

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



S.O. COORDINAMENTO TERRITORIALE SUD

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

LINEA POTENZA-METAPONTO INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO-BERNALDA INTERVENTI TRA GRASSANO E FERRANDINA

NV - NUOVE VIABILITA' - LOTTO 1

ELABORATI GENERALI
RELAZIONE TECNICA DESCITTIVA DELLE VIABILITA'

SCALA:

-

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

I A 9 5 1 3 R 7 8 R H N V 0 0 0 0 0 0 1 B

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva	F. Cervellin	Sett. 2021	V. Viro	Sett. 2021	I. D'Amore	Sett. 2021	Dario Tiberti Dicembre 2021
B	Emissione esecutiva	F. Cervellin	Dic. 2021	V. Viro	Dic. 2021	I. D'Amore	Dic. 2021	

ITALFERR S.p.A.
Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Ufficio Tecnico
UO di Fattibilità
Dott. Ing. Dario Tiberti
Ordine degli Ingegneri Prov. di Napoli n. 18878

File: IA9513R78RHNV000001B.doc

n. Elab.: X

INDICE

1	PREMESSA	3
2	NORMATIVA DI RIFERIMENTO	5
3	DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI DI PROGETTO.....	6
3.1	NV04 – VIABILITÀ DI SOPPRESSIONE PL ALLA KM 220+795.....	10
3.1.1	<i>Stato di fatto</i>	10
3.1.2	<i>Configurazione di progetto</i>	11
3.2	NV05A, NV05B, NV05C E NV05D – VIABILITÀ DI RICUCITURA.....	13
3.2.1	<i>Stato di fatto</i>	13
3.2.2	<i>Configurazione di progetto</i>	13
3.3	NV06A ED NV06B – VIABILITÀ INTERFERITE	17
3.3.1	<i>Stato di fatto</i>	17
3.3.2	<i>Configurazione di progetto</i>	18
3.4	NV07 – VIABILITÀ CAMPESTRE INTERFERITA AL KM 19+100.....	19
3.4.1	<i>Stato di fatto</i>	19
3.4.2	<i>Configurazione di progetto</i>	20

1 PREMESSA

Il 19 maggio 2020 con Decreto Legge n. 34 “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all’economia, nonché di politiche sociali connesse all’emergenza epidemiologica da COVID-19*”, convertito in legge il 17 luglio 2020, con la legge n.77, all’art. 208 recante “*disposizioni per il rilancio del settore ferroviario*” al comma 3 è stato sancito che “*a valere sulle risorse attribuite a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. nell’ambito del riparto delle risorse del Fondo di cui all’articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n.232, e non finalizzate a specifici interventi nell’ambito del Contratto di programma 2017-2021, la predetta Società è autorizzata ad utilizzare l’importo di euro 25 milioni per l’anno 2020 e di euro 15 milioni per l’anno 2021 per la realizzazione del progetto di fattibilità tecnico-economica degli interventi di potenziamento, con caratteristiche di alta velocità, delle direttrici ferroviarie Salerno-Reggio Calabria, Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia e Genova-Ventimiglia.*”, dando il via libera alla progettazione di fattibilità tecnica ed economica degli interventi di velocizzazione della linea Potenza – Metaponto.

L’itinerario Battipaglia – Potenza – Metaponto – Taranto si sviluppa per circa 250 km, attraversando in senso longitudinale la parte centrale della Basilicata, mettendo in connessione il bacino campano di Salerno e Napoli con quello pugliese di Taranto e Brindisi.

La linea ferroviaria è a semplice binario con conseguenti condizionamenti nella formazione dell’orario per incroci e precedenza (capacità). Le caratteristiche prestazionali risentono dell’orografia del territorio e degli standard di costruzione della linea di fine ‘800.

Nell’ambito più generale degli interventi di velocizzazione della linea Potenza – Metaponto è stata eseguita la suddivisione nei seguenti lotti funzionali:

- Lotto 1: Potenza C.le – Albano
- Lotto 2: Albano – Calciano
- Lotto 3: Calciano – Metaponto

All’interno del perimetro dei lotti funzionali sopra elencati, è stata individuata come **prioritaria la tratta compresa tra le stazioni di Grassano e Bernalda**, per la quale è stata sviluppata la presente progettazione per perseguire gli obiettivi sotto riportati:

- il miglioramento dell’offerta di trasporto ferroviario nel segmento viaggiatori con la riduzione dei tempi di percorrenza mediante varianti di tracciato
- considerati i prevedibili sviluppi del mercato del trasporto merci, l’esigenza prioritaria di sviluppo dell’infrastruttura è l’adeguamento del modulo della linea, per permettere il transito a treni più lunghi ed aumentare la competitività del vettore ferroviario per il connesso abbattimento dei costi di trasporto.

Il presente progetto consiste dunque nella velocizzazione del tracciato nella tratta compresa tra le stazioni di Grassano e di Ferrandina (esclusa) con velocità massime in Rango C pari a 200km/h e nell’adeguamento degli impianti di Stazione di Grassano, Salandra, Pisticci e Bernalda.

La **velocizzazione della tratta Grassano – Ferrandina** si sviluppa tra le pk LS 218+480 e 230+720 per uno sviluppo totale dell’intervento di circa 12.3 km. Tale tratta comprende i seguenti interventi di modifica al PRG negli impianti esistenti:

- per la stazione di Salandra alla pk 220+528 è prevista una variante altimetrica, pressoché in sede, necessaria per risolvere problematiche di carattere idraulico. Sono previsti il ripristino della precedenza con

l'inserimento dei relativi tronchini di protezione, l'adeguamento del modulo a 575m, l'adeguamento dei marciapiedi (L=150 m, H55) e la realizzazione del sottopasso.

Il tracciato tra Grassano e Ferrandina si sviluppa prevalentemente su nuova sede in affiancamento alla LS e completamente all'aperto, ed è costituito da molteplici tratti in viadotto per la presenza del fiume Basento e dei suoi affluenti. Esso si colloca in destra idraulica rispetto al fiume, senza tagliare trasversalmente la valle. In quest'ottica, l'intervento consentirà di risolvere numerose problematiche di natura idraulica particolarmente presenti tra le pk LS 218+480 e 230+000.

È inoltre compresa la soppressione di tutti i Passaggi a Livello che insistono sulla Linea Storica tra le pk 218+480 e 230+720.

Nel presente documento vengono descritti gli interventi previsti nell'ambito delle viabilità interferite dalla linea ferroviaria di progetto e relativi alla soppressione dei passaggi a livello esistenti.

