



**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:				
Mandatarta:	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
0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 A			MAGGIO 2021
			SCALA
			--

TITOLO ELABORATO

**PROPOSTA DI VARIANTE AL P.T.P.A.A.V. N.4**

Provincia di ISERNIA - Prot. N.0001262 del 03-02-2022

REGIONE MOLISE GIUNTA REGIONALE  
Protocollo Arrivo N. 20881/2022 del 04-02-2022  
Allegato I - copia Documento

## INDICE

<b>1</b>	<b>PREMESSA .....</b>	<b>2</b>
1.1	Obiettivi specifici del progetto: tutela della salute e della sicurezza dei cittadini..	2
<b>2</b>	<b>DISCIPLINA DEL VIGENTE PIANO PAESISTICO .....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>IPOTESI DI VARIANTE AL P.T.P.A.A.V. N.4 .....</b>	<b>8</b>
3.1	Ipotesi n.1 - variante normativa (N.T.A.) .....	8
3.2	Ipotesi n.2 - variante alla Tavola delle trasformabilità (Tav. P1) .....	9

## 1 PREMESSA

L'opera in progetto riguarda il **Completamento della S.P. n° 59 "Fresilia" in direzione Sprondasino**, mediante la realizzazione del tronco stradale mancante che porterebbe alla confluenza della suddetta strada provinciale con la S.S. n. 650 Fondo Valle Trigno, e dunque al completamento del collegamento trasversale tra la S.S. n.647 Fondo Valle Biferno e la S.S. n. 650 Fondo Valle Trigno.

Il tracciato di progetto per il tronco mancante ricalca fedelmente le indicazioni di tracciato definite nella soluzione prescelta, fra due possibili alternative, dalla Regione Molise nella Delibera di G.R. n.727/98, ratificata dalla Delibera di C.R. n.436/99. In particolare:

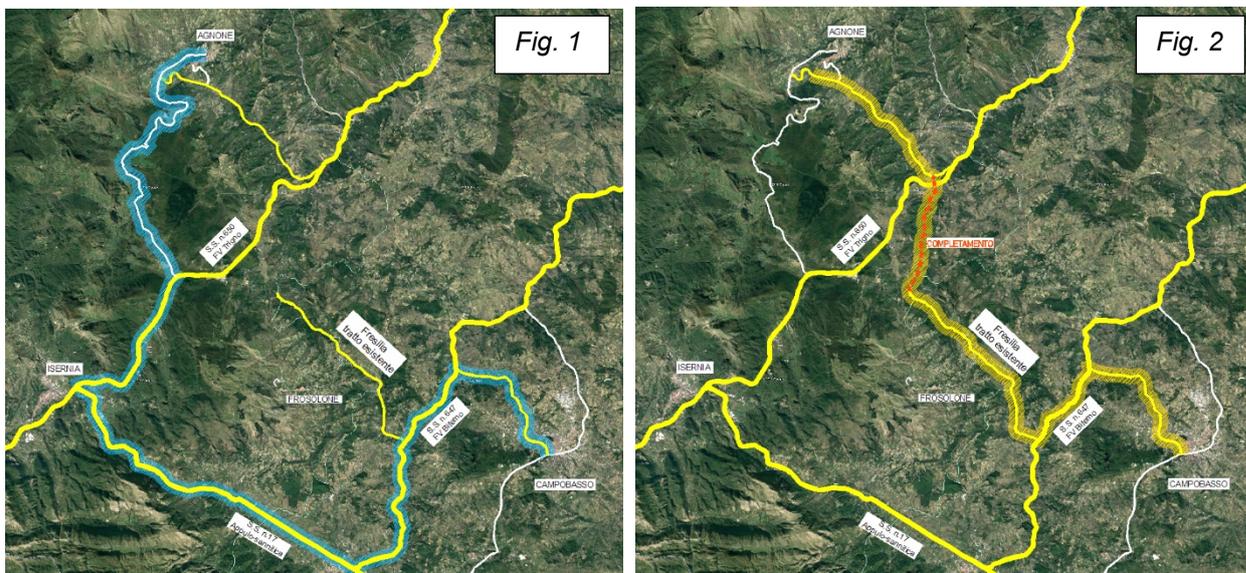
- Con Deliberazione n. 727 del 18 maggio 1998, la Giunta Regionale della Regione Molise, vista la nota n.5751 del 12/05/98 del Settore Viabilità dell'Assessorato ai Lavori Pubblici in cui si evidenziava una problematica afferente a divergenze su due possibili diverse soluzioni di tracciato del "Collegamento tra la F.V. Trigno e la F.V. Biferno all'altezza del Comune di Frosolone", rispetto alla sola soluzione fino ad allora individuata (rif. Deliberazione G.R. n.4241 del 11/11/1993), adotta all'unanimità la decisione di scegliere quale soluzione del tracciato suddetto quella identificata come "soluzione B" nella planimetria allegata alla nota dell'Assessorato, ossia quella che prevede l'innesto con la F.V. Trigno presso lo svincolo di Bagnoli del Trigno, in località Sprondasino.
- Nella seduta del 30 novembre 1999, il Consiglio Regionale della Regione Molise, con Atto n.436, delibera all'unanimità l'approvazione di quanto previsto e contenuto nella suddetta Deliberazione di Giunta Regionale n.727 del 18 maggio 1998.

### 1.1 Obiettivi specifici del progetto: tutela della salute e della sicurezza dei cittadini

Il completamento della strada provinciale S.P. 59 "Fresilia", con la realizzazione dell'ultimo tratto di allacciamento alla S.S. 650 Fondo Valle Trigno in corrispondenza della Località Sprondasino, consentirà di effettuare il collegamento trasversale tra le due più importanti arterie stradali regionali: la SS.647 Fondo Valle Biferno e la SS.650 Fondo Valle Trigno. Ciò permetterà di ridurre notevolmente gli attuali tempi di percorrenza tra il capoluogo regionale e l'area dell'Alto Molise che gravita intorno al centro abitato di Agnone, grazie all'attuale innesto della S.P. 72 Fondo Valle Verrino sulla S.S. 650 che avviene nella stessa località di Sprondasino, e grazie alla bretella di collegamento veloce tra la S.S. 647 Bifernina e la città di Campobasso (S.P.160 F.V. Rivolo). In pratica, per rendere attivo questo collegamento trasversale diretto tra capoluogo regionale ed Alto Molise manca il solo tratto di completamento stradale della Fresilia previsto dal progetto.

Con la realizzazione di tale completamento, e considerando le caratteristiche dell'infrastruttura stradale di progetto e di quelle già esistenti sulla direttrice Agnone – Campobasso, in termini di capacità di traffico e velocità sostenibili, sarà finalmente possibile assicurare un collegamento veloce tra le due aree regionali che si svilupperà per circa 55 km stradali con un tempo di percorrenza medio stimato pari a meno di 40min.

Rispetto alla situazione attuale, che per effettuare un collegamento veloce e comodo tra Alto Molise e Campobasso, mediante arterie stradali di idonea capacità di traffico, vede la necessità di transitare attraverso Isernia (S.P.86 ed S.S.650 in direzione Isernia e poi S.S.17 ed S.S.647 in direzione Campobasso, per circa 83 km – v. Fig.1 – in circa 80 min.), il completamento della Fresilia consentirà quasi di dimezzare l'attuale tempo di percorrenza (v.Fig.2).



