaglia – Reggio Calabria – Messina – Palermo e diramazione Messina – Catania – Siracusa;
- **interventi sulla Direttrice Adriatica Venezia – Bologna – Rimini –Bari – Taranto e Lecce** (completamento raddoppio linea adriatica e collegamento con il porto di Taranto).

Direttrici trasversali

- interventi sulla Milano – Venezia – Trieste – Lubiana;
- potenziamento dell’itinerario merci Medio Padano;

- potenziamento (raddoppio tratte prioritarie) degli itinerari Tirreno-Brennero (TIBRE) e Adriatico-Brennero (ABRE);
- potenziamento del collegamento Roma - Ancona (raddoppio tratte prioritarie Orte – Falconara);
- potenziamento del corridoio trasversale Roma-Pescara;
- interventi sulle direttrici Battipaglia-Potenza-Metaponto, Reggio C. - Gioia Tauro - Sibari – Taranto;
- completamento raddoppio Napoli-Bari.

Nodi

- potenziamento e creazione di by-pass nei principali nodi ferroviari (Torino, Genova, Milano, Verona, Padova, Venezia, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari e Palermo).

Nel *PGTL* il completamento del potenziamento del “Corridoio Adriatico” (in particolare il completamento del raddoppio della linea ferroviaria Rimini - Ancona - Pescara – Bari – Lecce, nella quale si inserisce la tratta Termoli - Lesina) rappresenta, quindi, uno degli interventi prioritari per l’attuazione dell’assetto futuro del *Sistema integrato di infrastrutture e servizi di interesse nazionale* (SINT) definito dal Piano stesso.

Tra le infrastrutture di livello nazionale da riqualificare e potenziare, a partire dalle criticità riscontrate e secondo le strategie generali precedentemente indicate, si propone "l'adeguamento delle caratteristiche geometriche e funzionali per la realizzazione di due Corridoi ferroviari e stradali lungo il versante Adriatico e quello Tirrenico".

Il completamento del raddoppio e potenziamento della linea ferroviaria adriatica, e il relativo collegamento della stessa con il porto di Taranto, sono quindi considerati, tra gli interventi infrastrutturali di maggior peso definiti dal *PGTL* per il sistema di trasporto su ferro, un’opera ad elevato grado di priorità.

I criteri generali per l’individuazione delle priorità hanno consentito di identificare:

- gli interventi che risolvono problemi di saturazione delle linee dello SNIT già presenti nella situazione attuale (saturazione dei tratti a singolo binario della Diretrice Adriatica; situazione in evoluzione nelle direttrici di accesso pugliesi, dove esistono situazioni di saturazione puntuali date dall’alternarsi di tronchi a semplice binario ed a doppio binario) o che lo sarebbero comunque nelle ipotesi più prudenziali di crescita della domanda (scenario basso);
- gli interventi che riguardano completamenti di opere avviate e non parzializzabili;

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 39 di 159

- gli interventi che consentano con un modesto impegno economico di realizzare nuovi itinerari che arricchiscono la rete dello SINT per affrontare le fasi intermedie del suo potenziamento complessivo.

Il progetto “Corridoio Adriatico” si colloca ad un livello intermedio tra pianificazione nazionale (il Piano Generale dei Trasporti) e la pianificazione regionale (Piani Regionali dei Trasporti - PRT) e costituisce un importante e ulteriore quadro di riferimento, per valutare la coerenza del progetto in esame.

L’offerta attuale di trasporto del sistema plurimodale del “Corridoio Adriatico”, individuata nello studio di fattibilità, compendia un’ossatura di corridoio costituita da un’asse ferroviario longitudinale e da un sub-sistema lineare strada-autostrada (Rimini-Bari), che hanno come terminali i porti meridionali e i valichi alpini nord e nord-occidentali, oltre ad una serie di infrastrutture lineari trasversali e puntuali (porti, aeroporti, interporti, ecc.). Il progetto in esame risulta, quindi, di grande rilevanza e priorità nello sviluppo del paese poiché il “Corridoio plurimodale adriatico” si connota come una delle connessioni trasportistiche a carattere nazionale ed internazionale.

Il “Corridoio Adriatico”, in merito alle infrastrutture ferroviarie² per la direttrice Rimini – Ancona - Pescara – Termoli – Bari, individua interventi di completamento del raddoppio, potenziamento ed ammodernamento tecnologico e relativi adeguamenti infrastrutturali da attuarsi entro il 2005.

Oltre il 2005 definisce altri interventi: ulteriore potenziamento e velocizzazione, adeguamento generalizzato al trasporto combinato, nonché l’ipotesi di realizzazione di una nuova linea alternativa, a singolo binario e arretrata rispetto all’attuale tracciato costiero.

Lo standard-obiettivo da raggiungere progressivamente con i progetti a breve termine (PF1 al 2005) e a medio-lungo termine (PF2 - oltre il 2005) prevede: doppio binario elettrificato, velocità massima 200 Km/h, potenzialità fino a 300 treni-giorno, sagoma limite “C1”, peso max per asse: 22,5 t, blocco automatico “BAB”.

Con i progetti PF1, di breve termine, si prevede di raggiungere una velocità massima minore (160Km/h) ed una potenzialità di 220-240 treni/giorno, che costituiscono transizione verso lo standard di medio/lungo periodo.

² cfr. PF1, PF2, PF3. Il progetto denominato “PF1” ha un orizzonte temporale di realizzazione entro l’anno 2005 e prevede interventi sull’Asse ferroviario di Corridoio Nord-Sud. e su alcuni assi trasversali Est- Ovest. Il progetto “PF2” prevede un ulteriore potenziamento dell’Asse ferroviario di Corridoio con un orizzonte temporale oltre il 2005, infine il progetto “PF3” comprende i restanti interventi sulle trasversali Est-Ovest con orizzonte oltre il 2005.

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 40 di 159

Il progetto di raddoppio della tratta in esame figura tra i “pacchetti di interventi” previsti nei “Progetti di Corridoio”, insieme ad altre opere plurimodali che interessano il territorio molisano e pugliese strettamente connesse e funzionalmente legate al raddoppio della direttrice ferroviaria longitudinale di “Corridoio” Rimini – Ancona - Pescara – Termoli – Bari.

Tale asse risulta, dalle analisi effettuate nell’ambito del progetto “Corridoio Adriatico”, in condizione di criticità diffusa rispetto all’attuale domanda di trasporto (l’arco di linea Pescara – Foggia, che comprende la tratta Termoli - Chieuti, presenta l’indice di criticità più elevato, pari a 1,00). In questa direzione, il suo adeguamento-raddoppio risulta fondamentale per ridurre tale criticità entro valori soddisfacenti. La stessa criticità, inoltre, potrebbe ulteriormente aggravarsi in caso di spostamenti significativi di una parte del traffico merci da gomma a rotaia e nell’ipotesi di sola realizzazione degli interventi previsti dal programma FS.

Gli obiettivi prefissati dal progetto di raddoppio della tratta Termoli – Lesina, che possono essere sintetizzati nell’aumento della velocità massima e della potenzialità della linea, l’elevazione degli indici di qualità del servizio (in termini di regolarità del traffico ed in termini di migliore adattabilità alla domanda di trasporto) risultano coerenti con le linee di indirizzo e gli standard-obiettivo prefigurati dallo studio di fattibilità del “Corridoio” e, nel caso del parametro *Vmax*, migliorativi dello standard di breve periodo su indicato.

Nell’ambito del “Progetti di corridoio” sono inoltre previsti interventi di adeguamento infrastrutturale della direttrice ferroviaria trasversale Venafro – Isernia - Campobasso – Termoli (orizzonte temporale oltre il 2005) che costituisce un ramo dell’orditura ferroviaria est-ovest, connessa all’asse longitudinale del Corridoio.

Si evidenzia, tuttavia, come risultino ad oggi non attuati gli orizzonti temporali previsti dal Progetto del Corridoio Adriatico in considerazione dell’ormai datato superamento del termine temporale dei progetti PF1 (anno 2005) e come sia, pertanto, indispensabile indirizzare gli scenari futuri e gli investimenti economici per il raggiungimento del più avanzato standard previsto dai progetti PF2 che, nella fattispecie, prevedono *un alleggerimento della pressione del sistema di trasporto sulla fascia territoriale costiera*.

Il PGTL prevede che la fase successiva alla pianificazione e programmazione delle azioni individuate nell’ambito del SNIT, dovrà mettere in relazione e riconnettere gli interventi infrastrutturali previsti dal PGTL stesso con le politiche di sviluppo economico-territoriale definite dalle singole Regioni ed Enti Locali, in accordo con una strategia di riqualificazione e risanamento dei trasporti locali. La complementarietà fra PGTL e contesti territoriali locali potrà quindi avvenire



LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI
RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e)
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Quadro di Riferimento Programmatico
Relazione Generale

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L032	00R22	RG	SA000P..001	A	41 di 159

anche attraverso una proficua interazione tra progetti di settore e progettualità locale, sia mediante Programmi Operativi Regionali (POR) e i Piani Regionali dei Trasporti (PRT), sia con politiche, piani e progetti locali rilevanti, che necessitino del supporto di adeguate politiche di trasporto.

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 42 di 159

7.3.2.2 Piano regionale dei trasporti della regione Molise

A seguito dell'approvazione del PGTL, la Regione Molise ha provveduto alla redazione del Piano Regionale dei Trasporti 2002-2012 (PRT) che, adottato con DGR 15 luglio 2002 n. 1021, è stato approvato con D.C.R. n. 324/2003 e validato nell'aprile 2004.

Il Piano definisce i limiti territoriali dei bacini di traffico e contiene tutti gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali necessari per la successiva elaborazione dei piani di bacino da parte delle province e dei piani urbani del traffico da parte dei comuni.

A proposito dell'obiettivo strategico volto ad una migliore accessibilità, viene dichiarato l'obiettivo di fondo "di garantire elevati livelli di accessibilità per le persone e le merci all'intero territorio regionale, anche se con livelli di servizio (tempi di accesso, qualità del trasporto, costi) differenziati in relazione alla rilevanza sociale delle diverse zone, alla plurimodalità e interoperabilità, alla salvaguardia dell'ambiente e all'aumento della sicurezza."

In riferimento al riequilibrio modale, il Piano si prefigge la "sottrazione di traffico alla modalità stradale a favore di quella ferroviaria e, laddove possibile, di quella marittima (soprattutto nel comparto delle merci)". In particolare, per quanto riguarda il TPL, il PRT individua la necessità dell'ammodernamento della rete ferroviaria.

Per quanto concerne, infine, la tematica dell'intermodalità e integrazione delle reti dei trasporti, il Piano auspica "l'integrazione dell'impiego delle reti di trasporto regionale in ambito interregionale e nazionale". Detto obiettivo si riferisce, in particolare per il traffico merci, relativamente all'introduzione dei supporti infrastrutturali e gestionali che favoriscano l'intermodalità del traffico merci".

Oltre a ciò, l'obiettivo di Piano di migliorare la mobilità attraverso l'erogazione di servizi di trasporto in grado di soddisfare qualitativamente e quantitativamente i bisogni di mobilità dei cittadini, la razionalizzazione del traffico privato e il riassetto della rete, trova concreti applicazione e riscontro all'interno del Protocollo di Intesa siglato dalla Regione con RFI – Rete Ferroviaria Italiana.

Le strategie infrastrutturali perseguite dal PRT sono sostanzialmente:

- il riassetto immediato delle infrastrutture (invarianti di Piano);
- il graduale approfondimento degli interventi strategici sulle modalità stradale, marittima ferroviaria e sulla logistica intermodale.

Su tale base il PRT individua le linee di azione concrete che dovranno costituire l'ossatura degli interventi della regione sul sistema del trasporto locale:

 ITAFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 43 di 159

- graduale ma progressivo miglioramento della dotazione delle infrastrutture a rete, stimolando interventi di svecchiamento e recupero funzionale da parte dell'organismo responsabile dell'infrastruttura ferroviaria, oggi ancora penalizzata;
- impulso al trasporto ed ai sistemi logistici di supporto alla mobilità delle merci.

Il PRT articola gli interventi infrastrutturali di piano secondo tre livelli di priorità strategica:

- Priorità di 1° livello alle realizzazioni;
- Priorità di 2° livello agli approfondimenti progettuali;
- Priorità di 3° livello alle valutazioni di opportunità.

Al 1° livello di priorità il PRT assegna tutti gli interventi già decisi e di immediato avvio: per il sistema ferroviario viene indicata la prosecuzione dell'adeguamento della rete ferroviaria locale di FS.

Dal punto di vista della dotazione quantitativa di infrastrutture e servizi di trasporto il Molise non sembra, tuttavia, presentare particolari criticità e gli indirizzi in tal senso sono rivolti soprattutto al miglioramento del sistema regionale sotto il profilo qualitativo.

Per il sistema di trasporto ferroviario il PRT pone l'accento sui caratteri di scarsa qualità dello stesso, dovuti sia alla conformazione piano altimetrica dei tracciati, sia al loro profilo tecnico-funzionale (quasi totale mancanza di elettrificazione e presenza di linea monobinario), sia alle caratteristiche del materiale rotabile impiegato, che incidono pesantemente sui tempi di percorrenza e sulla efficienza del servizio, rendendolo poco competitivo.

In tal senso il progetto in esame, seppur non espressamente segnalato all'interno del PRT, muove proprio nella direzione definita dagli obiettivi del Piano, incidendo sensibilmente sul miglioramento della qualità del servizio, sull'ammodernamento della rete e sull'integrazione con le altre reti di trasporto regionali, interregionali e nazionali, superando le forti limitazioni dovute alla presenza del binario singolo lungo la tratta.

7.3.2.3 Piano regionale dei trasporti della regione Puglia e Piano attuativo 2009-2013

Il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) della Regione Puglia, predisposto dall'Assessorato regionale ai trasporti, è stato approvato con DCR n. 16 del 23 giugno 2008. Lo scenario di riferimento rispetto al quale è stato impostato e contestualizzato il Piano è costituito dal Documento Strategico Regionale (DSR) adottato con DGR n. 1139 del 1 agosto 2006 e le relative Proiezioni Territoriali, di cui la Giunta Regionale ha preso atto con delibera n. 42/2007. Questi documenti forniscono, infatti, la visione, l'interpretazione del sistema insediativo, paesaggistico e

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 44 di 159

ambientale e gli indirizzi di sviluppo che la Regione Puglia ha inteso proporre alla Comunità europea ai fini della Programmazione 2007-2013 dei Fondi Strutturali Comunitari.

Il PRT individua le linee di intervento relative ai servizi minimi del Trasporto Pubblico Regionale Locale, definisce i servizi, la loro organizzazione e le risorse per la loro gestione, identifica inoltre le linee di intervento in materia di intermodalità.

Se sul lato della dotazione infrastrutturale la regione si colloca, teoricamente, sopra la media nazionale, i risultati di traffico sono ben diversi: circa il 10% degli spostamenti intercomunali di natura sistematica a livello regionale utilizza i servizi ferroviari.

Sul versante del trasporto merci la ferrovia svolge un ruolo abbastanza modesto (circa 17% rispetto al tutto strada, che scende al 5% se si considera anche il traffico merci dei tre porti di Bari, Brindisi e Taranto). Il Piano a tal proposito riporta: "Le difficoltà del sistema ferroviario riflettono un fenomeno diffuso nel nostro paese, ma nel caso specifico le cause di questo ritardo vanno attribuite in parte alle criticità residue sulla Linea Adriatica".

All'art.6 "Obiettivi specifici", il Piano inserisce fra gli obiettivi specifici:

- garantire un'efficiente interconnessione tra le reti di rango sovra regionale e quella regionale;
- potenziare e integrare l'offerta dei collegamenti sovra regionali di trasporto passeggeri a supporto della competitività del sistema economico pugliese;
- contribuire a mantenere e potenziare il ruolo della ferrovia nei collegamenti di lunga percorrenza, in previsione dei futuri sviluppi del sistema AC/AV,

di pertinenza rispetto al progetto in esame.

Il Piano, inoltre, riconosce (art.16) al sistema ferroviario il ruolo di struttura portante della rete di trasporto pubblico regionale. Fra le linee di intervento in materia di trasporto ferroviario il PRT inserisce:

- realizzare gli interventi di velocizzazione delle linee (elettrificazione, raddoppi, realizzazione punti di incrocio, soppressione passaggi a livello, riqualificazione impianti tecnologici, ecc.) funzionali all'attuazione del modello di esercizio teorico integrato.

Il Piano si attua attraverso Piani Attuativi e Piani Pluriennali dei servizi minimi, approvati dalla Giunta Regionale. Il piano conferma la necessità del raddoppio della tratta ferroviaria in esame.



LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI
RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e)
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Quadro di Riferimento Programmatico
Relazione Generale

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L032	00R22	RG	SA000P..001	A	45 di 159

Il Piano Attuativo 2009-2013 del PRT della Regione Puglia è il primo redatto in conformità all'art. 7 della L.R. 18/2002, come modificato dalla LR 32/2007, e sulla base dei contenuti della L.R. 16 del 23 giugno 2008 riguardante i "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di Piano Regionale dei Trasporti". Il Piano Attuativo è stato approvato con DGR n. 841 del 28.04.2010.

Il Piano Attuativo prefigura l'assetto infrastrutturale da seguire nei prossimi anni per migliorare la mobilità interna, per potenziare i collegamenti del sistema regionale nell'ambito delle reti nazionali e internazionali, e per garantire la competitività del sistema economico pugliese a partire dai suoi settori trainanti.

Lo scenario di Piano Attuativo costituisce un riferimento organico e puntuale alle azioni portate avanti dai differenti soggetti e alle diverse scale territoriali, non solo superando un approccio settoriale ai temi della mobilità, ma anche garantendo un approccio sistemico alla programmazione e progettazione dei sistemi di trasporto nella ricerca di tutte le possibili sinergie ed economie di scala.

Tale volontà è stata esplicitata tra gli obiettivi generali del Piano, che si propone di promuovere forme di co-pianificazione intersettoriale e di indirizzare la pianificazione sottordinata, al fine di garantire l'efficacia degli interventi programmati dal Piano Attuativo, la coerenza della pianificazione sviluppata dai diversi settori e livelli amministrativi, e il corretto funzionamento del sistema della mobilità nel suo complesso.

Ampio spazio è stato dato nel Piano all'esigenza di individuare le priorità di intervento che meglio possono garantire livelli di accessibilità territoriale rispondenti alla valenza sociale, economica e paesaggistico-ambientale delle diverse aree della regione per concentrare su questi le risorse a disposizione, nel rispetto dei vincoli di budget imposti a livello nazionale e regionale. Il tutto attraverso proposte progettuali di co-modalità che, superando l'impostazione tradizionale della progettazione per singola modalità di trasporto, realizzano la coerenza e l'integrazione tra le diverse componenti del sistema della mobilità, con l'obiettivo di garantire efficienza, sicurezza, sostenibilità e, in generale, riduzione delle esternalità.

Essendo il primo Piano Attuativo predisposto secondo le nuove disposizioni legislative regionali, questo ha inteso elaborare uno scenario con un contesto di ampio respiro, mirato cioè oltre al traguardo dei 5 anni (2013), in totale sintonia con le Linee Guida ministeriali per la redazione dei PRT che suggeriscono di scegliere come "anno obiettivo" di previsione del Piano una data a 10-15 anni.

In tal modo, oltre agli Scenari di Progetto per gli interventi di immediata realizzazione e per quelli previsti al 2013, è stato elaborato anche uno scenario al 2020, anno entro il quale il Piano propone

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 46 di 159

la realizzazione di un insieme di interventi tesi a comporre un assetto infrastrutturale capace di servire efficacemente i livelli di domanda stimati per quella data.

Relativamente al trasporto ferroviario, considerata la struttura e gli investimenti in atto sul sistema ferroviario, il PRT ne riconosce il ruolo di elemento ordinatore della rete di trasporto pubblico e di grande opportunità per il trasporto delle merci in sinergia con il sistema dei porti.

Il Piano Attuativo per il trasporto ferroviario contiene le scelte progettuali di dettaglio che l'Amministrazione regionale ha formulato a partire da obiettivi, strategie e linee di intervento definite dal PRT nella Legge Regionale 16 del 23 giugno 2008.

Le azioni individuate sono state definite distinguendole per mobilità delle persone e mobilità delle merci.

Le azioni per la *mobilità delle persone* prevedono, tra l'altro:

- progettare un modello di integrazione tariffaria co-modale;
- realizzare gli interventi di velocizzazione delle linee (elettrificazione, raddoppi, realizzazione punti di incrocio, soppressione di passaggi a livello, riqualificazione impianti tecnologici ecc.) funzionali all'attuazione di un modello di esercizio integrato;
- realizzare gli interventi di integrazione e completamento della rete (ripristino e prolungamenti di linee, realizzazione di bretelle di connessione) funzionali all'attuazione di un modello di esercizio integrato;
- attrezzare per l'interscambio le stazioni di valenza regionale e territoriale del servizio ferroviario;

Le azioni per la *mobilità delle merci* prevedono, tra l'altro:

- promuovere la definizione di un modello di esercizio di riferimento per la linea Bologna-Bari che, sfruttando la centralizzazione del controllo del traffico permetta l'impegno ottimale della capacità dell'infrastruttura a beneficio della regolarità di esercizio e della velocità commerciale dei collegamenti merci e passeggeri di lunga percorrenza;
- realizzare gli interventi dell'"ultimo miglio" in accesso ai principali nodi logistici e di trasporto strategici per lo sviluppo del trasporto combinato ferro-mare, ferro-strada e strada-rotaia.

Il potenziamento del trasporto ferroviario di persone e merci costituisce uno dei punti forza del Piano Attuativo del PRT 2009-2013. Attraverso il Piano si è tentato di garantire un approccio sistemico alla progressiva attuazione dello scenario di progetto del sistema ferroviario regionale.

Relativamente al Trasporto merci e passeggeri di lunga percorrenza, il Piano Attuativo riafferma due priorità strategiche per la regione Puglia, fra cui l'una rappresentata proprio dal progetto in esame:

- l'urgenza del completamento del raddoppio della linea Adriatica tra Lesina e Termoli;
- la necessità di monitorare l'avanzamento dei lavori per la realizzazione della linea ad Alta Capacità Napoli-Foggia-Bari, opera indispensabile per garantire il collegamento dell'intera regione alla rete AV nazionale.

Queste due opere, oltre che per migliorare velocità e regolarità dei servizi passeggeri, risultano indispensabili affinché la Puglia possa esprimere compiutamente anche le sue potenzialità di piattaforma logistica attraverso il proprio sistema portuale completando l'offerta via terra al sistema di trasporto marittimo. Alle due priorità suddette se ne aggiunge una terza, che consiste nel completamento dei raccordi e degli impianti per l'intermodalità mare-ferro-strada che, attraverso il naturale coordinamento tra gli hub di Taranto-Brindisi e Bari, consentirà di gestire al meglio la capacità ferroviaria disponibile sulla linea Adriatica.

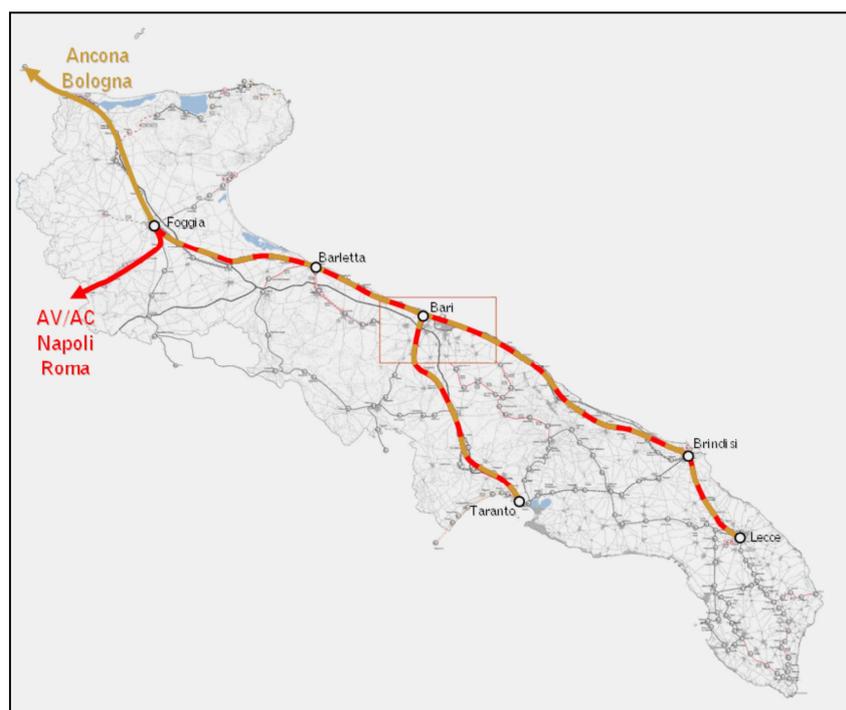


Figura 4 - Connessioni alla rete AV nazionale

Pur non appartenendo alla rete AV/AC, la *linea Adriatica* rappresenta comunque la direttrice fondamentale nel breve-medio periodo e una risorsa strategica per il trasporto delle merci anche nel lungo periodo. Essa è infatti l'unica dorsale nord-sud di collegamento con porti a servizio del transhipment che sarà interamente adeguata dal 2010 al trasporto di container di sagoma high

cube, a differenza della linea Tirrenica che presenta diverse gallerie che non ne permettono il transito e per la quale RFI non prevede adeguamenti. Di fatto questo comporta che la linea Adriatica si candida ad essere specializzata per il traffico merci proveniente dai porti transhipment non solo di Taranto, ma anche di Gioia Tauro. Questa capacità, che rappresenta una grande opportunità per il sistema regionale in merito alla sua vocazione di piattaforma logistica, rischia di essere vanificata, sul piano dell'offerta ferroviaria, dal collo di bottiglia tra Termoli e Lesina, il cui raddoppio di linea è inserito tra le priorità strategiche.

Con riferimento alla documentazione progettuale si riporta di seguito uno stralcio delle tavole cartografiche raffiguranti lo scenario di progetto per la modalità trasporto ferroviario, limitatamente alla tratta Termoli-Lesina oggetto del raddoppio di linea.

L'intervento di progetto in esame viene inserito fra quelli "di immediata attuazione".

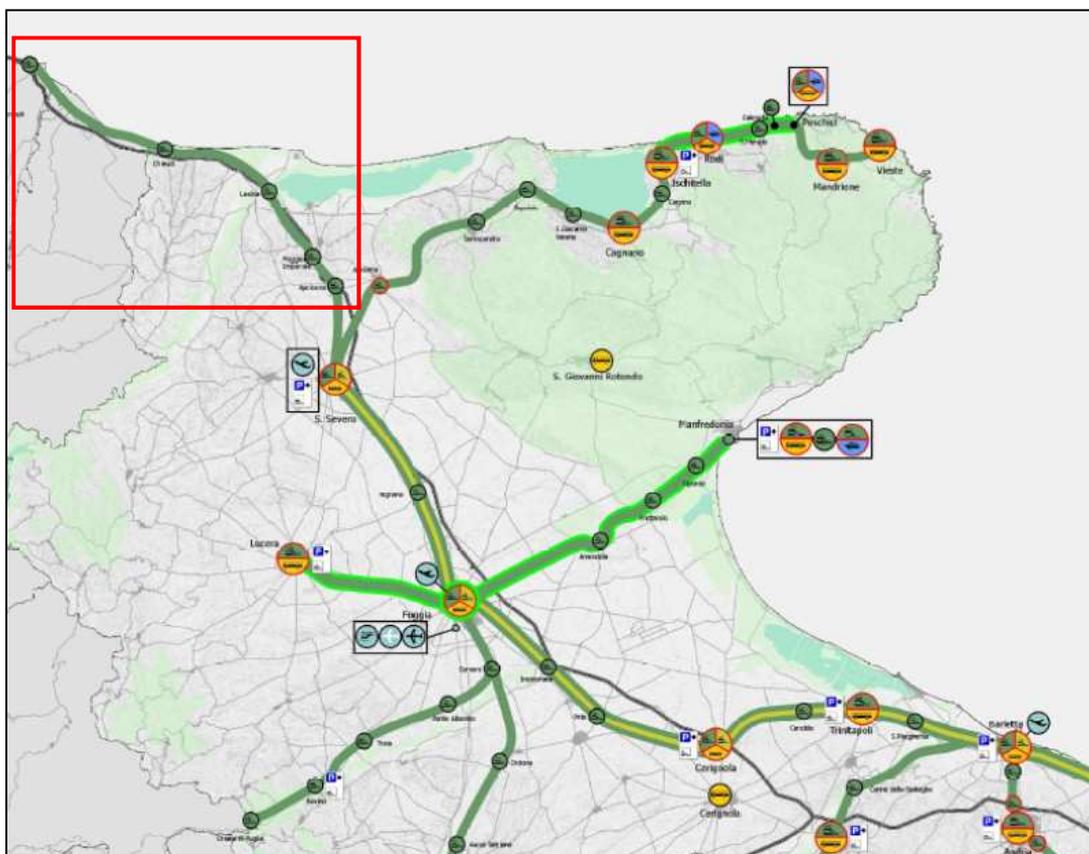


Figura 3 - PRT Puglia (Piano Attuativo 2009-2013) – Progetto Trasporto Ferroviario

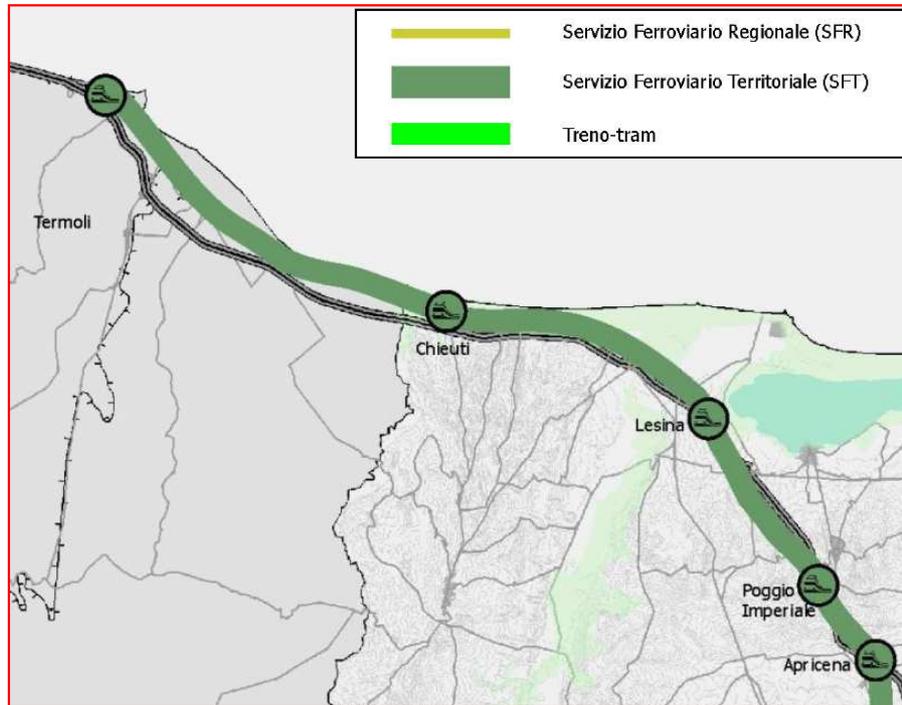


Figura 4 – Estratto - PRT Puglia (Piano Attuativo 2009-2013) – Progetto Trasporto Ferroviario

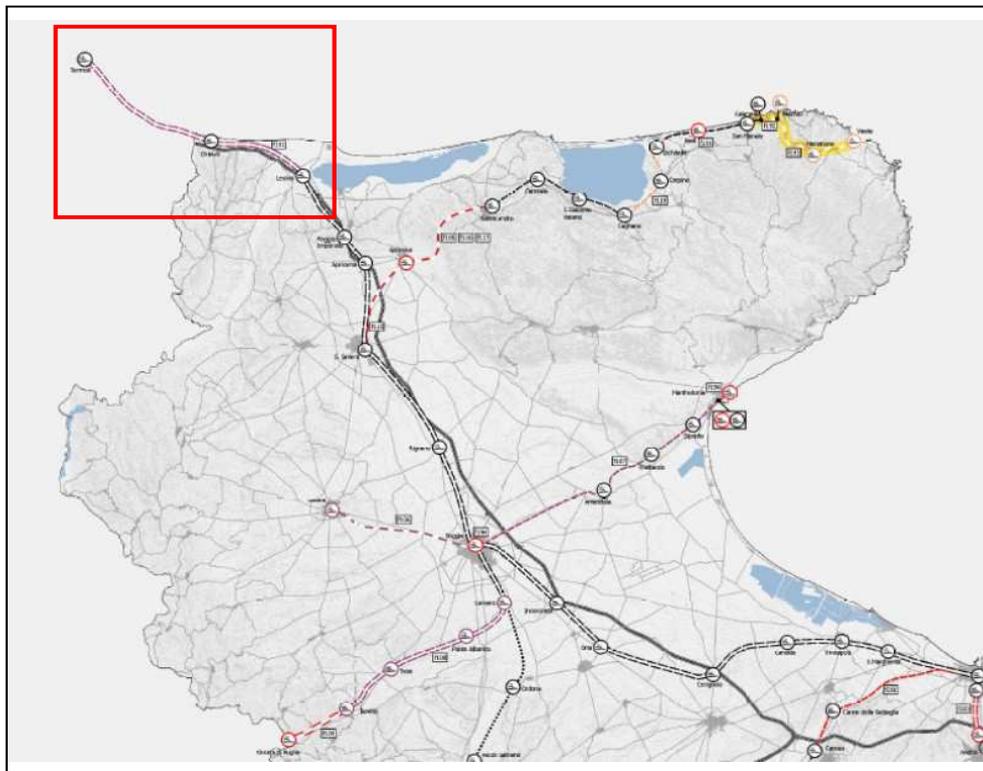


Figura 5 - PRT Puglia (Piano Attuativo 2009-2013) – Progetto Trasporto Ferroviario

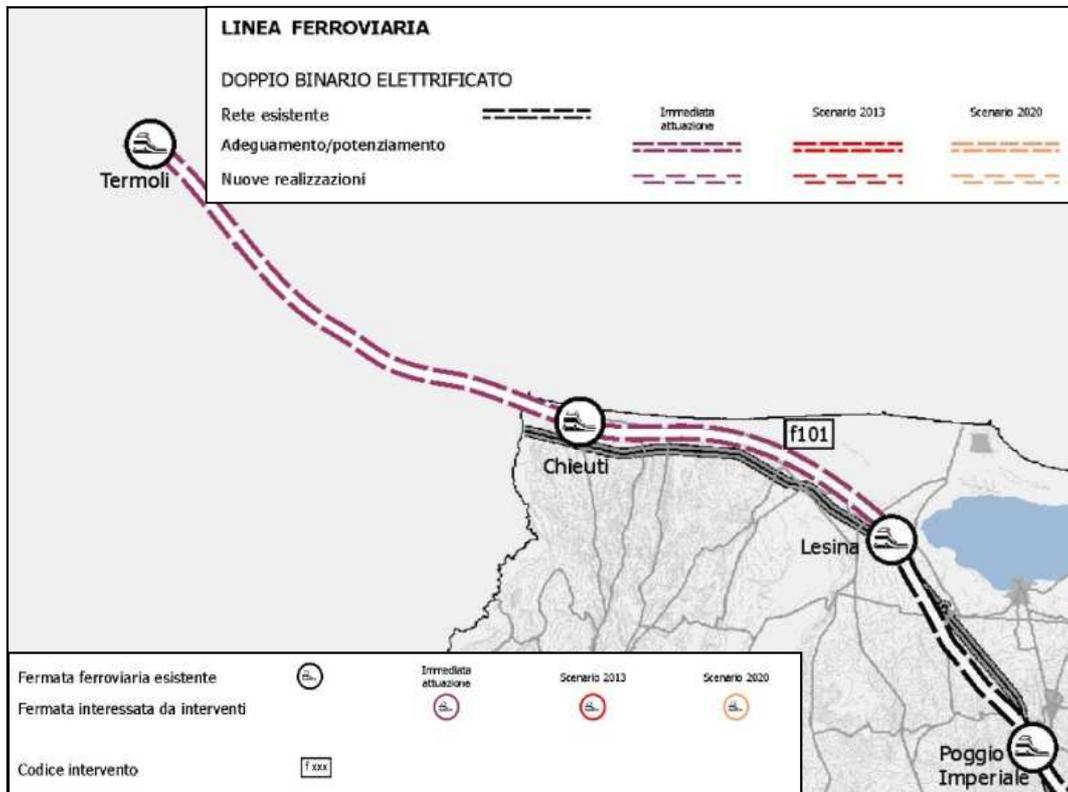


Figura 3 - PRT Puglia (Piano Attuativo 2009-2013) – Progetto Trasporto Ferroviario

Il Piano ha definito gli interventi infrastrutturali e tecnologici necessari sulle reti e alle stazioni per eliminare le principali criticità della rete e rendere operativo il modello di esercizio ipotizzato, garantendo ove necessario l'interoperabilità che consenta la circolazione del materiale rotabile delle diverse aziende su tutta la rete.

Il Piano Attuativo del PRT propone quindi un'articolazione dello scenario di Progetto classificando gli interventi infrastrutturali sulla rete ferroviaria in tre categorie sulla base della *presumibile entrata in esercizio*:

- immediata realizzazione – interventi che, per grado di maturità tecnico-progettuale, caratteristiche delle opere e/o priorità, sono da portare a termine nel breve periodo;
- 2013 – interventi che, per grado di maturità tecnico progettuale, caratteristiche delle opere e/o grado di priorità, sono previsti entro il 2013;
- 2020 – sono gli interventi che, per grado di maturità tecnico progettuale, caratteristiche delle opere e/o grado di priorità, sono previsti tra il 2013 e il 2020.

Nell'elenco degli interventi inseriti nel quadro programmatico-progettuale, il raddoppio della tratta Termoli-Lesina sulla Linea RFI Bologna-Pescara-Bari riporta il Codice di Intervento f101 che evidenzia un orizzonte temporale di immediata realizzazione e, pertanto, la massima priorità.

Relativamente al *Trasporto passeggeri regionale* l'approccio del PRT mira ad esaminare gli interventi infrastrutturali da prevedere sul sistema ferroviario e alla migliore utilizzazione di quelli già programmati, con l'obiettivo di mettere a punto un modello di esercizio del trasporto ferroviario passeggeri su base regionale strutturato su:

- un Servizio Ferroviario Regionale (SFR) veloce in grado di collegare tra loro le principali realtà della regione e i principali nodi del trasporto ivi compresi gli aeroporti e, indirettamente, anche i porti più importanti;
- un Servizio Ferroviario Territoriale (SFT) che, a prescindere dalle competenze gestionali e di organizzazione della circolazione dei treni, garantisca la creazione di 6 reti di servizi calibrate sulle specifiche esigenze dei corrispondenti bacini di trasporto pubblico locale provinciale in modo da costituire, per ciascun bacino di TPL, un elemento essenziale della rete portante provinciale;
- un Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) per l'area barese ottenuto sfruttando l'ingente potenziamento infrastrutturale programmato

La linea Termoli-Lesina è integrata attraverso la tratta Lesina-San Severo alla stazione di interscambio SFR-SFT-Servizi TPL gomma di San Severo, come evidenziato dalla figura sottostante.

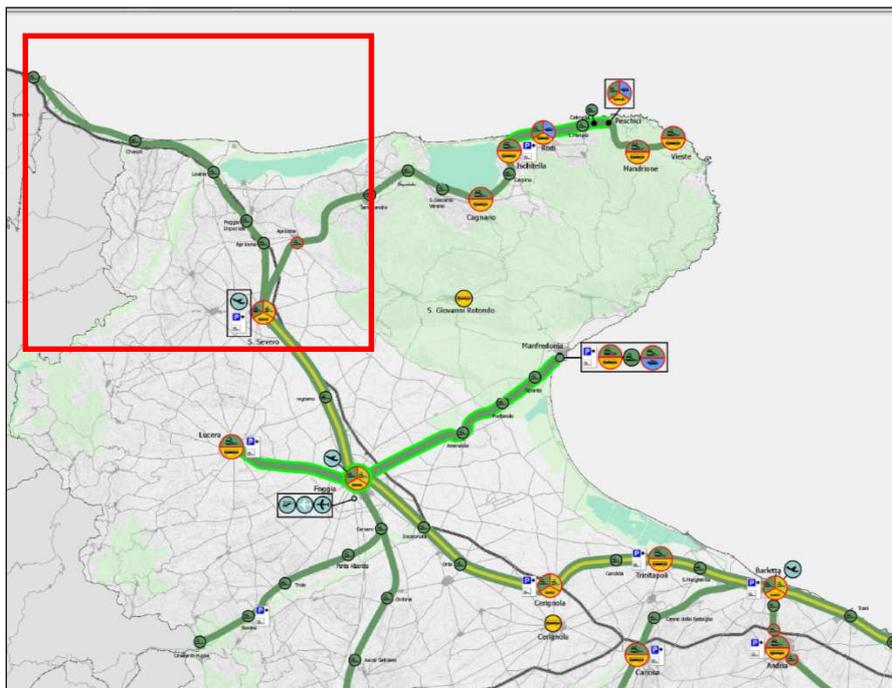


Figura 6 - Estratto della Rete del Servizio Ferroviario Territoriale (SFT), PRT Puglia

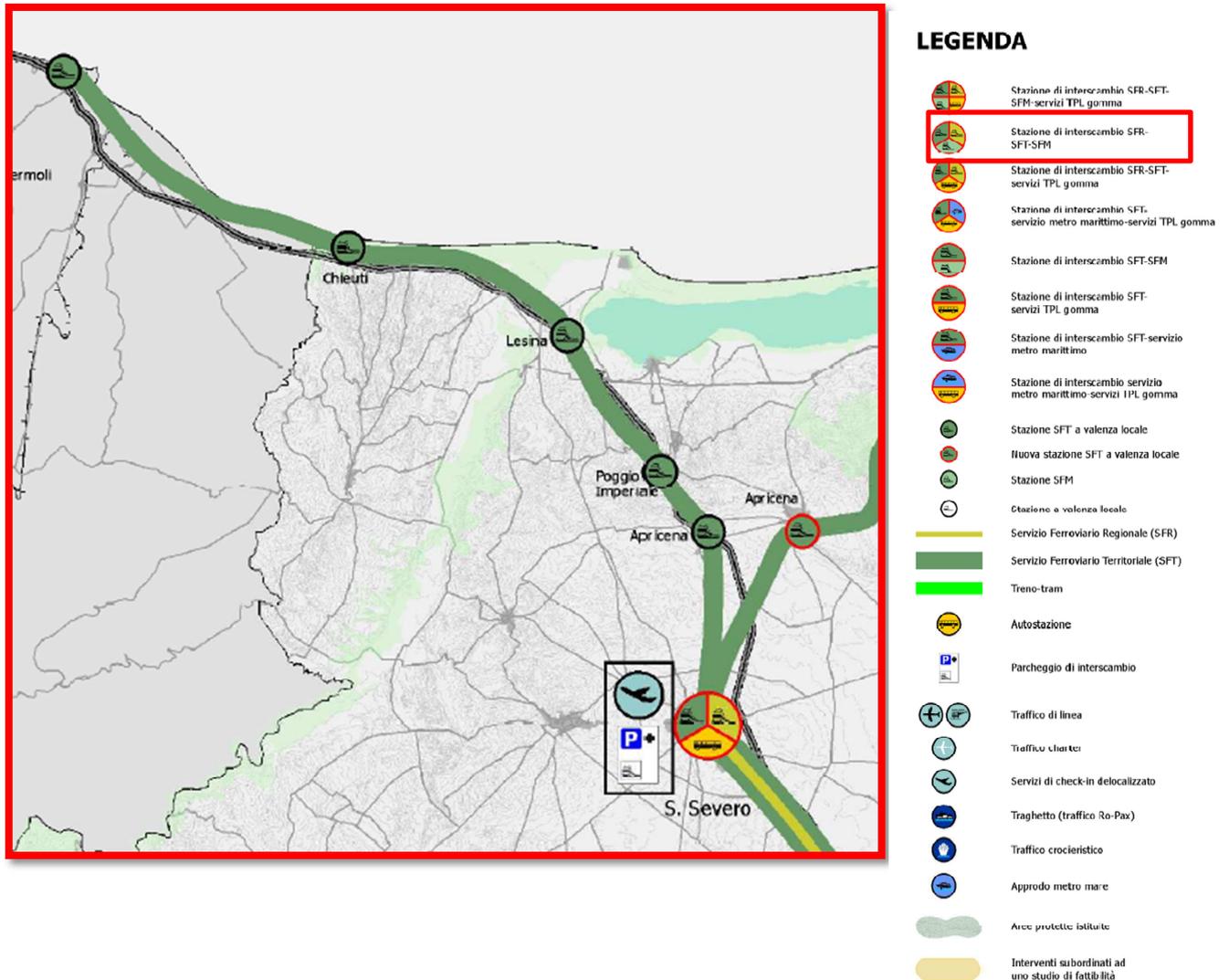


Figura 7 - Estratto della Rete del Servizio Ferroviario Territoriale (SFT), PRT Puglia

Analisi di Coerenza

Il progetto in esame risulta essere coerente con gli obiettivi che si pone il Piano Attuativo del PRT 2009-2013. In particolare l'intervento rientra pienamente fra gli interventi prioritari e strategici dettati dalla pianificazione regionale di settore, la quale punta quanto prima al completamento del raddoppio della linea Adriatica.

 ITALFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 53 di 159

7.4 Pianificazione e programmazione socio-economica

7.4.1 Contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti

Aspetti generali

Il contratto di programma 2007-2011 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) – aggiornamento 2010-2011, sottoscritto in data 10 luglio 2012, è stato approvato con Decreto Ministeriale del 12 luglio 2012 ed è stato registrato alla Corte dei Conti il 10 ottobre 2012.

Detto atto rappresenta, ad oggi, l'ultimo aggiornamento della parte Investimenti del contratto stesso e risulta successivo all'approvazione CIPE del 3 agosto 2011 del documento programmatico di attuazione del Piano nazionale per il Sud (delibera n.62) e agli accordi sottoscritti in data 10 e 14 dicembre 2011 tra il Ministero per i rapporti con le Regioni e per la Coesione Territoriale e le Regioni Campania, Puglia, Sardegna, Sicilia e Calabria a seguito dei quali sono stati stanziati ulteriori finanziamenti per investimenti al Sud derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale.

La validità del Contratto di Programma 2007-2011 è stata prorogata, ai sensi dell'art.3 dell'Aggiornamento 2010-11, al 30 giugno 2013.

Contenuti

Il Contratto, ai sensi dell'art.2, comma 1, ha per oggetto la disciplina dei rapporti tra lo Stato ed RFI con riguardo:

- a) alla realizzazione degli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria, alla manutenzione straordinaria e al rinnovo dell'infrastruttura, nonché all'adozione di tutte le misure, gli interventi, le attività e le opere ai fini del miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica;
- b) alle modalità di finanziamento delle suddette attività allo scopo di individuare i mezzi disponibili per il raggiungimento dei suddetti obiettivi.

L'aggiornamento del Contratto prende atto del variato quadro delle risorse finanziarie disponibili, conseguente a variazioni in diminuzione per vari definanziamenti (fra i quali quello di 16 milioni di euro di risorse di Legge Obiettivo sul capitolo 7060 del Bilancio dello Stato come riportato nel 9° Allegato infrastrutture del Documento di Economia e Finanza), nonché della variazione in aumento relativa ad ulteriori risorse costituite dal Fondo per lo sviluppo e la coesione, dal Fondo

 ITAFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 54 di 159

infrastrutture ferroviarie e stradali, da quelle assegnate dal CIPE per il Piano Nazionale per il Sud, da quelle TEN per il ciclo di programmazione 2007-2013 e dalle risorse da Enti Terzi.

La tratta progettuale in esame risulta parte integrante della Linea Pescara-Bari e il presente intervento di raddoppio della tratta Termoli-Lesina risulta espressamente inserito nel Contratto, all'interno della Tabella A03 "sviluppo infrastrutturale rete Convenzionale" – Diretrici e trasversali, altre Linee Sud, fra le "opere in corso".

Analisi di coerenza

L'inserimento del progetto all'interno del quadro di programmazione degli investimenti sancito dal Contratto di Programma fra il MIT e RFI, così come siglato nell'estate 2012 e vigente fino al 30 giugno 2013, testimonia il carattere prioritario dell'intervento e ne assicura la copertura finanziaria.

7.4.1.1 Piano Attuativo Regionale Fondo aree sottoutilizzate (2007-2013) Regione Molise

Aspetti Generali

Il Piano attuativo FAS della Regione Molise è elaborato sulla base delle indicazioni contenute nella delibera CIPE n.166/2007 "Attuazione del Quadro Strategico Nazionale (QSN) 2007-2013 programmazione del Fondo per le Aree Sottoutilizzate" ed in coerenza con il Documento Unitario di Programmazione¹ (DUP) e il Documento Strategico Regionale (DSR) della Regione Molise, con i Programmi Operativi PO FESR e FSE 2007-2013 e con il Piano di Sviluppo Rurale (PSR).

Il piano è fortemente orientato alla risoluzione della contingente situazione di crisi finanziaria che sta interessando l'intero sistema socio economico nazionale e di riflesso regionale.

Il Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS) costituisce, pertanto, lo strumento con cui si concentra e si dà unità programmatica e finanziaria all'insieme degli interventi aggiuntivi finanziati con risorse nazionali, rivolti – in conformità con quanto previsto dall'art. 119 della C.C., al riequilibrio economico e sociale fra aree del Paese.

Contenuti e Finalità di Piano

Le scelte programmatiche individuate e le correlate ripartizioni finanziarie si configurano come:

- rafforzamento di azioni già contenute nei programmi FESR e FSE e PSR a fronte di risorse comunitarie ritenute non sufficienti ai fini di un adeguato perseguimento degli obiettivi ivi delineati;

- integrazione delle azioni dei POR nei casi in cui componenti tecnico-funzionali essenziali di attività o linee di intervento ivi previste non erano “eleggibili” ai Fondi strutturali ma comunque indispensabili alla configurazione efficace di queste attività;
- attivazione di nuove linee di interventi non “eleggibili” ai Fondi strutturali ma il cui perseguimento è necessario, nello specifico contesto regionale, ai fini di una completa ed equilibrata rispondenza alle coerenze sia delle politiche perseguite dai POR sia delle più complessive politiche di sviluppo espresse nei vari atti della programmazione regionale anche in prosecuzione e a completamento degli interventi programmati nell’ambito del Programma pluriennale per la ripresa produttiva approvato con Delibera CIPE 32/04.

In linea generale le scelte programmatiche delle risorse FAS sono state collocate nell’ambito dei vari assi e linee d’ intervento individuati per i programmi operativi regionali; tali scelte, in alcuni casi rientrano negli obiettivi e nelle attività delineate per ogni Asse dei POR in altri ne costituiscono una componente diversificata comunque ad esse funzionalmente o logicamente riconducibile componendo un quadro complessivo omogeneo della programmazione POR-FAS, riordinato anche in base alle Priorità del QSN.

L’obiettivo globale che la Regione Molise assume per lo sviluppo socio-economico nel periodo 2007-2013 risulta essere *“nel rispetto della sostenibilità ambientale dei processi di sviluppo, accrescere la competitività regionale al fine di conseguire crescita, occupazione e maggiore indipendenza economica”*.

Il programma presente si articola nei seguenti assi prioritari di intervento:

- Asse I **“Innovazione e imprenditorialità”**, finalizzato a promuovere la capacità regionale di produrre ed utilizzare l’innovazione, favorendo l’incremento della produttività e la crescita dell’imprenditorialità attraverso processi di ammodernamento delle imprese e supporto finanziario alle imprese volto al superamento dell’attuale fase di “crisi finanziaria”;
- Asse II **“Accessibilità”**, volto a migliorare l’accessibilità ai sistemi di sviluppo locale (SSL), attraverso la modernizzazione dei collegamenti viari ai sistemi multimodali, il potenziamento delle infrastrutture e dei servizi logistici, l’interconnessione delle aree territoriali e il miglioramento della mobilità regionale e delle infrastrutture strategiche di trasporto;
- Asse III **“Ambiente e Territorio”**, finalizzato ad assicurare su tutto il territorio regionale la prevenzione e la gestione dei rischi naturali, promuovendo una crescita diffusa attraverso la valorizzazione delle vocazioni territoriali delle aree urbane, delle aree interne e di tutte le zone caratterizzate da svantaggi geografici e naturali, garantendo le condizioni di

sostenibilità ambientale dello sviluppo e livelli adeguati di servizi ambientali per la popolazione e le imprese

- Asse IV “**Inclusione e servizi sociali**”, teso a migliorare la qualità e l’equità della partecipazione sociale e lavorativa, attraverso maggiore integrazione e accessibilità dei servizi socio-educativi e dei servizi di cura e conciliazione e dei sistemi di formazione, apprendimento e lavoro, con particolare attenzione alle pari opportunità;
- Asse V “**Capitale Umano**”, finalizzato a rafforzare, integrare e migliorare la qualità dei sistemi di istruzione, formazione e lavoro e il loro collegamento con il territorio

A queste priorità si aggiunge l’Asse VI “**Governance e azioni di sistema**” che concorre all’attivazione di linee di intervento volte a “sostenere l’Amministrazione regionale nelle attività di gestione e sorveglianza del PAR FAS al fine di accrescere i livelli di efficienza nell’implementazione degli interventi”, la realizzazione del “Sistema Unico di Monitoraggio regionale degli Investimenti Pubblici” e l’attuazione del “Piano delle valutazioni della politica regionale unitaria 2007-2013”.

Il progetto in esame, risponde ad uno degli interventi prioritari riportati all’interno del Piano, ricadenti nell’ASSE III.

L’Asse prevede il finanziamento di azioni coerenti con l’Asse III del POR FESR “**Reti per la mobilità**” e di interventi di rilievo strategico (“progetti cardine”) inseriti nel I° Atto integrativo della Intesa Generale Quadro del 3 giugno 2004, interventi di ammodernamento e consolidamento della rete stradale regionale e interventi per l’accessibilità immateriale volti a completare il progetto “Sistema regionale per la Società dell’Informazione”. Nel dettaglio le linee di intervento proposte sono le seguenti

Linea di Intervento A - Reti e collegamenti per la mobilità

Azione A.1 Interventi strategici per la mobilità

Azione A.2 Interventi di ammodernamento consolidamento della rete

Azione A.3 Corridori ferroviari e sistemi logistici

Linea di Intervento B - Accessibilità Immateriale

Azione B.1 Completamento "Piano Sistema Telematico Molise" e nuovi servizi convergenti TIC

Azione A.3**Corridoi ferroviari e sistemi logistici**

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A

E' prevista la partecipazione finanziaria al potenziamento e alla velocizzazione della linea ferroviaria Venafro-Campobasso. Il progetto contempla interventi integrati di ottimizzazione dei servizi generali erogati, degli orari e delle fermate, interventi infrastrutturali su alcune criticità piano altimetriche, miglioramento e ammodernamento del materiale rotabile; il risultato finale sarà un'accresciuta competitività della linea ferro, per garantire una mobilità sostenibile, moderna e qualificata. Tra gli altri interventi è prevista la realizzazione della Piattaforma logistica Adriatica Sud, sistema di competitività cui assicurare prioritariamente, attraverso la legge- obiettivo, integrazioni di finanziamento nel quadriennio 2009-2012. La Piattaforma logistica si incentra sul sistema urbano di Termoli e dei comuni limitrofi e sui sistemi dell'interporto e del porto, del raddoppio e potenziamento della tratta Bologna-Bari-Lecce-Taranto e del polo di collegamento A1-A14: Termoli San Vittore.

Modalità di attuazione delle linee di intervento

Ogni linea di intervento dell'ASSE II si attuerà attraverso Accordi di Programma Quadro (APQ Stato – Regione e Interregionali). Gli interventi dell'Asse II si configurano come:

A) Rafforzamento degli interventi già previsti nel POR FESR 2007-2013 e del PSR 2007-2013:

Linea di intervento A – Azione A.3 Corridoi ferroviari e sistemi logistici

Linea di intervento B – Azione B.1 Immateriale Completamento "Piano Sistema Telematico Molise" e nuovi servizi convergenti

B) Integrazione degli Interventi già previsti nel POR FESR 2007-2013

Linea di intervento A – Azione A.3 Corridoi ferroviari e sistemi logistici.

7.4.2 Quadro Strategico nazionale 2007-2013

Dal 2007 al Programma di sviluppo del Mezzogiorno si è sostituito il Quadro Strategico Nazionale (QSN) che accoglie la necessità europea di avere un approccio programmatico strategico e una politica che consenta una maggiore coesione tra gli Stati membri. A tal fine, il Quadro Strategico Nazionale ha l'obiettivo di indirizzare le risorse che l'Europa destinerà al nostro Paese, sia nelle aree del Mezzogiorno sia in quelle del Centro-Nord per gli anni 2007-2013. Il Quadro è stato redatto sulla base di una forte intesa tra Stato, Regioni ed Enti Locali che hanno condiviso le linee guida per lo sviluppo economico dopo una prolungata fase di concertazione. Nel caso del Mezzogiorno, le Regioni (Abruzzo, **Molise**, Campania, Basilicata, **Puglia**, Calabria, Sicilia e Sardegna) durante questa fase hanno realizzato, in modo coordinato e con il Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e Coesione, un documento comune denominato *Linee per un nuovo Programma Mezzogiorno* che è il frutto di un percorso di confronto e analisi sulle politiche di

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 58 di 159

sviluppo nel Mezzogiorno (dal mese di Aprile fino a Novembre 2005) e che ha poi portato alla redazione del QSN.

I macro-obiettivi e le priorità tematiche, identificate nel percorso partenariale di formulazione del Quadro, sono così articolati:

a) Sviluppare i circuiti della conoscenza

Priorità di riferimento:

- miglioramento e valorizzazione delle risorse umane (Priorità 1);
- promozione, valorizzazione e diffusione della Ricerca e dell'innovazione per la competitività (Priorità 2).

b) Accrescere la qualità della vita, la sicurezza e l'inclusione sociale nei territori

Priorità di riferimento:

- energia e ambiente: uso sostenibile e efficiente delle risorse per lo sviluppo (Priorità 3);
- inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale (Priorità 4).

c) Potenziare le filiere produttive, i servizi e la concorrenza

Priorità di riferimento:

- valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività per lo sviluppo (Priorità 5);
- **reti e collegamenti per la mobilità (Priorità 6);**
- competitività dei sistemi produttivi e occupazione (Priorità 7);
- competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani (Priorità 8).

d) Internazionalizzare e modernizzare

Priorità di riferimento:

- apertura internazionale e attrazione di investimenti, consumi e risorse (Priorità 9);
- *governance*, capacità istituzionali e mercati concorrenziali e efficaci (Priorità 10).

In particolare, l'obiettivo principale e correlato con l'opera in oggetto del presente studio è *migliorare il trasporto di merci e persone e la sicurezza della circolazione, assicurare l'integrazione e la sinergia fra le reti alle diverse scale e i contesti interessati, puntando all'ottimizzazione dell'utilizzo delle infrastrutture di trasporto*. Inoltre, la strategia delineata dalla *priorità 6* mira significativamente alla integrazione degli aspetti ambientali durante il processo di selezione dei progetti da finanziare e nello specifico *alla riduzione dell'inquinamento atmosferico dovuto a ossido d'azoto e polveri sottili e a contrastare i cambiamenti climatici*. In questo contesto, si prevede che il

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 59 di 159

raddoppio della linea ferroviaria possa ridurre il trasporto su strada con conseguente riduzione delle emissioni gassose dannose per l'ambiente e la salute della popolazione.

Più dettagliatamente, il QSN ha definito 3 obiettivi specifici per la *priorità 6*:

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”*, in considerazione della sua natura “sistemica”, regionale per gli obiettivi specifici

6.1.2 *“Promuovere la mobilità urbana sostenibile e la logistica urbana”*

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 promuovere modalità sostenibili”*.

Seppur la strategia contenuta nel Quadro si ponga quale riferimento nazionale, sarà applicata in modo opportunamente differenziato tra le aree per quanto riguarda gli interventi della politica regionale. Le *dieci priorità* dovranno infatti essere perseguite con intensità e modalità differenziate fra le *due macroaree* (Centro-Nord e Mezzogiorno) e fra gli *Obiettivi comunitari di riferimento* (“Convergenza” e “Competitività regionale e occupazione”, “Cooperazione territoriale europea”). La politica regionale unitaria nel suo complesso dispone così nel Mezzogiorno, per il ciclo di programmazione unitaria 2007-2013, di oltre 100 miliardi di euro.

Nella tabella seguente è riportata esplicitamente l’allocazione delle risorse a favore delle singole priorità. Va considerato, che in sede di partenariale si è concordato, vista la lunghezza del periodo di programmazione, di trattenere un sesto dei 100 miliardi di euro che costituiranno una riserva per eventuali esigenze che sopraggiungeranno ma soprattutto un fondo per premiare progetti strategici che saranno individuati nel corso del periodo di programmazione (meccanismo incentivante).

Priorità		allocazione programmatica delle risorse della politica regionale nazionale e comunitaria (valori percentuali al netto della riserva)
1	Miglioramento e valorizzazione delle risorse umane <i>di cui: istruzione</i>	9,0 5,0
2	Promozione, valorizzazione e diffusione della ricerca e dell'innovazione per la competitività	14,0
3	Energia e ambiente: uso sostenibile ed efficiente delle risorse per lo sviluppo <i>di cui: energia rinnovabile e risparmio energetico (interreg.)</i>	15,8 2,8
4	Inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale <i>di cui: sicurezza (PON)</i>	8,8 1,4
5	Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività per lo sviluppo <i>di cui: attrattori culturali, naturali e turismo (interreg)</i>	9,0 2,3
6	Reti e collegamenti per la mobilità	17,0
7	Competitività dei sistemi produttivi e occupazione	16,0
8	Competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani	7,2
9	Apertura internazionale e attrazione di investimenti, consumi e risorse	1,2
10	Governance, capacità istituzionali e mercati concorrenziali e efficaci	2,0
Totale		100,0

Tabella 1: Ripartizione programmatica tra le priorità del QSN delle nuove risorse della politica regionale 2007-2013 per il Mezzogiorno (totale 84 miliardi)

La prima voce per ammontare di fondi destinati è proprio la priorità 6 “Reti e collegamenti per la mobilità”. Questa necessità è data dalla *carezza di servizi di trasporto e la ancora modesta accessibilità esterna e interna contribuiscono fortemente a frenare lo sviluppo*. Particolarmente, il QSV specifica che queste risorse vanno impegnate ad una attenta e rigorosa analisi *degli effettivi fabbisogni di infrastrutture, soprattutto ferroviarie, da condurre rapidamente e con una più stretta cooperazione fra Amministrazione centrale, Enti attuatori e Regioni*.

La priorità ha soprattutto l'obiettivo di ridurre le inadeguate dotazioni strutturali che rappresentano uno dei principali fattori negativi sull'incidenza del costo dei trasporti e della logistica in Italia, che risulta molto superiore alla media europea. Si può perciò aggiungere, che il raddoppio della linea ferroviaria Pescara – Bari, ed in particolare il tratto Termoli – Lesina (oggetto del presente SIA), sia volta pienamente al conseguimento di questo obiettivo perché eliminerebbe una vera e propria strozzatura della linea di collegamento per quel specifico territorio e porterebbe la “direttrice adriatica” agli adeguati livelli di efficienza transportistica. La “direttrice adriatica” Bologna – Lecce è difatti la principale connessione fra i porti pugliesi in forte sviluppo (Bari, Brindisi) con gli importanti scali ed interporti del nord e l'adeguamento ferroviario diventa quindi una priorità per lo sviluppo del mercato delle merci (obiettivo principale della priorità 6 “reti e mobilità”).

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 61 di 159

Il QSN si attua tramite i Programmi Operativi (PO), documenti che declinano le priorità strategiche per settori e territori.

Nel ciclo di programmazione 2007-2013 i 66 PO sono "monofondo", ciascun PO sarà cofinanziato da un solo Fondo strutturale. Ci sono dunque 42 PO finanziati dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) e 24 PO finanziati dal Fondo Sociale Europeo (FSE).

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 (5 FESR, 3 FSE)
- regionali (**POR**): multisetoriali, riferiti alle singole regioni gestiti dalle Amministrazioni Regionali. Per ciascuna Regione c'è un POR FESR e un POR FSE (21 FESR, 21 FSE)
- 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 (2 FESR).

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 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).

Di seguito saranno riportate le parti principali dei singoli POR e PON che hanno un'interazione strategica e normativa con il progetto oggetto del presente SIA. Considerato che i programmi operativi finanziati dal FSE non riguarderanno la priorità 6 (sosteranno principalmente le *priorità 1,2,4 e 7*), si è deciso di non citarli nei sottoparagrafi seguenti.

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 62 di 159

7.4.3 Programmi Operativi Nazionali “Reti e Mobilità” (2007-2013)

I Programmi Operativi Nazionali che attuano la *priorità 6 “Reti e mobilità”* sono:

- 1) PON “Reti e mobilità”, finanziato dal FESR, che interverrà sulle Regioni Campania, **Puglia**, Calabria e Sicilia
- 2) PNM “Reti e mobilità”, finanziato dal FAS (Fondo per le Aree Sottosviluppate), che interverrà su tutte le otto regioni del Mezzogiorno (Abruzzo, **Molise**, Campania, Basilicata, **Puglia**, Calabria, Sicilia e Sardegna).

Collocandosi nel disegno strategico complessivo descritto, in diretta sinergia con il PON ed in coerenza con le linee di indirizzo proprie della politica regionale unitaria, il PNM “Reti e mobilità” si occupa, prevalentemente, di realizzare efficacemente il radicamento nei sistemi locali degli effetti del potenziamento infrastrutturale e logistico sviluppato attraverso l'intervento della politica regionale comunitaria. In tal senso la strategia perseguita attraverso il PNM “Reti e mobilità”, complementare a quella descritta in riferimento al PON laddove vi sia sovrapposizione territoriale tra gli ambiti di intervento, si fa carico della realizzazione di interventi che costituiscono le precondizioni di attuazione della strategia del PON ovvero ne massimizzano l'efficacia in termini di sviluppo del territorio. È evidente che, nel perseguire tale strategia, il PNM interviene su profili più direttamente riconducibili al tema della coesione territoriale, individuando la necessità di integrare obiettivi e strumenti finalizzati alla competitività (propri del PON) con le finalità di riequilibrio dei percorsi di sviluppo e delle opportunità tra economie, territori e gruppi sociali.

I PO riguardanti le reti e la mobilità, sia a livello nazionale che regionale, puntano decisamente su modalità di trasporto più sostenibili (ferroviario e marittimo), cui sono assegnate non meno del 70 per cento delle risorse complessive.

Il PON specifica come linea di intervento il potenziamento e la modernizzazione dei collegamenti ferroviari per rafforzare le connessioni interne al sistema logistico portante e tra questo e i poli produttivi locali. Il PON prevede inoltre che la permanenza dell'attuale carenza/inadeguatezza della rete ferroviaria (es. binario unico, rete non elettrificata) rischia di vanificare *il vantaggio competitivo in termini di localizzazione ottimale dell'intero Mezzogiorno* (piattaforma strategica del Mediterraneo).

Il trasporto ferroviario nel suo complesso viene rafforzato rispetto al passato periodo di programmazione ad indicare che a tale modalità di trasporto è conferito un ruolo di primaria importanza, riconosciuto nella sua capacità sia di contribuire al potenziamento dell'armatura infrastrutturale nelle regioni interessate dal PON.

 ITOLFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 63 di 159

Analisi di coerenza

L'esito delle attività di diagnosi strategica promosse dal Ministero delle Infrastrutture, stabilisce per la piattaforma sud orientale che comprende la regione puglia, tra gli altri anche il seguente obiettivo:

- *potenziamento della direttrice adriatica, sia sulla componente stradale che su quella ferroviaria (interventi già inseriti in Legge Obiettivo)*

La figura seguente riporta appunto la tratta ferroviaria Termoli – Lesina tra le infrastrutture prioritarie per il settennio 2007-2013.



Legenda

		Interventi programmati			
	Centri urbani		Sistema ferroviario		Sistema portuale
					
	Sistema autostradale esistente		Rete convenzionale		
			Nodi		
	Rete ferroviaria convenzionale		Valichi ferroviari		

Figura 8: Infrastrutture prioritarie inserite nel PON.

L'obiettivo 6.1.1 della priorità 6 (QSN) costituisce l'inquadramento prioritario di riferimento per i Programmi Nazionali "Reti e mobilità" (PNM e PON), ed essendo principalmente di valenza sovregionale, è coordinato dal Ministero delle Infrastrutture, con una programmazione e attuazione partecipata dalle Regioni, in modo da garantire coordinamento e integrazione tra i diversi livelli e strumenti di intervento e con le stesse politiche ordinarie. Di conseguenza, i POR saranno maggiormente dedicati all'attuazione degli obiettivi specifici 6.1.2 e 6.1.3.

7.4.3.1 Programma operativo della Regione Molise (POR 2007-2013)

 ITALFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 65 di 159

La strategia di sviluppo del POR Molise si basa sull'articolazione degli interventi in quattro distinte priorità o Assi, ovvero: I) Ricerca e sviluppo e Imprenditorialità; II) Energia; III) Accessibilità; IV) Ambiente e Territorio.

Nello specifico, per quanto riguarda la rete ferroviaria regionale, il POR specifica che, in termini quantitativi, questa modalità di trasporto ha un indice di dotazione pari a 43,3 che è un valore molto basso se si considera che l'indicatore per il Mezzogiorno mostra un valore medio pari a quasi il doppio (82,3). Anche sul piano qualitativo viene confermato il basso livello di performance della rete ferroviaria: l'indice di gradimento e il grado di utilizzo da parte dell'utenza si attestano su livelli molto modesti (inferiore al 50%) che collocano la regione tra gli ultimi posti in graduatoria seguita solamente da Calabria, Basilicata e Sicilia.

Questo fa sì che il POR inserisca la **Rete ferroviaria** e portuale nei punti di debolezza del contesto generale regionale perché risulta insufficiente rispetto ai fabbisogni della comunità economica e civile.

Nonostante questo deficit infrastrutturale, il POR 2007-2013, nell'Asse III "Accessibilità", si concentra su interventi di rafforzamento e rifunzionalizzare della viabilità regionale finalizzati al miglioramento dei collegamenti ai sistemi multimodali, come specificatamente riportato nell'obiettivo 6.1.2 a 6.1.2 del QSN. In particolare sono definiti interventi su due piattaforme multimodali di rilevanza regionale, una nell'area di Termoli, con porto, interporto, scambiatori ferro-gomma, e l'altra, nel polo produttivo di Venafro, con scambiatori ferro-gomma e ferro-ferro.

Il criterio della concentrazione tematica sullo sviluppo dei collegamenti intermodali è dovuto alla presenza di forti criticità connaturate al sistema dei trasporti regionale che avrebbe richiesto una disponibilità di risorse molto ingente. Il POR specifica inoltre che la scelta di concentrare su un'unica attività mirata a potenziare il sistema della viabilità regionale ed i collegamenti con le reti principali e con gli snodi e i poli intermodali regionali *risponde all'esigenza di non parcellizzare gli interventi ma focalizzare la strategia su un intervento che risulti fortemente complementare alle grandi opere da implementare attraverso i Fondi FAS e i fondi di provenienza nazionale.*

7.4.3.2 Programma operativo della Regione Puglia (POR 2007-2013)

Contenuti e Finalità

L'asse V "*Reti e collegamenti per la mobilità*" del POR ha la finalità generale di contribuire, per quanto attiene al livello regionale, a *colmare il gap della Puglia rispetto al territorio nazionale in termini di accessibilità territoriale e di mobilità di merci e persone, sempre perseguendo uno sviluppo sostenibile dal punto di vista sociale, ambientale ed economico.*

 ITAFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 66 di 159

In conformità con quanto definito nel QSN, il POR agisce in relazione agli obiettivi che la programmazione nazionale ha valutato come “di valenza regionale” e si pone in modo complementare rispetto al PON Reti e Mobilità.

L’obiettivo 6.1.1 lascia alla competenza del PON lo sviluppo delle grandi opere (es. nodo ferroviario di Bari) e al POR di sviluppare, in uno scenario integrato e coerente, le ferrovie locali.

Il trasporto ferroviario regionale, nonostante una copertura territoriale elevatissima (poco meno di 800.000 risiedono a meno di 500 metri da una stazione) risulta scarsamente utilizzato: appena il 9% degli spostamenti intercomunali di natura sistematica a livello regionale utilizza i servizi ferroviari e la percentuale sale di poco (13%) anche considerando esclusivamente la domanda tra comuni direttamente serviti dalla ferrovia. Sul versante del trasporto merci la ferrovia svolge un ruolo abbastanza modesto (17% rispetto al tutto strada che scende al 5 % se si considera anche il traffico merci dei tre porti di Bari, Brindisi e Taranto). Questo sottoutilizzo del trasporto ferroviario è dipeso da molte criticità elencate nel POR e tra cui risalta: *la tendenza alla parcellizzazione degli interventi sia infrastrutturali che di ammodernamento del materiale rotabile che tendono a vanificare possibili economie di scala e una scarsa percezione delle potenzialità della ferrovia da parte degli Enti locali che, non cogliendone la valenza strategica, indirizzano le loro istanze molto spesso verso interventi di semplice riduzione delle interferenze connesse all’esercizio ferroviario senza mettere in campo una seria politica insediativa che ricerchi tutte le possibili sinergie tra sistema territoriale e sistema trasportistico.*

Specificatamente, l’obiettivo 5.4 “*Adeguamento e potenziamento delle ferrovie locali*” dell’asse V “Reti e collegamenti per la mobilità”, propone di *realizzare progetti integrati – di tipo infrastrutturale, tecnologico e sul materiale rotabile sui rami ferroviari della rete regionale* e ha come indicatore di risultato la frequenza di utilizzazione dei treni (%). Attualmente questo indice risulta al 24.7 % (per l’anno 2011, fonte Istat) e il valore atteso per il 2013 è di 35%. Il raggiungimento di questo valore obiettivo è previsto tramite la realizzazione di progetti integrati di tipo infrastrutturale, tecnologico e sul materiale rotabile sui rami ferroviari della rete regionale per un totale di 150 Km

Analisi di coerenza

Il progetto è coerente con le finalità che si propone di perseguire il programma operativo della Regione Puglia.

7.5 Pianificazione e programmazione territoriale

Gli strumenti della pianificazione e programmazione territoriale forniscono utili informazioni in merito alle specificità territoriali e alle sue modalità di gestione e tutela, negli scenari attuale (Quadro Conoscitivo) e futuro (Pianificazione di Progetto). L’assetto del territorio è, infatti, il

 ITALFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 67 di 159

risultato di politiche, regionali e interregionali, che si rivolgono ad un contesto fisico e sociale di grande complessità, frutto di esigenze ed interessi spesso conflittuali e, pertanto, la verifica dei contenuti degli strumenti della pianificazione, organizzazione, gestione e programmazione del territorio definisce l'insieme delle regole con le quali questo sarà soggetto ad ulteriori trasformazioni.

L'analisi e la gestione del territorio viene di seguito presentata nei due principali livelli:

- pianificazione territoriale di livello sovra-locale;
- pianificazione territoriale di livello locale.

7.5.1 Livello sovra-locale

Gli strumenti di pianificazione territoriale, a livello d'area vasta, nelle due regioni interessate dal progetto, sono rappresentati per il Molise dal Piano Territoriale Paesistico Ambientale di Area Vasta (P.T.P.A.A.V), in vigore dal 1989, e per la Puglia dal Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (P.U.T.T) del dicembre 2000. Per quanto concerne la Regione Puglia, prima di analizzare i contenuti del P.U.T.T. verrà riportata una breve descrizione del Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG), un insieme di atti amministrativi e di pianificazione da assumere, da parte della Regione stessa, inteso a definire un assetto ottimale e condiviso di questo contesto, da prefigurare e disciplinare attraverso gli strumenti della pianificazione territoriale regionale, nonché attraverso indirizzi alla pianificazione provinciale e comunale, che con tali strumenti devono risultare compatibili.

7.5.1.1 Il Documento Regionale di Assetto Regionale Generale (DRAG) della Regione Puglia

Il documento DRAG – Indirizzi, criteri e orientamenti per la formazione dei piani urbanistici generali (PUG), previsto dalla LR 20/2001 (art.4, comma 1) che ne disciplina i contenuti e le procedure di formazione e approvazione (art.5), è stato approvato con DGR n. 1328/2007

Gli obiettivi del DRAG, desumibili dal Programma di mandato dell'Assessorato all'Assetto del Territorio possono essere riassunti in cinque punti:

- la tutela e la valorizzazione del paesaggio, attraverso il rinnovamento degli strumenti di pianificazione vigenti secondo le disposizioni del Codice dei Beni culturali e del paesaggio;
- il miglioramento della qualità dell'ambiente e della vita delle popolazioni, attraverso il sostegno all'innovazione delle pratiche di pianificazione locale, perché questa, riconosciuto

 ITALFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 68 di 159

l'esaurimento della spinta all'espansione urbana, si orienti decisamente verso il recupero dei tessuti urbani consolidati, la riqualificazione delle aree degradate e la bonifica delle aree inquinate;

- la semplificazione del processo di formazione e di verifica delle scelte locali di governo del territorio, promuovendo e sostenendo la pianificazione provinciale di area vasta, perché questa costituisca quadro di coordinamento ed occasione di servizio per la pianificazione locale, definendo limiti e le opportunità delle trasformazioni territoriali di grande scala ed orientando la pianificazione locale alla valorizzazione del territorio in un quadro di sviluppo sostenibile;
- una più efficiente e sostenibile dotazione infrastrutturale, promuovendo rapporti virtuosi tra pianificazione territoriale e pianificazione delle infrastrutture, definendo i contenuti e i modi di uno sviluppo armonico degli insediamenti e della loro dotazione di attrezzature ed infrastrutture e ripristinando le regole fondamentali della buona progettazione urbana ed infrastrutturale;
- la garanzia di una sollecita attuazione delle scelte di governo territoriale, attraverso la più generale costruzione di rapporti sinergici fra il sistema di governo del territorio e le iniziative di tutela ambientale e di programmazione dello sviluppo.

In base alle disposizioni della Legge Regionale 20/2001, il DRAG definisce (art. 4, terzo comma):

- “il quadro degli ambiti territoriali rilevanti al fine della tutela e conservazione dei valori ambientali e dell'identità sociale e culturale della regione”;
- “gli indirizzi, i criteri e gli orientamenti per la formazione, il dimensionamento e il contenuto degli strumenti di pianificazione provinciale e comunale, nonché i criteri per la formazione e la localizzazione dei Piani Urbanistici Esecutivi (PUE)”;
- “lo schema dei servizi infrastrutturali di interesse generale”.

A seguito delle disposizioni dell'art.38 della LR 22/2006 (che ha integrato e modificato la 20/2001), il processo di formazione del DRAG può essere articolato in funzione di “materie organiche”, definendo programmi e tempi di formazione specifici e differenziati, anche se organicamente connessi.

Conseguentemente, l'attività di elaborazione del DRAG si articola nelle seguenti 5 “aree tematiche”, corrispondenti ai principali obiettivi:

1. la pianificazione paesaggistica;
2. l'indirizzo alla pianificazione comunale;
3. l'indirizzo alla pianificazione provinciale;



LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI
RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e)
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Quadro di Riferimento Programmatico
Relazione Generale

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L032	00R22	RG	SA000P..001	A	69 di 159

4. la pianificazione infrastrutturale;
5. l'integrazione della pianificazione settoriale e della programmazione.

Lo schema dei servizi infrastrutturali del DRAG risale al maggio 2009 ed evidenzia, per la Regione Puglia, buoni livelli regionali di infrastrutturazione ferroviaria che appaiono ancora migliori se valutati a livello provinciale (Provincia di Foggia).

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 70 di 159

7.5.1.2 Piano Regionale Paesistico Ambientale di area vasta della Regione Molise (P.T.P.A.)

Aspetti Generali

Il Piano Territoriale Paesistico Ambientale di area vasta è stato redatto dalla Regione Molise al fine di salvaguardare il paesaggio dagli interventi di carattere urbanistico-edilizio. Attraverso il Piano Paesistico la Regione, previa valutazione di una situazione nella sua globalità, individua misure coordinate, modalità di azione, obiettivi, tempi di realizzazione per intervenire su un determinato settore.

Il Piano ha per oggetto gli elementi (puntuali, lineari, areali) del territorio, la cui tutela riveste interesse pubblico in quanto condizione del permanere dei caratteri costitutivi, paesistici e ambientali, del territorio. Gli elementi che concorrono in modo interrelato alla definizione dei suddetti caratteri riguardano uno o più dei seguenti tematismi:

- elementi di interesse naturalistico (fisico, biologico);
- elementi di interesse archeologico;
- elementi di interesse storico (urbanistico, architettonico);
- elementi areali di interesse produttivo agricolo per caratteri naturali;
- elementi ed ambiti di interesse percettivo;
- elementi a pericolosità geologica.

Contenuti

Il Piano Territoriale Paesistico Ambientale regionale è esteso all'intero territorio regionale ed è costituito dall'insieme di 8 Piani territoriali paesistico-ambientali di area vasta (P.T.P.A.) formati in riferimento a singole parti del territorio regionale.

I Comuni di Termoli e Campomarino, interessati dal tracciato di progetto, e pertanto le aree molisane interessate dal progetto, rientrano nell'Area Vasta n.1 denominata "Basso Molise", come di seguito riportato.

Di seguito si riporta la perimetrazione di tali piani territoriali.



Figura 9 - La perimetrazione delle Aree Vaste

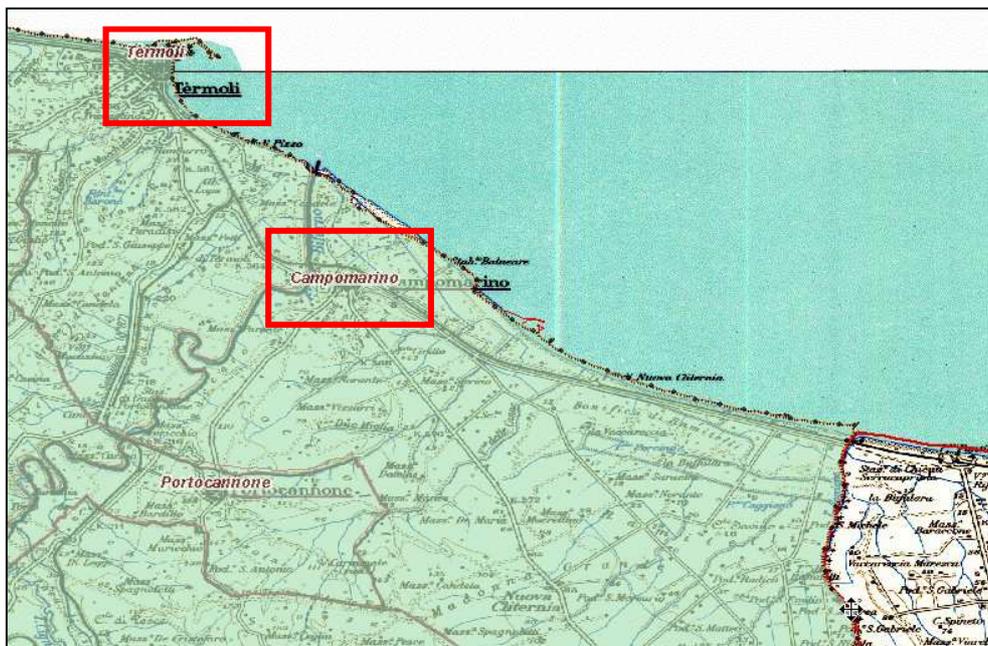


Figura 10 - Estratto della perimetrazione delle Aree Vaste

Il piano di Area Vasta n°1 (P.T.P.A. 1) è stato approvato in data 01.10.1997 con Delibera di Consiglio Regionale n. 253 e riguarda, oltre i comuni interessati dal progetto, anche i territori di

 ITAFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 72 di 159

Guglionesi, Montenero di Bisaccia, Petacciato, Portocannone, S. Giacomo degli Schiavoni, S. Martino in Pensilis, Termoli.

Il Piano ha i seguenti contenuti:

- individuazione, descrittiva e cartografica secondo specifici tematismi, degli elementi di rilievo paesistico-ambientale, esplicitandone i caratteri costitutivi;
- valutazione degli elementi individuati in riferimento ad un'articolazione dei valori secondo criteri tematici e/o d'insieme;
- definizione delle diverse modalità della tutela e della valorizzazione, in relazione ai caratteri costitutivi degli elementi, al loro valore ed in riferimento a categorie di uso antropico;
- individuazione di casi e situazione di degrado e di alterazione e dei relativi interventi di recupero e di ripristino propedeutici ad altre modalità di tutela e di valorizzazione;
- formulazione di prescrizioni di carattere paesistico ed ambientale cui attenersi nella progettazione urbanistica, infrastrutturale ed edilizia;
- individuazione degli eventuali scostamenti tra prescrizioni dei Piani e la disciplina urbanistica in vigore nonché gli interventi pubblici in attuazione o programmati al momento dell'adozione del Piano.

In particolare le modalità di tutela e di valorizzazione indicate nel P.T.P.A. prevedono:

- a) conservazione, miglioramento e ripristino delle caratteristiche costitutive degli elementi e degli insiemi con l'eventuale introduzione di nuovi usi compatibili;
- b) eventuale trasformazione fisica e d'uso a seguito di verifica di ammissibilità positiva, in sede di formazione dello strumento urbanistico attraverso uno specifico studio di compatibilità;
- c) trasformazione fisica e d'uso condizionata al rispetto di specifiche prescrizioni conoscitive, progettuali, esecutive e di gestione.

La planimetria S1 di progetto del P.T.P.A. n.1, denominata "Carta della qualità del territorio" suddivide il territorio dell'Area Vasta n.1 sulla base dei tematismi sopra riportati, attribuendo per ciascuno un grado di sensibilità (eccezionale, elevato, medio, basso). Di seguito si riporta uno stralcio della suddetta cartografia con sovrapposto il tracciato di progetto.

