

INDICE

VARIANTE PAESAGGISTICA N. 22 "Cavalcavia P2 sulla S.P. 10 di Cremona"	1
VARIANTE PAESAGGISTICA N. 23 "Viabilità interferita sulla S.P. 10 di Cremona"	2
VARIANTE PAESAGGISTICA N. 24 "Viabilità interferita Via Grande"	3
VARIANTE PAESAGGISTICA N. 25 "Cavalcavia P3 su Via Grande"	4
VARIANTE PAESAGGISTICA N. 26 "Viabilità interferita di Via Fienil Bruciato"	5
VARIANTE PAESAGGISTICA N. 27 "Cavalcavia P4 sulla Strada Dugara dei Ronchi (Via Fienil Bruciato)"	6
VARIANTI PAESAGGISTICHE N. 28-30 "Controstrada CS03: adeguamento controstrada come da richiesta Comune Sissa-Trecasali con lettera del 21/10/2014"	7
VARIANTE PAESAGGISTICA N. 29 "Cavalcavia P5A su Cispadana"	8
VARIANTE PAESAGGISTICA N. 31 "Cavalcavia Autostazione Trecasali - Terre Verdiane (svincolo)"	9
VARIANTE PAESAGGISTICA N. 32 "Eliminazione sede autostradale non funzionale allo svincolo Trecasali - Terre Verdiane"	10
VARIANTE PAESAGGISTICA N. 33 "Eliminazione pista di cantiere prevista nel Progetto Definitivo"	11
VARIANTE PAESAGGISTICA N. 36 "Nuova pista di cantiere prevista dal Progetto Esecutivo"	11
VARIANTE PAESAGGISTICA N. 40 "Nuova configurazione del cantiere 1B con eliminazione dei dormitori e della duna di mascheramento"	12

Committente:



AUTOCAMIONALE DELLA CISA S.P.A.

Via Camboara 26/A - Frazione Ponte Taro - 43015 NOCETO (PR)

Impresa Esecutrice:



**AUTOSTRADA DELLA CISA A15
RACCORDO AUTOSTRADALE A15/A22
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO
RACCORDO AUTOSTRADALE FRA L' AUTOSTRADA DELLA CISA-FONTEVIVO (PR)
E L' AUTOSTRADA DEL BRENNERO-NOGAROLE ROCCA (VR). I LOTTO.**

C.U.P. G61B04000060008

C.I.G. 307068161E

PROGETTO ESECUTIVO

AUTOCAMIONALE DELLA CISA S.p.A.

Il Direttore TIBRE:

Il Responsabile del Procedimento:

Il Presidente:

IMPRESA PIZZAROTTI & C. S.p.A.

Il Direttore Tecnico:

IMPRESA PIZZAROTTI & C. S.p.A.
Il Responsabile di Progetto
Dott. Ing. Luca Bondanelli

Il Geologo:

NA
04/07/2014

PROGETTAZIONE DI:



A.T.I.:



Il Progettista:

Ing. Fabio Nigrelli
Ordine degli ingegneri della Provincia di Palermo n. 3581



Coordinatore per la Sicurezza in fase di Progettazione:

Ing. Giovanni Maria Cepparotti
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Viterbo n. 392

Consulenza specialistica a cura di:

Progettista Responsabile Integratore Prestazioni Specialistiche:
Impresa Pizzarotti & C. S.p.A.
Ing. Pietro Mazzoli
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Parma n. 821



Titolo Elaborato:

**Asse Principale
Interventi di inserimento Paesaggistico, ambientale, compensativo
Generale
Varianti paesaggistiche - Comune di Sissa Trecasali**

Data Emissione Progetto:

18/03/2014

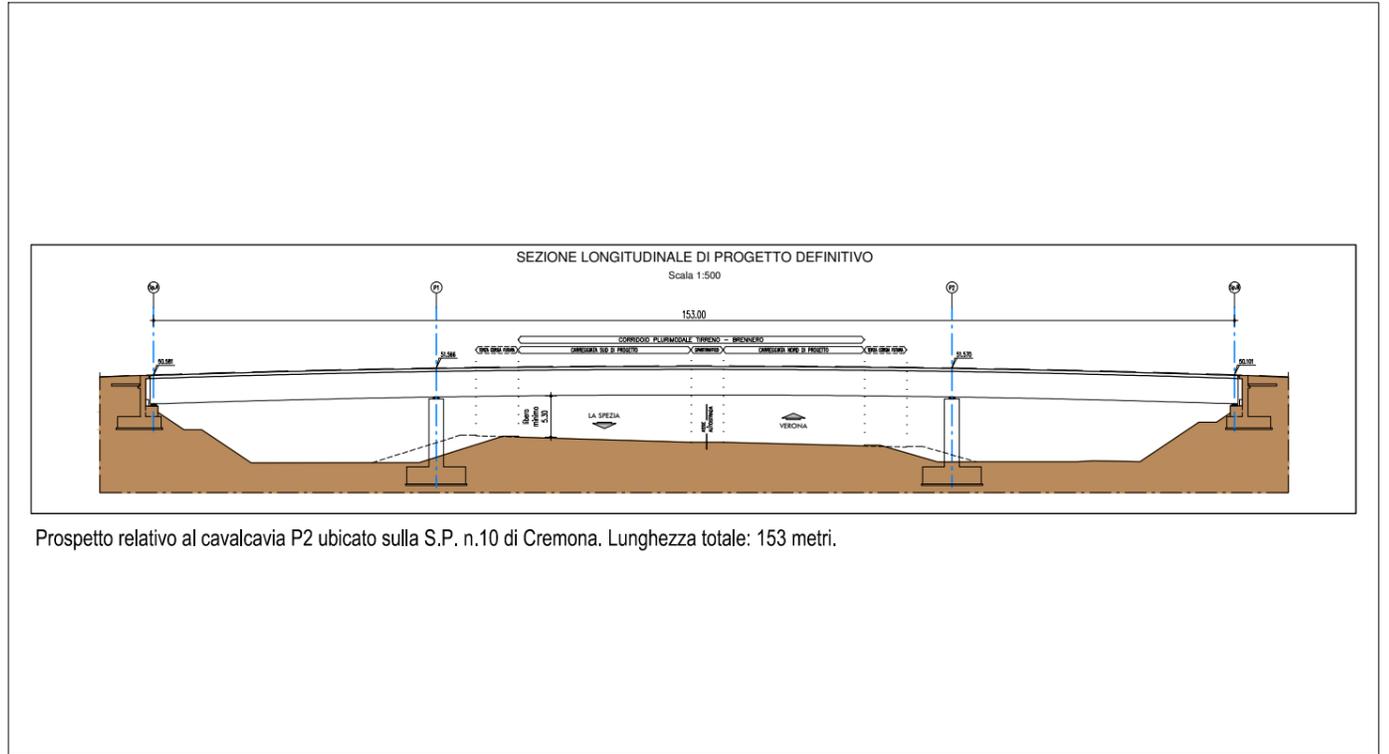
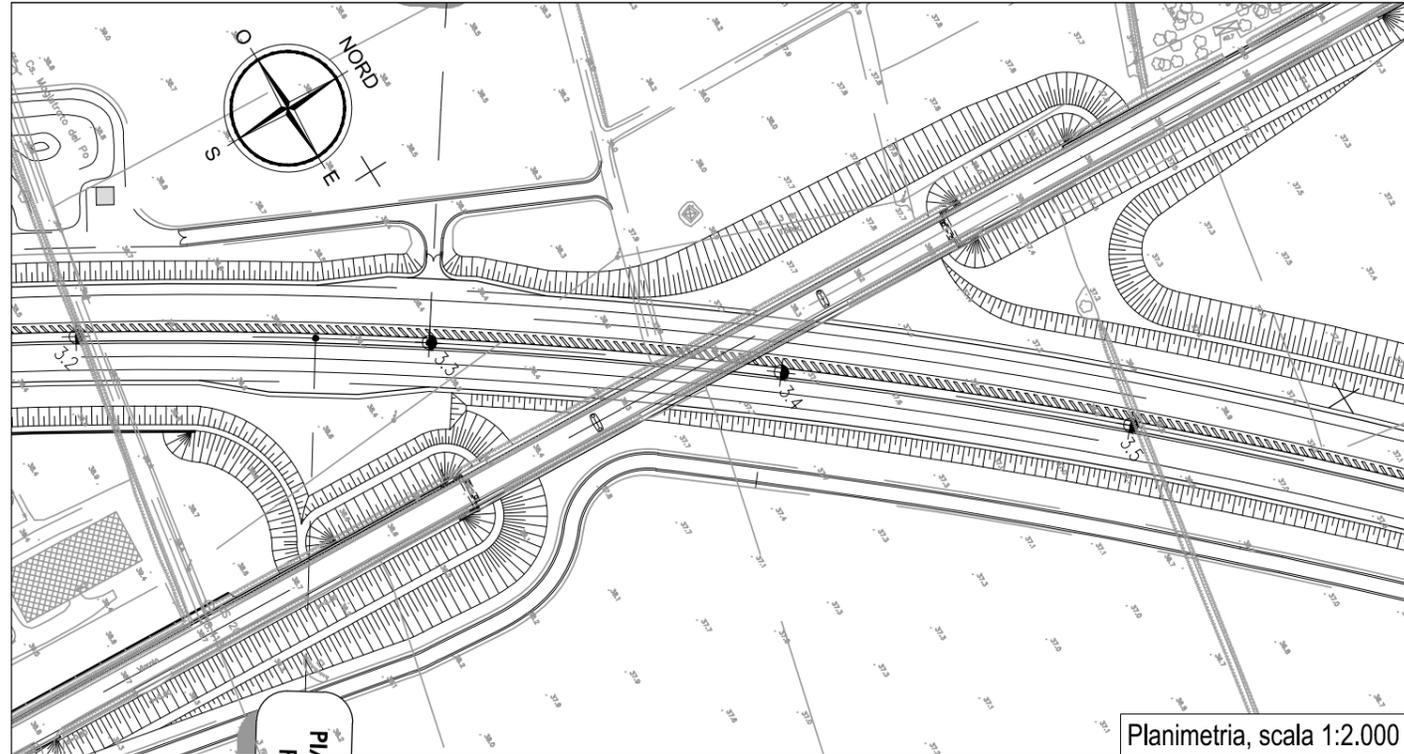
Scala:

varie

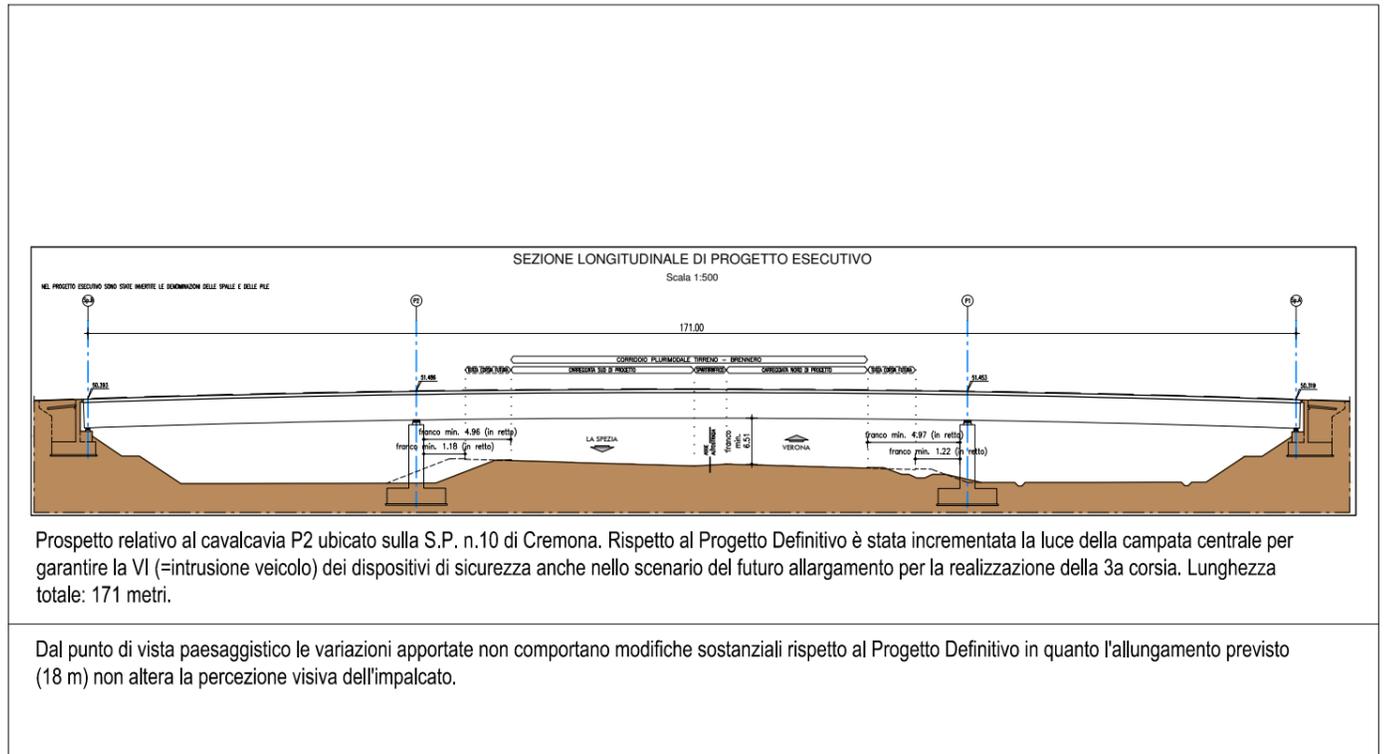
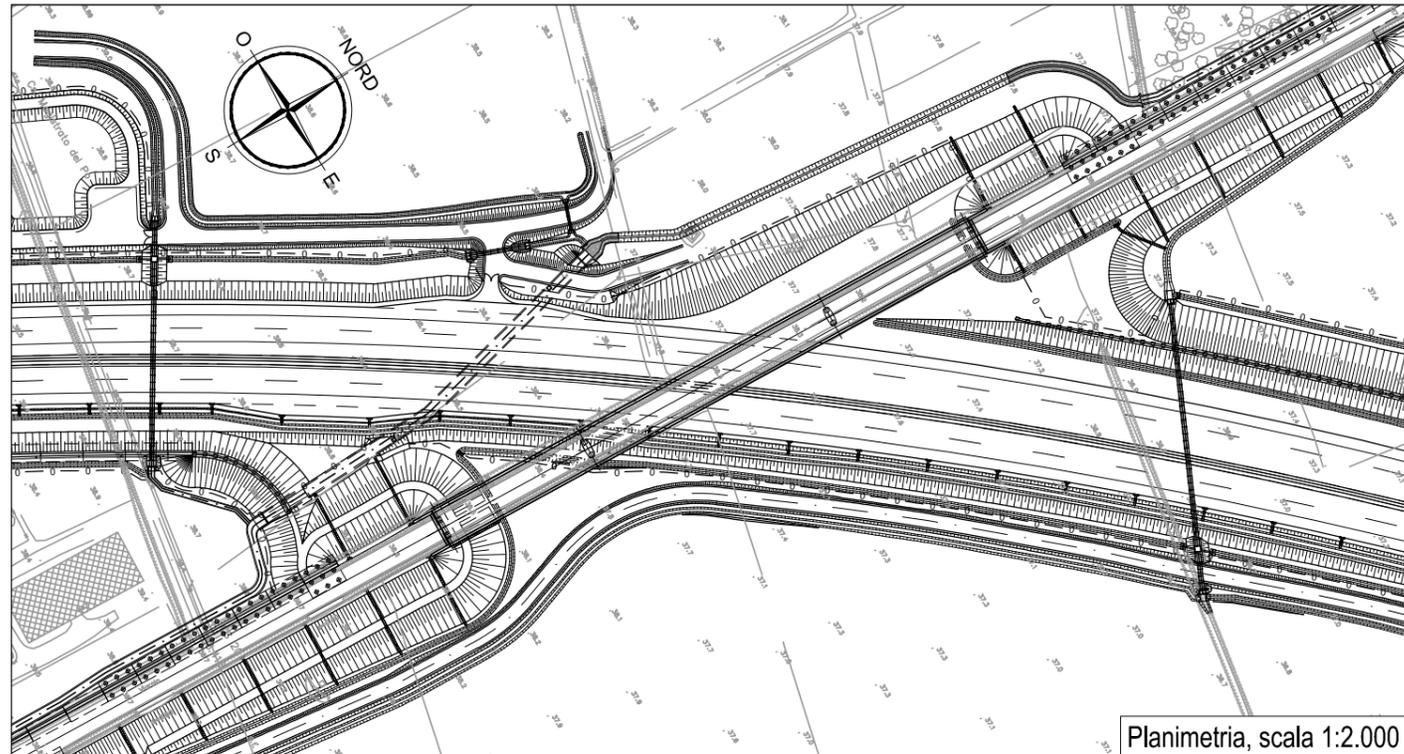
Identif. Elaborato:

N.RO IDENTIFICATIVO	CODICE COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	AMBITO	CAT. OPERA	N.RO OPERA	PARTIE OPERA	TIPO DOC.	N.RO Progr. DOC.	REVISIONE
	RAAA	1	E	I	GE	XX	01	G	PC	001	A
A	26/01/2015	PROGETTO ESECUTIVO		NERI	NIGRELLI	MAZZOLI					
Rev.	Data	DESCRIZIONE REVISIONE		Redatto	Controllato	Approvato					

PROGETTO DEFINITIVO

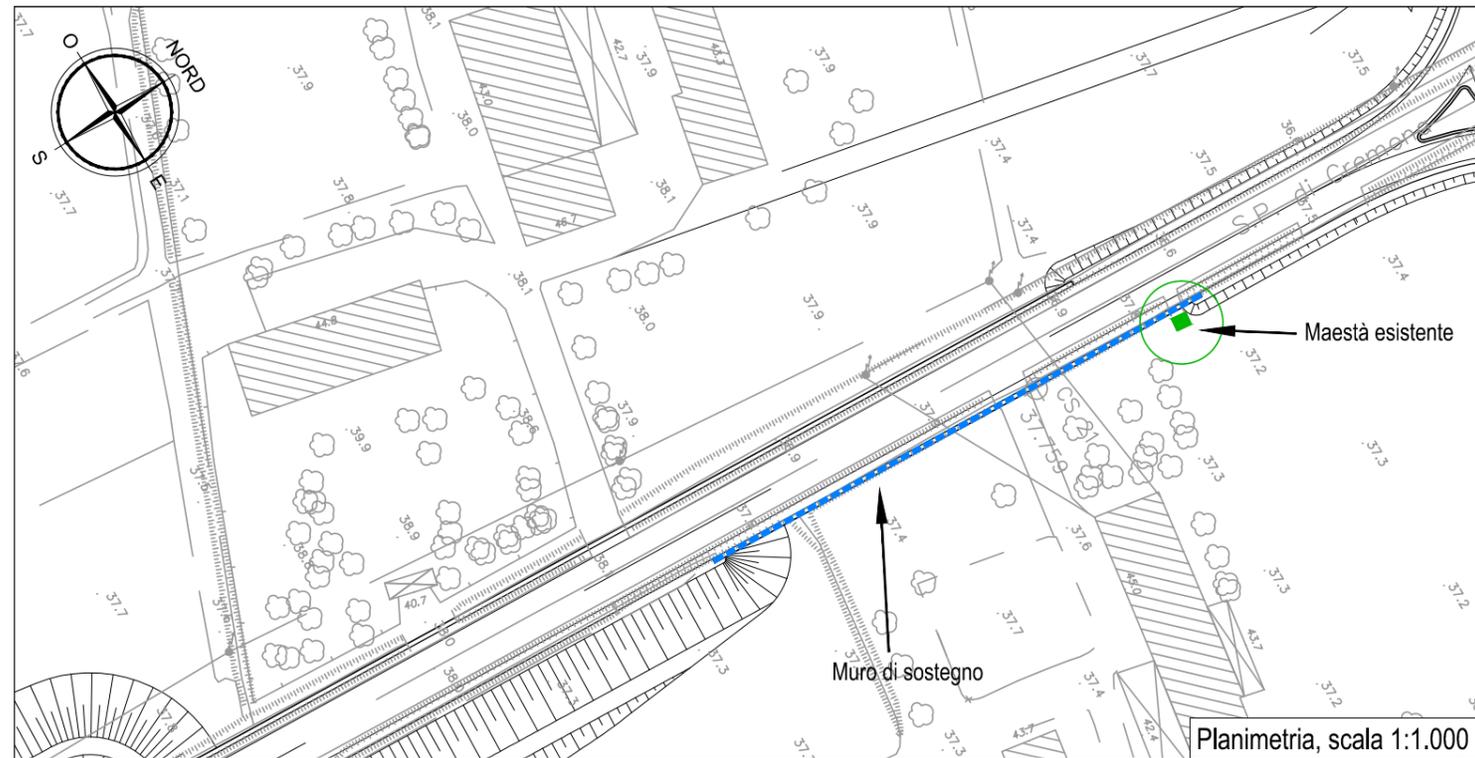


PROGETTO ESECUTIVO



VARIANTE PAESAGGISTICA N. 23 "Viabilità interferita sulla S.P. n.10 di Cremona"

PROGETTO DEFINITIVO



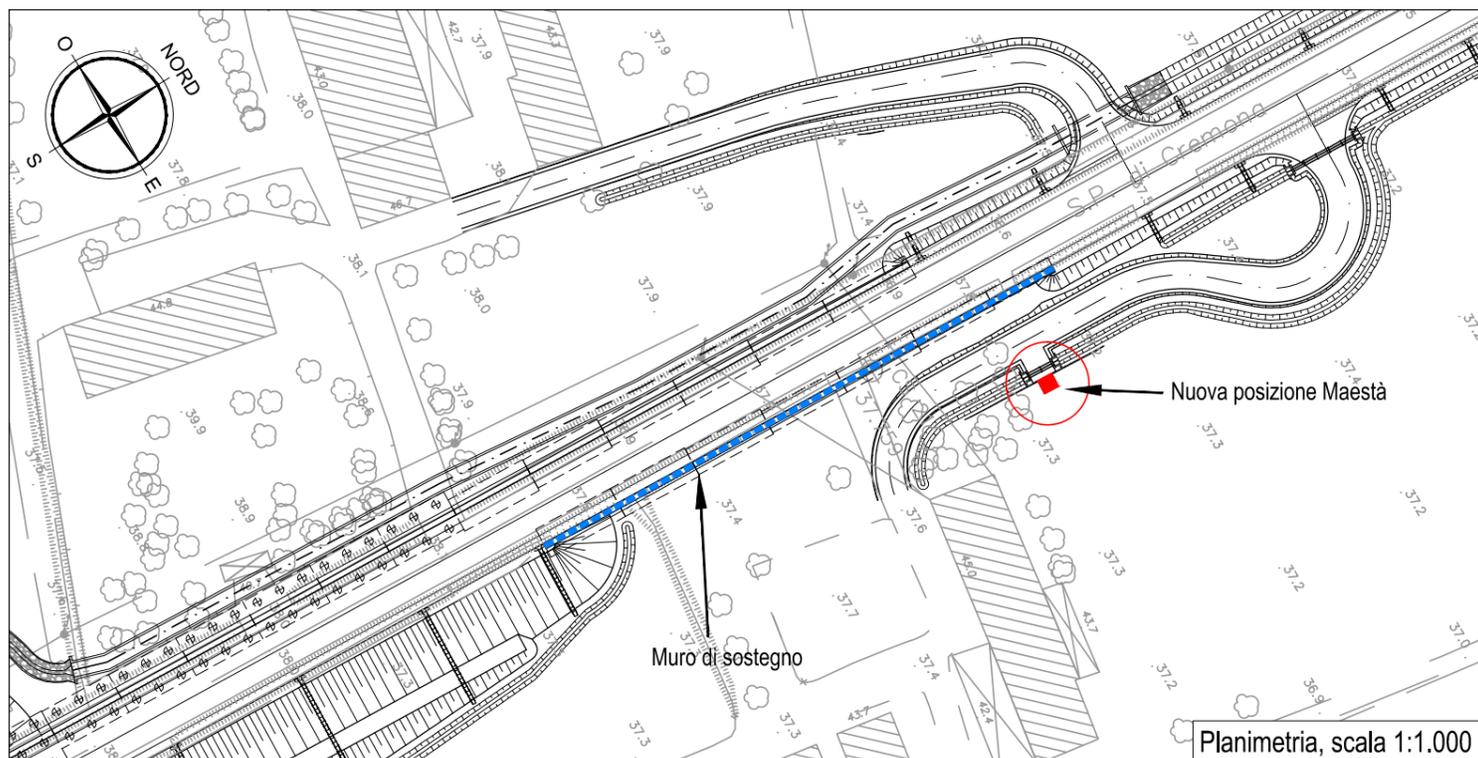
Punto di vista dal ciglio della SP 10 che riprende lo stato di fatto della maestà esistente in località "Castelletto".



Il Progetto Definitivo prevedeva lungo la Strada Provinciale n. 10 di Cremona alcune opere stradali che interferivano con la Maestà esistente ubicata in corrispondenza della località "Castelletto". In particolare, era previsto l'inserimento di un muro a sostegno della rampa del cavalcavia denominato P2 di scavalco del tracciato autostradale al fine di limitare l'occupazione dei terreni limitrofi. Con tale soluzione progettuale veniva meno la visibilità e l'accesso alla Maestà esistente.

Nella figura a sinistra, in verde è indicata l'ubicazione attuale della maestà mentre in blu è evidenziata la posizione del muro di sostegno in progetto.

PROGETTO ESECUTIVO



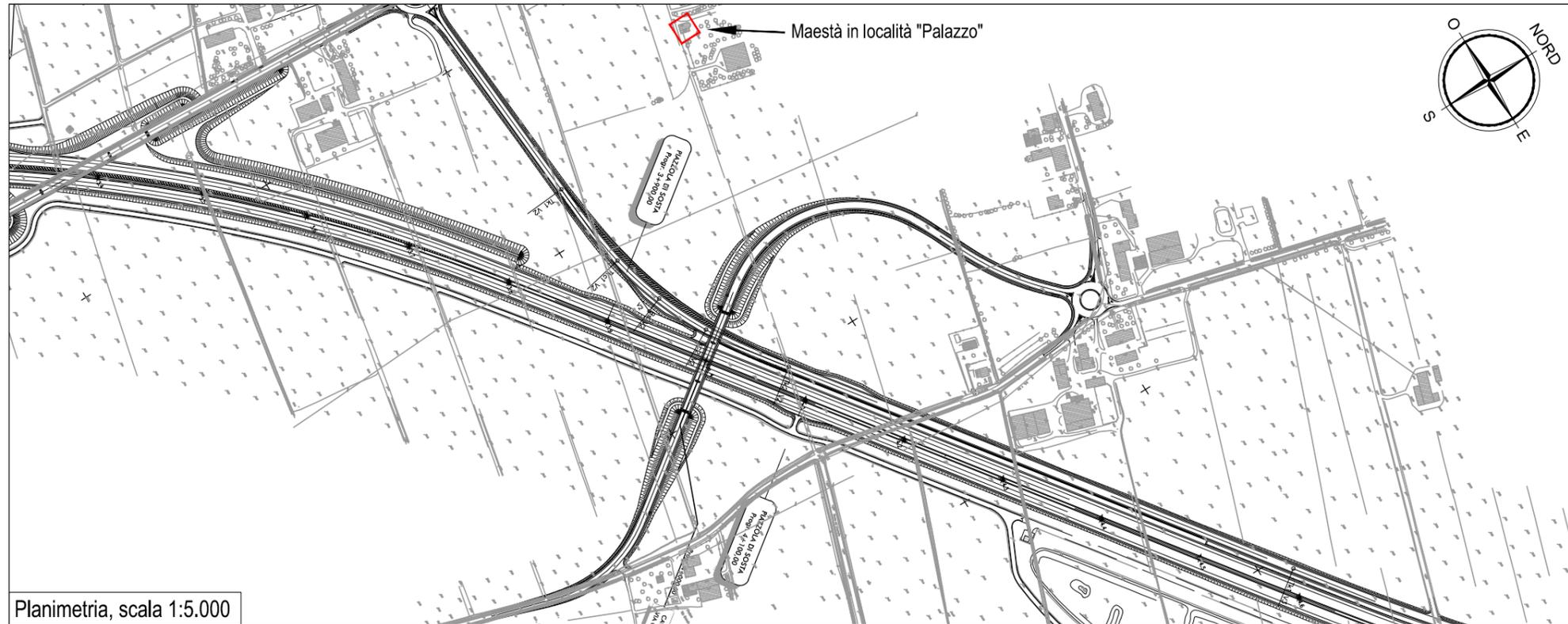
Il Progetto Esecutivo, pur mantenendo la stessa soluzione progettuale del Progetto Definitivo del muro di sostegno, ha modificato la geometria della viabilità podereale ubicata sul lato destro della rampa ovest della Strada Provinciale 10 di Cremona, prevedendo una nuova viabilità funzionale all'accesso agli edifici abitati ubicati in località Castelletto e alla Maestà esistente.

In funzione di tale modifica, la soluzione progettuale migliorativa proposta dal Progetto Esecutivo prevede lo spostamento della Maestà esistente in funzione della nuova viabilità in progetto, garantendo pertanto sia la fruibilità della Maestà sia l'accesso alle abitazioni esistenti.

Si evidenzia inoltre che, allo stato attuale, la Maestà risulta di difficile accesso in quanto è ubicata al bordo della carreggiata di una strada provinciale ad elevato traffico viario, che ne impedisce una sicura visitabilità, mentre la nuova soluzione ne permette un accesso e una sosta sicura.