2 NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Per la definizione geometrico-funzionale della viabilità sono state adottate le seguenti norme:

- D. L.vo 30/04/1992 n. 285: “Nuovo codice della strada”;
- D.P.R. 16/12/1992 n. 495: “Regolamento di esecuzione e di attuazione nuovo Codice della Strada”;
- D.M. 05/11/2001: “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”;
- D.M. 22/04/2004: “Modifica del decreto 5 novembre 2001, n. 6792, recante «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade»”;
- D.M. 19/04/2006: “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”;
- D.M. 18/02/1992: “Regolamento recante istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza”;
- D.M. 03/06/1998: “Istruzioni tecniche sulla progettazione, omologazione ed impiego delle barriere di sicurezza stradale”;
- D.M. 21/06/2004: “Aggiornamento delle istruzioni tecniche per progettazione, omologazione e impiego delle barriere stradali di sicurezza e prescrizioni tecniche per le prove delle barriere”;
- Circolare Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 21/07/2010: “Uniforme applicazione delle norme in materia di progettazione, omologazione e impiego dei dispositivi di ritenuta stradali”;
- Direttiva Ministero LL.PP. 24.10.2000: “Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione”;
- CNR - Bollettino Ufficiale Norme Tecniche - Anno XXIX N.178: “Catalogo pavimentazioni stradali”;
- D.M. 10/07/2002: “Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo”.
- UNI EN 1317-1-2-3-4 Barriere di sicurezza stradali
- Direttiva Ministeriale Prot. 3065 del 25/08/2004 “Direttiva sui criteri di progettazione, installazione, verifica e manutenzione dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali”.
- Manuale di progettazione delle opere civili RFI;
- Regolamento UE n. 1299/2014 Commissione del 18.11.2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «infrastruttura» del sistema ferroviario dell'Unione Europea, modificato dal Regolamento di Esecuzione UE n. 2019/776 della Commissione del 16.05.2019.

3 DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI DI PROGETTO

Con riferimento alle viabilità ricadenti nel Progetto di Fattibilità Tecnico ed Economica (Tratta Grassano – Ferrandina), gli interventi previsti sono classificabili nelle seguenti macro-categorie:

1. Interventi di ripristino e/o adeguamento della viabilità esistente per soppressione Passaggi a Livello;
2. Interventi di ripristino della viabilità esistente per risoluzione dell'interferenza con la linea ferroviaria di progetto.

La linea ferroviaria di progetto, nell'ambito del tratto in esame, si inserisce in un contesto rurale. Per cui, con riferimento alle viabilità interessate, gli interventi di progetto sono da ritenersi prevalentemente relativi a strade agricole e consortili

Tenuto dell'ambito territoriale nella quale gli interventi di progetto si inseriscono, le viabilità interessate dagli interventi di progetto sono da considerarsi, prevalentemente, come strade extraurbane a destinazione particolare, secondo il D.M .05/11/2001. Secondo quanto riportato nel D.M., in ambito extraurbano, sono classificabili come strade a destinazione particolare le strade agricole, consortili, forestali o simili. Per tali categorie di strade, le caratteristiche compositive fornite dalla tabella 3.4.a del DM.05/11/2001 e caratterizzate dal parametro "velocità di progetto" non sono applicabili.

Si riporta di seguito una tabella riassuntiva nel quale vengono indicate, per ciascun intervento, le caratteristiche principali di ciascuna viabilità e la macro-categoria di appartenenza.

VIABILITA'	LOTTO	COMUNE	PROVINCIA	AMBITO	MACRO CATEGORIA	INQUADRAMENTO FUNZIONALE	SEZIONE TIPO
NV04	1-3	Salandra	Matera	Extraurbano	Viabilità di soppressione PL alla Pk 220+795 Linea Storica	Strada Extraurbana Locale Categoria F1 (D.M. 05/11/2001)	L corsie=3.50m L banchine=1.00m L Piattaforma L=9.00m Bitumata Sviluppo=250m circa
NV05A	1-3	Ferrandina	Matera	Extraurbano	Viabilità interferita	Strada a destinazione particolare a doppio senso di marcia	L corsie=2.75m L banchine=1.00m L Piattaforma L=7.50m Bitumata Sviluppo=600m circa
NV05B	1-3	Ferrandina	Matera	Extraurbano	Viabilità interferita	Strada a destinazione particolare a senso unico alternato	L piattaforma=4.00m Sterrata Sviluppo=240m circa
NV05C	1-3	Ferrandina	Matera	Extraurbano	Viabilità interferita	Strada a destinazione particolare a senso unico alternato	L piattaforma=4.00m Sterrata Sviluppo=1.250m circa

VIABILITA'	LOTTO	COMUNE	PROVINCIA	AMBITO	MACRO CATEGORIA	INQUADRAMENTO FUNZIONALE	SEZIONE TIPO
NV05D	1-3	Ferrandina	Matera	Extraurbano	Viabilità interferita	Strada a destinazione particolare a senso unico alternato	L corsia=3.50m L banchine=1.00m L Piattaforma L=5.50m Bitumata Sviluppo=75m circa
NV06A	1-3	Ferrandina	Matera	Extraurbano	Viabilità interferita	Strada a destinazione particolare a senso unico alternato	L piattaforma=4.00m Sterrata Sviluppo = 270m circa
NV06B	1-3	Ferrandina	Matera	Extraurbano	Viabilità interferita	Strada a destinazione particolare a senso unico alternato	L piattaforma=4.00m Sterrata Sviluppo=850m circa
NV07	1-3	Ferrandina	Matera	Extraurbano	Viabilità interferita	Strada a destinazione particolare a senso unico alternato	L piattaforma=4.00m Sterrata Sviluppo=275m circa

Si ritiene opportuno segnalare che lungo la linea ferroviaria esistente, nell'ambito della tratta in esame, oltre ai passaggi a livello soppressi attraverso interventi sulle viabilità, è presente un ulteriore passaggio a livello al Km 226+956 della linea storica, la cui soppressione non ricade negli interventi del presente PFTE in quanto ricadente in interventi oggetto di altro appalto (*Progetto Definitivo di soppressione passaggio a livello al Km 226+956 – Committente RFI – Progettazione: S.T.P. Damiani & Partners S.r.l.*).

Inoltre, nell'ambito della tratta ferroviaria in oggetto si segnala la presenza di un passaggio a livello al Km 226+173 della linea storica. La soppressione del suddetto PL rientra tra gli interventi della velocizzazione della linea ferroviaria in esame, e quindi oggetto del presente PFTE. Tuttavia, data la presenza di un viadotto lungo la linea ferroviaria di progetto (Opera VI12) consente la soppressione del PL senza modifiche planimetriche della viabilità presente, in quanto i franchi disponibili (5.00m) sono compatibili con il transito dei veicoli.