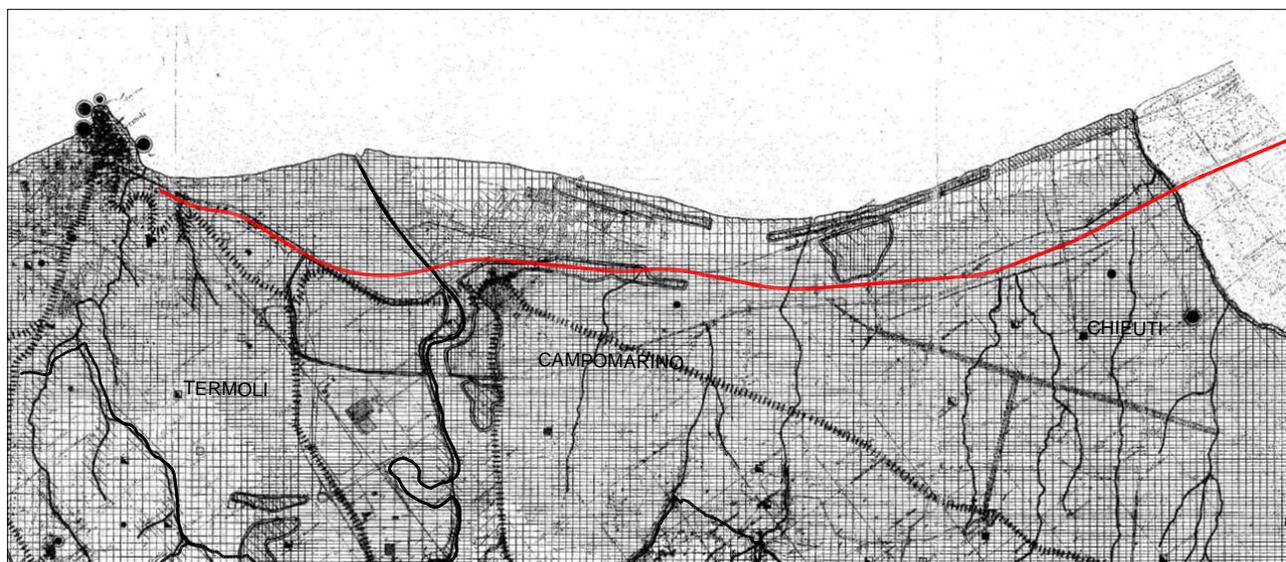


Figura 11 - Carta della qualità del territorio

LEGENDA

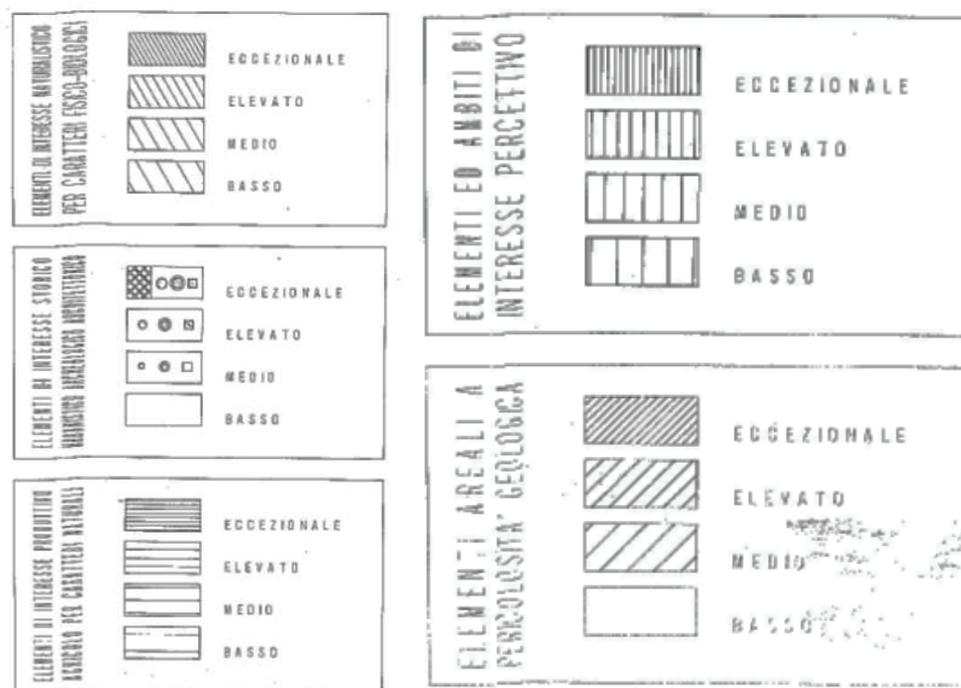
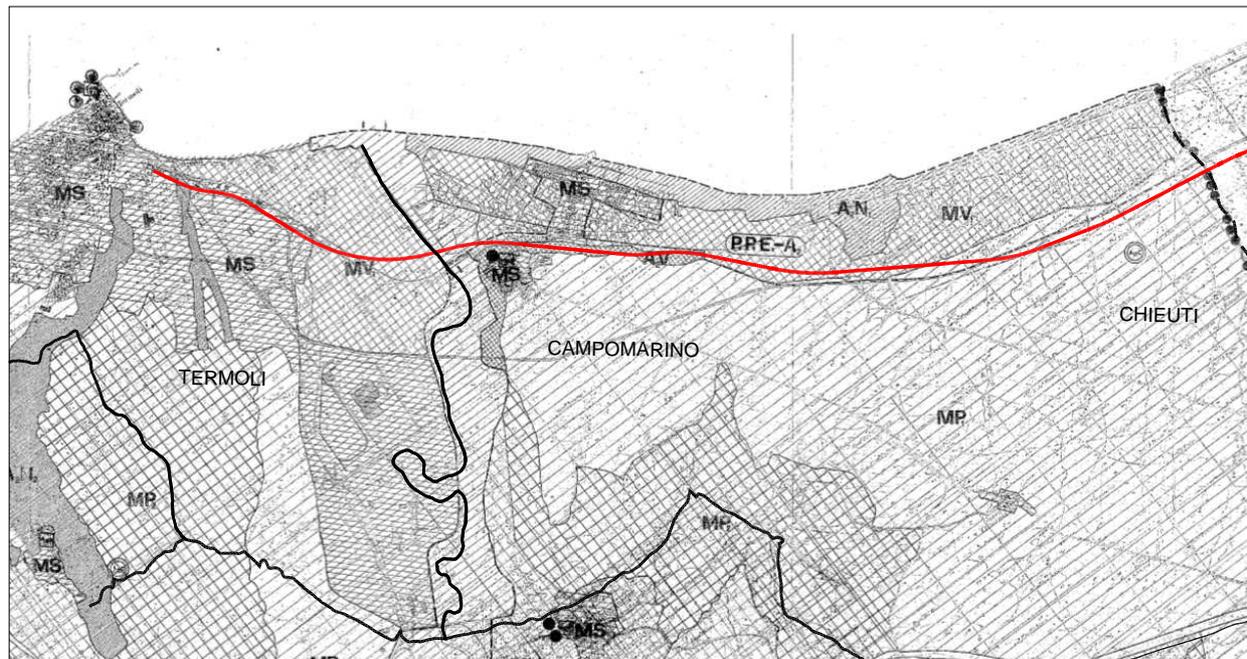


Figura 12 - Legenda della Carta della qualità del territorio

La planimetria P1 di progetto del P.T.P.A. n.1, invece, denominata "Carta della trasformabilità del territorio-Ambiti di progettazione e di pianificazione paesistica esecutiva", individua elementi e/o aree, articolate in ragione delle diverse caratteristiche qualitative, che si assumono come

riferimento per l'applicazione di una o più modalità di tutela e valorizzazione, in corrispondenza di una o più categorie di uso antropico ammesse.

Di seguito si riporta uno stralcio della suddetta cartografia con sovrapposto il tracciato di progetto.



LEGENDA

A ₁ V	ART. 28	ELEMENTI D/O AREE SPARSE DI INTERESSE PERCETTIVO E VISIVO
A ₂ N ₁	ART. 29	PAESAGGI LIQUORNEI ECCEZIONALMENTE CARATTERIZZATI PER ELEMENTI NATURALI
A ₂ N ₂	ART. 29	AREE CON VEGETAZIONE NATURALE DI ECCEZIONALE VALORE VISIVO E NATURALISTICO
A ₂ V	ART. 29	PAESAGGI ECCEZIONALMENTE CARATTERIZZANTI GLI AMBIENTI VISIVI PER PRESSIONE DI ELEMENTI NATURALISTICI
A ₂ S	ART. 29	ANGOLI MORTI DI VALORE STORICO - DOCUMENTARIO
A ₂ S	ART. 29	ELEMENTI STORICO-ARCHITETTONICI ISOLATI
A ₂ C	ART. 29	PAESAGGI ARCHEOLOGICI DI RILEVAZIONE
MN	ART. 30	AREE FLUVIALI E DI FOCE CON PARTICOLARI CONFIGURAZIONI DI CARATTERE NATURALISTICO E PERCETTIVO
MV ₁	ART. 30	AREE CON ESCLUSIVI VALORI PERCETTIVI DI GRADO ELEVATO

MV ₂	ART. 30	AREE CON PARTICOLARI ED ELEVATI VALORI PERCETTIVI POTENZIALMENTE INSTABILI E DI RILIEVO PRODOTTO
MG ₁	ART. 30	AREE DI ECCEZIONALE PERICOLOSITÀ GEOLOGICA
MG ₂	ART. 30	AREE IN PENDIO PREVALENTEMENTE COLLINARI CON ELEVATA PERICOLOSITÀ GEOLOGICA
MP ₁	ART. 30	AREE DI ECCEZIONALE VALORE PRODUTTIVO PREVALENTEMENTE PERCETTIVO E VISIVO (RILIEVO, ALLUVIONE, ...)
MP ₂	ART. 30	AREE AD ELEVATO VALORE PRODUTTIVO CON CARATTERISTICHE PERCETTIVE SIGNIFICATIVE
MS	ART. 30	AREE DEL SISTEMA INSEDIATIVO CON VALORE MEDIO PERCETTIVO
BP	ART. 30	AREE COLLINARI E DI PIEDIMONTE CON DISCRETE CARATTERISTICHE PRODUTTIVE
PPE	ART. 33	AMBITI DI PROTEZIONE E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA ECCEZIONALE

Figura 13 - Carta della trasformabilità del territorio – Ambiti di progettazione

Il progetto ferroviario interessa le aree del territorio molisano per l'intero Lotto 2 (dal km 0+000 al km 5+940) e per la porzione del Lotto 3 compresa indicativamente fra la fermata di Campomarino e l'attraversamento del Torrente Saccione.

Le aree interferite dal progetto risultano così classificate dal P.T.P.A. n.1:

- aree del sistema insediativo con valore medio percettivo: MS;
- aree con esclusivi valori percettivi di grado elevato: MV1;

 ITALFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 75 di 159

- aree fluviali e di foce con particolari configurazioni di carattere naturalistico e percettivo: MN;
- aree di eccezionale valore produttivo prevalentemente fluviali o pianure alluvionali: MP1.

Nel primo tratto del Lotto 2, in uscita dall'abitato di Termoli e indicativamente fino al contatto col tracciato della linea ferroviaria Termoli-Campobasso-Benevento, il progetto interessa zone insediative MS, sebbene la linea costeggi pressoché aree limitrofe MV1.

Da detto punto fino al raggiungimento del Fiume Biferno, vengono attraversate aree MV1 afferenti alla pianura del Biferno, mentre presso l'attraversamento del Biferno stesso e per il primo tratto ferroviario ad esso successivo, per uno sviluppo lineare inferiore a 1 km, vengono attraversate aree MN, formazioni territoriali molto aperte a carattere prevalentemente agricolo o naturalistico, strutturate con insediamenti rurali sparsi, nuclei e addensamenti edilizi lineari periurbani ai bordi, spazi agricoli interclusi, con condizioni di trasformabilità del territorio consentite nel caso di realizzazione e/o potenziamento di infrastrutture su ferro, ma subordinate a "verifica di ammissibilità" determinata dalle "matrici qualitative di trasformabilità" (NTA, art.31).

Il tracciato prosegue attraversando aree MV1 all'incirca fino all'abitato di Campomarino, per poi entrare all'interno di aree MS in corrispondenza della parte terminale del Lotto 2.

Il tracciato del Lotto 3 inizia in corrispondenza di aree MS, localizzate presso le propaggini dell'abitato di Lido di Campomarino, prosegue attraversando aree MV1 fino alla località Vacareccia e infine solca aree MP1 nel tratto compreso fra la località Vacareccia e il Torrente Saccione.

Il P.T.P.A. definisce, inoltre, 4 ambiti di progettazione e pianificazione paesistica esecutiva, intendendo per ambito un insieme di elementi diversi compresi in un perimetro all'interno del quale le azioni di conservazione e di valorizzazione sono caratterizzate da scelte progettuali di tipo complesso ed integrato.

Una porzione del tracciato (Lotto 2) ricade nell'Ambito "A2 – Fascia costiera (Comune di Campomarino)", il cui perimetro delimita le aree comprese tra il Torrente Saccione, il Fiume Biferno, il Mar Adriatico e l'autostrada A14.

Analisi di Coerenza

È specificato che le finalità degli interventi di trasformazione in corrispondenza dell'Ambito A2, considerato il suo valore strategico, dovranno tendere ad un ripristino e una riqualificazione

 ITOLFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 76 di 159

ambientale e paesaggistica integrata ad una funzione di sviluppo turistico-culturale. All'interno dell'Ambito esistono elementi che debbono essere salvaguardati, quali:

- vegetazione naturale sparsa e grandi alberi;
- vegetazione da ripopolamento (pineta costiera);
- dune costiere;
- spiaggia compresa nei primi 100 m dalla battigia;
- foci fluviali e torrentizi;
- corsi d'acqua;
- fauna.

Per quel che concerne gli interventi ammissibili all'interno dell'Ambito, compatibilmente con le situazioni paesaggistiche-ambientali, risultano comunque ammissibili interventi con uso antropico infrastrutturale ferroviario (categoria di uso antropico c.11), come quelli previsti dal progetto in esame.

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A

7.5.1.3 Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio della Regione Puglia (PUTT)

Aspetti generali

Attualmente in Regione Puglia è vigente il Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (P.U.T.T./P.) approvato con delibera Giunta Regionale n° 1748 del 15 Dicembre 2000, in adempimento di quanto disposto dalla legge n. 431 del 8 Agosto 1985 e dalla legge regionale n.56 del 31 Maggio 1980.

Il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 (Codice dei beni culturali e del paesaggio), unitamente alla Legge regionale n. 20 del 7 ottobre 2009, “Norme per la pianificazione paesaggistica”, ha riformato la materia afferente la paesaggistica; questo con riferimento tanto ai contenuti, quanto alla forma e all’iter di approvazione del piano paesaggistico, oltrechè al procedimento di rilascio dell’autorizzazione paesaggistica.

In base al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 (Codice dei beni culturali e del paesaggio), è in fase di approvazione dalla Giunta Regionale il nuovo piano paesaggistico, il quale con delibera n.1 dell’11 Gennaio 2010 ha approvato la Proposta di Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR).

Il P.U.T.T./P. ha integrato gli ordinamenti vincolistici già vigenti sul territorio (ex L.1497/39, decreti Galasso, strumenti urbanistici generali in vigore, vincoli fisico - naturali, vincoli architettonici, vincoli archeologici e paesaggistici, riserve naturali, parchi e boschi) ed ha introdotto nuovi contenuti normativi che prevedono:

- “prescrizioni di base”, già vigenti, direttamente e immediatamente vincolanti, prevalgono rispetto a tutti gli strumenti di pianificazione vigenti e in corso di formazione, vanno osservate dagli operatori privati e pubblici come livello minimo di tutela;
- “indirizzi di orientamento” per la specificazione e contestualizzazione degli obiettivi del PUTT/P per la definizione delle metodologie e modalità di intervento a livello degli strumenti di pianificazione sotto ordinati negli ambiti territoriali estesi;
- “direttive di regolamentazione” per le procedure e modalità di intervento da adottare, con riferimento agli ambiti territoriali distinti, a livello degli strumenti di pianificazione sotto ordinati di ogni specie e livello e di esercizio di funzioni amministrative attinenti la gestione del territorio, restando precisato che, rispetto agli ordinamenti vincolistici vigenti sul territorio, detti contenuti normativi non sostituiscono ma integrano quelli delle leggi vigenti.

 ITAFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 78 di 159

Con riferimento agli elementi caratterizzanti la forma e i contenuti paesistici e storico-culturali del territorio, al fine di verificare la compatibilità delle trasformazioni proposte, il Piano si articola in:

- sistema delle aree omogenee per l'assetto geologico, geomorfologico e idrogeologico;
- sistema delle aree omogenee per la copertura botanico/vegetazionale e colturale e del contesto faunistico attuale e potenziale che queste determinano;
- sistema delle aree omogenee per i caratteri della stratificazione storica dell'organizzazione insediativa;
- individuazione e classificazione degli ordinamenti vincolistici vigenti, individuando e classificandone per ciascuno di essi le componenti paesistiche.

Contenuti

L'individuazione, la definizione e la classificazione delle peculiarità paesistico ambientali del territorio regionale vengono fornite con riferimento a sistemi fondamentali che concorrono a configurare l'assetto territoriale:

- "Ambiti territoriali estesi"- A.T.E. (relativi alle qualità paesistiche ed ambientali), suddivisi in ambiti di valore: eccezionale A, rilevante B, distinguibile C, relativo D, normale E, secondo la seguente classificazione:
 - valore eccezionale (A), laddove sussistano condizioni di rappresentatività di almeno un bene costitutivo di riconosciuta unicità e/o singolarità, con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti. Per gli ambiti A gli indirizzi del PUTT/P prevedono conservazione e valorizzazione dell'assetto attuale, recupero delle situazioni compromesse attraverso l'eliminazione dei detrattori;
 - valore rilevante (B) laddove sussistano condizioni di compresenza di più beni costitutivi con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti. Per l'ambito B gli indirizzi di tutela del PUTT/P prevedono, come per A, conservazione e valorizzazione dell'assetto attuale, il ripristino delle condizioni di equilibrio ambientale, recupero delle situazioni compromesse attraverso l'eliminazione dei detrattori e/o la mitigazione degli effetti negativi oltre alla massima cautela negli interventi di trasformazione del territorio;
 - valore distinguibile (C) laddove sussistano la presenza di un bene costitutivo con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti. Per l'ambito C gli indirizzi di tutela del PUTT/P prevedono salvaguardia e valorizzazione dell'assetto attuale, se qualificato, la trasformazione dell'assetto attuale se compromesso, per il ripristino e l'ulteriore

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A

- qualificazione, la trasformazione dell'assetto se compatibile con la qualificazione paesaggistica;
- valore relativo (D) laddove pur non sussistendo la presenza di un bene costitutivo, sussiste la presenza di vincoli (diffusi) che ne individuino una significabilità. Per l'ambito D gli indirizzi di tutela del P.U.T.T. prevedono valorizzazione degli aspetti rilevanti con salvaguardia delle visuali panoramiche;
 - valore normale (E) laddove non è direttamente dichiarabile un significativo valore paesaggistico.

Detti ambiti territoriali estesi vengono specificati e disciplinati all'art. 2.01 del Titolo III delle NTA del PUT/P.

- "Ambiti territoriali distinti"- A.T.D. (relativi agli elementi strutturanti e costitutivi), inquadrati rispetto al sistema geologico-morfologico-idrogeologico, al sistema della copertura botanico-vegetazionale-culturale e della potenzialità faunistica, e al sistema della stratificazione storica dell'organizzazione insediativa;

Di seguito si riporta uno stralcio cartografico della suddivisione del territorio in A.T.E. con riportato il tracciato del raddoppio di linea.

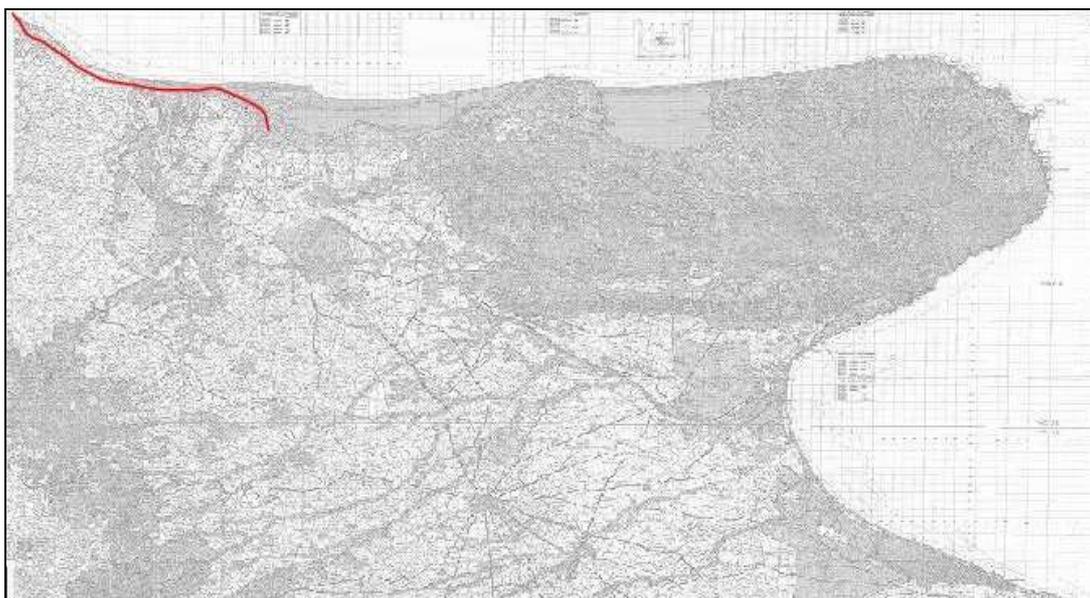


Figura 14 – Estratto cartografico suddivisione ATE del PUTT/P (per una consultazione di dettaglio si rimanda all'elaborato L032 00 R22 N4 SA00 P13...18)

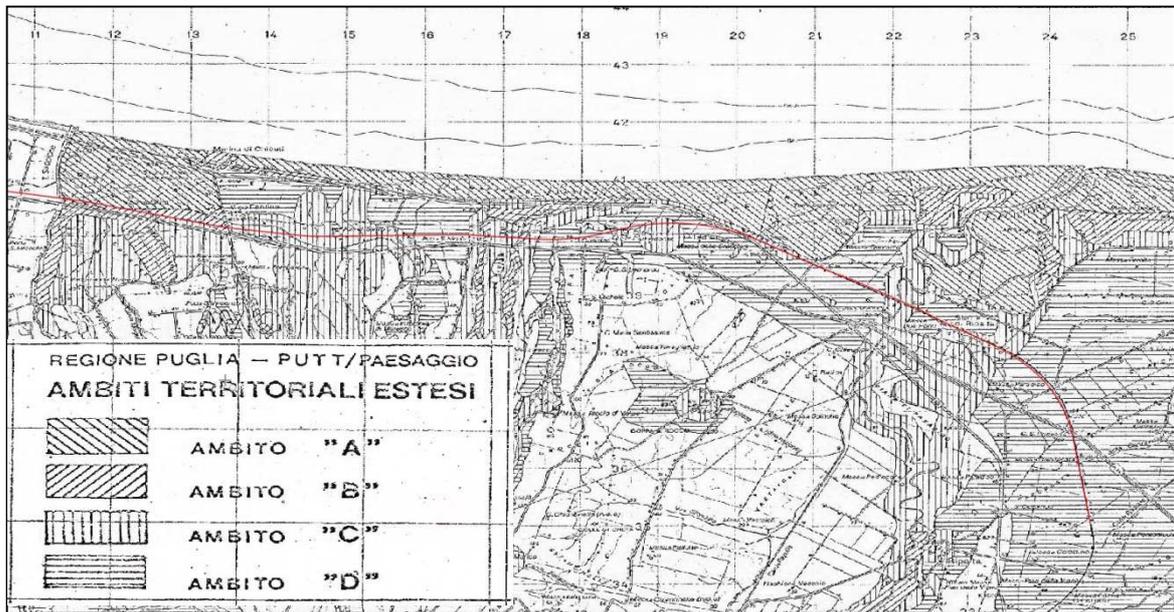


Figura 15 – Estratto cartografico suddivisione ATE del PUTT/P – particolare della zona di studio (per una consultazione di dettaglio si rimanda all'elaborato L032 00 R22 N4 SA00 P13... 18)

Come si può evincere dal dettaglio riportato sopra, il tracciato di progetto ricade in ambito esteso di valore distinguibile "A", "B", "C" e "D".

Con riferimento alla definizione degli A.T.E. di cui sopra, l'art. 2.02 del Titolo II delle N.T.A. del PUTT stabilisce gli indirizzi di tutela con i quali perseguire obiettivi di salvaguardia e valorizzazione paesaggistico-ambientale. In particolare, l'articolo indica gli obiettivi di salvaguardia sopra già precedentemente riportati (conservazione, valorizzazione, recupero, ecc.).

All'articolo 3.01 del Titolo III delle N.T.A. del PUTT, vengono definiti gli "Ambiti territoriali distinti"- A.T.D. Di fatto gli elementi strutturanti e costitutivi del territorio regionale vengono articolati nei seguenti sottoinsiemi:

- sistema geologico-morfologico-idrogeologico,
- sistema della copertura botanico-vegetazionale-culturale e della potenzialità faunistica,
- sistema della stratificazione storica dell'organizzazione insediativa.

Per ciascuno dei sottosistemi e delle relative componenti le norme specificano:

- la definizione che individua, con o senza riferimenti cartografici, l'ambito nelle sue caratteristiche e nella sua entità minima strutturante;
- l'area di pertinenza (spazio fisico di presenza),
- l'area annessa (spazio fisico di contesto),
- i regimi di tutela e le relative prescrizioni di base cui attenersi.

 ITAFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 81 di 159

Con riferimento agli ambiti, alle componenti ed ai sistemi definiti, gli strumenti di pianificazione sottordinati devono perseguire obiettivi di salvaguardia e valorizzazione paesistico/ambientale individuando e perimetrando le componenti e gli ambiti territoriali distinti recependo particolari direttive di tutela specifiche per ciascun sistema.

Per il sistema “assetto geologico, geomorfologico e idrogeologico”, va perseguita la tutela delle componenti geologiche, geomorfologiche e idrogeologiche di riconosciuto valore scientifico e/o di rilevante ruolo negli assetti paesistico ambientali del territorio regionale, prescrivendo:

- negli ambiti territoriali di valore eccezionale ("A"), in attuazione degli indirizzi di tutela, va evitato ogni intervento che modifichi i caratteri delle componenti individuate e/o presenti; non vanno consentite attività estrattive, e va mantenuto l'insieme dei fattori naturalistici connotanti il sito;
- negli ambiti territoriali di valore rilevante ("B"), in attuazione degli indirizzi di tutela, va mantenuto l'assetto geomorfologico d'insieme e vanno individuati i modi: per la conservazione e la difesa del suolo e per il ripristino di condizioni di equilibrio ambientale; per la riduzione delle condizioni di rischio; per la difesa dall'inquinamento delle sorgenti e delle acque superficiali e sotterranee; non vanno consentite nuove localizzazioni per attività estrattive e, per quelle in attività, vanno verificate le compatibilità del loro mantenimento in esercizio e vanno predisposti specifici piani di recupero ambientale;
- negli ambiti territoriali di valore distinguibile ("C"), in attuazione degli indirizzi di tutela, le previsioni insediative ed i progetti delle opere di trasformazione del territorio devono mantenere l'assetto geomorfologico d'insieme e conservare l'assetto idrogeologico delle relative aree; le nuove localizzazioni di attività estrattive vanno limitate ai materiali di inderogabile necessità e di difficile reperibilità;
- negli ambiti territoriali di valore relativo ("D"), in attuazione degli indirizzi di tutela, le previsioni insediative ed i progetti delle opere di trasformazione del territorio devono tenere in conto l'assetto geomorfologico d'insieme e conservare l'assetto idrogeologico delle relative aree;

Per il sistema “copertura botanico-vegetazionale e colturale”, va perseguita la tutela delle componenti del paesaggio botanico-vegetazionale di riconosciuto valore scientifico e/o importanza ecologica, economica, di difesa del suolo, e/o di riconosciuta importanza sia storica sia estetica, presenti sul territorio regionale, prescrivendo per tutti gli ambiti territoriali sia la protezione e la conservazione di ogni ambiente di particolare interesse biologico-vegetazionale e delle specie

 ITALFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 82 di 159

floristiche rare o in via di estinzione, sia lo sviluppo del patrimonio botanico e vegetazionale autoctono.

Si ricorda inoltre che:

- negli ambiti territoriali estesi di valore eccezionale ("A"), in attuazione degli indirizzi di tutela va evitato: il danneggiamento delle specie vegetali autoctone, l'introduzione di specie vegetali estranee e la eliminazione di componenti dell'ecosistema; l'apertura di nuove strade o piste e l'ampliamento di quelle esistenti; l'attività estrattiva; l'allocatione di discariche o depositi di rifiuti ed ogni insediamento abitativo o produttivo; la modificazione dell'assetto idrogeologico;
- negli ambiti territoriali estesi di valore rilevante ("B"), in attuazione degli indirizzi di tutela va evitato: l'apertura di nuove cave; la costruzione di nuove strade e l'ampliamento di quelle esistenti; la allocatione di discariche o depositi di rifiuti; la modificazione dell'assetto idrogeologico. La possibilità di allocare insediamenti abitativi e produttivi, tralicci e/o antenne, linee aeree, condotte sotterranee o pensili, ecc., va verificata tramite apposito studio di impatto paesaggistico sul sistema botanico/vegetazionale con definizione delle eventuali opere di mitigazione;
- negli ambiti territoriali estesi di valore distinguibile ("C") e di valore relativo ("D"), in attuazione degli indirizzi di tutela, tutti gli interventi di trasformazione fisica del territorio e/o insediativi vanno resi compatibili con: la conservazione degli elementi caratterizzanti il sistema botanico/vegetazionale, la sua ricostituzione, le attività agricole coerenti con la conservazione del suolo.

Per il sistema "stratificazione storica dell'organizzazione insediativa", va perseguita la tutela dei beni storico/culturali di riconosciuto valore e/o di riconosciuto ruolo negli assetti paesaggistici del territorio regionale, individuando per tutti gli ambiti territoriali i modi per perseguire sia la conservazione dei beni stessi, sia la loro appropriata fruizione/utilizzazione, sia la salvaguardia/ripristino del contesto in cui sono inseriti.

Infine:

- negli ambiti territoriali estesi di valore eccezionale ("A") e di valore rilevante ("B"), in attuazione degli indirizzi di tutela, va evitata ogni significativa alterazione della integrità visuale e va perseguita la riqualificazione del contesto;
- negli ambiti territoriali estesi di valore distinguibile ("C") e di valore relativo ("D"), in attuazione degli indirizzi di tutela, va evitata ogni destinazione d'uso non compatibile con le

 ITALFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 83 di 159

finalità di salvaguardia e, di contro, vanno individuati i modi per innescare processi di corretto riutilizzo e valorizzazione.

Analisi di Coerenza

All'interno del territorio pugliese, il tracciato di progetto si sviluppa per il suo intero Lotto 1 e per parte del Lotto 3.

Appena oltrepassato il Torrente Saccione, il tracciato interessa, per uno sviluppo di circa 2 km, ambiti A e B, fino alla progressiva di progetto km 17.

Da lì il tracciato corre parallelo alla costa e all'autostrada e, nel tratto di Marina di Fantina, per circa 2,5 km attraversa l'Ambito C; successivamente, per circa 1 km, l'ambito D.

Segue poi un contesto territoriale costituito da un complesso reticolo idrografico con corsi d'acqua fra loro paralleli e per lo più ortogonali alla linea di riva, che il tracciato attraversa in corrispondenza di ambiti B (boschi relitti posti attorno ai corsi d'acqua) e C (contesto rurale-agricolo).

Dal km 21 al km 23,5 circa, il progetto interessa l'ambito D, mentre in corrispondenza dell'inizio del Lotto 1 si segnala una modesta (meno di 1 km) interferenza con l'ambito B.

Il Lotto 1 attraversa, invece, quasi esclusivamente territori afferenti all'ambito D, con la sola eccezione del tratto prossimo all'attraversamento del Fiume Fortore, interno all'ambito C. Non si segnala alcuna interferenza diretta con l'ambito A presente in corrispondenza della foce del Fortore.

Per massima parte del Lotto 1 di progetto, il tracciato attraversa un territorio dal carattere prevalentemente agricolo intensivo del seminativo irriguo, in cui gli aspetti naturalistici che connotavano il primo tratto lasciano il posto a quelli paesistici e rurali del sistema delle bonifiche recenti.

Gli interventi infrastrutturali previsti all'interno del territorio pugliese sono per lo più costituiti dall'allargamento della piattaforma per il raddoppio, dal raddrizzamento di curve e dalla realizzazione di opere d'arte come tombini, sottovie e sovrappassi, e si sviluppano quasi interamente in piano, con altezze dei rilevati modeste e pendenze <0,1%.

Negli ambiti A, B e C intersecati non sono ammessi interventi che modifichino i caratteri delle componenti individuate e/o presenti, per mantenere l'insieme dei fattori naturalistici che connotano il sito. Sono ammessi interventi che mantengano l'assetto geomorfologico d'insieme e

idrogeologico delle relative aree e che siano compatibili con la conservazione degli elementi del sistema botanico-vegetazionale, la sua ricostituzione. È necessaria la mitigazione degli effetti negativi oltre alla massima cautela negli interventi di trasformazione del territorio. L'intervento infrastrutturale che si sviluppa lato monte nelle aree intercluse, risulta compatibile con le previsioni di Piano per diversi fattori: per l'occupazione-sottrazione di suolo ridotta al minimo a causa della dimensione contenuta del rilevato ferroviario da realizzare; per la presenza, insieme agli elementi interclusi morfologici e vegetazionali di pregio (dune e macchie-garighe), di aree agricole residuali o di incolto; per la consapevolezza della necessità della mitigazione degli effetti negativi inevitabili con la prevista riqualificazione e/o ripristino delle associazioni vegetali interferite; per la funzione di salvaguardia e protezione che la ferrovia esercita sull'insieme dei fattori naturalistici che connotano gli ambiti individuati (il sistema delle pinete e della vegetazione delle dune costiere) in quanto elemento di barriera territoriale.

Nel tratto afferente al Lotto 1, l'intervento infrastrutturale risulta congruente con le indicazioni e le norme di Piano, di fatto non alterando l'assetto geomorfologico e idrogeologico d'insieme, perché riprende per lo più il tracciato esistente, nonostante da realizzarsi in destra del corso d'acqua per garantire la sicurezza idrogeologica dell'area. L'intervento viene realizzato in stretta adiacenza al sedime esistente, senza quindi operare ulteriori frammentazioni del territorio agricolo e senza costituire barriere visive per la percezione ad esempio del vicino sistema del lago di Lesina o dei più interni fronti dei pianalti che si attestano sulla pianura costiera.

Riepilogo in dettaglio della interferenze:

Legenda degli Ambiti:

PUTT/P PUGLIA	
A	Ambito "A" – valore eccezionale
B	Ambito "B" – valore rilevante
C	Ambito "C" – valore distinguibile
D	Ambito "D" – valore relativo



LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI
RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e)
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Quadro di Riferimento Programmatico
Relazione Generale

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L032	00R22	RG	SA000P..001	A	85 di 159

Lotto 3

Tratta [m]	Ambiti
14850-15000	B
15000-15100	B
15100-15200	A
15200-15250	A
15250-15650	A
15650-16500	B
16500-16700	C
16700-16800	C
16800-17150	B
17150-17550	C
17550-18260	C

Lotto 1

Tratta [m]	Ambiti
18260-19450	C
19450-20250	D
20250-20450	C
20450-20550	B
20550-20900	C
20900-21000	B
21000-21150	C
21150-21350	D
21350-21400	C
21400-22550	D
22550-22950	C
22950-23500	D
23500-23850	C
23850-24450	B
24450-24750	C
24750-25950	D
25950-26450	C
26450-27150	D
27150-27900	C
27900-31044	D

 ITALFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 86 di 159

7.5.1.4 Prime indicazioni del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)

Premessa

Se in altre regioni il Piano Paesaggistico Regionale è spesso parte del Piano Territoriale, o interno alla parte statutaria del medesimo, in Puglia si è scelto, essendo comunque già vigente un piano per il paesaggio e assente invece un piano territoriale regionale, di redigere un nuovo Piano paesaggistico a valenza territoriale (PPTR). Per questa valenza il Piano fornisce indirizzi e direttive in campo ambientale, territoriale e paesaggistico.

La Regione Puglia, come appena verificato, in realtà dispone già di un Piano per il paesaggio (PUTT/P) entrato in vigore nel 2000, redatto ai sensi della L.431/85 e quindi riferito soltanto ad alcune aree del territorio regionale.

I limiti concettuali, e ancor più i rilevanti limiti operativi di questo piano, verificati in questi anni di attuazione, hanno tuttavia indotto la giunta a produrre un nuovo Piano, anziché correggere e integrare quello precedente, per adeguarlo al nuovo sistema di governo del territorio regionale e al nuovo Codice dei beni culturali e paesaggistici.

Il procedimento di adozione del nuovo piano paesaggistico è in corso e con delibera n.1 dell'11 gennaio 2010 la Giunta Regionale ha approvato la Proposta di Piano Paesaggistico Territoriale Regionale. Tale approvazione, non richiesta dalla Legge Regionale n.20 del 2009, è stata effettuata per conseguire lo specifico accordo con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali previsto dal Codice e per garantire la partecipazione pubblica prevista dal procedimento di Valutazione Ambientale Strategica. Pertanto, nessuna norma di salvaguardia è entrata in vigore a seguito di detta approvazione.

Si potrà procedere all'adozione ai sensi della citata LR solo a valle del previsto accordo con il Ministero. E solo dopo tale adozione entreranno in vigore le misure di salvaguardia, le quali riguarderanno, come previsto dalle Norme Tecniche di Attuazione della Proposta di PPTR, i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti paesaggistici. Ne consegue, come accennato, che allo stato attuale vige ancora esclusivamente il PUTT/Paesaggio.

Ciononostante, la Proposta di PPTR rappresenta un utile strumento di riferimento per l'analisi di coerenza del progetto e, soprattutto, per l'individuazione degli elementi di attenzione sulla base dei quali esso è stato sviluppato.

Struttura e articolazione del Piano

Il nuovo Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia è definito da tre componenti: l'Atlante del Patrimonio Ambientale, Paesaggistico e Territoriale, lo Scenario Strategico, le Regole.

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A	FOGLIO 87 di 159

La prima parte del PPTR descrive l'identità dei tanti paesaggi della Puglia e le regole fondamentali che ne hanno guidato la costruzione nel lungo periodo delle trasformazioni storiche. L'identità dei paesaggi pugliesi è descritta nell'Atlante del Patrimonio Territoriale, Ambientale e Paesaggistico; le condizioni di riproduzione di quelle identità sono descritte dalle Regole Statutarie, che si propongono come punto di partenza, socialmente condiviso, che dovrà accumunare tutti gli strumenti pubblici di gestione e di progetto delle trasformazioni del territorio regionale.

La seconda parte del PPTR consiste nello Scenario Paesaggistico che consente di prefigurare il futuro di medio e lungo periodo del territorio della Puglia. Lo scenario contiene una serie di immagini, che rappresentano i tratti essenziali degli assetti territoriali desiderabili.

Lo scenario contiene poi delle Linee Guida, che sono documenti di carattere più tecnico, rivolti soprattutto ai pianificatori e ai progettisti. Le linee guida descrivono i modi corretti per guidare le attività di trasformazione del territorio che hanno importanti ricadute sul paesaggio: l'organizzazione delle attività agricole, la gestione delle risorse naturali, la progettazione sostenibile delle aree produttive, ecc. Lo scenario contiene, infine, una raccolta di Progetti Sperimentali integrati di Paesaggio definiti in accordo con alcune amministrazioni locali, associazioni ambientaliste e culturali.

La terza parte del piano è costituita dalle Norme Tecniche di Attuazione, che sono un elenco di indirizzi, direttive e prescrizioni che dopo l'approvazione del PPTR avranno un effetto immediato sull'uso delle risorse ambientali, insediative e storico-culturali che costituiscono il paesaggio. Dette norme sono rivolte principalmente alle istituzioni che costruiscono gli strumenti di pianificazione e di gestione del territorio e delle sue risorse: i piani provinciali e comunali, i piani di sviluppo rurale, i piani delle infrastrutture, ecc.

Contenuti di Piano

L'atlante è realizzato attraverso un impianto metodologico del quadro conoscitivo che consente di evidenziare, per l'intero territorio regionale, gli elementi patrimoniali che costituiscono l'identità paesaggistica della regione, interpretandoli come potenziali risorse per il futuro sviluppo del territorio.

Per salvaguardare il valore di esistenza degli elementi patrimoniali nei progetti di trasformazione, nella seconda parte dell'atlante, in particolare al livello degli ambiti di paesaggio, vengono definite le regole fondamentali che ne hanno guidato la costruzione nel lungo periodo delle trasformazioni

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A

storiche (invarianti strutturali), lo stato di conservazione e le condizioni di riproducibilità per le trasformazioni future (regole statutarie).

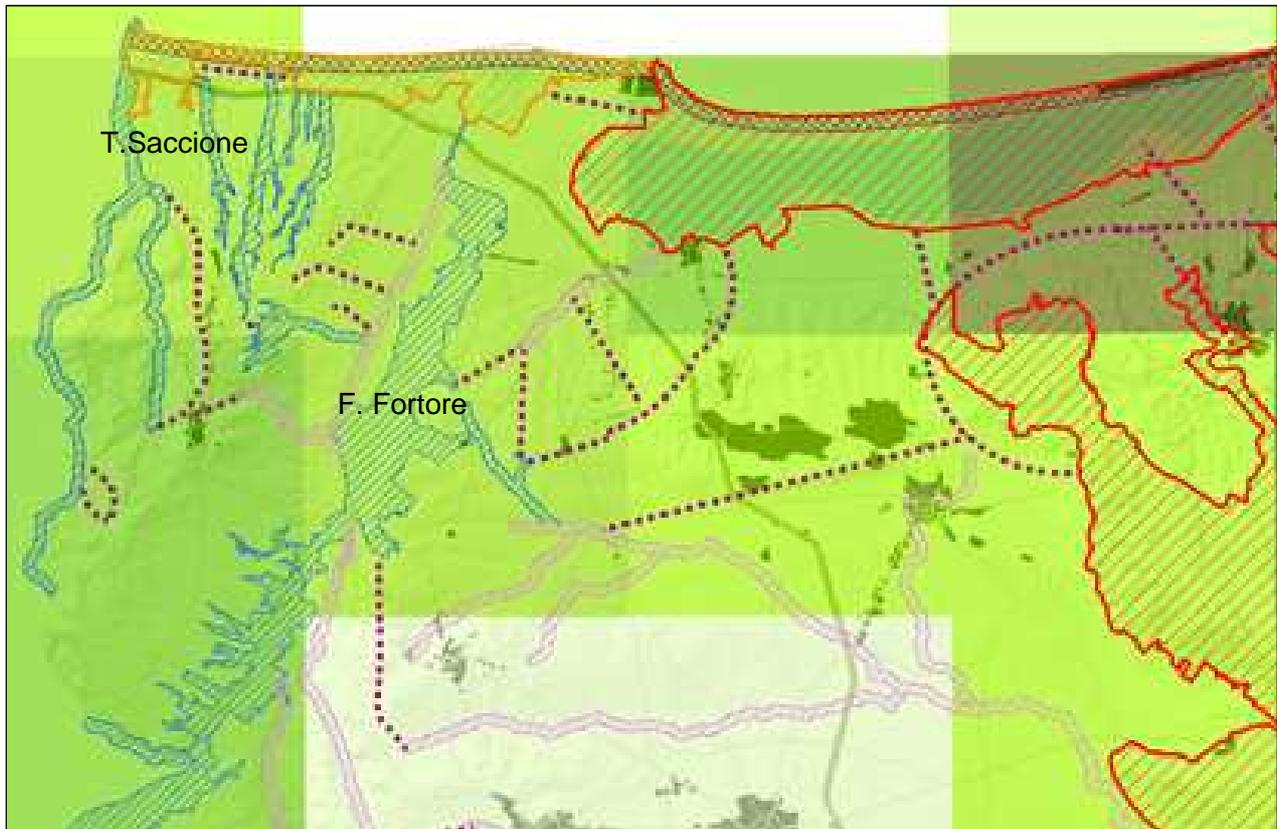
Gli ambiti di paesaggio costituiscono sistemi territoriali e paesaggistici individuati alla scala sub-regionale e caratterizzati da particolari relazioni tra le componenti fisico-ambientali, storico-insediative e culturali che ne connotano l'identità di lunga durata.