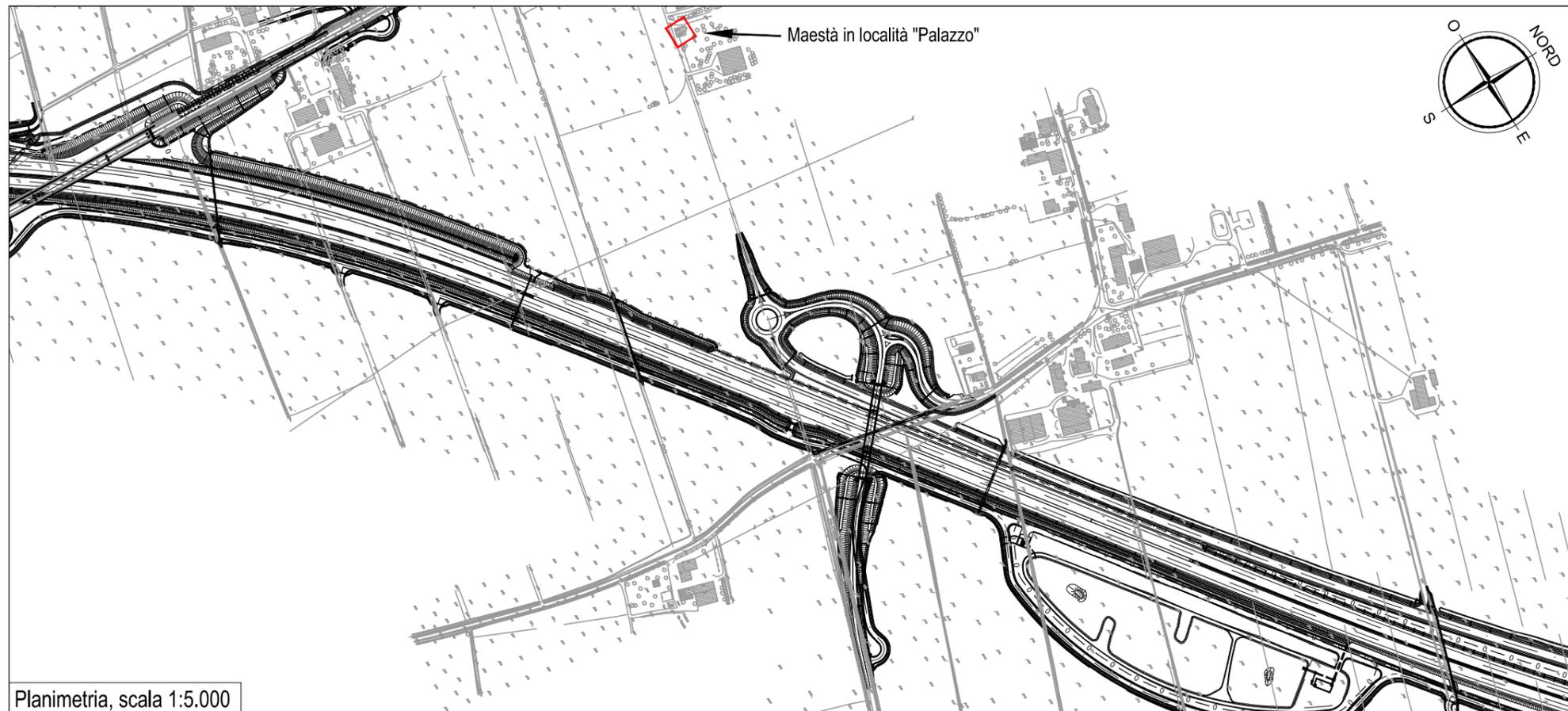
Nella figura a sinistra, in rosso è indicata la nuova posizione della Maestà prevista dal Progetto Esecutivo mentre in blu è evidenziata la posizione del muro in progetto.

PROGETTO DEFINITIVO



Il Progetto Definitivo prevedeva alla progressiva km 4+00 la realizzazione del cavalcavia P3, costituito da 2 rampe di accesso che permettevano il collegamento tra Via Grande e il centro abitato di Ronco Campo Canneto (Via Borgazzo).

PROGETTO ESECUTIVO



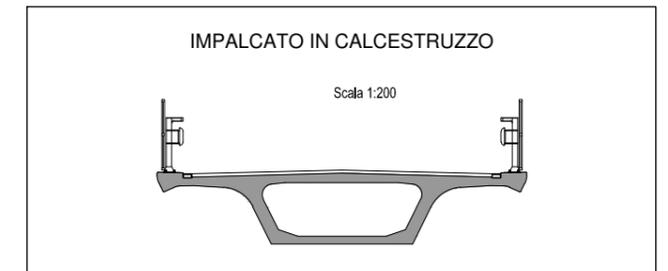
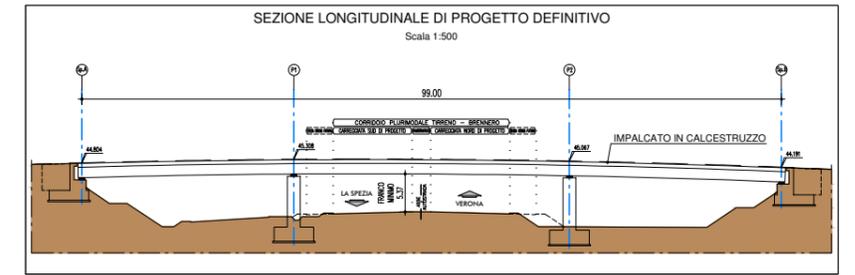
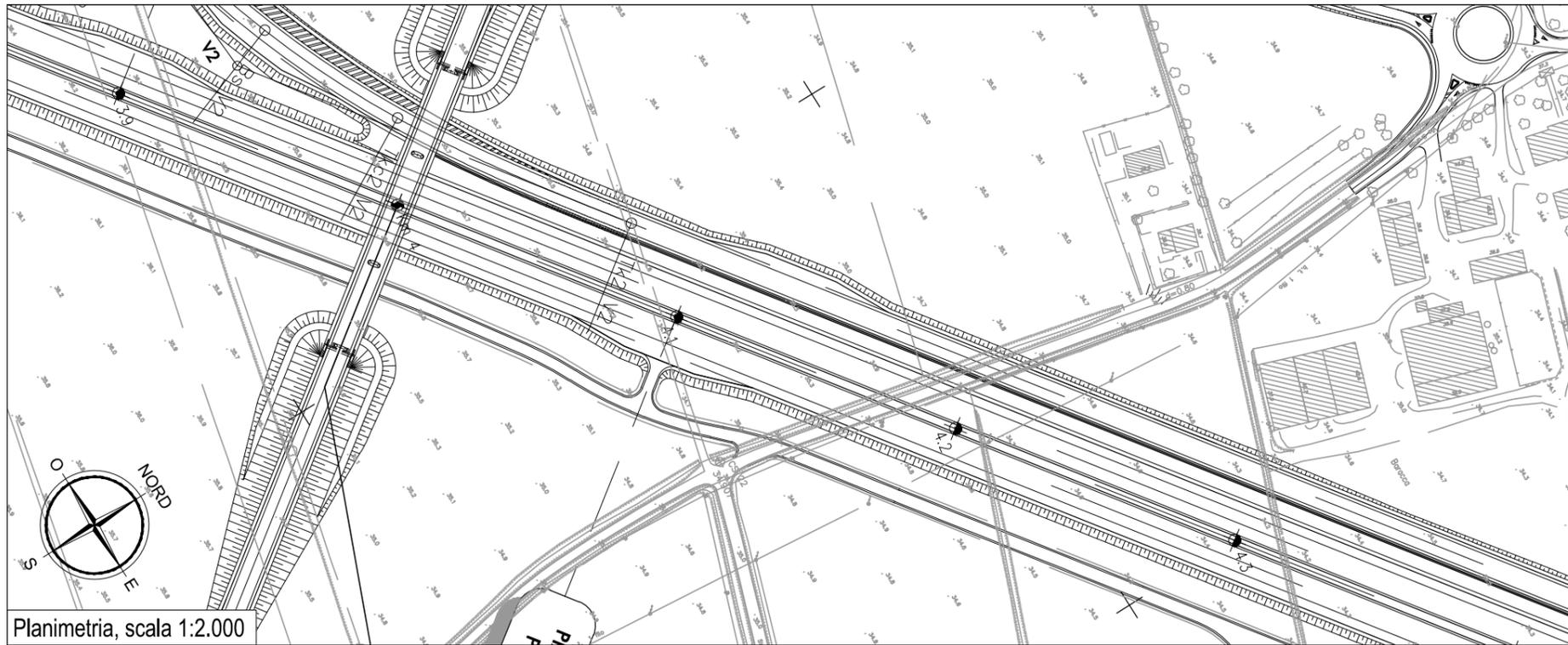
Il Progetto Esecutivo ha modificato l'ubicazione del Cavalcavia P3 prevista dal Progetto Definitivo, a seguito di una richiesta del Comune di Sissa-Trecasali indirizzata alla Provincia di Parma (Prot. di ricezione n. 63504 del 04.10.2013), "in quanto la soluzione prospettata all'interno del Progetto Definitivo, sembra troppo impattante sotto il punto di vista del consumo di suolo e della vicinanza con le residenze limitrofe".

Un'ulteriore modifica è stata chiesta sempre dal Comune di Sissa-Trecasali, in data 21/11/2014, per salvaguardare il filare alberato posto lungo la strada comunale del Lazzaretto.

Rispetto al Progetto Definitivo è stata pertanto modificata la geometria delle rampe ubicate ad ovest del tracciato autostradale, mentre la rampa ad est del tracciato non mette più in comunicazione l'abitato di Ronco Campo Canneto con via Grande, bensì con la Strada del Lazzaretto.

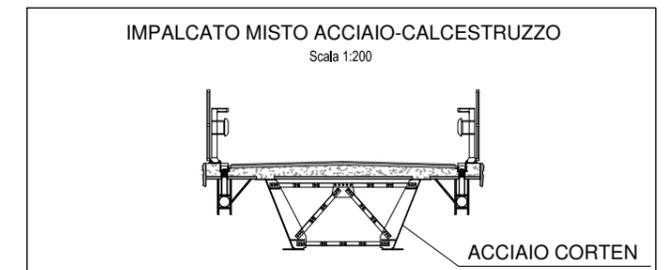
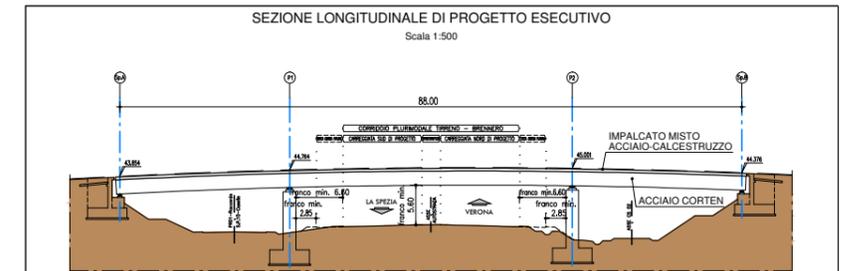
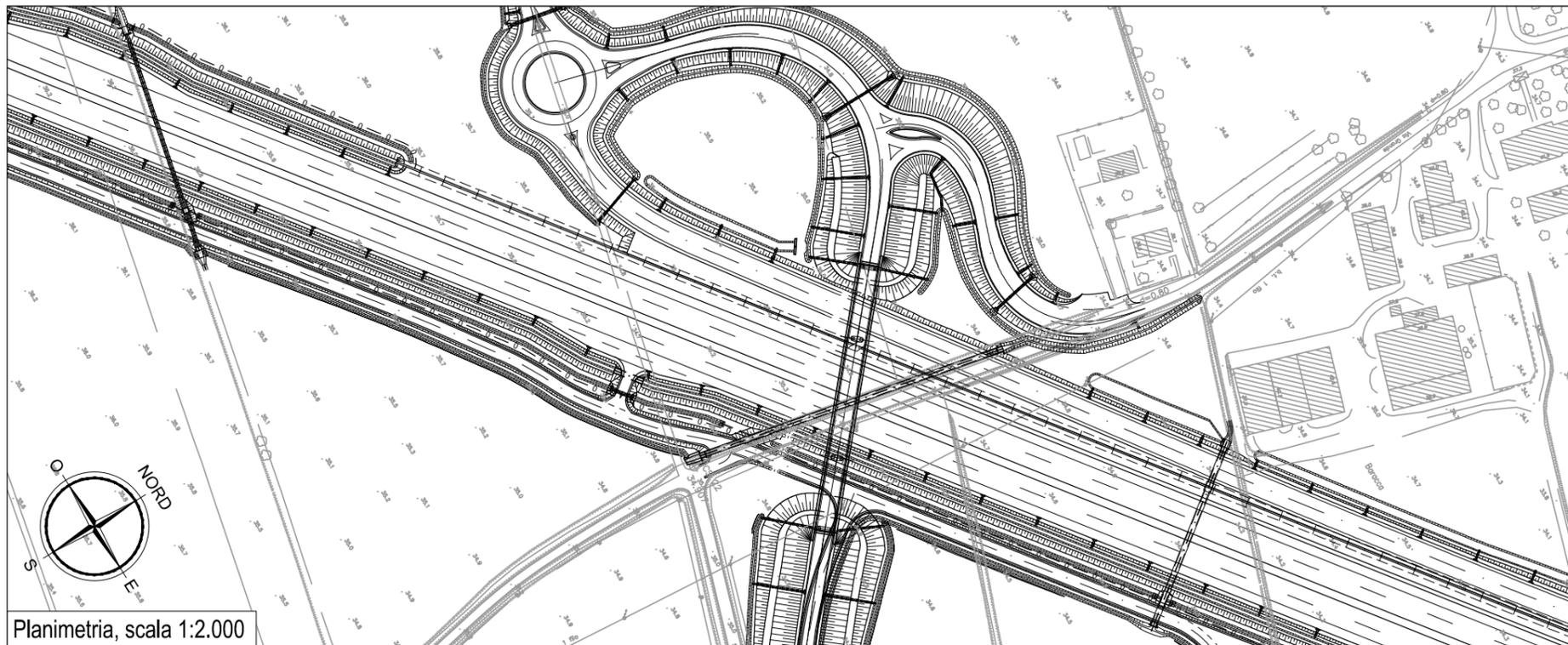
La soluzione progettuale adottata dal Progetto Esecutivo appare migliorativa sotto il profilo paesaggistico in quanto il cavalcavia stesso, le rampe di accesso e tutte le strutture annesse si posizionano ad una maggiore distanza dalla Maestà e dal nucleo abitato in località Palazzo, apparendo nell'insieme molto più compatti e addossati al tracciato autostradale e conseguentemente meno invasivi nel contesto agricolo. In particolare la distanza del cavalcavia dal fabbricato di culto passa da 274 m circa a 377 m circa.

PROGETTO DEFINITIVO



Prospetto relativo al cavalcavia P3 ubicato in corrispondenza di Via Grande. Lunghezza totale: 99 metri.

PROGETTO ESECUTIVO



Prospetto relativo al cavalcavia P3 ubicato in corrispondenza di Via Grande. Rispetto al Progetto Definitivo è stata ridotta la luce complessiva in seguito alla modifica del tracciato stradale (vedi Variante paesaggistica n. 24), da 99,00 a 88,00 metri.

Tipologia di impalcato: misto acciaio-calcestruzzo; la verniciatura esterna è invece realizzata con colore simil calcestruzzo al fine di mantenere la cromia prevista dal PD.

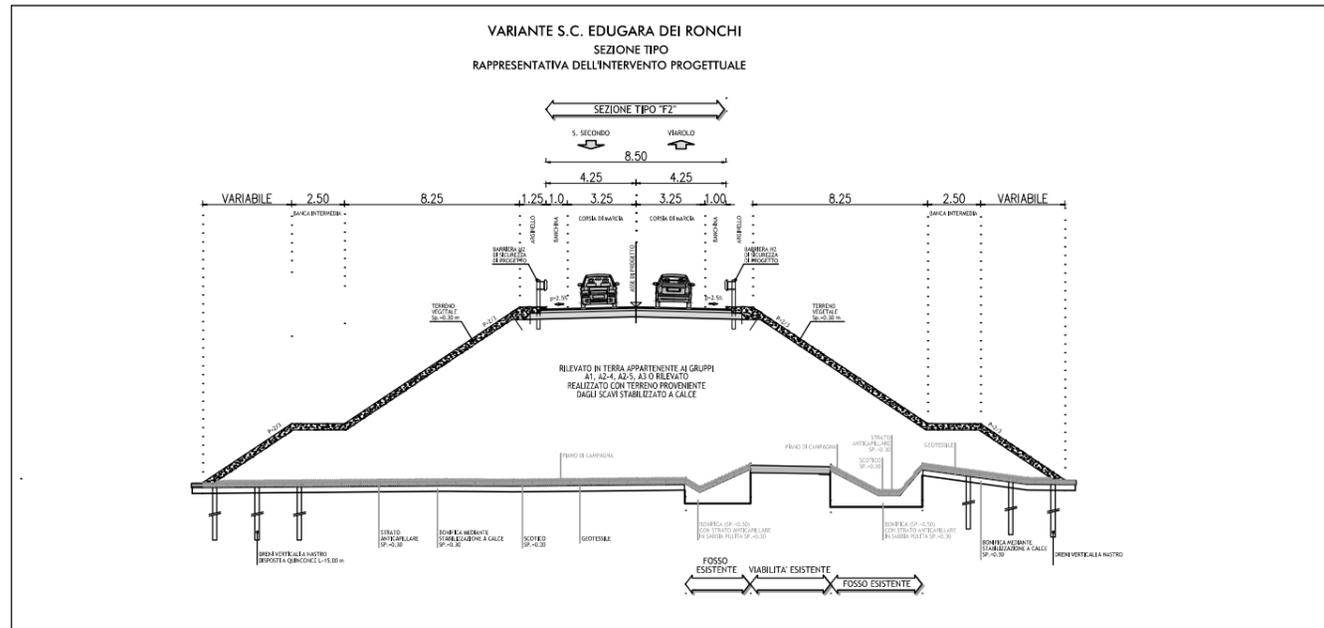
Dal punto di vista paesaggistico le variazioni apportate al cavalcavia non comportano modifiche sostanziali rispetto al Progetto Definitivo in quanto non viene alterata la percezione visiva dell'impalcato sia dal punto di vista dimensionale che da quello cromatico.

