PROVINCIA DI MATERA

CONSOLIDAMENTO E MESSA IN SICUREZZA DELLA SP 95 MONTALBANO JONICO E DELLA SP 73 SCANZANO MARE

PROGETTO ESECUTIVO

Committente:

PROVINCIA DI MATERA

Progettazione:

Ing. Nicola Montesano

Studio in via Med. D'Oro Sinisi n. 34
75025 Policoro (MT)

Cell. 339 5385472
Pec: nicola.montesano2@ingpec.eu

Elaborato:

Elab. B

Titolo:

RELAZIONE PAESAGGISTICA

Scala: //

Emissione:	00	Data:	Agosto 2021	Codice:	//
Revisione:	01	Data:	Marzo 2022	Codice:	//

RELAZIONE PAESAGGISTICA

(Redatta ai sensi del D.P.C.M. 12/12/2005)

1. INTRODUZIONE

Gli interventi riguardano la realizzazione di lavorazioni di consolidamento della viabilità provinciale.
Gli interventi sono localizzati sul tratto di strada che collega Scanzano Jonico con il proprio lido stituato nell'area Metapontina, interessato da numerose emergenze storico-culturali, archeologiche ed ambientali e sul tratto di strada limitrofo il centro abitato di Montalbano Ionico.
Tali opere si inseriscono in un progetto più ampio a base del quale vi è il risanamento della viabilità provinciale nella sua globalità.

2. TIPOLOGIA DELL'OPERA

La tipologia dell'opera è quella di viabilità e nello specifico gli interventi consistono nella realizzazione di lavori di salvaguardia e consolidamento.

3. CARATTERE DELL'INTERVENTO E SISNTESI DEL PROGETTO

Il progetto prevede innanzitutto la realizzazione di una serie di lavorazioni necessarie al consolidamento della strada Provinciale che collega l'abitato di Scanzano Jonico con il lido di Scanzano Jonico, mediante la sistemazione idraulica dei canali adiacenti e la stabilizzazione delle banchine laterali. Nello specifico, si prevede il consolidamento del tratto esistente mediante la sistemazione e il consolidamento di un canale di scolo delle acque proveniente dai terreni circostanti, a sezione trapezoidale, mediante la costruzione di un canale in calcestruzzo a sezione scatolare gettato in opera in modo tale da avere una parete verticale che non favorisca lo scivolamento della scarpata laterale "come attualmente avviene" creando lesioni e cedimenti sulla carreggiata ed in alcuni punti con la creazione di un muretto di sostegno. Inoltre si procederà a creare la banchina laterale con apporto di materiale arido con successivi strati di conglomerato bituminoso. Infine si adeguerà la segnaletica stradale e si installerà sul bordo laterale apposita barriere di protezione "guard-rail". Per l'intervento su montalbano si prevede la realizzazione di una gabbionata rinverdita in modo che essa possa essere inquadrata nelle opere di ingegneria naturalistica a ridottissimo impatto paesaggistico. La relazione paesaggistica che segue è riferita pertanto principlamente ai lavorii da realizzare in agro di scanzano Ionico, visto il ridotto impatto delle opereda realizzare in agro di Montalbano.
In ogni casi Gli interventi citati ricalcano l'impianto esistente per cui non arrecano nessuna modificazione sostanziale all'andamento plano – altimetrico del territorio.

4. DESTINAZIONE D'USO

La destinazione d'uso resta quella esistente e cioè "strada" appartenente alla categoria delle infrastrutture di prima necessità, di tipo di collegamento e comunicazione.

5. USO ATTUALE DEL SUOLO

Attualmente l'area oggetto di intervento è tipizzato come "ZONA E" (area agricola) e il suo uso è quello agricolo con la coltivazione prevalente cereali, frutteti, ortaggi, ecc.

6. CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO

Il contesto in cui l'intervento è ubicato viene definito come area agricola.

7. MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

Morfologicamente l'area è di tipo pianeggiante posta su depositi marini terrazzati.

8. ASPETTI GEOLOGICI

Da studi e rilevamenti geologici effettuati l'area in oggetto è costituita da una successione litostratigrafica dei terreni affioranti, formata da: (TERRAZZI MARINI)

L'area ricade su un terrazzo morfologico di origine marina (terrazzo del II ordine), che derada a Sud-Est. Il terrazzo marino, è delimitato a Ovest da un'area debolmente inclinata. Questa area, da un punto di vista geomorfologico si collega alla superficie terrazzata di sesto ordine (sensu Brückner, 1980), che caratterizza l'intera costa ionica. La morfologia nel suo insieme è quella tipica delle fasce costiere in sollevamento, ossia area subpianeggiante degradante verso l'attuale linea di costa.

9. ASPETTI SOCIO ECONOMICI

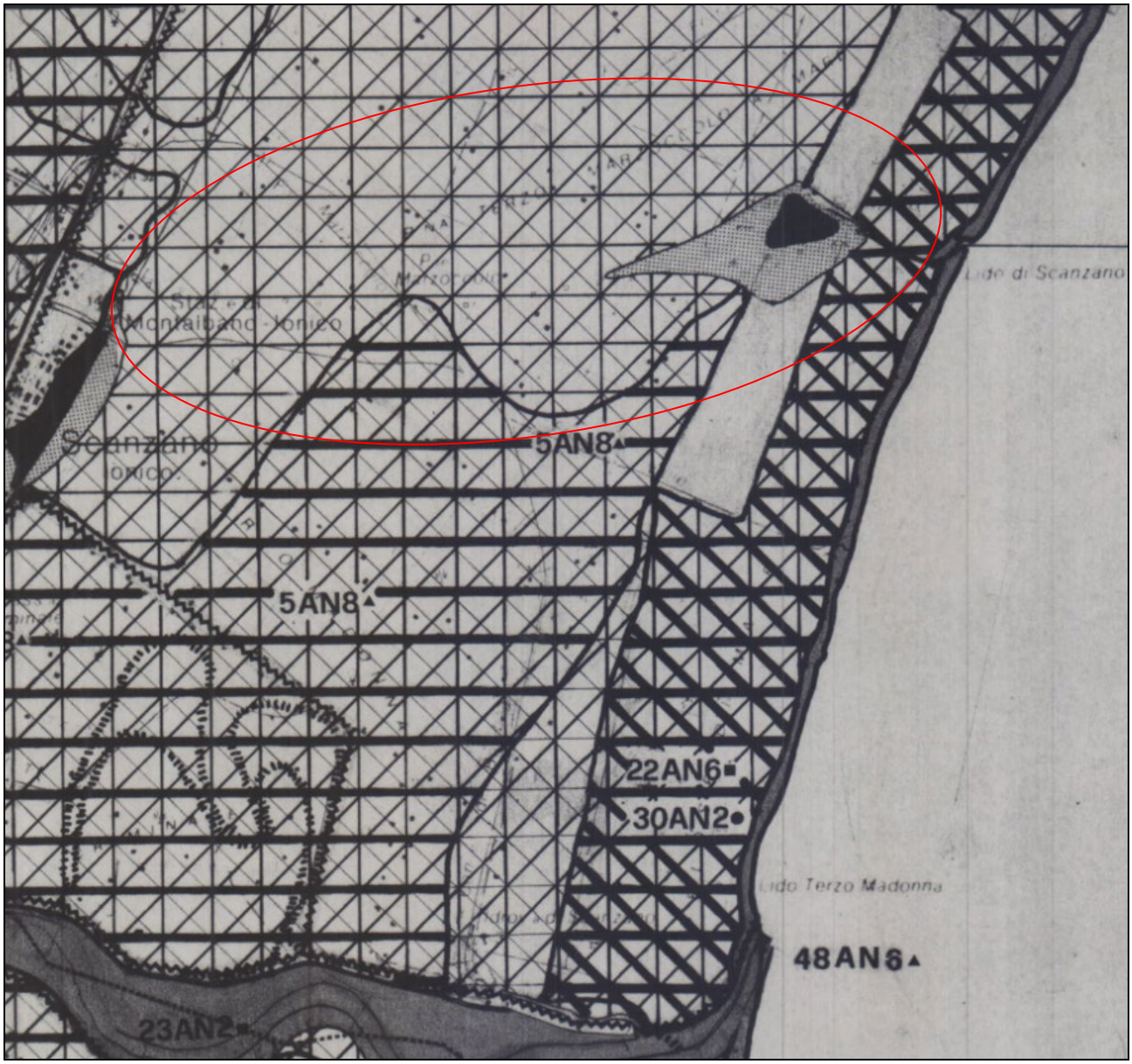
L'area interessata dall'intervento riguarda il territorio comunale di Scanzano Jonico in provincia di Matera ed è delimitata da due corsi d'acqua che sono il fiume Agri a sud e il fiume Cavone a nord.
Essa ha una vocazione prettamente agricola, con diverse zone irrigue e colture di valore quali frutteti, uliveti, seminativi, ortaggi, ecc. nonché allevamenti di bestiame.