La realizzazione dell'opera, attraverso l'apertura di un nuovo corridoio stradale di elevata capacità di traffico in grado di realizzare una consistente riduzione del tempo di percorrenza tra l'Alto Molise ed il capoluogo, renderà pertanto possibile il conseguimento di improcastinabili ed irrinunciabili obiettivi di messa in sicurezza socio-assistenziale di un importante segmento di popolazione regionale (circa 12.000 abitanti), per ciò che concerne principalmente:

- ✓ **la sicurezza in ambito di assistenza sanitaria,**
- ✓ **la sicurezza in ambito di protezione civile.**

Obiettivi questi fortemente correlati al livello di prossimità alle strutture sanitarie ed emergenziali di primario livello regionale, localizzate prevalentemente in corrispondenza dell'area del capoluogo; obiettivi dunque essenzialmente dipendenti dai tempi di percorrenza necessari a superare le distanze esistenti tra l'area periferica dell'Alto Molise e l'area centrale del capoluogo.

In merito alla questione sanitaria e medico-assistenziale, occorre evidenziare come allo stato attuale l'operazione di complessiva riorganizzazione dell'assistenza sanitaria sul territorio regionale, abbia di fatto reso l'ospedale di Agnone (Ospedale F. Caracciolo) un nosocomio di "area disagiata" in cui sono stati pressochè azzerati i reparti di diagnosi e cura. Lo stesso Pronto Soccorso (struttura essenziale per la gestione locale delle emergenze sanitarie) rimane di fatto una struttura inattiva considerata la mancanza di operatori sanitari dedicati, e gestita in supplenza da operatori del 118. Viceversa il Piano Sanitario Regionale prevede solo su Campobasso, sede di DEA, la presenza non solo di reparti per la degenza ordinaria e per il trattamento delle patologie croniche, ma in particolare la presenza di reparti e dipartimenti specialistici per il trattamento delle emergenze chirurgiche e mediche. Tra queste, si annoverano tutte le patologie "tempo-dipendenti" che inevitabilmente devono essere trattate presso detto centro ospedaliero e non potranno essere erogate da strutture ospedaliere come quella di Agnone.

In questo senso, la consistente riduzione dei tempi di percorrenza tra l'area dell'Alto Molise ed il centro capoluogo che è possibile ottenere con il completamento della S.P. Fresilia, equivale di fatto alla garanzia di una maggiore sicurezza sanitaria per l'utenza altomolisana, nell'assunto che per le patologie tempo-dipendenti la riduzione della variabile tempo è legata ad una maggiore possibilità di sopravvivenza.

D'altra parte lo stesso articolo n.32 della Costituzione così recita: *"La Repubblica tutela la salute come fondamentale diritto dell'individuo. E' compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale che impediscono il pieno sviluppo della persona umana"*. Il diritto alla salute è anche poter accedere in tempi ragionevoli alle terapie, alle analisi erogate dal Servizio sanitario nazionale e regionale, onde evitare le disuguaglianze tra i cittadini e tra i territori ricompresi nello stesso ambito amministrativo.

In merito alla questione della sicurezza civile nell'ambito di scenari emergenziali, v'è rilevato il sostanziale accentramento nell'area del capoluogo e del Molise centrale dei mezzi, degli equipaggiamenti e del personale della Colonna mobile del Servizio di protezione civile regionale. Ai fini di una efficace capacità di immediata proiezione del sistema di aiuto emergenziale nel resto del territorio regionale, tale organizzazione presuppone l'esistenza di una rete viabilistica primaria adeguata a consentire di raggiungere in tempi rapidi ogni area della regione. Il sistema viabilistico primario regionale, incentrato sulle due strade statali di fondovalle (F.V. Trigno e F.V. Biferno) collegate a monte dalla strada statale n.17 ed a valle dalla statale n.16 "Adriatica", assicura in generale un buon grado di proiettabilità del sistema nel territorio della regione, ma lascia sostanzialmente scoperta dal punto di vista di una rapida accessibilità, l'area dell'Alto Molise ma anche del basso Trigno, che scontano l'assenza di un efficace collegamento diretto con il capoluogo mediante strade ad alta velocità e capacità di traffico, a fronte della inesistenza di una

adeguata bretella viaria di collegamento interno tra le due arterie di fondo valle e della necessità quindi di intraprendere percorsi significativamente più lunghi sulle arterie presenti, sia in termini di chilometraggio che di tempo di percorrenza (v. precedenti Figg.1 e 2).

Il completamento della S.P. Fresilia con la realizzazione del tratto in progetto, consentirà invece di offrire alla pubblica utilità e soprattutto al suddetto sistema di protezione civile, e più in generale al sistema di gestione delle emergenze territoriali (ad es. il servizio di prevenzione e spegnimento incendi boschivi, con riferimento alle aree attraversate dalla Fresilia attualmente poco accessibili), un collegamento viario più efficace in termini di accessibilità e di riduzione dei tempi di percorrenza, con evidente e significativo miglioramento delle condizioni di sicurezza per le popolazioni delle aree sopra richiamate.

Occorre inoltre evidenziare un ulteriore beneficio in termini di maggior sicurezza per l'utenza stradale, legato al completamento della Fresilia; ci si riferisce alla possibilità offerta dal nuovo collegamento trasversale tra le due strade statali di fondo valle, di costituire un by-pass funzionale in grado di trasferire traffico dall'una all'altra in caso di eventi emergenziali e/o di interruzione funzionale di lungo periodo connessi ad una delle due arterie, senza dover inevitabilmente far ricorso a percorsi alternativi incentrati sull'utilizzo delle reti viarie locali, quasi sempre inadeguate al grande traffico di attraversamento. Ciò entro una logica di superamento dell'originario sistema viabilistico interno gerarchico ed a ramificazione e di perseguimento di un più funzionale e sicuro sistema viabilistico primario "a rete".

Infine, la sostanziale regolarità altimetrica garantita dal tracciato prescelto per il nuovo tratto stradale di completamento in progetto, con pendenza complessiva non superiore al 2% sull'intero tratto e con sviluppo sempre compreso entro una variazione di altitudine che va dai +512 m.s.l.m. (raccordo a tratto esistente della Fresilia) ai +372 m.s.l.m. (raccordo a viabilità esistente in località Sprondasino), permette di assicurare, rispetto ad altre alternative di tracciato, un maggior grado di sicurezza all'utenza per quel che concerne i rischi derivanti dall'incidenza delle variazioni delle condizioni atmosferiche (ad es. innevamento nei tratti a maggiore altitudine) e dalle repentine variazioni di velocità connesse con la presenza di tratti stradali in forte pendenza.

## 2 DISCIPLINA DEL VIGENTE PIANO PAESISTICO

La fascia territoriale interessata dalla localizzazione del tracciato stradale di completamento della S.P. n.59 Fresilia, ricade in prevalenza entro il territorio comunale di Bagnoli del Trigno, ma per un breve tratto iniziale anche nel Comune di Civitanova del Sannio.

Il comune di Bagnoli del Trigno non è interessato dai Piani Territoriali Paesistici di Area Vasta della Regione Molise; l'intero territorio comunale è tuttavia assoggettato a vincolo paesaggistico per effetto del provvedimento di dichiarazione di notevole interesse pubblico emanato con Decreto Ministeriale del 23 dicembre 1997, ai sensi degli art. 136 e 138 del D.Lgs. 42/04.

Il territorio comunale di Civitanova del Sannio ricade invece interamente all'interno del PTPAAV n.4, i cui contenuti equivalgono a Dichiarazione di notevole interesse pubblico per effetto ed ai sensi dell'art. 8 della L.R. n. 24/89.

