

COMMITTENTE



PROGETTAZIONE:



U.O. PROGETTAZIONE FUNZIONALE ED ESERCIZIO

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

LINEA POTENZA-METAPONTO

INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO-BERNALDA

STUDIO DI TRASPORTO

Analisi delle viabilità sostitutive relative alla soppressione PL

SCALA:

-

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

I A 9 5 0 3 R 1 6 R G T S 0 0 0 3 0 0 1 B

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	EMISSIONE ESECUTIVA	G.Argiolas	Ottobre	F.A. Marciano	Ottobre	I.D'Amore	Ottobre	P. Rivoli Dicembre 2021 
		A.Dicembre	2021		2021		2021	
B	EMISSIONE ESECUTIVA	G.Argiolas	Dicembre	F.A. Marciano	Dicembre	I.D'Amore	Dicembre	
		A.Dicembre	2021		2021		2021	
File: IA95-03-R-16-RG-TS-0003-001-B.doc								n. Elab.:

	LINEA POTENZA–METAPONTO					
	INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–BERNALDA					
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA						
STUDIO DI TRASPORTO	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA95	03 R 16	RG	TS00003 001	B	2 di 15

INDICE

1	INTRODUZIONE.....	3
1.1	INQUADRAMENTO DELL'AREA DI STUDIO	4
1.2	OBIETTIVI E METODOLOGIA DELLO STUDIO.....	7
2	STIMA FLUSSI E VALUTAZIONE CAPACITÀ RESIDUA.....	9
2.1	SEZIONE PL2	10
2.2	SEZIONI DI VIABILITÀ RURALI	12
3	CONCLUSIONI.....	15

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA POTENZA–METAPONTO					
	INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–BERNALDA					
STUDIO DI TRASPORTO	PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA					
	COMMESSA IA95	LOTTO 03 R 16	CODIFICA RG	DOCUMENTO TS00003 001	REV. B	FOGLIO 3 di 15

1 INTRODUZIONE

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.

Le limitazioni derivano da:

- velocità di tracciato mediamente di 80/120 km/h;
- pendenza 26 per mille;
- sagoma PC/25;
- peso assiale C3.

Il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica, oggetto del presente documento, rientra nell’ambito del potenziamento delle tratte tra Grassano e Bernalda, in provincia di Matera.

Gli interventi considerati sono quelli ricadenti nel lotto funzionale Grassano – Ferrandina, nella sezione tra Salandra e Ferrandina.

	LINEA POTENZA–METAPONTO					
	INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–BERNALDA					
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA						
STUDIO DI TRASPORTO	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA95	03 R 16	RG	TS00003 001	B	4 di 15

1.1 INQUADRAMENTO DELL'AREA DI STUDIO

Nell'ambito dell'area di studio il tracciato ferroviario Potenza – Metaponto, tratte Grassano-Salandra, Salandra-Ferrandina, Ferrandina-Pisticci e Pisticci-Bernalda, è localizzato nei territori dei Comuni di Salandra, Ferrandina e Pisticci, in Provincia di Matera.

L'area è caratterizzata da una struttura insediativa estremamente diradata e con una densità abitativa, pari a 14,01 abitanti/kmq, nettamente inferiore sia al valore medio regionale (54,36 ab./kmq) sia al valore nazionale (199 ab./kmq).

La popolazione della totalità dei Comuni coinvolti, pari a 44.370 abitanti¹ è concentrata nei centri abitati dei Capoluoghi comunali, spesso in posizione decentrata rispetto all'asse ferroviario, con ampie aree prive di strutture insediative di rilievo.

Nelle figure seguenti sono riportate la popolazione e il numero di addetti della provincia di Matera.

