

## ARGOMENTI TRATTATI

### MATRICE INFRASTRUTTURALE

#### SISTEMA INFRASTRUTTURALE E DELLA MOBILITÀ.

- **Rete viaria**
- **Rete ferroviaria**
- **Infrastrutture nodali**
- **Trasporto Pubblico**
- **Traffico**
- **Caratteristiche di mobilità -domanda e offerta di servizio-**

#### **Domanda di trasporto**

- **Mobilità rispetto alla popolazione residente**
- **Composizione degli arrivi per ogni Comune**
- **Composizione delle partenze per ogni Comune**
- **Composizione percentuale degli spostamenti per mezzo di trasporto**
- **Indice di attrazione dei comuni**
- **Spostamenti per motivi di studio**
- **Spostamenti per motivi di lavoro**
- **Spostamenti per mezzo di trasporto**
  - a) **Auto**
  - b) **Bus**
  - c) **Treno**

#### **Offerta di servizio**

- **Infrastrutture stradali**
- **Trasporto pubblico locale su strada**
- **Trasporto su ferro**
- **Attuali ipotesi di potenziamento delle infrastrutture**
  - **Schede riassuntive**
- **Programma triennale delle opere pubbliche**
- **Accordo di programma Stato – Regione in materia di trasporti e infrastrutture viarie**

#### SISTEMA INFRASTRUTTURALE DELLE RETI DEGLI ACQUEDOTTI ESTERNI.

- **Fabbisogni**
- **Principali caratteristiche invasi artificiali**

## MATRICE INFRASTRUTTURALE

### SISTEMA INFRASTRUTTURALE E DELLA MOBILITÀ.

Schematicamente la viabilità della Provincia di Campobasso può riassumersi principalmente in una dorsale adriatica, due direttrici trasversali vallive quali la SS FV del Biferno e la SS FV del Trigno, e la SS FV del Tappino.

Tali direttrici determinano uno schema a “pettine” che comporta, in definitiva, una mobilità “da” e “verso” il mare nonchè lungo la costa.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria esiste la linea “Adriatica” su cui avvengono spostamenti di merci e di persone al di fuori dell’ambito della Provincia e della Regione Molise, e le linee secondarie, su cui si ha prevalentemente uno spostamento di “pendolarismo”, e che sono la Benevento-Campobasso-Termoli e la Campobasso-Vairano.

Il sistema portuale di Termoli riveste carattere esclusivamente locale di pesca e di diporto.

Per quanto concerne, infine, il trasporto aereo non essendo la Provincia dotata di scali con funzioni commerciali e di passeggeri si fa riferimento agli aeroporti di Napoli e Pescara.

Di seguito si riporta una breve descrizione dello stato di fatto delle infrastrutture della mobilità.

#### **Rete viaria**

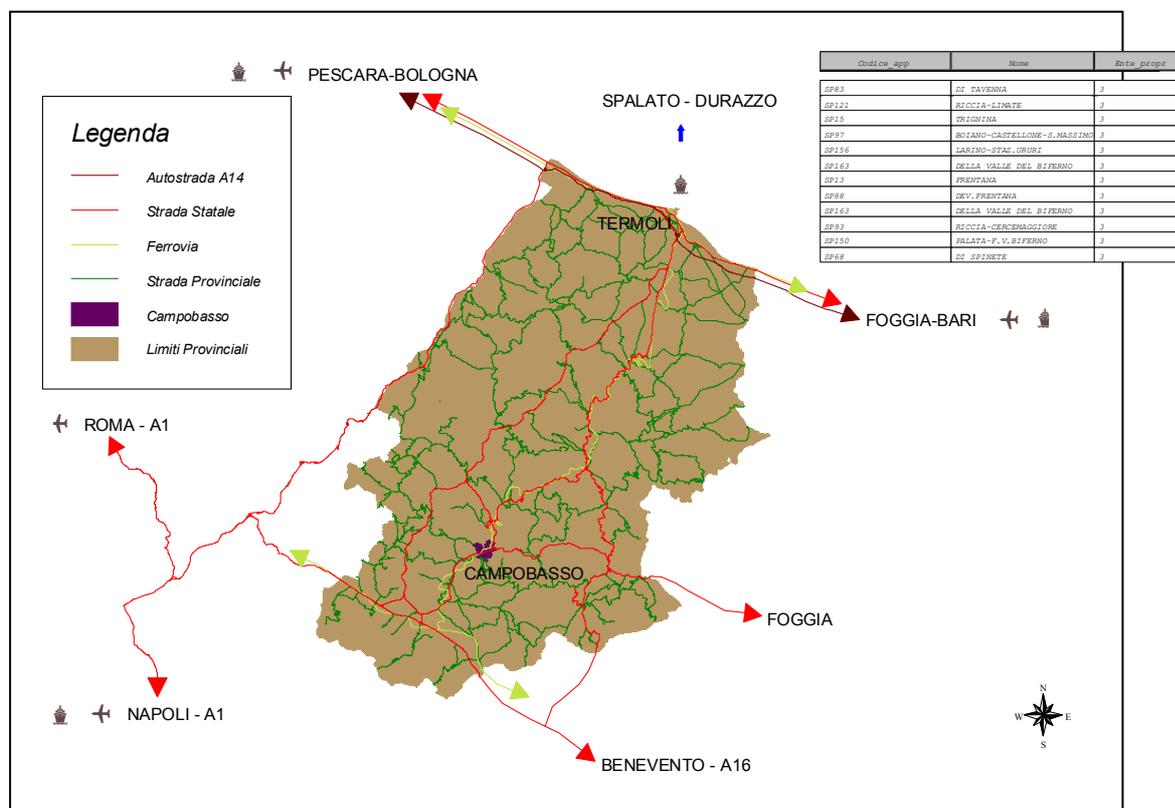
Dall’estensione della rete viaria sul territorio provinciale si evince una netta prevalenza delle strade provinciali (Km 1475) su quelle statali (Km 357), nonchè una piccola incidenza della rete autostradale (Km 40).

L’Autostrada A14 va da Bologna a Taranto ed assicura alla Provincia di Campobasso il collegamento a lunga percorrenza con il Nord ed il Sud Italia. Essa attraversa il territorio della Provincia lungo la costa e presenta uno svincolo a Termoli e uno a Montenero di Bisaccia.

Attualmente la A14, nel tratto in questione, è a due corsie per ogni senso di marcia con un livello di servizio appena sufficiente dovendo sopportare il volume di traffico dato dai veicoli pesanti e da quello turistico che si genera soprattutto nella stagione estiva.