Considerando che la fascia territoriale interessata dal tracciato stradale di progetto coinvolge solo per brevi tratti il territorio di Civitanova ma si situa prevalentemente nell'ambito territoriale di Bagnoli del Trigno, ne deriva che l'opera stradale coinvolgerà solo parzialmente ambiti ricompresi nel PTPAAV n.4 e da questi disciplinati ai fini di tutela paesaggistica (v. Fig.3).

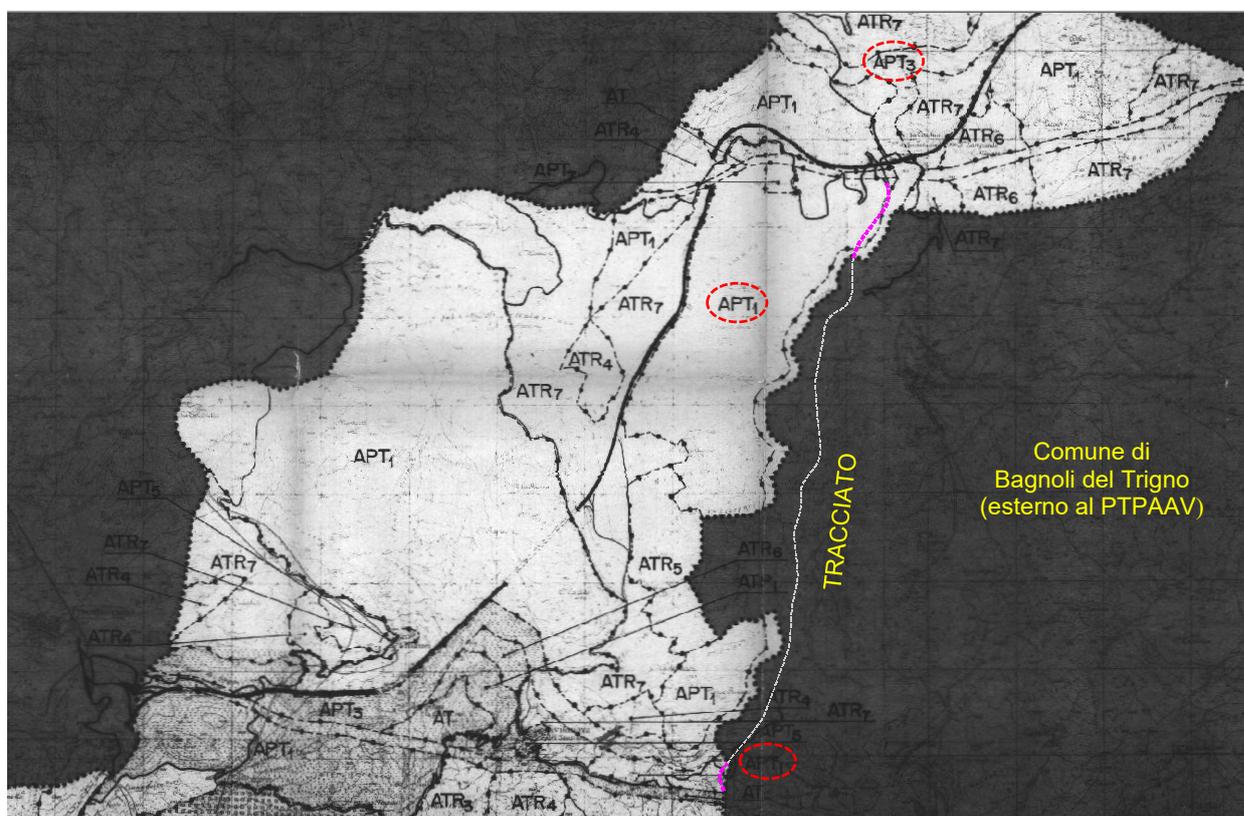


Fig.3 – Posizionamento tracciato sulla Carta P1 (in fucsia i tratti ricadenti nel PTPAAV n.4)

Gli ambiti coinvolti risultano pertanto assoggettati al seguente regime di tutela e valorizzazione paesaggistica del PTPAAV n.4.

Sulla base di quanto rappresentato nell'elaborato P1 - *Carta delle trasformabilità* (v. Fig.3) le porzioni del tracciato stradale che attraversano il territorio di Civitanova ricadono in aree classificate **APT** "aree di parziale tutela per interesse naturalistico elevato", e specificamente:

- **APT1**: per un brevissimo tratto iniziale in prossimità del raccordo con il tronco esistente della Fresilia, e per il tratto terminale del tracciato in prossimità del previsto raccordo con la SP Verrino.

In tale zona il Piano esclude di fatto l'ammissibilità di interventi di nuova realizzazione per categorie d'uso antropico riconducibili a quella di progetto, ossia "opere viarie carrabili" (sub-categoria c4), prevedendo invece l'attuazione della modalità di tutela A2, ossia "conservazione, miglioramento e ripristino delle caratteristiche costitutive degli elementi, con mantenimento degli usi attuali compatibili e con parziale trasformazione con l'introduzione di nuovi usi compatibili", per altre tipologie di usi.

- **APT3**: nel tratto terminale del tracciato in prossimità del solo previsto scavalco del fiume Trigno.

Anche in tale zona il Piano esclude di fatto l'ammissibilità di interventi di nuova realizzazione per categorie d'uso antropico riconducibili a quella di progetto, ossia "opere viarie carrabili" (sub-categoria c4), prevedendo invece l'attuazione della modalità di tutela A2, ossia "conservazione, miglioramento e ripristino delle caratteristiche costitutive degli elementi, con mantenimento degli usi attuali compatibili e con parziale trasformazione con l'introduzione di nuovi usi compatibili", per altre tipologie di usi.

Considerato il suddetto regime di tutela, il progetto in esame non risulta pertanto compatibile con i contenuti del Piano Territoriale Paesistico di Area Vasta n.4, e ciò **compromette la realizzabilità del completamento dell'infrastruttura in questione, con pesanti ripercussioni soprattutto sul perseguimento degli obiettivi esplicitati nel precedente §.1.1.**

Data l'importanza dell'opera, in relazione a detti obiettivi ma anche a finalità di miglioramento delle generali condizioni di vita e produttive delle aree attraversate e di quelle gravitanti su tale collegamento, e dunque di contrasto al tendenziale e progressivo spopolamento delle aree interne, e nell'impossibilità di considerare alternative di tracciato in quanto già oggetto della preventiva valutazione esplicitata nella D.G.R. n.727/98, che ha infine condotto alla scelta del tracciato proposto, si pone dunque la necessità di superare la suddetta incompatibilità mediante la proposta di una Variante al Piano Paesistico n.4.

### 3 IPOTESI DI VARIANTE AL P.T.P.A.A.V. N.4

#### 3.1 Ipotesi n.1 - variante normativa (N.T.A.)

La prima ipotesi contempla la possibilità di introdurre nello schema normativo del Piano, la ammissibilità delle trasformazioni antropiche concernenti la **categoria d'uso c4 – viarie carrabili** anche all'interno delle zone APT a valore naturalistico elevato, ossia le APT1, APT2 ed APT3, condizionata all'applicazione della modalità di tutela VA, ossia previo esecuzione di idonea Verifica di Ammissibilità per gli specifici aspetti naturalistici, nonché agli esiti della preventiva procedura di V.I.A. prevista dalla vigente normativa in materia ambientale; purché si possa riconoscere a tali opere viarie un evidente carattere di "interesse regionale" che vada oltre la scala puramente locale. In tal senso, occorrerà che tali opere abbiano le seguenti caratterizzazioni:

- siano inserite negli atti di programmazione finanziaria ed attuativa della regione, oppure
- siano già oggetto di finanziamento approvato, oppure
- abbiano indicazione di tracciato adottata con specifico atto deliberativo regionale.