VARIANTE PAESAGGISTICA N. 26 "Viabilità interferita di Via Fienil Bruciato"

PROGETTO DEFINITIVO

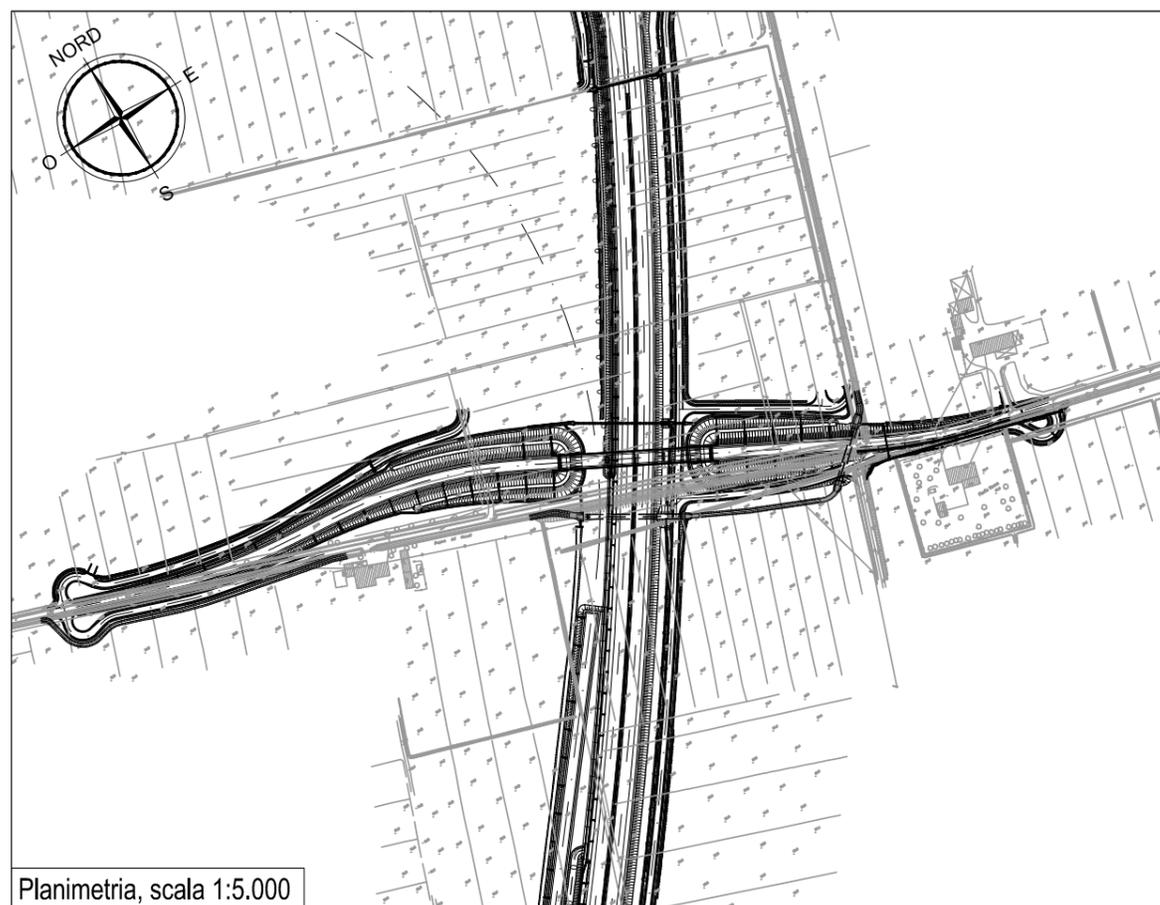


Planimetria, scala 1:5.000

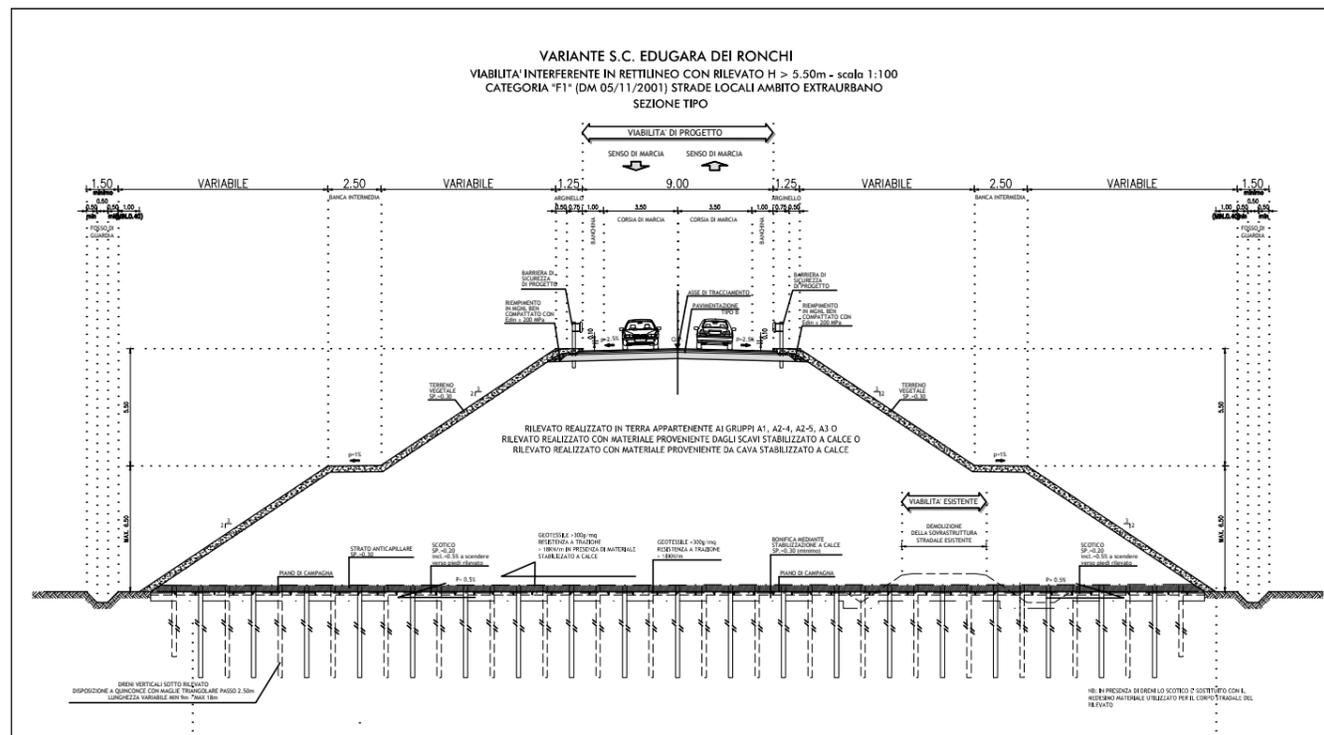


Sezione tipo F2 relativa alla viabilità interferita di via Fienil Bruciato (Strada Comunale Dugara dei Ronchi)

PROGETTO ESECUTIVO



Planimetria, scala 1:5.000

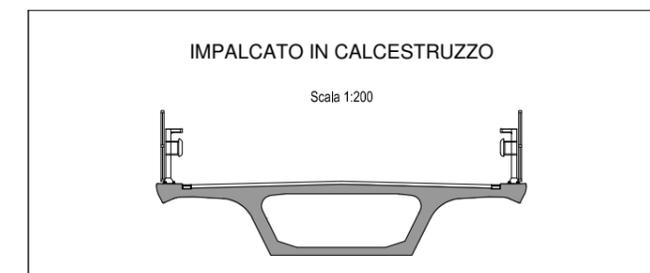
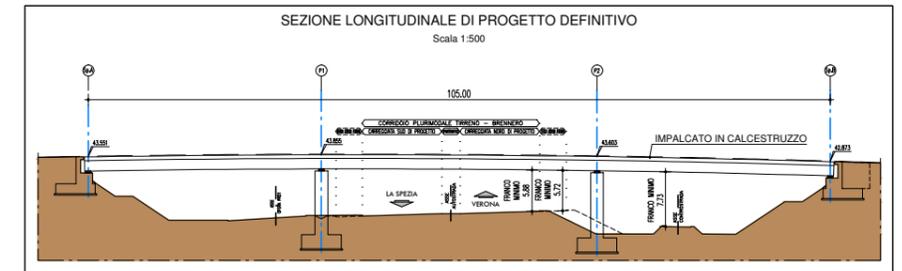
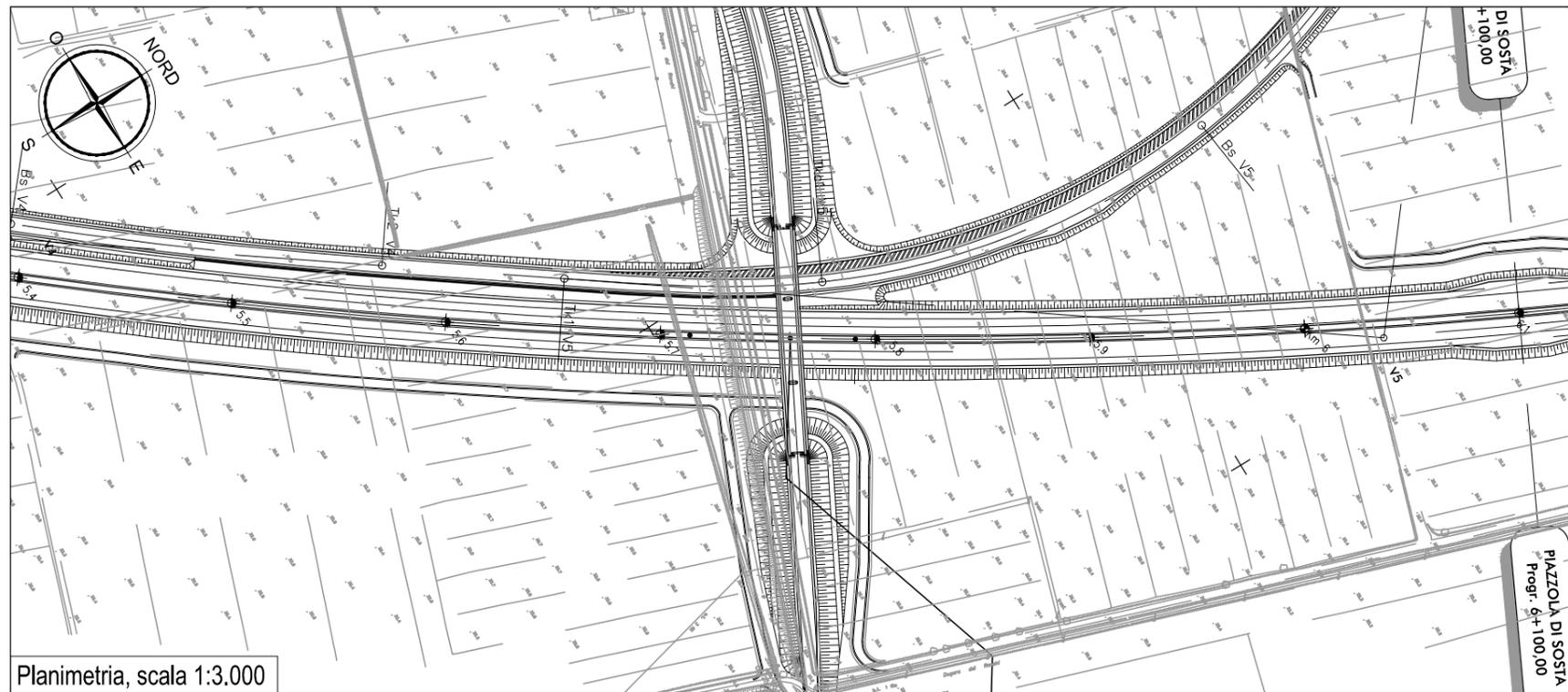


Sezione tipo F1 relativa alla viabilità interferita di via Fienil Bruciato (Strada Comunale Dugara dei Ronchi). Rispetto al Progetto Definitivo, in seguito ad una prescrizione ANAS, la sezione del cavalcavia è stata modificata con allargamento della carreggiata da 8,5 a 9 metri.

Dato il ridotto ampliamento previsto, le variazioni apportate non comportano modifiche sostanziali dal punto di vista paesaggistico rispetto al Progetto Definitivo.