¹ ISTAT 2021

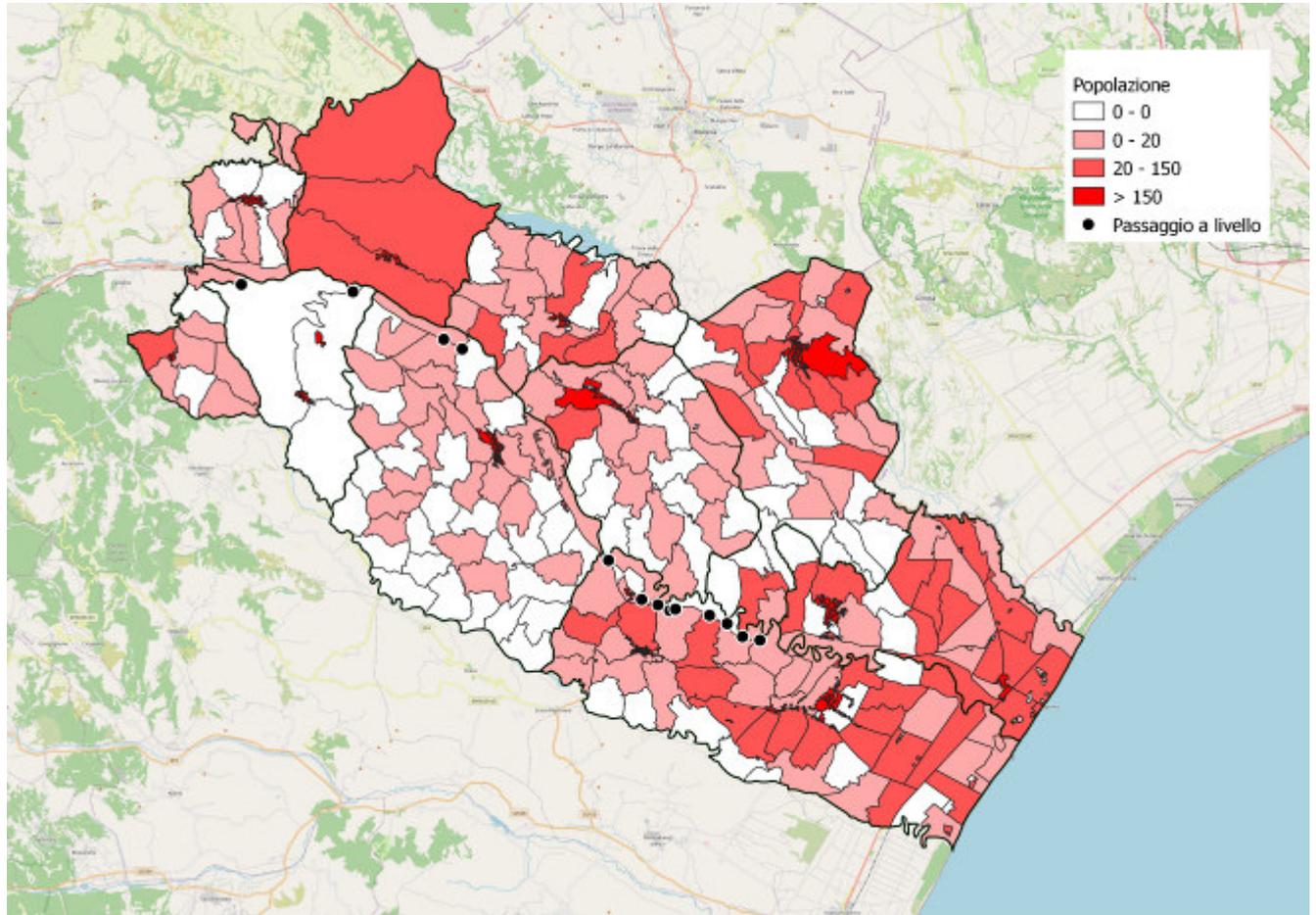


Figura 1 – Struttura insediativa (popolazione) per unità censuaria. Fonte: ISTAT, 2021

