

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



DIREZIONE TECNICA

S.O AMBIENTE

PROGETTO DEFINITIVO

**NUOVA LINEA FERRANDINA MATERA LA MARTELLA PER IL COLLEGAMENTO DI MATERA
CON LA RETE FERROVIARIA NAZIONALE**

NUOVA LINEA FERRANDINA - MATERA LA MARTELLA

Analisi Ambientale relativa alle ottimizzazioni apportate alle viabilità NV01 e
NV02

SCALA:

-

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

I A 5 F 0 0 D 2 2 R G I M 0 0 0 X 0 0 1 A

Rev	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	EMISSIONE ESECUTIVA	F. Demarinis	Luglio 2021	G. Dajelli	Luglio 2021	G. DiMaggio	Luglio 2021	C. Ercolani Luglio 2021

ITALFERR S.p.A.
Dott.ssa Carolina
Ordine Agrotecnici e Agronomi
di Roma, Rieti e Teramo
02445

File: IA5F00D22RGIM000X001A

n. Elab.:

INDICE:

<i>Premessa</i>	_____	3
<i>Iter autorizzatorio</i>	_____	3
<i>Inquadramento territoriale</i>	_____	4
<i>Descrizione dell'intervento e ottimizzazioni progettuali</i>	_____	4
<i>Analisi vincolistica e dell'uso del suolo</i>	_____	9
<i>Conclusioni</i>	_____	15

PREMESSA

Obiettivo della realizzazione della linea denominata “*nuova linea Ferrandina - Matera la Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale*” è l’attivazione del collegamento della città di Matera alla rete ferroviaria nazionale, in particolare con Salerno - per l’accesso al sistema AV/AC - e con Taranto, attraverso la linea Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto.

Il progetto prevede il completamento della nuova linea a semplice binario elettrificata, che in corretto tracciato si dirama dalla linea Potenza Metaponto e, in tracciato deviato dalla stazione di Ferrandina, come naturale prosecuzione del III° binario, per uno sviluppo di circa 22 km fino a raggiungere il sito della nuova stazione di Matera La Martella attrezzata con quattro binari.

Le attività di progettazione previste sono a completamento, manutenzione straordinaria, integrazione ed adeguamento, delle opere già esistenti realizzate negli anni '90.

Il presente documento ha lo scopo di analizzare, le ottimizzazioni intervenute sulle viabilità NV01 e NV02 come descritto nei successivi paragrafi.

ITER AUTORIZZATORIO

Il progetto è stato trasmesso agli Enti competenti, in data 22 marzo 2021 con nota protocollo RFI-DIN-DIS.AD\PEC\P\2021\0000120 del 17/03/2021, per l’avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell’art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..

Il progetto, come si evince anche dal sito del Ministero per la Transizione Ecologica è in fase di Istruttoria tecnica presso la CTVIA.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'intervento, nella sua totalità, ricade nel territorio della Regione Basilicata, Provincia di Matera e interessa i Comuni di Ferrandina, Pomarico, Miglionico e Matera. Gli interventi oggetto della presente analisi ricadono rispettivamente, nei comuni di Pomarico e di Miglionico come evidenziato nei riquadri della fig. 1

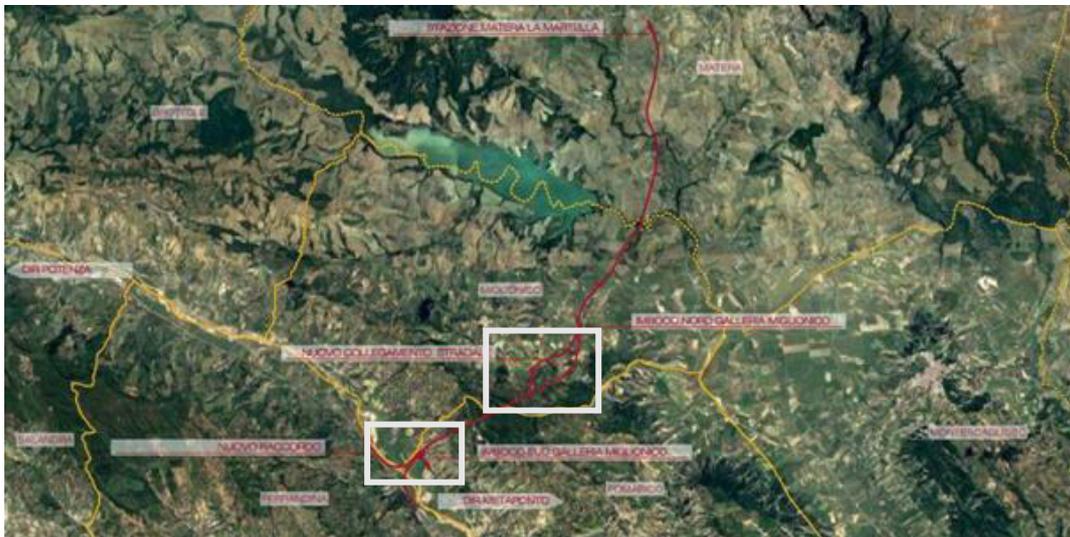


Fig 1 inquadramento territoriale

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E OTTIMIZZAZIONI PROGETTUALI

Tra le opere facente parte integrante del progetto "nuova linea Ferrandina _ Matera la Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale" e sottoposte a valutazione di impatto ambientale vi sono due viabilità, la NV01 di accesso al piazzale di emergenza ed alla SSE all'imboccato Ferrandina della Galleria Miglionico e la NV02 viabilità di accesso al piazzale di emergenza in corrispondenza della finestra intermedia della Galleria Miglionico. Per tali interventi a valle dell'avvio del suddetto procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, è stato necessario procedere con lievi ottimizzazioni della sezione stradale.

NV01

La nuova viabilità denominata NV01, che ha uno sviluppo di circa 510 m, ha lo scopo di garantire l'accesso al piazzale di emergenza ed alla SSE all'imbocco lato Ferrandina della Galleria Miglionico. Per via della sua funzione, è stata inquadrata funzionalmente come "strada a destinazione particolare", da configurarsi come "strada poderale" in accordo all'art.3 c.52 del D.Lgs. n.285/1992 (Nuovo Codice della strada).

A valle di successivi approfondimenti e verifiche tecniche è stato necessario un modesto allargamento su entrambi i lati della viabilità finalizzati a inquadrare la viabilità funzionalmente sempre come "strada a destinazione particolare" ma con sezione stradale assimilabile a categoria F (D.M. 5 Novembre 2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade").

Tale ottimizzazione porta da una soluzione con sezione stradale di larghezza 4 m con allarghi di 2m metri ogni 250 metri ad una soluzione con sezione stradale di larghezza 6,5 m a due corsie



Fig. 2 NV01 accesso al piazzale di emergenza e alla SSE all'imbocco galleria Miglionico

NV02

La nuova viabilità denominata NV02, che ha uno sviluppo di circa 2,5 km, ha il duplice scopo di garantire l'accesso al piazzale di emergenza in corrispondenza della finestra intermedia della Galleria Miglionico, e di assolvere alla funzione di ricucitura dei fondi agricoli posti in adiacenza alla sede ferroviaria di progetto o interferenti con essa, ricalcando ove possibile il sedime di strade poderali esistenti e già parzialmente adempienti il fine prefisso.