Data la prossimità della linea ferroviaria esistente alla Strada Statale SS407 Basentana, ed al fine di assicurare la compatibilità dell'infrastruttura stradale e quella ferroviaria, nella presente fase progettuale, si sono tenuti in considerazione anche gli interventi previsti da ANAS nell'ambito della SS407 ricadenti nel tratto in adiacenza alla linea ferroviaria. Si riporta di seguito un quadro riassuntivo di tali interventi:

STRALCIO	TRONCO	PROGRESSIVE SS 407 Basentana	TIPOLOGIA INTERVENTO	STATO	ACCORDO QUADRO ANAS
A	A	dal Km 40+320 al Km 42+220	Installazione barriera spartitraffico Allargamento della piattaforma	Esecuzione	DG46/17 L13 Basilicata
B	B1-A	dal Km 43+780 al Km 45+200	Installazione barriera spartitraffico Allargamento della piattaforma	Esecuzione	DG46/17 L13 Basilicata
	B2-A	dal Km 48+440 al Km 43+780	Installazione barriera spartitraffico Allargamento della piattaforma	Esecuzione	DG46/17 L13 Basilicata
	B1-B	dal Km 42+200 al Km 43+780 dal Km 45+200 al Km 46+400	Installazione barriera spartitraffico Allargamento della piattaforma	In Appalto	DG34/18 L12 Basilicata
	B2-B	dal Km 46+400 al Km 48+440	Installazione barriera spartitraffico Allargamento della piattaforma	Progettazione	
	B3	dal Km 50+400 al Km 52+400	Installazione barriera spartitraffico Allargamento della piattaforma	In Appalto	DG34/18 L12 Basilicata
C	C1-C2	dal Km 52+400 al Km 61+400	Installazione barriera spartitraffico	In Appalto	DG100/20 L4 Basilicata
	C3	dal Km 61+400 al Km 64+400	Installazione barriera spartitraffico	In Appalto	DG100/20 L4 Basilicata
	C1-C2-C3 (completamento)	dal Km 52+400 al Km 64+400	Allargamento della piattaforma	Richiesta finanziamento	

In considerazione alle distanze tra la linea ferroviaria di progetto e la SS407, ai limiti di intervento relativi alle viabilità interessate ed alle tipologie di intervento previste, allo stato attuale delle conoscenze, si ritiene che le soluzioni progettuali proposte nell'ambito delle viabilità oggetto del presente PFTE siano compatibili con gli interventi previsti da ANAS sulla SS407.

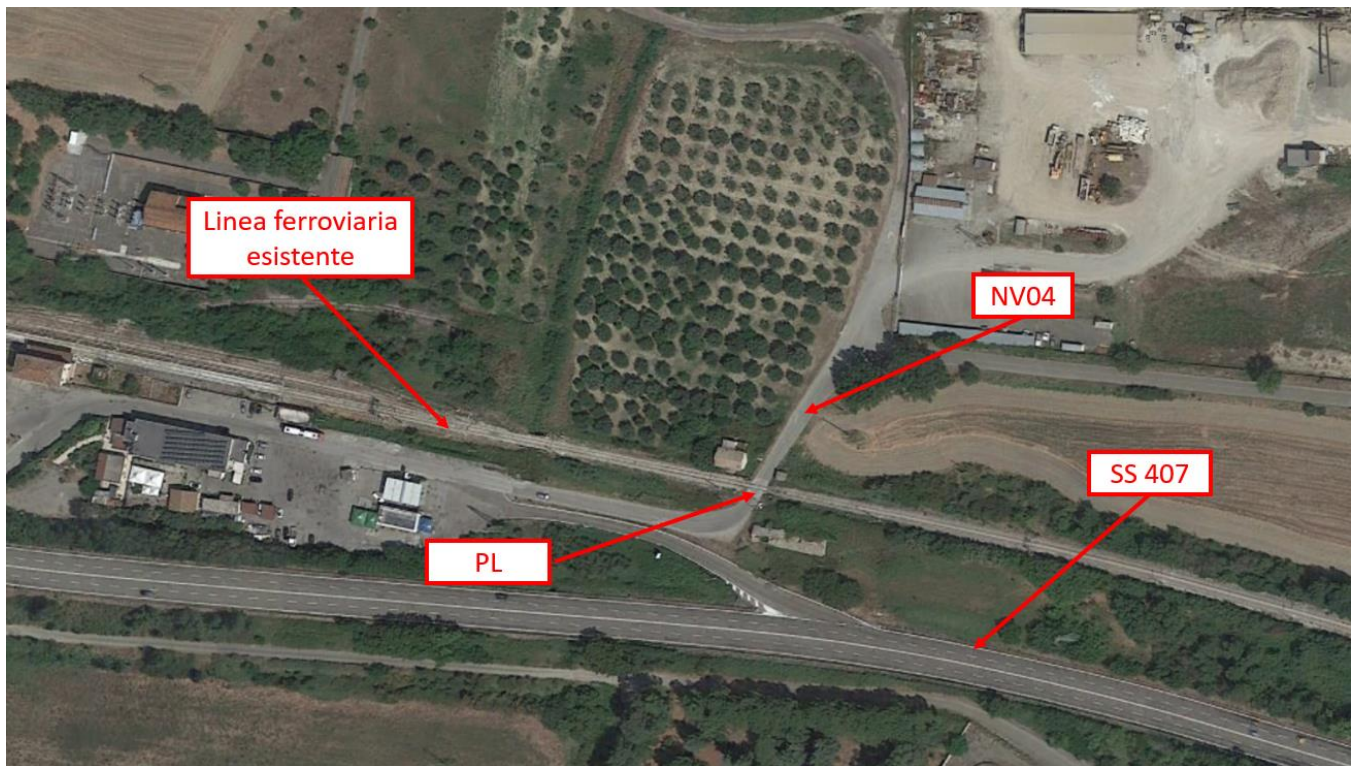
Nei seguenti paragrafi, per ciascuna viabilità di progetto viene descritto lo stato di fatto e le caratteristiche principali della configurazione di progetto.

Per maggiori approfondimenti relativi agli aspetti tecnici e progettuali degli interventi previsti si rimanda alla Relazione Tecnica Viabilità con verifiche (Rif. IA9513R78RHNV00000002) ed agli specifici elaborati tecnici di riferimento.

3.1 NV04 – Viabilità di soppressione PL alla km 220+795.

3.1.1 Stato di fatto

La viabilità in esame (SP Salandra – Grottole), interferisce con la linea ferroviaria esistente al Km 220+795. L'intersezione tra la linea ferroviaria e la viabilità in esame è gestita attraverso un PL automatico, la cui soppressione rientra negli interventi di velocizzazione oggetto del presente PFTE.



Secondo quanto riportato nel *Decreto Presidenziale n.50 del 22/03/2017 della Provincia di Matera (D.Lgs. n. 285/1992. Nuova denominazione e classificazione delle strade ricadenti nel territorio della Provincia di Matera)*, la viabilità in esame è funzionalmente classificata come una strada extraurbana di Categoria F.