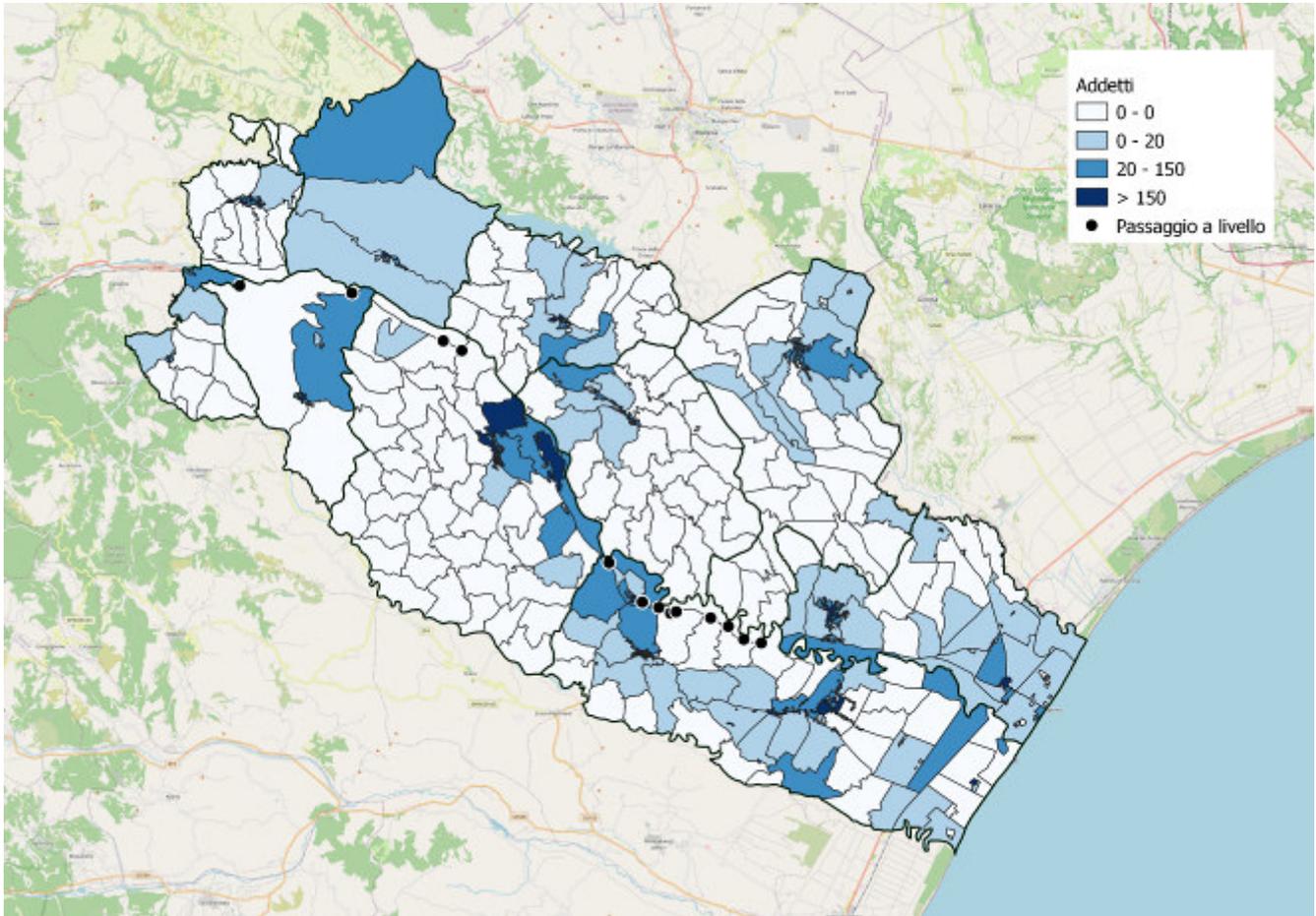


Figura 2 – Struttura economico-produttiva (addetti). Fonte: ISTAT 2021

Le principali direttrici stradali nell'area di progetto, comunque non interessate dalle modifiche alle viabilità in seguito agli interventi di potenziamento infrastrutturale ferroviario, sono costituite dalla SS407 "Basentana", direttrice di collegamento ovest-est Potenza-Metaponto, e dalla SS7/SS7racc, allacciata alla SS407 in prossimità di Ferrandina.

Lo studio riguarda la soppressione di 3 passaggi a livello (Tabella 1), di cui:

- 2 sostituiti da viabilità e opere di ricucitura (PL2, PLA3);
- 1 (privato) oggetto di soppressione (PL3P) da parte di RFI.

