



**REGIONE  
MOLISE**



**PROVINCIA DI  
ISERNIA**

Patto per lo Sviluppo della Regione Molise - Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020  
Delibere CIPE 10 agosto 2016 nn.25 e 26, 22 dicembre 2017 n.95 e 25 ottobre 2018 n.50  
Atto modificativo del 28 marzo 2019. Area tematica: Infrastrutture - Linea di intervento: Viabilità

**COLLEGAMENTO TRASVERSALE TRA LE STRADE F.V. TRIGNO E F.V.  
BIFERNO - FONDO VALLE FRESILIA**

**COMPLETAMENTO DELLA S.P. N°59 FRESILIA  
IN DIREZIONE SPRONDASINO**

**PROGETTO DEFINITIVO**

Redatto ai sensi del D.Lgs. n°50 del 18.04.16, con i contenuti dell'art.33 del D.P.R. n°207/2010 e s.m.i.

R.U.P.:  ING. PASQUALINO DE BENEDICTIS	Responsabile Settore Viabilità Trasporti:  GEOM. LORENZO DI IACOVO	Responsabile del Nucleo Trigno Biferno:  GEOM. GIUSEPPE VERDILE	
			CUP H21B19000280002
			CIG 8352460C07

PROGETTISTI RTP:				
Mandataria:	Mandante:	Mandante:	Mandante:	Mandante:
 ING. GIANCARLO TANZI	 ING. ROBERTO MELFI ARCH. CARLO MELFI	 ING. VALERIO BAJETTI	 ING. GIANFRANCO SODERO	 ING. CARLA PROCOPIO



	ESEGUITO:	-	A TERMINI DI LEGGE QUESTO PROGETTO E' DI PROPRIETA' ESCLUSIVA DEI PRO- GETTISTI ED E' VIETATO RIPRODURLO O COMUNICARNE A TERZI IL CONTENUTO SENZA PREVENTIVA AUTORIZZAZIONE
	CONTROLLATO:	-	
	APPROVATO:	-	
	DATA:	-	
CODICE ELABORATO			DATA
T R A E I O 4 P A 1 5 A			FEBBRAIO 2022
REV			SCALA
			--

TITOLO ELABORATO

**ISTANZA P.A.U.R. - VERIFICA COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA:  
INTEGRAZIONI COME DA NOTA MIC\_SABAP-MOL|08/03/2022|0002978-P  
VALUTAZIONE DELL'IMPATTO: FOTO-SIMULAZIONI**



**REGIONE  
MOLISE**



**PROVINCIA DI  
ISERNIA**

---

Patto per lo Sviluppo della Regione Molise - Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020  
Delibere CIPE 10 agosto 2016 nn.25 e 26, 22 dicembre 2017 n.95 e 25 ottobre 2018 n.50  
Atto modificativo del 28 marzo 2019. Area tematica: Infrastrutture - Linea di intervento: Viabilità

**COLLEGAMENTO TRASVERSALE TRA LE STRADE F.V. TRIGNO E F.V.  
BIFERNO - FONDO VALLE FRESILIA**

**COMPLETAMENTO DELLA S.P. N°59 FRESILIA  
IN DIREZIONE SPRONDASINO**

**PROGETTO DEFINITIVO**

Redatto ai sensi del D.Lgs. n°50 del 18.04.16, con i contenuti dell'art.33 del D.P.R. n°207/2010 e s.m.i.

**CARATTERI DEL PAESAGGIO,  
SCELTA DEL TRACCIATO ED  
EFFETTI VISIVI DEL PROGETTO**

## **1. CARATTERI PERCETTIVI DEL PAESAGGIO ALLO STATO ATTUALE**

Lo studio ha una duplice finalità: quella di valutare l'effettiva "esposizione" dell'area interessata all'inserimento dell'opera in progetto rispetto a punti panoramici e/o direttrici di visione presenti sul territorio, e dunque la sua rilevanza visiva e quella eventuale dell'opera nel più ampio contesto territoriale della vallata del Trigno; quella ulteriore di valutare l'inserimento dell'opera nel contesto al fine di acquisire una maggiore consapevolezza in merito alla sua caratterizzazione percettiva ed alla sua eventuale incidenza visiva nelle visioni panoramiche del territorio che da detti punti e/o direttrici possono essere godute.