Relativamente al collegamento trasversale, assicurato dalle fondovalle del Biferno e del Trigno, è da evidenziare che esse attualmente non garantiscono un collegamento veloce a causa dei noti problemi geologici e di geometria in generale.

Le strade provinciali, pur essendo abbastanza capillari, spesso presentano percorsi tortuosi e poco agevoli (dato che collegano centri abitati posti su alture) e altrettanto frequentemente sono interessate da fenomeni franosi di estensione più o meno consistente.



schema viabilità principale e stralcio tabella dati associata

## Rete ferroviaria

Le linee ferroviarie (Km 201) interessanti la provincia di Campobasso sono per una piccola incidenza a doppio binario ed elettrificate (linea costiera) e presentano per la maggior parte un percorso tortuoso e con forte pendenza a discapito dei tempi di percorrenza e della qualità del servizio.

Di tale situazione ne risente anche il traffico delle merci che rimane impossibile nelle aree interne.

Le linee ferroviarie che interessano la Provincia sono:

- Campobasso - Vairano
- Campobasso - Termoli
- Campobasso - Benevento
- Termoli - Campomarino

- Termoli – Montenero

### **Infrastrutture nodali**

Il porto di Termoli è dotato di tre moli ma non è fornito di binari, attrezzature meccaniche, magazzini frigoriferi pertanto risulta inadeguato ad una funzione di sviluppo economico.

Recentemente, a seguito del collegamento con la Croazia, è sicuramente in aumento il traffico passeggeri che precedentemente era esclusivamente verso le Isole Tremiti.

### **Trasporto Pubblico**

La riforma del sistema di trasporto pubblico locale in Italia è stata attuata mediante il Dlgs 422/97 e smi nonché dal Dlgs 400/99. In particolare la Regione Molise, in ossequio a quanto previsto dalla normativa vigente, con la LR n. 19/2000, ha sancito che il trasporto pubblico locale svolge un ruolo primario per il miglioramento del trasporto regionale.

La riforma nazionale in sintesi prevede di:

- 1) incrementare la qualità e quantità dei servizi di trasporto pubblico nelle aree urbane ed extraurbane;
- 2) ridurre il costo sostenuto dalla collettività per l'erogazione dei servizi per i quali sussistono obblighi di servizi pubblico;
- 3) migliorare la competitività delle imprese pubbliche e private concessionarie del servizio.

Al fine di conseguire tali risultati, la normativa introduce i seguenti criteri direttivi:

- a) compiti di programmazione e amministrazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico delegati alle Regioni;
- b) delega alle Regioni della responsabilità del finanziamento dei servizi di trasporto ritenuti essenziali per la mobilità sul territorio (servizi minimi) e agli enti locali della responsabilità del finanziamento di ulteriori servizi (servizi aggiuntivi);
- c) programmazione triennale con cui le Regioni individuano i servizi minimi da finanziare con un apposito Fondo Regionale Trasporti, tenendo conto della programmazione delle Province e degli altri enti locali;
- d) adozione del contratto di servizio come strumento con cui regolare i rapporti con le società di trasporto pubbliche, con obbligo di perseguire un progressivo incremento del rapporto fra ricavi e costi operativi che dovrà attestarsi almeno al 35%;
- e) introduzione di gare europee per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale a società di trasporto;

f) obbligo di trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi in società di capitali ovvero in cooperative a responsabilità limitata;

La Regione ha la responsabilità di definire i servizi minimi (di intesa con gli Enti Locali) qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini ed i cui costi sono a suo carico.

Alla Provincia è delegata la predisposizione del piano di bacino sulla base dei servizi minimi e degli indirizzi della Regione, l'erogazione delle risorse finanziarie per far fronte agli impegni derivanti dai contratti per lo svolgimento dei servizi minimi, l'assegnazione ai comuni facenti parte del bacino di competenza delle risorse finanziarie per assicurare i servizi minimi urbani ed interurbani, lo svolgimento delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di competenza.

### **Traffico**

Ai sensi dell'art 36 del Dlgs 285/92 (Nuovo Codice della Strada) la Provincia provvede all'adozione del piano del traffico per la viabilità extraurbana (d'intesa con gli enti proprietari delle strade interessate) al fine del miglioramento delle condizioni di circolazione e di sicurezza stradale, nonché della riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico.

### **Caratteristiche di mobilità -domanda e offerta di servizio-**

Si riporta di seguito una analisi delle caratteristiche di mobilità, anche se al fine di poter definire in tempo gli ulteriori necessari potenziamenti ed interventi, vi è bisogno di un monitoraggio esteso e continuo e quindi di una analisi più estesa ed appropriata acquisendo un maggior numero di dati riguardanti sia la domanda che l'offerta di trasporto.

Le matrici O/D elaborate dall'Ufficio di Piano su dati Istat, in questa fase progettuale, vengono omesse.

### **Domanda di trasporto**

#### **a) Mobilità rispetto alla popolazione residente.**

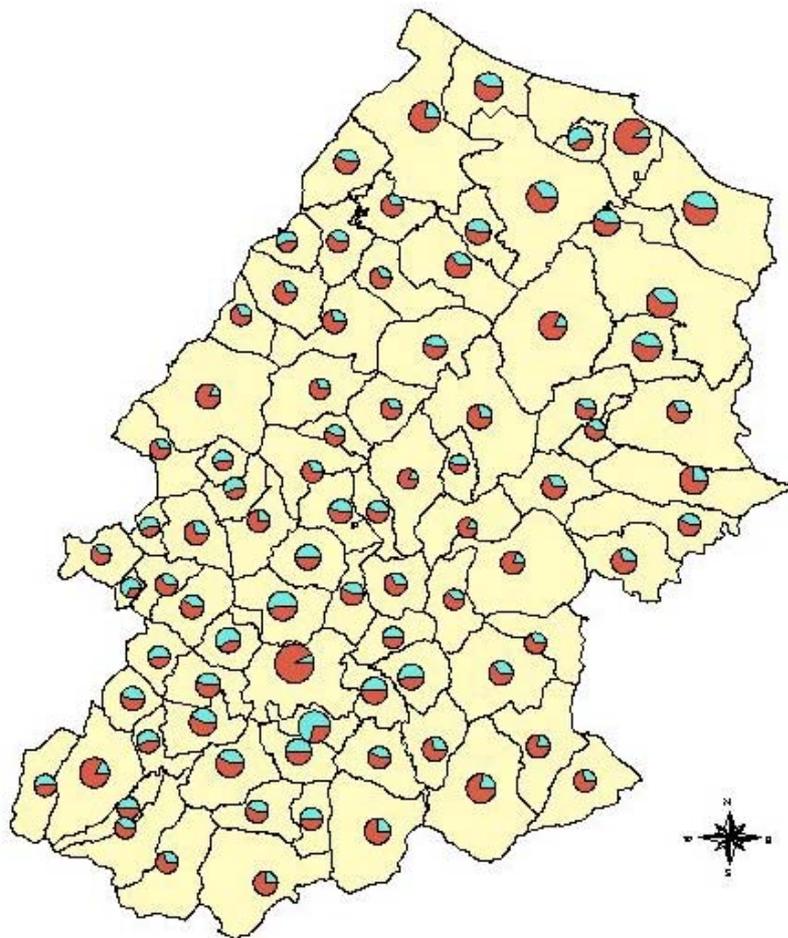
La mobilità per studio e per lavoro nella provincia di Campobasso, come risulta dalla matrice O/D ricavata dai dati Istat, è composta da 106.644 spostamenti totali di cui 81.232 interni ai comuni di residenza e 25.412 infracomunali.