Tale modifica normativa riguarderà evidentemente tutte le zone APT1-APT2 ed APT3 del PTPAAV n.4 e pertanto avrà il vantaggio di possedere l'auspicabile carattere di generalità che deve contraddistinguere ogni nuova norma. La sua introduzione consentirà perciò di superare a scala territoriale (ambito di Piano) la problematica della inammissibilità delle opere viarie carrabili, quand'anche di elevata rilevanza regionale, nelle zone a parziale tutela APT a valore naturalistico elevato, senza poter tener conto di approfondimenti e valutazioni ambientali oggi senz'altro più raffinate e dettagliate di un tempo.

**La presente ipotesi di variante si sostanzia dunque nell'inserimento in calce all'art.23 delle N.T.A. del seguente capoverso:**

**“La realizzazione in ambito extraurbano di nuovi interventi di viabilità pubblica di interesse regionale, inseriti negli atti di programmazione finanziaria ed attuativa della regione e/o già oggetto di finanziamento approvato e/o con indicazione di tracciato adottata con specifico atto deliberativo regionale, ricadenti parzialmente o totalmente all'interno di aree di tutela APT ad interesse naturalistico elevato (APT1, APT2 e APT3), è assoggettata ad ammissibilità condizionata all'espletamento di VA per l'aspetto naturalistico, ai sensi dei successivi artt. 27 e 32, nonché agli esiti della procedura di V.I.A. prevista dal D.Lgs. 152/06.”**

### 3.2 Ipotesi n.2 - variante alla Tavola delle trasformabilità (Tav. P1)

La seconda ipotesi si fonda sulla possibilità di ridefinire in maniera più approfondita ed aggiornata, al reale stato attuale dei luoghi, gli ambiti delle zone di trasformabilità identificate dal Piano entro cui è previsto il passaggio del tracciato della nuova strada in progetto (ambiti APT1 e APT3 di cui alla precedente Fig.3).

Per quanto riguarda in particolare l'ambito della APT1 entro cui ricade il tratto terminale del tracciato (v. Fig.4), a ridosso della sua confluenza con la viabilità esistente in località Sprondasino (limite nord), il Piano rilevava la presenza di elementi di elevato interesse naturalistico consistenti prevalentemente in una copertura boschiva <50% con prevalenza a roverella nell'area del tracciato (v. Fig.5 – Stralcio Carta AN5 – Caratteri vegetazionali).

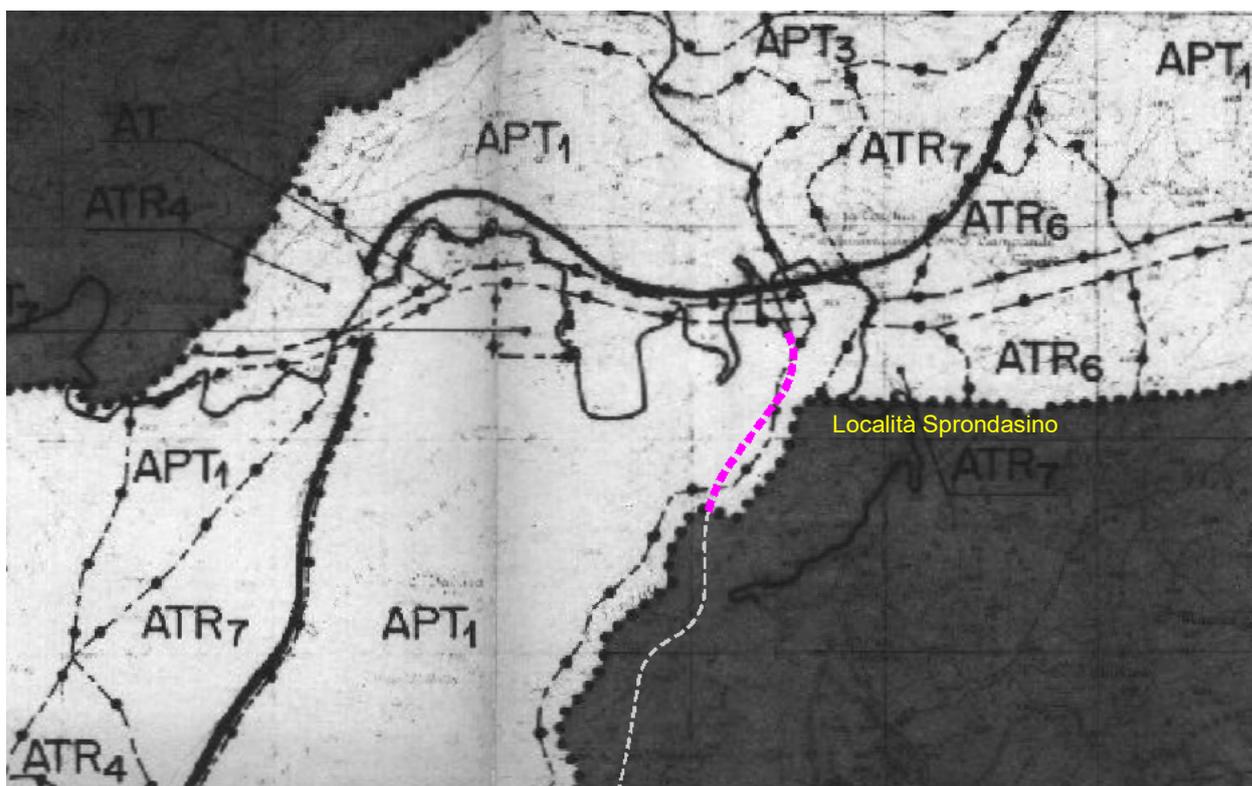


Fig.4 – Tratto terminale in APT1 (in fucsia)



Fig.5 – Stralcio Carta AN5 – Caratteri vegetazionali e faunistici

Dall'epoca del rilievo di dette caratteristiche (fine anni '80) la situazione d'uso è significativamente mutata, giacchè all'oggi la porzione dell'area più direttamente interessata dal passaggio del tracciato, ed in particolare del tratto di confluenza sulla viabilità esistente, presenta evidentemente una forte connotazione antropica, come dimostrato dal recente fotogramma satellitare in Fig. 6, caratterizzata dalla presenza di vaste aree scoperte ed anzi oggetto di coltivazione (terreni arati), ma soprattutto di aree utilizzate come spazi aperti di deposito e stoccaggio materiali con evidenti piste di accesso carrabile, sulle quali ad una verifica più approfondita è verificabile uno stato di sostanziale degrado ambientale. In sostanza, all'oggi tale porzione di territorio ha fondamentalmente perso la originaria connotazione naturalistica rilevata anni addietro in fase di elaborazione delle analisi per la redazione del Piano Paesistico.