Occorre a tal fine evidenziare in primo luogo le caratterizzazioni fisico-estetiche che connotano la qualità visiva dell'area interessata dall'intervento. L'area in questione è ubicata in un contesto prettamente naturale, nell'ambito della incisione valliva del fiume Trigno nel tratto a sviluppo nord-sud compreso tra il complesso orografico della Montagnola-Colle dell'Orso (a sud) e la confluenza Trigno-Verrino (a nord).

Qui, ancora tendenzialmente forte è la connotazione naturalistica del paesaggio e l'attività antropica presenta una consistenza generalmente modesta e di basso impatto su tutto il territorio. Tutto ciò configura un paesaggio tipicamente rurale a bassa densità insediativa ed infrastrutturale, in cui la pratica agricola e le emergenze morfologiche e naturalistiche del territorio giocano ancora un ruolo prevalente nel conformare e caratterizzare gli insediamenti umani. Insediamenti che presentano pertanto ancora un buon grado di integrazione con le caratteristiche del paesaggio naturale, grazie alla riproposizione di modelli insediativi tradizionali fondati sulla bassa diffusione territoriale ed impostati sostanzialmente sulla rete infrastrutturale di vecchio impianto (ancora poco soggetta ad ampliamenti); modelli in cui lo sviluppo delle attività produttive è ancora largamente incentrato sulle attività

di base a prevalente connotazione artigianale e sull'espletamento dei servizi essenziali. Ancora forte è il radicamento della pratica agricola e silvo-pastorale di sussistenza ed a conduzione familiare, e ciò si riflette sul buon grado di mantenimento delle connotazioni originarie del paesaggio, che giunge sotto molti aspetti pressoché intatto fino al giorno d'oggi.

Sotto l'aspetto percettivo e visivo, di godimento panoramico del contesto, il territorio risulta ricco di connotazioni morfologiche peculiari: gobbe e valloni poco profondi si susseguono degradando verso il fondo valle, sulle rive del fiume Trigno, con l'alternarsi di superfici pianeggianti e suoli in pendenza, con bruschi sollevamenti alle maggiori altitudini in corrispondenza dei quali si trovano spuntoni calcarei ed ammassi rocciosi affioranti, su uno dei quali sorge il centro abitato a forte caratterizzazione storica di Bagnoli del Trigno; le formazioni pianeggianti di fondovalle ospitano il sistema idrico-fluviale del Trigno, che riceve le acque dei versanti attraverso i valloni e i fossi naturali di scolo che incidono i pendii. I versanti in destra e sinistra idrografica sono per lo più coperti da boschi caratterizzati da essenze sub-mediterranee, con prevalenza di querce, cerro, roverella, rovere e farnetto e sottobosco ricco di essenze arbustive. La fascia medio alta dei versanti suddetti, e soprattutto quella sul lato Bagnoli, è ben visibile dalla SS 650 che pertanto ha connotazione di strada panoramica, dalla quale l'area appare come un bosco unico che avvolge le formazioni collinari alle cui sommità svettano imponenti speroni rocciosi, su uno dei quali sorge il centro storico di Bagnoli del Trigno, che dunque costituisce esempio rilevante di forte interazione e fusione fra natura, architettura e uso del territorio.

Le suddette caratterizzazioni naturalistiche, geomorfologiche e di testimonianza storico-culturale del territorio, vengono pertanto a costituire le connotazioni paesaggistiche principali dell'area.

## **2. SCELTA DEL TRACCIATO E VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE**

L'iter progettuale per il completamento della S.P. n. 59 "Fresilia" relativamente alla tratta finale di raccordo con la S.S. n. 650 "Fondo Valle Trigno", ha origine nel corso degli anni '90 con lo sviluppo e la presentazione di un progetto esecutivo commissionato inizialmente dalla Comunità Montana "Sannio" e successivamente dalla Provincia di Isernia, il quale a partire dalla fine del 3° lotto della S.P. n.59, fino ad allora realizzato, prevedeva il ricongiungimento con la suddetta Statale n. 650 attraverso l'esistente svincolo di Civitanova del Sannio, con uno sviluppo lineare di circa 6.5km dei quali circa 2.7km provvisti di ulteriore corsia di arrampicamento per il superamento del notevole dislivello esistente con il punto di raccordo. A copertura delle spese di realizzazione dell'opera afferente a tale scelta progettuale la Regione, con D.G.R. n. 4241/93, aveva stanziato fondi a valere sulla misura 1.1 del POP Molise.