Si ricava da tale matrice Origine/Destinazione che il 27 % della popolazione degli 84 Comuni della provincia esce giornalmente di casa per recarsi a scuola o a lavoro.

## LEGENDA

 Spostamenti stesso comune / popolazione residente

 Spostamenti verso l'esterno / popolazione residente



*elaborazione PTCP su dati ISTAT*

### **b) Composizione degli arrivi per ogni Comune**

Sempre dal censimento Istat, gli arrivi totali nella provincia per motivi di lavoro e di studio ammontano a 107.694 di cui 23.596 provenienti da comuni interni alla provincia di Campobasso e 940 dalla provincia di Isernia.

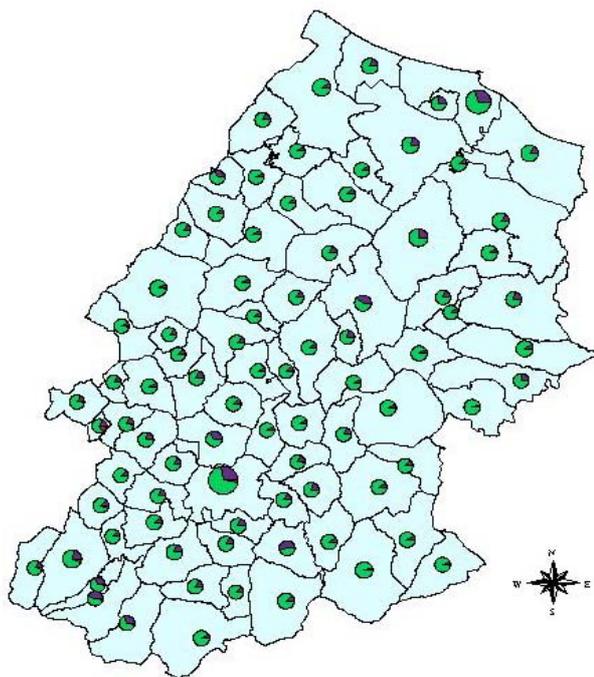
La matrice O/D ricavata riguarda gli arrivi dagli altri comuni della provincia di Campobasso e dalla Regione Molise, mentre non comprende gli arrivi da altre regioni poiché si è considerata la sola mobilità regionale e non anche quella interregionale.

L'estensione dell'analisi alla mobilità proveniente da altre regioni sarebbe importante per avere un quadro preciso delle dinamiche degli spostamenti nelle aree confinanti con altre regioni, ma non ha costituito oggetto del presente studio.

Il grafico riportato rappresenta la composizione degli arrivi, in rapporto al totale degli arrivi, nelle seguenti categorie: 1) arrivi da altro Comune della provincia, 2) arrivi da dalla provincia di Isernia, 3) spostamenti interni ai comuni.

#### LEGENDA

-  Arrivi da altro comune della provincia / totale arrivi
-  Spostamenti interni / totale arrivi
-  Arrivi da altra provincia della Regione / totale arrivi



*elaborazione PTCP su dati ISTAT*

#### **c) Composizione delle partenze per ogni Comune**

Il valore delle partenze nella provincia di Campobasso, per motivi di studio e di lavoro, ammonta a 106.644 di cui 521 verso la provincia di Isernia e 1.646 verso altre regioni.

Il grafico riportato e la Matrice O/D ricavata possono essere messi in relazione, comune per comune, al grafico e alla matrice di cui al punto precedente che rappresenta gli arrivi per ogni comune, ricavando ed osservando così la differenza tra gli arrivi e le partenze.

#### d) Composizione percentuale degli spostamenti per mezzo di trasporto

La matrice O/D ricavata rappresenta la distribuzione percentuale degli spostamenti tra i vari mezzi di trasporto: treno, auto, bus, piedi / bicicletta.

Dalla lettura del grafico riportato si deduce che a fronte di una elevata mobilità pendolare non corrisponde un altrettanto uso del mezzo pubblico e quindi con prevalente uso del mezzo privato. Si potrebbe dedurre che il servizio di trasporto extraurbano non coincide con le esigenze di mobilità.

E' palese che i dati per mezzo di trasporto riflettono una domanda condizionata dalla struttura del trasporto urbano ed extraurbano sul territorio, poiché il maggiore o minore utilizzo del mezzo di trasporto deriva senz'altro dal servizio offerto alla collettività.