Tuttavia, nella condizione attuale la piattaforma stradale differisce, in termini di dimensioni, dalle prescrizioni del D.M. 05/11/2001 associate alla categoria funzionale prevista. Nel tratto in cui ricadono gli interventi di progetto, la piattaforma stradale assume una larghezza pari a 6.00m circa a doppio senso di marcia, con corsie di 2.70m circa e banchine da 30cm.



3.1.2 Configurazione di progetto

Gli interventi previsti per la presente viabilità, ricadenti nella casistica di “adeguamento di strade esistenti”, sono funzionali al ripristino della viabilità esistente attraverso la soppressione dell’attuale PL. La risoluzione dell’interferenza tra la viabilità in esame e la linea ferroviaria di progetto prevede la realizzazione di un sottovia (Opera SL05).

Con riferimento alla viabilità in esame, non sono previste modifiche funzionali rispetto alla condizione esistente. Per cui, anche nella configurazione di progetto, la viabilità NV04 è stata classificata come una strada extraurbana di categoria F, secondo il D.M. 05/11/2001.

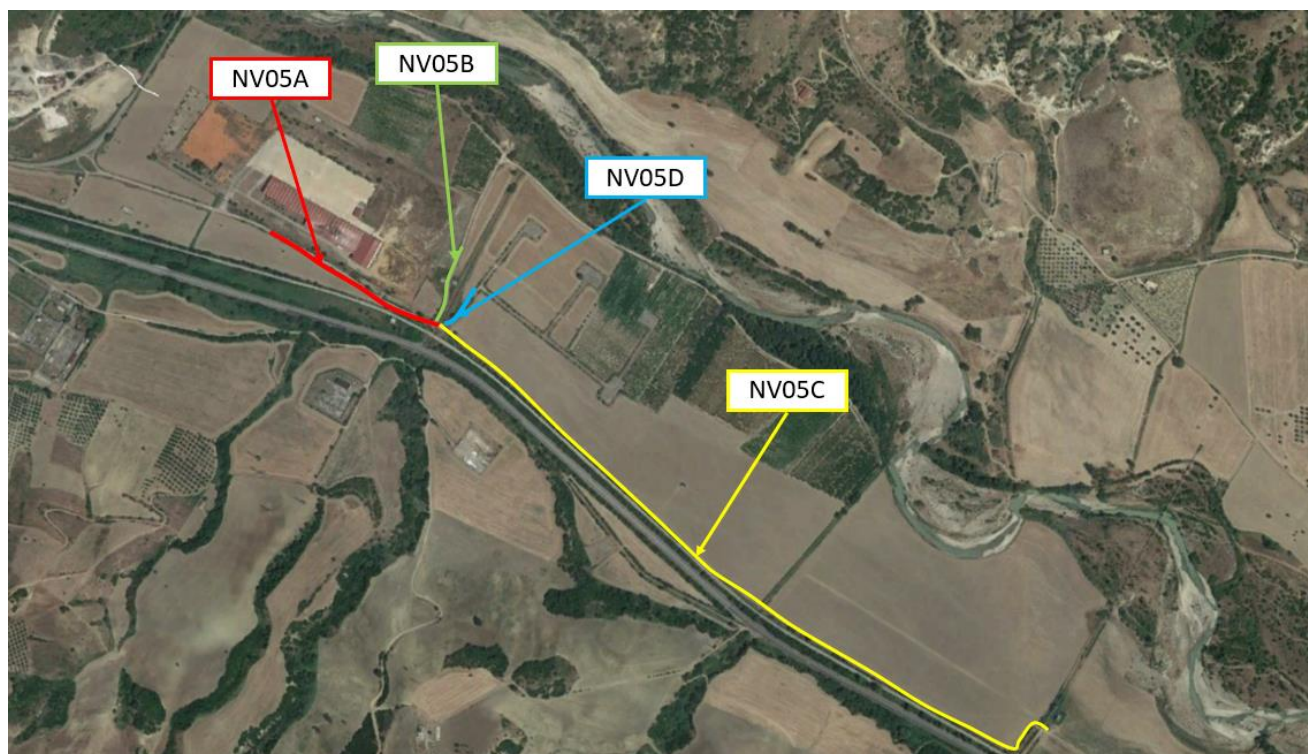
3.2 NV05A, NV05B, NV05C e NV05D – Viabilità di ricucitura

3.2.1 Stato di fatto

La viabilità in esame, ubicata nel comune di Ferrandina (MT), si sviluppa parallelamente alla linea ferroviaria attuale, a nord della stessa.

Tale viabilità assume principalmente la funzione di accesso ai fondi agricoli ed alle attività produttive presenti ubicate a nord della viabilità stessa, per cui il passaggio veicolare è caratterizzato prevalentemente da spostamenti brevi e funzionali alla gestione dei fondi ed all'accesso ai fabbricati. Tenuto conto della funzione della viabilità in esame, delle caratteristiche dei veicoli prevalenti e del contesto di rete nel quale la strada si inserisce, la viabilità in oggetto si classifica come viabilità extraurbana a destinazione particolare.

Secondo quanto riportato nel D.M. 05/11/2001, in ambito extraurbano, sono classificabili come strade a destinazione particolare le strade agricole, consortili, forestali o simili.



Con riferimento alla sezione trasversale, la viabilità in esame è caratterizzata da un primo tratto pavimentato in conglomerato bituminoso, con una larghezza della piattaforma stradale pari a circa 7.50m, ed un secondo tratto sterrato, la cui piattaforma stradale assume una larghezza pari a 3m circa.

3.2.2 Configurazione di progetto

Gli interventi previsti nell'ambito del presente PFTE prevedono la realizzazione della nuova linea ferroviaria a nord della linea ferroviaria esistente.

La costruzione del nuovo binario interferisce con il sedime della viabilità esistente. Per cui, gli interventi di progetto relativi alle viabilità in esame sono necessari al ripristino dell'accessibilità ai fondi ed ai fabbricati ubicati a nord della viabilità stessa.

Gli interventi previsti non prevedono la modifica funzionale delle viabilità interessate. Pertanto, tali viabilità si classificano funzionalmente come strade extraurbane a destinazione particolare ai sensi del D.M. 05/11/2001.