Successivamente alla formulazione di tale progetto, per sopraggiunte problematiche afferenti a divergenze su due possibili diverse soluzioni di tracciato rispetto a quella suddetta, sorte in sede di confronto tra tutti i soggetti interessati (privati ed istituzionali), l'iter progettuale-attuativo venne interrotto, e l'iniziativa decisionale circa la scelta della soluzione migliore da adottare per la ripresa e la prosecuzione dell'iter, venne affidata alla Regione Molise. Le soluzioni progettuali prospettate per la tratta di completamento fino al raccordo con la FV Trigno (S.S. 650) erano sostanzialmente due: quella oggetto della prima formulazione progettuale, passante per Civitanova del Sannio e con raccordo presso lo svincolo di Civitanova, e una nuova soluzione che prevedeva la continuazione della strada lungo la valle del Trigno, sulla sponda destra in agro di Bagnoli del Trigno, con raccordo finale alla S.S. 650 in prossimità della località di Sprondasino, sostanzialmente coincidente con il tracciato *de quo*. Tale nuova soluzione prevedeva dunque un tracciato sensibilmente più lungo rispetto alla soluzione precedente, ma caratterizzato da una più favorevole configurazione orografica del territorio attraversato e da una conseguente maggiore regolarità plano-altimetrica, con dislivelli e pendenza media decisamente più contenuti rispetto all'altra soluzione e quindi in grado di garantire una più agevole

percorribilità e fluidità di scorrimento del traffico automobilistico, compatibile con le velocità consentite dalla categoria stradale di riferimento della nuova infrastruttura.

Con Atto n. 727 del 18 maggio 1998, la Giunta Regionale deliberò l'unanime decisione di prescegliere quest'ultima quale soluzione di tracciato per il completamento della Fresilai, ossia quella proponente l'attraversamento del territorio comunale di Bagnoli ed il ricongiungimento alla S.S. 650 in località Sprondasino, a parziale rettifica di tutti gli atti precedentemente formulati ed emessi. Tale provvedimento venne successivamente ratificato con la delibera di approvazione da parte del Consiglio Regionale avvenuta con Atto n. 436 del 30 novembre 1999.

Con l'adozione di tali atti dunque, l'istituzione regionale manifestò espressa volontà di preferire la seconda soluzione alla prima inizialmente formulata e progettata, sulla base di considerazioni di opportunità scaturenti in primo luogo dal confronto con tutti i soggetti interessati. Già alla fine degli anni '90 la Regione Molise aveva quindi inequivocabilmente stabilito la propria preferenza sul tracciato per il completamento della Strada di collegamento tra le due arterie regionali di fondo valle (Biferno e Trigno), impegnandosi peraltro nel trovare le soluzioni adeguate a superare gli eventuali problemi inerenti all'attuazione dell'intervento.

Con questi passaggi si è pertanto esercitata in sede istituzionale la prima valutazione delle alternative inerenti all'opera da realizzare, con conseguente emissione di atti decisori pubblici che tengono conto di un insieme di esigenze manifestate dal territorio, e rispetto ai quali si sarebbero dovute conformare le successive fasi progettuali. E difatti la proposta di tracciato assunta nel presente progetto è del tutto coerente e conforme alla soluzione istituzionalmente prescelta di cui sopra, e pertanto non ha preso aprioristicamente in considerazione la possibilità di valutare ulteriori alternative di tracciato, se non variazioni localizzate dello stesso tracciato ufficialmente prestabilito.

A seguito dell'espletamento della necessaria campagna di indagini geologiche, compiuta preliminarmente alla precedente fase di progettazione di fattibilità

tecnica ed economica, si è d'altronde riscontrato come l'ambito territoriale individuato per la soluzione di tracciato prescelta, e confermata in progetto, presenti di fatto condizioni geologiche, geomorfologiche ed idrogeologiche più favorevoli allo sviluppo del nuovo tratto stradale di completamento, riconducibili principalmente a:

- ✓ buona consistenza e caratterizzazione meccanica dei terreni;
- ✓ generale omogeneità tipologica dei suoli e dei substrati;
- ✓ bassa presenza di aree instabili ed a rischio di instabilità;
- ✓ andamento morfologico favorevole;
- ✓ sostanziale omogeneità anche delle caratterizzazioni ambientali, urbanistiche e paesaggistiche del territorio.