L'ambito è individuato attraverso una visione sistemica e relazionale in cui prevale la rappresentazione della dominanza dei caratteri che volta a volta ne connota l'identità paesaggistica. Si riportano di seguito i principali elementi conoscitivi desunti dall'Atlante che hanno portato all'individuazione degli Ambiti di paesaggio e, successivamente, si descriveranno le principali caratteristiche dell'Ambito di riferimento.



Figura 16 – Estratto della Tavola 3.2.3 – La valenza ecologica del paesaggio agro-silvo-pastorale regionale

La Tavola relativa alla valenza ecologica del paesaggio evidenzia che la tratta ferroviaria in progetto interessa per lo più territori a Media valenza ecologica (medio-bassa e medio-alta) e, solo in minima parte, territori a valenza Alta.


Rete ecologica biodiversità

-  principale
-  secondario
-  connessione, fluviali-naturali
-  connessione, fluviali-residuali
-  connessione, corso d'acqua episodico
-  connessione costiera
-  Connessioni terrestri
-  Aree tampone
-  Nuclei naturali isolati

Infrastrutture

-  Autostrade
-  Statali
-  Provinciali
-  Altre strade
-  Edificato

**Ricchezza specie di Interesse
Conservazionistico incluse in
Dir. 79/409 e 92/43 e nella
Lista Rossa dei Vertebrati**
N° specie per foglio IGM 25K

-  0-2
-  3-6
-  7-10
-  11-15
-  16-20
-  21-25
-  26-30
-  31-35

Figura 17 – Estratto della Tavola 3.2.2.2 – Ricchezza specie di fauna di interesse conservazionistico

La Tavola sopra riportata evidenzia come le aree naturali interferite dal progetto abbiano una ricchezza di specie di interesse conservazionistico medio-basso e come la rete ecologica della biodiversità interferita sia per lo più di tipo “secondario” e di connessione (fluviale-naturale).

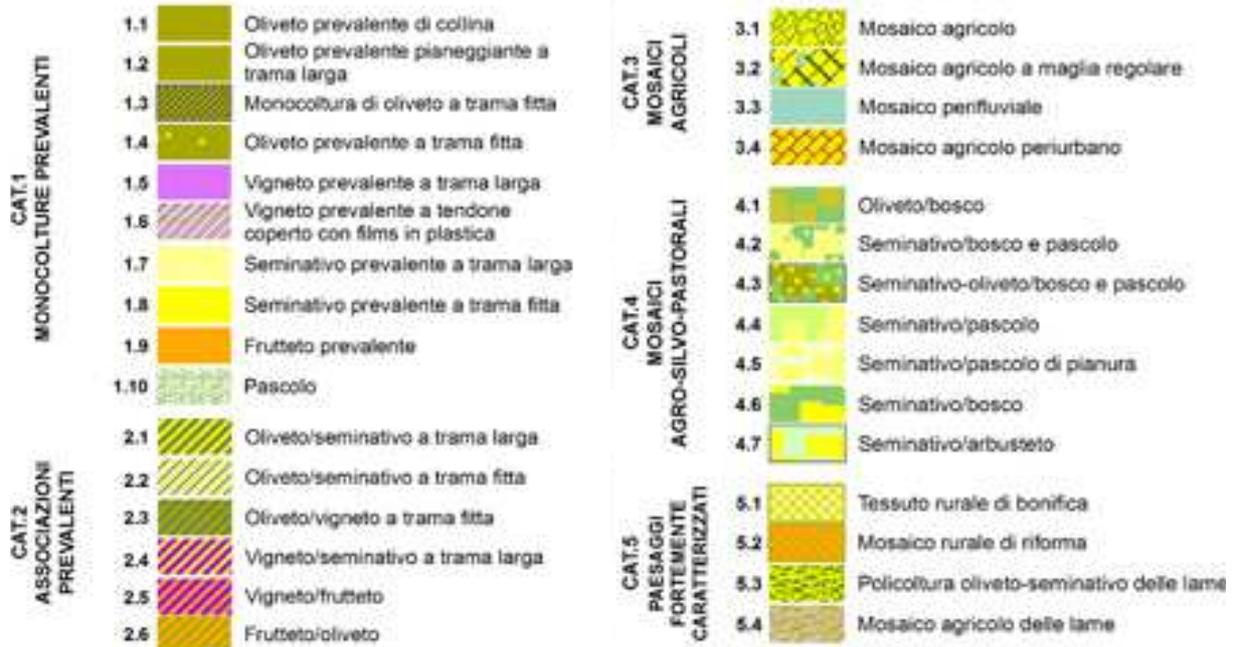
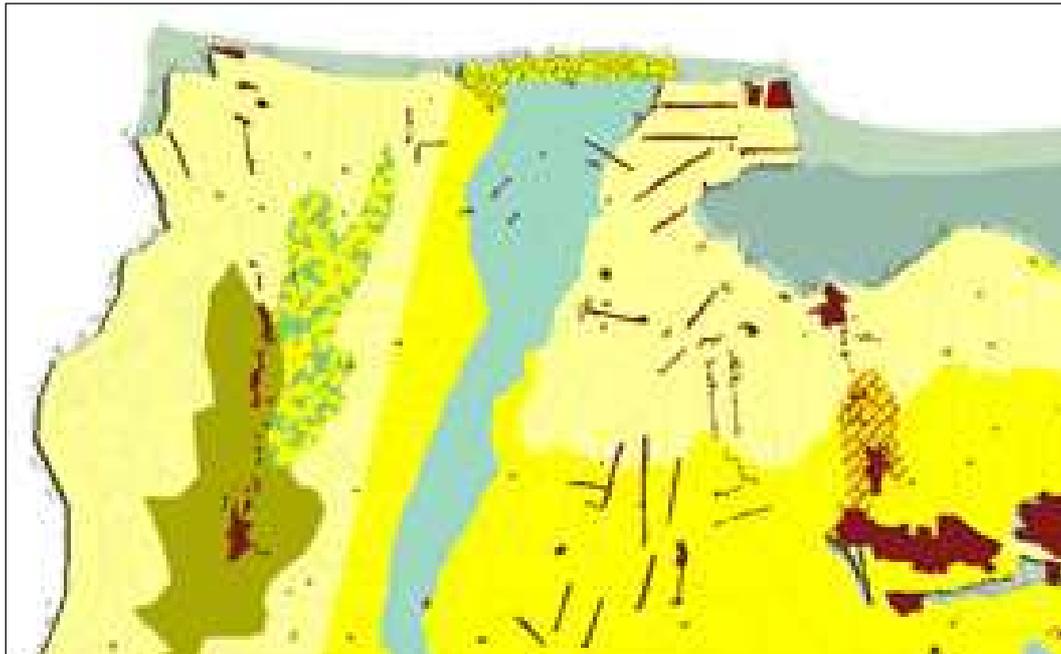


Figura 18 – Estratto della Tavola 3.2.7 – Le morfotipologie rurali

Presso l'area di intervento si riscontra la presenza della categoria 1 delle monoculture prevalenti (seminativo prevalente a trama larga e a trama fitta) e della categoria 3 dei mosaici agricoli (mosaico perifluviale).

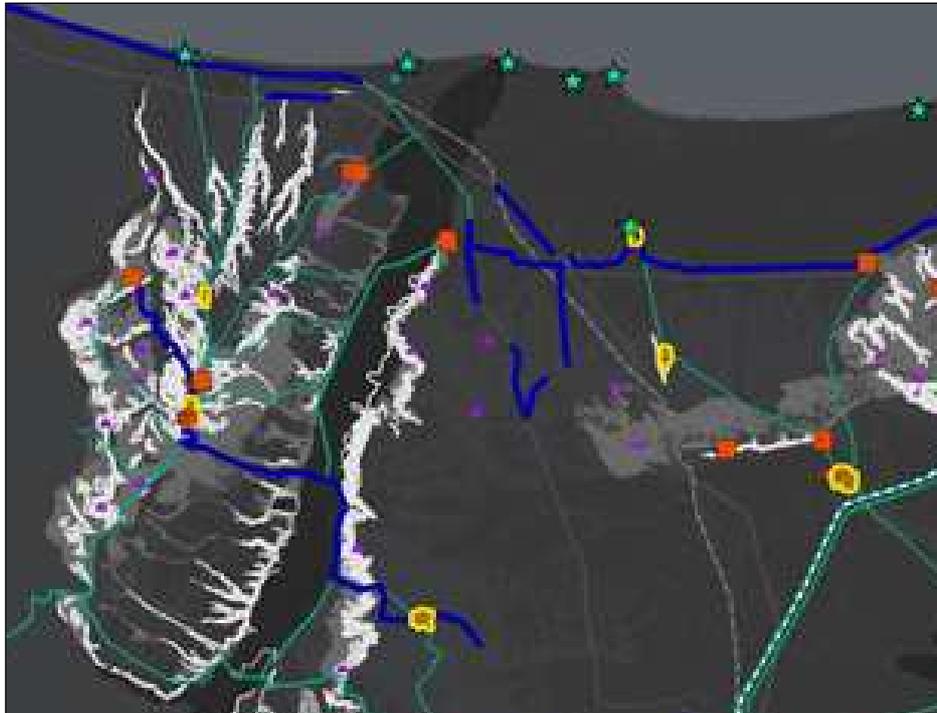


Figura 19 – Estratto della Tavola 3.2.12.1 – La struttura percettiva e della visibilità

Presso l'area di intervento si rileva la presenza di punti panoramici, di strade panoramiche e di aree con esposizione visuale media e alta. Ciò definisce un quadro di percezione e visibilità significativo, con elementi di attenzione che sono stati verificati e valutati in sede progettuale.

L'intero territorio regionale è stato suddiviso in 11 ambiti in base alle caratteristiche storico-geografiche, idrogeomorfologiche, ecologiche, insediative, paesaggistiche e identitarie. La seguente tabella, estrapolata dalla relazione generale del PPTR, elenca i diversi ambiti di paesaggio e la suddivisione degli stessi in figure territoriali e paesaggistiche diverse che

rappresentano le unità minime in cui si scompone a livello analitico e progettuale la regione ai fini del PPTR.

Il progetto in oggetto rientra in due ambiti di paesaggio distinti:

- “*sub Appennino Dauno*” e più precisamente nella figura territoriale “*la bassa valle del Fortore e il sistema dunale*”.(dal km0+00 al km 27+900) – SISTEMA 2.1
- “Gargano” e più precisamente nella figura territoriale “*sistema ad anfiteatro dei laghi di Lesina e Varano*”.(dal km 27+900 al km 31+044) – SISTEMA 1.1

REGIONI GEOGRAFICHE STORICHE	AMBITI DI PAESAGGIO	FIGURE TERRITORIALI E PAESAGGISTICHE (UNITA' MINIME DI PAESAGGIO)
Gargano (1° livello)	Gargano	<u>Sistema ad anfiteatro dei laghi di Lesina e Varano</u> L'Altopiano carsico La costa alta del Gargano La Foresta umbra L'Altopiano di Manfredonia
Subappennino (1° livello)	Sub Appennino Dauno	<u>La bassa valle del Fortore e il sistema dunale</u> La Media valle del Fortore e la diga di Occhito Il Subappennino settentrionale Il Subappennino meridionale
<u>Puglia grande</u> (tavoliere 2° liv)	Tavoliere	La piana foggiana della riforma Il mosaico di San Severo Il mosaico di Cerignola Le saline di Margherita di Savoia Lucera e le serre del subappennino Le Marane (Ascoli Satriano)
<u>Puglia grande</u> (ofanto 2° liv/ BaMiCa)	Ofanto	La bassa Valle dell'Ofanto La media Valle dell'Ofanto La valle del torrente Locone
<u>Puglia grande</u> (costa olivicola 2°liv – conca di Bari 2° liv)	Puglia centrale	La piana olivicola del nord barese La conca di Bari ed il sistema radiale delle lame Il sud-est barese ed il paesaggio del frutteto
<u>Puglia grande</u> (Murgia alta 2° liv)	Alta Murgia	L'Altopiano murgiano La Fossa Bradanica La sella di Gioia
Valle d'Itria (1 livello)	Murgia dei trulli	La Valle d'Itria (confine comunale Martina Franca, Locorotondo, Alberobello, Cisternino) La piana degli uliveti secolari I boschi di fragno della Murgia bassa
<u>Puglia grande</u> (arco Jonico 2° liv)	Arco Jonico tarantino	L'anfiteatro e la piana tarantina Il paesaggio delle gravine ioniche
<u>Puglia grande</u> (La piana brindisina 2° liv.)	La piana brindisina	La campagna irrigua della piana brindisina

Puglia grande Salento (piana di Lecce 2° liv)	Tavoliere salentino	La campagna leccese del ristretto e il sistema di ville suburbane
		Il paesaggio del vigneto d'eccellenza
		Il paesaggio costiero profondo da S. Cataldo agli Alimini
		La campagna a mosaico del Salento centrale
		Nardò e le ville storiche delle Cenate
		Il paesaggio dunale costiero ionico
Salento meridionale 1° liv)	Salento delle Serre	La Murgia salentina
		Le serre ioniche
		La costa alta da Otranto a S.M. di Leuca
		La campagna olivetata delle "pietre" nel Salento sud orientale
		Il Bosco del Belvedere

Nelle seguenti figure sono riportati gli estratti degli ambiti di paesaggio dove ricade il tratto ferroviario in oggetto.

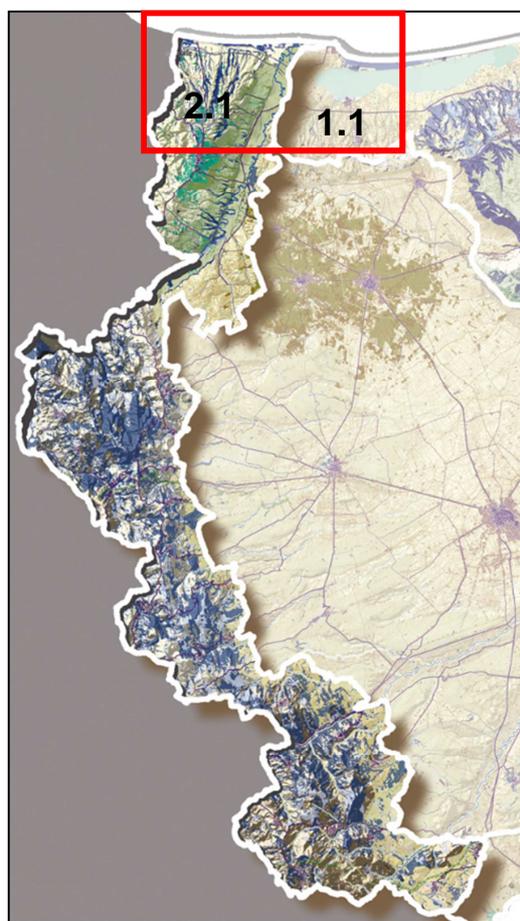


Figura 20: Figure territoriali che racchiudono l'area oggetto di studio

La figura territoriale 2.1 "la bassa valle del Fortore e il sistema dunale" definisce quella zona che racchiude la parte maggiore della tratta ferroviaria Termoli-Lesina in progetto e, per questo motivo, di maggiore rilievo nell'ambito del presente Studio.

Essa presenta un aspetto piuttosto pianeggiante (quote molto più basse rispetto alle altre figure territoriali dell'ambito subappenninico), con un' ampia area retrodunale alla foce del fiume Fortore che rappresenta il collegamento naturale tra la zona costiera più pianeggiante e la zona collinare a monte la quale è caratterizzata da un paesaggio prevalentemente collinare che rappresenta una

La figura territoriale 1.1 dei laghi costieri di Lesina e Varano nella sua parte più occidentale (interessata dall'ultimo tratto del tracciato in direzione Lesina) è costituita da un paesaggio rurale con prevalenza di colture seminative a trama larga nella zona più pianeggiante che si infittisce all'aumentare dell'acclività del terreno (verso l'entroterra).

La carta della naturalità (tavola 3.2.2.1 del PPTR) descrive questa zona dal punto di vista naturalistico. Le uniche aree naturali (non classificate come agricole) sono presenti lungo la linea di costa e sono rappresentate dalla classe *boschi e macchie* a valle (verso mare) del tracciato ferroviario e anche lungo il reticolo idrografico dei corsi d'acqua attraversati dal tracciato.

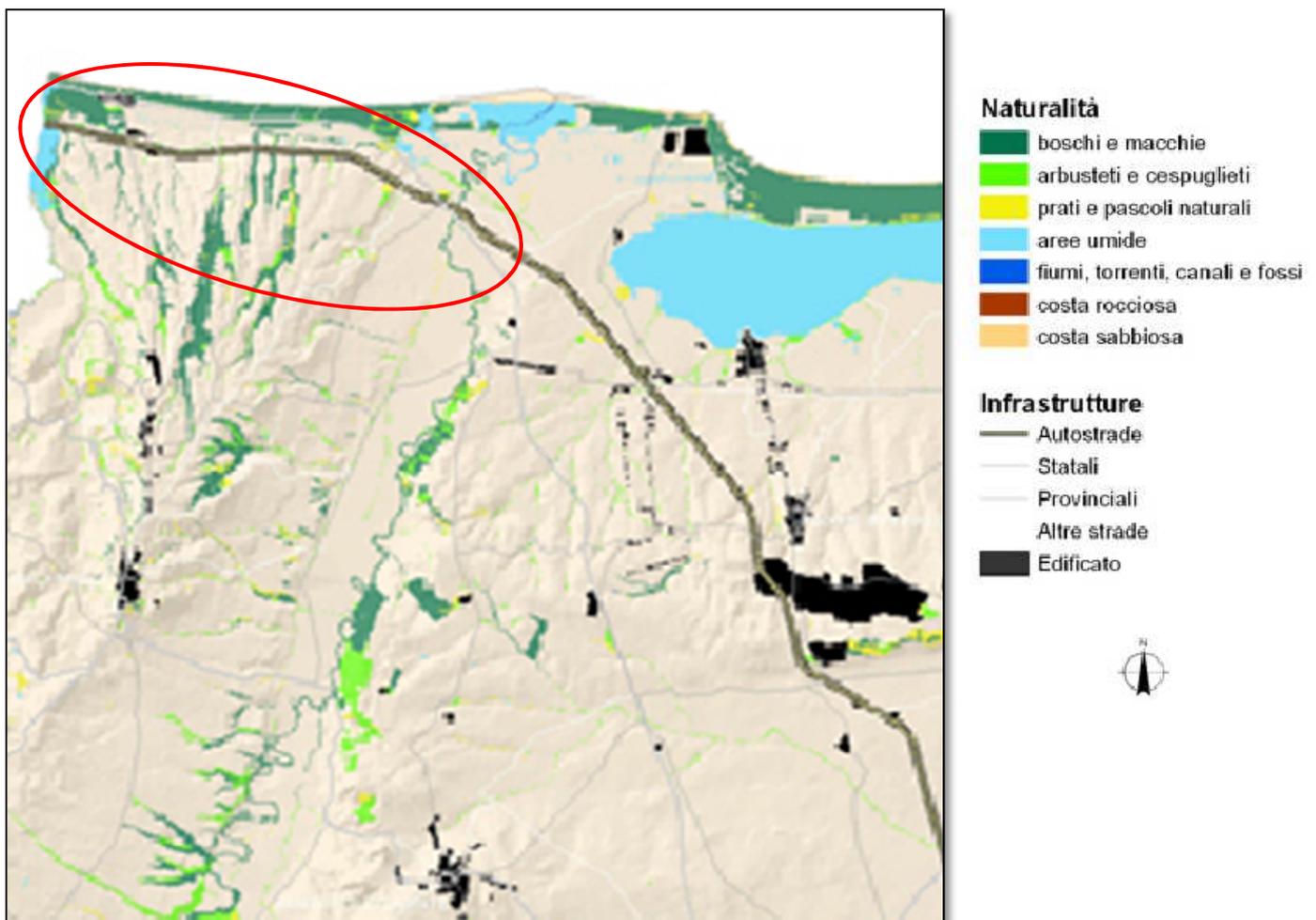
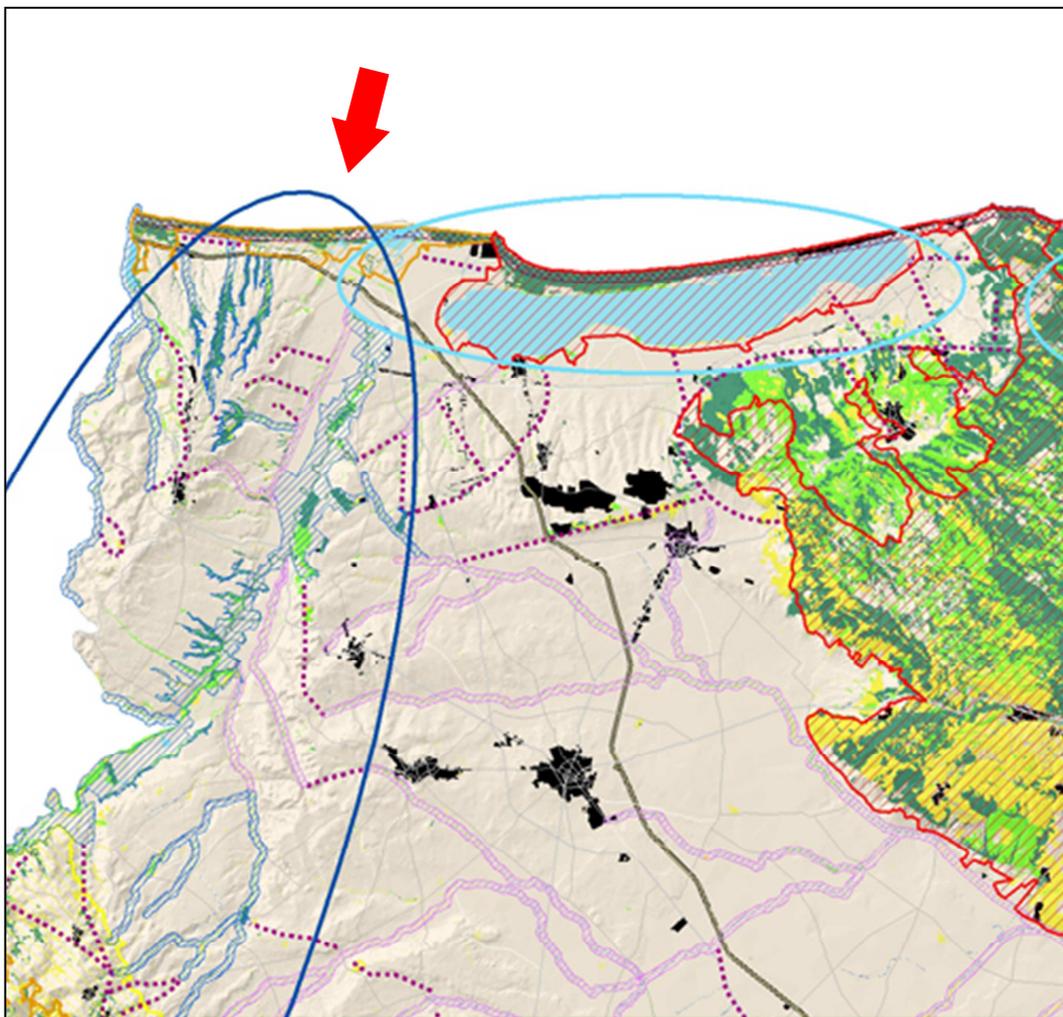


Figura 21: Carta della naturalità – tavola 3.2.2.1 del PPTR

Il PPTR ha predisposto anche una carta con gli *ecological group* che sono stati definiti come le aree regionali di maggiore valenza per la conservazione della fauna.

Il tracciato interagisce con due distinti ecological groups (vedi figura sotto):

- ecological group *fiumi* delineato dall'intera zona coperta dai bacini idrografici del fiume Fortore e Saccione che rappresentano un unico sistema ecologico
- ecological group *zone umide* che è costituito da un'ampia area attorno al lago di Lesina che rappresenta uno dei più importanti territori da conservare per l'habitat unico della laguna.

**Ecological group**

-  Ecological group - Zone umide
-  Ecological group - Fiumi
-  Ecological group - Pseudosteppe
-  Ecological group - Boschi
-  Ecological group - Rupicoli

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P..001	REV. A

Figura 22: Carta degli Ecological groups - tavola 3.2.2.3 del PPTR

Il tracciato attraversa un sistema di naturalità secondario (siti Rete Natura 2000 e/o aree non comprese in istituti esistenti, ma importanti contenitori di biodiversità e/o essenziali lungo le rotte migratorie) dove sono state individuate principalmente alcune connessioni fluviali e una connessione terrestre tra le due zone forestate presenti lungo la costa.

Come desunto dalla specifica cartografia dell'Atlante di PPTR, infine, la zona in esame non risulta oggetto di segnalazioni da parte dei cittadini e associazioni pugliesi riguardo il paesaggio e la sua valorizzazione e conservazione.

Scenario strategico del PPTR

Lo scenario strategico del PPTR assume i valori patrimoniali del paesaggio pugliese e li traduce in obiettivi di trasformazione per contrastarne le tendenze di degrado e costruire le precondizioni di sviluppo locale sostenibile. Il PPTR è articolato in obiettivi generali, come ad esempio l'obiettivo generale n.9 per *la valorizzazione, riqualificazione e ricostruzione dei paesaggi costieri della Puglia* (per la lista completa si rimanda alla pag.20 delle NTA), che a loro volta sono messi in pratica attraverso obiettivi specifici.

Il PPTR ha definito 5 progetti territoriali di rilevanza strategica per il paesaggio regionale:

- *la rete ecologica regionale;*
- *il patto città-campagna;*
- *il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce;*
- *la valorizzazione integrata dei paesaggi costieri;*
- *i sistemi territoriali per la fruizione dei beni culturali e paesaggistici.*

Per una descrizione più dettagliata di ogni singolo progetto si rimanda al documento 4.2 del PPTR "*Cinque progetti territoriali per il paesaggio regionale*".

Di seguito è riportata la tavola dello Scenario di Sintesi dei Progetti Territoriali per il Paesaggio Regionale. L'obiettivo di questa tavola è quello di mostrare la coerenza e soprattutto la integrazione dei Cinque Progetti per la Puglia che costituiscono uno dei punti fondamentali del nuovo Piano Paesaggistico Territoriale (PPTR). In definitiva la tavola dello Scenario di Sintesi dei 5 progetti territoriali rappresenta la visione complessiva del futuro paesaggio pugliese proposta dal nuovo Piano Paesaggistico.

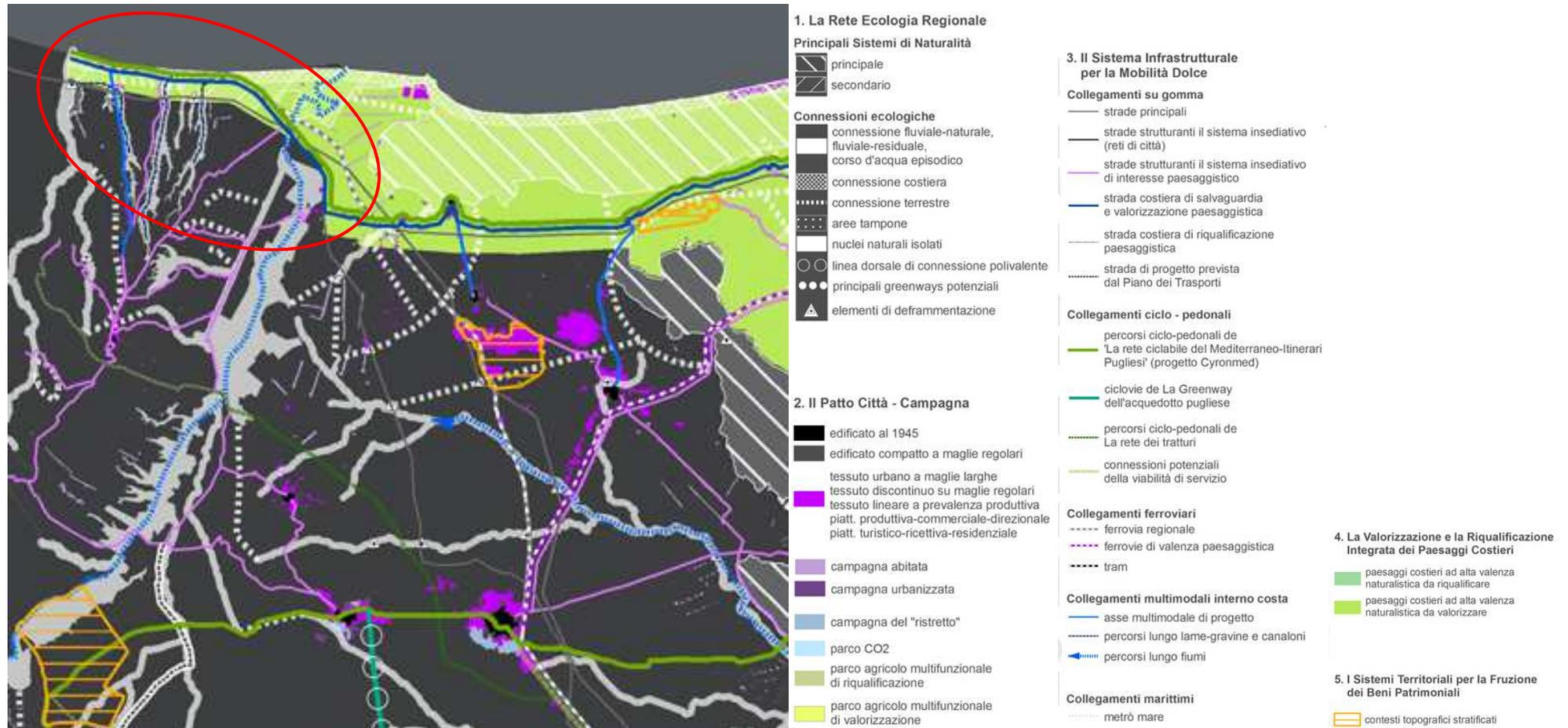


Figura 23: Scenario di sintesi dei progetti territoriali per il paesaggio regionale.

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A

Dalla carta di sintesi si evince che la zona costiera prospiciente il tracciato di progetto rientra pienamente all'interno del progetto territoriale n. 4 “*valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri*”.

Il PPTR stabilisce che i Paesaggi Costieri della Puglia, proprio perché caratterizzati da un alto livello di pressione antropica e nel contempo da un’elevata fragilità ambientale, necessitano strategie integrate di sviluppo spaziale, capaci di bilanciare tutela attiva e valorizzazione e dei territori con il coinvolgimento delle comunità insediate. IL PPTR suddivide queste zone ad alto valenza naturalistiche in due classi: paesaggi costieri da riqualificare o da valorizzare.

La zona è stata classificata come ambito costiero da valorizzare, e a tal proposito si evidenzia come il tracciato di progetto, abbandonando l’asse costiero della linea esistente e collocandosi per lo più nell’area retrostante parallelamente all’asse dell’autostrada A14, consentirà la dismissione della linea esistente e la conseguente valorizzazione dell’ambito costiero, in totale coerenza con le indicazioni di Piano.

I Paesaggi Costieri ad Alta Valenza Naturalistica da Valorizzare sono caratterizzati dal prevalere di elementi di naturalità e porzioni di paesaggio rurale storico in buono stato di conservazione e necessitano di essere valorizzati attraverso un insieme coordinato ed integrato di azioni, politiche e progetti specifici.



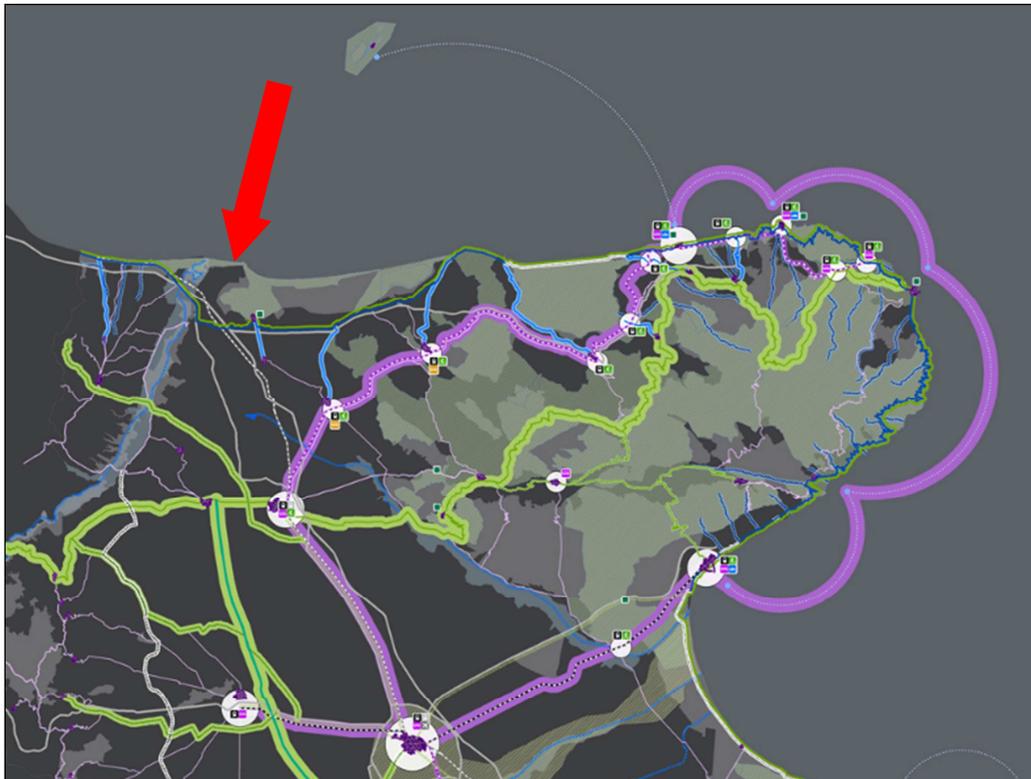
Figura 24: Progetto dei paesaggi costieri dal PPTR

Il PPTR dispone anche una serie di criteri orientativi che prevedono:

1. salvaguardare le aree costiere ancora libere per una fascia di 300 mt sia in territorio urbano che extraurbano e conservare aperti i varchi naturali e agricoli.

2. approfondire la costa alleggerendo le pressioni insediative sulla fascia litoranea.
3. riqualificare in chiave ecologica i territori costieri dalle recenti urbanizzazioni.
4. dare accessibilità alla costa come grande parco pubblico e bene comune per la popolazione pugliese.

Il tratto ferroviario in oggetto non fa parte dei progetti multimodali (non sono presenti nodi intermodali di ogni livello lungo il percorso) compresi nel programma mobilità dolce previsti, comunque la tratta ferroviaria oggetto di studio rappresenta una tratta della ferrovia regionale che deve essere capace di collegare velocemente le principali realtà della regione.



	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A

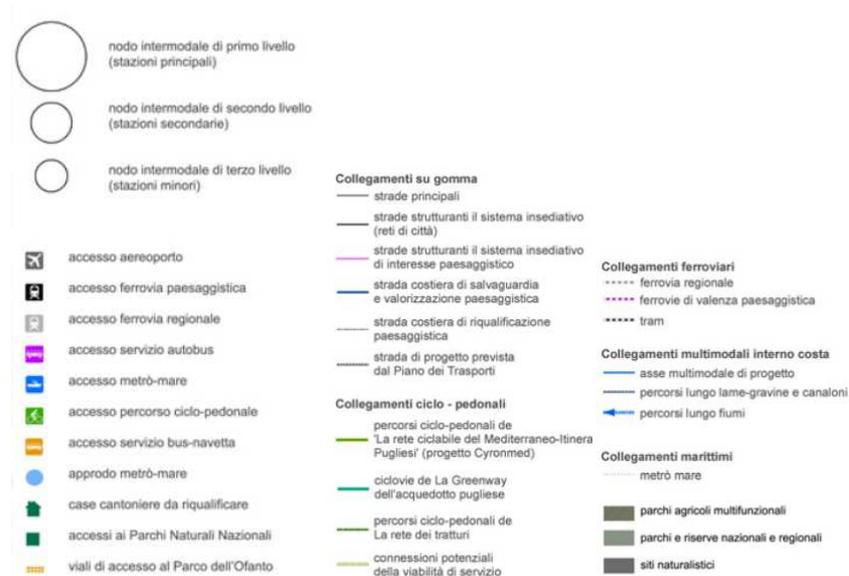


Figura 25: Carta del sistema infrastrutturale per la mobilità dolce - tavola 4.2.3 del PPTR

Il PPTR ha attivato anche una serie di progetti locali “progetti integrati di paesaggio” mutisetoriali e multiattoriali che hanno un forte contenuto innovativo e dimostrativo (es: corridoio ecologico del fiume Cervaro) e per cui sono classificati come sperimentali. Nessuno di questi progetti integrati interferisce con aree e ambiti interessati dal progetto.

Il rapporto ambientale del PPTR valuta, infine, la coerenza dei piani regionali di settore con lo stesso PPTR e, soprattutto, la loro sostenibilità con gli obiettivi di salvaguardia del patrimonio paesaggistico e ambientali.

In particolare, il rapporto ambientale analizza il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) e considera altamente sinergica con il PPTR la previsione di effettuare importanti investimenti infrastrutturali per potenziare il servizio ferroviario regionale.

Quest' obiettivo specifico del PRT è visto nel rapporto ambientale come *potenzialmente migliorativo della pressione ambientale delle attività di trasporto*. Specificamente l'obiettivo mira a *strutturare un Servizio Ferroviario Regionale con il ruolo di asse portante del trasporto pubblico a livello regionale e locale* e, in questo, il potenziamento della tratta a interesse regionale Termoli - Lesina risulta ampiamente coerente con tale obiettivo.

 ITAFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A	FOGLIO 101 di 159

7.5.1.5 Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Campobasso (PTCP)

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Campobasso, è stato redatto ed adottato con DCP n. 57 del 14/09/07 solo nella sua prima fase di redazione ossia quella del Progetto Preliminare.

La Regione Molise, finora, non ha legiferato sulla procedura di formazione dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali, pertanto, allo stato, il processo di formazione del P.T.C.P. è organizzato e costruito alla luce dei principi generali in materia di ordinamento della pianificazione territoriale.

Il PTCP determina gli indirizzi generali di assetto del territorio e, in particolare, indica:

- le diverse destinazioni del territorio in relazione alla prevalente vocazione delle sue parti;
- la localizzazione di massima delle maggiori infrastrutture e delle principali linee di comunicazione;
- le linee di intervento per la sistemazione idrica, idrogeologica ed idraulico forestale ed in genere per il consolidamento del suolo e la regimazione delle acque;
- le aree nelle quali sia opportuno istituire parchi o riserve naturali.

Dall'analisi dei dati di spostamento all'interno della provincia di Campobasso, si evidenzia come il grafo principale risulti essere quello sulla linea Campobasso-Termoli. Il progetto di potenziamento in esame, a tal proposito, comporterebbe indirettamente anche lo sviluppo e la maggiore fruizione di questa linea, in rispetto del obiettivo generale della Piano di promuovere la mobilità sostenibile.

Inoltre fra gli obiettivi del PTCP dichiarati nella Bozza delle Norme Tecniche di Attuazione c'è, tra gli altri, quello di "definire la ripartizione modale, con la realizzazione di infrastrutture ed interventi atti a riequilibrare il sistema dei trasporti".

Il PTCP cita all'interno della Matrice Infrastrutturale l'Accordo di programma Stato – Regione in materia di trasporti e infrastrutture viarie.

“Tale accordo persegue i seguenti obiettivi:

- a) *coerenza con il disposto della legge quadro in materia di LL.PP n. 109/94 e s.m.i. in particolare per quanto attiene gli obiettivi prioritari del recupero e completamento in elenco all'art. 14 comma 3;*
- b) **miglioramento dell'accessibilità** per le persone e le merci all'intero territorio regionale;
- c) **incremento delle sviluppo sostenibile del trasporto**, riducendo consumi energetici, emissioni inquinanti, ed altri impatti ambientali; “

Il PTCP nella sua finalità di promuovere politiche di conservazione delle risorse naturali e dell'identità storico-culturale, in un'ottica di sviluppo sostenibile, riconosce alcune valenze naturalistiche alla porzione di territorio interessata dalla linea di progetto.

Tali elementi sono desumibili dalla tavola di Piano "Sintesi Progettuale-Corridoi Ecologici e Aree di Parco" di cui sotto si riporta uno stralcio.

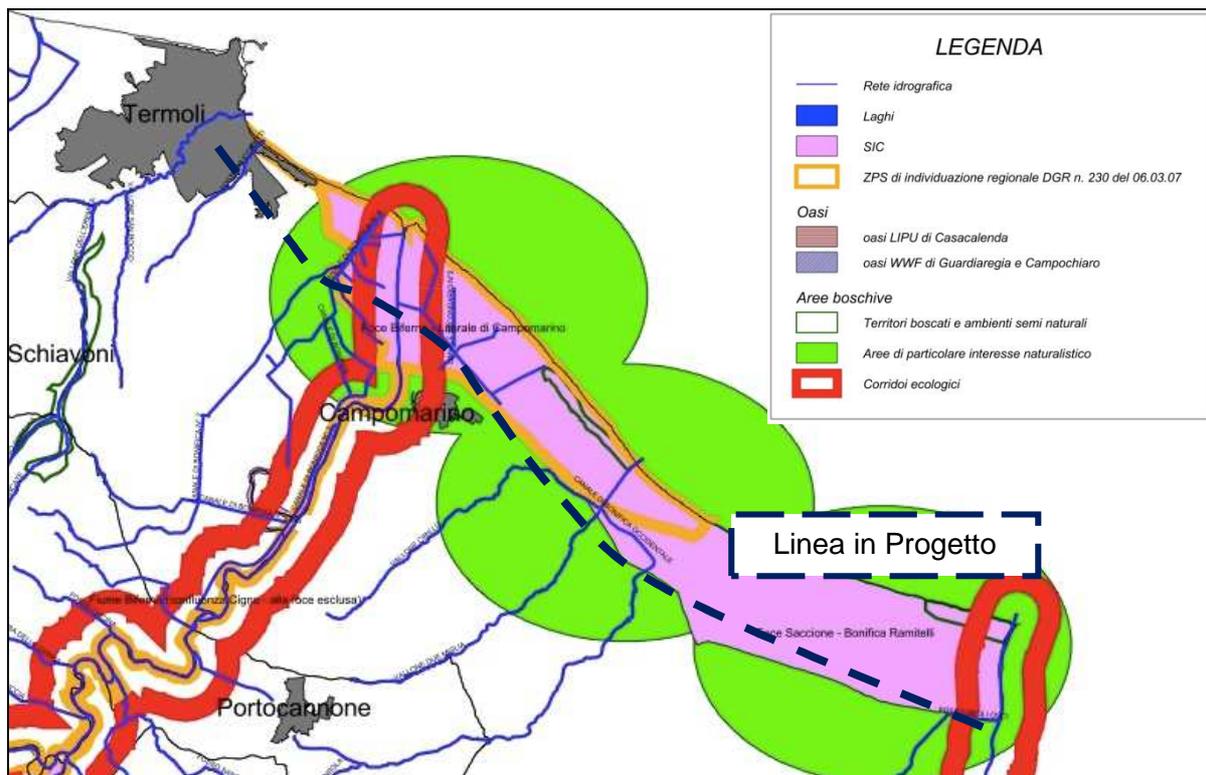


Figura 26 - Stralcio Corridoi ecologici ed Aree di Parco PTCP Campobasso

Il Piano Territoriale pone inoltre un vincolo sovraordinato di carattere paesaggistico nell'area costiera dei comuni di Campomarino e di Termoli, e riassume su cartografie tematiche i siti SIC e ZPS presenti sul territorio.