La numerazione dei PL parte da Grassano, considerando anche i PL che non sono interessati dalla presente progettazione (in particolare il PL1 che è fuori ambito di intervento).

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA POTENZA–METAPONTO INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–BERNALDA PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA					
	STUDIO DI TRASPORTO	COMMESSA IA95	LOTTO 03 R 16	CODIFICA RG	DOCUMENTO TS00003 001	REV. B

In termini di tipologia stradale, 2 delle 3 viabilità attuali interessate da PL sono relative a tratti viari prettamente rurali/poderali.

Tabella 1 - Interventi viabilistici oggetto di analisi

ID PL	VIABILITÀ ATTUALE	COMUNE	TIPO INTERVENTO SOSTITUTIVO
PL2	SP Salandra-Grottole	Salandra (MT)	Soppressione PL attraverso nuovo sottovia
PLA3	Viabilità rurale	Ferrandina (MT)	Soppressione PL attraverso passaggio al di sotto del viadotto di progetto
PL3P	Viabilità rurale	Ferrandina (MT)	Soppressione PL privato (intervento a cura di RFI)

I 3 PL oggetto di studio sono ubicati in un'area di lunghezza indicativamente di 8 km tra Salandra e Ferrandina, in Provincia di Matera, lungo la linea ferroviaria Potenza – Metaponto (come riportato nella seguente figura).

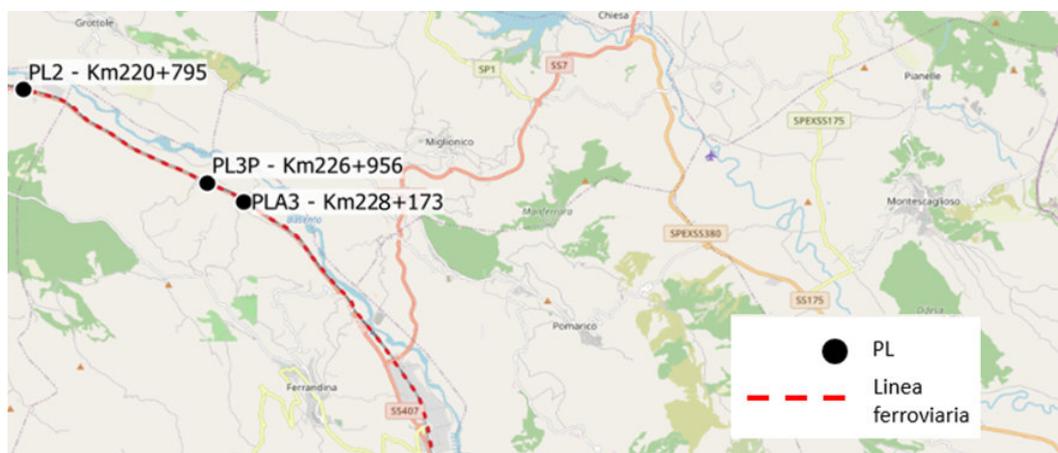


Figura 3 – Ubicazione dei PL oggetto di intervento. Elaborazione su Google Maps

1.2 OBIETTIVI E METODOLOGIA DELLO STUDIO

Nel documento sono presentati i principali risultati dello studio di trasporto finalizzato a ricostruire e verificare lo scenario attuale della viabilità veicolare nelle sezioni stradali interessate dagli interventi e a valutare conseguentemente la capacità residua delle sezioni viarie.

	LINEA POTENZA–METAPONTO					
	INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–BERNALDA					
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA						
STUDIO DI TRASPORTO	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA95	03 R 16	RG	TS00003 001	B	8 di 15

Gli obiettivi dello studio, in particolare, sono stati perseguiti attraverso la stima dei flussi veicolari attuali delle viabilità interessate dagli interventi e, a seconda della tipologia di viabilità, la valutazione del livello di saturazione (flusso/capacità) e della capacità residua.

Il documento illustra le ipotesi, l'approccio metodologico ed i principali risultati delle analisi finalizzate a valutare l'attuale flusso veicolare dell'area interessata dalla presente progettazione.