Per via della sua funzione nel territorio, di servizio a fondi privati per un ristretto numero di frontisti, e della vocazione prevalentemente agricola dello stesso, essa è dunque stata inquadrata funzionalmente come "strada a destinazione particolare", da configurarsi come "strada poderale" in accordo all'art.3 c.52 del D.Lgs.n.285/1992 (Nuovo Codice della strada).

A valle di successivi approfondimenti e verifiche tecniche è stato necessario un modesto allargamento su entrambi i lati della viabilità finalizzati a inquadrare la viabilità funzionalmente sempre come "strada a destinazione particolare" ma con sezione stradale assimilabile a categoria F (D.M. 5 novembre 2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade").).

Tale ottimizzazione porta da una soluzione con sezione stradale di larghezza 4 m con allarghi di 2 m metri ogni 250 metri ad una soluzione con sezione stradale di larghezza 6,5 m a due corsie.

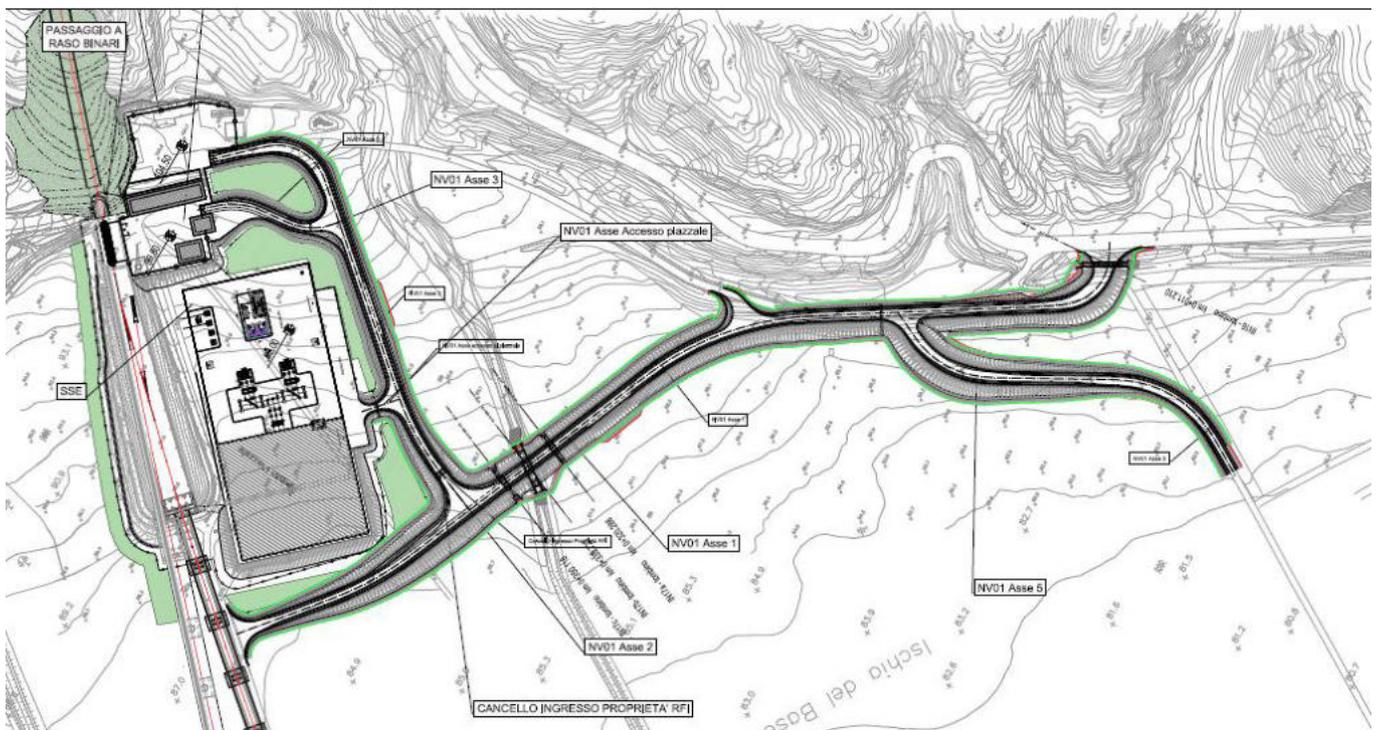


Fig. 3 NV02 accesso al piazzale di emergenza in corrispondenza della finestra intermedia Galleria Miglionico

Le ottimizzazioni sopra descritte hanno definito una maggiore occupazione di suolo, nella totalità dei due interventi NV01 e NV02, pari a circa 2800 mq rispetto al progetto non ottimizzato.