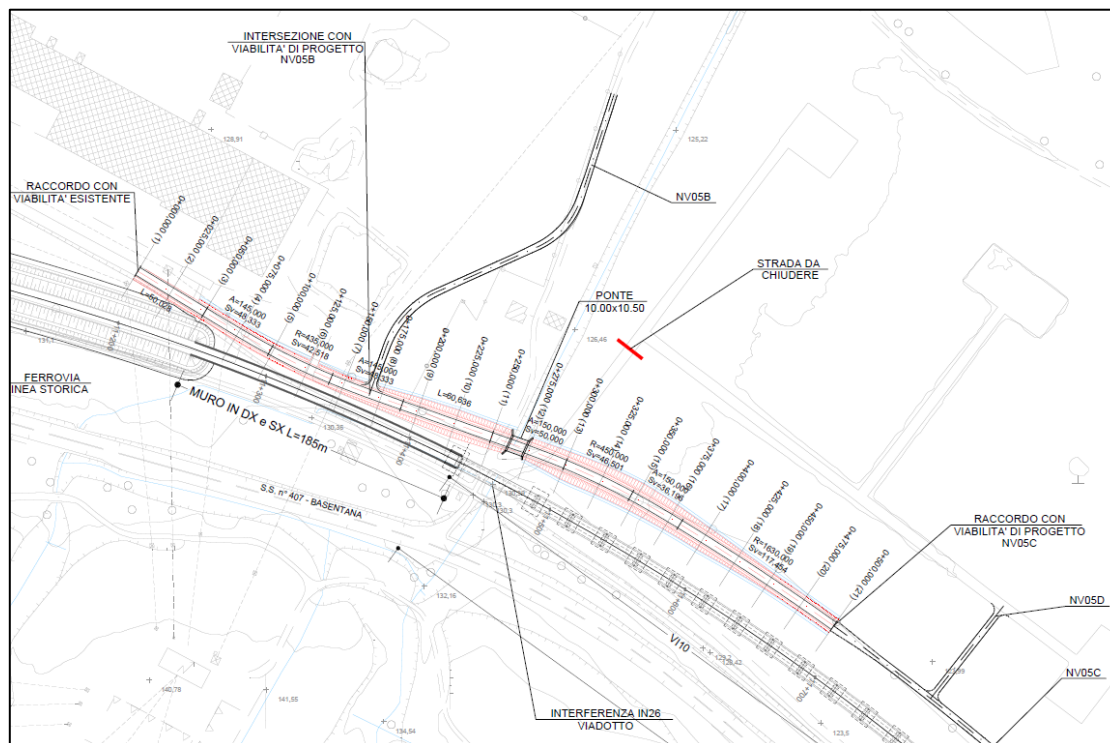
Al fine di ripristinare l'accessibilità della rete stradale impattata dalla linea ferroviaria di progetto, gli interventi si suddividono in:

- **NV05A:**

La configurazione di progetto della viabilità in esame prevede il dislocamento della viabilità esistente a nord della linea ferroviaria di progetto.

La viabilità in esame si connette alla viabilità esistente ed alla viabilità di progetto NV05C, e prevede la realizzazione di un ponte necessario allo scavalco dell'attraversamento idraulico presente. Lungo la viabilità in esame si connettono le viabilità di progetto NV05B e NV05D.

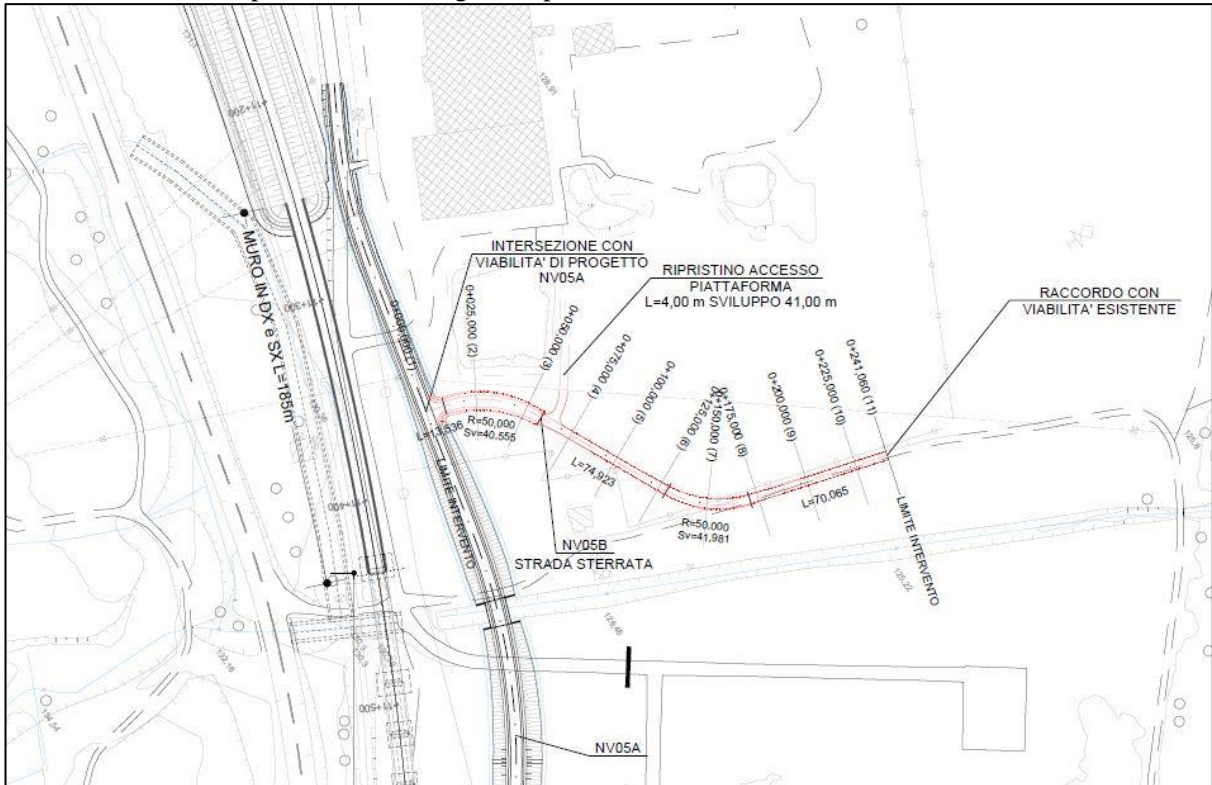
In termini di sezione trasversale, la configurazione di progetto prevede la realizzazione di una piattaforma in conglomerato bituminoso di larghezza pari a 7.50m, costituita da 2 corsie di larghezza pari a 2.75m e banchine da 1.00m.