La relazione, in particolare, è articolata:

- nella stima degli attuali flussi di traffico veicolare e nella valutazione della capacità residua delle sezioni con i PL oggetto di intervento (capitolo 2);
- nelle considerazioni conclusive (capitolo 3).

	LINEA POTENZA–METAPONTO					
	INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–BERNALDA					
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA						
STUDIO DI TRASPORTO	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA95	03 R 16	RG	TS00003 001	B	9 di 15

2 STIMA FLUSSI E VALUTAZIONE CAPACITÀ RESIDUA

In considerazione dell'orizzonte di breve-medio periodo dello scenario progetto (2026) e della particolare situazione di attuale calo della mobilità in relazione alle restrizioni adottate per il contenimento della diffusione del contagio da COVID-19 rispetto al periodo ante-pandemia rappresentato dai dati FCD (Novembre 2019), non sono ipotizzate variazioni della domanda veicolare futura dei flussi leggeri (auto) e dei veicoli commerciali (es. furgoncini e mezzi analoghi).

Le analisi che seguono, quindi, sono state effettuate con i dati di Novembre 2019 (pre Covid19), si stima infatti che i flussi utilizzati siano in linea con lo scenario del presente progetto 2026.

Coerentemente con gli obiettivi del progetto, la stima e la verifica dello scenario della viabilità veicolare nelle sezioni interessate dagli interventi è funzionale alla valutazione della capacità residua delle sezioni viabilistiche interessate dal progetto.

Le attività di analisi e stima hanno previsto:

- l'individuazione delle 3 sezioni stradali bidirezionali, per un totale di 6 sezioni monodirezionali, in corrispondenza degli attuali PL oggetto di soppressione (Figura 3);
- la stima dei flussi veicolari di traffico in prossimità delle sezioni nell'ora di picco, a partire dai dati FCD dei giorni feriali di novembre 2019 per la sezione PL2 e secondo una metodologia di stima per le restanti 2 sezioni, in quanto trattasi di sezioni su viabilità esclusivamente rurale/poderale;
- la valutazione della capacità residua delle sezioni viarie assunte a riferimento in considerazione della tipologia prestazionale stradale, ossia:
 - per l'unica strada pavimentata dell'area di studio, interessante il PL2, mediante il calcolo del rapporto orario flusso/capacità, secondo quanto indicato dal HCM *Highway Capacity Manual*;

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA POTENZA–METAPONTO					
	INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–BERNALDA					
STUDIO DI TRASPORTO	PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA					
	COMMESSA IA95	LOTTO 03 R 16	CODIFICA RG	DOCUMENTO TS00003 001	REV. B	FOGLIO 10 di 15

- per le strade sterrate (restanti 2 viabilità) attraverso la valutazione della capacità residua confrontando il flusso giornaliero medio con il limite massimo di 150 veicoli al giorno, quale soglia entro la quale è possibile garantire un buon livello di servizio².

La stima dei flussi veicolari, in termini di TGM e flusso orario di picco, è stata effettuata assumendo come riferimento due distinte metodologie in considerazione delle specificità e delle caratteristiche delle sezioni viarie interessate dai PL:

- per la sezione stradale pavimentata relativa al PL2 (SP Salandra – Grottole, Comune di Salandra), espansione all'universo dei dati campionari FCD, 11/2019 (§2.1);
- per le restanti sezioni stradali sterrate e ubicate su viabilità rurali/poderali³, stima dei flussi a partire dalla forza lavoro necessaria per ciascun tipo di coltura, situata nei pressi delle relative viabilità, e in base alla superficie dei diversi fondi rurali accessibili da ciascuna sezione con PL (§2.2).

È infine effettuata la valutazione della capacità residua delle sezioni viabilistiche di intervento attraverso:

- il calcolo del rapporto orario flusso/capacità, secondo quanto indicato dal HCM *Highway Capacity Manual* per l'unica strada pavimentata dell'area di studio, interessante il PL2 (§2.1);
- l'analisi di confronto del flusso giornaliero medio con il limite massimo di 150 veicoli al giorno per le strade sterrate delle restanti 3 viabilità (§2.2).