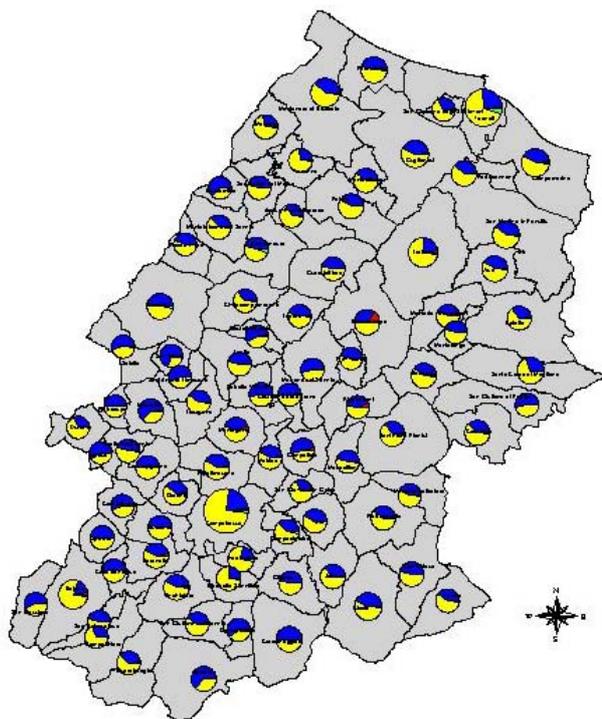
#### LEGENDA

 % Treno / totale

 % Bus / totale

 % Auto / totale

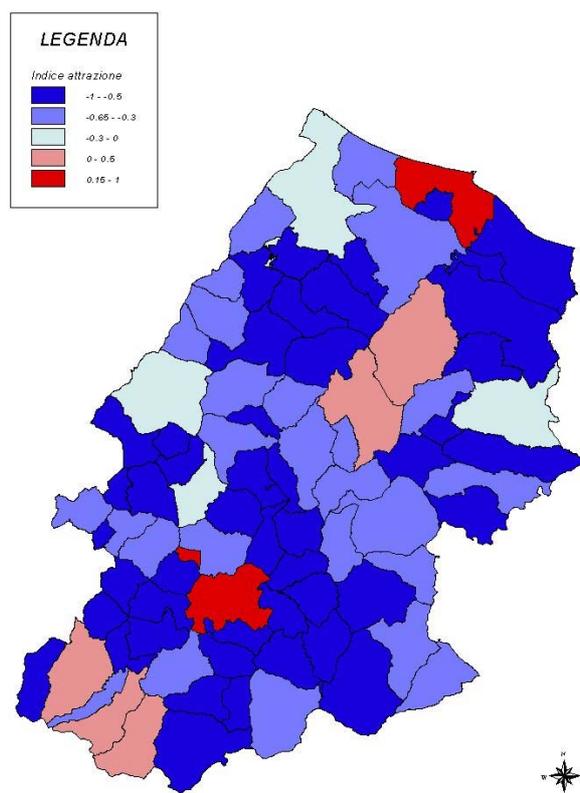
 % Moto / totale



### f) Indice di attrazione dei comuni

Rapportando il saldo (entrati-usciti) ai flussi del pendolarismo (entrati+usciti) si ottiene il c.d. indice di attrazione che potrà assumere valori compresi tra  $-1$  e  $+1$ , rispettivamente nei casi estremi di totalità di flussi in uscita o in entrata.

Di seguito viene riportato il grafico dell'entità dei flussi.

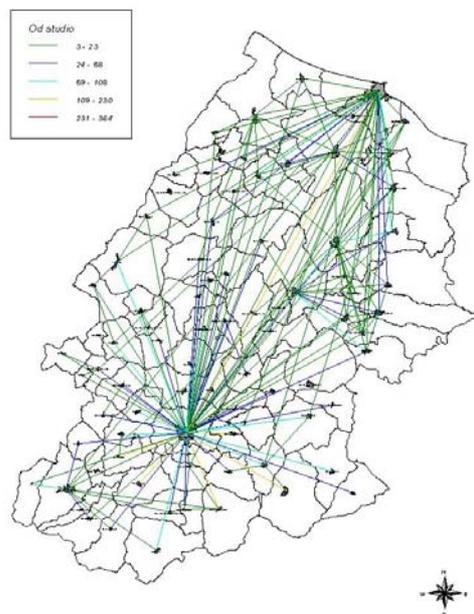


### g) Spostamenti per motivi di studio

La matrice e il grafico rappresentano la mobilità totale degli studenti che si spostano giornalmente per raggiungere la sede scolastica.

Sono state esaminate esclusivamente le relazioni intercomunali senza considerare gli spostamenti interni ai comuni, poiché il servizio di trasporto pubblico, relativo alle scuole dell'obbligo, è organizzato in funzione delle esigenze della popolazione.

Come si può notare la matrice degli spostamenti è concentrata intorno ai poli scolastici.



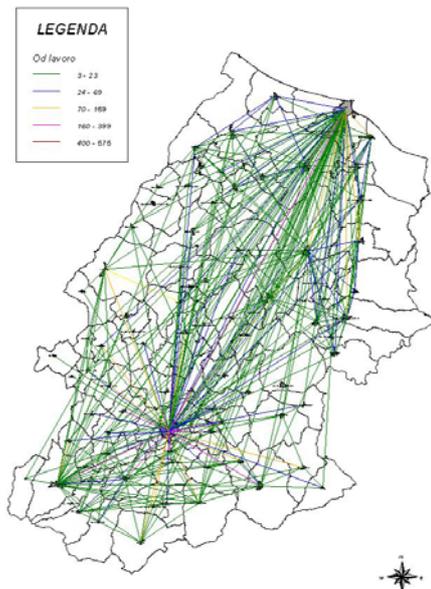
*elaborazione PTCP su dati ISTAT*

#### **h) Spostamenti per motivi di lavoro**

La matrice e il grafico rappresentano la mobilità totale degli occupati che si spostano giornalmente per raggiungere la sede scolastica.

Il totale degli spostamenti per motivi di lavoro ammonta a 16.001.

Anche in questa elaborazione non si sono considerati gli spostamenti interni al comune di appartenenza.



elaborazione PTCP su dati ISTAT

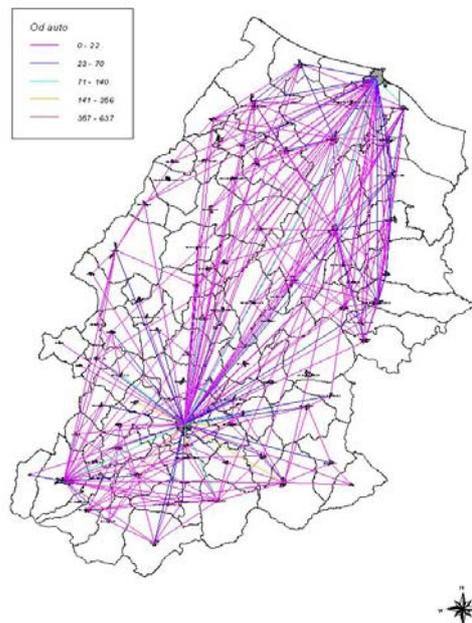
### i) Spostamenti per mezzo di trasporto

La domanda di mobilità è stata disaggregata in base al mezzo di trasporto utilizzato.