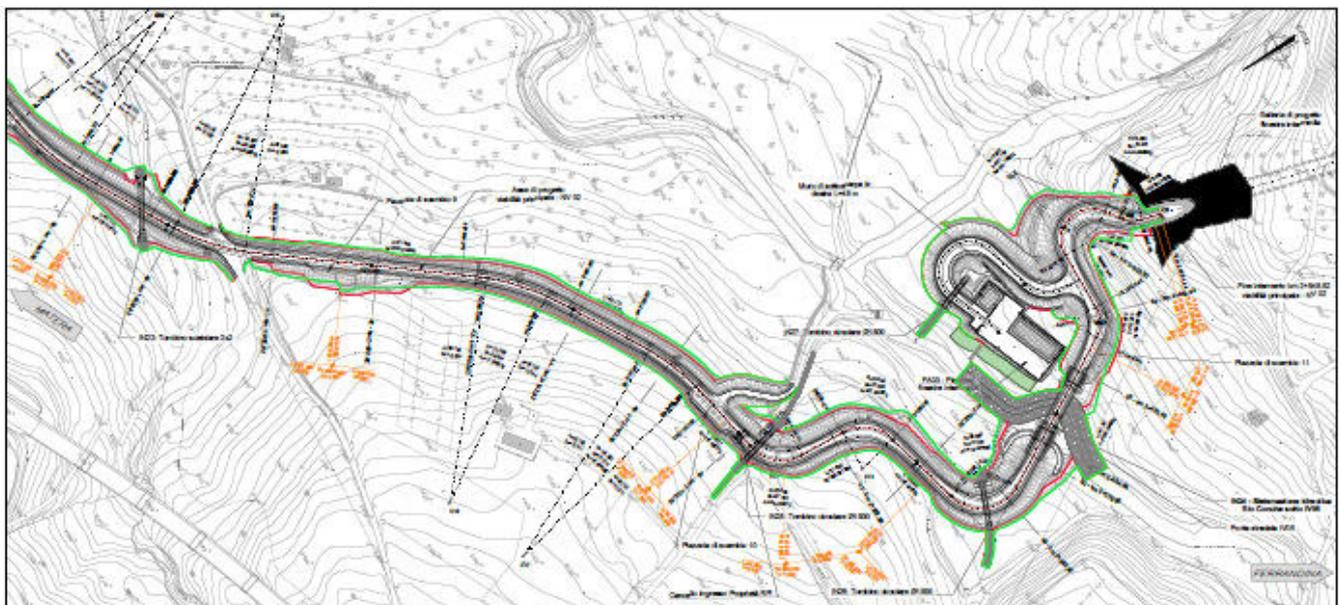
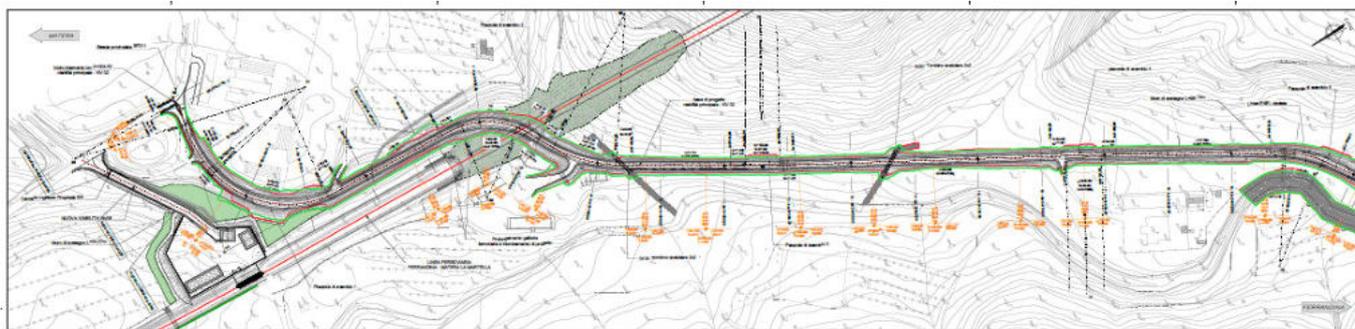
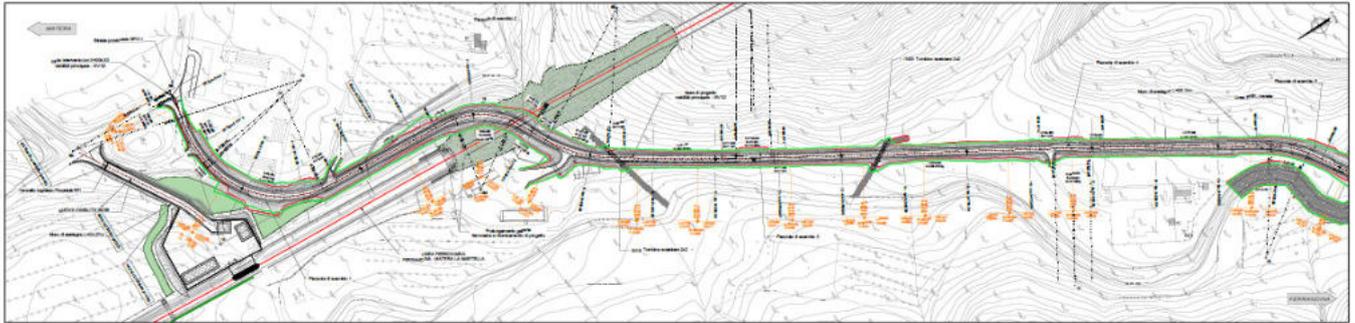
Va sottolineato che gli allargamenti pari a 2m previsti ogni 250 metri di sviluppo del tracciato, con l'ottimizzazione a sezione categoria F non risultano più necessari e quindi con una parziale riduzione di occupazione di suolo in quei tratti.

In calce si riportano gli stralci delle tavole di sovrapposizione tra le due soluzioni (planimetrie allegate alla presente relazione vedi ALLEGATO 1 e ALLEGATO 2).



- Soluzione progetto SIA (viabilità a destinazione particolare con sezione stradale di larghezza 4m con allarghi di 2m ogni 250m)
- Soluzione con viabilità di categoria F, Sezione stradale di larghezza 6.5m a due corsie

Fig. 4 NV01 sovrapposizione tra le due soluzioni



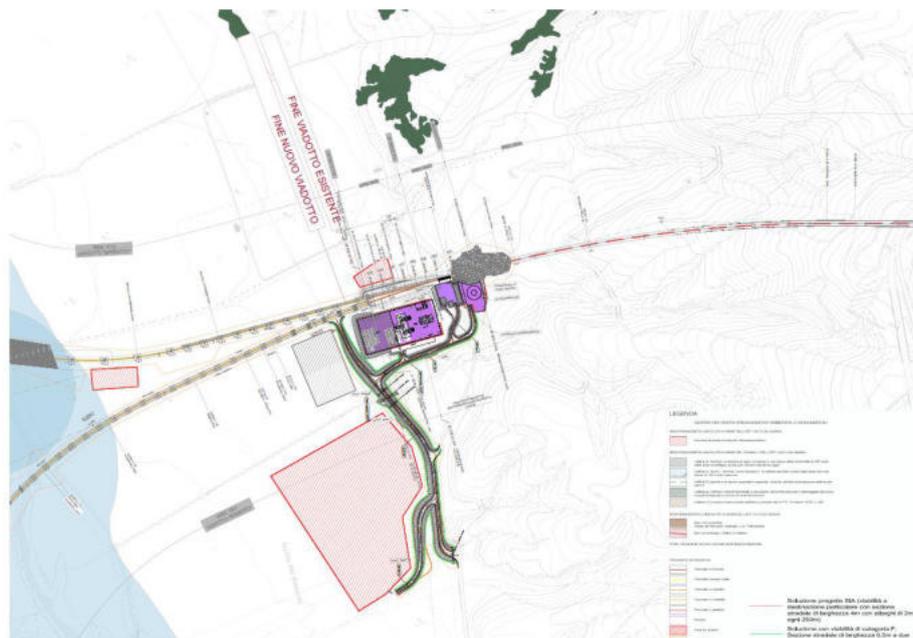
- Soluzione progetto SIA (viabilità a destinazione particolare con sezione stradale di larghezza 4m con allarghi di 2m ogni 250m)
- Soluzione con viabilità di categoria F, Sezione stradale di larghezza 6,5m a due corsie

Fig. 5 NV02 sovrapposizione tra le due soluzioni

ANALISI VINCOLISTICA E DELL'USO DEL SUOLO

Di seguito si riporta l'analisi del sistema dei vincoli, delle aree protette/siti natura 2000 e dell'uso del suolo che interessano l'area di intervento e le azioni di progetto e relative ottimizzazioni. Si precisa che le ottimizzazioni apportate non vanno ad interessare nuove tutele/o sensibilità territoriali non precedentemente valutate nello studio di impatto ambientale.

VINCOLI AI SENSI DEL DLGS 42/2004



 Lettera g) I territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti al vincolo di rimboscimento.

 Lettera c) I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna.