2.1 SEZIONE PL2

La base di input per la ricostruzione degli attuali flussi veicolari della sezione con PL2 sulla SP Salandra – Grottole, Comune di Salandra (Matera), è costituita dai dati FCD del giorno di picco del

² Una strada sterrata è in grado di fornire un buon livello di servizio con un traffico medio giornaliero dai 150 ai 400 veicoli/giorno ([Harral, C. and A. Faiz. "Road deterioration in developing countries : causes and remedies.", 1988](#)).

³ Per tali sezioni, particolarmente specifiche e relative a un contesto prettamente rurale, il campione da FCD non evidenzia flussi veicolari.

	LINEA POTENZA–METAPONTO INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–BERNALDA PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA					
	STUDIO DI TRASPORTO	COMMESSA IA95	LOTTO 03 R 16	CODIFICA RG	DOCUMENTO TS00003 001	REV. B

mezzo di Novembre 2019⁴, espansi all'universo utilizzando come coefficiente moltiplicativo l'inverso del tasso di campionamento.

I tassi di campionamento utilizzati fanno riferimento ai flussi veicolari rilevati da ANAS, 2019, nella sezione "900052" sulla SS407, nel Comune di Bernalda (Matera), a circa 2,5 km da Metaponto.

La rappresentatività del campione FCD in merito ai veicoli leggeri è pari al 2,3%.

Tabella 2 – Flussi veicolari FCD a confronto con rilevato ANAS

	FLUSSI VEICOLARI (GIORNALIERI)	
	FCD	Rilievo ANAS
Veicoli leggeri	225	9987
Veicoli pesanti	14	1073

Con riferimento alla fascia oraria di picco massimo della domanda veicolare, i flussi giornalieri sono stati moltiplicati per un coefficiente pari a 0,09⁵.

Secondo la stima effettuata, la sezione viabilistica interessata dall'attuale PL2 sulla SP Salandra – Grottole presenta 1.052 veicoli giornalieri e 97 veicoli nell'ora di picco (Tabella 3 – Flussi attuali stimati (da FCD) nella sezione PL2 (SP Salandra – Grottole)).

Tabella 3 – Flussi attuali stimati (da FCD) nella sezione PL2 (SP Salandra – Grottole)

	TGM					FLUSSO ORARIO (di picco)				
	VEICOLI LEGGERI		VEICOLI PESANTI		TOT	VEICOLI LEGGERI		VEICOLI PESANTI		TOT
	nord	sud	nord	sud		nord	sud	nord	sud	
Direzioni	267,0	710,0	75,0	0,0	1.052,0	25,0	65,0	7,0	0,0	97,0

⁴ Per i veicoli leggeri, in particolare, è stato preso a riferimento il valore relativo al giorno più carico del mese 11/2019, ossia il 15/11/2019, per ciascuna direzione, mentre per i veicoli commerciali/pesanti, sono considerati i flussi del 22/11/2019, uno dei due giorni in cui sono rilevati flussi veicolari di tale tipologia sulla SP Salandra – Grottole.

⁵ Assumendo a riferimento studi e analisi su contesti analoghi.

	LINEA POTENZA–METAPONTO					
	INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–BERNALDA					
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA						
STUDIO DI TRASPORTO	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA95	03 R 16	RG	TS00003 001	B	12 di 15

In considerazione della capacità oraria della sezione stradale di progetto stimata in 1.400 veicoli orari in direzione nord e 1.600 in direzione sud⁶, la saturazione (flusso orario di picco / capacità oraria) risulta essere pari a 2,3% per la direzione nord e 4,1% per la direzione sud.