- **NV05B:**

La configurazione di progetto della viabilità in esame prevede il ripristino del collegamento della viabilità esistente con la viabilità NV05A. Data la presenza dell'opera di scavalco idraulico prevista nella viabilità di progetto NV05A, per la viabilità in esame è prevista una modifica plano-altimetrica rispetto alla configurazione esistente. La viabilità in esame, che si connette alla viabilità esistente ed alla viabilità di

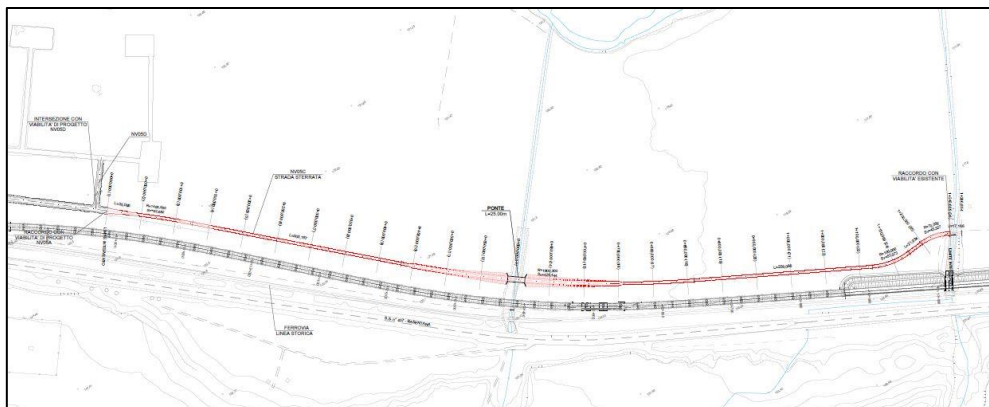
progetto NV05A, prevede la realizzazione di una sezione trasversale non bitumata (strada sterrata) caratterizzata da una piattaforma di larghezza pari a 4.00m.



- NV05C:**

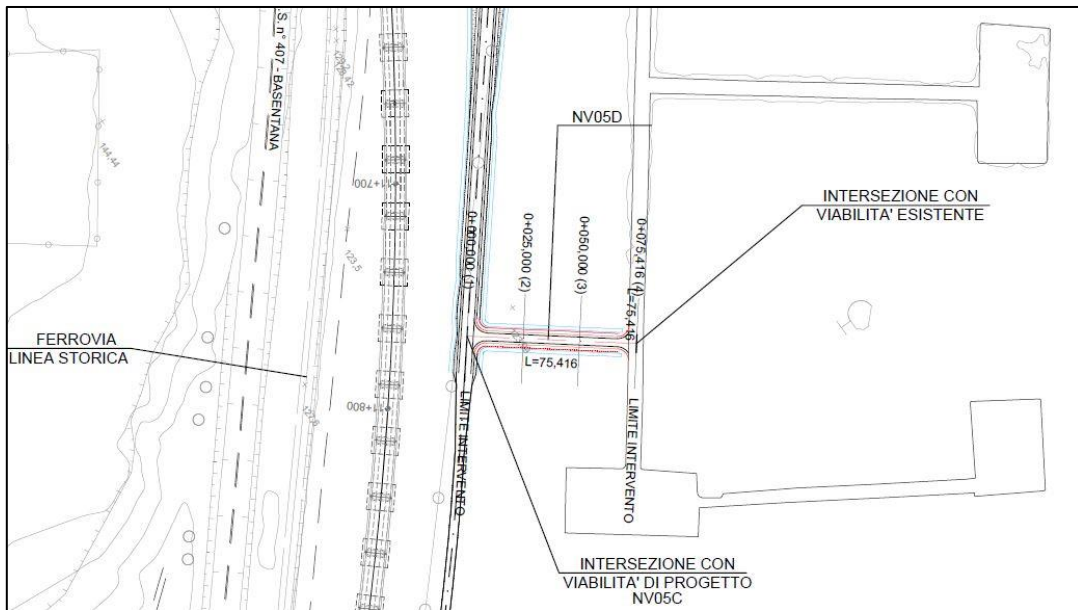
La configurazione di progetto della viabilità in esame prevede il ripristino dell'accessibilità ai fondi agricoli, riproponendo le stesse caratteristiche della configurazione esistente.

La viabilità in esame, che si connette alla viabilità esistente ed alla viabilità di progetto NV05A, prevede la realizzazione di una sezione trasversale non bitumata (strada sterrata) caratterizzata da una piattaforma di larghezza pari a 4.00m.



- **NV05D:**

La configurazione di progetto della viabilità in esame prevede il ripristino del collegamento della viabilità esistente con la viabilità NV05A. Data la presenza dell'opera di scavalco idraulico prevista nella viabilità di progetto NV05A, nell'ambito degli interventi di progetto è prevista la chiusura della viabilità esistente in corrispondenza dell'intersezione con la linea ferroviaria di progetto, ed il dislocamento della viabilità rispetto alla configurazione esistente.



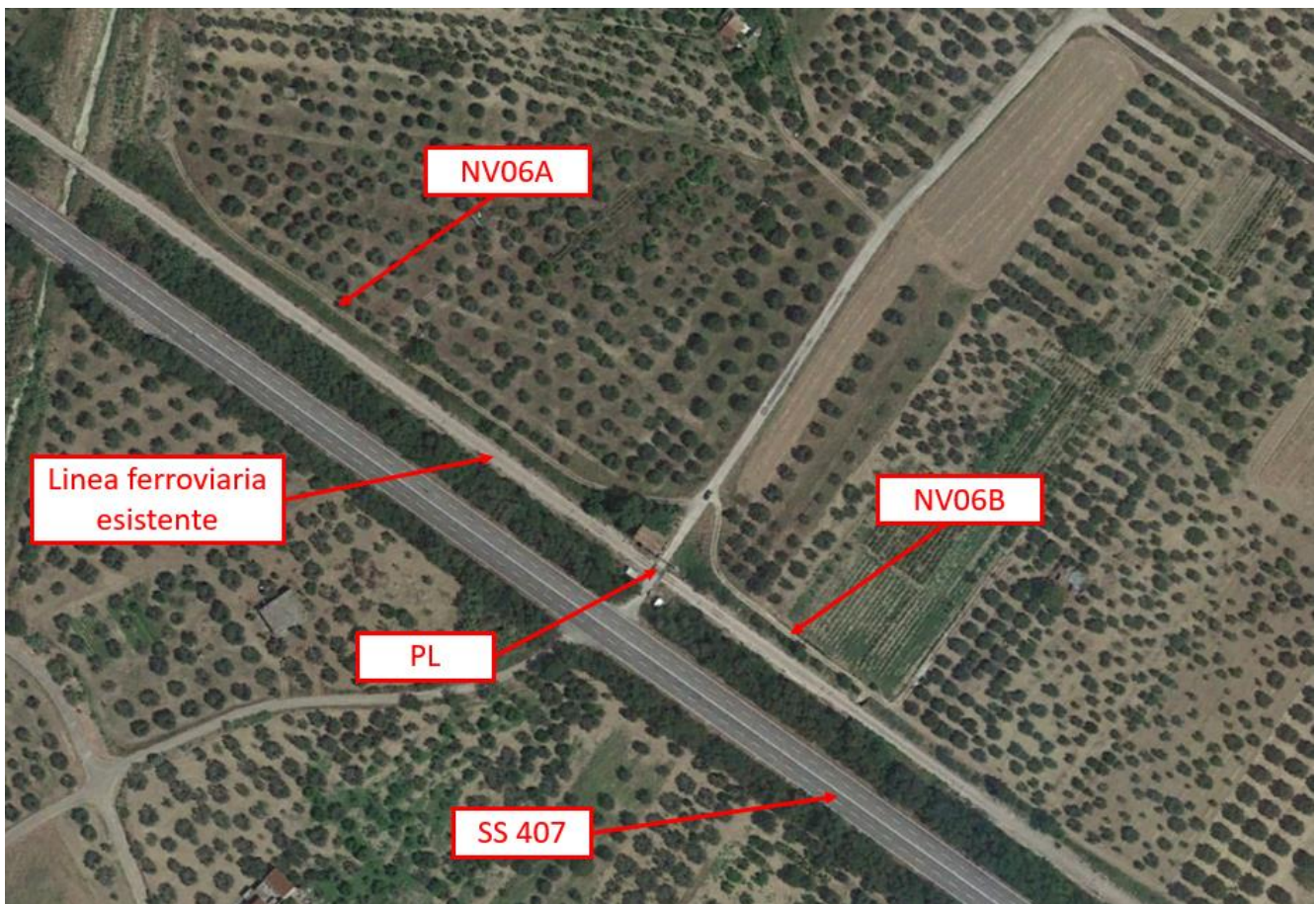
3.3 NV06A ed NV06B – Viabilità interferite