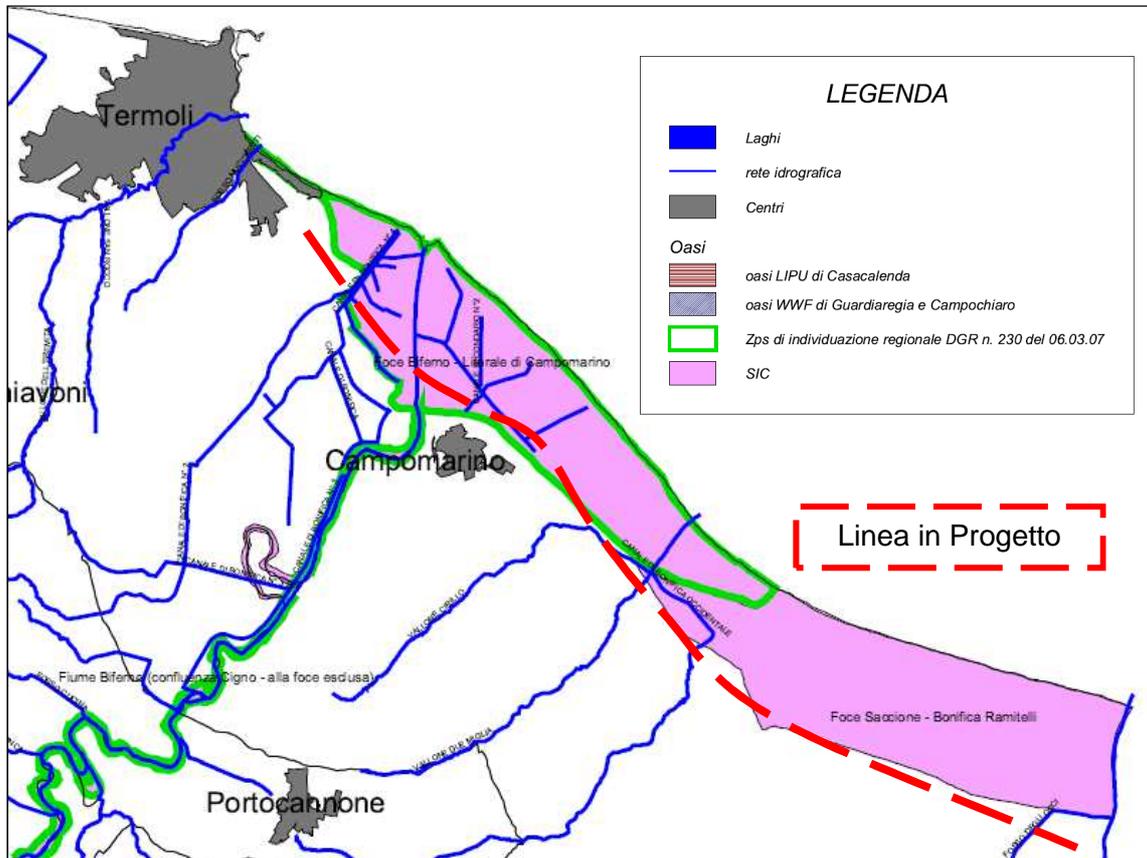


Figura 27 - Oasi - Sic- Zps

Gli elementi di attenzione cartografati, essenzialmente riconducibili alla presenza di aree naturali protette e di corridoi ecologici posti lungo le aste fluviali del Fiume Biferno e del Torrente Fortore necessitano, pertanto, di approfondimento e valutazione di dettaglio al fine di verificare l'effettivo valore ecologico dei luoghi e prevedere le possibili incidenze correlate alla realizzazione del progetto.

Nella già citata bozza delle Norme Tecniche di Attuazione del PTCP non sono posti particolari prescrizioni o elementi stringenti in relazione alle opere da realizzare in progetto. Si sottolinea comunque che Il presente SIA contiene, all'interno del Quadro di Riferimento Ambientale, le risultanze delle indagini biologiche e naturalistiche condotte in campo e i contenuti dello specifico Studio di Incidenza predisposto per il procedimento di Valutazione di Incidenza al quale sarà sottoposto il progetto.

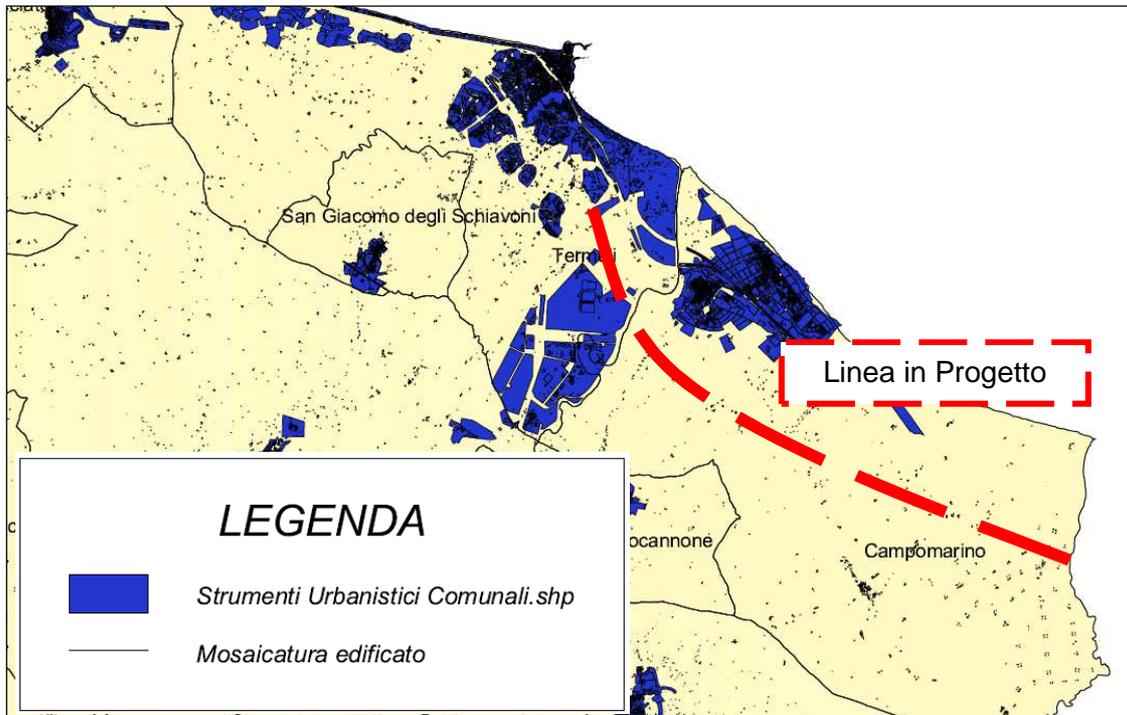


Figura 28 – Mosaico della strumentazione urbanistica comunale

Come si può notare dalla figura precedente il tracciato ha la propria sede a ridosso dell'area costiera con bassi livelli di antropizzazione, ma con fermate e stazioni presso i principali centri abitati di Campomarino e Termoli.

All'interno del PTCP si descrive, infine, lo stato attuale infrastrutturale della provincia, e per quanto riguarda le linee ferroviarie (Km 201) si identifica un'incidenza estremamente bassa delle linee a doppio binario ed elettrificate (linea costiera), e una significativa presenza di linee con percorsi tortuosi e forti pendenze, a discapito dei tempi di percorrenza e della qualità del servizio. Di tale situazione ne risente anche il traffico delle merci. Le linee ferroviarie che interessano la Provincia sono:

- Campobasso – Vairano;
- Campobasso – Termoli;
- Campobasso – Benevento;
- **Termoli – Campomarino.**

 ITALFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A	FOGLIO 105 di 159

7.5.1.6 Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Foggia (PTCP)

Nella legislazione regionale pugliese l'assegnazione alle provincie di competenze di pianificazione territoriale è intervenuta con la LR 15 dicembre 2000, n.25 (conferimento di funzioni e compiti amministrativi in materia di urbanistica e pianificazione territoriale e di edilizia residenziale pubblica) che, all'art.5, indica i contenuti fondamentali del PTC.

In particolare, in base a detta norma e, più in dettaglio, al comma 2 dell'art.5, il PTC (definito come atto di programmazione generale che definisce gli indirizzi strategici di assetto del territorio a livello sovracomunale, con riferimento al quadro delle infrastrutture, agli aspetti di salvaguardia paesistico-ambientale, all'assetto idrico, idrogeologico e idraulico-forestale, previa intesa con le autorità competenti in tali materie) "ha il valore e gli effetti dei piani di tutela nei settori della protezione della natura, della tutela dell'ambiente, delle acque e della difesa del suolo e della tutela delle bellezze naturali".

Il Piano, secondo il comma 3 del medesimo art.5, ha inoltre il compito di "individuare le diverse destinazioni del territorio in considerazione della prevalente vocazione delle sue parti", "la localizzazione di massima delle maggiori infrastrutture e vie di comunicazione", le "linee di intervento per la sistemazione idraulica, idrogeologica e idraulico-forestale", "le aree destinate all'istituzione di parchi o riserve naturali".

Il comma 4, in merito ai contenuti e all'efficacia di piano paesistico-ambientale, prevede che il PTC debba "individuare le zone di particolare interesse paesistico-ambientale sulla base delle proposte dei comuni o degli indirizzi regionali che definiscono i criteri per l'individuazione delle zone stesse, e indicare gli ambiti territoriali in cui risulti opportuna l'istituzione di parchi locali di interesse sovracomunale.

Struttura e articolazione del Piano

Il Piano territoriale di coordinamento della Provincia di Foggia, approvato dal Consiglio provinciale con propria delibera dell'11.06.09, è l'atto di programmazione generale riferito alla totalità del territorio provinciale che definisce gli indirizzi strategici e l'assetto fisico e funzionale del territorio con riferimento agli interessi sovracomunali.

Il PTCP ha recepito, completato e precisato il PUTT/P Regionale (Piano Urbanistico Territoriale Tematico/Paesaggio approvato nel dicembre 2000). In particolare, il Piano provinciale, oltre ad

 ITALFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A	FOGLIO 106 di 159

aver riprodotto ampia parte delle norme di tutela contenute nel Piano Paesaggistico, ha dettato, in alcune sue parti, disposizioni integrative con riferimento ad alcuni beni non tutelati in precedenza. In particolare il PTCP, nell'assicurare lo sviluppo coordinato della comunità provinciale di Foggia, persegue le seguenti finalità:

- coordinamento e indirizzo degli strumenti urbanistici comunali;
- tutela delle risorse territoriali (suolo, acqua, vegetazione, fauna, paesaggio, storia, beni culturali) prevenendone usi di carattere improprio e promuovendone la valorizzazione;
- promozione delle attività economiche nel rispetto delle componenti territoriali storiche e morfologiche del territorio;
- contrasto al consumo del suolo con riferimento agli aspetti idraulici e a quelli relativi alla stabilità dei versanti;
- potenziamento e l'interconnessione funzionale della rete dei servizi e delle infrastrutture di rilievo sovracomunale e del sistema della mobilità.

In tal senso, il Piano rappresenta uno strumento di riferimento di indubbia importanza e valenza per il progetto in esame, non solo perché definisce gli indirizzi e gli obiettivi per la valorizzazione del sistema infrastrutturale e della mobilità, ma anche perché regola e disciplina i principali elementi di vincolo, di attenzione o di condizionamento per il progetto stesso, ordinando di fatto il contesto territoriale e ambientale entro il quale esso si colloca.

Il Piano contiene la disciplina di coordinamento e di attuazione dei piani stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI), recepisce, specifica e integra le previsioni della pianificazione paesaggistica regionale (PUTT/P) nonché del Piano regionale dei trasporti, del Piano regionale di sviluppo rurale, del Piano regionale di tutela delle acque e del Piano regionale delle attività estrattive. In dettaglio, il PTCP si propone di :

- stabilire le invarianti storico-culturali e paesaggistico - ambientali, specificando e integrando le previsioni della pianificazione paesaggistica regionale, attraverso l'indicazione delle parti del territorio e dei beni di rilevante interesse paesaggistico, ambientale, naturalistico e storico-culturale da sottoporre a specifica normativa d'uso per la loro tutela e valorizzazione;
- individuare le diverse destinazioni del territorio provinciale in relazione alla prevalente vocazione delle sue parti e alle analoghe tendenze di trasformazione, indicando i criteri, gli indirizzi e le politiche per favorire l'uso integrato delle risorse;
- individuare le invarianti infrastrutturali, attraverso la localizzazione di massima delle infrastrutture per i servizi di interesse provinciale, dei principali impianti che assicurano

 ITALFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A	FOGLIO 107 di 159

l'efficienza e la qualità ecologica e funzionale del territorio provinciale e dei “nodi specializzati”;

- individuare le linee di intervento per la sistemazione idrica, idrogeologica ed idraulico-forestale ed in genere per il consolidamento del suolo e la regimazione delle acque, indicando le aree che, sulla base delle caratteristiche geologiche, idrogeologiche e sismiche del territorio, richiedono ulteriori studi ed indagini nell’ambito degli strumenti urbanistici comunali;
- disciplinare il sistema delle qualità del territorio provinciale.

Sotto il profilo formativo, il PTC si compone di una relazione, di norme tecniche, di tavole e del quadro conoscitivo. La relazione esterna le motivazione delle scelte adottate e costituisce lo interpretativo delle Norme. Le Tavole che costituiscono parte integrante del Piano sono le seguenti:

- S1 “Sistema delle qualità”
- S2 “Sistema insediativo e mobilità”
- A1 “Tutela dell’integrità fisica del territorio”
- A2 “Vulnerabilità degli acquiferi”
- B1 “Tutela dell’identità culturale del territorio di matrice naturale”
- B2 “Tutela dell’identità culturale del territorio di matrice antropica e B2A (scala di dettaglio)”
- C “Assetto territoriale”.

Il Quadro Conoscitivo comprende:

- Analisi fisica integrata del territorio provinciale
- Analisi delle risorse agroforestali e dei paesaggi rurali provinciali
- Sistema della mobilità
- Struttura socio-economica della Provincia
- Monografia relativa ai beni culturali.

Contenuti di Piano

Il “Sistema delle qualità” è costituito dalle strategie e misure per la valorizzazione, tutele e integrazione del mosaico dei paesaggi, della rete ecologica provinciale e della rete dei beni culturali e delle infrastrutture per la fruizione collettiva.

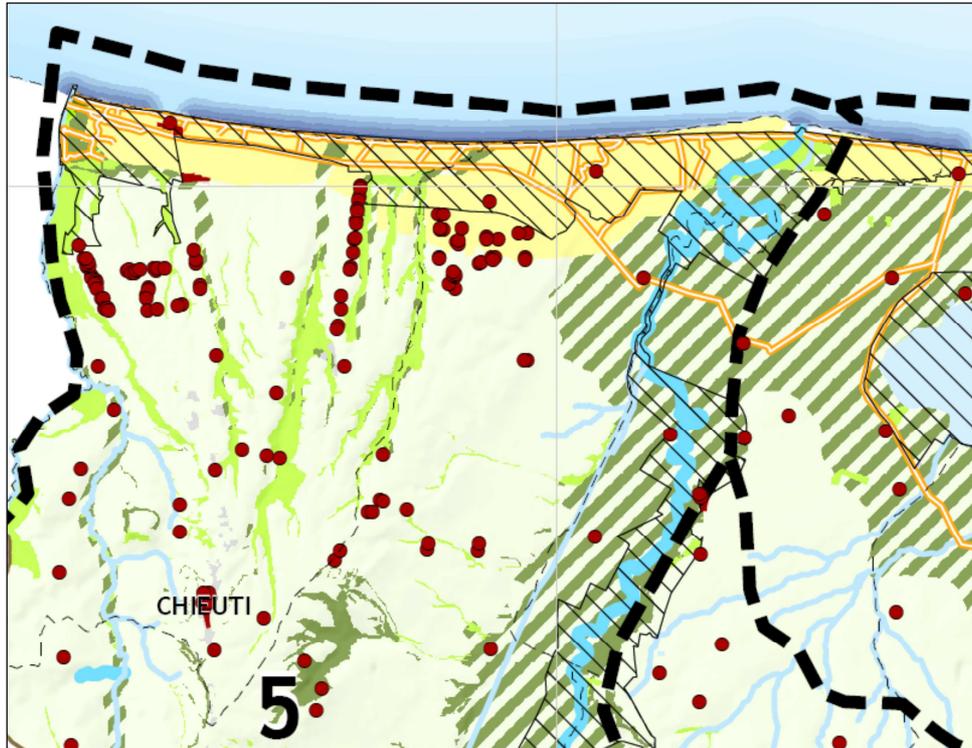


Figura 29 – Estratto Tavola S1 Sistema delle qualità

Elementi della rete ecologica

-  Aree protette
-  Aree protette marine
- Aree ad elevata naturalità*
-  Boschi ed arbusteti
-  Praterie xerofile
-  Apparatì dunari e spiagge
-  Specchi d'acqua
-  Saline
-  Tratti di fronte mare libero dall'edificazione
-  Aree di tutela dei caratteri ambientali e paesaggistici
-  Corsi d'acqua

Elementi della rete dei beni culturali

-  Centri storici, nuclei storici non urbani, insediamenti storici non urbani di fondazione
-  Beni culturali isolati

Infrastrutture per la fruizione collettiva

-  Tratturi principali
-  Via sacra langobardorum
-  Itinerari ciclopedonali principali

Mosaico dei paesaggi

-  Ambiti

Figura 30 – Legenda Estratto Tavola S1 Sistema delle qualità

In relazione agli elementi della rete ecologica, questa viene definita (Art. II.3 delle NTA) come sistema polivalente di nodi e di corridoi, principalmente rappresentati, nell'ambito territoriale di interesse, da aree ad elevata naturalità facenti parte del sistema costiero, aree di tutela paesaggistica e ambientale dei corpi idrici e da aree protette istituite. Il tracciato interessa dapprima le praterie xerofile presenti in prossimità del Torrente Saccione, successivamente interseca una porzione di area protetta, prosegue il suo percorso e interseca nuovamente

 ITALFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A	FOGLIO 109 di 159

l'ecosistema fluviale del Capo d'Acqua e un'ulteriore porzione dell'area protetta di elevata naturalità.

Nei pressi del Fiume Fortore il tracciato interessa una vasta porzione di territorio inserita fra le Aree di tutela dei caratteri ambientali e paesaggistici, nonché l'area protetta del Fiume Fortore. Nel promuovere lo sviluppo delle reti ecologiche, il Piano persegue tra l'altro i seguenti obiettivi:

- promuovere nel territorio rurale la presenza di spazi naturali e semi-naturali caratterizzati da specie autoctone e dotati di sufficiente funzionalità ecologica;
- rafforzare la funzione di corridoio ecologico svolta dai corsi d'acqua, riconoscendo anche alle fasce di pertinenza e tutela fluviale il ruolo di ambiti vitali propri del corso d'acqua;
- ridurre gli impatti negativi determinati dalle attività umane, dagli insediamenti e dalle infrastrutture.

Attraverso l'integrazione con la rete dei beni culturali e delle infrastrutture per la fruizione collettiva, la rete ecologica può contribuire alla riqualificazione dell'offerta di fruizione turistica e in generale del godimento delle bellezze naturali.

La rete dei beni culturali è costituita dagli elementi di interesse storico, recuperati, aperti al pubblico e messi in relazione; i nodi della rete dei beni culturali sono i centri urbani storici, gli edifici, i complessi, ecc. I nodi della rete dei beni culturali sono interconnessi fra loro da collegamenti pedonali e ciclabili (comprendenti i tratturi principali e la sentieristica) e da collegamenti stradali "lenti" di interesse provinciale per valenza storica, ambientale ed estetica dei territori attraversati. Il Piano promuove il recupero dei nodi della rete e ne favorisce l'accessibilità e l'integrazione attraverso il recupero, la sistemazione e il completamento dei collegamenti.

Sotto il profilo paesistico - paesaggistico, la Tavola individua gli Ambiti Paesaggistici in ragione dell'esistenza di un insieme correlato ed interagente di caratteri distintivi fisiografici, naturalistici, agronomici e insediativi, caratterizzati da specifiche identità paesaggistiche aventi omogenee caratteristiche di formazione ed evoluzione.

Il tracciato di progetto ricade all'interno dell'Ambito 5 "Fortore" e, nel suo tratto terminale presso Lesina, nell'Ambito 12 "Laghi costieri del Gargano". L'Allegato A alle NTA specifica che l'Ambito 5 costituisce, nel suo complesso, un elemento di eccellenza del sistema paesaggistico e della rete ecologica provinciale. La sua tutela e gestione sostenibile dovrà mirare soprattutto sul rafforzamento dell'identità complessiva dell'ambito, legata all'integrazione delle sue diverse componenti: collina, fiume, costa. Da questo obiettivo generale discende:

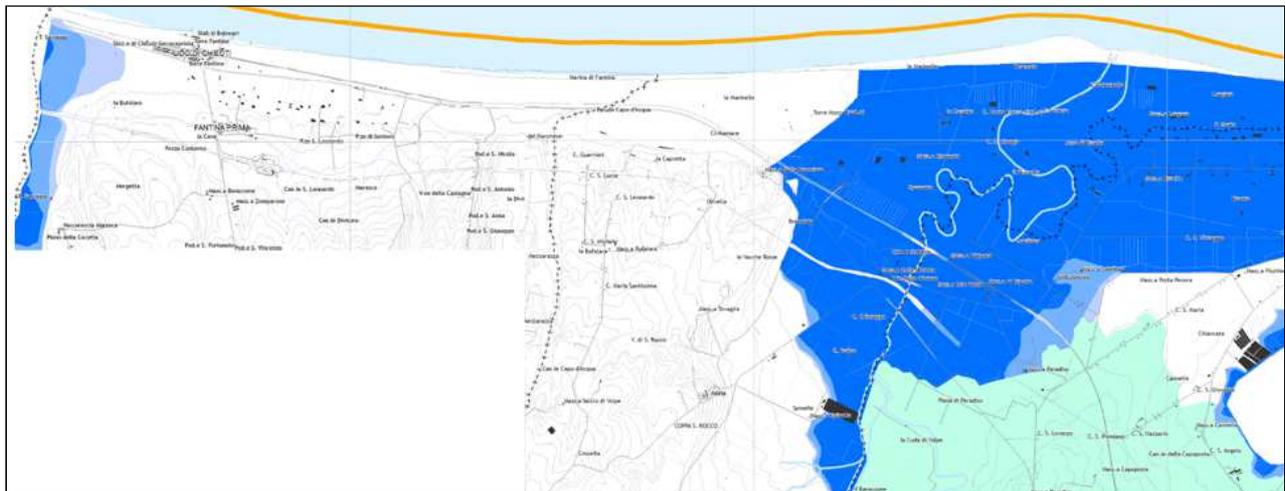
- la necessità di rafforzamento della qualità ecologica delle aree ripariali e di foce del Fortore e del pregevolissimo sistema di incisioni minori boscate che caratterizza l'ambito;
- la tutela dell'integrità fisica del sistema costiero con l'articolato sistema di habitat differenziati che lo caratterizza;
- il rafforzamento della connessione tra i diversi elementi della rete ecologica locale (fascia costiera, corridoio fluviale, incisioni minori);
- il mantenimento dell'assetto insediativo accentrato basato sulla direttrice di crinale Serracapriola – Chieuti, valorizzando la corona di arboreti e mosaici complessi, con funzione di parco agricolo;
- la promozione delle tecniche agronomiche a basso impatto sui suoli e le acque, orientate all'ottenimento di produzioni orticole di qualità.

La riqualificazione del tratto costiero potrebbe essere oggetto di un progetto di scala sovracomunale volto alla ricostituzione dei boschi e degli ambienti costieri e alla eliminazione degli elementi di degrado, puntando segmenti di turismo più attenti alle risorse naturalistiche e paesaggistiche.

L'Ambito 12 rappresenta uno dei gioielli del sistema paesaggistico e ambientale provinciale, per la presenza dei due grandi specchi costieri, separati dal mare da cordoni dunari che costituiscono habitat naturalistici di valore assoluto, contornati da lembi di pianura irrigua e da colline a mosaico di vegetazione mediterranea e oliveti. In questo ambito prevalgono gli obiettivi di tutela dell'integrità fisica degli habitat costieri dunari e lacustri; dei paesaggi rurali e degli spazi agricoli; dell'integrità fisica ed estetico-percettiva dei rilievi collinari. Secondo il PTC va, quindi, salvaguardata la qualità degli ecosistemi lacustri – straordinarie risorse multifunzionali - lo stato qualitativo delle loro acque, la loro biodiversità. Mentre rimane ineludibile l'obiettivo de restauro paesaggistico delle aree costiere deturpate dagli insediamenti spontanei.

La porzione di territorio entro la quale troverà collocazione il tracciato di progetto è, inoltre, interessata dalla presenza di numerosi beni culturali isolati, ma non da centri, nuclei e insediamenti storici. In corrispondenza del Torrente Saccione e del Fiume Fortore si segnala la presenza di itinerari ciclopedonali principali interagenti col tracciato di progetto.

La Tavola A1 "Tutela dell'integrità fisica" evidenzia la sola interferenza del tracciato con aree soggette a rischio idraulico, nei pressi del Torrente Saccione e del Fiume Fortore. Non si riscontra l'interferenza con ambiti territoriali interessati da pericolosità geomorfologica o dissesti idrogeologici.



Pericolosità geomorfologica

-  Aree a pericolosità molto elevata (PAI)
-  Aree a pericolosità elevata (PAI)
-  Aree a pericolosità moderata o media (PAI)
-  Fenomeni franosi del progetto IFFI
-  Codice identificativo
-  Area di frana del progetto IFFI
-  Faglia (Carta idrogeomorfologica -AdB)
-  Faglia presunta (Carta idrogeomorfologica -AdB)
-  Aree a dissesto diffuso (Carta idrogeomorfologica -AdB)
-  Corpi frana (Carta idrogeomorfologica -AdB)

Pericolosità idraulica

-  Aree soggette a rischio idraulico elevato (PAI)
-  Aree soggette a rischio idraulico medio (PAI)
-  Aree soggette a rischio idraulico basso (PAI)
-  Ulteriori aree soggette a potenziale rischio idraulico (PTCP)
-  Linea di riva in arretramento
-  Corsi d'acqua principali

Nota: PAI aggiornato al 5 maggio 2009

Figura 31 – Estratto Tavola A1 Tutela dell'integrità fisica

Fermo restando le indicazioni del PAI, il piano estende ed approfondisce le aree interessate da fenomeni di pericolosità idraulica. Lungo il tracciato di progetto, le aree di pericolosità idraulica individuate dal PTCP sono quelle già evidenziate nel PAI. In tali aree non sono ammesse trasformazioni del territorio che possano determinare l'incremento del rischio idraulico.

Gli strumenti urbanistici comunali dovranno approfondire il quadro conoscitivo definendo le aree vulnerate da esondazione e le aree vulnerate da fenomeni di ristagno, classificandole in base al battente idrico e alla frequenza di accadimento. Ai medesimi strumenti comunali viene demandata la valutazione del rischio idraulico, con l'indicazione di considerare gli elementi di criticità idraulica come fattori escludenti o limitanti nella valutazione di potenziali direttrici di espansione urbana e di contesti per nuovi insediamenti.

La Tavola A2 "Vulnerabilità degli acquiferi" individua le aree caratterizzate da tre differenti livelli di vulnerabilità intrinseca potenziale degli acquiferi: normale (N), significativa (S) ed elevata (E). Il territorio provinciale viene così perimetrato:

- la maggior parte del territorio provinciale, comprensivo ad esempio dei territori comunali di Torremaggiore, San Severo, Poggio Imperiale, Lesina, Apricena, Carpino, Cagnano Varano, Lucera, Foggia, Cerignola, Orta Nova, Castelluccio dei Sauri, Ascoli Satriano, San Ferdinando di Puglia, Trinitapoli, Margherita di Savoia, ecc. viene cautelativamente classificata all'interno della classe E – Elevata;
- l'area centrale del Gargano (Sannicandro Garganico, Rignano Garganico, San Giovanni Rotondo, Manfredonia, San Marco in Lamis), la fascia costiera compresa fra il confine regionale e Lesina, nonché una ristretta fascia dell'entroterra di San Paolo di Civitate e Serracapriola sono classificate a vulnerabilità S – Significativa,
- la parte estrema garganica (Vico di Gargano, Peschici, Vieste, Mattinata), l'intera fascia occidentale della Provincia (Calenza Valfortore, Caslunovo Monterotaro, Volturno, Biccari, Troia, Panni, Monteleone di Puglia, Rocchetta Sant'Antonio, Deliceto, Candela) e l'area a confine col Molise (Chieuti e Serracapriola) sono classificate a vulnerabilità N – normale.

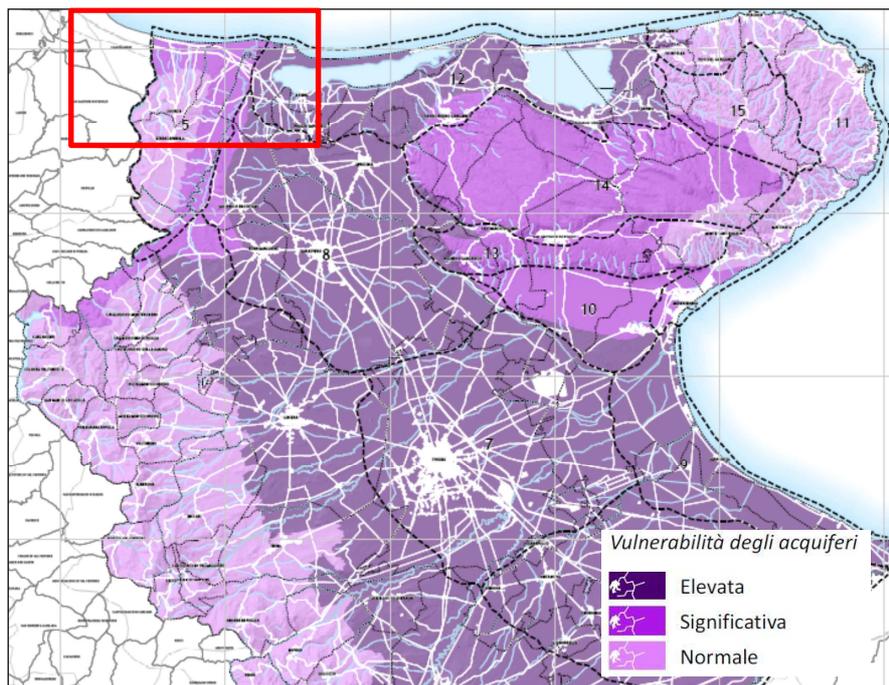


Figura 32 – Tavola A2 Vulnerabilità degli acquiferi

In particolare, il tracciato di progetto si sviluppa in aree a vulnerabilità Significativa e, solo nell'ultima tratta in Comune di Lesina, in aree a vulnerabilità Elevata.

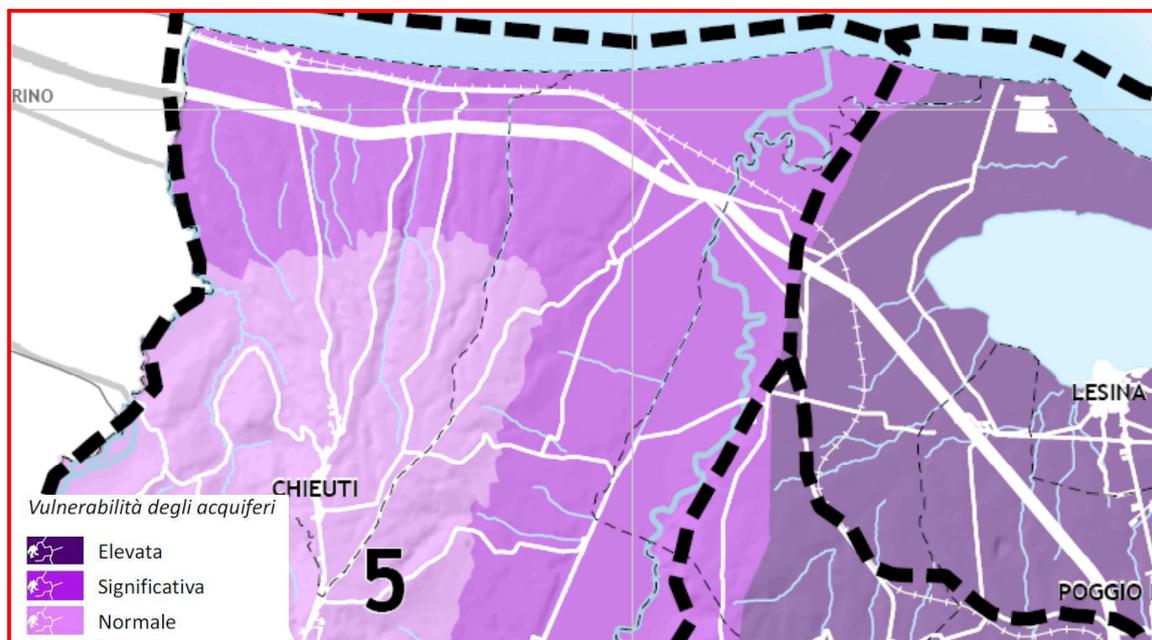


Figura 33 – Estratto Tavola A2 Vulnerabilità degli acquiferi relativo all'areale di intervento

Per le aree ricadenti nella classe di vulnerabilità di livello significativo (S), le misure di pianificazione prevedono:

- al divieto di sversamento superficiale di fanghi o reflui urbani che non provengano da depurazione;
- al divieto assoluto di sversamento di fanghi industriali se non nelle discariche autorizzate;
- al divieto assoluto di terebrazione di nuovi pozzi emungenti;
- al divieto di apertura di nuove cave, salvo che idonei studi idrogeologici, corredanti i progetti di coltivazione, escludano ogni possibile interferenza negativa con la circolazione idrica sotterranea;

Per le aree ricadenti nella classe di vulnerabilità di livello elevato (E) gli strumenti di pianificazione si orientano alla regolamentazione rigida, ove non sia possibile il divieto, dell'emungimento da falde profonde. Nei territori rurali ad elevata vulnerabilità intrinseca non sono ammessi:

- nuovi impianti per zootecnia di carattere industriale;
- nuovi impianti di itticoltura intensiva;
- nuove manifatture a forte capacità di inquinamento;
- nuove centrali termoelettriche;
- nuovi depositi a cielo aperto e altri stoccaggi di materiali inquinanti idroveicolabili;
- la realizzazione e l'ampliamento di discariche, se non per i materiali di risulta dell'attività edilizia completamente inertizzati.

Per quanto concerne gli interventi di progetto, detto quadro programmatico rappresenta una condizione di generale attenzione progettuale, con particolare riferimento alla fase di cantiere e alle opere che possono interagire col sottosuolo e la falda idrica. Non si rileva, comunque, la presenza di fattori ostativi alla realizzazione del progetto che, per propria intrinseca definizione, non rientra fra le attività non ammesse.

La Tavola B1 "Tutela dell'identità culturale: elementi di matrice naturale" contiene elementi ricognitivi e interpretativi per la verifica (e l'eventuale ripermimetrazione) degli elementi individuati dal PUTT/P da parte degli strumenti urbanistici comunali, perimetra ulteriori zone sottoposte alle medesime tutele e individua ulteriori elementi paesaggistici di matrice naturale ai fini della corretta gestione del territorio e della tutela del paesaggio e dell'ambiente, disciplinandone gli usi e le trasformazioni ammissibili.

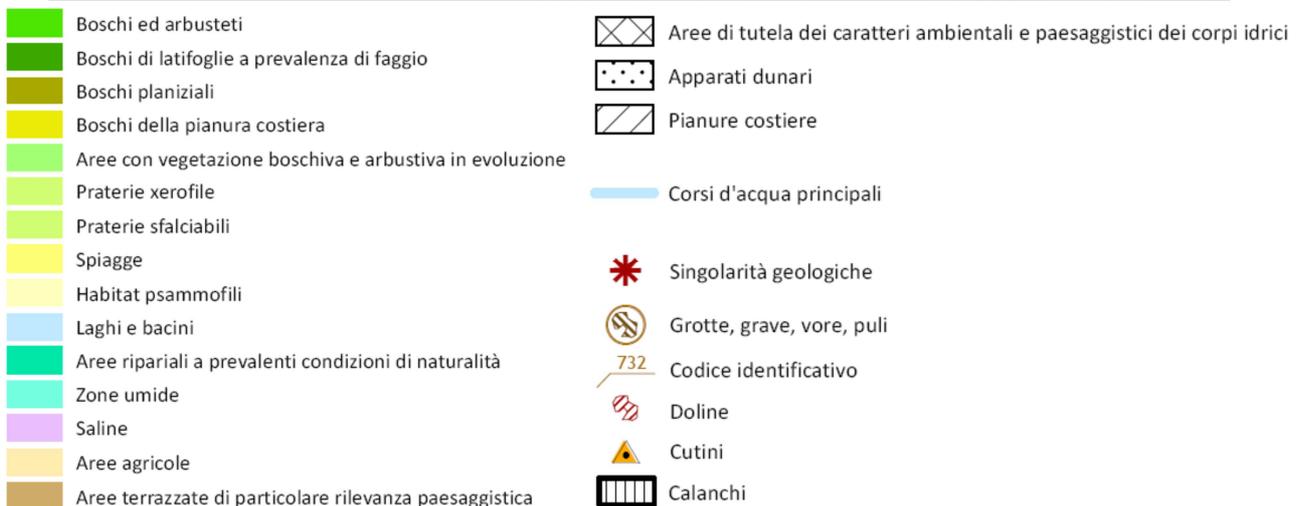
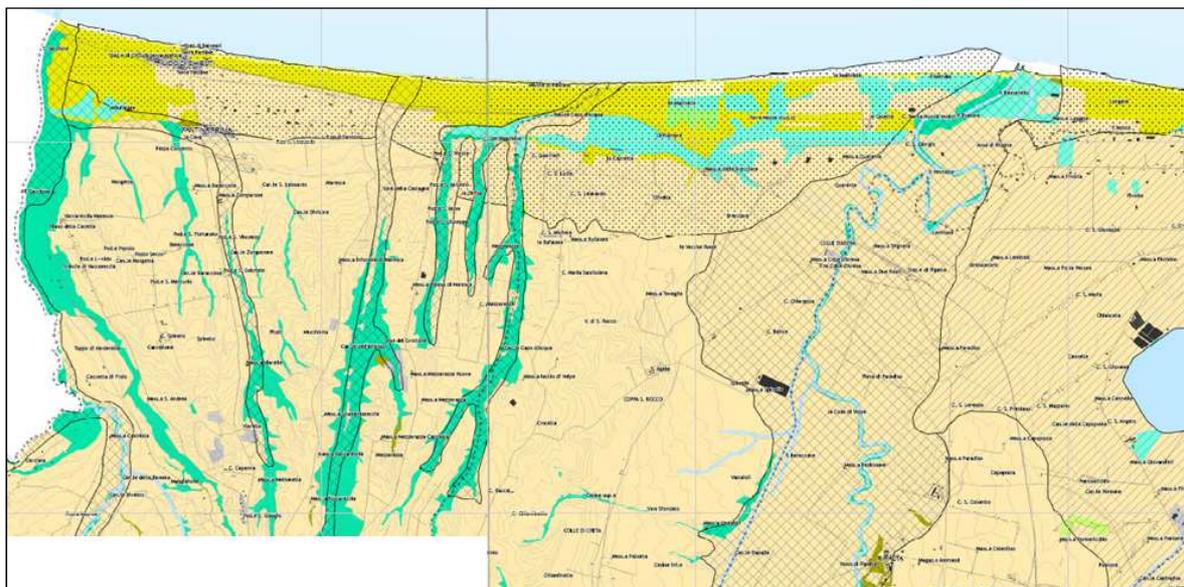


Figura 34 – Estratto Tavola B1 Tutela dell'identità culturale: elementi di matrice naturale

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A	FOGLIO 115 di 159

Nel tratto compreso fra il Torrente Saccione e il Torrente Capo d'Acqua il tracciato interessa parzialmente "aree ripariali a prevalenti condizioni di naturalità", "boschi della pianura costiera", "aree di tutela dei caratteri ambientali e paesaggistici dei corpi idrici" nonché "aree agricole".

Successivamente, proseguendo in direzione Lesina, il tracciato inizia a interferire con gli "apparati dunari", con le "zone umide" e con i "boschi della pianura costiera". Poco prima di sovrappassare il Fiume Fortore, il percorso ferroviario interessa "aree di tutela dei caratteri ambientali e paesaggistici dei corpi idrici" e successivamente "aree ripariali a prevalenti condizioni di naturalità" e una vasta area di "pianura costiera".

Il Piano considera boschi della pianura costiera quelli derivanti generalmente da rimboschimenti antropici di conifere o latifoglie, localizzati nelle aree dunari e di retroduna.

L'art.II.28 delle NTA indica che nei boschi possono essere previsti interventi che evidenzino particolare considerazione dell'assetto vegetazionale/ambientale dei luoghi e che comportino solo alcune tipologie di trasformazione, fra le quali la "realizzazione di infrastrutture a rete fuori terra". In tal senso, il progetto in esame appare compatibile con detta indicazione, soprattutto considerando la grande attenzione posta propria nei confronti dell'assetto vegetazionale, paesaggistico e ambientale.

L'art.II.33 prevede che in tali aree la gestione forestale deve essere finalizzata al rafforzamento della qualità ecologica e della loro multifunzionalità (funzione di frangivento, di consolidamento della duna, naturalistica, paesaggistica, ricreativa), attraverso la progressiva e graduale sostituzione dei rimboschimenti con le formazioni spontanee autoctone, mediante interventi capillari e mirati di diradamento. In tal senso il progetto e i correlati interventi di mitigazione muovono nella direzione delle suddette indicazioni.

In relazione alle aree ripariali interferite, esse risultano disciplinate dall'art.II.45 delle NTA. Per esse il PTC specifica che gli strumenti urbanistici comunali dovranno assicurare la tutela degli aspetti fisiografici, delle cenosi spontanee e degli habitat naturali, della flora e della fauna delle aree ripariali.

Le misure di tutela riguardano anche le aree rurali immediatamente confinanti, delle quali deve essere preservata la funzione di cuscinetto ecologico.

L'art.II.45 rimanda, inoltre, all'art.II.42 per quanto concerne gli aspetti generali di tutela delle aree annesse ai corsi d'acqua. Detto articolo, pur nell'ambito della massima salvaguardia e tutela di dette aree, considera comunque percorribili interventi di infrastrutturazione viaria carrabile e tecnologica nel rispetto della vegetazione ad alto e medio fusto e arbustiva comunque presente;

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A	FOGLIO 116 di 159

nonché la formazione di nuovi tracciati viari nel rispetto della vegetazione ad alto e medio fusto esistente, senza significative modificazioni dell'assetto orografico, purché motivati da inderogabili necessità di adduzione e/o attraversamento dell'area e le infrastrutture a rete completamente interrato o di raccordo con quelle di attraversamento aereo in trasversale del corso d'acqua qualora le caratteristiche geologiche del sito escludano opere nel subalveo.