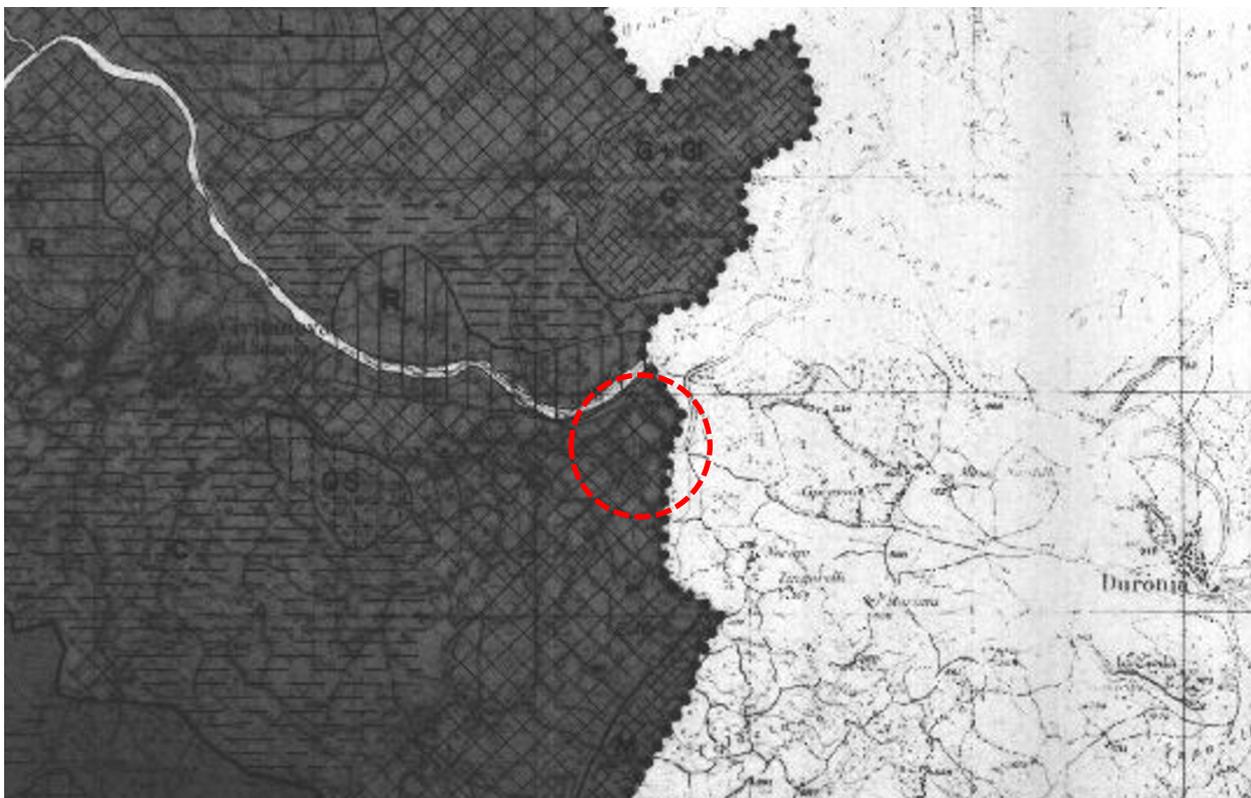
In virtù di quanto sopra, ai fini della presente ipotesi di variante appare pertanto fattibile e coerente con il reale stato dei luoghi, prevedere la riclassificazione di parte della zona APT1 sopra esaminata in zona ATR2, al fine di individuare un corridoio in corrispondenza del tratto finale del tracciato stradale in progetto tale da renderne compatibile la previsione con la disciplina del Piano. Le zone ATR2 (Aree di trasformazione) implicano difatti la generale ammissibilità delle

trasformazioni antropiche a fini infrastrutturali, comprese le opere viarie carrabili, secondo la modalità di tutela VA, ossia mediante preventiva Verifica di Ammissibilità rispetto al tematismo naturalistico di valore elevato.

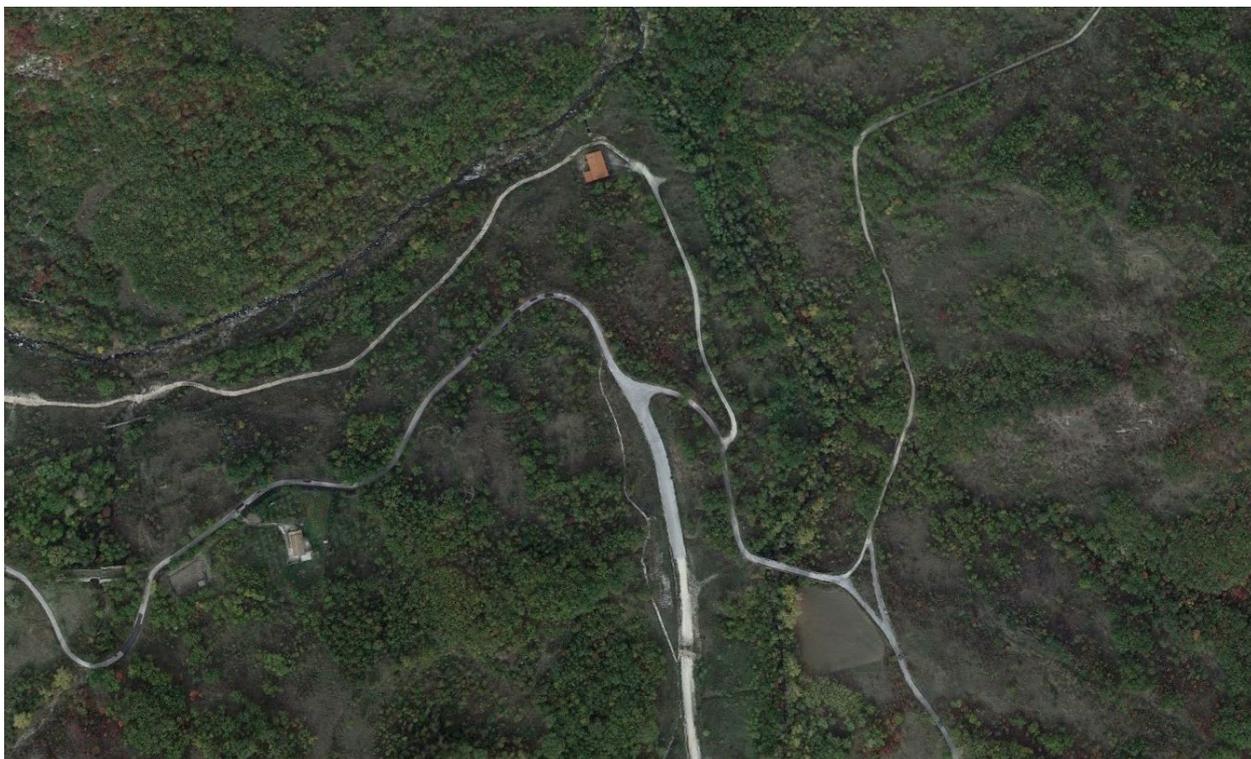


Fig.6 – Fotogramma satellitare dell'area di raccordo del tracciato con la viabilità esistente

La stessa variazione può essere proposta anche per il brevissimo tratto iniziale del tracciato, in prossimità del raccordo al tronco esistente della Fresilia, ricadente anch'esso in zona APT1; laddove la presenza concomitante del tronco suddetto e di viabilità locale di collegamento intercomunale (strada comunale Civitanova – Duronia) consentono di fatto di attribuire all'area medesima, limitatamente alla porzione interessata dal tracciato, una vocazione infrastrutturale piuttosto che una vocazione naturalistica come quella individuata in fase di elaborazione del Piano (v. Figg.7-8). Anche in questo caso la riclassificazione da APT1 ad ATR2 della porzione di area interessata dal passaggio del tracciato, consentirebbe di rendere compatibile con la disciplina di Piano la trasformazione prevista dal progetto, la cui realizzabilità potrà essere assentita previo VA naturalistica.