Fig. 5 NV01 sovrapposizione tra le due soluzioni tavola dei vincoli ai sensi del Dlgs 42/2004

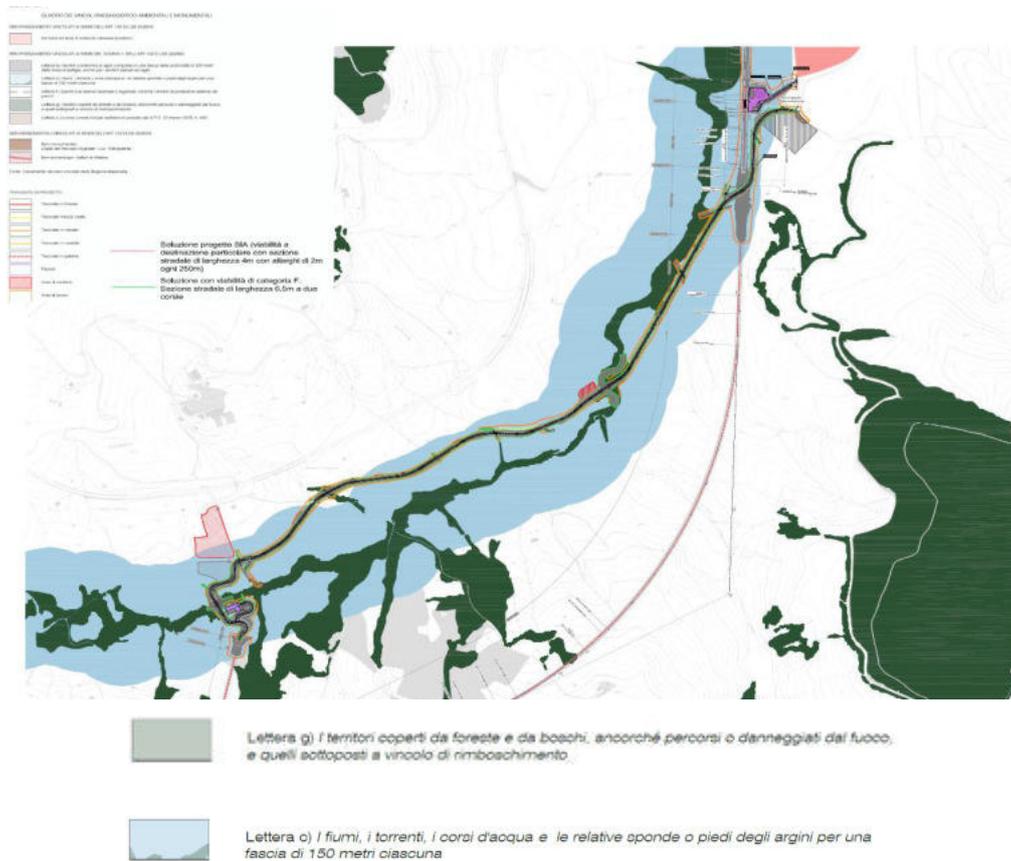


Fig. 6 NV02 sovrapposizione tra le due soluzioni tavola dei vincoli ai sensi del Dlgs 42/2004