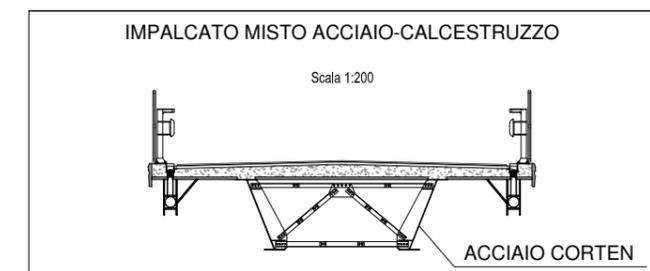
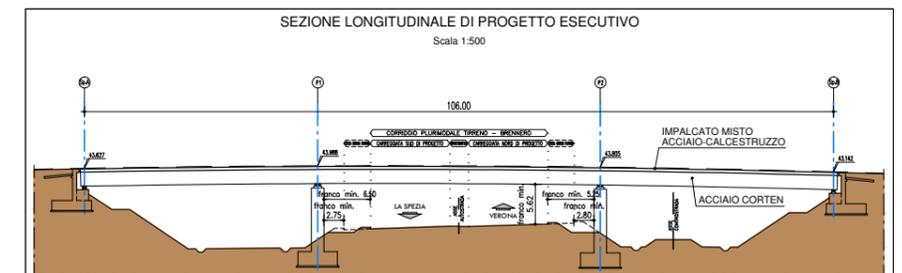
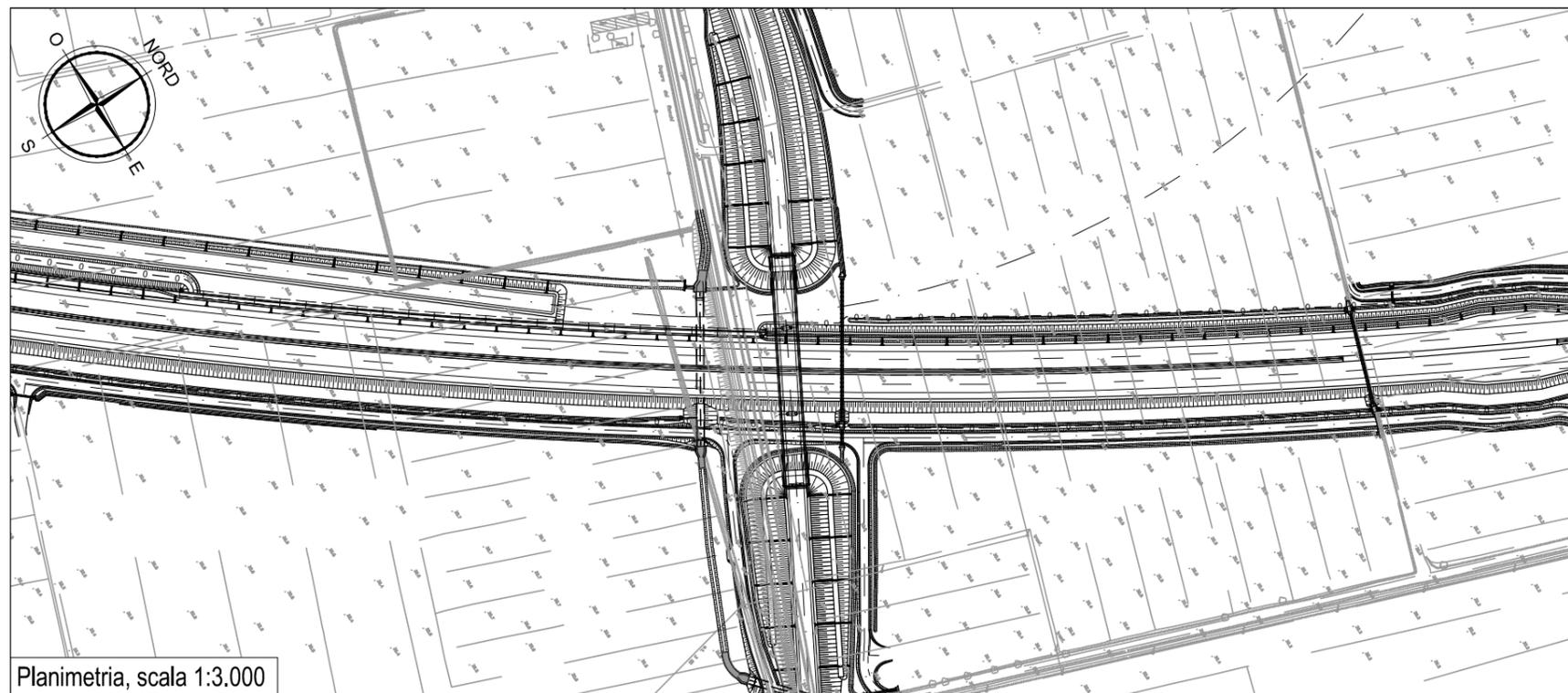
VARIANTE PAESAGGISTICA N. 27 "Cavalcavia P4 sulla Strada Dugara dei Ronchi (Via Fienil Bruciato)"

PROGETTO DEFINITIVO



Prospetto relativo al cavalcavia P4 ubicato sulla Strada Dugara dei Ronchi (Via Fienil Bruciato).
Lunghezza totale: 105 metri
Tipologia di impalcato: calcestruzzo

PROGETTO ESECUTIVO

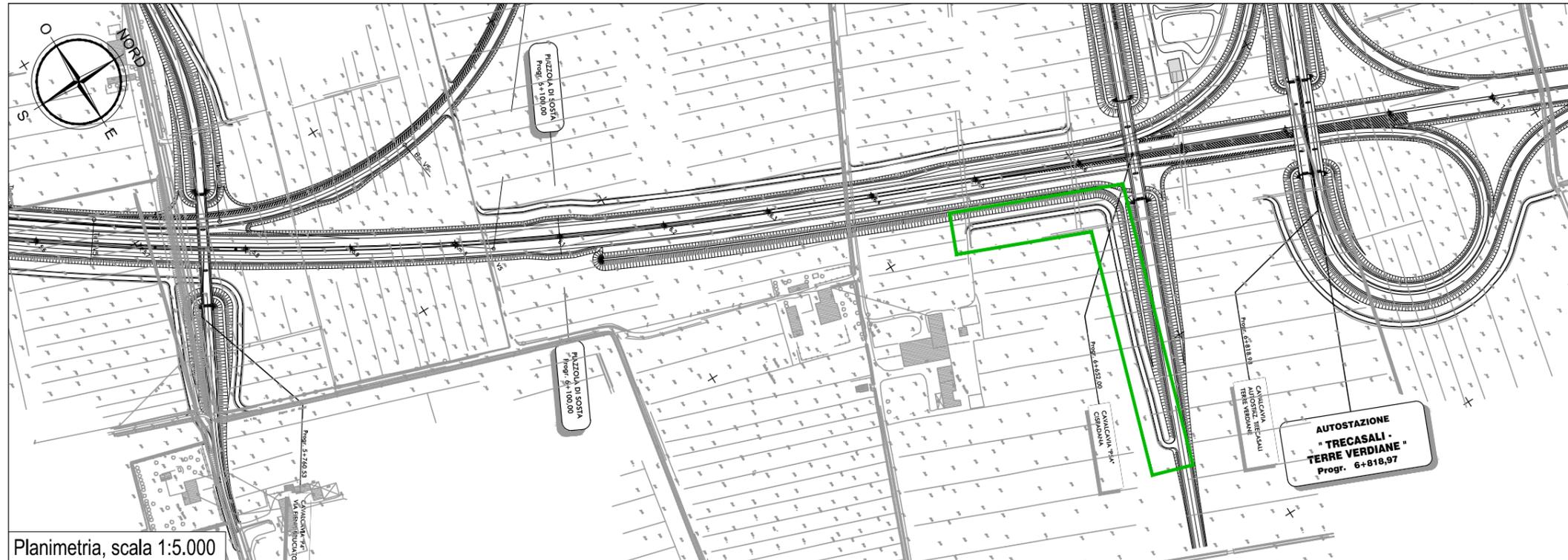


Prospetto relativo al cavalcavia P4 ubicato sulla Strada Dugara dei Ronchi (Via Fienil Bruciato). Rispetto al Progetto Definitivo, è aumentata la luce complessiva da 105,00 a 106,00 metri poiché sono state aumentate le luci delle campate di bordo per bilanciare la campata centrale ed evitare sollecitazioni di transizione sugli appoggi. E' inoltre stata cambiata la larghezza dell'impalcato (incremento di 0,5 m) ed è stata aumentata la larghezza dei fusti pile di 90 cm. Tipologia di impalcato: misto acciaio-calcestruzzo; la verniciatura esterna è realizzata con colore simil calcestruzzo al fine di mantenere la cromia prevista dal PD.

Dal punto di vista paesaggistico le variazioni apportate al cavalcavia non comportano modifiche sostanziali rispetto al Progetto Definitivo in quanto non viene alterata la percezione visiva dell'impalcato sia dal punto di vista dimensionale che da quello cromatico.

VARIANTI PAESAGGISTICHE N. 28-30 "Controstrada CS03: adeguamento come da richiesta Comune Sissa-Trecasali con lettera prot. n° 9938 del 21/10/2014"

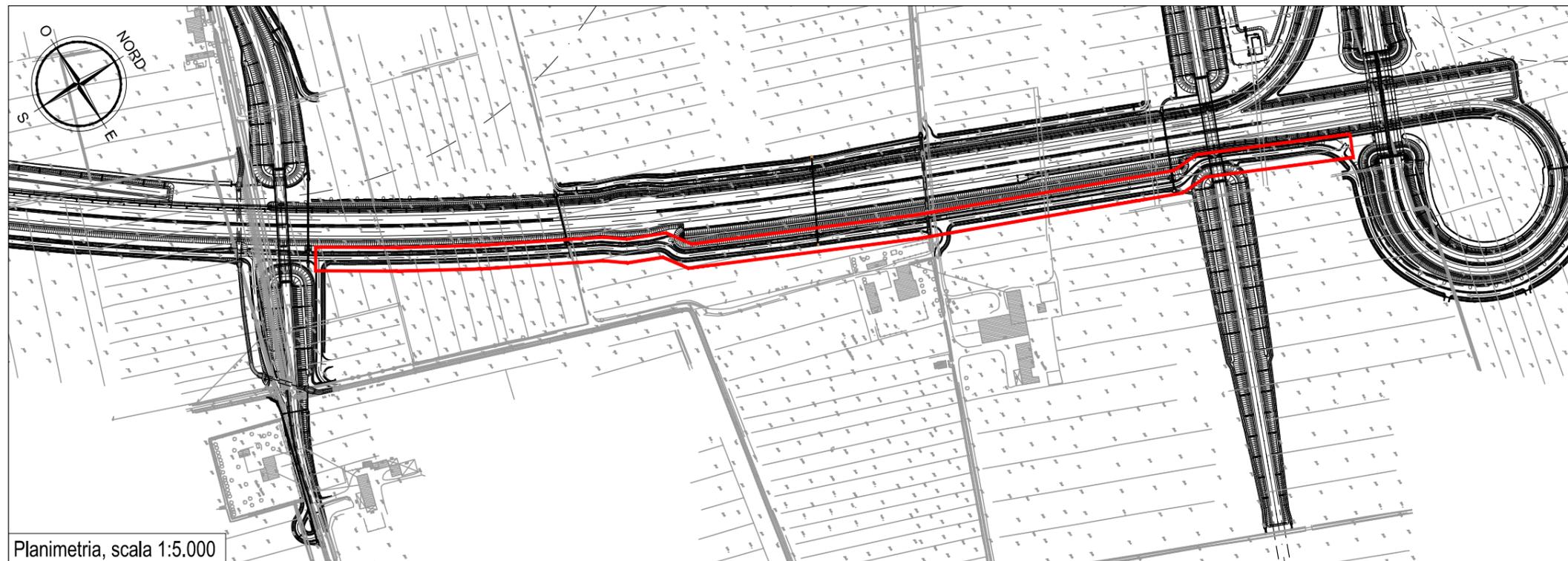
PROGETTO DEFINITIVO



Il Progetto Definitivo prevedeva la realizzazione di una controstrada (CS03) sul lato destro del tracciato autostradale al fine di collegare la rampa del cavalcavia P5a "Cispadana" e le abitazioni ubicate in corrispondenza delle località "Alessandria" e Risaie Vecchie".

Nella figura a sinistra in verde è evidenziata la controstrada denominata CS03.

PROGETTO ESECUTIVO



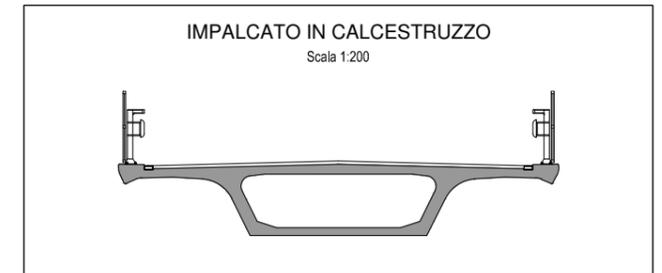
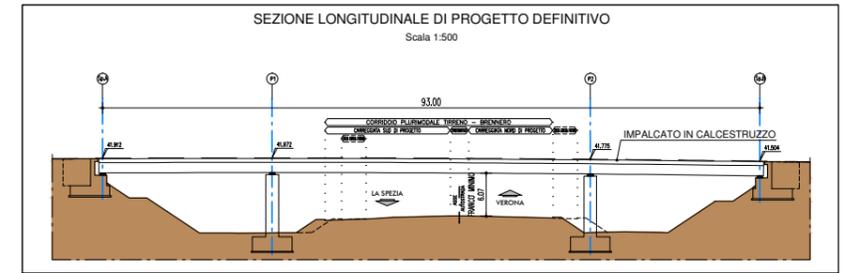
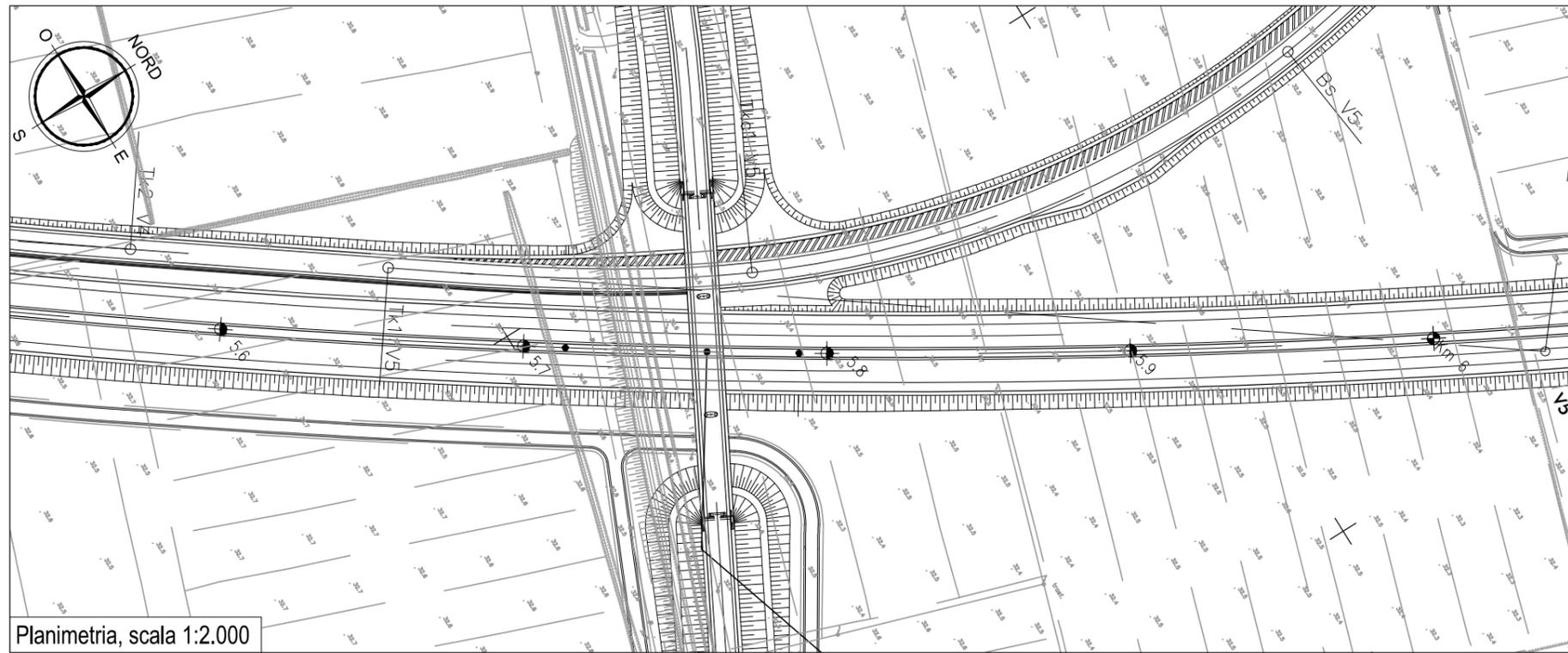
Il Progetto Esecutivo, secondo quanto richiesto dal Comune di Sissa-Trecasali (prot. n. 0009938/2014 del 21/10/2014), modifica il tracciato della controstrada CS03 allungandola verso sud fino a collegarla con quella presente in corrispondenza del cavalcavia P4 (Via Fienil Bruciato).

Il tratto della controstrada che correva parallela alla rampa destra del cavalcavia P5a viene invece eliminato a favore di un'allungamento della stessa controstrada verso nord fino a raggiungere quella prevista in corrispondenza dello svincolo per l'autostazione Trecasali-Terre Verdiane. Le modifiche apportate garantiscono in ogni modo l'accesso alle abitazioni ubicate in corrispondenza delle località "Alessandria" e Risaie Vecchie".