2.2 SEZIONI DI VIABILITÀ RURALI

In relazione alla stima dei flussi veicolari sulle restanti 2 sezioni viabilistiche rurali dell'area di studio e in considerazione della specificità del contesto⁷, l'attività ha tenuto conto dei seguenti *step*:

- studio del contesto rurale lucano e, in particolare, dell'area agricola dei Comuni di progetto, orientativamente ubicati nelle aree di S.A.U. - Superficie Agricola Utilizzata c.d. "Pianura Metapontina" e "Aree interne di collina e di montagna"⁸. Le principali destinazioni agricole delle S.A.U. di interesse risultano:
 - i seminativi, ossia i cereali (~55 e 67% rispettivamente nella pianura metapontina e nelle aree maggiormente interne);
 - le colture legnose, tra cui principalmente l'olivo e la vite (~35 e 5%);
 - i prati permanenti e i pascoli (~10 in pianura maggiormente in prossimità della costa e 27% nelle aree interne);
- analisi dei fondi agricoli il cui accesso è attualmente garantito dai PL di progetto, in termini di stima della superficie agricola utilizzata e della tipologia di coltura o di colture prevalenti (vite, ulivo e cereali);
- stima della forza lavoro necessaria per ciascun tipo di coltura prevalente nell'area di studio⁹, ipotizzando:
 - 500 ore annue di manodopera per ettaro relativamente alle colture ad oliveto;
 - 600 ore annue per ettaro in relazione alle colture a vigneto;
 - 50 ore annue per ettaro in relazione alle colture cerealicole;

⁶ La stima, formulata sulla base della metodologia indicata dal HCM *Highway Capacity Manual*, tiene conto di diversi parametri, tra cui la velocità, la larghezza della corsia, la presenza di fattori di ostacolo o intralcio alla circolazione (mezzi pesanti, manovre, ecc.) e la pendenza.

⁷ Per tali sezioni il campione da FCD non evidenzia flussi veicolari.

⁸ Fonte: [Programma di sviluppo rurale della Regione Basilicata 2007-2013 \(Potenza, 14 gennaio 2008\)](#).

⁹ Stime e studi effettuati sulla base di ricerche web e interviste ad operatori del settore.

	LINEA POTENZA–METAPONTO					
	INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–BERNALDA					
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA						
STUDIO DI TRASPORTO	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA95	03 R 16	RG	TS00003 001	B	13 di 15

- stima dei flussi veicolari di picco giornalieri per ettaro e per tipo di coltura, assumendo:
 - 2 veicoli, per il trasporto della manodopera (stimabile in 5 operatori al giorno per ettaro), dell'attrezzatura e del raccolto, comprese macchine agricole e operatrici, per le colture ad ulivo;
 - 2,4 veicoli per le colture a vigneto;
 - 0,2 veicoli per le colture a seminativo;
- stima del flusso giornaliero di picco, in termini di viaggi di andata al fondo rurale, per ciascuna tipologia di coltura e per ciascun appezzamento associabile a ogni PL¹⁰;
- stima del flusso veicolare annuo per ciascun appezzamento¹¹, a partire dal flusso giornaliero di picco e in considerazione:
 - del numero orientativo di mesi annui in cui sono effettuate le lavorazioni agricole in considerazione di ciascuna tipologia colturale¹²;
 - del numero di giorni mensili, assunto pari a 30;
- stima del TGM – traffico giornaliero medio per ciascun appezzamento a partire dal flusso annuo¹³ e ipotizzando una ripartizione bilanciata dei flussi nelle due direzioni di ciascuna viabilità poderale (50/50);
- stima del flusso orario a partire dal TGM, ipotizzando:
 - un coefficiente di 0,07, in considerazione di un arco giornaliero di 14 ore;
 - la presenza dei flussi in una sola delle due direzioni, in quanto non risulta realistica la presenza contemporanea dei flussi in entrambe le direzioni nella medesima strada rurale e nella medesima fascia oraria.

¹⁰ In caso di destinazioni colturali su superfici agricole con una superficie maggiore di 5 ha, la stima dei flussi veicolari ha considerato un coefficiente riduttivo opportunamente calibrato sullo specifico contesto di studio.

¹¹ La stima ha previsto anche la differenziazione per tipologia di veicolo (leggero o pesante), tenendo conto delle caratteristiche e delle esigenze di ciascuna delle 3 colture considerate.

¹² Sono stati considerati 3 mesi annui per l'uliveto, 2 mesi annui per il vigneto e il seminativo.