L'intervento a rete di progetto può, pertanto, assumersi fra quelli sopra descritti e certamente dettato da inderogabili necessità di attraversamento dell'area.

Col termine "zone umide", invece, il PTC definisce (art.II.46 delle NTA) i sistemi terra-acqua costieri ed interni, naturali e artificiali, palustri e lacuali, di rilevanza importanza naturalistica.

Ai sensi dell'art.II.47 ad esse si applicano le disposizioni dell'art.II.37 relativo alla tutela delle aree litoranee. Si tratta di aree di massima tutela, sottoposte al regime di conservazione e valorizzazione dell'assetto naturale, dove deve essere evitato ogni intervento che modifichi i caratteri delle componenti presenti, dove non sono consentite attività estrattive e dove non è consentita la realizzazione di qualsiasi nuova opera edilizia.

Possono, tuttavia, essere previsti interventi che, sulla base di specificazioni che evidenzino particolare considerazione dell'assetto paesistico-ambientale dei luoghi, comportino una ristretta tipologia di trasformazioni, fra le quali le infrastrutture a rete completamente interrate o di superficie, qualora le caratteristiche geologiche del sito escludano opere al disotto del profilo del litorale e purché la posizione, nonché la disposizione planimetrica del tracciato, non contrastino con la morfologia dei luoghi e con l'andamento del profilo del litorale.

Alle aree annesse alle zone umide rappresentate, ai sensi dell'art.II.48 delle NTA, da una fascia di larghezza costante pari a 200 m, si applicano le disposizioni di cui all'art.II.38. Gli apparati dunari, le pianure costiere e i caratteri ambientali e paesaggistici dei corpi idrici sono disciplinati, rispettivamente, dagli articoli II.54, II.55. II.56.

In relazione agli apparati dunari, il PTC prevede il divieto di edificazione nonché di estrazione di inerti e di rimodellamento superficiale nella fascia dunare retrostante le aree di spiaggia per una profondità di 300 metri.

Gli strumenti urbanistici comunali devono, inoltre, contenere misure di tutela relative alle aree rurali immediatamente confinanti con gli elementi di rilievo paesaggistico a più elevata naturalità (aree umide, saline, aree perilacuali e ripariali), delle quali deve essere preservata la funzione di cuscinetto ecologico.

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A	FOGLIO 117 di 159

Per le pianure costiere si richiede la tutela e il recupero funzionale delle opere e degli schemi di bonifica, che rappresentano nel loro complesso una capillare infrastrutturazione multifunzionale (idraulica, naturalistica, ambientale) a servizio del territorio, con riferimento alle canalizzazioni, agli impianti di sollevamento, alle opere di adduzione e distribuzione, ai borghi ed alle masserie, agli elementi tradizionali di perimetrazione delle unità colturali (filari arborei).

Nelle aree di tutela dei caratteri ambientali e paesaggistici dei corpi idrici, gli strumenti urbanistici comunali devono assicurare che la localizzazione di nuove opere, edificazioni, impianti tecnologici e corridoi infrastrutturali avvenga in posizione marginale, o comunque in modo da assicurare la massima distanza dal corso d'acqua.

I suddetti articoli, pertanto, rappresentano certamente elementi di attenzione e condizionamento progettuale, pur non rappresentando formali prescrizioni di non realizzabilità.

La Tavola B2 "Tutela dell'identità culturale: elementi di matrice antropica" individua gli elementi di rilievo paesaggistico di matrice antropica costituiti da significativi caratteri patrimoniali sotto il profilo storico culturale che rappresentano elemento di qualità dei contesti territoriali rurali e urbani e di cui sono invariante strutturali.

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A

<i>Zone archeologiche</i>	
	Zone tutelate ope legis
	Altri siti archeologici indagati o presunti
<i>Beni architettonici isolati</i>	
	Masserie
	Poste
	Sciali
	Casini
	Ville extraurbane
	Poderi
	Taverne
	Archeologia produttiva
	Trabucchi
	Torri e fortificazioni
	Castelli
	Complessi civili e religiosi
	Edifici religiosi ed edicole
	Altro
	Codice identificativo
	Parchi e giardini
	Insedimenti abitativi derivanti dalle bonifiche e dalla riforma agraria
	Miniere e cave storiche
<i>Tratturi</i>	
	Tratturo
	Tratturello
	Braccio
<i>Altri elementi della viabilità storica</i>	
	Ipotesi di viabilità romana di grande collegamento
	Ipotesi di viabilità romana secondaria
	Percorso micaelico
	Via sacra langobardorum
	Centri storici
	Tessuti otto-novecenteschi di interesse storico
	Nuclei storici non urbani
	Insedimenti storici non urbani di fondazione

Figura 36 – Legenda della Tavola B2 Tutela dell'identità culturale: elementi di matrice antropica

La Tavola evidenzia, lungo il nuovo tracciato, la presenza di numerosi elementi di attenzione costituiti, per lo più, da masserie e poderi, diffusi nel contesto territoriale ma non direttamente interferenti con l'opera in progetto.

Si rileva, inoltre, la presenza del bene archeologico segnalato denominato C.da Capretta – Civitamarè, in Comune di Serracapriola, relativamente prossimo al tracciato ma non interferito, né direttamente, né nella sua area annessa.

La Tavola C "Assetto territoriale" evidenzia come il tracciato ferroviario di progetto interessi esclusivamente contesti rurali, rappresentati nello specifico da contesti "Ambientali a prevalente assetto forestale" (in corrispondenza degli ambiti fluviali), contesti "Multifunzionali" e, nella parte terminale, contesti "Ambientali a prevalente assetto agricolo tradizionale".

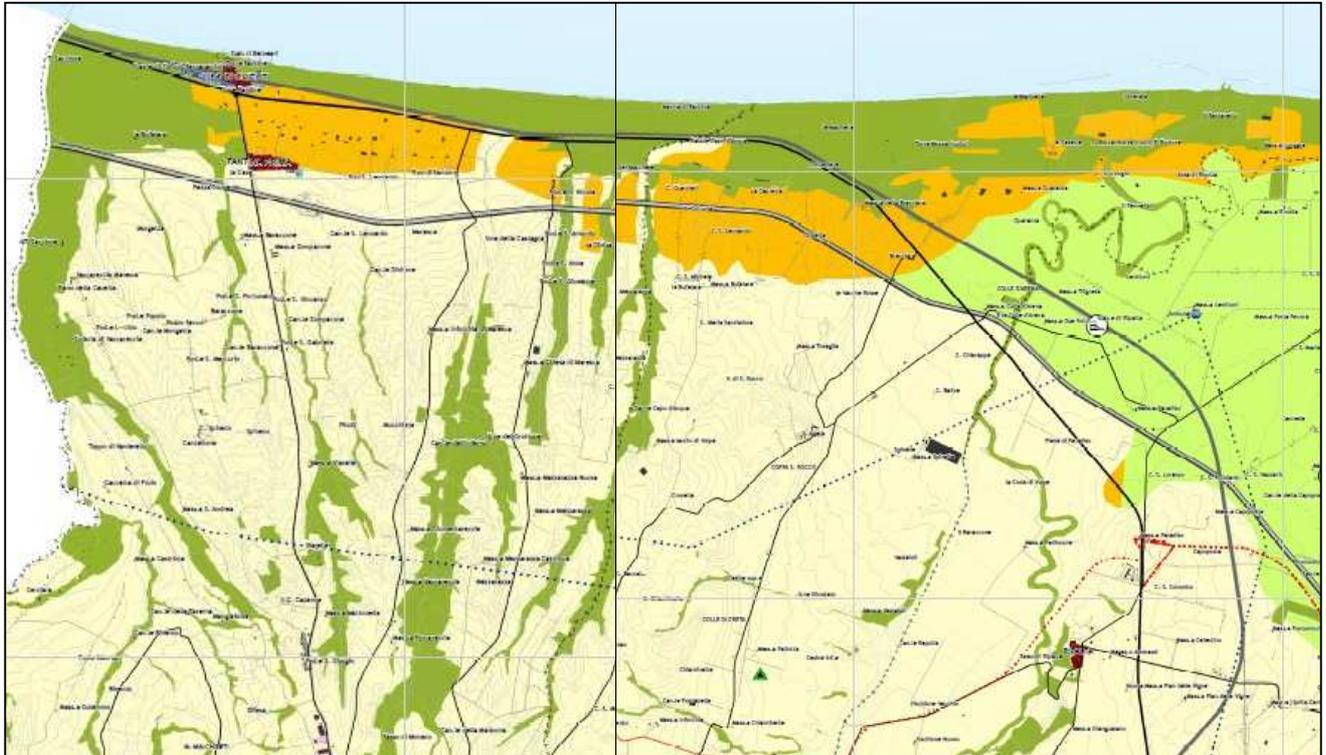


Figura 37 – Estratto Tavola C Carta degli assetti territoriali

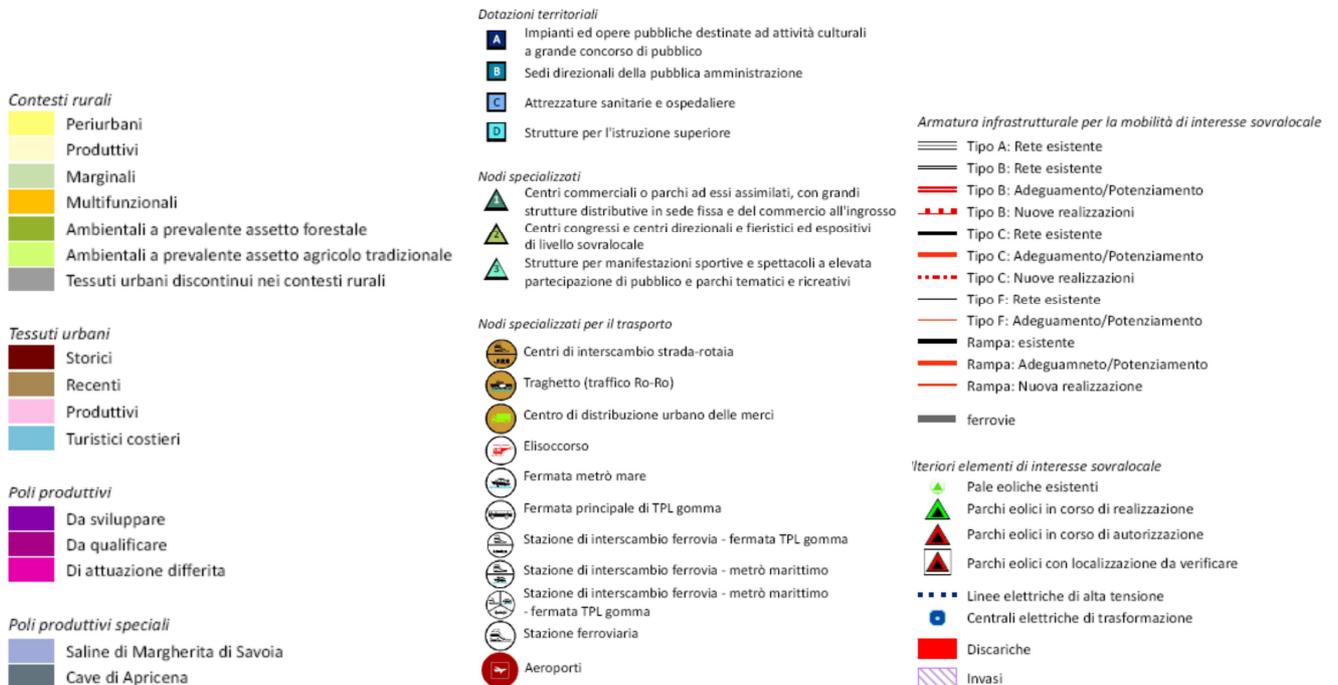


Figura 38 – Legenda Estratto Tavola C Carta degli assetti territoriali

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A	FOGLIO 121 di 159

Sono definiti, invece, “contesti” secondo l’art.III.16, le parti del territorio connotate da uno o più specifici caratteri dominanti sotto il profilo ambientale, paesaggistico, storico-culturale, insediativo, infrastrutturale, e da altrettanto specifiche e significative relazioni e tendenze evolutive tali da essere assunte dalla pianificazione come unità territoriali elementari sottoposte alla medesima disciplina urbanistico edilizia.

Il territorio rurale interessato dal progetto comprende le aree agricole, le aree forestali, le aree prative e pascolive, le aree di interesse naturalistico, gli insediamenti rurali in esse presenti, ivi comprese le aree in stato di abbandono colturale o interessate da compromissione o degrado di varia natura, ma suscettibili di recupero naturalistico, agricolo o forestale. Comprende altresì le aree protette, i parchi, le riserve naturali e simili.

Devono essere considerati parte del territorio rurale anche gli insediamenti e le infrastrutture che, pur essendo elementi estranei al sistema agro forestale, non alterano le caratteristiche di dominanza del territorio stesso.

Ai sensi dell’art.III.3 delle NTA, la pianificazione territoriale ed urbanistica nel territorio rurale persegue diversi obiettivi generali, tra i quali:

- limitazione e controllo del consumo di suolo, preservando prioritariamente i suoli ad elevata vocazione agricola e prevedendo l’urbanizzazione di aree rurali solo in assenza di alternative basate sul riuso di aree già urbanizzate e di alternative tecnicamente valide;
- valorizzazione della funzione di riequilibrio ambientale e di mitigazione degli impatti negativi degli insediamenti e dei grandi fasci infrastrutturali, anche attraverso il rafforzamento del ruolo di presidio ambientale delle aziende agricole, prestando particolare attenzione alle zone di maggior pregio ambientale e a più basso livello di produttività
- promozione della permanenza delle attività agricole e mantenimento di una comunità rurale vitale, specie nelle aree marginali, quale presidio del territorio indispensabile per la sua manutenzione e salvaguardia, incentivando lo sviluppo nelle aziende agricole di attività complementari, anche alla luce delle nuove possibilità fornite dal D.Lgs. 18 maggio 2001, n. 228;
- mantenimento e sviluppo delle funzioni economiche, ecologiche e sociali della silvicoltura, promuovendo l’orientamento delle aziende verso forme di gestione forestale sostenibile;
- promozione della difesa del suolo e degli assetti idrogeologici, geologici e d idraulici e salvaguardare la sicurezza del territorio e le risorse naturali e ambientali.

 ITALFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A	FOGLIO 122 di 159

Oltre alla pianificazione di tipo territoriale, ambientale e paesaggistico, il PTC è strumento di indirizzo nell'ambito del sistema delle infrastrutture di carattere sovralocale. A tal riguardo, il Titolo III delle NTA è dedicato proprio all'Armatura infrastrutturale per la mobilità di interesse sovralocale.

Ai sensi dell'art.III.64, l'armatura infrastrutturale per la mobilità di interesse sovralocale è composta dalla rete di impianti, opere e servizi che assicurano la movimentazione di merci e persone e costituisce invariante per gli strumenti urbanistici comunali e per gli atti di programmazione provinciale. Nell'ambito del coordinamento con gli strumenti urbanistici comunali, il PTC prescrive che essi non debbano consentire trasformazioni urbanistiche che compromettano la realizzazione degli interventi di ristrutturazione, ampliamento e nuova realizzazione delle invarianti infrastrutturali per la mobilità individuate dal Piano. In merito al sistema dei trasporti, il PTC persegue diversi obiettivi, fra i quali:

- definire il ruolo della Provincia di Foggia nello scenario di infrastrutturazione e organizzazione delle reti nazionali e internazionali per la mobilità di passeggeri e merci, rafforzando le relazioni con le direttrici dello spazio euro-mediterraneo e con le regioni limitrofe;
- configurare una rete di infrastrutture e servizi per la mobilità delle persone e delle merci interna alla Provincia in grado di garantire coesione territoriale e inclusione sociale e competitività delle imprese;
- elaborare un progetto sviluppabile per fasi che costituisca un punto di riferimento per la pianificazione provinciale e locale.

L'art.III.66 relativo agli obiettivi specifici del PTC per la mobilità riporta che nel settore del trasporto collettivo il presente piano intende, fra l'altro, rilanciare e potenziare il ruolo della ferrovia come sistema portante del trasporto pubblico locale provinciale.

Il tema della mobilità appare, infine, strategico nell'ambito del PTC a tal punto che esso si compone di una specifica sezione allegata alla Relazione e alle NTA, denominata proprio "Sistema della mobilità". Il PTCP ha inteso, quindi, affrontare alcune questioni di fondo sulla mobilità, rispetto alle quali ha definito il sistema degli obiettivi e delle strategie progettuali e, conseguentemente, lo scenario di Piano con tutti gli interventi e le azioni immateriali di accompagnamento.

Scopo prioritario diviene quello di invertire una tendenza che ha portato alla marginalizzazione della provincia di Foggia nei processi di implementazione degli scenari di potenziamento delle reti ferroviarie a valenza interregionale, nazionale e sovranazionale. Si tratta di recuperare una funzione, storicamente riconosciuta soprattutto per quanto riguarda il sistema ferroviario, capitalizzando sul territorio i benefici derivanti dal ruolo di potenziale cerniera tra il Tirreno, il



LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI
RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e)
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Quadro di Riferimento Programmatico
Relazione Generale

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L032	00R22	RG	SA000P 001	A	123 di 159

corridoio VII e quello Adriatico. La realizzazione della linea ferroviaria ad Alta Capacità Bari-Napoli e la terminalizzazione del Corridoio VII debbono costituire l'occasione per "catturare" valore aggiunto e il volano per attivare iniziative di sviluppo economico sul territorio ben oltre i marginali benefici derivati dai flussi di traffico in transito.

Il punto 1.3.1 della sezione "Sistema della mobilità" definisce gli obiettivi generali e specifici per il sistema dei trasporti, confluiti come accennato all'interno del Titolo III delle NTA, mentre il successivo punto 2 fornisce un quadro di sintesi dello stato e delle criticità del sistema della mobilità. In particolare, il punto 2.2 si riferisce al trasporto ferroviario e riporta, tra l'altro: "Sulla linea adriatica sono in corso importanti lavori di ammodernamento che porteranno al completamento del raddoppio del binario tra Termoli e San Severo e all'entrata in funzione a pieno regime di un sistema centralizzato di controllo del traffico che consentirà importanti miglioramenti nell'esercizio della linea".

Il punto 4 "Il progetto" pone le basi per la futura progettualità dei trasporti e per le modalità di coordinamento con gli altri strumenti di settore. In particolare, il punto 4.3 si riferisce al Trasporto pubblico e all'intermodalità, mentre il punto 4.3.1 è espressamente relativo al trasporto ferroviario. In tale sezione si cita: "Foggia era un nodo importantissimo della rete ferroviaria nazionale per l'interconnessione tra le direttrici adriatica, tirrenica e di ramificazione verso le aree limitrofe. Il patrimonio tecnico e industriale è andato perduto, ma potrebbe essere parzialmente recuperato proprio in considerazione dell'opzione di rilancio della mobilità su ferro".

Nella sezione dedicata al "Quadro di riferimento dei collegamenti di lunga percorrenza", oltre ad esplicitare che il tema centrale dei collegamenti ferroviari di lunga percorrenza è costituito dalla nuova linea di Alta Capacità Bari-Napoli, riporta: "Altro aspetto urgente e non più rinviabile, non solo per la Capitanata ma per l'intero sistema pugliese, è quello del completamento del raddoppio della ferrovia tra Lesina e Termoli".

 ITOLFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A	FOGLIO 124 di 159

7.5.2 Livello locale

Come accennato, il tracciato di progetto attraversa 5 comuni (Termoli, Campomarino, Chieuti, Serracapriola e Lesina), dei quali i primi 2 in Provincia di Campobasso (Regione Molise), e i restanti 3 in Provincia di Foggia (Regione Puglia).

La situazione pianificatoria all'interno delle diverse realtà amministrative è riassunta sinteticamente di seguito.

- Comune di Lesina - PRG DGR n° 1934 del 28/12/2005
- Comune di Serracapriola - Variante al PRG Decreto Regionale n°1788 del 25/06/1974
- Comune di Chieuti - PRG e Regolamento edilizio DPGR n° 543 del 03/03/1977
- Comune di Campomarino - PRG Delibera del consiglio regionale n° 19 del 14/02/2006
- Comune di Termoli - PRG Delibera del consiglio regionale n° 284 del 28/07/1977

Con l'intenzione di accorpate le diverse classi di utilizzo previsto del territorio evidenziate dai vari Piani urbanistici locali, spesso molto eterogenee fra loro, le si sono omogeneizzate in base alle seguenti destinazioni:

- tessuti storici consolidati
- zone prevalentemente residenziali di completamento e di espansione
- zone prevalentemente produttive e terziarie- direzionali
- interporto
- zone di sviluppo turistico
- servizi ed attrezzature collettive, verde e parchi urbani e aree di rispetto
- infrastrutture tecnologiche
- zone a prevalente matrice agricola
- zone interessate da infrastrutture portuali
- porto turistico di progetto
- zone balneari
- aree balneari attrezzate
- cimitero
- verde di rispetto cimiteriale
- verde di rispetto infrastrutturale
- viabilità
- area ferroviaria

- aeroporto,

riportate graficamente all'interno degli elaborati L032 00 R22 N4 SA 00P 007...012.

Di seguito si riportano gli stralci planimetrici dei Piani Regolatori Generali relativi a ciascun comune, con sovrapposto il tracciato di progetto.

7.5.2.1 Piano Regolatore Generale del Comune di Termoli

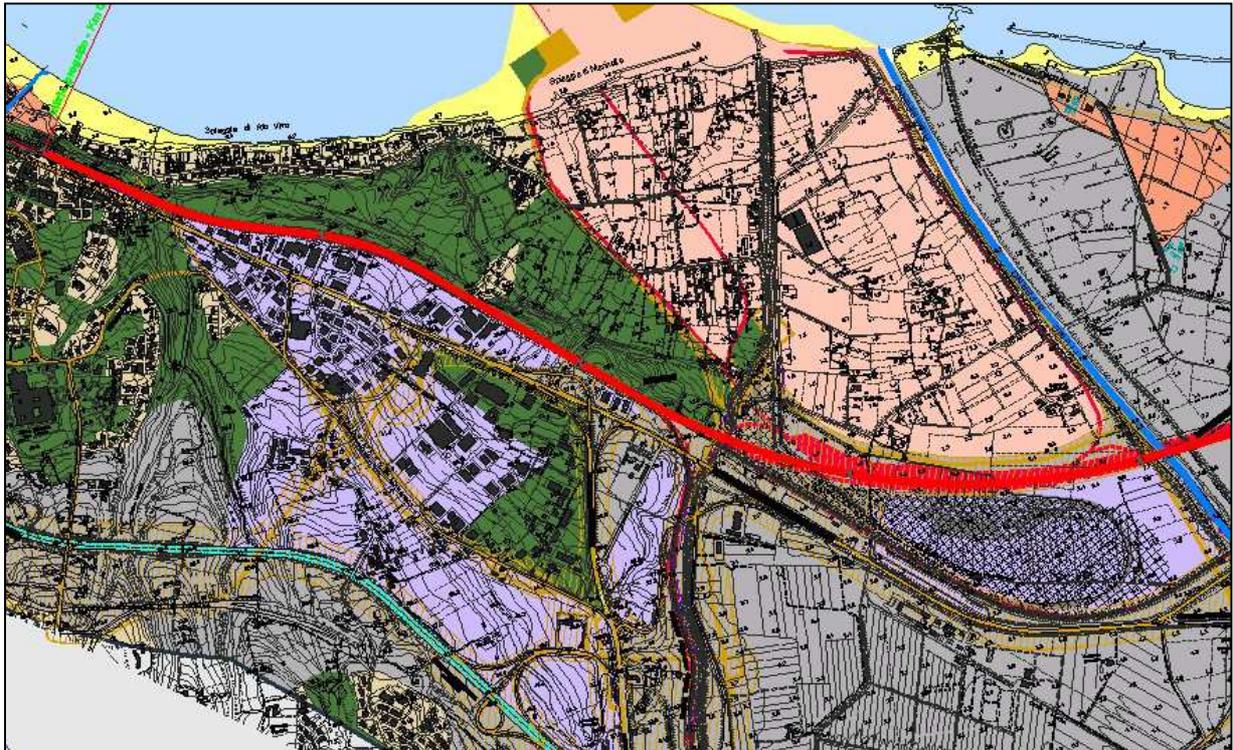


Figura 39: Stralcio PRG Comune Termoli

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)- LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A

	Tessuti storici consolidati		Autostrada A14 Bologna - Bari - Taranto
	Zone prevalentemente residenziali di completamento ed espansione		Area ferroviaria
	Zone prevalentemente produttive e terziarie - direzionali		Viabilità
	Localizzazione Interporto in previsione		Aree balneari attrezzate
	Zone di sviluppo turistico (residenza, servizi e attrezzature connesse al turismo stagionale)		Aeroporto sportivo in previsione
	Servizi e attrezzature collettive, verde e parchi urbani e aree di rispetto		Porto turistico in previsione
	Infrastrutture tecnologiche	R	Centro di ristoro
	Zona a prevalente matrice agricola	C	Campeggio
	Zona interessata da attrezzature portuali	N	Nucleo semifisso
	Zone Balneari		
	Cimitero		
	Verde di rispetto cimiteriale		
	Fascia di rispetto infrastrutturale		

Figura 40 - Legenda PRG del Comune di Termoli

Come si evince dallo stralcio sopra riportato il lotto 3 inizia in prossimità di un'area destinata a verde pubblico, la quale s'interpone tra la linea ferroviaria ed alcune zone residenziali sorte lungo la costa. Il tracciato delimita, verso l'interno, aree industriali-artigianali, quasi completamente attuate, il cui fronte si attesta lungo la SS16 e, verso la costa, aree destinate ad attrezzature collettive, pubbliche e private non attuate.

Circa in corrispondenza dell'attraversamento del Biferno ove è collocato il confine comunale, il tracciato di progetto si distacca dal sedime esistente piegando verso il mare; lo strumento comunque già riporta un tracciato ferroviario con un andamento che più o meno ricalca la soluzione progettuale. Nei tratti che si discostano dall'ipotesi di PRG, il tracciato attraversa comunque zone classificate come fascia di rispetto infrastrutturale. In questo tratto il tracciato attraversa anche l'area del Consorzio di Sviluppo Industriale della Valle di Biferno.

7.5.2.2 Piano regolatore generale del Comune di Campomarino

Il PRG del Comune di Campomarino è stato approvato con Delibera del consiglio regionale n° 19 del 14/02/2006. La carta dei vincoli del PRG (tavola 3.1) individua per l'area interessata dal tracciato tre diverse tipologie di vincoli: il vincolo paesaggistico, il vincolo idrogeologico e il vincolo di inedificabilità industriale.

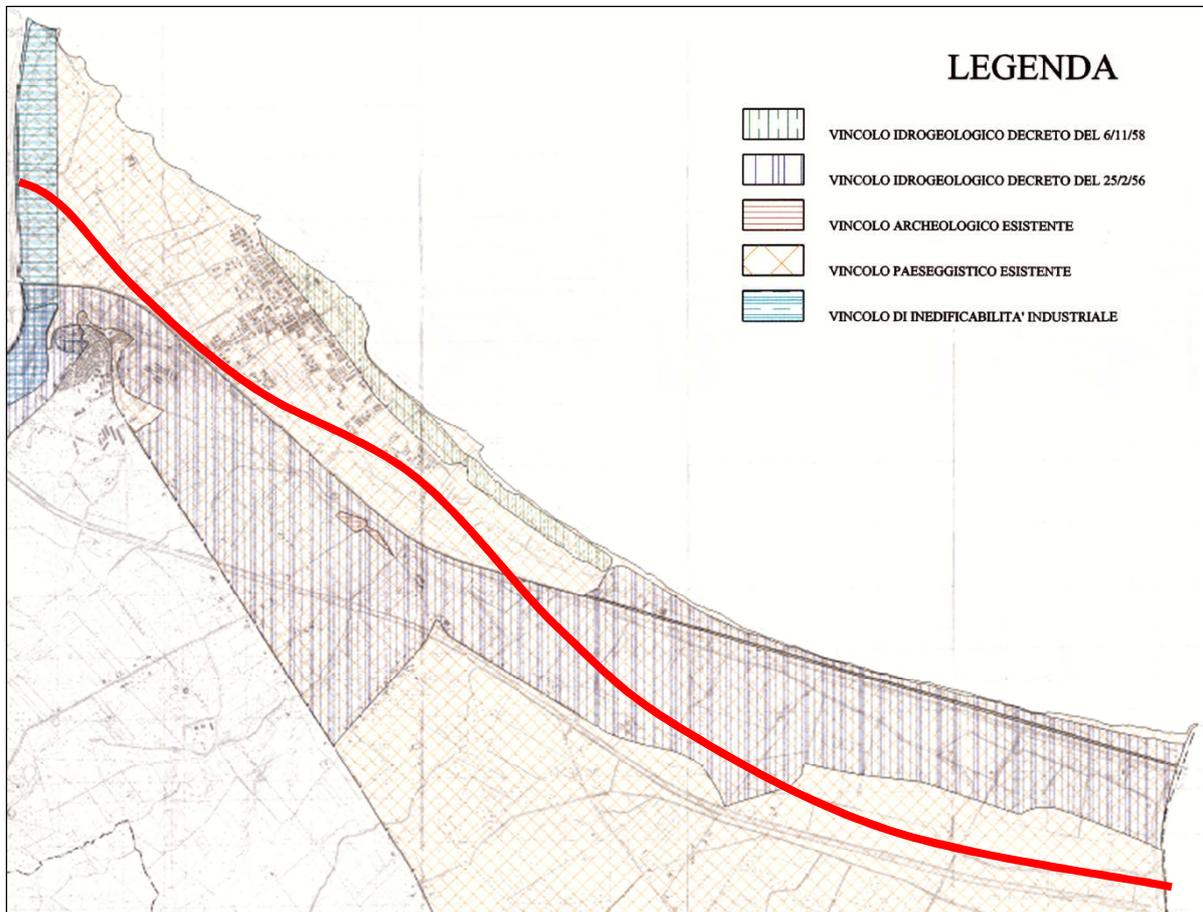


Figura 41: Estratto della tavola dei vincoli del PRG di Campomarino

Il vincolo paesaggistico ricopre una vasta area del territorio comunale di Campomarino e particolarmente tutta l'area interessata dal tracciato. L'analisi di questo vincolo verrà approfondita nel dettaglio nella relazione paesaggistica redatta ai sensi del DPCM 12.12.2005 e allegata al progetto.

Una parte del tracciato ferroviario di progetto è interessata anche dal vincolo idrogeologico, determinato ai sensi del R.D.L. 30/12/1923, n. 3267 e del R.D.L. 16/05/1926, n. 1126. Per una breve estensione esso si sovrappone a quello paesaggistico. In particolare, la nuova linea ferroviaria sarà interessata dalla doppia vincolistica per il tratto che inizia dall'attraversamento della linea ferroviaria esistente, in prossimità dell'insediamento abitativo di Santo Monica, e che prosegue per una lunghezza di circa 800 metri.

Nella parte più a ovest del territorio comunale, il tracciato attraverserà una fascia interessata dal vincolo di inedificabilità industriale lungo la foce del fiume Biferno.

Il PRG indica, inoltre, per le varie parti di territorio, le destinazioni d'uso degli edifici e delle aree attraverso le tavole di zonizzazione che sono riportate di seguito, sulle quali è stato sovrapposto il tracciato ferroviario di progetto.

Nella parte più occidentale del tracciato, aveva già perimetrato come “area ferroviaria” la parte a nord del centro abitato di Campomarino che ospiterà il nuovo tracciato ferroviario.

Questa zona è a sua volta confinante su entrambi i lati con una fascia di rispetto infrastrutturale denominata V6. Successivamente il nuovo tracciato si unisce all’esistente per tutto il tratto che attraversa la parte più interna dell’abitato di Lido di Campomarino.

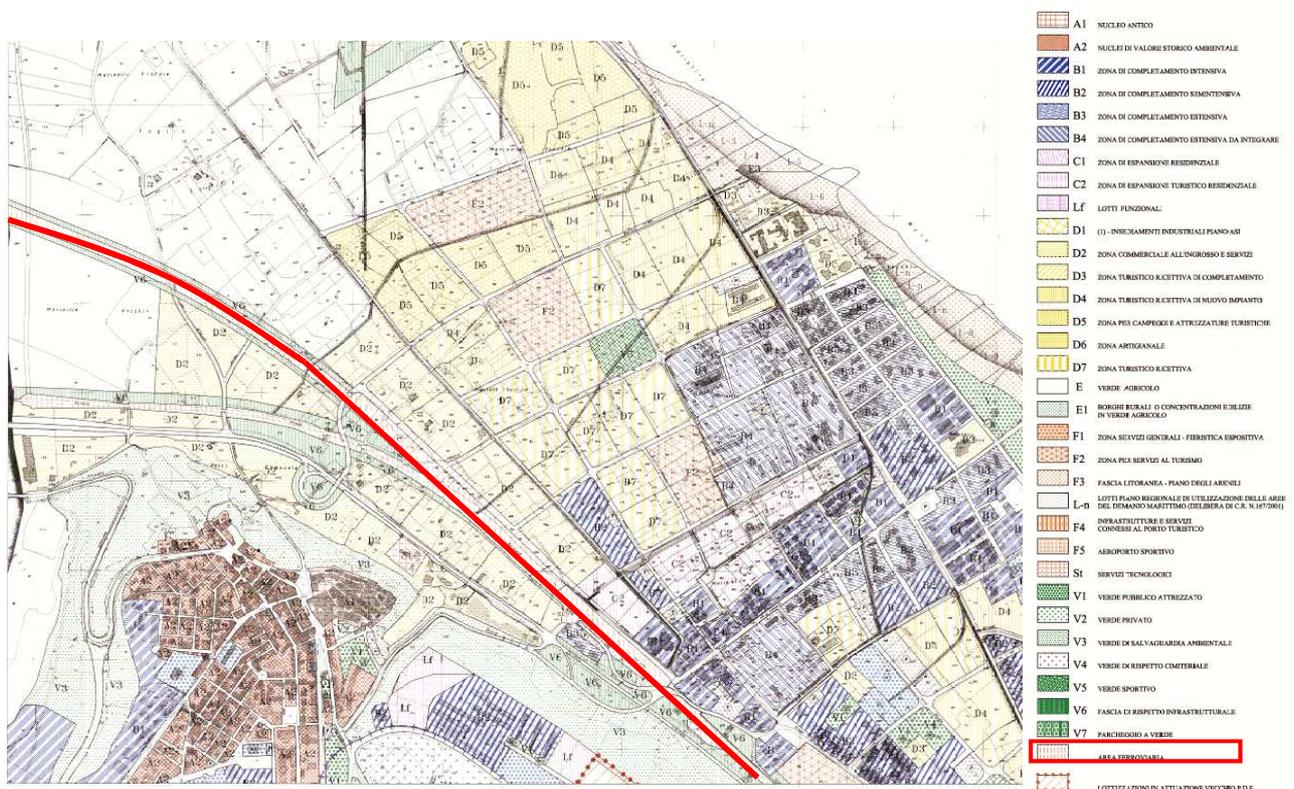


Figura 42: Zonizzazione del territorio del comune di Campomarino - tav.19.2 del PRG (parte occidentale).

Per il tratto in cui il tracciato esistente si discosta dall’esistente, a valle dell’abitato di Lido di Campomarino (vedi Figura 43), il PRG ha destinato per lo sviluppo tre diverse zone: verde pubblico attrezzato v1, zona per servizi al turismo f2 e zona servizi generali – fieristica espositiva f1.

Attualmente queste zone sono destinate a coltivazioni agricole.

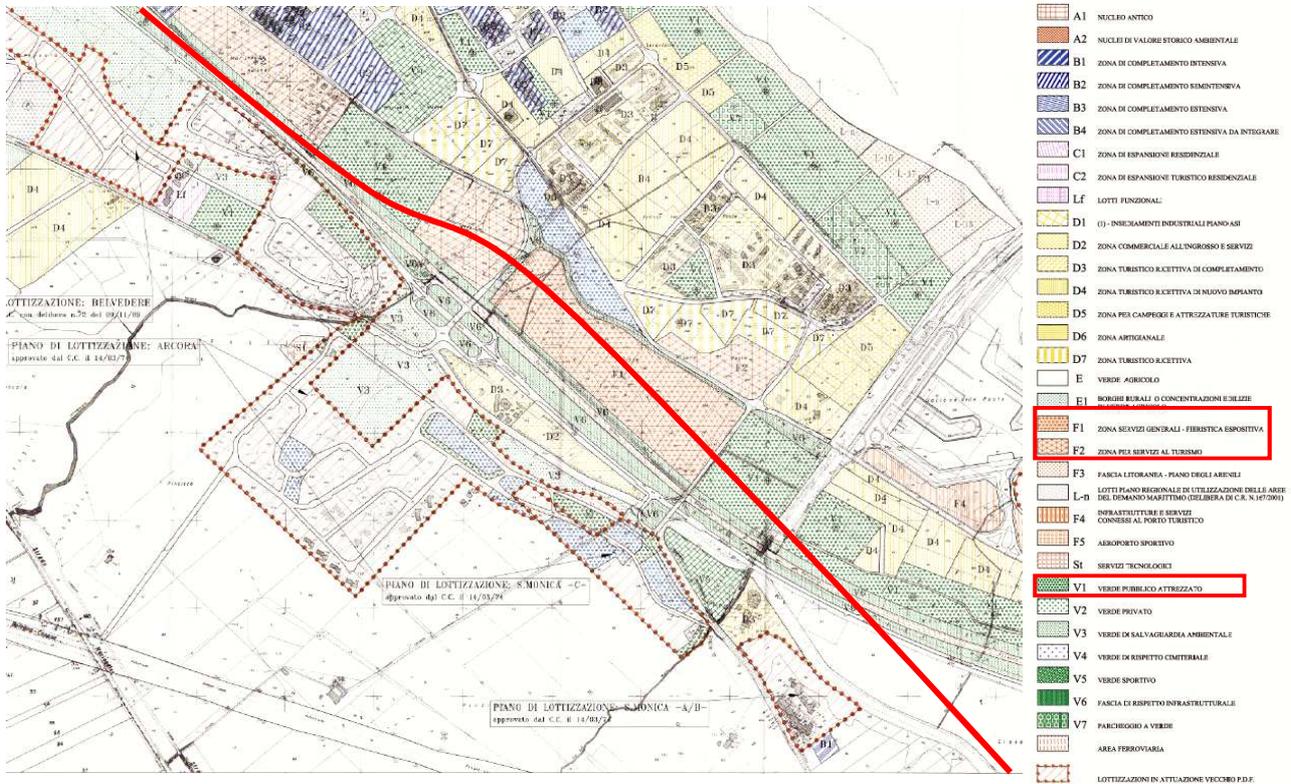


Figura 43: Zonizzazione del territorio del comune di Campomarino - tav.19.4 del PRG (parte centro-occidentale)

Nella parte orientale del comune, il tracciato attraversa prevalentemente aree classificate come *verde agricole* e che attualmente ospitano coltivazioni. Per un piccolo tratto (< 300 m) a valle del piccola frazione di Santa Monica (vedi Figura 44) il nuovo tracciato attraversa una'area classificata come *zona artigianale D6*.

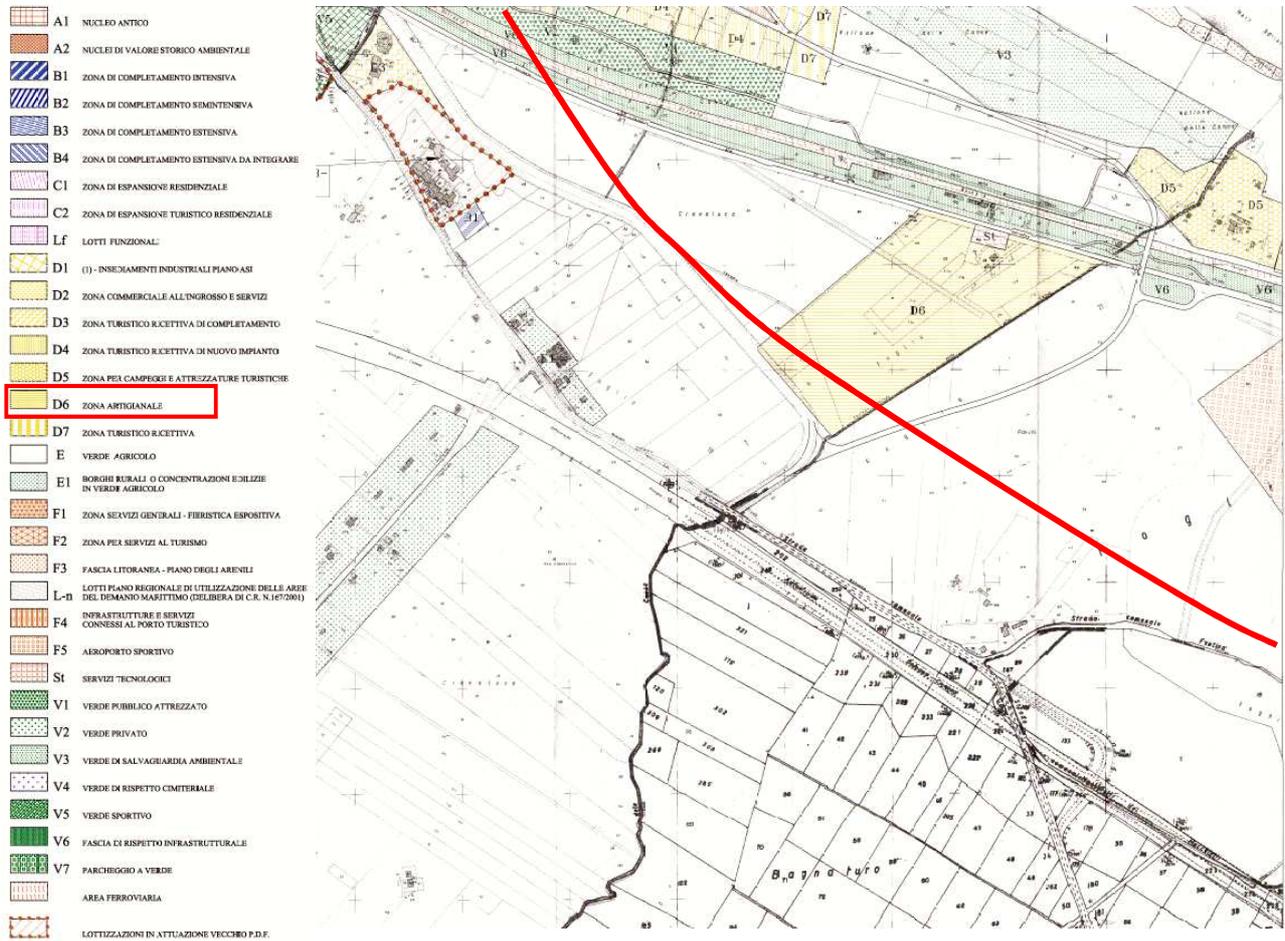


Figura 44: Zonizzazione del territorio del comune di Campomarino - tav.19.7 del PRG (parte centro-orientale).