Nella figura a sinistra in rosso è evidenziata la controstrada denominata CS03 così come modificata dal Progetto Esecutivo.

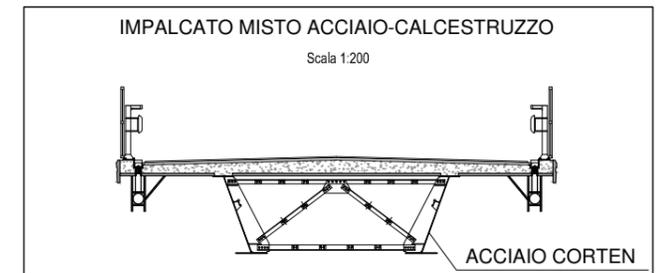
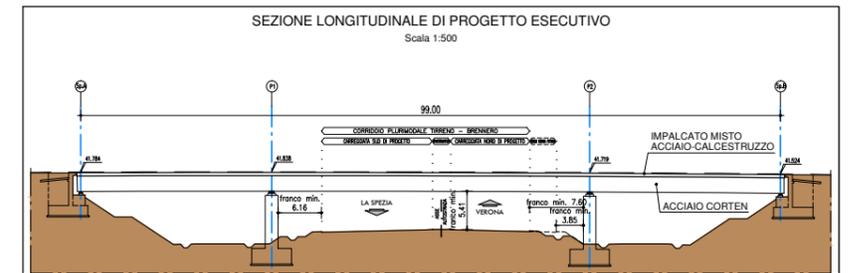
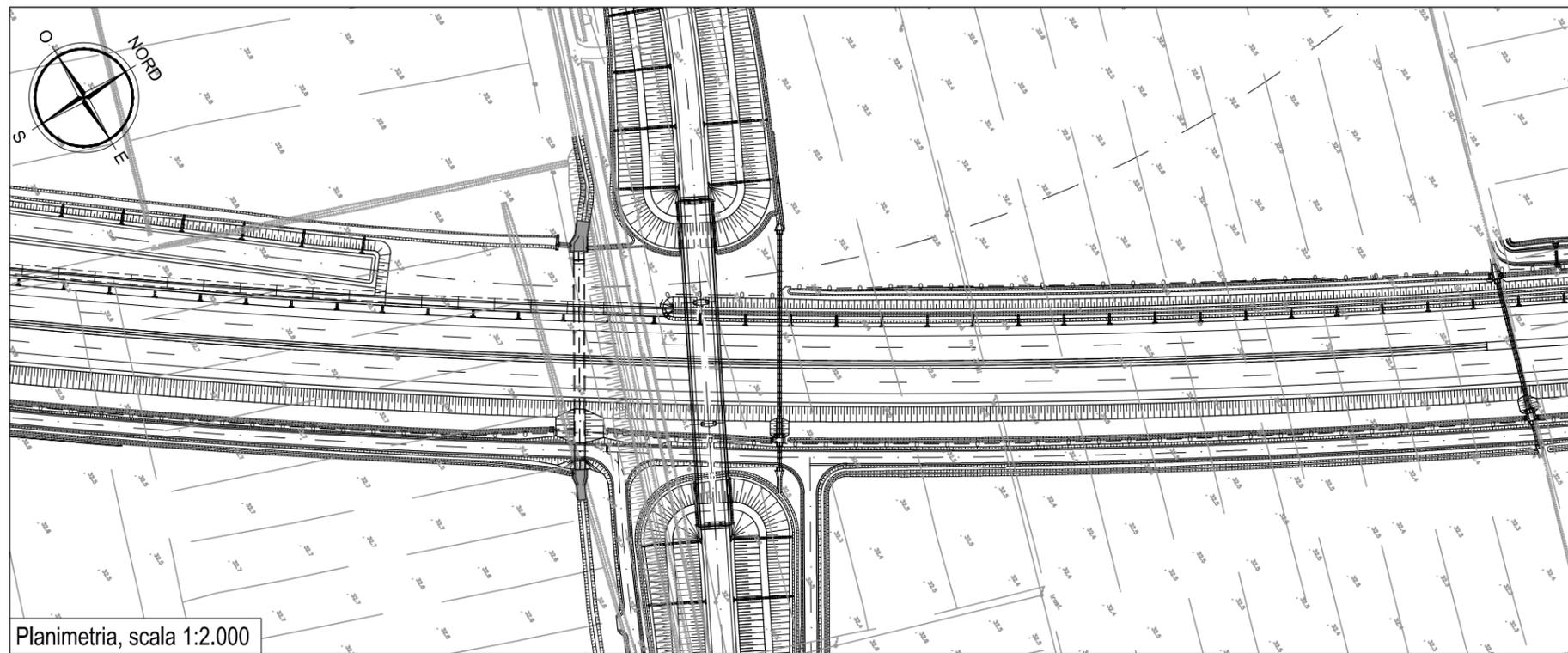
In funzione di quanto descritto, le variazioni introdotte alla controstrada CS03 non comportano, anche dal punto di vista paesaggistico, modifiche sostanziali rispetto al Progetto Definitivo, in quanto il tratto di viabilità in oggetto è addossato al tracciato autostradale e a quota prossima al piano campagna attuale.

PROGETTO DEFINITIVO



Prospetto relativo al cavalcavia P5a su Cispadana.
Lunghezza totale: 93 metri
Tipologia di impalcato: calcestruzzo

PROGETTO ESECUTIVO

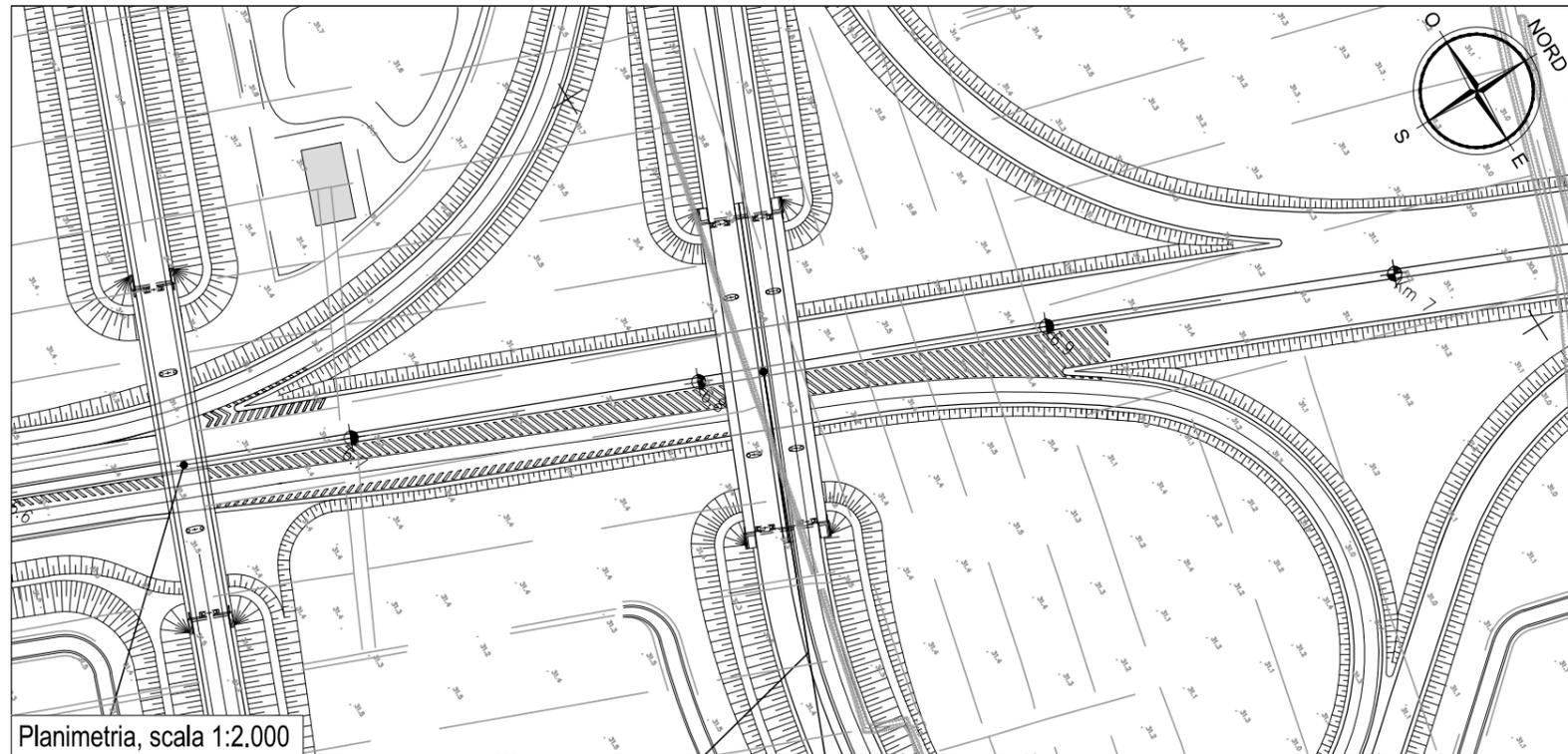


Prospetto relativo al cavalcavia P5a su Cispadana. Rispetto al Progetto Definitivo è aumentata la luce complessiva da 93,00 a 99,00 metri, poiché sono state aumentate le luci delle campate di bordo per bilanciare la campata centrale ed evitare sollecitazioni di trazione sugli appoggi.
E' inoltre stata aumentata la larghezza dei fusti pile di 90 cm.
Tipologia di impalcato: misto acciaio-calcestruzzo. La verniciatura esterna è realizzata con colore simil calcestruzzo al fine di mantenere la cromia prevista dal PD.

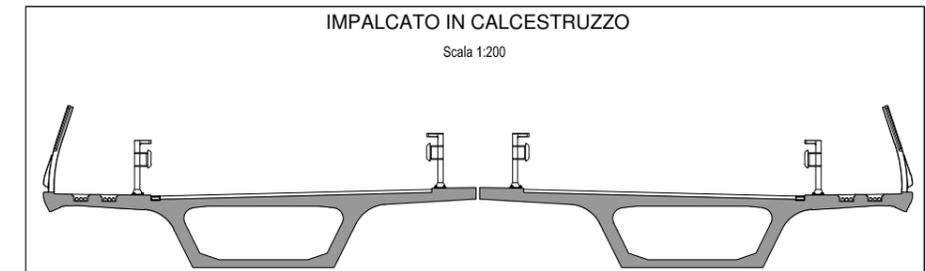
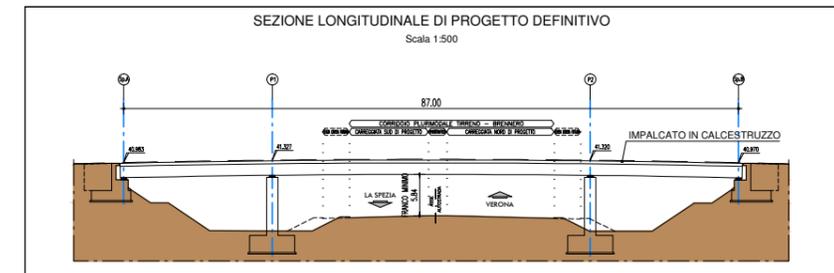
Dal punto di vista paesaggistico le variazioni apportate al cavalcavia non comportano modifiche sostanziali rispetto al Progetto Definitivo in quanto non viene alterata la percezione visiva dell'impalcato sia dal punto di vista dimensionale che da quello cromatico.

VARIANTE PAESAGGISTICA N. 31 "Cavalcavia Autostazione TreCasali - Terre Verdiane (svincolo)"

PROGETTO DEFINITIVO

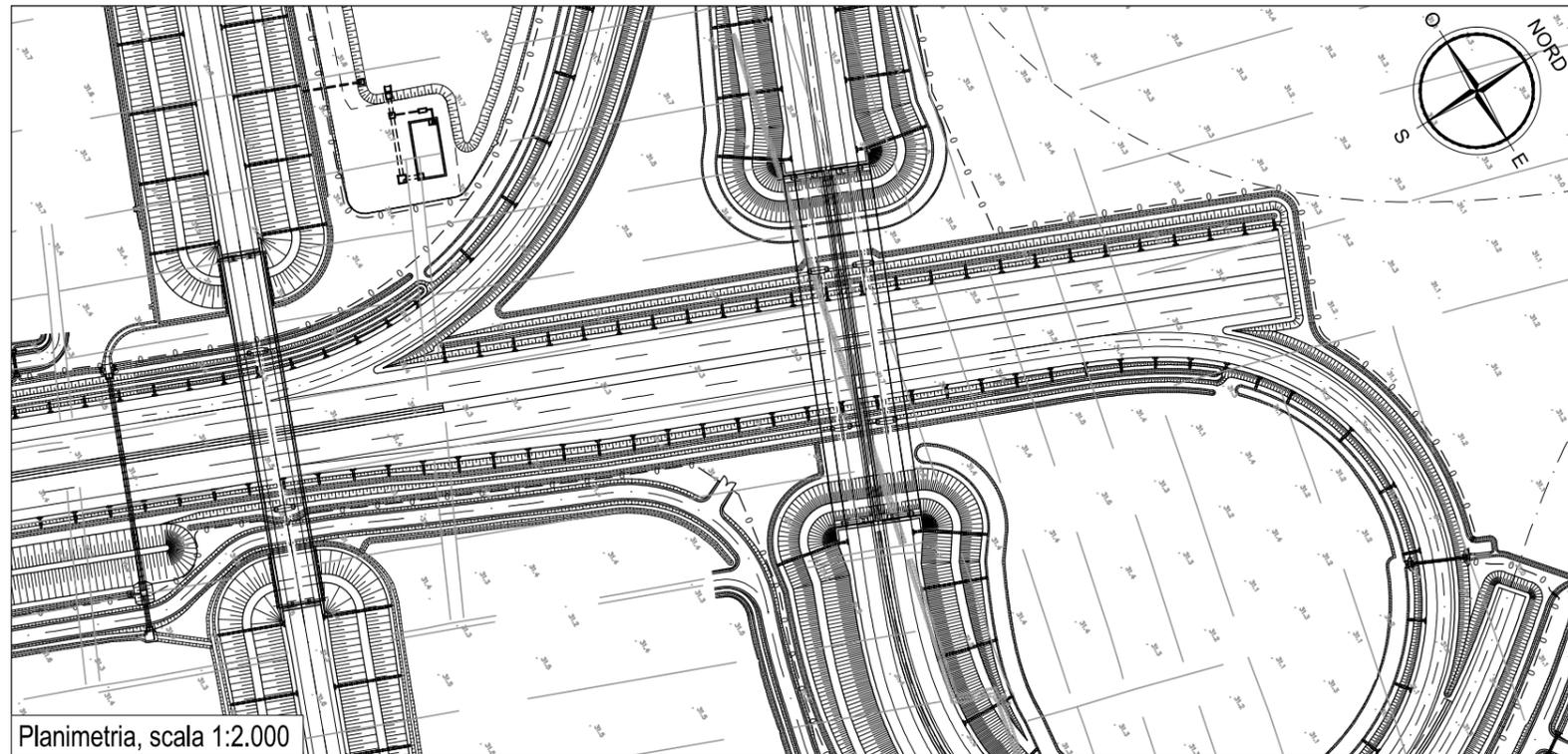


Planimetria, scala 1:2.000

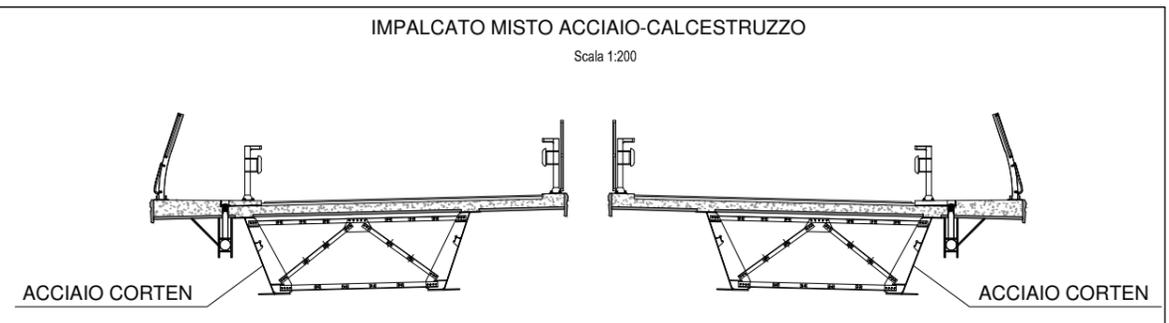
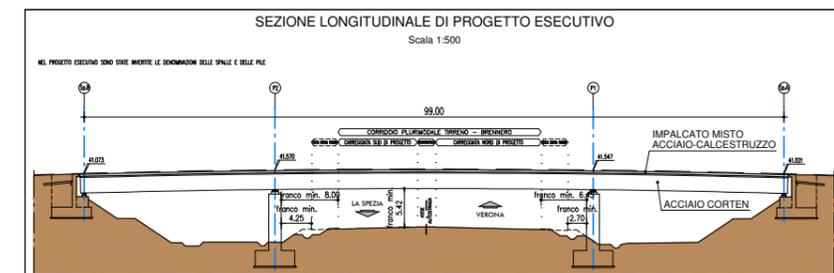