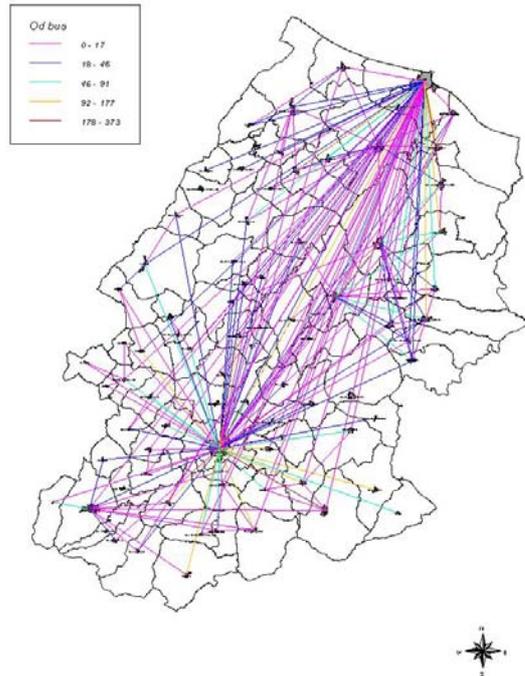
Di seguito saranno riportati i grafici degli spostamenti in auto, bus e in treno.

L'uso dell'auto copre nella provincia la maggioranza degli spostamenti per motivi professionali o di formazione scolastica, seguito dall'uso dell'autobus e quindi dal treno, il cui uso si intensifica nei comuni lungo l'asse ferroviario.

#### **Auto.**

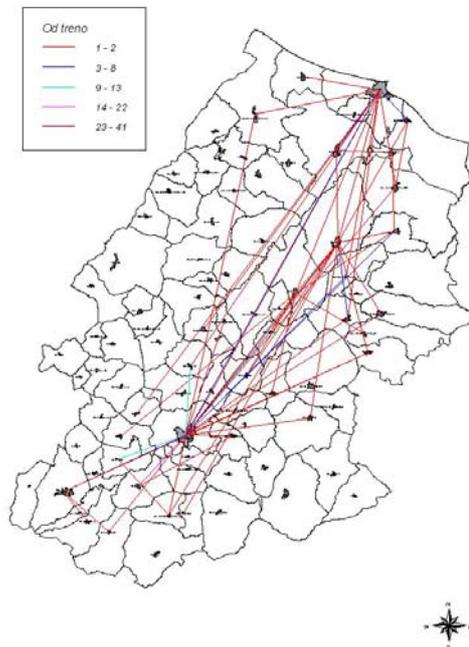


#### **Bus.**



*elaborazioni PTCP su dati ISTAT*

### **Treno.**



*elaborazione PTCP su dati ISTAT*

## **Offerta di servizio**

### **a) Infrastrutture stradali**

Dallo studio del Piano Regionale dei Trasporti si evince un livello molisano di dotazione infrastrutturale in linea con la media nazionale, cui corrisponde un livello qualitativo poco soddisfacente a causa del non adeguamento alla relativa domanda.

Anche il tasso di sicurezza del sistema stradale, per quanto il numero degli incidenti sia in calo, non è soddisfacente, dal momento che le arterie principali, compreso l'autostrada, fanno registrare livelli di sinistrosità elevati.

Le problematiche che generano la sofferenza del sistema viario molisano e quindi anche della provincia di Campobasso sono la assenza di un collegamento veloce Tirreno-Adriatico e le carenze funzionali e strutturali della rete minore soprattutto quella di collegamento con le aree montane.

#### **b) Trasporto pubblico locale su strada**

A causa della scarsa densità demografica, dallo studio del PRT si riscontra una disponibilità di mezzi gommati circa doppia rispetto a quella italiana che determina un incoraggiante valore quantitativo.

Tale situazione comporta che gli indicatori di efficienza economica individuino un costo per Km e ricavi totali rispettivamente al disotto e in linea con la media nazionale, mentre deriva una produttività per Km percorso sensibilmente inferiore alla media nazionale.

La soddisfazione qualitativa da parte degli utenti (in termini di frequenza delle corse, puntualità, pulizia delle vetture, comodità degli orari) risulta di alcuni punti percentuali superiore alla media nazionale

In previsione di un innalzamento del livello di servizio è necessario un riassetto dell'offerta, con **razionalizzazione quantitativa e qualitativa** della stessa, tale da consentire un recupero della spesa totale e migliorare i parametri di efficienza tecnico-economica (costo per km e ricavi/costi) e di soddisfazione qualitativa dell'utenza.

#### **c) Trasporto su ferro**

La dotazione quantitativa è in linea con la media nazionale a cui però non corrisponde un altrettanto livello qualitativo che, a causa di vari fattori, evidenzia elevati tempi di percorrenza e bassa comodità.

## **Attuali ipotesi di potenziamento delle infrastrutture**

1- Scalo aeroportuale: Lo studio di fattibilità prodotto dal Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione di Campobasso-Bojano nel 1999 fornisce un quadro preliminare intorno al disegno di tale ipotesi, evidenziando le possibili opportunità ma anche i non pochi rischi/problemi sottesi alla realizzazione di uno scalo aeroportuale localizzabile lungo la direttrice stradale Isernia-Campobasso-Benevento, nella valle ad est dei Monti del Matese. In sintesi lo studio si sviluppa in una prima parte nella identificazione dei possibili siti adatti alla localizzazione della struttura, ipotizzata di tipo “7C” (lunghezza di pista compresa tra 900 e 1.500 metri), adeguata al decollo ed atterraggio non di precisione (IFR), e quindi a regolari servizi di linea con aeromobili commerciali di piccolo taglio (ATR 42 e 72, BAE 146/200, Fokker F28);

2- Collegamento ferroviario Lucera – Campobasso: studio di fattibilità ( Regione Puglia) relativo al collegamento ferroviario Molise-Puglia attraverso la realizzazione di una nuova linea tra le città di Campobasso e Lucera;

3 - Metropolitana leggera: studio di fattibilità relativo alla realizzazione di un sistema di mobilità leggera urbana ed extra urbana tra Campobasso e Bojano proposto dal Patto Territoriale del Matese nell’ambito dei PRUSST;

4 - Asse Termoli - S. Vittore: Di recente è stato pubblicato bando sintetico di gara per la scelta del promotore finanziario per la realizzazione in project financing del collegamento viario che risulta essere tra le infrastrutture stradali prioritarie di interesse nazionale;

5 – Interporto di Termoli: a cura del Consorzio di Sviluppo della Valle del Biferno. Di recente il Comune di Termoli ne ha proposto la delocalizzazione nell’area del Consorzio industriale.