10. UBICAZIONE

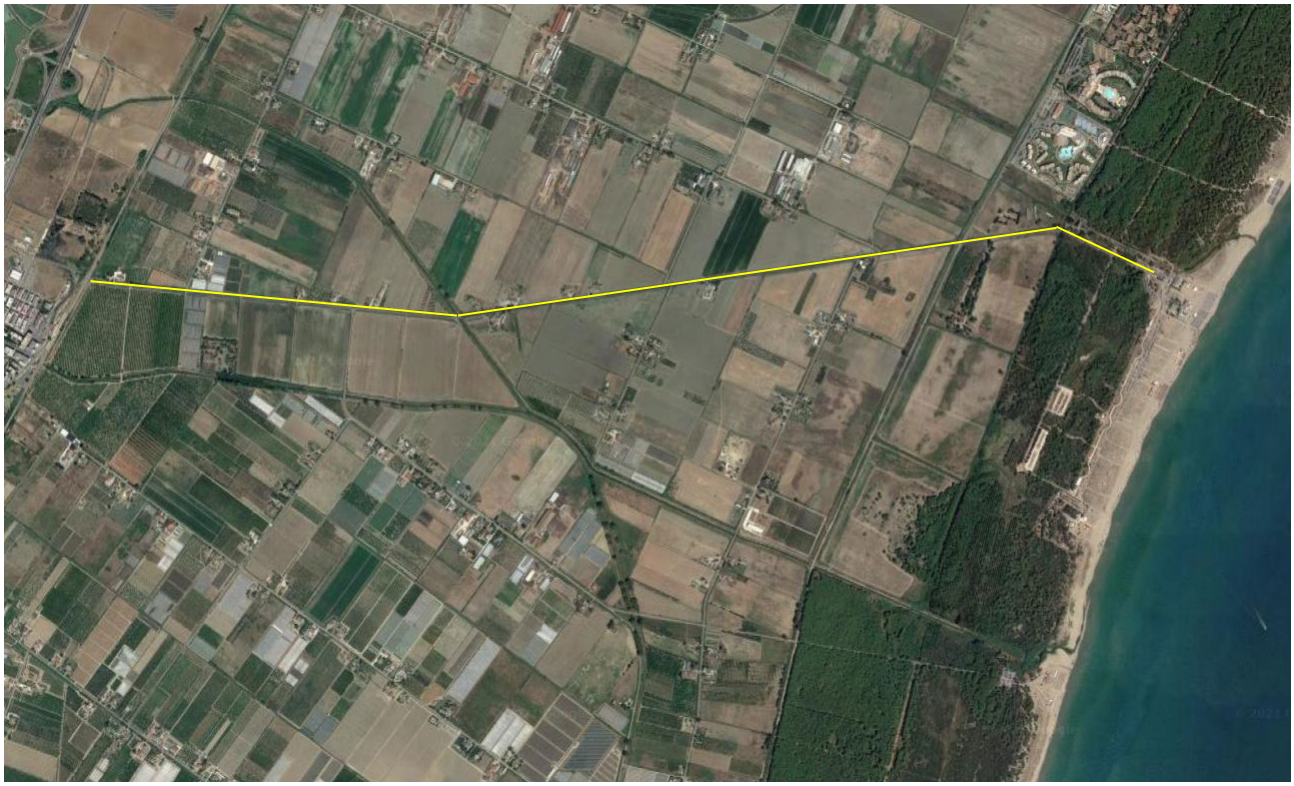
La strada oggetto di interventi è ubicata nel metapontino e collega il centro abitato di Scanzano Jonico con il lido di Scanzano Jonico. (vedi corografia allegata).