A fronte di quanto sin qui evidenziato, la valutazione di alternative rispetto al suddetto tracciato prescelto, è stata effettuata in sede progettuale solo in relazione alla possibilità di prevedere percorsi diversi nell'ambito dello stesso corridoio individuato, come in prima opzione far correre il tracciato sulla sponda opposta, in sinistra idrografica del fiume Trigno in agro di Civitanova, oppure in seconda opzione distanziare ulteriormente il tracciato dall'area fluviale nell'ambito della stessa sponda destra, con posizionamento su livelli più elevati del versante. In merito alla prima opzione si è fin dalle prime fasi progettuali esclusa la sua praticabilità ed opportunità di scelta, in quanto a seguito dell'esecuzione della campagna di indagine geologica e della disamina delle caratterizzazioni ambientali, morfologiche e paesaggistiche del contesto, si sono riscontrati i seguenti fattori ostativi:

- Le caratteristiche geologiche e geomeccaniche dei suoli, almeno per le aree indagate, risultavano meno adatte all'esecuzione dell'opera rispetto a quanto riscontrato nel contesto territoriale in destra idrografica; inoltre la presenza di una più diffusa situazione di dissesto e di equilibrio geomorfologico precario, facilmente alterabile dalla realizzazione di interventi antropici e di scavo, rendevano dette aree maggiormente cagionevoli ai fenomeni di instabilità, pregiudizievoli per l'infrastruttura.
- L'andamento morfologico dell'area risultava essere molto più irregolare ed

articolato di quello in destra idrografica, con diffusa accidentalità di fondo e gibbosità, sintomo di fenomeni superficiali di scorrimento che interessano il substrato; tali condizioni avrebbero comportato la previsione di un maggior numero di opere funzionali alla necessaria regolarizzazione plano-altimetrica del tracciato.

- La caratterizzazione morfologica suddetta espone ad una maggiore presenza di aste torrentizie di incisione del pendio, immissarie del Trigno, tutte intercettate ortogonalmente dal tracciato e perciò comportanti maggiori oneri tecnico-economici ed ambientali per le necessarie opere di attraversamento con protezione dei relativi ecosistemi.
- La maggiore estensione del SIC IT7212139 nell'ambito della sponda sinistra del Trigno avrebbe comportato una maggiore incidenza dell'infrastruttura sul sito medesimo, in termini di impegno di superficie.
- Il tracciato di progetto si sarebbe sviluppato quasi interamente all'interno di aree assoggettate a specifica disciplina d'uso e trasformazione da parte del PTPAAV n.4 della Regione Molise, non sempre compatibili con la tipologia d'opera prevista, ed oltretutto con ulteriore significativa presenza di elementi tutelati per legge a fini paesaggistici.

La considerazione dell'“alternativa zero”, ossia la non realizzazione dell'opera, non è stata invece ne esaminata ne approfondita, in quanto la realizzazione del completamento stradale in esame costituisce opera pubblica di ormai imprescindibile necessità, vuoi per la funzionalizzazione della tratta già realizzata che resterebbe inutilizzata ai fini degli obiettivi iniziali, e configurerebbe un inutile spreco di risorse pubbliche, vuoi per la ormai impellente necessità per il territorio che vi gravita intorno di poter usufruire del collegamento veloce tra le due arterie regionali, in chiave di sviluppo delle attività economiche attraverso il miglioramento delle relazioni trasportistiche con il resto del territorio regionale ed extraregionale (va ricordato in proposito che la Fresilia serve il nucleo produttivo industriale-artigianale di Frosolone e del suo hinterland), ed anche in chiave di miglioramento del collegamento viario tra l'area dell'Alto Molise (agnonese) con il capoluogo di regione, riducendone significativamente i tempi



di percorrenza. La sua realizzazione è d'altronde ineluttabile anche a fronte della sua ormai perdurante presenza nei vari programmi pluriennali regionali delle opere pubbliche e nei corrispondenti capitoli di finanziamento.