*Fig.7 – Stralcio Carta AN5 – Caratteri vegetazionali e faunistici*



*Fig.8 – Fotogramma satellitare dell'area di raccordo del tracciato con la Fresilia*

**La presente ipotesi di variante si sostanzia dunque nella riclassificazione di porzioni di aree APT1, direttamente interessate dal passaggio del tracciato di progetto, in aree ATR2, al fine di creare corridoi entro cui la previsione di realizzazione del nuovo tracciato risulta ammissibile e compatibile con la disciplina del P.T.P.A.A.V n.4.**

## IPOTESI N.1

### Variante grafico-normativa:

- inserimento di nuovo capoverso in calce all'art.23 delle N.T.A.
- inserimento nella Tav. P1 del tracciato stradale predefinito.



# REGIONE MOLISE

ASSESSORATO URBANISTICA, ASSETTO DEL TERRITORIO, TRASPORTI  
-SETTORE URBANISTICA E BENI AMBIENTALI-

## PIANO TERRITORIALE PAESISTICO-AMBIENTALE DI AREA VASTA

### AREA N° 4:

### "DELLA MONTAGNOLA - COLLE DELL'ORSO"

— ASSESSORATO REGIONALE ALL'URBANISTICA —  
L. R. n. 24 del 16-12-1989

Adottato dalla G. R. con deliberazione  
n. 2714 del 31.5.91, esecutiva.

Campobasso, li

L'ASSESSORE ALL'URBANISTICA  
(dr. Michele Iorio)

Dott. A. Michele IORIO

IL PRESIDENTE DELLA G. R.  
(dr. Enrico Santoro)

Dott. Enrico SANTORO

#### CONSULENTI ESTERNI

Prof. Arch. GIANLUIGI NIGRO  
Arch. GIOVANNA BIANCHI (collab.)  
per la metodologia generale di  
analisi e di progetto.

#### PPO DI PROGETTAZIONE:

##### OGRUPO

Arch. NICOLA D'ERRICO

##### CONVENIENTI

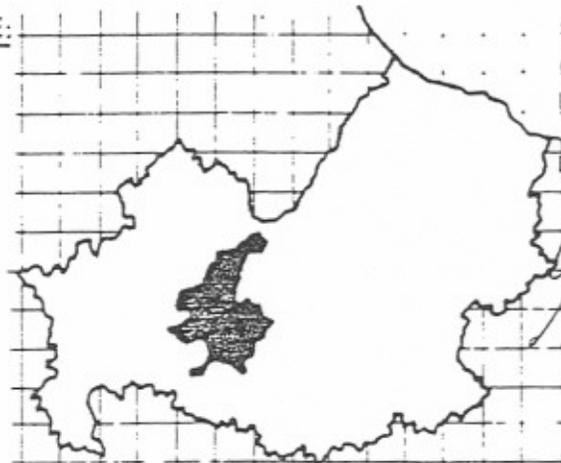
Arch. MARILENA VERDUCCI  
Geol. RENATO SALVATORE  
Geol. VITO PLESCIA  
Ing. GIUSEPPE MITRA  
Ing. ANTONIO PETTINE

##### CONSIGLIERO NATURALISTA

GIUSEPPE BATTISTA

##### LABORAZIONE

Arch. TIZIANA QUARANTA  
Arch. MARIA VITTORIA DI LISA



L'ASSESSORE  
Dott. A. Michele IORIO

IL PRESIDENTE  
Dott. Enrico SANTORO

#### LABORATORI DI ANALISI

AN<sub>2</sub> AN<sub>3</sub> AN<sub>4</sub> AN<sub>5</sub> AN<sub>6</sub> AA<sub>1</sub> AA<sub>2.1</sub> AA<sub>2.2</sub> AA<sub>2.3</sub> AA<sub>3</sub> AI<sub>1</sub> AI<sub>2</sub> AI<sub>3</sub>

AP

#### LABORATORI DI SINTESI

S<sub>2</sub> S<sub>3</sub>

#### LABORATORI DI PROGETTO

P<sub>2</sub> P<sub>3</sub>

DICE TITOLO TAVOLA RAPPORTO

TESTO COORDINATO

## NORME DI ATTUAZIONE

DATA

IN CALCE ALL'ART. 23 DELLE N.T.A. VIENE AGGIUNTO IN SEGUENTE CAPOVERSO:

“La realizzazione in ambito extraurbano di nuovi interventi di viabilità pubblica di interesse regionale, inseriti negli atti di programmazione finanziaria ed attuativa della regione e/o già oggetto di finanziamento approvato e/o con indicazione di tracciato adottata con specifico atto deliberativo regionale, ricadenti parzialmente o totalmente all'interno di aree di tutela APT ad interesse naturalistico elevato (APT1, APT2 e APT3), è assoggettata ad ammissibilità condizionata all'espletamento di VA per l'aspetto naturalistico, ai sensi dei successivi artt. 27 e 32, nonché agli esiti della procedura di V.I.A. prevista dal D.Lgs. 152/06.”

### Art. 23

#### Elementi di interesse naturalistico e geologico: modalità d'intervento

Per gli elementi di interesse naturalistico e geologico individuati nelle aree di tutela (AT), aventi valore eccezionale ed elevato è prevista la modalità di intervento A1, di cui al precedente art.20.

Detti elementi sono:

- I boschi a quota superiore ai 1000 metri s.l.m. e le querce secolari - valore eccezionale, modalità di tutela A1 (area di tutela AT);
- La vegetazione rupicola della gola di Chiauci - valore eccezionale, modalità di tutela AT; (area di tutela AT);
- I laghi di Civitanova, Carpinone, Cervaro, Castrati e Cannavine con prati limitrofi - valore eccezionale, modalità di tutela A1; (area di tutela AT);
- Torrente Carpino - valore eccezionale, modalità di tutela A1; (area di tutela AT);
- La Montagnola - valore eccezionale, modalità di tutela A1; (area di tutela AT);
- Le Morgie (Morgia Quadra, della Commare ecc.), Colle Cervaro, la Grotta di Frosolone - valore eccezionale, modalità di tutela A1; (area di tutela AT);
- Le Doline e Grotta di San Michele Arcangelo - valore eccezionale, modalità di tutela A1 (area di tutela AT):

Per tutti gli elementi inclusi nelle aree di tutela (AT) sono previsti interventi volti esclusivamente al mantenimento, miglioramento e ripristino delle caratteristiche costitutive e degli usi attuali compatibili, senza turbare l'equilibrio ecologico e la qualità paesistica dei luoghi.

Per usi compatibili si intendono quelli che hanno come scopo la conservazione dell'ambiente naturale nella sua integrità e dell'equilibrio naturale della zona stessa:

#### a) USO CULTURALE/RICREATIVO

E' ammesso limitatamente alla realizzazione e fruizione di percorsi pedonali attrezzati e percorsi ed itinerari a cavallo, non comportanti volume (vedi art.18: a1); le aree di sosta ed i parcheggi per i veicoli (a2) dovranno essere inseriti nei progetti unitari di valorizzazione e fruizione dell'ambiente naturale rispettando le visuali circostanti, le presistenze naturalistiche e/o storiche e dovranno avere un'opportuna sistemazione arborea.

La pavimentazione delle aree sopraccitate non potrà essere realizzata in manto bituminoso. Sono ammesse anche le attrezzature di rifugio e di soccorso quali rifugi montani, posti di pronto soccorso e di guardia forestale esclusivamente nell'ambito dei manufatti edilizi esistenti.(a8).