AREE PROTETTE E SITI RETE NATURA 2000

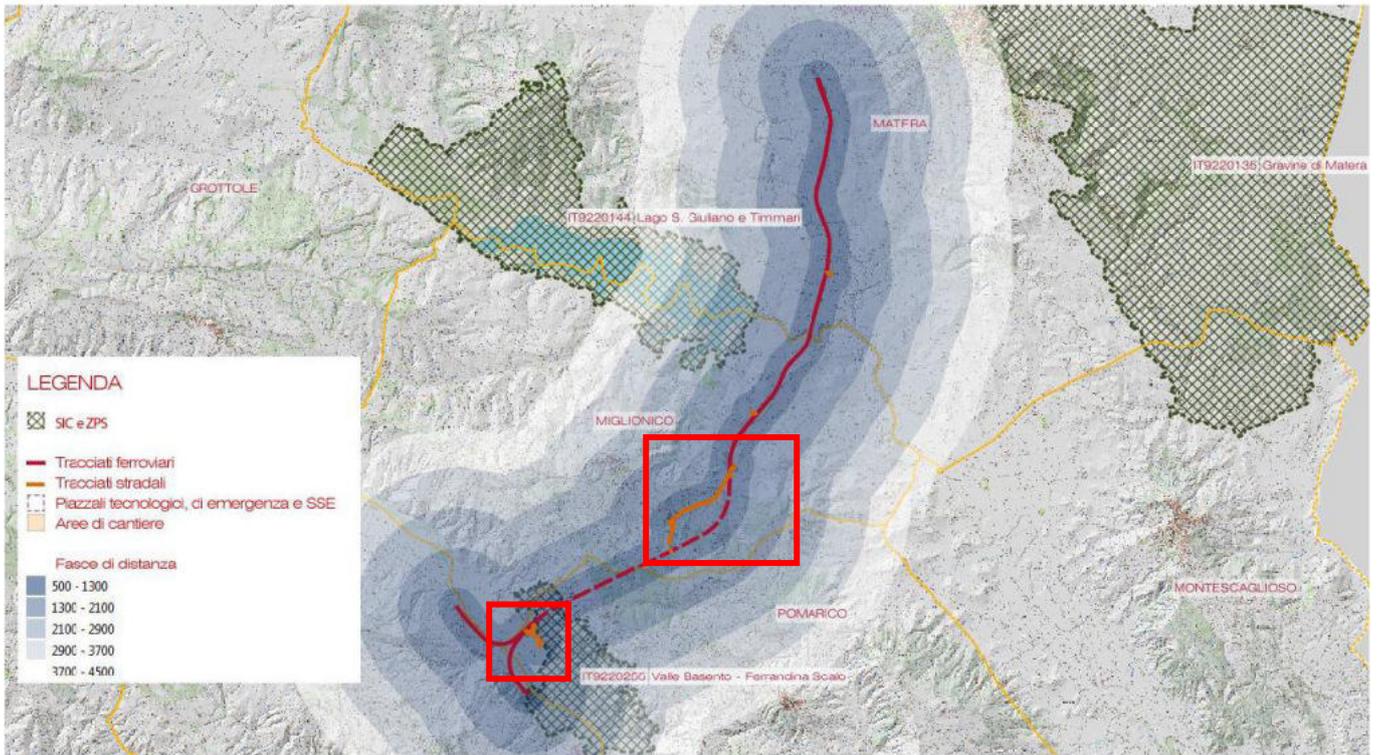


Fig. 7 NV01- NV02 inquadramento aree protette e siti natura 2000

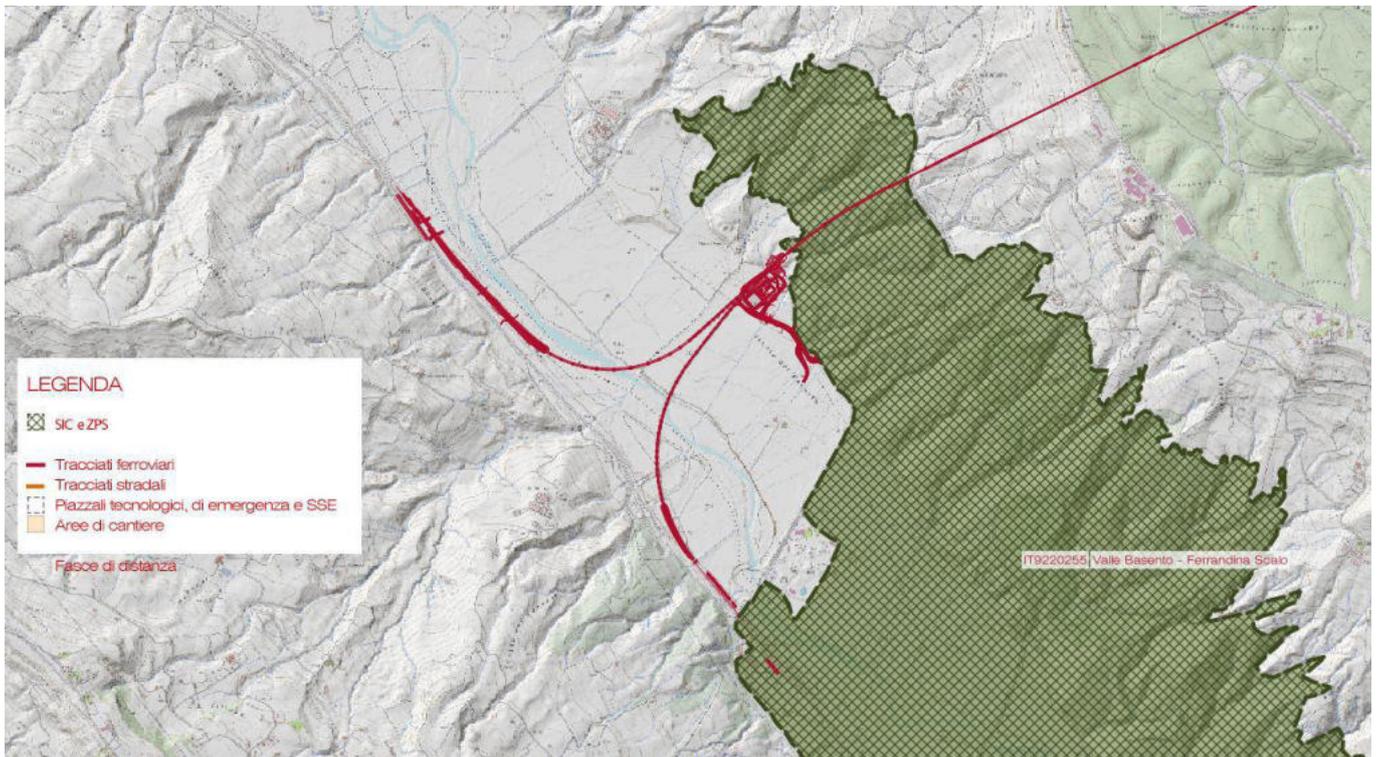


Fig. 8 NV01- inquadramento dettaglio della relazione spaziale tra il progetto ottimizzato e ZPS IT 9220255

Analisi ambientale

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	PAG.
IA5F	00	D 22	RG IM 00 0X 001	A	13/21