### **3. EFFETTI VISIVI DEL PROGETTO: INTERVISIBILITA' E FOTO-SIMULAZIONI**

Scopo delle elaborazioni che seguono è la preliminare individuazione dei punti e delle direttrici di visione dell'area in esame dal territorio circostante, e la verifica della intervisibilità dell'area stessa rispetto a detti punti e percorsi. In secondo luogo, la valutazione dell'impatto visivo dell'opera di progetto sugli scorci di paesaggio che si possono fruire ed apprezzare visivamente dai suddetti punti e percorsi; paesaggio inteso anche nell'estesa accezione di "*luogo*" dove si svolgono le attività umane. L'impatto percettivo da valutare non è difatti solo di tipo estetico-visivo, ma riguarda pure le conseguenze che possono essere indotte da un'opera sulla struttura degli spazi della vita dell'uomo; il valore di un paesaggio è dato proprio dal suo essere in sintonia con la sensibilità ambientale più profonda della popolazione che in esso vive.

La individuazione dei principali punti di fruizione panoramica dell'area di interesse e la definizione della sua intervisibilità nel territorio, vengono determinate sulla base di un sopralluogo accurato fondato sul metodo della percorrenza del territorio attraverso le principali arterie viarie che vi si snodano (selezionando tra tutte quelle a maggiore frequentazione) e/o i principali percorsi ludico-ricreativi presenti, come ad esempio le aste tratturali. Dalla percorrenza del territorio diventa poi anche facilmente comprensibile il grado di intervisibilità dell'area interessata all'inserimento dell'opera e dell'opera medesima.

La valutazione dell'impatto visivo viene effettuata attraverso la predisposizione di foto-simulazioni sull'inserimento dell'opera nel contesto paesaggistico, al fine di verificarne il grado di compatibilità dell'inserimento e di stimare il grado di incidenza della trasformazione ipotizzata rispetto alla conservazione delle caratteristiche percettive del contesto entro cui si

inserisce; per tali motivi, è metodologicamente incentrata sulla rappresentazione fotografica delle caratteristiche dello scorcio visuale allo stato attuale e sul confronto con l'ipotizzato inserimento dell'opera realizzato con la tecnica della foto-simulazione.

Gli anzidetti obiettivi vengono conseguentemente esplicitati in forma grafica mediante l'elaborazione dei seguenti allegati:

- Carta della intervisibilità e dei punti di visuale (Elaborato TRAEI04PA16A), riguardante il bacino visivo nel quale è compresa l'area di intervento, con individuazione dei Punti di osservazione panoramici dell'area stessa, distinti in Statici e Dinamici, costituiti dai luoghi di osservazione e dalle direttrici di principale percorrenza presenti.
- Schede delle foto-simulazioni (Allegate alla presente), nelle quali si evidenziano, grazie alle riprese fotografiche effettuate, sia i caratteri panoramici del territorio che quelli specifici dell'area di localizzazione dell'opera inserita, e si verifica il grado di incidenza visiva (disturbo) dell'opera nella percezione del contesto paesaggistico, mettendo in evidenza in che modo ed in che misura la eventuale presenza dell'opera in progetto possa alterarne la fruizione visiva attuale, qualitativamente connotata dall'originale fusione degli elementi prima evidenziati.

L'area di riferimento per la valutazione della qualità della percezione e della visuale panoramica, è stata scelta di dimensione tale da abbracciare tutti i possibili "punti di visuale" statici e dinamici sull'ambito suddetto; tale area è la cosiddetta *Area di Impatto Potenziale (A.I.P.)*, corrispondente al bacino visivo dell'ambito di intervento, all'interno del quale è prevedibile che si manifestino in modo più evidente gli impatti percettivi.

La sua estensione ricomprende tuttavia quinte naturali di origine orografica, geomorfologica e vegetazionale che in taluni contesti territoriali limitano o impediscono la completa visibilità dell'opera da punti di visione panoramici

rilevanti e maggiormente sensibili, come ad esempio i centri storici, le vie panoramiche ed i beni culturali ed archeologici presenti nel territorio dell'A.I.P. Tali quinte sono messe in evidenza nella Carta dell'Intervisibilità, con l'ulteriore individuazione dei punti di intervisibilità o di non visibilità in corrispondenza degli elementi sensibili di cui sopra, attraverso la seguente simbologia:



*Punti e direttrici di visuale da cui l'opera non è visibile;*



*Punti e direttrici di visuale da cui l'opera è visibile;*



*Quinte naturali di mascheramento.*

Nella Carta suddetta sono inoltre stati individuati i seguenti punti di osservazione presi in considerazione in quanto ritenuti più significativi all'interno dell'A.I.P.