Prospetto relativo al cavalcavia ubicato in corrispondenza dell'autostazione TreCasali-Terre Verdiane.
Lunghezza totale: 89 metri
Tipologia di impalcato: calcestruzzo

PROGETTO ESECUTIVO



Planimetria, scala 1:2.000



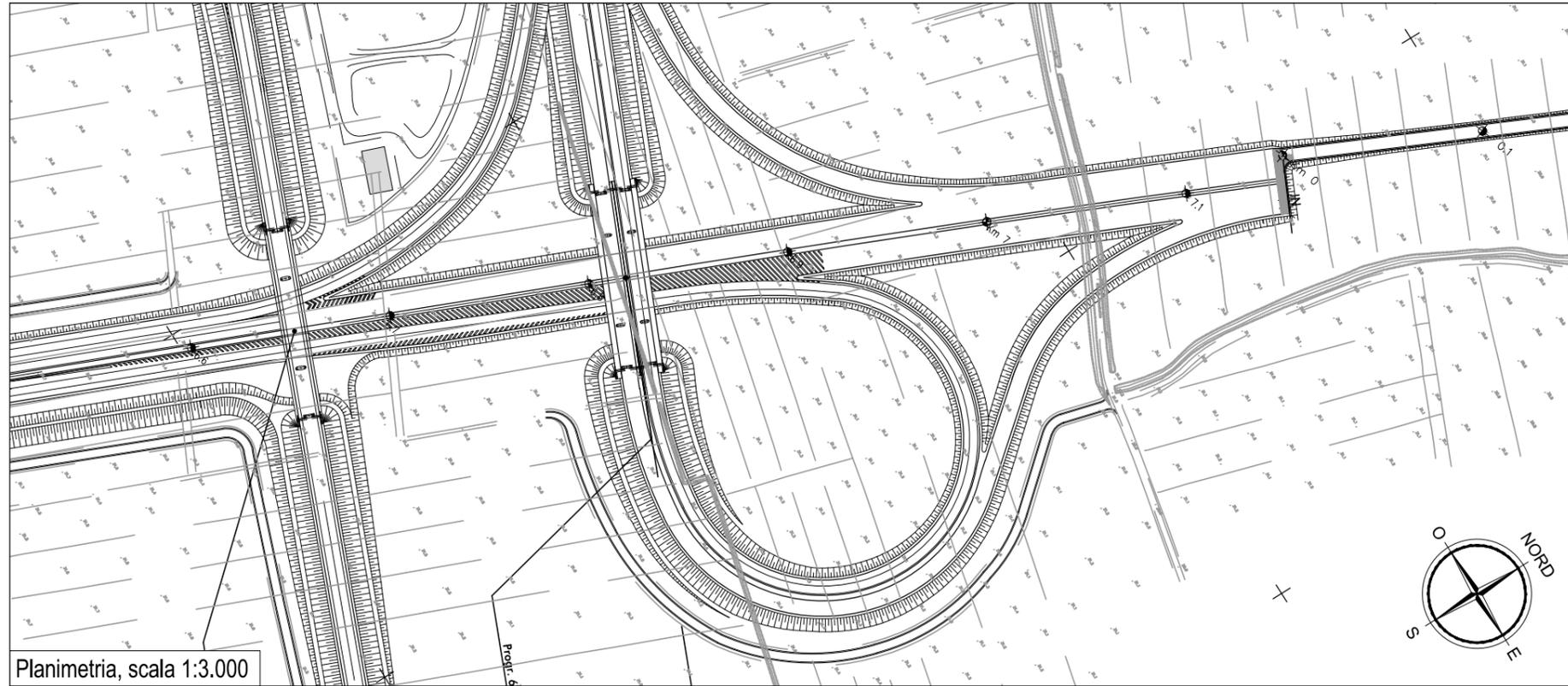
Prospetto relativo cavalcavia ubicato in corrispondenza dell'autostazione TreCasali-Terre Verdiane. Rispetto al Progetto Definitivo è aumentata la luce complessiva da 87,00 a 99,00 metri, poiché sono state aumentate le luci delle campate di bordo per bilanciare la campata centrale ed evitare sollecitazioni di trazione sugli appoggi.

E' inoltre stata aumentata la larghezza dei fusti pile di 190 cm.

Tipologia di impalcato: misto acciaio-calcestruzzo. La verniciatura esterna è realizzata con colore simil calcestruzzo al fine di mantenere la cromia prevista dal PD.

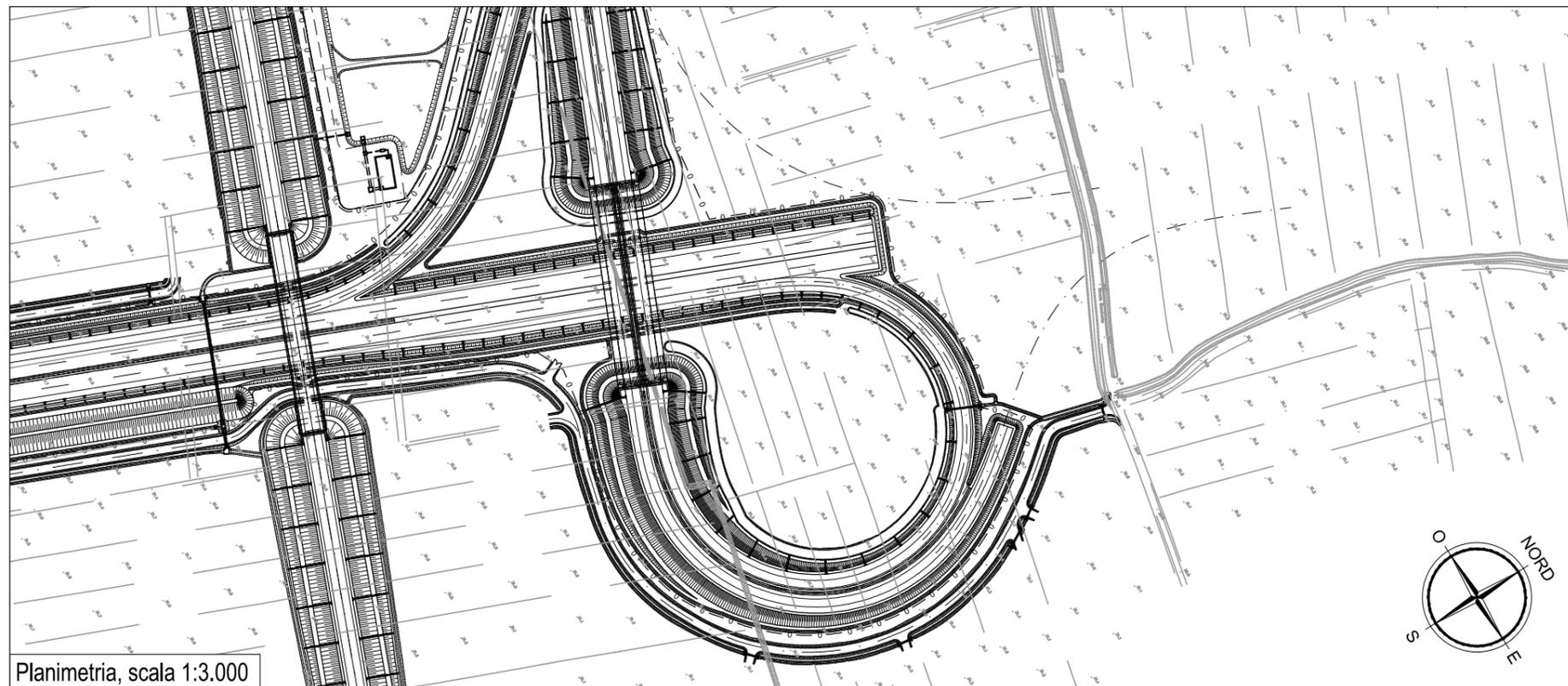
Dal punto di vista paesaggistico le variazioni apportate al cavalcavia non comportano modifiche sostanziali rispetto al Progetto Definitivo in quanto non viene alterata la percezione visiva dell'impalcato sia dal punto di vista dimensionale che da quello cromatico.

PROGETTO DEFINITIVO



Il Progetto Definitivo prevedeva il proseguimento del tracciato autostradale a nord dello svincolo fino alla progressiva km. 7+150, in quanto funzionale alla realizzazione del 2° Lotto della Ti-Bre.

PROGETTO ESECUTIVO

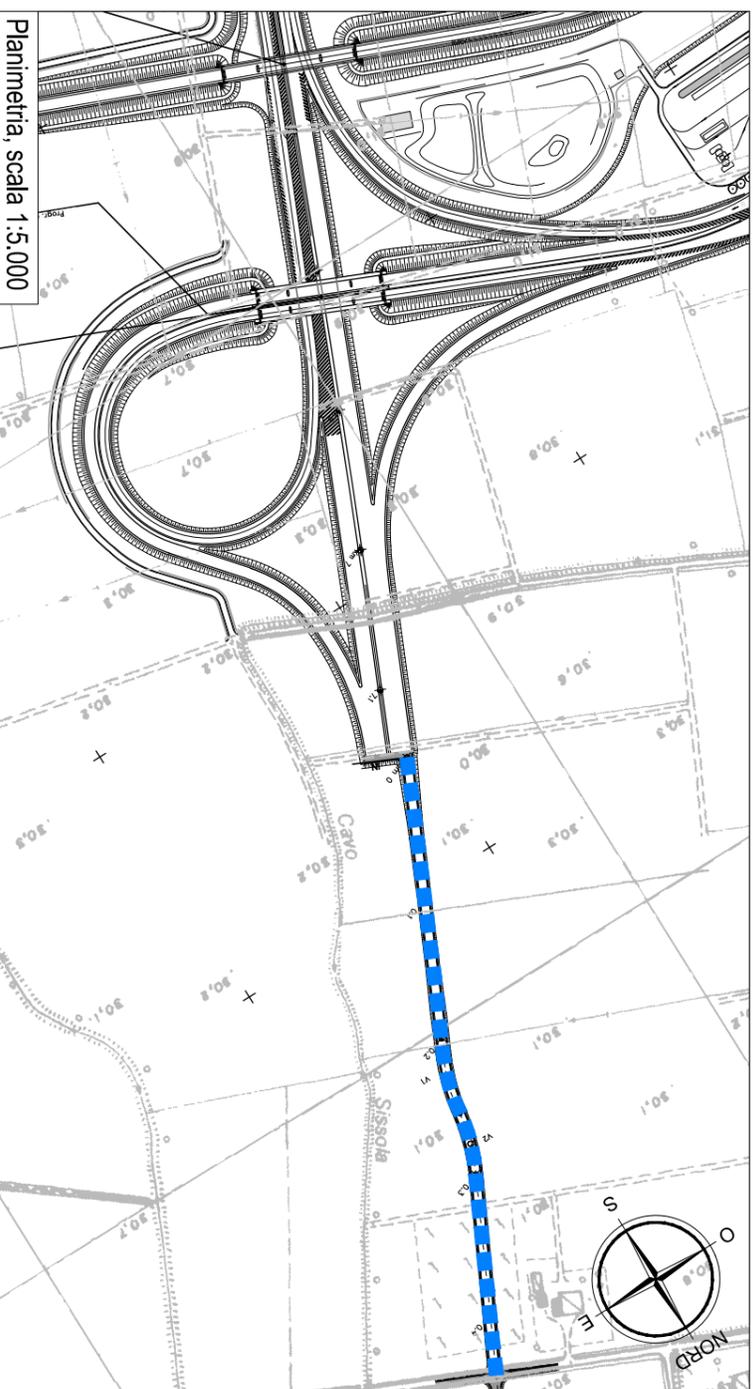


Nel Progetto Esecutivo è stato eliminato il tratto di tracciato autostradale ubicato a nord dello svincolo in quanto non più funzionale alla realizzazione dell'opera.

Dal punto di vista paesaggistico si hanno ricadute positive in quanto sono diminuite le aree di occupazione del tracciato autostradale.