¹³ È stato considerato un coefficiente di 365 giorni/anno.

	LINEA POTENZA–METAPONTO INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–BERNALDA PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA					
	STUDIO DI TRASPORTO	COMMESSA IA95	LOTTO 03 R 16	CODIFICA RG	DOCUMENTO TS00003 001	REV. B

Secondo le ipotesi formulate, la totalità delle viabilità rurali risulta essere caratterizzata da valori di flusso giornaliero ampiamente inferiori al limite massimo di 150 veicoli al giorno, che rappresenta la soglia al di sotto della quale una strada sterrata è in grado di fornire un buon livello di servizio.

Come evidenziato in Tabella 4, il valore massimo di flusso giornaliero medio è relativo al PL3P, con ~30 veicoli.

Tabella 4 - TGM e flussi medi orari sulle viabilità poderali/rurali dell'area di studio

	TGM (media giornaliera sull'intero anno)				FLUSSO ORARIO (media oraria sul TGM)			
	veicoli leggeri		veicoli pesanti		TOT	veicoli leggeri	veicoli pesanti	TOT ¹⁴
	direzione A	direzione B	direzione A	direzione B		dir. verso i fondi rurali		
PLA3	7,7	7,7	5,3	5,3	26,1	0,3	0,2	0,5
PL3P	9,0	9,0	5,8	5,8	29,8	0,3	0,2	0,5

¹⁴ Le somme sono arrotondate al primo decimale.

	LINEA POTENZA–METAPONTO					
	INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–BERNALDA					
STUDIO DI TRASPORTO	PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA					
	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA95	03 R 16	RG	TS00003 001	B	15 di 15

3 CONCLUSIONI

Il PFTE oggetto del presente documento rientra nell'ambito del potenziamento della linea ferroviaria Potenza – Metaponto, con riferimento alle tratte tra Grassano e Bernalda, Provincia di Matera, in particolare al lotto funzionale tra Grassano e Ferrandina, sezione tra Salandra e Ferrandina.

Il tracciato ferroviario nell'ambito dell'area di studio è localizzato nei territori dei Comuni di Salandra e Ferrandina, Provincia di Matera. L'area è caratterizzata da una struttura insediativa estremamente diradata e con una densità abitativa piuttosto esigua, pari a 14,01 abitanti/kmq.

Lo studio riguarda la soppressione di 3 passaggi a livello ed è finalizzato a ricostruire e verificare lo scenario attuale della viabilità veicolare nelle sezioni stradali interessate dagli interventi e a valutare conseguentemente la capacità residua delle sezioni viarie.

Gli obiettivi dello studio, in particolare, sono stati perseguiti attraverso la stima dei flussi veicolari delle viabilità interessate dagli interventi, tramite FCD accompagnati da analisi e studi *ad hoc* sul contesto e, a seconda della tipologia di viabilità, la valutazione del livello di saturazione (flusso/capacità) e della capacità residua.

Considerando la totalità delle 3 sezioni assunte a riferimento, il flusso maggiore è presente attualmente in corrispondenza del PL2 (SP Salandra – Grottole), Comune di Salandra (Matera), pari a 1.052 veicoli giornalieri e 97 veicoli nell'ora di picco.

In considerazione della capacità oraria della sezione stradale di progetto stimata in 1.400 veicoli orari in direzione nord e 1.600 in direzione sud, la saturazione (flusso orario di picco / capacità oraria) risulta essere pari a 2,3% per la direzione nord e 4,1% per la direzione sud.

La capacità residua della viabilità è tale per cui l'infrastruttura è quindi in grado di assorbire pienamente gli impatti indotti dagli interventi di *upgrading* che comportano modifiche della configurazione di rete comunque migliorative per l'infrastruttura.

Anche per le restanti sezioni, totalmente con flussi a servizio di fondi rurali, non si riscontrano particolari criticità; tali sezioni presentano flussi inferiori a circa 30 veicoli giornalieri medi, ampiamente inferiori al limite massimo di 150 veicoli al giorno, che rappresenta la soglia al di sotto della quale una strada sterrata è in grado di fornire un buon livello di servizio.