#### Osservazione dinamica

**D.01 – S.S. n.650 – al km 20+100 su ponte**

**D.02 – S.S. n.650 – al km 21**

**D.03 – S.S. n.650 – svincolo per Pietrabbondante**

**D.04 – S.S. n.650 – su viadotto "Trigno"**

**D.05 – S.P. n.15 – località Sprondasino**

**D.06 – S.P. n.15 – in direzione Bagnoli**

**D.07 – Strada comunale Cannavine**

**D.08 – S.P. "Bagnolese" – in prossimità di attraversamento Trigno**

**D.09 – S.P. "Bagnolese" – a mezza costa in direzione Civitanova**

**D.10 – S.P. "Bagnolese" – su crinale in direzione Civitanova**

**D.11 – S.P. "Bagnolese" – su crinale in direzione Civitanova**

**D.12 – Tratto esistente della Fresilia – area di allaccio**

**D.13 – Civitanova del Sannio – Via Fiume – inizio S.P. per Frosolone**

**D.14 – S.P. n.147 – tratto Bagnoli-Duronia in direzione Duronia**

#### **D.15 – Tratto percorribile del Tratturo Castel di Sangro – Lucera**

#### **D.16 – Tratto percorribile del Tratturo Celano - Foggia**

##### Osservazione statica

#### **S.17 – Antico monastero di San Benedetto *de Iumento Albo***

Dai punti panoramici dei centri storici di crinale che si aprono suilla vallata, la visione dell'opera nel tratto in esame risulta:

- impedita da Civitanova del Sannio, per effetto della posizione ribassata dell'opera e del conseguente occlusione visiva operata dai versanti boscati in sinistra Trigno;
- fortemente ridotta da Salcito per effetto del fattore "distanza"; in tal caso la percezione dell'opera in progetto può considerarsi non significativamente apprezzabile e dunque trascurabile il suo impatto;
- impedita da Bagnoli del Trigno, per effetto della posizione ribassata dell'opera e del conseguente occlusione visiva operata dai versanti boscati in destra Trigno;

In considerazione di quanto sopra, non si rileva la presenza di punti di osservazione statica di rilievo rispetto ai quali verificare il tenore dell'impatto percettivo.

I fotoinserimenti realizzati mostrano una attendibile visualizzazione dell'inserimento dell'opera da ogni specifico punto di visuale, e nel complesso evidenziano l'assenza di significative forme di incidenza detrattiva sul contesto paesaggistico di riferimento, anche a fronte della realizzazione delle misure di mitigazione visiva e naturalistica previste dal progetto, rappresentate e richiamate nelle foto-simulazioni.

Và comunque fatta una considerazione importante, in chiave paesaggistica, sulla presenza dei viadotti della S.S. 650 Fondo Valle Trigno nell'ambito del tratto che si snoda nella A.I.P. presa qui in considerazione: si ritiene in proposito che essi costituiscano una "tara" visiva immanente e

monopolizzante per un comprensorio territoriale ben più ampio dell'A.I.P., considerate le dimensioni e le estensioni di tali opere d'arte. La presenza dei viadotti introduce difatti nel paesaggio a più vasta scala, elementi infrastrutturali di tale portata visiva da essere sufficientemente in grado di caratterizzare il paesaggio medesimo, contrastando già fortemente sotto questo aspetto con l'originaria caratterizzazione insediativa e naturalistica dell'intero comprensorio territoriale compreso tra La Montagnola e la valle del Verrino. Si ritiene pertanto che tale originaria caratterizzazione naturalistica, morfologica e storico-architettonico-culturale del territorio in esame, sia già fortemente condizionata, almeno dal punto di vista visivo, dalla presenza delle suddette opere d'arte stradali di forte impatto visivo, con la conseguenza che il paesaggio qui visivamente fruibile ha di fatto già perduto l'originaria integrità ed uniformità, pur mantenendo caratteri qualitativi comunque elevati.