#### b) USO INSEDIATIVO

Per i manufatti edilizi esistenti tipici dei luoghi (ricoveri, casolari, stalle ecc.) è consentito esclusivamente il mantenimento tramite opere di manutenzione ordinaria e straordinaria nonché di consolidamento o di restauro conservativo con il mantenimento dei volumi e delle superfici utili attuali. Detti interventi dovranno rispettare rigorosamente le tecniche tradizionali evitando tutti gli elementi estranei all'edilizia tradizionale dei luoghi. In particolare, devono essere utilizzate: coperture a tetto con scisti lapidei o tegole laterizie, murature esterne in scampoli di pietra o laterizio, se a vista, oppure intonacate. Particolare attenzione dovrà essere posta alle coloriture privilegiando i colori prevalenti dei luoghi. E' vietato l'uso di intonaci e tinteggiature in quarzo plastico.

Non sono ammessi altri usi insediativi nonché cambi di destinazione d'uso, ad eccezione delle attrezzature di cui al punto a8 dell'art. 18.

#### c) USO INFRASTRUTTURALE



*[Handwritten signature]*

Sono vietate aperture di nuove strade ad eccezione dei sentieri pedonali e piste in terra battuta di larghezza non superiore a mt 2,00 necessarie per la forestazione, per la protezione e la fruizione delle aree boscate e per le linee tagliafuoco che siano state sottoposte all'approvazione dell'Autorità Forestale e dei sentieri pedonali in terra battuta per passeggiate (trekking) di larghezza non superiore a mt 2,00. In questi sentieri e piste è vietata la transitabilità da parte di mezzi meccanici, fuori strada e motociclette da cross.

E' vietata la trasformazione delle strade esistenti mediante l'uso di manto bituminoso e l'allargamento delle medesime che non sia giustificato da ragioni tecniche.

Non sono consentite opere di modifica delle quote naturali del terreno, ad eccezione di quelle necessarie per il mantenimento dell'equilibrio geologico.

Non sono ammesse reti tecnologiche fuori ed entro terra o di telecomunicazioni su pali (pali elettrici, telefonici ecc.), creazioni di discariche di qualunque tipo e genere.

Per le discariche esistenti (discarica in prossimità della Morgia Quadra) si dovrà provvedere alla loro eliminazione ed al recupero ambientale dell'area occupata.

#### **d) USO PRODUTTIVO AGRO-SILVO-PASTORALE E PASCOLIVO**

Per detto uso sono previsti interventi volti esclusivamente al mantenimento delle condizioni vegetazionali esistenti, alla protezione del suolo e alla regimazione delle acque senza turbare l'equilibrio ecologico e le qualità paesistiche dei luoghi.

Il miglioramento delle condizioni vegetazionali è consentito purché sia eseguito con essenze tipiche dell'Appennino Centro-Meridionale evitando la coniferazione indiscriminata.

Il mantenimento ed il miglioramento del regime idrico verrà eseguito con sistemazioni naturali, evitando manomissioni degli argini e mantenendo il più possibile lo stato dei luoghi e la vegetazione esistente lungo i corsi d'acqua. In ogni caso la sistemazione delle sponde dovrà essere assicurata con opportuni rimodellamenti e con piantagioni riparie idonee rispetto alla regimentazione dei deflussi.

Sono vietate arginature e briglie in cemento armato.

E' ammesso l'uso produttivo agricolo, silvo-pastorale e pascolivo solo se in forme tradizionali e consolidate purché nei limiti delle superfici attuali.

Sono consentiti interventi migliorativi volti alla reintroduzione di essenze tipiche della zona e della specifica area fitoclimatica.

Per l'uso agricolo andranno stabiliti i tempi e le norme per la raccolta dei prodotti del sottobosco, in modo da salvaguardare le risorse del bosco.

Per l'uso silvo-pastorale, le piste, necessarie per l'utilizzazione del bosco dovranno essere contenute nello stretto indispensabile in modo da non determinare ruscellamenti delle acque e stabilendo norme per la loro fruizione con mezzi meccanici.

Per l'uso pascolivo occorrerà predisporre apposito piano di utilizzazione per identificare e regolamentare le attività praticabili come:

- modalità di pascolo, quantificazione del bestiame ammissibile, necessarie strutture per il ricovero, per l'alimentazione e abbeverata degli animali.
- Per il solo ricovero degli animali è consentita la realizzazione di fontanili e abbeveratoi, nonché limitate recinzioni di altezza dal suolo pari a cm 100 in pietra locale o in legno, con divieto di recinzioni metalliche in genere e di quelle con paletti o manufatti in cemento.

#### **e) USO PRODUTTIVO ESTRATTIVO**

Sono vietate le aperture di nuove cave per il prelievo di inerti sciolti o materiale lapideo.

Quelle attualmente esistenti, al rinnovo delle relative concessioni, dovranno garantire il ripristino mediante una "riabilitazione ambientale" sottoposta di volta in volta a verifica di ammissibilità (VA). Anche in caso di ampliamento delle cave esistenti occorrerà predisporre apposito progetto da sottoporre a verifica di ammissibilità (VA)(progetti di recupero)

- Per gli elementi di interesse naturalistico individuati nelle aree di tutela APT è prevista prevalentemente la modalità di intervento A2 di cui al precedente art.21.

Detti elementi sono:

- I boschi a quota inferiore ai 1000 metri s.l.m. e rimboschimenti - valore elevato, modalità di tutela A2 (area a parziale tutela n.1-APT1);
- I pascoli a quota superiore ai 900 metri s.l.m. - valore elevato, modalità di tutela A2 (area a parziale tutela n.2- APT2);
- Area umida del Trigno - valore elevato, modalità di tutela A2 (area a parziale tutela n.3-APT3);

Gli usi compatibili sono:

#### a) USO CULTURALE - RICREATIVO

E' ammesso limitatamente alla realizzazione e fruizione di percorsi pedonali attrezzati, sentieri e piste (a1) (APT1, APT2 e APT3; I parcheggi e le aree di sosta (a2) sono ammessi esclusivamente nell'area a parziale tutela n.2 (APT2); Il verde attrezzato, le attrezzature all'aperto per il tempo libero (a3) ed il campeggio (a4), i parchi e i giardini sono ammessi nelle aree a parziale tutela n.2 e n.3 (APT2-APT3); Sono ammesse le attrezzature di rifugio, di pronto soccorso e di guardia forestale (a8);

#### b) USO INSEDIATIVO

Per quanto riguarda i manufatti edilizi esistenti vale quanto già prescritto per le aree di tutela AT. Non sono ammessi nuovi usi insediativi nonché cambi di destinazione d'uso.

#### c) USO INFRASTRUTTURALE

Sono ammesse le opere a rete interrato (c1);

Relativamente alle aree a parziale tutela APT1 e APT2 sono ammesse le sistemazioni idraulico-forestali e difesa del suolo (c3); Relativamente all'area a parziale tutela APT2 è ammessa la realizzazione di tralicci, antenne, centrali eoliche ecc.. previo studio di verifica di ammissibilità (VA); Nell'area a parziale tutela n.3 (APT3) è ammessa la realizzazione di piccole centrali idroelettriche a condizione che ogni singolo intervento sia sottoposto a verifica di impatto ambientale;

#### d) USO PRODUTTIVO AGRO - SILVO - PASTORALE

Tale uso è ammesso solo se in forme tradizionali e consolidate

purché nei limiti delle superfici attuali. Per i boschi a quota inferiore a 1000 metri (area a parziale tutela n.1-APT1) sarà possibile realizzare interventi volti a opere di bonifica e antincendio (d6); opere forestali e riforestazione, per il taglio culturale comprese le strutture necessarie all'impianto e all'esbosco (d7); ricoveri precari e di strutture necessarie alla trasformazione della produzione forestale (d8); nei pascoli a quota superiore a 900 metri (area a parziale tutela n.2-APT2), sono ammesse le razionalizzazioni di manufatti esistenti e le costruzioni di nuovi esclusivamente per l'uso del pascolo (d9), nonché il miglioramento di prati, praterie e pascoli attraverso opere di spietramento e decespugliamento (10);

#### e) USO PRODUTTIVO ESTRATTIVO

Sono vietate le aperture di nuove cave per il prelievo di inerti sciolti o materiali lapidei e, ove esistenti, dovranno essere oggetto di specifici progetti di recupero.