### **Schede riassuntive**

#### **L’ipotesi dello scalo aeroportuale**

Possibili impatti positivi sullo sviluppo economico della Regione e sulla riduzione dell’isolamento dal resto del Paese costituirebbe l’inserimento del Molise nella rete dei collegamenti aerei nazionali.

La scarsità delle strutture aeroportuali commerciali (Pescara e Foggia) nelle zone limitrofe può costituire un supporto all’ipotesi, la cui opportunità va valutata sotto vari aspetti.

Il Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione di Campobasso-Bojano ha prodotto, nel 1999, lo studio di fattibilità, che fornisce ipotesi preliminare da cui si evincono le possibili opportunità ma anche i non pochi problemi ed eventuali rischi connessi alla realizzazione di un aeroporto lungo la strada Isernia-Campobasso-Benevento e nella valle ad est dei Monti del Matese.

Lo studio prevede la localizzazione della infrastruttura, ipotizzata di tipo “7C” (lunghezza di pista compresa tra 900 e 1.500 metri), adeguata al decollo ed atterraggio di regolari servizi di linea con aeromobili commerciali di piccolo taglio (ATR 42 e 72, BAE 146/200, Fokker F28).

In tale studio si analizza anche l’aspetto territoriale ed economico dell’ipotesi aeroportuale, attraverso una stima della domanda di servizio (passeggeri e merci) che graviterebbe sullo scalo, nonché dei benefici economici consequenziali.

Le ipotesi di localizzazione sono due, entrambi ad una altitudine di circa 500 metri s.l.m.: uno è il sito di San Massimo, baricentrico tra Isernia e Campobasso, l’altro è il sito di Sepino, posto pochi chilometri più a sud.

Tra i due, il sito di Sepino è quello relativamente meno problematico per le manovre di atterraggio e decollo e quindi eventualmente da preferire sotto l’aspetto delle condizioni atmosferiche e orografiche.

Viene ipotizzata una potenziale domanda di 26.000-27.000 passeggeri/anno pari a circa 65 passeggeri al giorno (legato agli spostamenti degli emigrati, al “business” e ai siti religiosi) e un traffico merci di 125 tonnellate/anno pari a 350 kg. giornalieri, in principal modo legato alle carenze qualitative delle infrastrutture di trasporto della regione e alla crescente domanda di mobilità.

### L’interporto

L’opera si pone come nodo di interscambio logistico a servizio di una vasta area che va da quella regionale, al basso Abruzzo, all’alta Puglia, con possibili estensioni verso l’Alta Campania e il Basso Lazio mediante collegamenti ferroviari, stradali e marittimi.

La superficie complessiva prevista è di 648.500 mq così suddivisi:

- 138.780 mq. destinati a servizi ferroviari ed intermodali;
- 124.051 mq. alla viabilità interna;
- 170.492 mq. a verde e sistemazioni ambientali;
- 65.300 mq. agli spazi di carico e scarico;
- 45.792 mq. a magazzini corrieri e spedizionieri logistici;
- 58.228 mq. area centro servizi, officine stazione carburante;
- 45.857 parcheggi mezzi pesanti e leggeri.

I valori di traffico di progetto raggiungono al 2005 le 500.000 tonnellate ed al 2015 le 800.000 t.

La gestione sarà affidata ad una costituenda società di gestione e di esercizio.

La realizzazione dell’opera è suddivisa in tre fasi funzionali, la prima è interamente realizzata con finanziamenti pubblici (comportando realizzazioni di prevalente destinazione

pubblica), mentre per gli altri lotti funzionali spetterà alla Società di gestione e di esercizio la relativa realizzazione.

La realizzazione del primo lotto funzionale risulta bloccato in seguito all'annullamento del Piano Regolatore del Nucleo Industriale di Termoli dal TAR Molise e al rilascio da parte del Commissario ad acta di alcune concessioni edilizie.

Il Comune di Termoli recentemente ha proposto l'insediamento dell'interporto nell'area del consorzio industriale e precisamente nell'area dell'acciaieria Stefana al momento inutilizzata.

### Il progetto di collegamento ferroviario Lucera-Campobasso

La Regione Puglia ha promosso uno studio di fattibilità relativo ad un collegamento ferroviario Molise tra le città di Campobasso e Lucera in riferimento ai traffici passeggeri e merci tra le due regioni.

Ai sensi della normativa vigente (Dlgs. 422/97) e della legge regionale pugliese (n.13 del 25 marzo 1999 "Testo unico della disciplina del trasporto pubblico di linea") il soggetto concessionario è individuato nella Società Ferrovie del Gargano SpA.

E' necessario pervenire ad un Accordo di Programma tra le due Amministrazioni interessate, le Province, i Comuni e altri soggetti coinvolgibili, che dovrebbe essere promossa dal Presidente della Regione Puglia o della Provincia di Foggia, vista la prevalenza di competenza sull'opera.

Nello studio di fattibilità vengono valutate le soluzioni alternative inerenti la Concessione di costruzione e gestione oltre che le possibili soluzioni per l'utilizzo della Finanza di Progetto (Project Financing), che consentirebbe il concorso di risorse private al finanziamento dell'opera.

Tecnicamente un collegamento tra Campobasso e Foggia permetterebbe la creazione di un nuovo corridoio tra Puglia e le regioni Lazio, Toscana e Liguria, alternativo all'attuale via Caserta più lungo e disagiata.

Lo sviluppo della tratta Lucera-Campobasso sarebbe di circa 69 km, su una sede adeguata ad ospitare il doppio binario, anche se a binario unico nella prima fase.

Si prevede una velocità commerciale di 84 Km/ora, e tempi di percorrenza di 50 minuti tra Lucera e Campobasso e di circa un'ora tra Foggia e Campobasso.

Gli scali previsti in territorio molisano sono: Campobasso, Riccia, Gambatesa, Gildone e Mirabello Sannitico.

La stima della domanda di servizio è pari a 2.600-3.600 viaggiatori/giorno nel 2006, e secondo proiezioni a 3.000-7.000 nel 2030.

## Sistema di mobilità leggera extra-urbana ed urbana

Al fine di integrare il sistema di trasporto su ferro esistente, si è ipotizzato un sistema intermodale di mobilità leggera. Esso consiste in una metropolitana di superficie (per le persone e per le merci) volta a raccordare i diversi poli di servizio e di produzione e il cui percorso complessivo è pari a circa 50 km.