3.3.1 Stato di fatto

Le viabilità in esame, ubicate nel comune di Ferrandina (MT), si sviluppano parallelamente alla linea ferroviaria esistente, a nord della stessa.

Tali viabilità assumono principalmente la funzione di accesso ai fondi agricoli, per cui il passaggio veicolare è caratterizzato prevalentemente da spostamenti brevi e funzionali alla gestione dei fondi. Tenuto conto della funzione delle viabilità in esame, delle caratteristiche dei veicoli prevalenti e del contesto di rete nel quale le strade si inseriscono, le viabilità in oggetto si classificano come viabilità extraurbana a destinazione particolare.

Secondo quanto riportato nel D.M. 05/11/2001, in ambito extraurbano, sono classificabili come strade a destinazione particolare le strade agricole, consortili, forestali o simili.



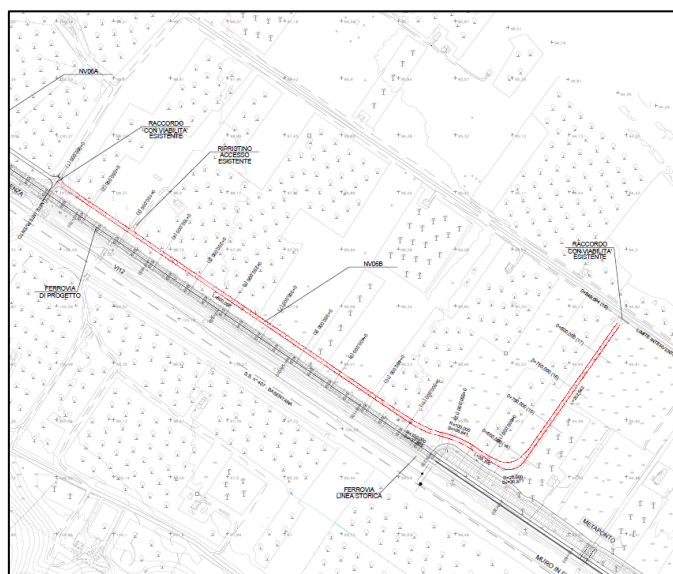
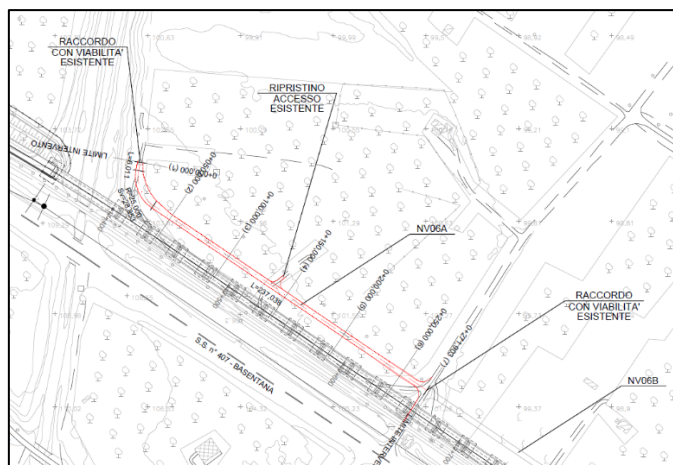
Con riferimento alla sezione trasversale, le viabilità in esame sono caratterizzate da una piattaforma stradale non bitumata di larghezza pari a 2.00m circa.

3.3.2 Configurazione di progetto

Gli interventi di progetto sono necessari alla risoluzione dell'interferenza tra la linea ferroviaria di progetto e le viabilità esistenti, ed al ripristino dell'accessibilità ai fondi agricoli.

Con riferimento alle strade in esame, non sono previste modifiche funzionali rispetto alla condizione esistente. Per cui, anche nella configurazione di progetto, le viabilità NV06A ed NV06B sono state classificate come strade extraurbane a destinazione particolare, secondo il D.M. 05/11/2001.

Per quanto concerne la sezione trasversale, sia per la NV06A che per la NV06B, la piattaforma stradale della configurazione di progetto è caratterizzata da una larghezza complessiva di 4 m, e da una pavimentazione in misto non legato (strada sterrata), piano altimetricamente compatibile con terreno esistente. Si riportano nelle immagini seguenti alcuni stralci degli elaborati tecnici di progetto relativi alle viabilità NV06A ed NV06B.