USO DEL SUOLO

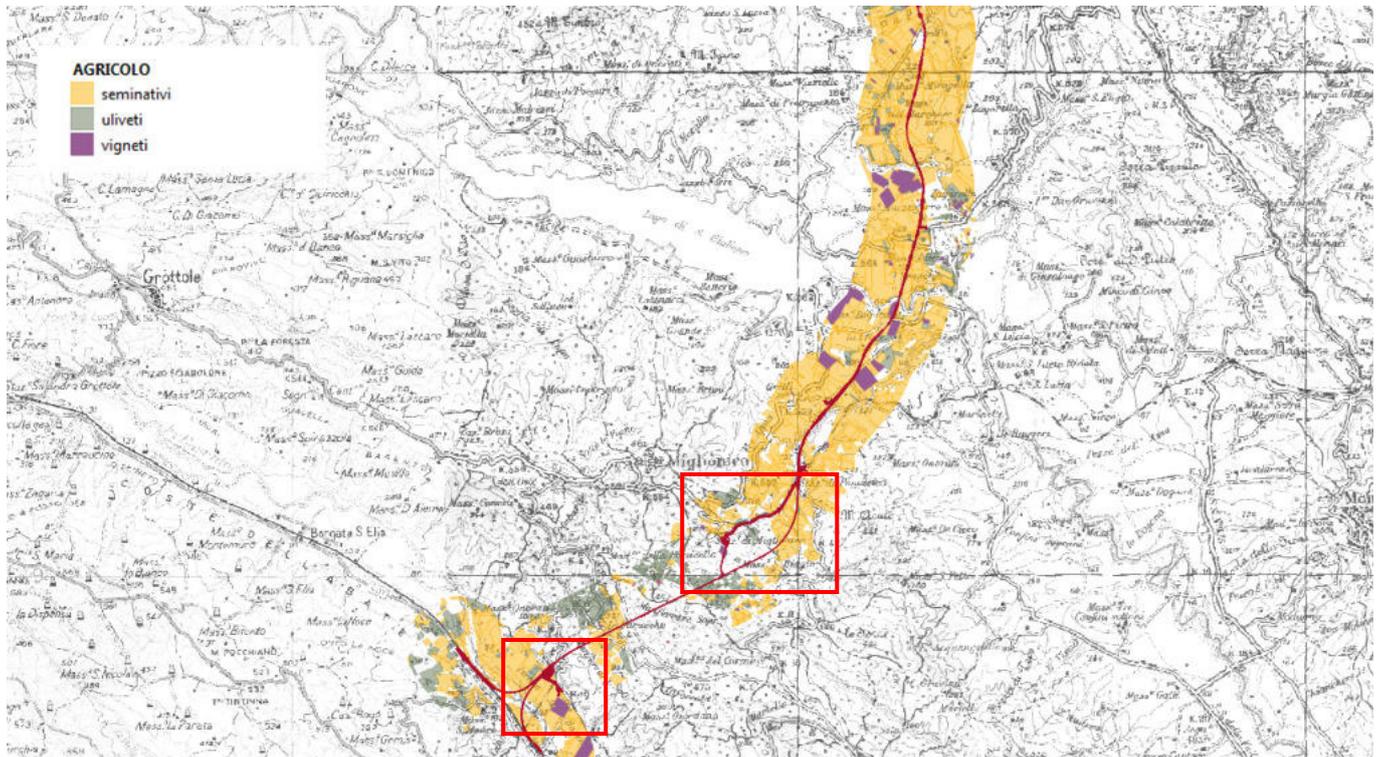


Fig. 9 produzione agroindustriale IGP, DOP e DOC nell'area di intervento

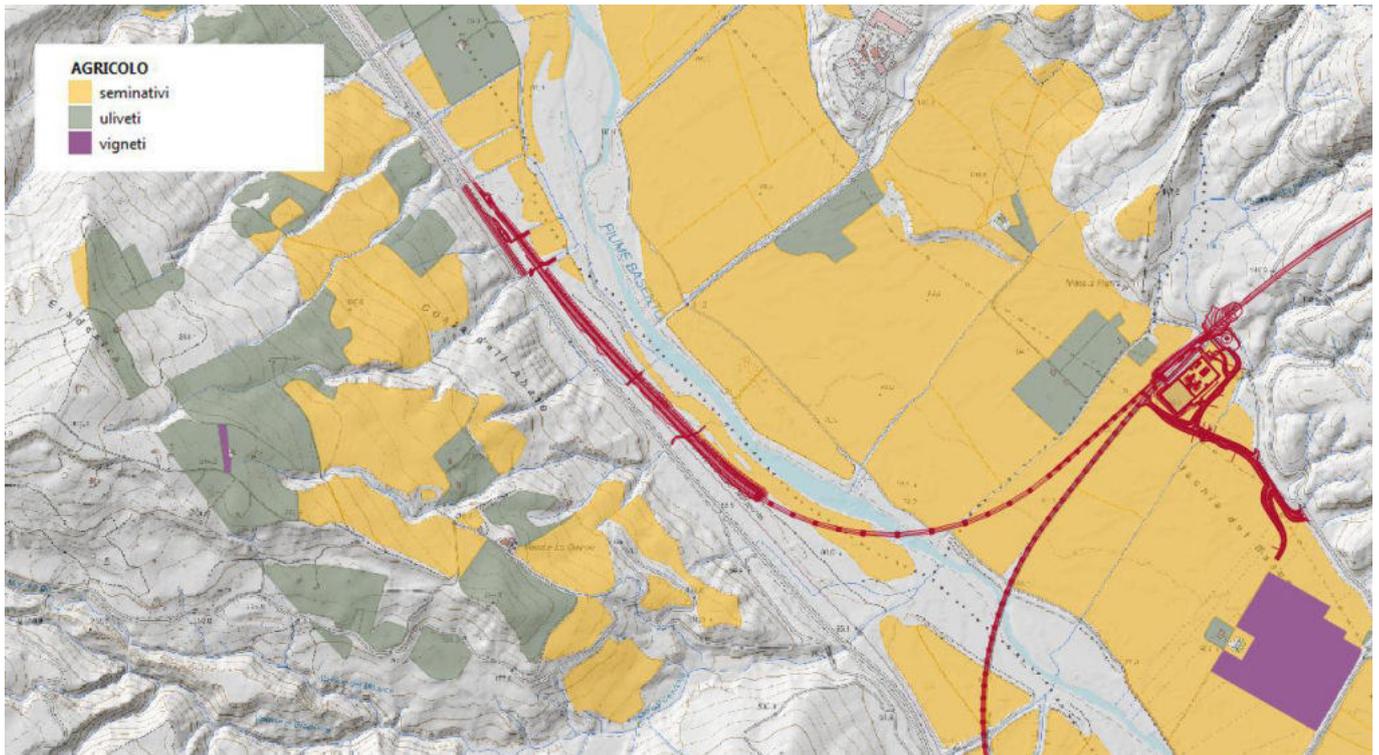


Fig. 10 NV01 produzione agroindustriale IGP, DOP e DOC nell'area di intervento- seminativi

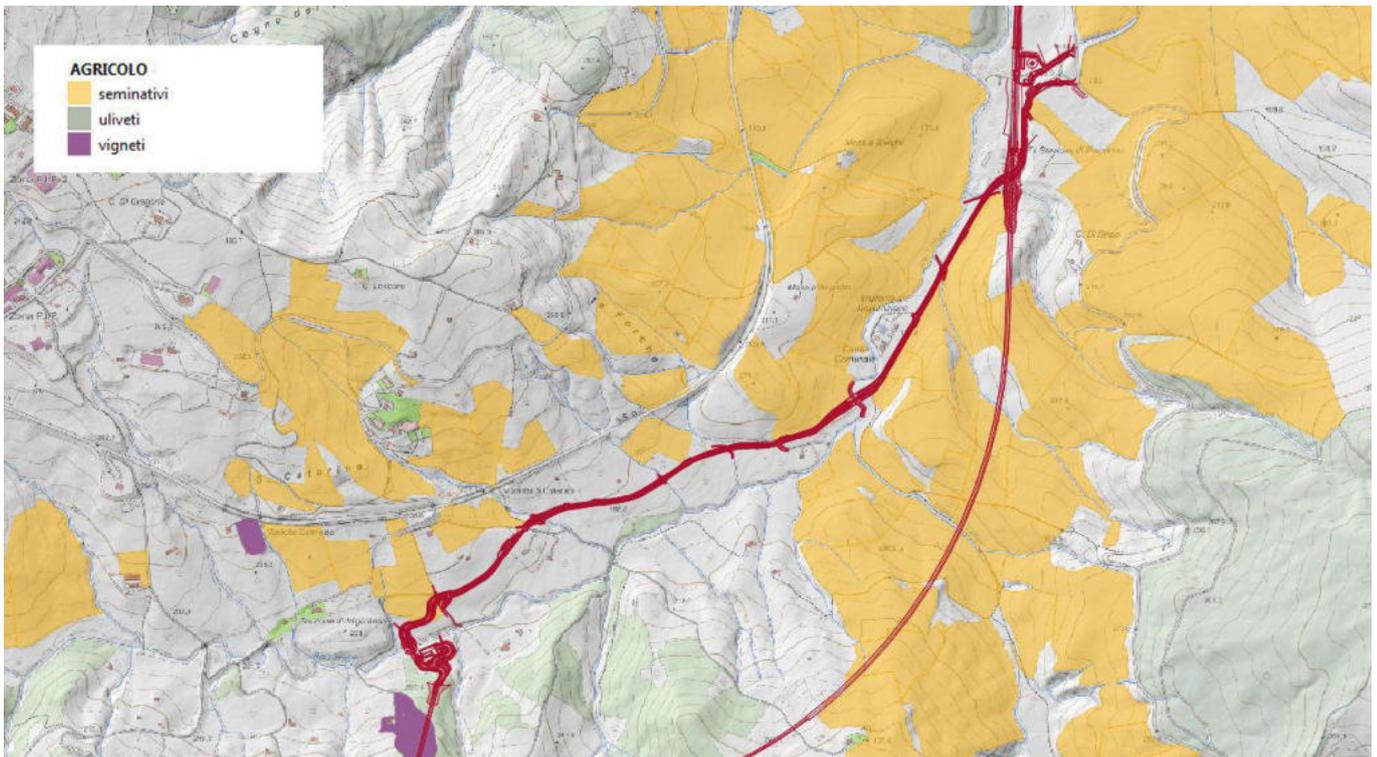


Fig. 11 NV01 produzione agroindustriale IGP, DOP e DOC nell'area di intervento- seminativi

CONCLUSIONI

Per quanto attiene il rapporto tra gli interventi di viabilità (NV01 e NV02) ed il sistema dei vincoli e delle tutele, si evidenzia che gli interventi oggetto della presente analisi già interessano dei vincoli ricognitivi e nello specifico i seguenti:

la viabilità denominata NV02 interferisce con:

- lettera c) comma 1. Art. 142 del D.Lgs 42/2004 ovvero i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua [...] e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna

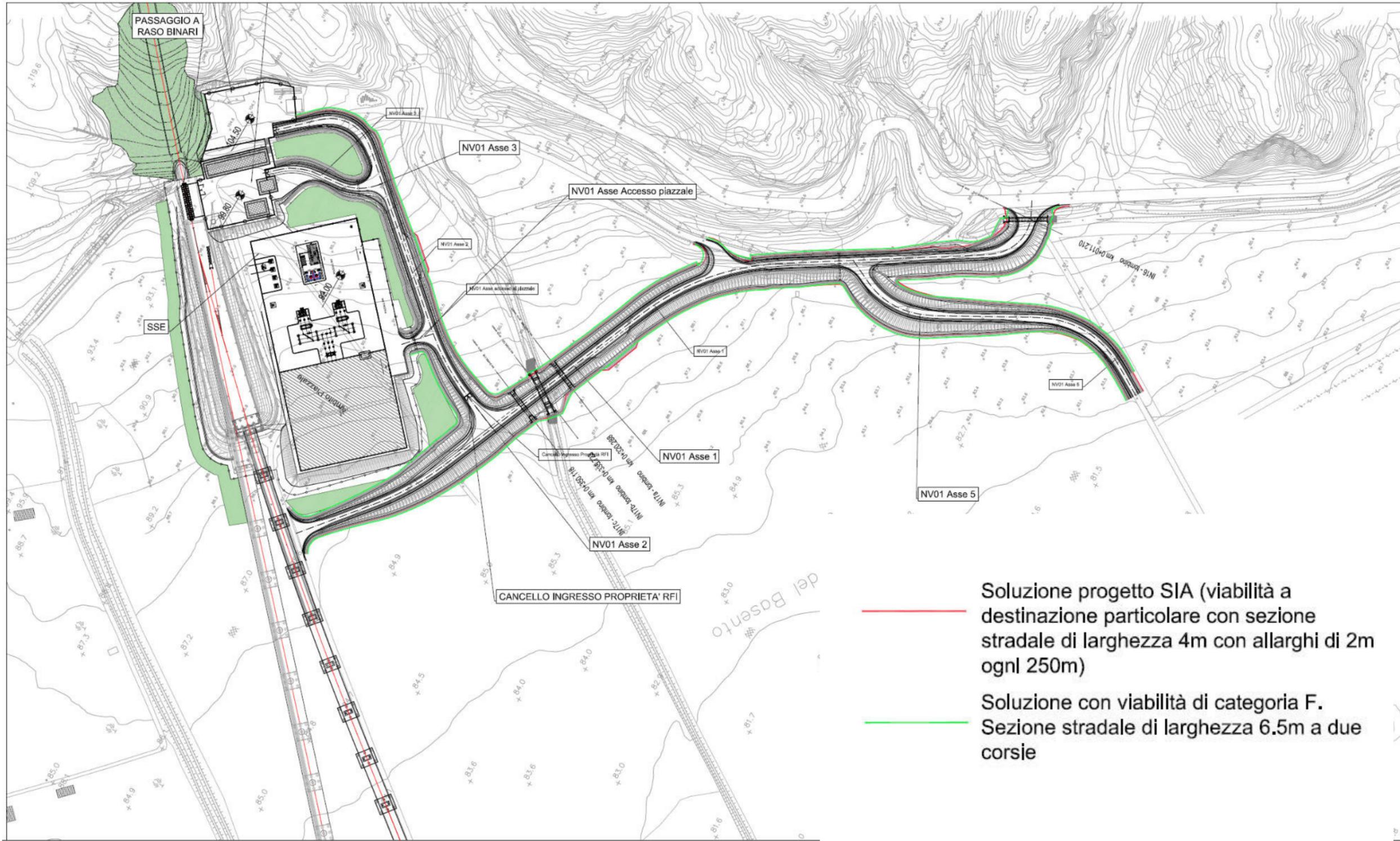
Questi riguardano le fasce disposte lungo il corso d'acqua - Rio Conche.

La viabilità denominata NV01 è prossima al sito della Rete Natura 2000, *ZPS IT 9220255 Valle Basento Ferrandina Scalo* per tale motivo in fase di progettazione definitiva è stata redatta la relazione per la valutazione di incidenza ambientale trasmessa agli enti competenti per la procedura citata nei precedenti capitoli.

Le analisi contenute nello SIA e nella Valutazione di Incidenza Ambientale oltre che nella Relazione Paesaggistica sono state fatte considerando un buffer ben più ampio del solo ingombro progettuale, e la configurazione finale di esercizio può considerarsi come l'impronta necessaria per la realizzazione dell'opera in fase di cantiere. Per i motivi sopra esposti e in considerazione della tipologia di ottimizzazione che vede una riconfigurazione minima dell'ingombro delle viabilità si può confermare che non vi siano ulteriori impatti oltre quelli già analizzati nello Studio di Impatto ambientale e nelle Relazioni Paesaggistica e di Valutazione di incidenza, attualmente in fase di istruttoria presso il MiTE e che le modifiche non sono sostanziali rispetto alla configurazione dell'intero progetto "nuova linea Ferrandina - Matera la Martella per il collegamento di Matera con la rete ferroviaria nazionale".