VARIANTE PAESAGGISTICA N. 33 "Eliminazione pista di cantiere prevista nel Progetto Definitivo" VARIANTE PAESAGGISTICA N. 36 "Viabilità a servizio del polo estrattivo A1"

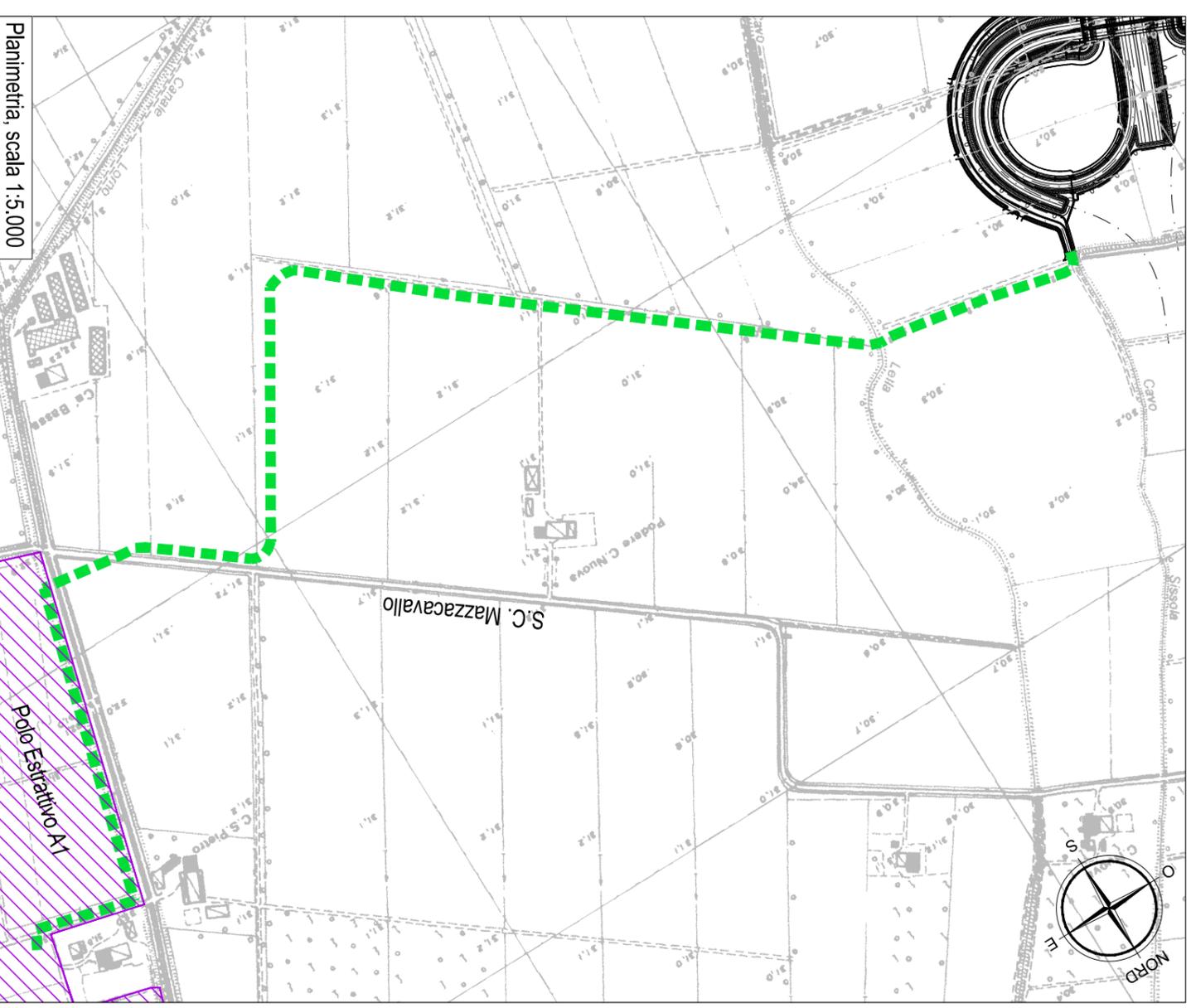
PROGETTO DEFINITIVO



Planimetria, scala 1:5.000

Il Progetto Definitivo prevedeva la realizzazione di una pista di cantiere diretta verso nord (in blu) al fine di consentire il trasporto dei materiali inerti reperiti dalle aree estrattive ubicate in corrispondenza della gola del Fiume Po.

PROGETTO ESECUTIVO



Planimetria, scala 1:5.000

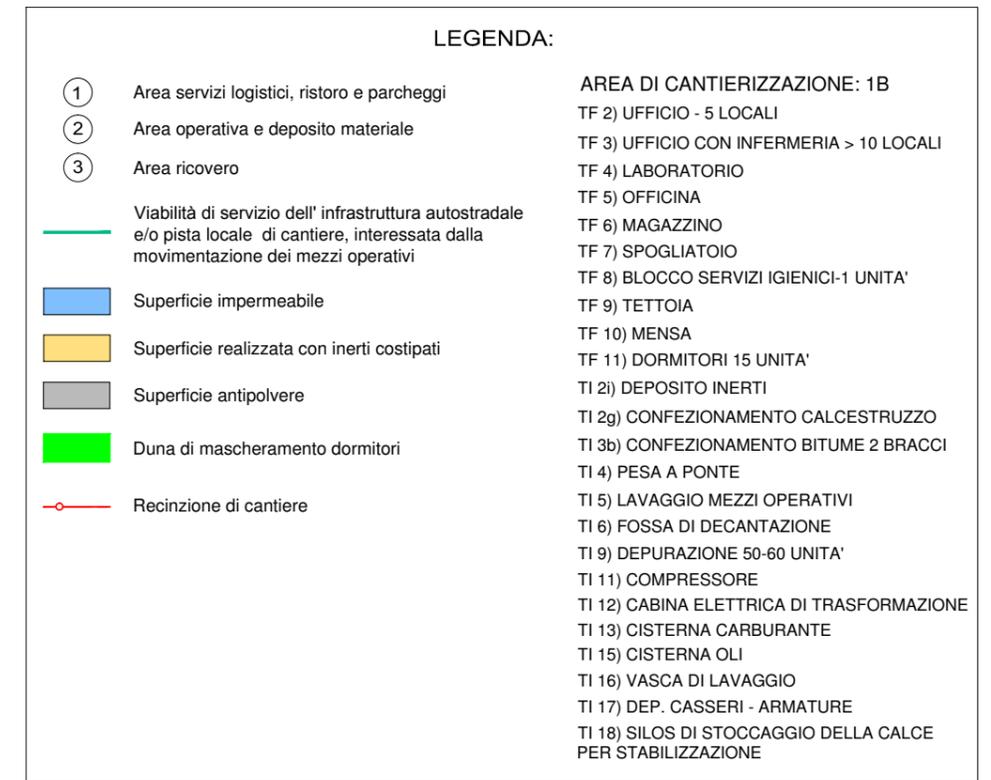
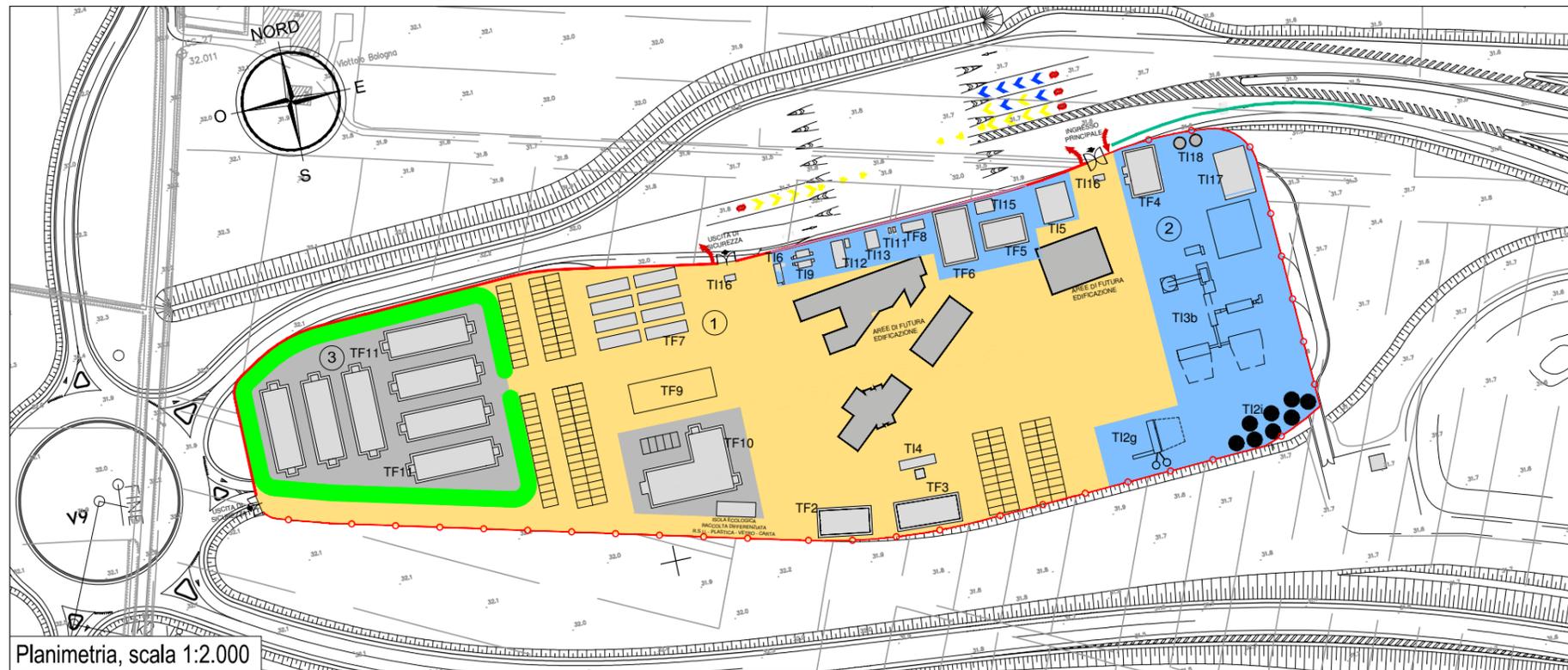
In funzione della diversa localizzazione delle aree estrattive in cui saranno reperiti i materiali inerti, il Progetto Esecutivo ha modificato il tracciato della pista temporanea per il trasporto dei suddetti materiali. In particolare, essendo l'area estrattiva ubicata nel territorio comunale di Torile, all'interno del Polo estrattivo A1 "Oasi di Torile", al fine di minimizzare gli impatti connessi al trasporto è stato previsto un nuovo tracciato che possa consentire di effettuare il percorso più breve tra le aree estrattive e il luogo di destinazione dei materiali.

Tale viabilità (indicata in verde nella planimetria sopra riportata), attraverso per circa 1 km terreni agricoli fino ad raggiungere la S.C. Mazzacavallo e successivamente immettersi nelle aree ubicate all'interno del Polo estrattivo di Torile.

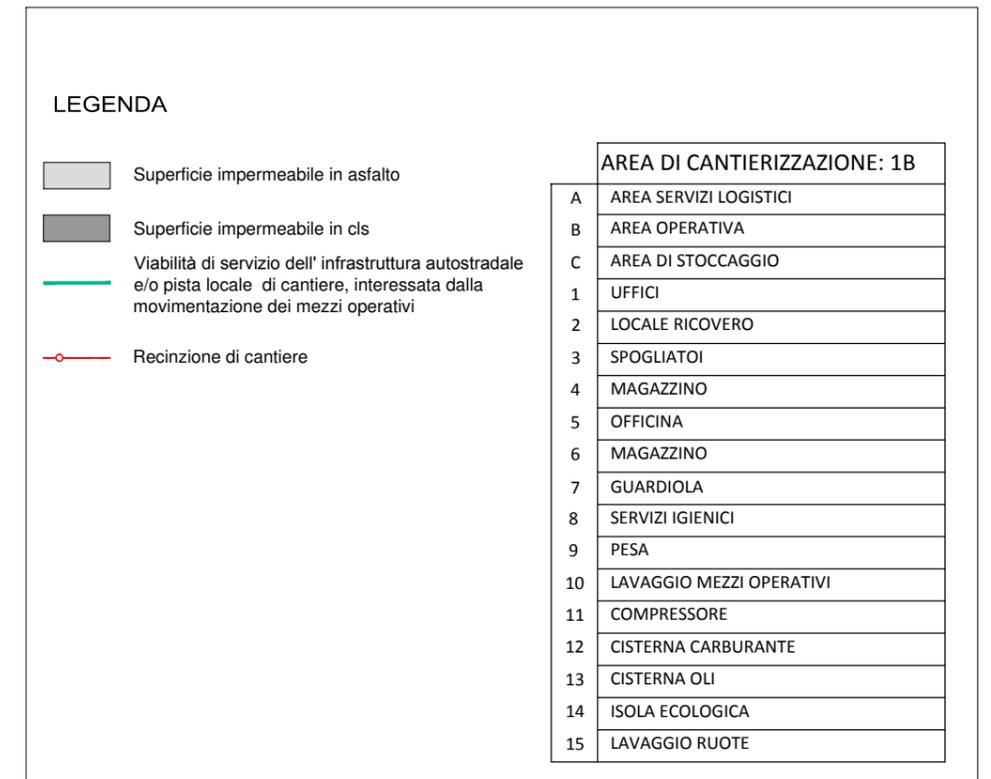
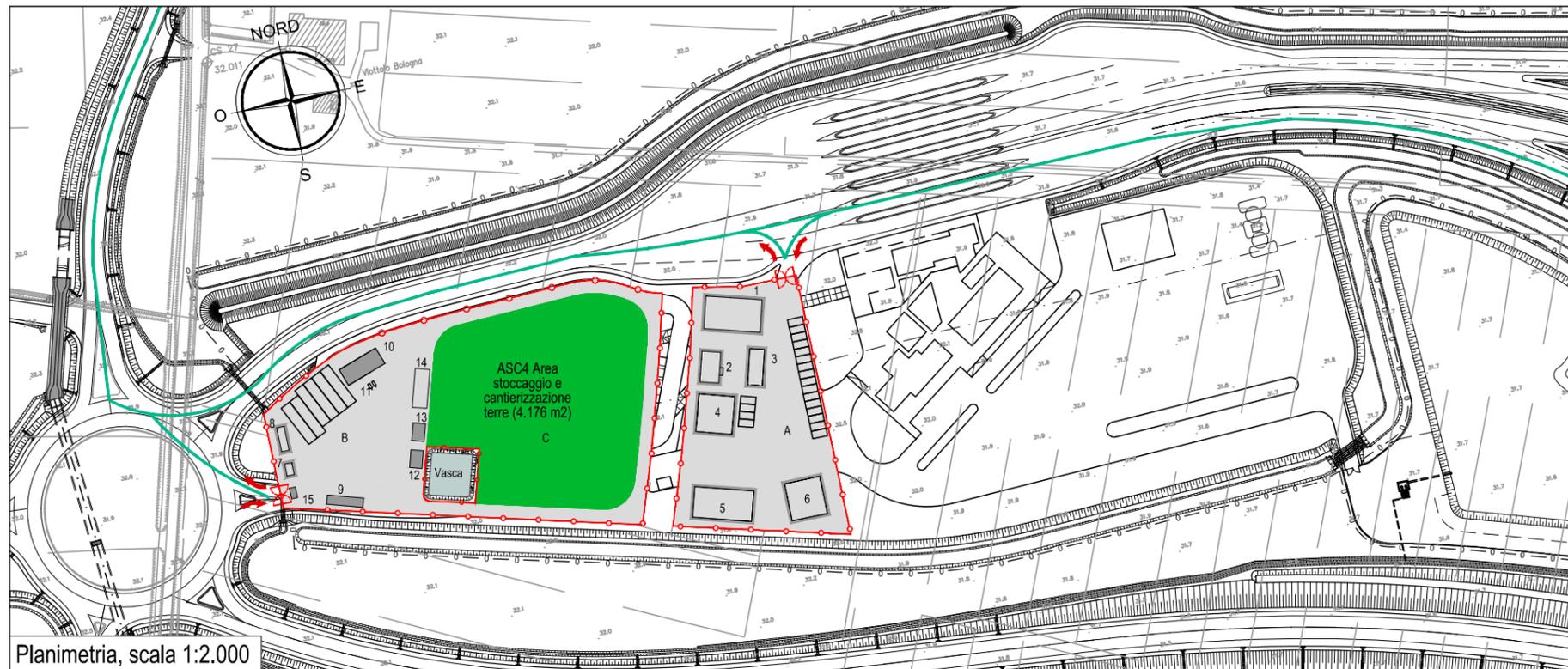
Dal punto di vista paesaggistico la diversa localizzazione della viabilità di cantiere è evidentemente migliorativa in quanto presenta uno sviluppo più contenuto rispetto a quella prevista dal Progetto Definitivo, la quale si sviluppava lungo il tracciato del 2° Lotto della T-Bre fino a raggiungere le aree estrattive ubicate in corrispondenza del Fiume Po.

Tuttavia, inoltre di pista temporanea, che in parte utilizza terreni agricoli e in parte strade interpoderali, che verrà smantellata e ripristinata al termine della realizzazione dell'opera.

PROGETTO DEFINITIVO



PROGETTO ESECUTIVO



Come si evince dalle Figure sopra riportate, rispetto al Progetto Definitivo, il Progetto Esecutivo riduce in maniera significativa le aree interessate dal cantiere 1B. In particolare saranno eliminate le aree destinate ad ospitare i dormitori e conseguentemente le dune di mitigazione acustica perimetrali agli stessi; ciò determina una riduzione di circa 20.000 m2 di occupazione con un evidente miglioramento anche dal punto di vista paesaggistico.