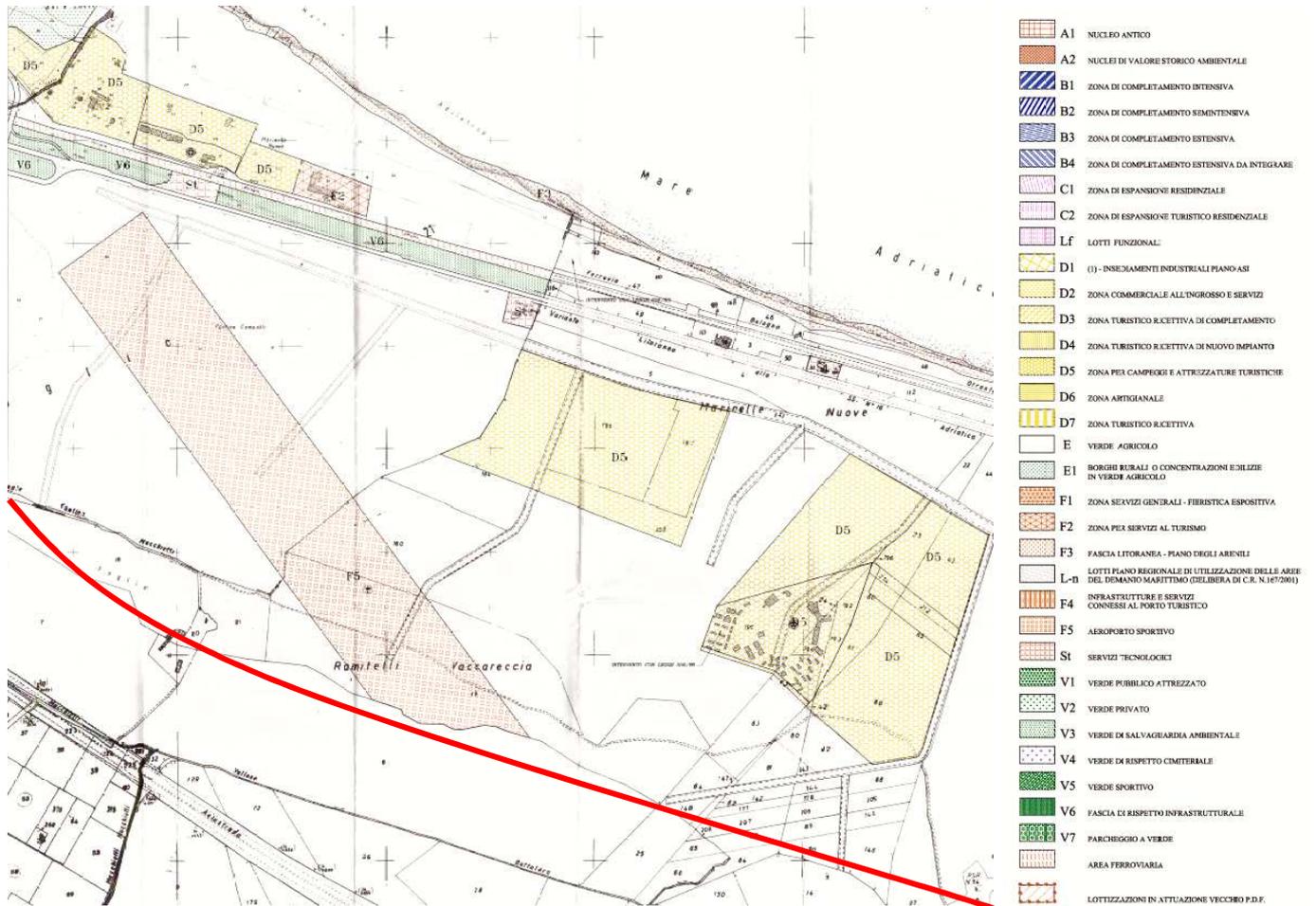


Figura 45: Zonizzazione del territorio del comune di Campomarino - tav.19.8 del PRG (parte orientale).

7.5.2.3 Piano Regolatore Generale del Comune di Chieti

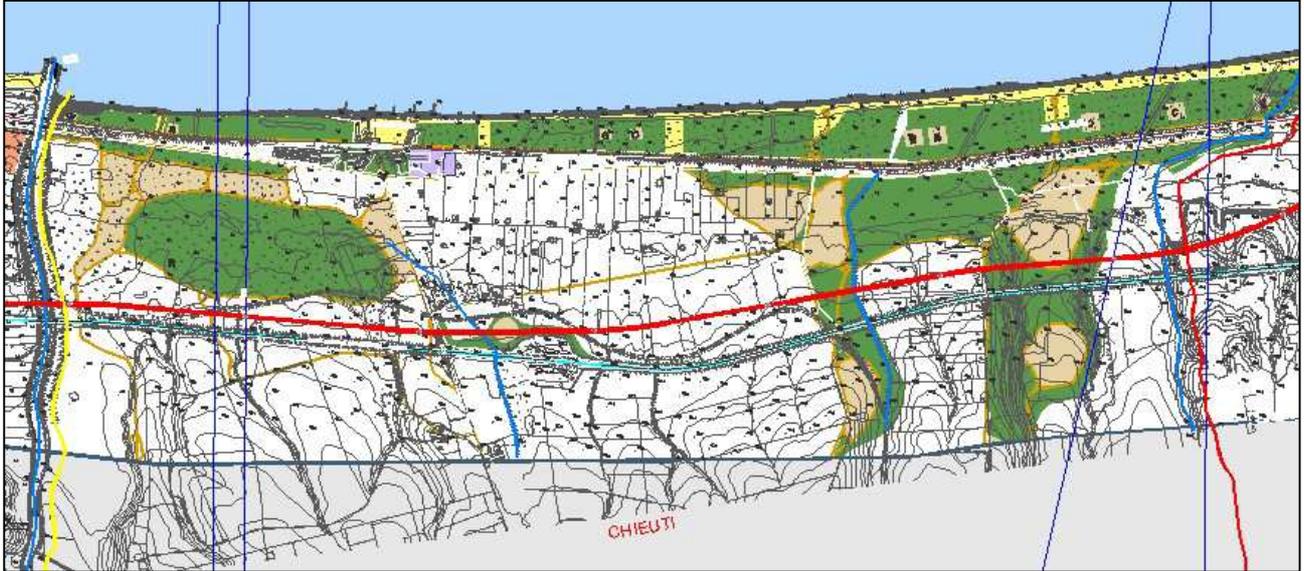
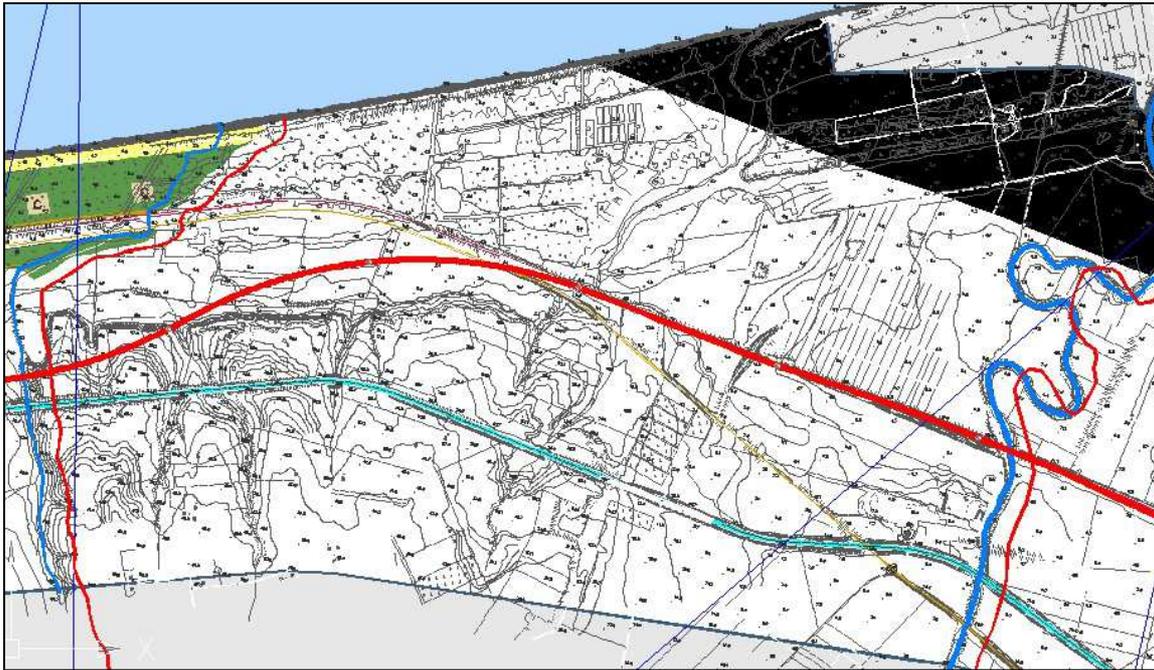


Figura 46: Stralcio PRG Comune Chieti

Il tracciato, per tutto il suo sviluppo nel comune di Chieti (Lotto 3) si allontana dal sedime ferroviario esistente, spostandosi verso l'entroterra e l'autostrada A14. Le aree incontrate sono classificate come servizi ed attrezzature collettive, verde e parchi urbani e aree di rispetto. Il tracciato di progetto lambisce, ma non interferisce, anche un'area classificata come zona prevalentemente residenziale di completamento e di espansione, oltre che attraversare zone di tipo agricolo normali.

7.5.2.4 Piano regolatore generale del Comune di Serracapriola

In corrispondenza del territorio comunale di Serracapriola, il tracciato di progetto ricalca in parte il sedime ferroviario esistente ed in parte devia allontanandosi dalla linea di costa. Ad ogni modo tutta la porzione di territorio comunale interessata dall'intervento è classificata come zona di tipo agricolo normali per le quali non esistono preclusioni per la realizzazione di nuove infrastrutture.



	Tessuti storici consolidati		Autostrada A14 Bologna - Bari - Taranto
	Zone prevalentemente residenziali di completamento ed espansione		Area ferroviaria
	Zone prevalentemente produttive e terziarie - direzionali		Visibilità
	Localizzazione Interporto in previsione		Aree balneari attrezzate
	Zone di sviluppo turistico (residenza, servizi e attrezzature connesse al turismo stagionale)		Aeroporto sportivo in previsione
	Servizi e attrezzature collettive, verde e parchi urbani e aree di rispetto		Porto turistico in previsione
	Infrastrutture tecnologiche		Centro di ristoro
	Zona a prevalente matrice agricola		Campeggio
	Zona interessata da attrezzature portuali		Nucleo semifisso
	Zone Balneari		
	Cimitero		
	Verde di rispetto cimiteriale		
	Fascia di rispetto infrastrutturale		

Il tracciato di progetto non presenta perciò controindicazioni rispetto alle destinazioni di Piano

7.5.2.5 Piano regolatore generale del comune di Lesina

In corrispondenza del territorio comunale di Lesina, il tracciato di progetto ricalca il sedime ferroviario esistente. Il PRG comunale classifica le porzioni di territorio interessate dall'intervento come zone di tipo agricolo normali per le quali non esistono preclusioni per la realizzazione di nuove infrastrutture.

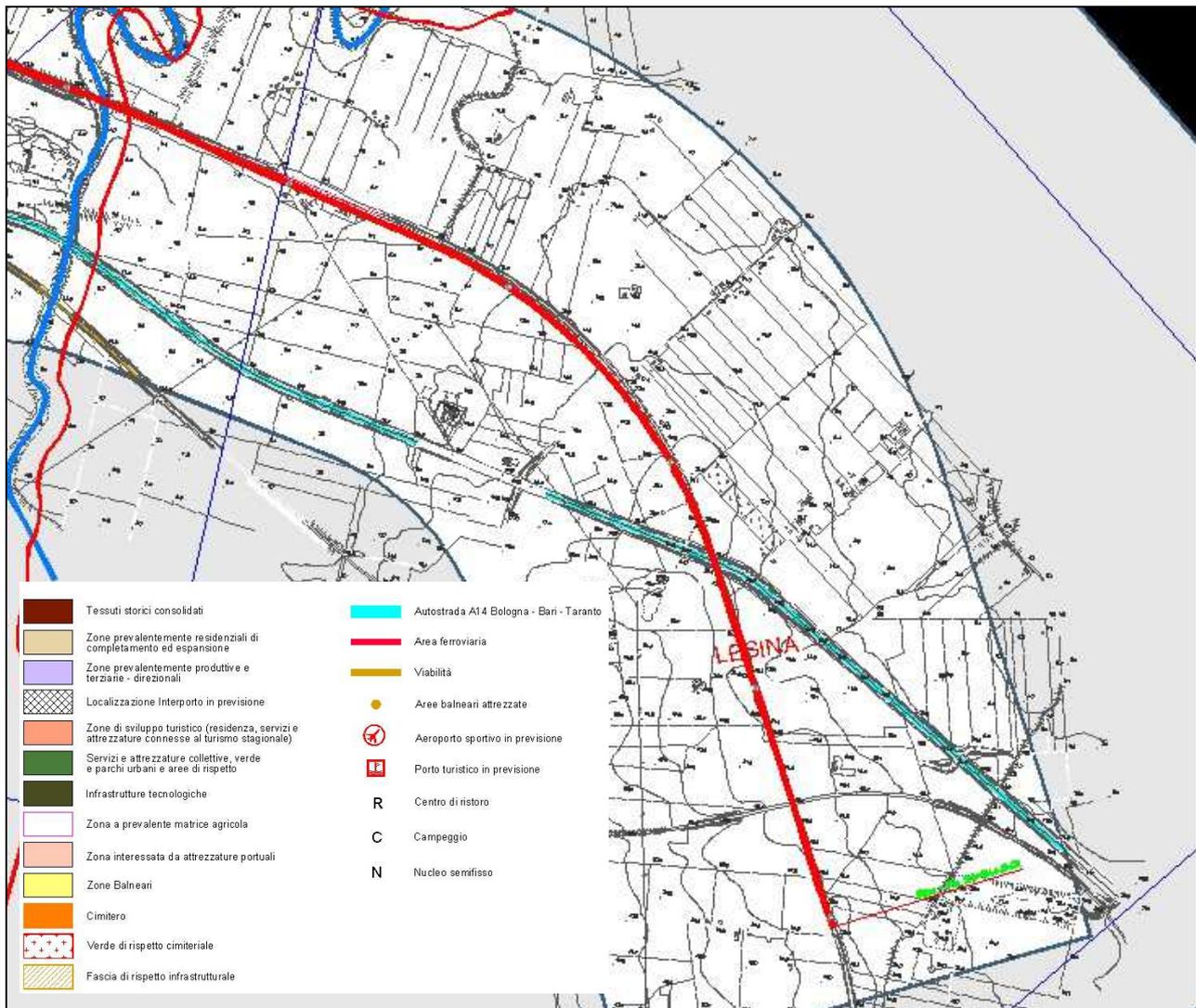


Figura 48: Stralcio PRG Comune di Lesina

La soluzione di progetto non presenta perciò controindicazioni rispetto alle destinazioni di Piano.

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A

7.6 Pianificazione di carattere ambientale

Si riporta di seguito l'analisi dei principali strumenti della pianificazione di settore in materia ambientale, essenzialmente rappresentati dai Piani di Tutela delle Acque e dai Piani di Bacino.

7.6.1 Piano di tutela delle acque (PTA) - Puglia

Il PTA, partendo da approfondita e dettagliata analisi territoriale, dallo stato delle risorse idriche regionali e dalle problematiche connesse alla salvaguardia delle stesse, delinea gli indirizzi per lo sviluppo delle azioni da intraprendere nel settore fognario-depurativo nonché per l'attuazione delle altre iniziative ed interventi, finalizzati ad assicurare la migliore tutela igienico-sanitaria ed ambientale

Il Piano di Tutela è strutturato in modo da dedicare un'ampia parte delle sue analisi alla costruzione di una robusta base di conoscenza dei processi e dei fenomeni che incidono, a livello regionale, sulla disponibilità qualitativa e quantitativa della risorse idriche (sotterranee in particolare).

Allo scopo di questo progetto, il PTA è stato analizzato perché contiene strumenti che possono essere utilizzati per una più ampia e completa conoscenza degli aspetti ambientali legati alle acque superficiali, sotterranee e marine. Per esempio, le carte di vulnerabilità (a diverso orientamento tematico) degli acquiferi e i modelli del bilancio idrogeologico (bilancio di massa), due strumenti che in modo sintetico favoriscono una comprensione abbastanza semplice del grado di rischio di contaminazione e dello stato quantitativo delle risorse idriche sotterranee, vero patrimonio idrico della regione Puglia.

Inoltre gli obiettivi di tutela delle risorse idriche presenti all'interno del PTA rappresentano di criteri di indirizzo fondamentali per lo sviluppo di piani urbanistici e settoriali.

I corpi idrici regionali che sono interessati da questo progetto sono:

- *superficiali*: Fiume Fortore, Fiume Saccione e lago di Lesina (acque di transizione).
- *sotterranee*: acquifero alluvionale bassa valle Saccione, acquifero alluvionale bassa valle Fortore, acquifero superiore del Tavoliere,
- *acque di balneazione*: Fortore


Legenda

- Corsi d'acqua significativi
- ▨ Acque transizione significative
- ▩ Invasi significativi
- Bacino interregionale Torrente Saccione
- Bacino interregionale Fiume Fortore
- Bacino interregionale Fiume Ofanto
- Bacino regionale Torrente Candelaro
- Bacino regionale Torrente Cervaro
- Bacino regionale Torrente Carapelle
- Bacino interregionale Fiume Bradano
- Acque marine costiere significative (ambiti omogenei)**
- Fortore
- Gargano
- Subappennino Dauno
- Litorale Adriatico
- Salento
- Arco Jonico
- Limiti amministrativi regionali

Figura 49: Ambiente idrico della Regione Puglia- estratto cartografico per l'area oggetto di studio.

Il PTA evidenzia le seguenti misure da adottare al fine di risolvere le criticità riscontrate per corpi d'acqua interessati dal progetto; nel dettaglio:

FIUME FORTORE

Criticità

- *anomalo incremento dei valori di BOD5 e di quelli microbiologici nel periodo tardo estivo ed autunnale*
- *alte concentrazioni di nitrati durante gran parte dell'anno*

Misure da adottare (da condividere con l'Autorità di Bacino competente):

- *stretto rispetto dei limiti di scarico dei sistemi di depurazione che recapitano direttamente o indirettamente nel fiume*
- *controllo delle attività agricole attraverso l'applicazione rigorosa del Codice di Buona Pratica Agricola finalizzata ad una riduzione dell'uso di concimi nei bacini di alimentazione*
- *azione di pulizia idraulica per il controllo degli scarichi e l'eliminazione degli scarichi abusivi;*
- *verifica del rispetto dei vincoli eventualmente previsti dal PUTT*
- *Azioni per il rispetto del minimo deflusso vitale (DMV)*
- *rispetto dell'uso delle fasce golenali secondo quanto consentito dalle norme vigenti*

TORRENTE SACCIONE

Criticità:

- *contaminazione microbiologica fluttuante nel corso dell'anno e la presenza di un carico trofico azotato elevato, soprattutto nei periodi primaverili ed inizio-estivi.*

Misure da adottare (da condividere con l'Autorità di Bacino competente):

- *stretto rispetto dei limiti allo scarico dei sistemi di depurazione che recapitano direttamente o indirettamente nel fiume;*
- *controllo delle attività agricole attraverso l'applicazione rigorosa del Codice di Buona Pratica Agricola finalizzata ad una riduzione dell'uso di concimi nei bacini di alimentazione;*
- *azione di polizia idraulica per il controllo degli scarichi e l'eliminazione degli scarichi abusivi;*
- *verifica del rispetto dei vincoli previsti dal PUTT*
- *azioni di controllo dei prelievi effettuati in applicazione delle licenze di attingimento rilasciate ai sensi del T.U. 1775 del 1933.*

LAGO DI LESINA (AREA SENSIBILE)

Le seguenti misure di ottimizzazione dello stato del Lago di Lesina sono elencate all'interno del PTA:

- *Stretto rispetto dei limiti allo scarico per i nutrienti dei sistemi di depurazione che recapitano direttamente o indirettamente nella laguna;*

- *Controllo delle attività agricole nei bacini scolanti di alimentazione, riduzione dell'uso di concimi azotati attraverso l'applicazione rigorosa del Codice di Buona Pratica Agricola, nonché eventuali incentivazioni e/o compensativi. In tal senso è auspicabile anche una politica di incentivazione della conversione delle aree agricole esistenti a coltivazioni di tipo biologico ;*
- *Manutenzione programmata dell'efficienza idraulica dei canali a marea (vivificazione delle lagune);*
- *Interventi programmati di rimozione dei sedimenti; le opere di dragaggio per la pulizia del fondo del canale dovranno essere pianificate a valle delle analisi della tipologia di sedimenti;*
- *Completamento del canale circumlacuale sommerso, per migliorare la circolazione all'interno della laguna e facilitare gli scambi con il mare;*
- *Manutenzione continua della foce "Schiapparo" che è soggetta a fenomeni di interrimento, per aumentare il ricambio col mare;*
- *In attesa dell'esito degli studi di settore, non concedere l'ampliamento delle attività di acquacoltura e di tutte le attività ad impatto sulla laguna. Se i risultati del monitoraggio confermassero lo stato di compromissione della laguna si dovrà procedere ad una progressiva riduzione di tutte le attività che creano impatto sulla laguna stessa;*
- *Alla luce degli interventi previsti di chiusura del tratto gessoso del Canale Acquarotta e riapertura del vecchio canale, in caso di fallanza delle opere a farsi dovranno adottarsi altri sistemi per garantire che il ricambio tra la laguna e il mare resti almeno pari a quello attuale;*
- *Riduzione dei prelievi da pozzo provenienti dalle falde di alimentazione della laguna, con articolare riferimento al bacino di alimentazione delle sorgenti;*
- *È auspicabile che in relazione alla previsione di una condotta sottomarina per lo scarico dell'impianto di Marina di Lesina, all'interno della stessa condotta vengano convogliati anche i reflui dell'impianto di Lesina – Poggio Imperiale.*

Per gli acquiferi della Regione, ed in particolare per quello del Tavoliere (vulnerato da nitrati), le principali azioni di salvaguardia dovranno essere mirate alla:

- *Mantenere in esercizio il sistema di monitoraggio delle acque sotterranee, ed in particolare quello quantitativo;*

 ITALFERR	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A	FOGLIO 139 di 159

- *Riduzione dell’entità dei prelievi dai corpi idrici sotterranei nelle aree in cui questi manifestano problemi di depauperamento o alterazione dello stato qualitativo indotto da sovrasfruttamento;*
- *Intraprendere azioni nei confronti degli agricoltori di sensibilizzazione alla scelta di colture poco idroesigenti e/o a ciclo autunno-invernale, e all’adozione di tecniche di irrigazione che consentano una riduzione dei volumi utilizzati, nonché di corretto uso di concimi e prodotti antiparassitari;*
- *Intraprendere azioni di riordino delle utenze nelle aree critiche attraverso il censimento, in sito, delle opere di captazione realizzate ed utilizzate abusivamente;*
- *Favorire ove possibile, anche attraverso azioni dimostrative e forme di incentivazione, il riuso delle acque reflue in sostituzione dei prelievi dalle falde;*
- *Prevedere l’aumento delle risorse idriche disponibili sia facendo ricorso all’adduzione di nuove risorse dalle regioni contermini (come peraltro previsto nell’Accordo di Programma con la Regione Basilicata a favore del settore potabile), che ottimizzando l’utilizzazione di risorse disponibili quali talune sorgenti costiere, anche integrate con il ricorso a risorse non convenzionali quali le acque reflue (per i settori industriali ed irrigui);*
- *Individuazione, attraverso la creazione di un organico catasto, degli scarichi esistenti ed in particolare di quelli che recapitano nel sottosuolo;*
- *Provvedere alla rimozione degli scarichi nel sottosuolo che raggiungono le porzioni acquifere;*
- *Riduzione dell’uso di concimi azotati attraverso l’applicazione rigorosa del Codice di Buona Pratica Agricola, nonché eventuali incentivazioni e/o compensativi. In tal senso è auspicabile anche una politica di incentivazione della conversione delle aree agricole esistenti a coltivazioni di tipo biologico.*

La seguente tabella riassume le misure di salvaguardia da adottare che sono specificate nel PTA:

Tabella 2: Misure di salvaguardia contenute nel Piano di tutela delle acque - Puglia.

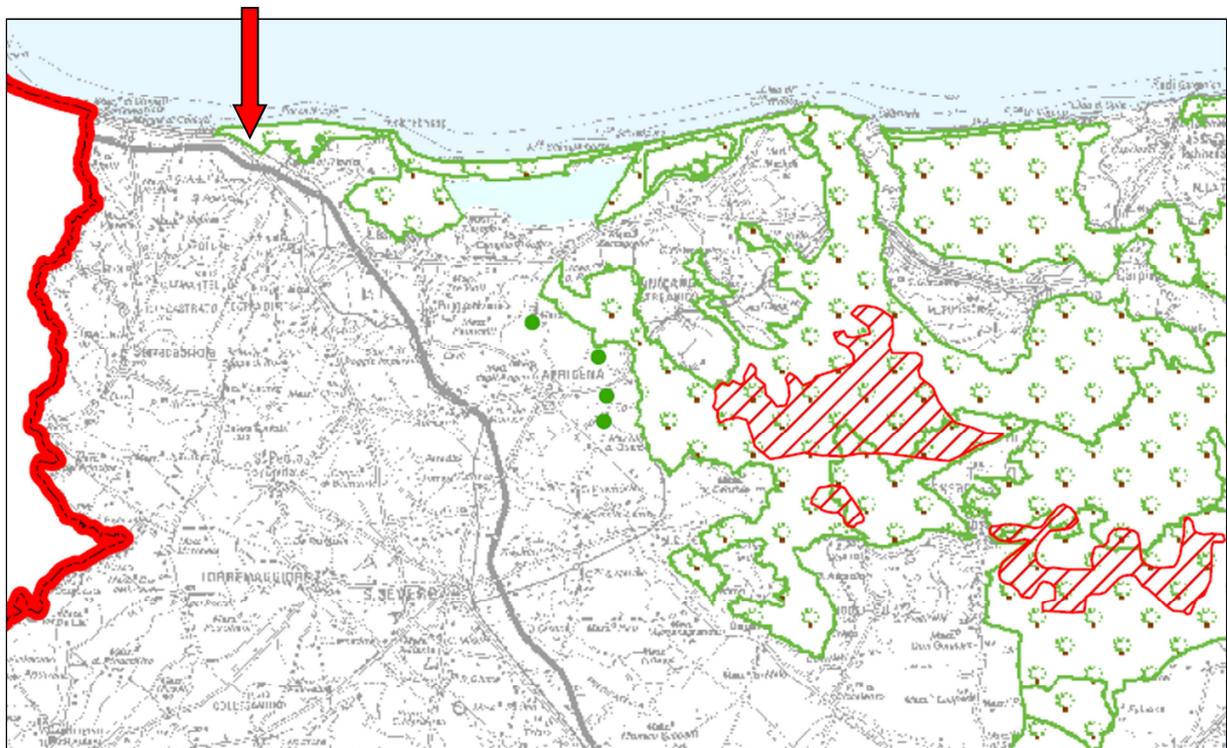
PROGRAMMA DELLE MISURE	Attività di supporto alle decisioni, valutazione e gestione (M.1)						Regolamentazione, organizzazione, strumenti gestionali (M.2)													Interventi strutturali (infrastrutturazioni) (M.3)		
	gestione e sviluppo inventario prelievi e scarichi	gestione e sviluppo dei dispositivi di monitoraggio qualitativo	gestione e sviluppo dei dispositivi di monitoraggio quantitativo	catasto degli scarichi	gestione e sviluppo dei dispositivi di monitoraggio per acque idonee alla vita pesci	monitoraggio quali-quantitativo dei reflui in ingresso e in uscita dagli impianti di depurazione	applicazione del DMV di base	tutele dei Siti di Interesse Comunitario-Zone di Protezione Speciale	tutele delle specie troglobie endemiche della Regione Puglia	gestione agricola orientata alla riduzione degli apporti di nitrati	riduzione degli impatti di origine puntuale	sensibilizzazione al risparmio idrico e riduzione delle perdite nel settore potabile, irriguo, industriale	revisione e concessione in base agli effettivi fabbisogni irrigui	tutele aree sensibili	tutele zone di protezione speciale idrogeologica	tutele aree soggette a contaminazione salina	tutele quantitative	tutele quali-quantitative	tutele aree per approvvigionamento idrico di emergenza (aree limitrofe al Canale Principale)	misura di risparmio e riutilizzo di cui agli art. 98 e 99 della parte terza del D.Lgs. 152/06.	infrastrutturazione di integrazione per il comparto fognario-depurativo	
	M.1.1	M.1.2	M.1.3	M.1.4	M.1.5	M.1.6	M.2.1	M.2.2	M.2.3	M.2.4	M.2.5	M.2.6	M.2.7	M.2.8	M.2.9	M.2.10	M.2.11	M.2.12	M.2.13	M.3.1	M.3.2	
BACINO IDROGRAFICO/ CORPI IDRICI SOTTERRANEI																						
Fiume Fortore	X	X	X	X	X	X	X			X	X			X	X					X	X	
Fiume Ofanto	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X			X	X					X	X	
Torrente Candelaro	X		X	X	X	X	X			X	X				X					X	X	
Torrente Salsola	X		X	X	X	X	X			X	X				X					X	X	
Torrente Triolo	X	X	X	X	X	X	X			X	X				X						X	
Torrente Carapelle	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X									X	X	
Torrente Cervaro	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X									X	X	
Torrente Saccione	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X				X					X	X	
Acque marine costiere		X				X		X													X	
Acquifero del Gargano	X		X	X		X		X	X	X	X	X	X	X	X	X				X	X	



Per la descrizione specifica delle singole misure si rimanda alla consultazione dell'Allegato 14 del PTA.

Il PTC definisce inoltre *Zone di protezione idrogeologica speciale* che, stante le risultanze delle attività di studio integrato caratteri del territorio-acque sotterranee, risultano meritevoli di tutela perche di strategica valenza per l'alimentazione dei corpi idrici sotterranei.

Il PTC individua, in determinate porzioni del territorio regionale, specifiche aree caratterizzate dalla coesistenza di condizioni morfostrutturali, idrogeologiche, di vulnerabilità degli acquiferi.



Legenda

-  Zone di protezione speciale idrogeologica "A"
-  Zone di protezione speciale idrogeologica "B"
-  Zone di protezione speciale idrogeologica "C"
-  Zone di protezione speciale idrogeologica "D"
-  Limiti del Parco del Gargano
-  Limiti del Parco dell'Alta Murgia
-  Pozzi di approvvigionamento potabile (AQP)
-  Limiti amministrativi regionali

Figura 50: Zone di protezione idrologica speciale della Regione Puglia

L'area di progetto non ricade all'interno di queste zone di protezione speciali ma l'acquifero presente è comunque tutelato perché ricade in aree di tutela quantitativa. Come indicato all'art. 95 del D.Lgs152/06, la *tutela quantitativa della risorsa concorre al raggiungimento degli obiettivi di qualità attraverso una pianificazione delle utilizzazioni delle acque volta ad evitare ripercussioni sulla qualità delle stesse e a consentire un consumo idrico sostenibile.*

Nel PTA sono state individuate le misure volte ad assicurare l'equilibrio del bilancio idrico dei corpi idrici sotterranei, nel rispetto delle priorità della legge 5 gennaio 1994, n. 36, abrogata e sostituita dalla parte terza sezione III del D.Lgs 152/06 tenendo conto delle disponibilità, della capacità di ricarica delle falde e delle destinazioni d'uso della risorsa,

compatibili con le relative caratteristiche qualitative e quantitative.

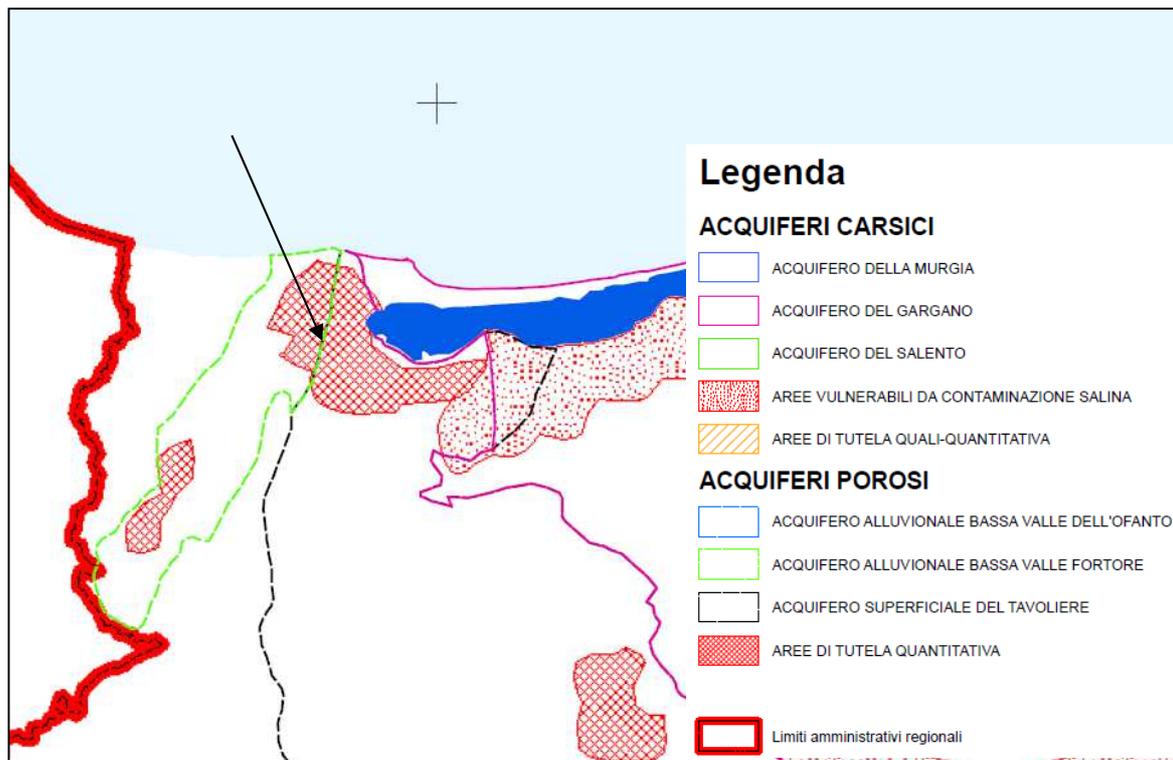


Figura 54: Cartografia con le aree di tutela per gli acquiferi in prossimità della'area di progetto - Regione Puglia.

7.6.2 Piano di tutela delle acque (PTA)- Molise

Il Piano di tutela delle acque della Regione Molise, pubblicato nel Luglio 2006, ha il fine di tutelare e risanare le acque superficiali e sotterranee. Il PTA individua gli obiettivi minimi di qualità ambientale per i corpi idrici significativi e gli obiettivi di qualità per specifica destinazione per i corpi idrici da garantirsi su tutto il territorio nazionale. L'obiettivo di qualità è definito in funzione della capacità dei corpi idrici di mantenere i processi naturali di auto depurazione e di supportare comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate.

Il PTA contiene in particolare:

1. l'individuazione degli obiettivi di qualità ambientale e per specifica destinazione;
2. l'elenco dei corpi idrici a specifica destinazione e delle aree ricadenti specifiche misure di prevenzione dell'inquinamento e risanamento
3. le misure di tutela qualitative e quantitative tra loro integrate e coordinate per bacino idrografico
4. l'indicazione della cadenza temporale degli interventi e delle relative priorità

5. il programma di verifica ed efficaci degli interventi previsti
6. gli interventi di bonifica dei corpi idrici

I corpi idrici superficiali sono stati classificati in base ai seguenti criteri:

Stato Ecologico	Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4	Classe 5
TABELLA 1					
≤ Valore Soglia	ELEVATO	BUONO	SUFFICIENTE	SCADENTE	PESSIMO
> Valore Soglia	SCADENTE	SCADENTE	SCADENTE	SCADENTE	PESSIMO

ELEVATO	Non si rilevano alterazioni dei valori di qualità degli elementi chimico-fisici ed idromorfologici per quel dato tipo di corpo idrico in dipendenza degli impatti antropici, o sono minime rispetto ai valori normalmente associati allo stesso ecotipo in condizioni indisturbate. La qualità biologica sarà caratterizzata da una composizione e un'abbondanza di specie corrispondente totalmente o quasi alle condizioni normalmente associate allo stesso ecotipo. La presenza di microinquinanti, di sintesi e non di sintesi, è paragonabile alle concentrazioni di fondo rilevabili nei corpi idrici non influenzati da alcuna pressione antropica.
BUONO	I valori degli elementi della qualità biologica per quel tipo di corpo idrico mostrano bassi livelli di alterazione derivanti dall'attività umana e si discostano solo leggermente da quelli normalmente associati allo stesso ecotipo in condizioni non disturbate. La presenza di microinquinanti, di sintesi e non di sintesi, è in concentrazioni da non comportare effetti a breve e lungo termine sulle comunità biologiche associate al corpo idrico di riferimento.
SUFFICIENTE	I valori degli elementi della qualità biologica per quel tipo di corpo idrico si discostano moderatamente da quelli di norma associati allo stesso ecotipo in condizioni non disturbate. I valori mostrano segni di alterazione derivanti dall'attività umana e sono sensibilmente più disturbati che nella condizione di "buono stato". La presenza di microinquinanti, di sintesi e non di sintesi, è in concentrazioni da non comportare effetti a breve e lungo termine sulle comunità biologiche associate al corpo idrico di riferimento.
SCADENTE	Si rilevano alterazioni considerevoli dei valori degli elementi di qualità biologica del tipo di corpo idrico superficiale, e le comunità biologiche interessate si discostano sostanzialmente da quelle di norma associate al tipo di corpo idrico superficiale inalterato. La presenza di microinquinanti, di sintesi e non di sintesi, è in concentrazioni da comportare effetti a medio e lungo termine sulle comunità biologiche associate al corpo idrico di riferimento.
PESSIMO	I valori degli elementi di qualità biologica del tipo di corpo idrico superficiale presentano alterazioni gravi e mancano ampie porzioni delle comunità biologiche di norma associate al tipo di corpo idrico superficiale inalterato. La presenza di microinquinanti, di sintesi e non di sintesi, è in concentrazioni da gravi effetti a breve e lungo termine sulle comunità biologiche associate al corpo idrico di riferimento.

Figura 52: Criteri di classificazione corpi idrici superficiali.

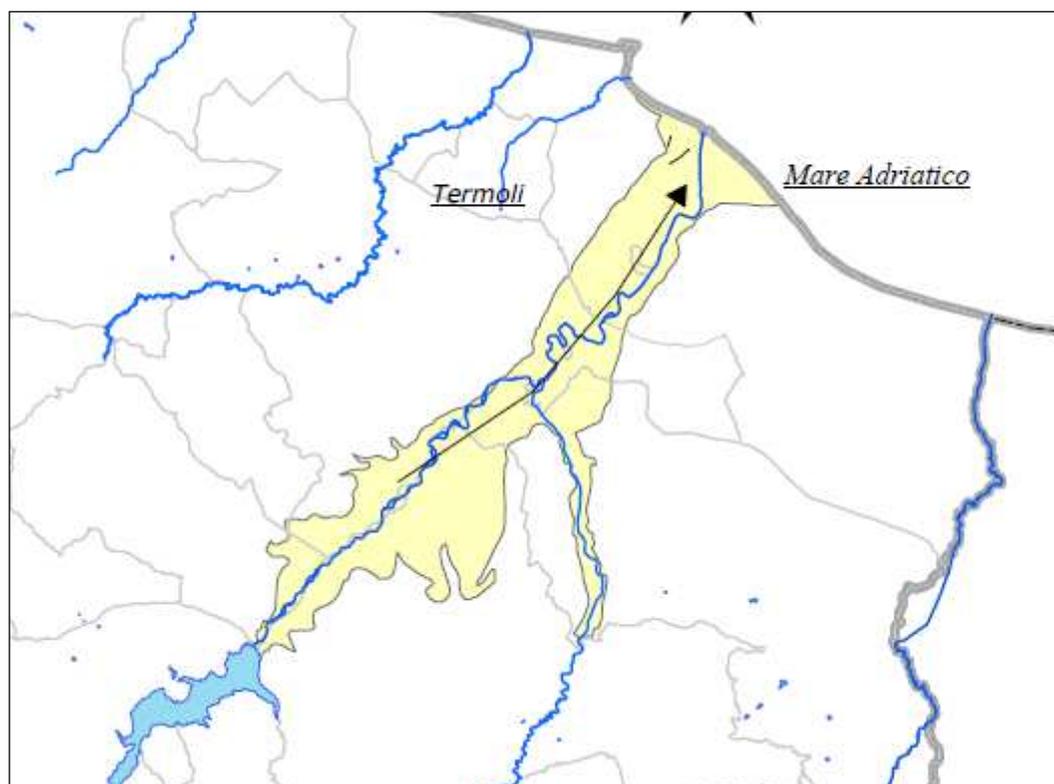
I bacini idrografici superficiali significativi che sono interessati dal progetto sono quelli del: Fiume Biferno, Fiume Fortore e Fiume Saccione. Il PTA individua i seguenti obiettivi:

Fiume Biferno: è un corpo idrico con uno stato ambientale in media sufficiente: per esso è definito come obiettivo di qualità il raggiungimento di uno stato buono al 2016

Fiume Fortore: è un corpo idrico con uno stato ambientale in media buono: per esso è definito come obiettivo di qualità il mantenimento di uno stato buono al 2016.

Fiume Saccione: è un corpo idrico con uno stato ambientale in media sufficiente: per esso è definito come obiettivo di qualità il raggiungimento di uno stato buono al 2016.

L'area oggetto di studio non ricade in aree di salvaguardia speciale (come evidenziato nella seguente figura) ed inoltre l'acquifero del Fiume Biferno, l'unico significativo della zona, risulta intensamente sfruttato. Comunque l'ARPA Molise ha predisposto un adeguato e costante monitoraggio dell'acquifero che soddisfa i requisiti minimi elencati nel PTA.

**Legenda**

 Area Salvaguardia  Corpi Idrici Sotterranei Significativi

Figura 53: Aree di salvaguardia e corpi idrici sotterranei per l'area.

7.6.4 Piani di bacino dei fiumi Trigno, Biferno e fiumi minori, Saccione e Fortore (PAI)

L'Autorità di bacino interregionali dei fiumi Trigno, Biferno e Minori, Saccione e Fortore è una delle Autorità interregionali istituite a seguito dell'art. 13 della legge del 18 maggio 1989, n. 183 che gestisce il bacino idrografico degli omonimi fiumi. Il territorio gestito è suddiviso fra le Regioni Abruzzo, Campania, Molise, Puglia, e la sede amministrativa è a Campobasso. Di seguito si riporta la suddivisione territoriale dei bacini.