Corografia – Stralcio Tavoletta IGM n.212 rilievo del 1949

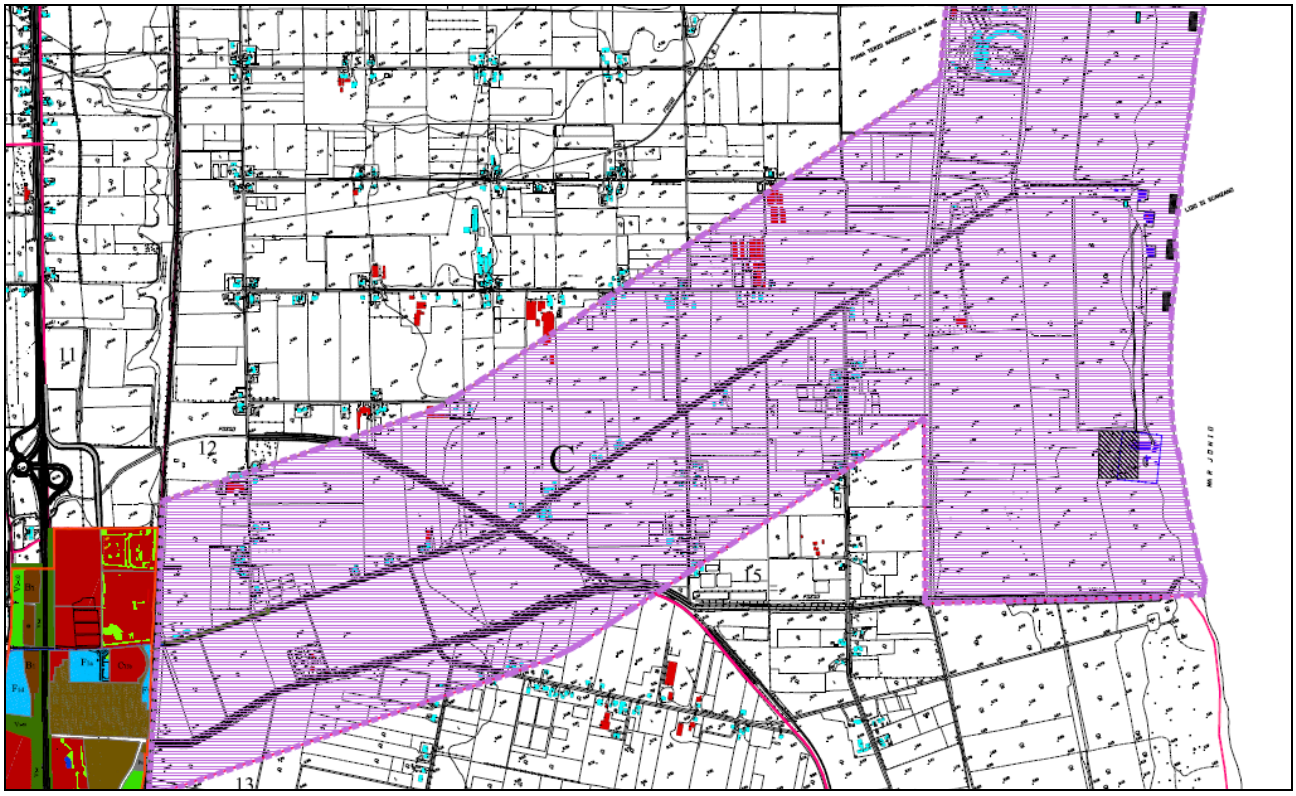
Stralcio del Piano Territoriale Paesistico del Metapontino - Ubicazione