Art. 24

Elementi di interesse archeologico: modalità d'intervento

- Per gli elementi di interesse archeologico individuati nell'area di tutela (AT), aventi valore eccezionale, è prevista la modalità di tutela A1, di cui al precedente art.20.

Detti elementi sono:

Gli stazzi, le fortificazioni sannitiche e i tratturi (Celano-Foggia e Candela-Castel di Sangro).

Per tutti gli elementi sono previsti interventi volti esclusivamente al mantenimento, miglioramento e ripristino delle caratteristiche costitutive e degli usi attuali compatibili, senza turbare l'equilibrio ecologico e le qualità paesistiche dei luoghi.

Gli elementi di interesse archeologico possono appartenere alle seguenti categorie:

- Complessi archeologici di accertata entità ed estensione (come cinte murarie, sistemi difensivi, fortificazioni) che si configurano come un sistema articolato di strutture;

- Aree interessate da notevole presenza di materiale archeologico, già rinvenuto oppure non ancora toccato da regolari campagne di scavo, le quali si possono configurare come luoghi di importante documentazione storica.

- Zone di tutela della struttura dei tratturi, cioè aree in cui l'organizzazione della produzione agricola segue la struttura dei

tratturi così come modificata nel tempo.

Le categorie e gli elementi sopracitati possono essere inclusi in progetti unitari sia a carattere regionale, che provinciale, o intercomunale e comunale volti alla tutela e valorizzazione sia dei singoli beni archeologici, del relativo sistema di relazioni, nonché di altri valori presenti eventualmente, con apposita regolamentazione per la fruizione pubblica di tali beni ed elementi.

Gli usi compatibili sono:

**a) USO CULTURALE-RICREATIVO**

E' ammesso limitatamente alla realizzazione di attrezzature culturali e di servizio alle attività di ricerca, studio, osservazione delle presenze archeologiche ed eventuali altri beni tutelati (a10 e a12). Inoltre sono ammessi piccoli posti di ristoro percorsi pedonali attrezzati e spazi di sosta (a1-a2-a8).

Detti interventi saranno definiti da Piani o progetti di contenuto esecutivo, di concerto con la Soprintendenza archeologica competente. I piani o i progetti di cui al precedente comma, possono motivatamente, a seguito di campagne di scavo, variare la delimitazione delle zone e degli elementi di interesse archeologico.

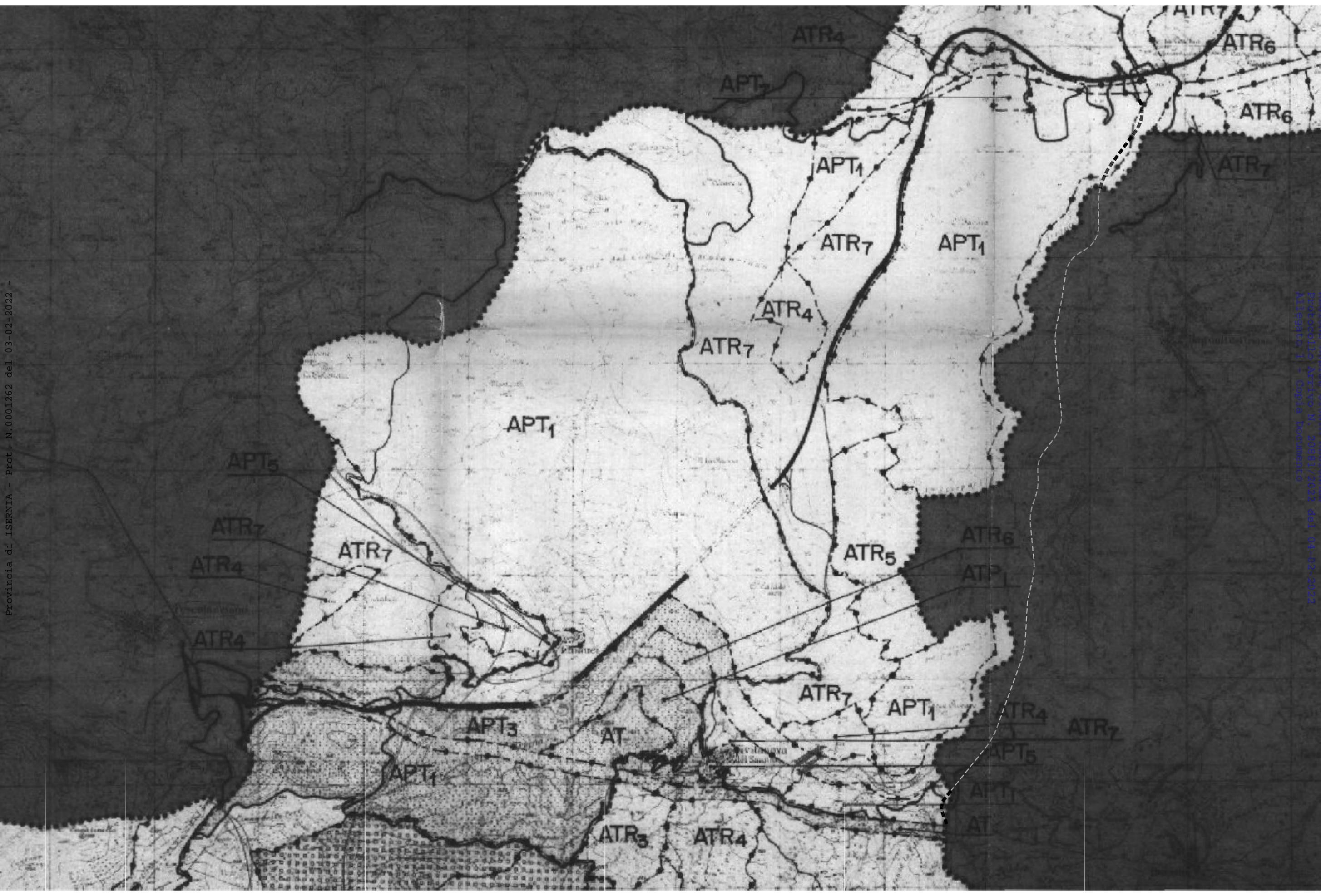
Fino all'entrata in vigore dei progetti e/o piani sopracitati nelle zone e negli elementi compresi nelle tre categorie di cui ai commi precedenti, sono ammesse soltanto le attività di studio, ricerca, scavo e restauro inerenti i beni archeologici, nonché gli interventi di trasformazione connessi a tale attività, ad opera degli Enti o Istituti autorizzati.

**b) USO INSEDIATIVO**

Per gli interventi sui manufatti edilizi esistenti sono consentiti unicamente quelli di manutenzione ordinaria e straordinaria nonché di consolidamento o di restauro conservativo con le modalità di cui all'art. 21.







## IPOTESI N.2

### Variante grafica:

- modifica della Tav.P1 con ridefinizione del perimetro delle zone APT1 interessate dal passaggio del tracciato stradale predefinito ed inserimento in linea col tracciato medesimo di corridoi appropriati afferenti a zone ATR2.
- inserimento nella Tav. P1 del tracciato stradale predefinito.