La capacità di progetto offerta (determinata dal numero di passeggeri/giorno sulla base della domanda potenziale) è pari in media a 10 corse/giorno per entrambi i sensi di marcia (con 100 passeggeri/medi a vagone e coefficiente di riempimento medio pari 1,8) con 4 vagoni.

Per le merci si sono ipotizzati tre collegamenti settimanali dedicati pari a 160 tonnellate/settimana. L'obiettivo è la realizzazione di un sistema di trasporti leggero in modo da consentire elevate velocità commerciali, rispetto a quelle attuali, e in grado di raccordare il sistema dei parcheggi esistente con riduzioni degli inquinamenti acustici e dell'aria.

Tale intervento alleggerirà il carico di traffico nell'area di Campobasso attraverso la promozione del sistema di trasporto pubblico e un organico sistema di parcheggi e nodi (anche di interscambio) ubicati in corrispondenza di poli di produzione e di servizio.

Il tracciato ipotizzato (utilizzando la linea ferroviaria esistente) raccorda la Zona Industriale di Ripalimosani, il transito per la città universitaria, i servizi generali e merci di Campobasso, il Piano Insediamenti Produttivi di Vinchiaturo e il polo industriale di Bojano-Campochiaro,.

### **Collegamento su gomma Termoli-S.Vittore**

L'intervento mira allo sviluppo della zona, attraverso la creazione di un corridoio su gomma, con scambi turistici e commerciali tra la costa tirrenica e adriatica, nonché verso la costa balcanica ed il nord Europa.

Ciò avviene tramite il miglioramento dell'accessibilità su strada con riduzione del costo di trasporto dalle aree interne della Regione, portando i tempi di percorrenza tra S.Vittore e Termoli dalle attuali 2,30 h (su 150 Km) ad 1,15 h (su 135 Km).

L'opera della lunghezza totale di circa 154 Km prevede la realizzazione di 15 gallerie, 30 svincoli e 121 viadotti.

Lo sviluppo in rilevato/trincea è di circa 62 Km, quello su viadotti è di circa 80 Km, mentre quello in galleria è di circa 12 Km.

La luce dei ponti è fino a 100 metri e l'altezza delle pile è anche superiore ai 30 metri.

La strada sarà di categoria B, con due corsie per senso di marcia e spartitraffico centrale, che migliorerà l'attuale tracciato (standard di basso livello) avente sezioni variabili tra gli 8 e 11,50 metri e raggi planimetrici anche pari a 250 metri.

### **Programma triennale delle opere pubbliche**

La Provincia ha approvato il proprio programma triennale, relativamente al Servizio viabilità e opere in concessione, in cui sono presenti una serie di interventi, alcuni riportati anche nella tavola relativa alle infrastrutture.

### **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 dello sviluppo sostenibile del trasporto, riducendo consumi energetici, emissioni inquinanti, ed altri impatti ambientali;

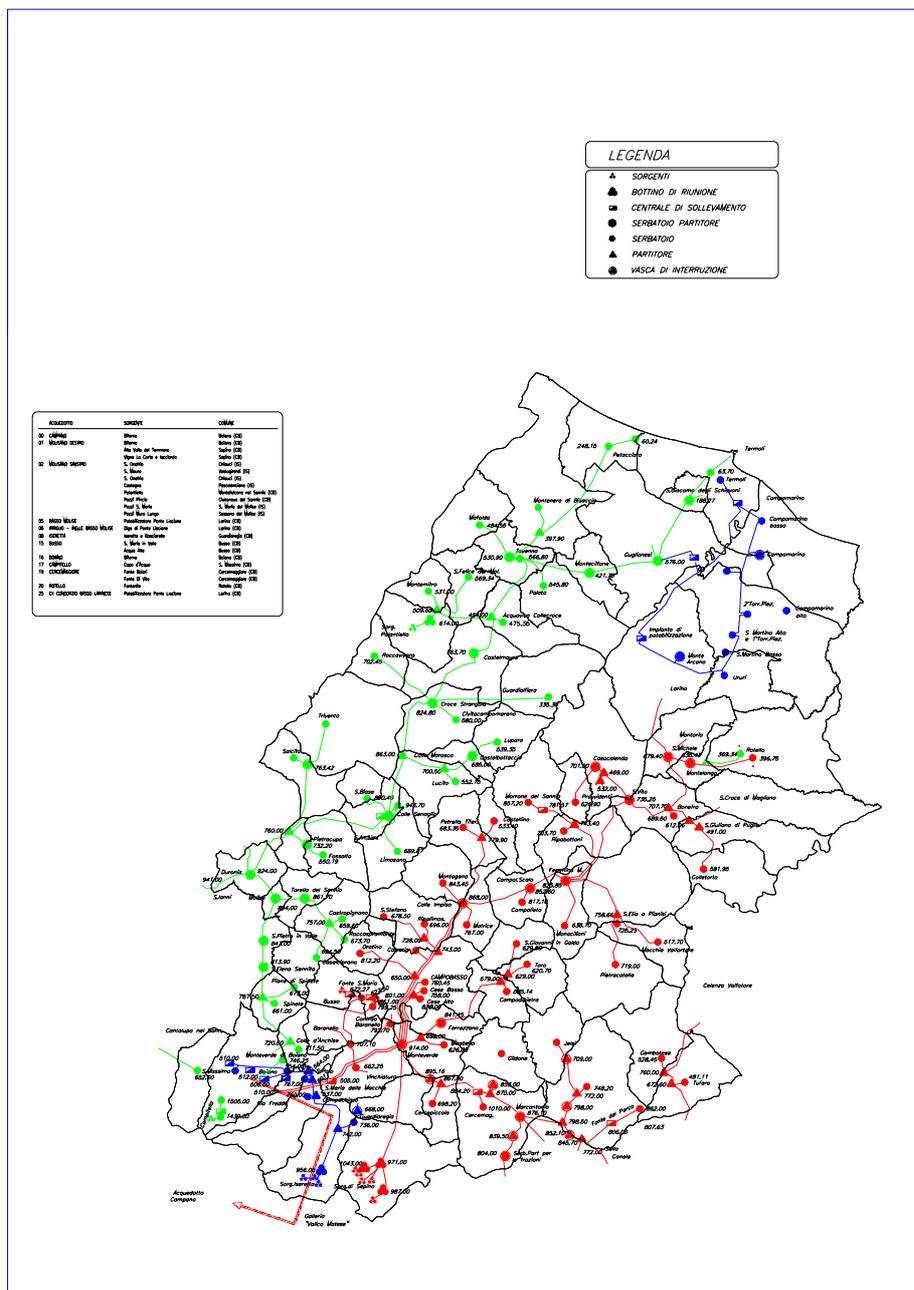
<b>tipologia – titolo</b>	<b>finanziamento</b>
Completamento strada “ponte S. Pietro – fondovalle Biferno” attraverso il torrente Rivolo	delibera CIPE
Completamento SP “Fossaltina n. 41”	delibera CIPE
Completamento III lotto strada di collegamento S. Croce di Magliano – Rotello - Ururi	delibera CIPE
Completamento lotto strada abitato di Montenero di Bisaccia – fascia costiera	delibera CIPE
Completamento SP collegamento FV Biferno – Morrone - Ripabottoni	delibera CIPE
Completamento strada Trivento – FV Trigno	delibera CIPE
Completamento collegamento FV Tappino - stazione Ripabottoni – S. Elia a Pianisi	delibera CIPE
Completamento strada di collegamento FV Biferno – Casacalenda – bivio di Bonefro	delibera CIPE
Completamento lotto strada FV Trigno e FV Biferno all'altezza del comune di Palata	delibera CIPE
FV Succida – Tammaro II lotto	delibera CIPE
Strada in contrada Codacchi in Trivento	delibera CIPE
Completamento strada di collegamento FV Tappino piane di Larino	delibera CIPE
Ampliamento funzionale porto di Termoli	delibera CIPE
Completamento strada di collegamento Castelmauro - Fv Biferno	delibera CIPE
Collegamento SS 376 S. Croce di Magliano – SS 480 (stazione di Ururi)	POR
Collegamento FV Trigno – FV Biferno	POR
Strada di collegamento FV Tappino (variante alla SS 212)	POR
SS 647 dir/B lavori di costruzione viadotto Ingotte	Ministero Infr e Trasp
SS 647 FV Biferno lavori di rafforzamento e messa in sicurezza viadotti	Ministero Infr e Trasp
SS 87 Sannitica - adeguamento	ANAS