Stralcio Ortofotocarta - Ubicazione



Stralcio del Regolamento Urbanistico - Ubicazione



Ambito Scanzano

2. PRESENZA DI AREE TUTELATE PER LEGGE, AUTORIZZAZIONI E NULLA OSTA

Le aree in questione sono soggette a vincolo paesaggistico ai sensi della Legge Regionale n.50 del 02.09.1993 e sue successive modificazioni ed integrazioni, al fine della tutela dell'ambiente di cui al piano territoria paesistico.
Per l'opera in oggetto non è necessario acquisire ulteriori autorizzazioni, in quanto il progetto riguarda un intervento che ricalca planimetricamente e altimetricamente l'impianto esistente.

13. NOTE DESCRITTIVE SULLO STATO ATTUALE

L'area oggetto dell'intervento se pur agricola, ricadono in una zona antropizzata a seguito di interventi eseguiti di recente sul territorio.
Il contesto paesaggistico in cui si va ad intervenire, quindi, è rappresentato da un territorio agricolo dotato di alcuni servizi di urbanizzazioni.
Da un punto di vista geomorfologico il territorio è pianeggiante che degrada verso il mare e la sua composizione è quella caratteristica dei depositi marini.
Gli insediamenti storici più prossimi alle aree in oggetto sono quelli del centro storico di Scanzano Jonico. L'area risulta tutt'oggi a vocazione agricola e le colture più praticate riguardano essenzialmente quelle rivolte verso la produzione di cereali, ortaggi, frutta ecc.
Inoltre nell'area si può notare la mancanza di elementi costruttivi con forti caratterizzazioni architettoniche ad eccezione della Torre Faro in prossimità del lido, o con scelte costruttive particolari, sebbene l'intera zona vede un certo utilizzo del laterizio per le coperture a falda e tipologie edilizie basse e tipiche della riforma fondiaria.
La viabilità principale è rappresentata dalla strada provinciale in questione.
Attualmente così come evidenziato dalla documentazione fotografica riportata negli elaborati di progetto e in considerazione della scarsa manutenzione effettuata, la viabilità si presente in diversi punti danneggiata, e deteriorata con la presenza di cedimenti, avvallamenti, fessurazioni e sagoma deformata.

14. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

15. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA

Gli interventi previsti in progetto

Gli interventi ipotizzati per la salvaguardia e tutela della strada sono sinteticamente i seguenti:

- Adeguamento di un tratto di canale laterale con rifacimento della sezione e creazione di un condotto di scolo a sezione scatolare aperto;
- Adeguamento di un tratto di scarpata con la realizzazione di un muretto di sostegno;
- Apporto di materiale arido per formazione banchina laterale;
- Risoluzione di interferenze per la presenza di pali di illuminazione;
- Stesa di binder e tappeto di usura in conglomerato bituminoso opportunamente compattato;
- Installazione di "guard-rail" di protezione;
- Esecuzione di segnaletica stradale;
- Opere di minimizzazione dell'impatto ambientale. Al fine di minimizzare l'impatto paesaggistico delle strutture, I muri di sostegno saranno tutti rivestiti in pietra naturale come da foto sottostante.

16. EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA E MITIGAZIONE DELL'IMPATTO

Le componenti ambientali che potranno in qualche modo essere influenzate dalla realizzazione degli ineterventi sono essenzialmente:

- atmosfera
- ambiente idrico (superficiale e sotterraneo)
- suolo e sottosuolo
- vegetazione, flora e fauna
- ecosistema fluviale
- rumore e vibrazioni
- paesaggio

Tali componenti ambientali potranno essere influenzate da uno o più dei seguenti fattori connessi alla realizzazione dell'opera:

- ***immissioni in atmosfera:***
  Tale fattore è legato essenzialmente agli scarichi ed al rumore delle automobili che percorreranno i tratti di strada, i cui effetti possono provocare inquinamento

chimico e sonoro con modificazioni sia della qualità dell'aria che delle condizioni microclimatiche ma che nel complesso non verranno sostanzialmente modificate rispetto alla situazione attuale.

- ***modificazioni morfologiche:***
  Morfologicamente gli interventi ricalcano totalmente quello preesistente per cui non arrecano nessuna modificazione sostanziale all'andamento plano – altimetrico del territorio attraversato, e pertanto anche l'entità dei rischi connessi a tali modificazioni possono considerarsi nulli;

- ***modificazioni del drenaggio superficiale:***
  Le uniche variazioni di rilievo sono determinate dalla collocazione in alcuni casi di embrici stradali che hanno la funzione di raccogliere le acque meteoriche della sede stradale e convogliarle nei canali;

- ***modificazioni del drenaggio sotterraneo:***
  I movimenti di materie e/o scavi, sono irrilevanti ed essendo limitati nelle profondità di scavo rispetto al piano di campagna nel complesso non influiscono in nessun modo sul drenaggio degli acquiferi presenti.

- ***modificazioni chimico – fisico – biologiche delle acque:***
  Non sono previsti scarichi nel terreno in forma diretta se non quelli dovuti al dilavamento della strada. Pertanto il pericolo di alterazione delle acque può essere considerato modesto se si tiene conto dell'entità di traffico (causa di immissione di inquinanti in atmosfera che si depositano lungo i tratti di strada). Le acque dei corsi d'acqua superficiali o della falda potrebbero essere inquinate soltanto a causa di perdite eccezionali di sostanze inquinanti (oli, liquidi trasportati, ecc.) da parte di automezzi.

- ***modificazione della vegetazione:***
  Il territorio circostante interessato, che gravita attorno alla strada in gran parte è costituito da terreni coltivati a seminativi, a ortaggi ecc, per cui in tali zone non vi sono modificazioni di alcun tipo. E per tale intervento non sono previste modificazioni indotte sulla vegetazione spontanea.

- ***occupazione del suolo:***
  La superficie occupata dall'impronta degli interventi rimarca quella dell'esistente per cui il peso di tale fattore è da considerarsi sicuramente trascurabile se non nullo;

- ***disturbo della fauna:***
  La fauna non subirà particolari condizionamenti, che saranno comunque limitati alla fase di cantiere. D'altronde la vastità dell'area circostante offre la possibilità di spostamenti temporanei della fauna locale in zone limitrofe con caratteristiche del tutto simili;

- ***modifiche paesaggistiche:***
  L'intervento non arreca nessuna modificazione all'andamento plano–altimetrico del territorio attraversato, per cui anche l'entità dei rischi connessi a tali modificazioni possono considerarsi nulli.

17. CONCLUSIONI

Dal breve esame condotto è evidente che l'impatto globale degli interventi ipotizzati non è tale da temere per il futuro il pericolo di rischi ambientali.

Dagli elementi sopra riportati si può affermare che le opere da realizzare non incidono in modo negativo sull'insieme delle componenti ambientali e sociali.
Per contro i benefici sociali che deriveranno da tale intervento, intesi come infrastruttura territoriale sono di gran lunga superiori ai minimi effetti negativi dell'opera sul territorio e sull'ambiente.