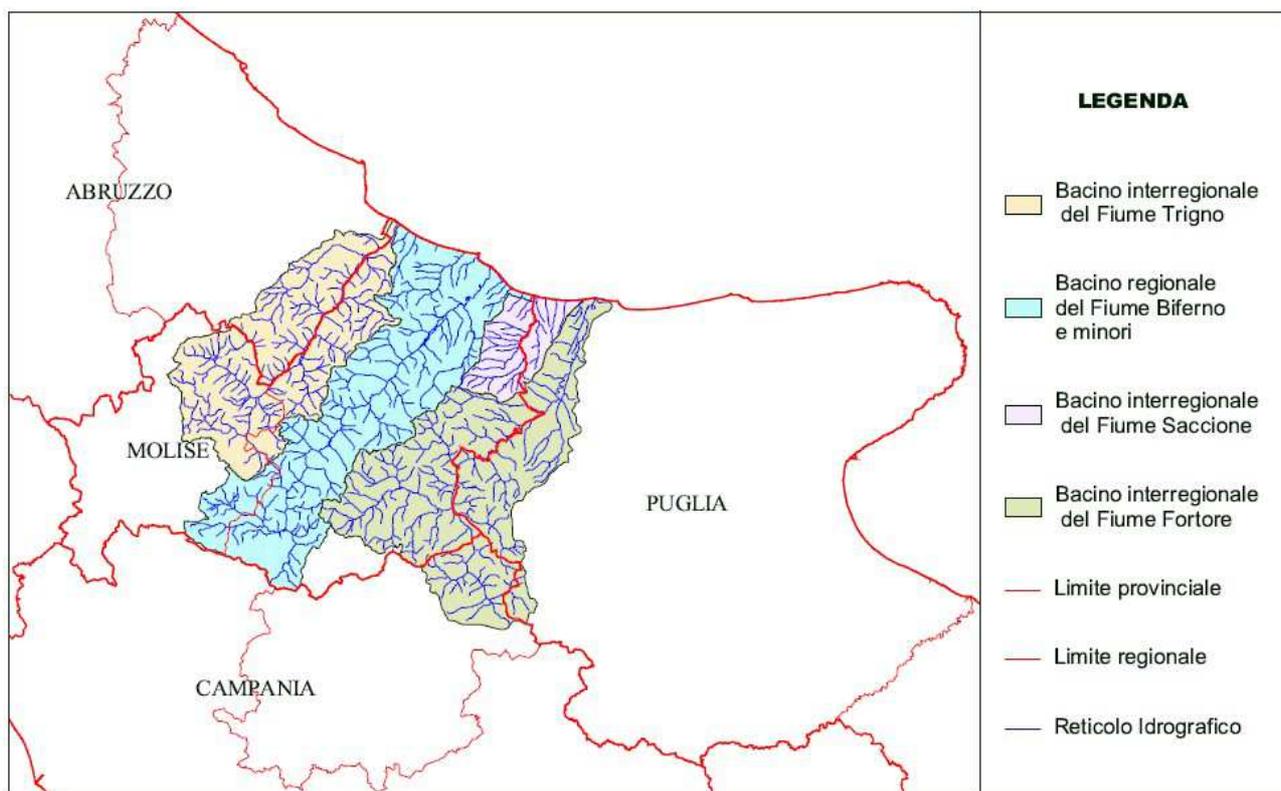


Figura 54 - Suddivisione dei bacini idrografici

I bacini interessati dal tracciato sono quelli del Fiume Biferno e minori, del Fiume Saccione e del Fiume Fortore. L'Autorità di Bacino interregionale ha elaborato un Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.) corredato di elaborati esplicativi del Rischio/Pericolosità Idraulica e del Rischio/Pericolosità da frane e valanghe.

Le Norme Tecniche di Attuazione del P.A.I. vogliono che i progetti relativi ad opere ed infrastrutture, ricadenti nelle aree a pericolosità o a rischio idrogeologico e per le quali sia necessaria, ai sensi delle Leggi Regionali vigenti in materia, la procedura di verifica e/o di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA), devono essere corredati di un documento che attesti la compatibilità del progetto nei confronti delle previsioni e norme del PAI. Per verificare l'interferenza dell'opera con le previsioni del P.A.i. si riportano gli estratti delle suddette cartografie con sovrapposto il tracciato di progetto al fine di verificare.

8. VINCOLISTICA

8.1 Vincoli Idraulici

8.1.1 Pericolosità Idraulica

Il PAI individua e perimetra a scala di bacino le aree inondabili per eventi con tempo di ritorno assegnato e le classifica in base al livello di pericolosità idraulica.

Vengono individuate le seguenti tre classi di aree a diversa pericolosità idraulica

- Aree a pericolosità idraulica alta (PI3): aree inondabili per tempo di ritorno minore o uguale a 30 anni;
- Aree a pericolosità idraulica moderata (PI2): aree inondabili per tempo di ritorno maggiore di 30 e minore o uguale a 200 anni;
- Aree a pericolosità idraulica bassa (PI1): aree inondabili per tempo di ritorno maggiore di 200 e minore o uguale a 500 anni.

Il PAI individua e perimetra anche la Fascia di riassetto fluviale, che comprende l'alveo, le aree di pertinenza fluviale e quelle necessarie per l'adeguamento del corso d'acqua all'assetto definitivo previsto dallo stesso Piano per l'assetto idraulico.

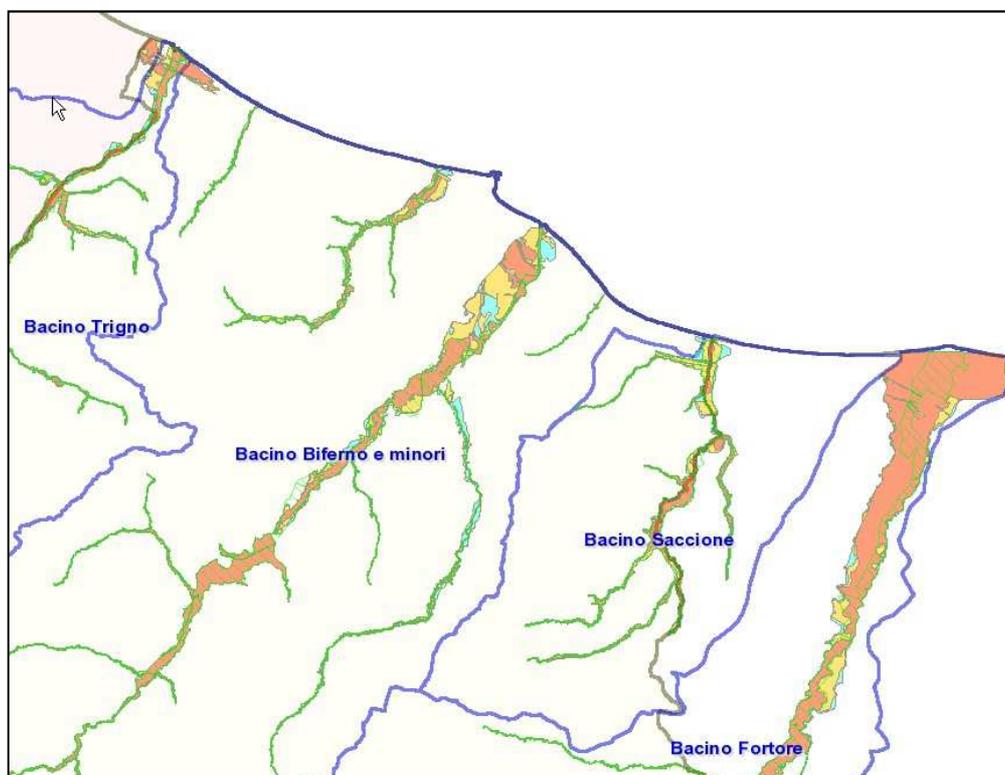


Figura 55 - Pericolosità Idraulica complessiva

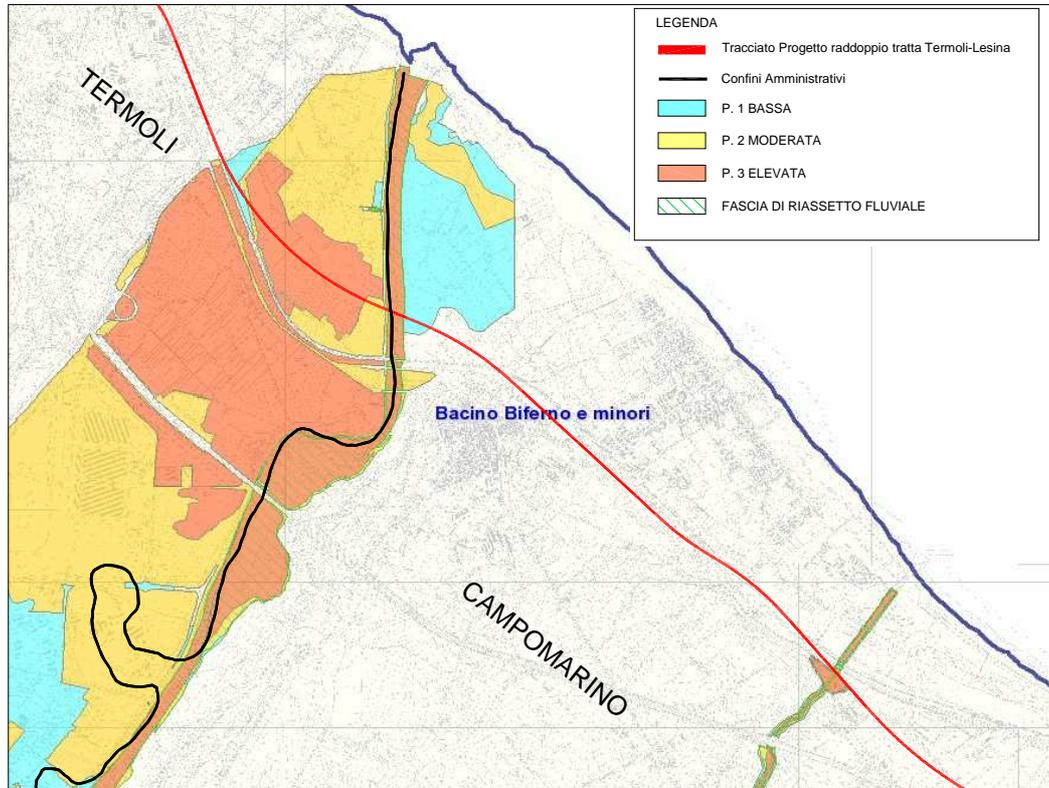


Figura 56 - Dettaglio Pericolosità Idraulica Bacino Biferno e minori

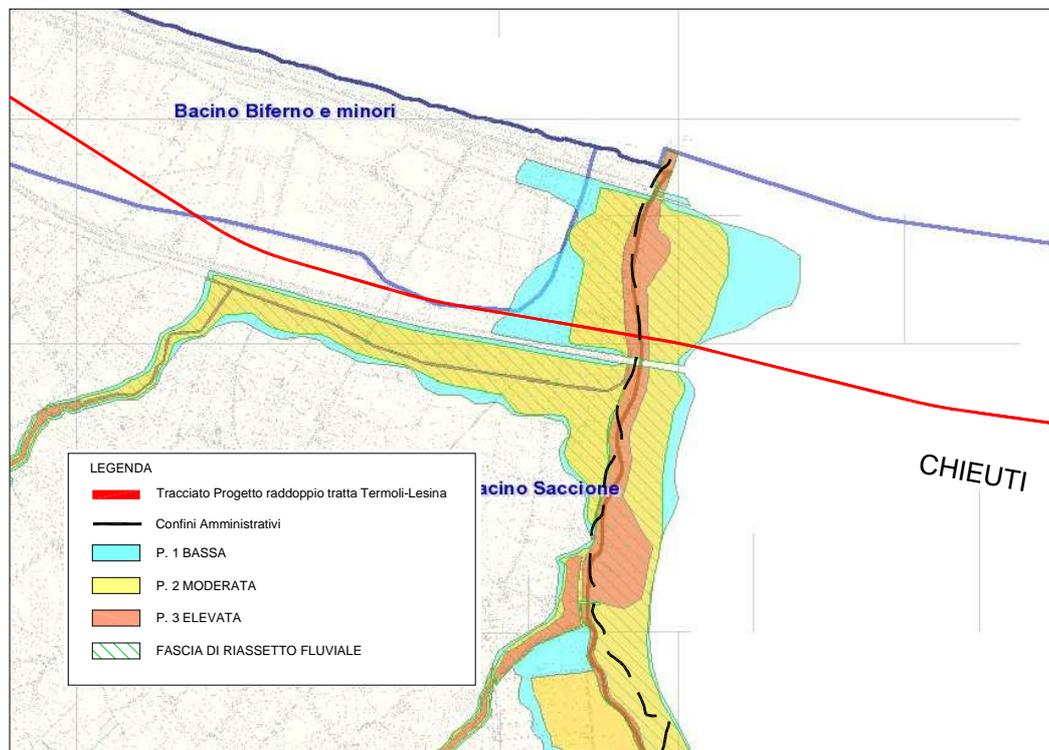


Figura 57 - Dettaglio Pericolosità Idraulica Bacino Saccione

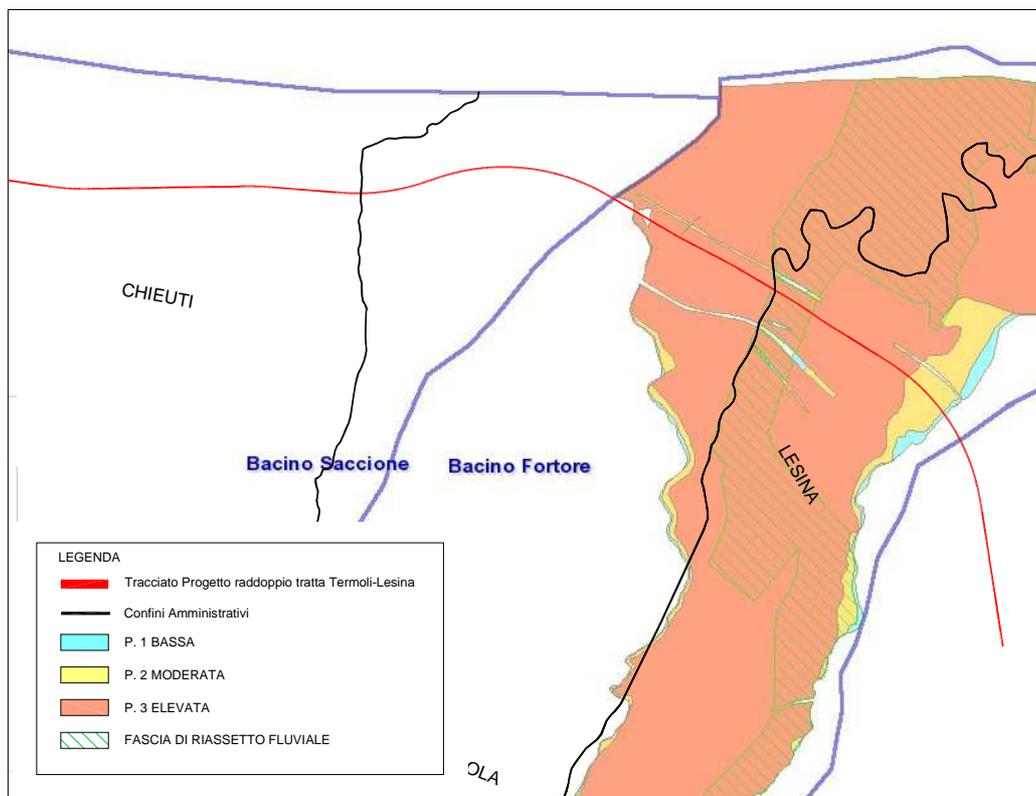


Figura 58 - Dettaglio Pericolosità Idraulica Bacino Fortore

Nella fascia di riassetto fluviale sono consentiti i seguenti interventi:

- agli interventi idraulici e di sistemazione ambientale finalizzati a ridurre il rischio idraulico;
- demolizione senza ricostruzione;
- interventi sul patrimonio edilizio per adeguamenti minimi necessari alla messa a norma delle strutture e degli impianti;
- adeguamento e ristrutturazione delle opere relative alle reti dei trasporti ed alle reti di adduzione e distribuzione dei servizi esistenti, sia pubbliche che di interesse pubblico, non delocalizzabili purché approvati dalla Autorità idraulica competente previo parere del Comitato Tecnico della Autorità di Bacino senza aggravare le condizioni di pericolosità idraulica e pregiudicare gli interventi previsti dal PAI.

Nelle aree a pericolosità PI3, non ricadenti nella fascia di riassetto fluviale, sono anche consentiti i seguenti interventi:

- interventi sui manufatti esistenti di restauro e risanamento conservativo senza cambio di destinazione che aumenti il carico insediativo e senza aumenti di superfici e volumi;
- interventi di ristrutturazione edilizia a condizione che siano stati realizzati o siano realizzati contestualmente gli interventi previsti dal PAI

Nelle aree a pericolosità PI2, non ricadenti nella fascia di riassetto fluviale, sono consentiti anche i seguenti interventi:

- a) interventi di ristrutturazione urbanistica a condizione che siano stati realizzati o siano realizzati contestualmente gli interventi previsti dal PAI;
- b) realizzazione di nuove infrastrutture purché progettate sulla base di uno studio di compatibilità idraulica, senza aumentare le condizioni di rischio a patto che risultino assunte le misure di protezione civile contenute nei piani comunali di settore.

Nelle aree a pericolosità PI1 sono consentiti tutti gli interventi coerenti con le misure di protezione civile previste dal presente PAI e dai piani comunali di settore.

La realizzazione di opere pubbliche e/o dichiarate di pubblico interesse nella fascia di riassetto fluviale o nelle fasce di pericolosità può essere autorizzata dall’Autorità competente in deroga ai conseguenti vincoli, previa acquisizione del parere favorevole del Comitato Tecnico dell’Autorità di Bacino, a patto che:

- a) si tratti di servizi essenziali non delocalizzabili;
- b) non pregiudichino la realizzazione degli interventi del PAI;
- c) non concorrano ad aumentare il carico insediativo;
- d) siano realizzati con idonei accorgimenti costruttivi;
- e) risultino coerenti con le misure di protezione civile di cui al presente PAI e ai piani comunali di settore.

8.2 Vincolo Idrogeologico

Sull'area oggetto del tracciato di progetto insiste anche un vincolo idrogeologico (R.D. N°3267 del 30/12/1923). I dati per la perimetrazione di tali aree di tutela sono stati desunti dal P.T.P.A.A.V. n.1 (Piano Paesistico Ambientale di Area Vasta) della Regione Molise e dal P.U.T.T./P (Piano Urbanistico Territoriale Tematico Paesistico) della Regione Puglia. Di seguito si riporta uno stralcio planimetrico del vincolo con sovrapposto il tracciato di progetto.

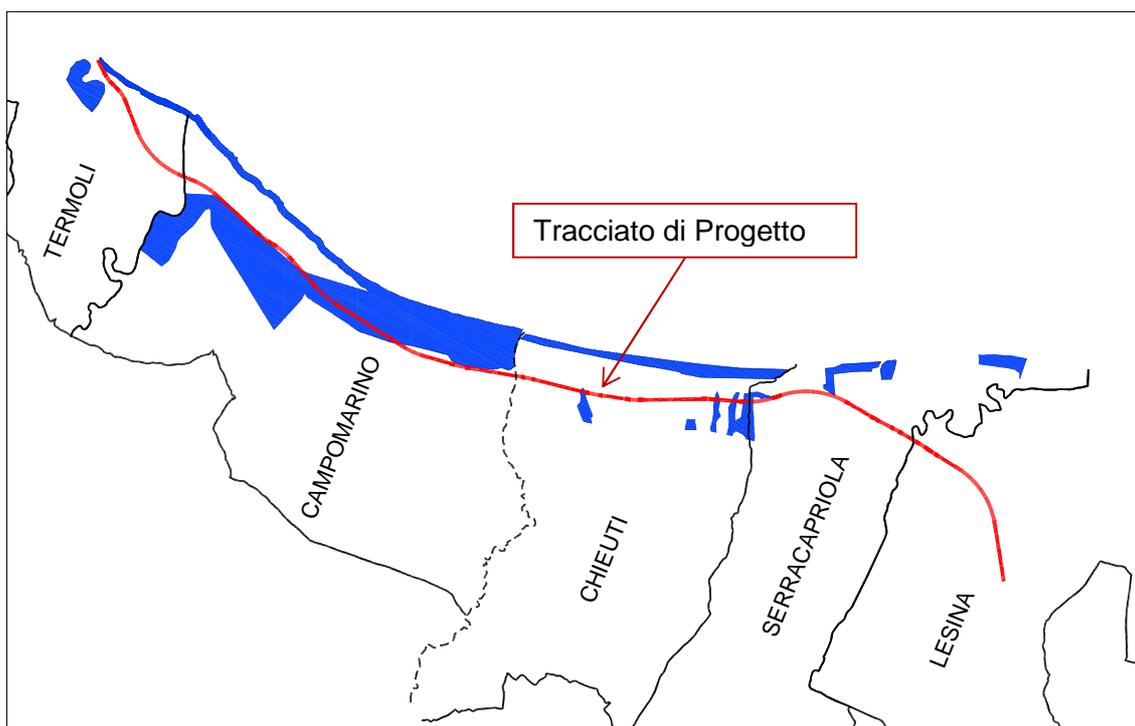


Figura 59: Vincolo Idrogeologico da P.T.P.A.A.V della Regione Molise e P.U.T.T./P della Regione Puglia

8.3 Vincoli paesaggistici ed ambientali

Il progetto nel suo tracciato interseca alcune perimetrazioni che individuano regimi normativi vincolistici indicati nel Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio", come illustrato negli elaborati grafici allegati "Carta dei vincoli" (cod. L03200R22N4SA000P001A-006A) e "Carta dei vincoli paesaggistici" (cod. L03200R22N3SA000A001A), e come descritto di seguito:

- Immobili ed aree di notevole interesse pubblico, ai sensi dell'art. 136 del D. Lgs. 42/2004,



Figura 8.60. Il vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 136 - Immobili ed aree di notevole interesse pubblico.

- i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare, ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera " a " del D. Lgs. 42/2004,;
- i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi, ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera " b " del D. Lgs. 42/2004,;
- I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua, ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera " c " del D. Lgs. 42/2004, iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
- i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonche' i territori di protezione esterna dei parchi, ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera " f " del D. Lgs. 42/2004;
- i territori coperti da foreste e da boschi, ancorchè percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera " g " del D. Lgs. 42/2004, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227;

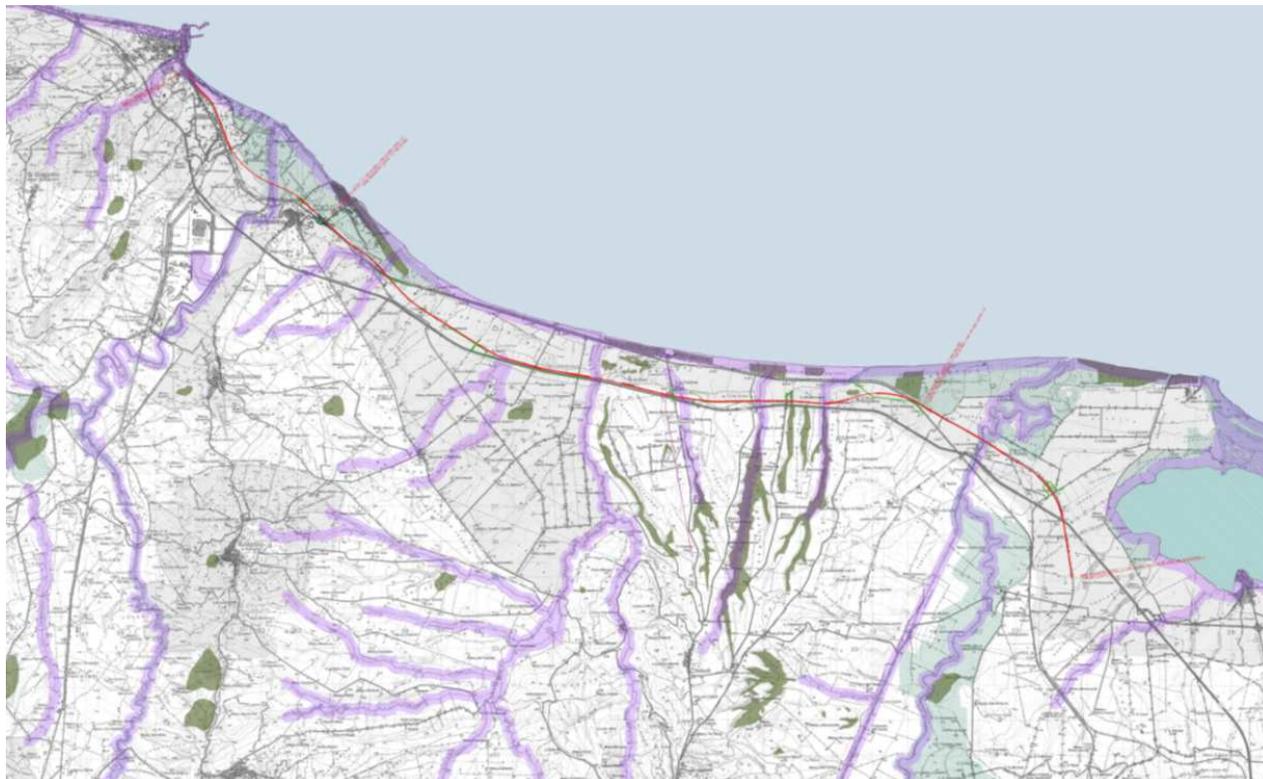


Figura 8.61. Il vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004 : In viola sono indicate le aree di rispetto dei fiumi, torrenti, e corsi d'acqua, del mare e dei laghi ai sensi del comma 1, lettere a, b, c

8.4 Aree protette e siti Natura 2000

L'ambito territoriale interessato dal tracciato di progetto si caratterizza per la presenza di aree naturali protette e di siti della Rete Natura 2000, sia nella Regione Puglia che nella Regione Molise come illustrato negli elaborati grafici allegati "Carta delle aree naturali protette e Natura 2000" (cod. L03200R22N3SA000P001A / 002A / 003A).

8.4.1 Siti Natura 2000

Relativamente ai siti Natura 2000 direttamente o indirettamente interessati, è stato predisposto un apposito studio per la valutazione di incidenza ambientale, al quale si rimanda per gli approfondimenti. Nella tabella seguente sono elencati i siti SIC e ZPS presenti nell'intorno dell'intervento in progetto, con l'indicazione della regione di appartenenza, dell'ente gestore e della presenza o assenza di piano di gestione o piano faunistico venatorio.

Sito Natura 2000	Regione di appartenenza	Ente gestore	Piano di Gestione	Piano Faunistico Venatorio
SIC IT 7222216 - Foce Biferno - Litorale di Campomarino	Molise	Regione Molise	In elaborazione	Si
SIC IT 7222237 – Fiume Biferno – Confluenza Cigno (alla foce esclusa)	Molise	Regione Molise	No	Si
SIC IT 7222217 – Foce Saccione – Bonifica Ramitelli	Molise Puglia	Regione Molise	In elaborazione	Si
ZPS IT7228230 - Lago di Guardialfiera - Foce fiume Biferno	Molise	Regione Molise	No	No
SIC IT 9110015 – Duna e Lago di Lesina – Foce del Fortore	Puglia	Ente Parco Nazionale del Gargano	Si-Piano di Gestione dei Sic del Fiume Fortore	No
SIC IT 9110002 – Valle Fortore – Lago di Occhito	Puglia	Autorità di Bacino dei fiumi Trigno, Biferno e minori	Si-Piano di Gestione dei Sic del Fiume Fortore	No
ZPS IT9110037 - Laghi di Lesina e di Varano	Puglia	Regione Puglia	No	No

8.4.2 Aree Protette

Parco Nazionale del Gargano

Il Parco Nazionale del Gargano è stato istituito con D.P.R. 5/6/1995. L'area protetta si estende per circa 120.000 ettari , interessando in totale 18 diversi comuni. L'ente gestore è l'Ente Parco Nazionale del Gargano ed al momento l'area protetta non è dotata di un Piano del Parco, il cui iter approvativo è tuttora in corso. Il decreto istitutivo del 1995 identifica nell'ambito del Parco la presenza di aree di rilevante interesse naturalistico, paesaggistico e culturale con limitato o inesistente grado di antropizzazione e di zone di valore naturalistico, paesaggistico e culturale con maggior grado di antropizzazione, prossime ai confini esterni del Parco.

Il tracciato di progetto lambisce il confine del Parco nel territorio del comune di Serracapriola, in una zona in cui il perimetro del parco si attesta sulla linea ferroviaria storica. Non emergono particolari elementi di interferenza tra le opere in progetto ed il Parco Nazionale del Gargano.

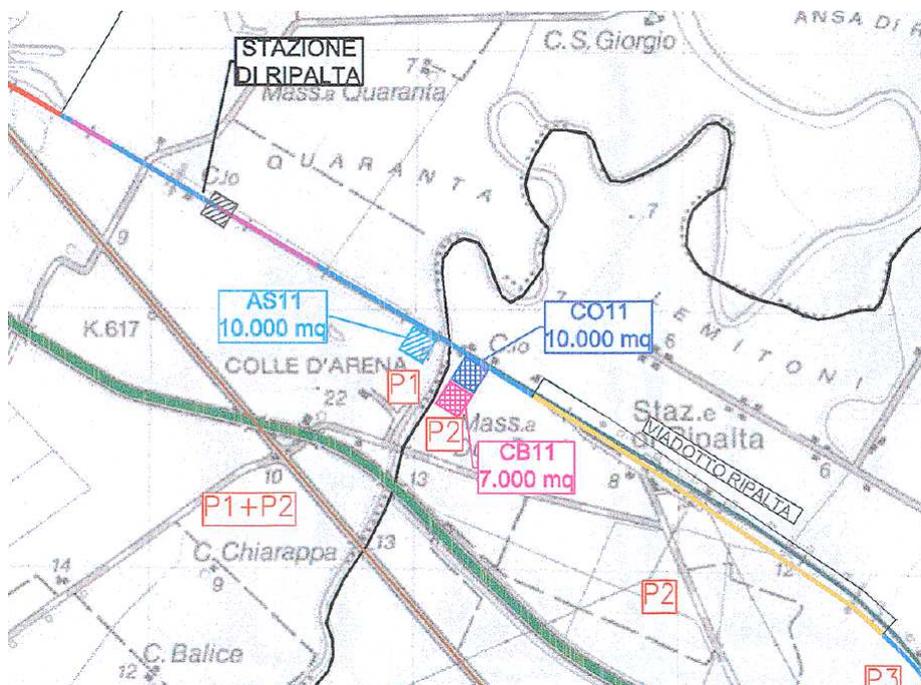
Parco Naturale Regionale Medio Fortore

Con Bollettino Ufficiale Regionale n. 28 dell' 11 febbraio 2010, è stato pubblicato Disegno di Legge Regionale 6/2010, "Istituzione del Parco Naturale Regionale Medio Fortore", il cui perimetro è interessato dal tracciato di progetto.

L'iter istitutivo del Parco non è al momento perfezionato; tuttavia, nelle more dell'emanazione della legge regionale istitutiva, come disposto dagli articoli 6 e 8 della L.R. n.19 del 24 luglio 1997 e s.m.i., è attivo il regime di salvaguardia.

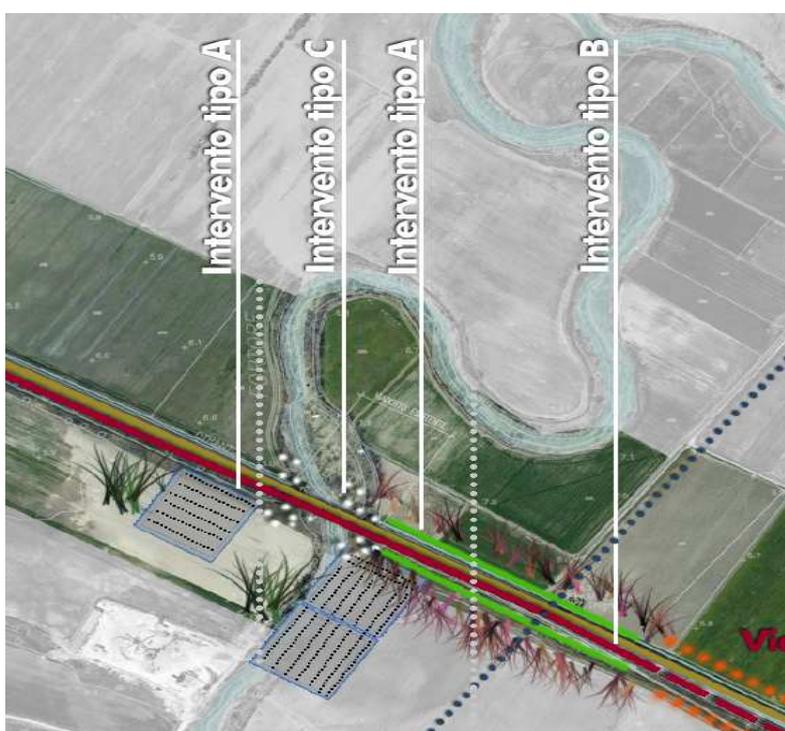
Il tracciato di progetto interferisce con il perimetro dell'istituendo parco per una estesa di circa 480 m; il previsto raddoppio della linea, nel tratto interferente con il parco, avviene sul sedime della linea esistente. Il progetto prevede che lo scavalco del fiume Fortore avvenga mediante l'adeguamento del viadotto esistente in maniera da renderlo idoneo ad ospitare il raddoppio della linea ferroviaria; i rilevati di approccio al viadotto previsti per realizzare l'innalzamento della attuale quota del ferro nella zona di Ripalta, necessario a risolvere i problemi idraulici dell'area, ricalcano l'ingombro della linea storica.

A monte della linea storica, in un'area agricola che ricade nella fascia di protezione più esterna della perimetrazione del parco, è prevista l'installazione di due aree di cantiere, il cantiere base CB11 e il cantiere operativo CO11 per una superficie pari a circa 17.000 mq. L'area di stoccaggio AS11 è prossima, ma esterna, ai confini del parco.



Stralcio della planimetria di cantierizzazione
nell'intorno dell'area del Parco Naturale Regionale Medio Fortore

Nell'area sono previsti interventi di mitigazione e di ripristino degli usi ante operam, come indicato nell'elaborato grafico allegato "Inserimento Paesaggistico e Caratterizzazione Architettonica della Linea" (cod. L03200R44NXSA000A001A). Sono previsti interventi di Tipo A - Ripristino dell'uso agricolo ante operam delle aree di cantiere, di Tipo B - Trattamento a verde delle scarpate dei rilevati e delle trincee e, per le aree prossime alle sponde del Fortore, interventi di tipo C - Rinaturalizzazione spondale con piantumazione di essenze arboree igrofile (*Populus alba*, *Salix alba*, *Salix purpurea*, *Sambucus nigra*).



*Interventi di mitigazione nell'area del Parco Naturale Regionale Medio Fortore
Stralcio dall'elaborato allegato "Inserimento Paesaggistico e Caratterizzazione Architettonica della Linea"*

Il progetto, per l'area interferente con il perimetro dell'istituendo parco naturale regionale, non prevede attività tra quelle citate dalla Legge Regionale 19/97 e s.m.i. tra le misure di salvaguardia, come ad esempio apertura di nuove cave, opere di movimento terra tali da modificare consistentemente la morfologia del terreno o costruzione di nuove strade o ampliamento di esistenti.

Va sottolineato che il comma 8 dell'art. 5 del Disegno di Legge di istituzione del parco naturale regionale, indica che "Fermo restando il rispetto delle norme e delle procedure di valutazione previste in materia di protezione, tutela e conservazione ambientale, all'interno del territorio del Parco può essere consentita la realizzazione di infrastrutture destinate al trasporto già previste in

	LINEA FERROVIARIA PESCARA-BARI RADDOPPIO TERMOLI (e)– LESINA (e) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	PROGETTO L032	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P 001	REV. A

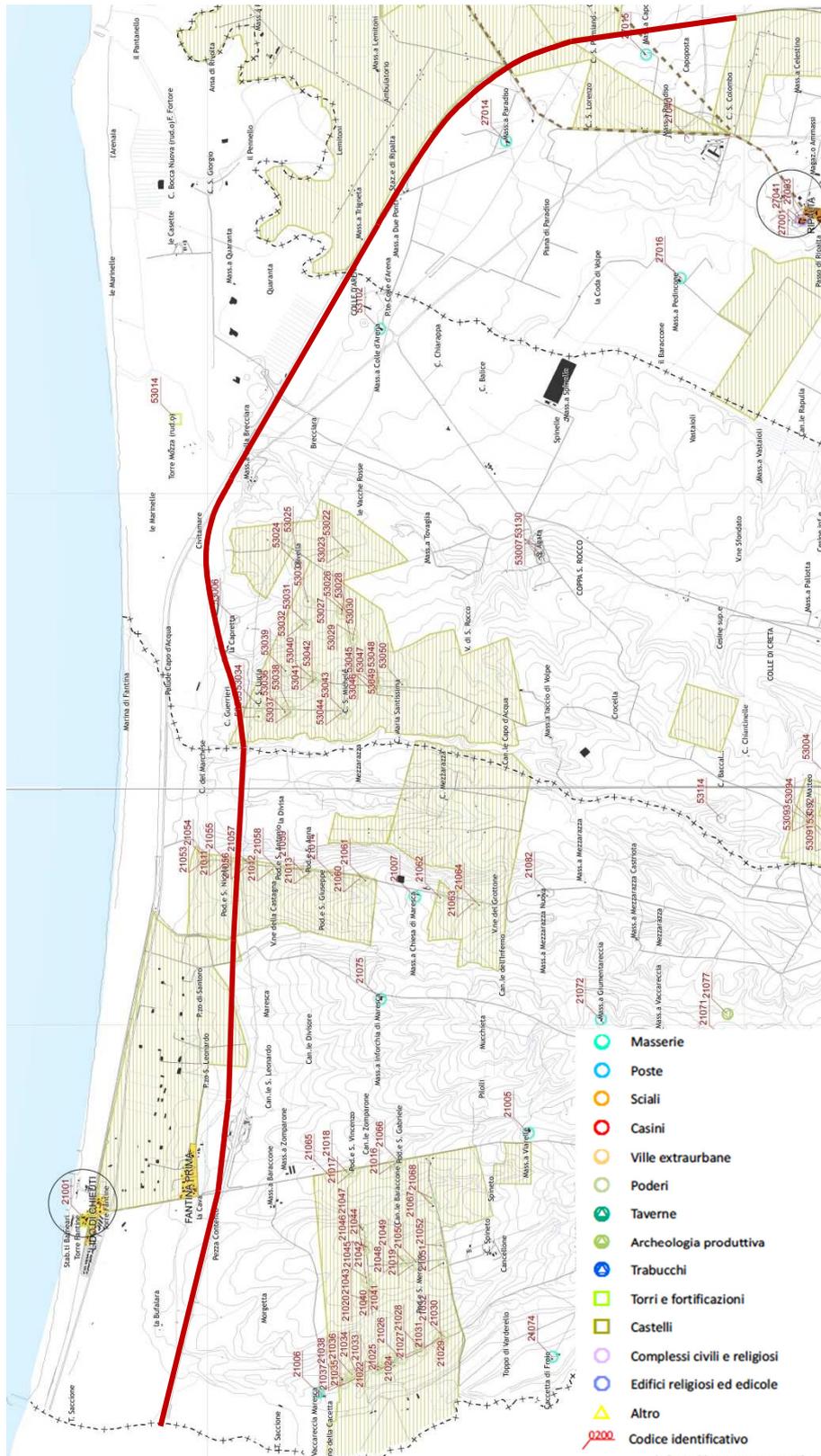
appositi piani o programmi solo in caso di rilevante interesse pubblico nazionale o interregionale.” Il raddoppio della linea e la sua fase di cantierizzazione, restituiranno una morfologia del territorio sostanzialmente invariata rispetto alla situazione attuale, interessando lo stesso sedime della linea ferroviaria esistente. Le opere legate alle fasi di costruzione come installazione di cantieri o piste di accesso, avranno tutte carattere temporaneo e, una volta dismesse, consentiranno la messa in opera del sistema delle opere a verde previsto in progetto e, per le aree impegnate dai cantieri, il ripristino degli usi ante operam.

8.5 I vincoli e le emergenze architettoniche

Nel territorio pugliese interessato dall’attraversamento del tracciato ferroviario si trovano due beni architettonici vincolati (su indicazione PUTT/p). I due beni architettonici, le cui aree sono localizzate nella figura seguente con un cerchio di colore nero, sono la Torre Fantine a Marina di Chieuti e della Chiesa romanica in località Ripalta nel comune di Lesina. La Torre Fantine fa parte di un sistema di torri costiere edificate attorno al Cinquecento a difesa della costa insieme alla Torre Fortore, la Torre Scampamorte e la Torre Mozza, ridotta ormai ad un solo rudere.

Non sussiste alcuna interferenza tra le opere in progetto e gli edifici vincolati.

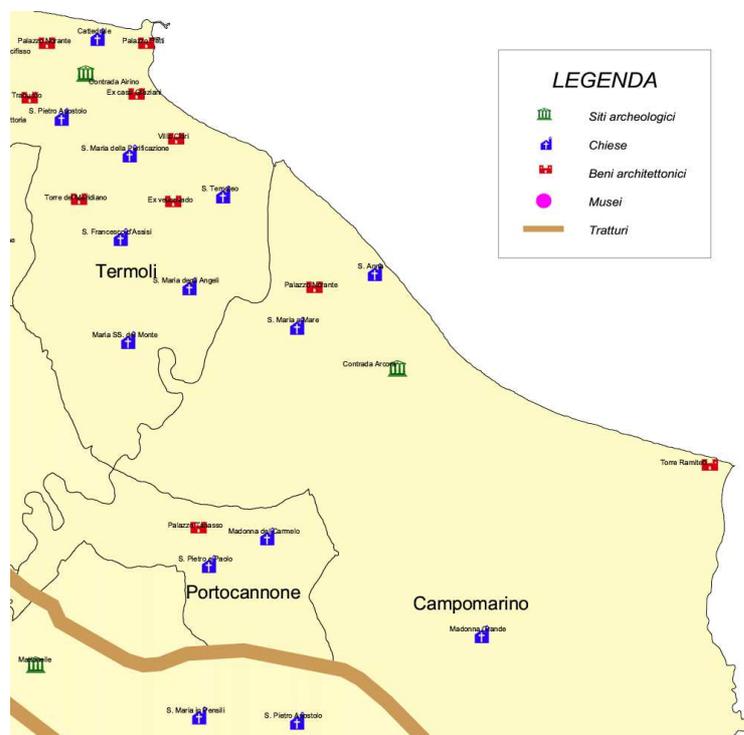
Il PTCP della Provincia di Foggia ha censito e cartografato il sistema delle emergenze architettoniche del territorio. Tra gli edifici che caratterizzano questa porzione di territorio vi sono le “masserie”, complessi di fabbricati articolati, di matrice rurale. La masseria è costituita in genere da un gruppo di edifici attorno al fabbricato centrale padronale, a funzione residenziale, e da stalle ed altri manufatti connessi alla attività agricola di tipo estensivo. Il tracciato non interessa direttamente componenti del sistema delle masserie.



*Tavola sulle emergenze architettoniche del PTCP della provincia di Foggia
Evidenziato in rosso sulla carta il tracciato di progetto*

Il PTCP di Campobasso individua, per il territorio molisano, il sistema dei beni ed edifici soggetti a vincolo di tutela e delle emergenze architettoniche. Nell'area vasta interessata dalle opere in progetto si registrano alcuni elementi di pregio, ma nessuno di questi è direttamente interessato dall'intervento.

Sulla costa, come per il territorio pugliese, si trovano diverse torri di avvistamento; una di queste è localizzata in località Ramitelli, un'altra, tra le più importanti è nel centro storico di Termoli, la cosiddetta Torre del Meridiano, di forma cilindrica, sita in luogo idoneo alla vista della costa posta a sud della città di Termoli. Importanti edifici religiosi e civili sono presenti anche nel centro urbano di Campomarino, come ad esempio la Chiesa di Santa Maria a Mare, databile tra il XII-XIII secolo, con cripta paleocristiana del IV secolo, e oggetto di una ristrutturazione durante il Settecento, o come l'edificio di Palazzo Norante. Non sussiste alcuna interferenza tra l'intervento in progetto ed i beni riconducibili al sistema delle emergenze architettoniche.



Stralcio della tavola sulle emergenze architettoniche

del PTCP della provincia di Campobasso.