**REGIONE  
MOLISE**



**PROVINCIA DI  
ISERNIA**

---

Patto per lo Sviluppo della Regione Molise - Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020  
Delibere CIPE 10 agosto 2016 nn.25 e 26, 22 dicembre 2017 n.95 e 25 ottobre 2018 n.50  
Atto modificativo del 28 marzo 2019. Area tematica: Infrastrutture - Linea di intervento: Viabilità

**COLLEGAMENTO TRASVERSALE TRA LE STRADE F.V. TRIGNO E F.V.  
BIFERNO - FONDO VALLE FRESILIA**

**COMPLETAMENTO DELLA S.P. N°59 FRESILIA  
IN DIREZIONE SPRONDASINO**

**PROGETTO DEFINITIVO**

Redatto ai sensi del D.Lgs. n°50 del 18.04.16, con i contenuti dell'art.33 del D.P.R. n°207/2010 e s.m.i.

**FOTO-SIMULAZIONI  
DELL'INSERIMENTO DELL'OPERA  
NEL CONTESTO**

**D01 - FOTO STATO ATTUALE**



**D01 – SIMULAZIONE INSERIMENTO OPERA**





**D02 - FOTO STATO ATTUALE**



**D02 – SIMULAZIONE INSERIMENTO OPERA**

Misure di mitigazione:  
NESSUNA MISURA IN  
QUANTO IL TRATTO  
POTENZIALMENTE VISIBILE  
CORRERA' IN GALLERIA

TRATTO IN GALLERIA





**D03 - FOTO STATO ATTUALE**



**D03 – SIMULAZIONE INSERIMENTO OPERA**



Misure di mitigazione:

1. Rivestimento paratie in c.a. con pannello pietra a vista
2. Inerbimento e piantumazione scarpate piattaforma stradale
3. Reintegrazioni arboree in prossimità di superfici boscate

Viadotto  
L=150ml



**D04 - FOTO STATO ATTUALE**



**D04 – SIMULAZIONE INSERIMENTO OPERA**



### D05 - FOTO STATO ATTUALE



### D05 – SIMULAZIONE INSERIMENTO OPERA

#### Misure di mitigazione:

1. Rivestimento paratia in c.a. con pannello pietra a vista
2. Inerbimento e piantumazione scarpate piattaforma stradale
3. Reintegrazioni arboree in prossimità di superfici boscate





**D06 - FOTO STATO ATTUALE**



**D06 – SIMULAZIONE INSERIMENTO OPERA**





**D07 - FOTO STATO ATTUALE**



**D07 – SIMULAZIONE INSERIMENTO OPERA**





**D08 - FOTO STATO ATTUALE**



**D08 – SIMULAZIONE INSERIMENTO OPERA**



Misure di mitigazione:  
1. Inerbimento scarpate della  
piattaforma stradale



**D09 - FOTO STATO ATTUALE**



**D09 – SIMULAZIONE INSERIMENTO OPERA**

Misure di mitigazione:  
1. Inerbimento scarpate della  
piattaforma stradale





**D10 - FOTO STATO ATTUALE**



**D10 – SIMULAZIONE INSERIMENTO OPERA**





**D11 - FOTO STATO ATTUALE**



**D11 – SIMULAZIONE INSERIMENTO OPERA**

Misure di mitigazione:  
1. Inerbimento scarpate della  
piattaforma stradale





**D12 - FOTO STATO ATTUALE**



**D12 – SIMULAZIONE INSERIMENTO OPERA**



Misure di mitigazione:

1. Inerbimento scarpate della piattaforma stradale
2. Piantumazioni in aiuola centrale rotatoria



**D13 - FOTO STATO ATTUALE**



**D13 – SIMULAZIONE INSERIMENTO OPERA**





**D14 - FOTO STATO ATTUALE**



**D14 – SIMULAZIONE INSERIMENTO OPERA**





**D15 - FOTO STATO ATTUALE**



**D15 – SIMULAZIONE INSERIMENTO OPERA**



L'OPERA NON RISULTA  
VISIBILE A CAUSA  
DELLA PRESENZA DI  
QUINTE OROGRAFICHE

TRATTURO CASTEL  
DI SANGRO - LUCERA



**D16 - FOTO STATO ATTUALE**



**D16 – SIMULAZIONE INSERIMENTO OPERA**





### S17 - FOTO STATO ATTUALE



### S17 – SIMULAZIONE INSERIMENTO OPERA