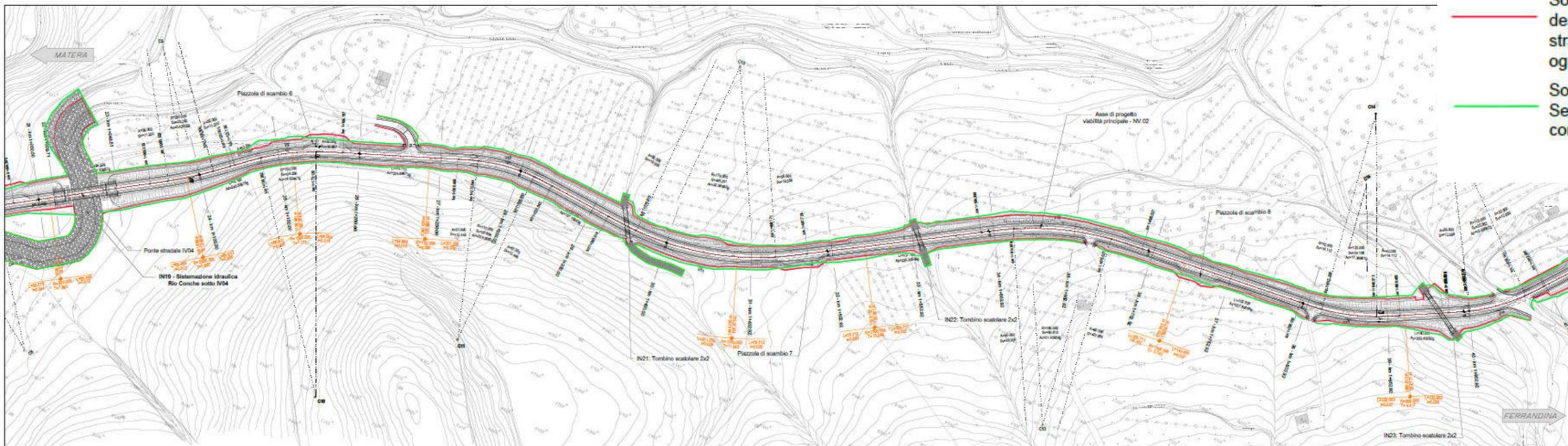
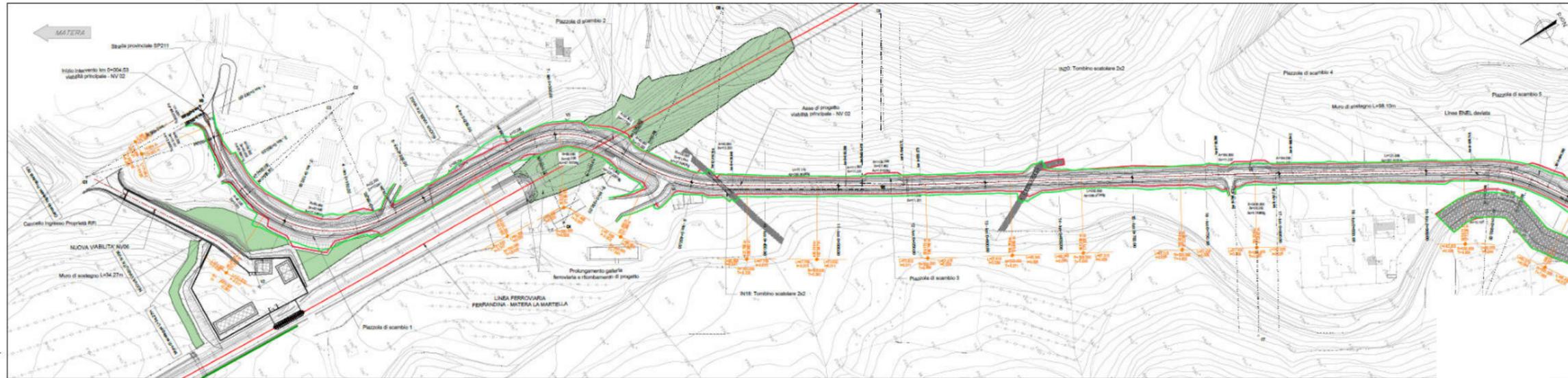
 <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	NUOVA LINEA FERRANDINA MATERA LA MARTELLA PER IL COLLEGAMENTO DI MATERA CON LA RETE FERROVIARIA NAZIONALE NUOVA LINEA FERRANDINA - MATERA LA MARTELLA					
	Analisi ambientale	COMMESSA IA5F	LOTTO 00	CODIFICA D 22	DOCUMENTO RG IM 00 0X 001	REV. A

ALLEGATO 1 – NV01



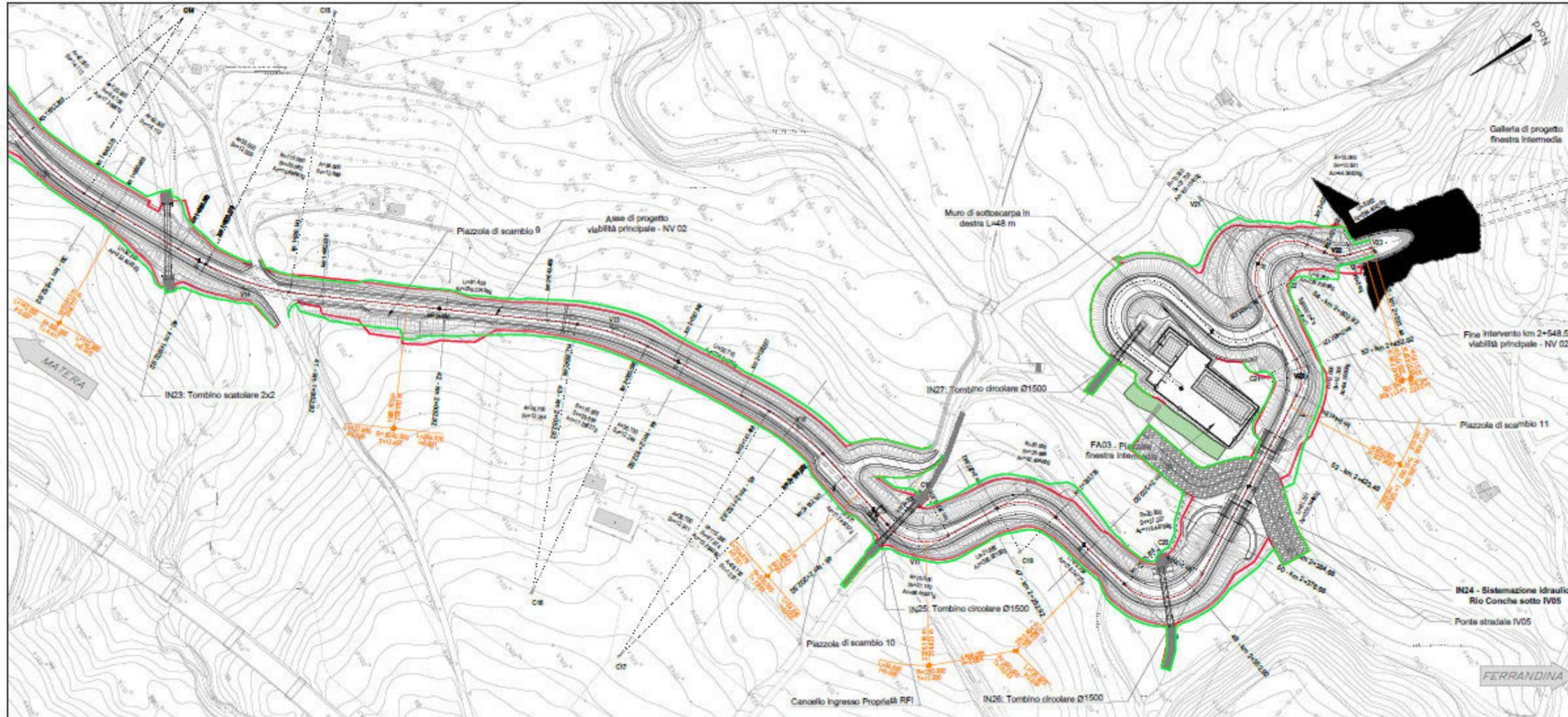
 <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	NUOVA LINEA FERRANDINA MATERA LA MARTELLA PER IL COLLEGAMENTO DI MATERA CON LA RETE FERROVIARIA NAZIONALE NUOVA LINEA FERRANDINA - MATERA LA MARTELLA					
	Analisi ambientale	COMMESSA IA5F	LOTTO 00	CODIFICA D 22	DOCUMENTO RG IM 00 0X 001	REV. A

ALLEGATO 2 – NV02



— Soluzione progetto SIA (viabilità a destinazione particolare con sezione stradale di larghezza 4m con allarghi di 2m ogni 250m)

— Soluzione con viabilità di categoria F. Sezione stradale di larghezza 6.5m a due corsie



- Soluzione progetto SIA (viabilità a destinazione particolare con sezione stradale di larghezza 4m con allarghi di 2m ogni 250m)
- Soluzione con viabilità di categoria F. Sezione stradale di larghezza 6.5m a due corsie