## SISTEMA INFRASTRUTTURALE DELLE RETI DEGLI ACQUEDOTTI ESTERNI.

Lo schema idrico è l'insieme di quelle opere idrauliche mediante le quali è possibile realizzare un collegamento tra le fonti di approvvigionamento e l'utenza finale delle risorse per uso potabile, civile, agricolo ed industriale.

Gli acquedotti sono stati realizzati in varie epoche per sopperire i crescenti fabbisogni idrici e successivamente sono stati interconnessi tra di loro fino a costituire un'unica struttura.

Si ripota di seguito lo schema generale degli acquedotti gestiti dall'Ente Risorse Idriche del Molise (ERIM).



fonte ERIM

La normativa principale di riferimento per la gestione del patrimonio idrico sono il Dlgs 152/99 per gli aspetti di qualità e la Legge 36/94 (Galli) per la pianificazione del ciclo idrico integrato.

Il Dlgs 152/99 tende al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

1. ad una tutela delle acque che sappia integrare gli aspetti qualitativi con quelli quantitativi;
2. alla prevenzione ed al risanamento tramite il raggiungimento di obiettivi di qualità per i corpi idrici;
3. alla disciplina degli scarichi;
4. alla diversificazione delle azioni preventive in base alle criticità presenti sul territorio (aree sensibili, zone vulnerabili, etc..)

La Regione Molise, con delibera di Giunta n° 894/00, ha approvato la Direttiva Regionale che recepisce il Dlgs n° 152/99, contenente i primi indirizzi per gli adempimenti di più immediata attuazione.

Le disposizioni della Direttiva sono recepite dai Piani Stralcio degli interventi urgenti della Provincia

La Regione, dopo ha provveduto ad ottemperare a quanto previsto dalla Legge Galli mediante due leggi regionali, la n. 5/99, intitolata “Norme di attuazione della legge 5 gennaio 1994, n. 36. Disposizioni in materia di risorse idriche”, e la n. 37/99, intitolata “Istituzione dell’Azienda Speciale regionale denominata: “Molise acque”.

La Regione ha individuato un solo A.T.O., coincidente con l’intero territorio regionale.

Fanno parte dell’A.T.O. i Comuni e le Province del Molise, i quali ai fini dell’esercizio in forma associata delle funzioni inerenti il servizio idrico, costituiscono l’Autorità di Ambito Territoriale Ottimale mediante la stipula di una convenzione.

L’Autorità d’Ambito, svolge esclusivamente funzioni di organizzazione, programmazione e controllo ad eccezione di ogni attività inerente la gestione del servizio.

### **Fabbisogni idrici**

La valutazione dei fabbisogni per il prossimo trentennio, previsti sulla base degli standard idrici e della popolazione futura a livello regionale è stimata rispettivamente per il 2016 e 2036:

usi potabili	37.969.661 mc/anno;	37.969.661 mc/anno;
usi turistici	2.988.451 mc/anno;	3.078.344 mc/anno;
usi zootecnici	5.843.105 mc/anno;	6.405.371 mc/anno;
usi industriali	24.876.575 mc/anno;	34.813.780 mc/anno.

### **Principali caratteristiche invasi artificiali**

Invaso di Ponte Liscione sul fiume Biferno:

bacino sotteso: 1043 Km<sup>2</sup>    volume totale: 173 Mmc    volume utile: 137 Mmc.

Invaso di Occhito sul fiume Fortore:

bacino sotteso: 1012 Km<sup>2</sup>    volume totale: 333 Mmc    volume utile: 251 Mmc

Invaso di Arcichiaro sul torrente Quirino (Biferno)

*Riferimenti normativi:*

*Legislazione nazionale*

- Dlgs 285/92 e s.m.i. (Codice della Strada);
- DPR 495/92 e s.m.i. (Regolamento Codice della Strada);
- Dlgs 422/97 e s.m.i., Dlgs 400/99, LR n. 19/2000 (Trasporto Pubblico);
- D. Min. LL.PP. 1° giugno 2001 (Istituzione ed aggiornamento Catasto delle strade)
- Legge 36/94 (Galli, pianificazione del ciclo idrico integrato);
- Dlgs 152/99 (qualità);

*Legislazione e documenti regionali*

- LR 5/99 (Disposizioni in materia di risorse idriche);
- LR 37/99 (Istituzione Molise Acque);
- Piano regionale trasporti.