

## QUESITO 33 – COMPONENTE PAESAGGIO

*Nell'analisi della visibilità dell'opera, i livelli di disturbo individuati nella tabella della "Caratterizzazione del tracciato" (pagg.81-83, Qr. Ambientale) non sono confrontabili con i dati riportati nella tabella "Individuazione dei tratti critici in relazione alla percezione visiva" (pag. 84, Qr. Ambientale), poiché si fa riferimento a progressive diverse (da 5+148 a 6+630 ramo 1, e da 0+000 a 6+752 ramo 2 nel primo caso, mentre da 42+000 a 42+700, rami 1 e 2 nel secondo caso (come anche per i rami 3 e 4); si ritiene necessario fornire dati omogenei relativi ai tratti critici e al disturbo potenziale.*

### Visibilità dell'opera

Applicando il metodo di indagine, così come illustrato nel paragrafo "Metodologia per la valutazione della visibilità dell'opera", la linea in progetto si caratterizza per un disturbo potenziale mediamente distribuito lungo tutto il tratto.

Nella tabella seguente sono riportati i livelli stimati teoricamente in base all'altezza della livelletta di progetto lungo lo sviluppo dei tre rami di innesto sulla linea esistente.

**TABELLA- CARATTERIZZAZIONE DEL TRACCIATO PER LIVELLI DI DISTURBO POTENZIALE IN RELAZIONE ALLA TIPOLOGIA DEL TRACCIATO**

RAMO 1 DEL TRACCIATO		LIVELLO DI DISTURBO
DA KM	A KM	
0+000	5+148	
5+148	5+230, 00	Basso
5+230, 00	5+290	Medio
5+290	5+324	Molto basso
5+324	5+367	Medio
5+367	5+520	Alto
5+520	5+545	Molto alto
5+545	5+830	Alto
5+830	6+026	Medio
6+026	6+630	Basso

RAMO 2 DEL TRACCIATO		LIVELLO DI DISTURBO
DA KM	A KM	
0+000	5+271	
5+271	5+330	Molto basso
5+330	5+465	Medio
5+465	5+553	Alto

RAMO 2 DEL TRACCIATO		LIVELLO DI DISTURBO
DA Km	A Km	
5+553	5+627	Molto alto
5+627	5+964	Alto
5+964	6+135	Medio
6+135	6+752	Basso

RAMO 3 DEL TRACCIATO		LIVELLO DI DISTURBO
DA Km	A Km	
0+000	5+330	Nullo
5+330	5+342	Basso
5+342	5+516	Medio
5+516	6+003	Basso

RAMO 4 DEL TRACCIATO		LIVELLO DI DISTURBO
DA Km	A Km	
0+000	5+450	Nullo
5+450	5+486	Molto basso
5+486	5+508	Basso
5+508	5+596	Molto basso
5+596	5+700	Basso
5+700	5+721	Medio
5+721	5+744	Basso
5+744	5+775	Medio
5+775	5+800	Basso
5+800	5+810	Medio
5+810	6+050	Basso

Il disturbo potenziale è pertanto più elevato per i rami 1 e 2 di innesto verso Villa San Giovanni. Il livello mediamente alto si concentra comunque in un tratto di soli 500 m di estensione, posto peraltro in affiancamento alla linea ferroviaria attuale.

Di contro per i rami 3 e 4 diretti verso Reggio Calabria il livello di disturbo potenziale rimane sempre medio basso.

Nella composizione dei quadri figurativi influisce sensibilmente la posizione dominante che caratterizza delle case sparse e dei fronti più compatti, posizioni dalle quali i tratti d'opera

potrebbero risultare visibili ancorché inserite in un quadro panoramico, nel quale la presenza della ferrovia è già un elemento consolidato.

La presenza dell'opera nelle visuali panoramiche potrebbe risultare maggiormente rilevante nel tratto di sbocco dalla gallerie naturali, anche in virtù della variante di tracciato che dovrà essere realizzata sulla SS18.

Tra gli elementi di detrazione è possibile includere le rampe autostradali di svincolo che si innestano in un tessuto insediativo residenziale mediamente di scarso valore architettonico e riconducibile alla seconda metà del '900

In una configurazione urbana di qualità figurativa di scarsa significatività, si deve aggiungere la presenza piccoli insediamenti a carattere produttivo e il centro commerciale dello Stretto che non aggiungono valore all'insieme.

Per valutare le relazioni percettive tra contesto ed opera, sono state sviluppate alcune fotosimulazioni a partire dal rilievo fotografico. Dalla campagna di raccolta delle immagini sono state selezionate alcune viste significative per illustrare il contesto, le caratteristiche di percezione potenziale e rappresentative delle visuali percepibili all'interno delle aree di riferimento.

### **Valutazione delle Interferenze**

Nello specifico, le opere oggetto della presente trattazione, insistono su aree comprese tra un'estesa area ferroviaria e l'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Tali aree, pur ricadendo all'interno di un vincolo paesaggistico (Codice dei beni culturali D.Lgs.42/04, già L. 1497/39), non presentano caratteristiche paesaggistiche di rilievo, poiché risultano già particolarmente compromesse da uno sviluppo edilizio disomogeneo e dalla presenza di capannoni industriali.

Per quanto riguarda la realizzazione della linea ferroviaria, la limitata estensione dei tratti fuori terra e le peculiari caratteristiche delle aree rendono le interferenze opera – ambiente non particolarmente gravi, e in massima parte mitigabili attraverso i previsti interventi di mitigazione e di inserimento paesaggistico.

Le tipologie di impatto riscontrate sono per lo più riconducibili ad una artificializzazione del paesaggio e ad una modesta intrusione visiva del tratto di sbocco delle gallerie.

Nel Quadro di riferimento progettuale sono illustrati una serie di interventi di mitigazione utili ad attenuare i disturbi sulle componenti ambientali e sul paesaggio percepito. Sarà tuttavia necessario, nella fase di progettazione successiva, provvedere ad una definizione di dettaglio degli elementi di raccordo e ricucitura dei segni e degli elementi strutturanti il paesaggio agrario.

**TABELLA 1 INDIVIDUAZIONE DEI TRATTI CRITICI IN RELAZIONE ALLA PERCEZIONE VISIVA**

Tratto	Dal km	Al km	Disturbo	Grado
Ramo 1	5+148	5+600	Presenza di percettori isolati e fronti di percezione. Interferenza con le visuali panoramiche e con la visuale dalla deviazione della SS18	Medio
Ramo 2	5+271	5+700	Presenza di percettori isolati e fronti di percezione. Interferenza con le visuali panoramiche e con la visuale dalla deviazione della SS18	Medio

**Relazione tecnica**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
L353	00	R	22	RH	SA330X	001	A	4 di 4

Ramo 3	5+330	5+700	Presenza di percettori isolati e di fronti di percezione. Visuale dalla deviazione della SS18	Medio-basso
Ramo 4	5+596	6+050	Presenza di percettori isolati e interferenza con le visuali panoramiche, presenza di fronti di percezione in adiacenza alla SS18 e al tratto di deviazione della statale	Medio-basso