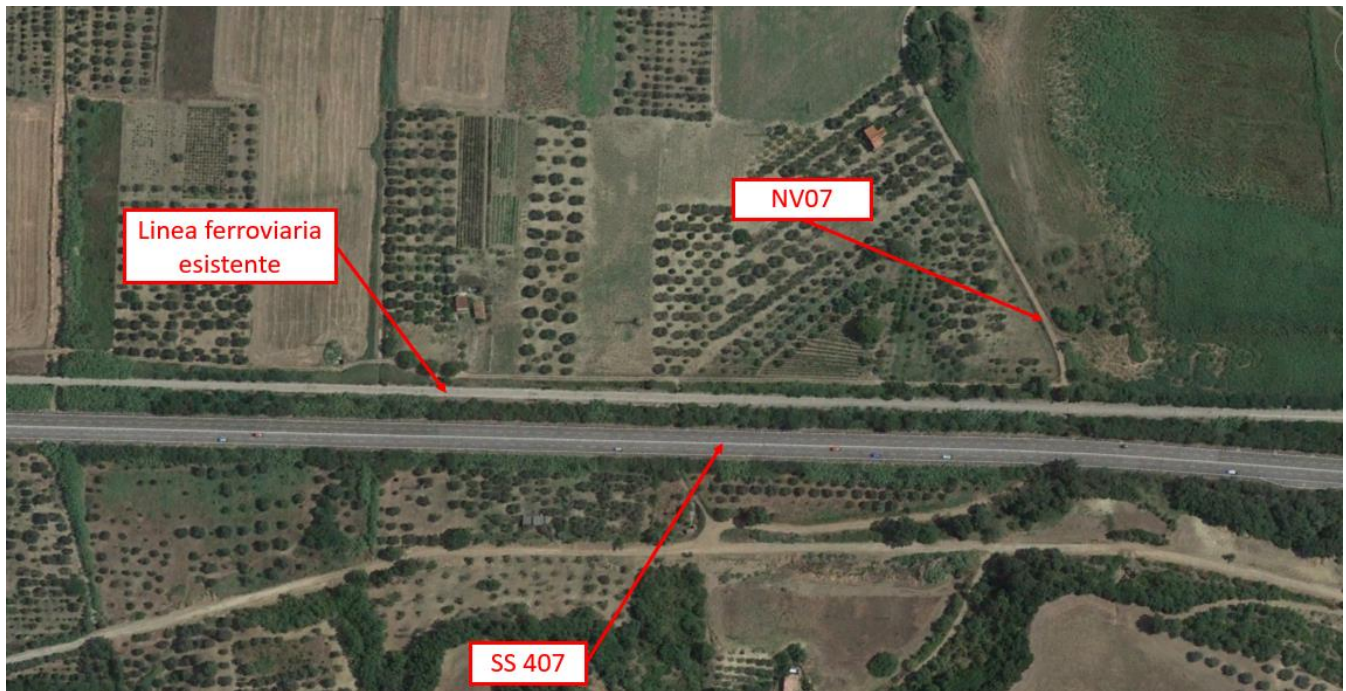


3.4 NV07 – viabilità campestre interferita al km 19+100.

3.4.1 Stato di fatto

La viabilità in esame, ubicata nel comune di Ferrandina (MT), interferisce con la linea ferroviaria esistente al Km 230 circa. La risoluzione dell'interferenza con la linea ferroviaria esistente avviene attraverso un sottovia.

Tali viabilità assume principalmente la funzione di accesso ai fondi agricoli, per cui il passaggio veicolare è caratterizzato prevalentemente da spostamenti brevi e funzionali alla gestione dei fondi. Tenuto conto della funzione della viabilità in esame, delle caratteristiche dei veicoli prevalenti e del contesto di rete nel quale le strade si inseriscono, le viabilità in oggetto si classificano come viabilità extraurbana a destinazione particolare.



Secondo quanto riportato nel D.M. 05/11/2001, in ambito extraurbano, sono classificabili come strade a destinazione particolare le strade agricole, consortili, forestali o simili.

Con riferimento alla sezione trasversale, la viabilità in esame è caratterizzata da una piattaforma stradale non bitumata di larghezza pari a 2.00m circa.

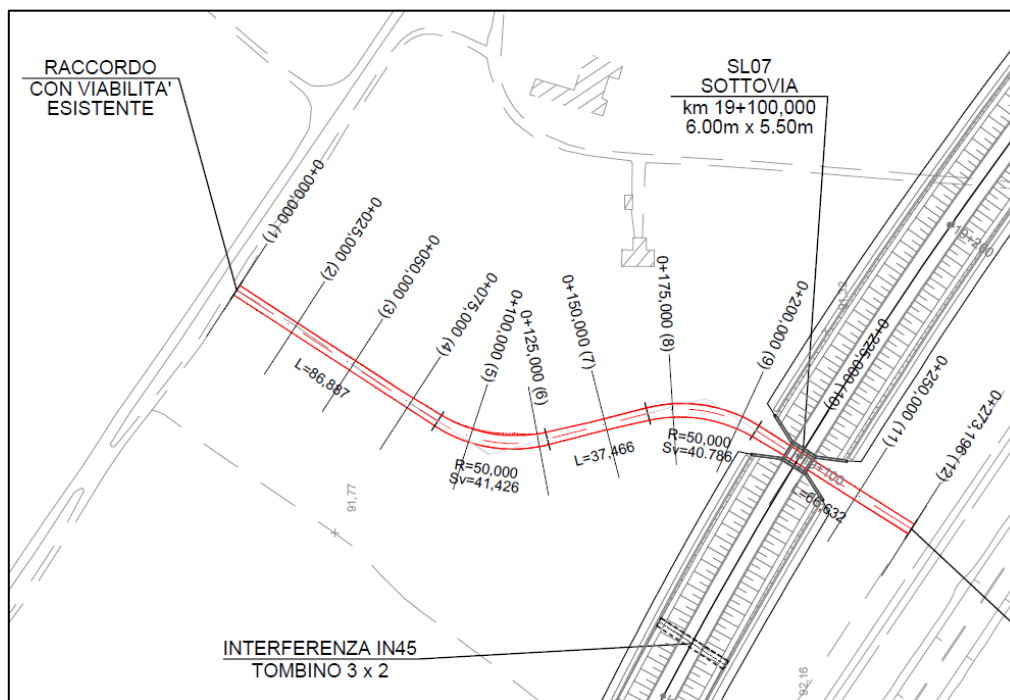


3.4.2 Configurazione di progetto

Nell'ambito della viabilità in esame la linea ferroviaria di progetto si colloca a nord della linea ferroviaria esistente. Per cui, la linea ferroviaria di progetto interferisce con la viabilità in oggetto.

Con riferimento ai progetti redatti da ANAS, in corrispondenza del sottovia esistente relativo alla SS407 Basentana, in adiacenza a quello presente lungo la linea ferroviaria esistente, è segnalata la presenza di un tombino idraulico.

Al fine di evitare l'uso promiscuo dell'opera idraulica, la risoluzione dell'interferenza tra la linea ferroviaria di progetto e la viabilità esistente avviene attraverso la realizzazione di un nuovo sottovia dislocato rispetto a quello esistente. Pertanto, anche la configurazione della viabilità di progetto risulta costituita da un tracciato planimetrico che non ricalca il sedime della viabilità esistente.



Con riferimento alla strada in esame, non sono previste modifiche funzionali rispetto alla condizione esistente. Per cui, anche nella configurazione di progetto, la viabilità NV07 è classificata come strade extraurbane a destinazione particolare, secondo il D.M. 05/11/2001.

Per quanto concerne la sezione trasversale, la piattaforma stradale della configurazione di progetto è caratterizzata da una larghezza complessiva di 4 m, e da una pavimentazione in misto non legato (strada sterrata), piano altimetricamente compatibile con terreno esistente e con il sottovia di progetto.