

AUTOSTRADA (A13) : BOLOGNA-PADOVA

AMPLIAMENTO ALLA TERZA CORSIA  
TRATTO : MONSELICE – PADOVA SUD

## PROGETTO DEFINITIVO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - INTEGRAZIONI V.I.A.

### RISPOSTE ALLE RICHIESTE DI INTEGRAZIONI

Documentazione Generale

Tipologie architettoniche delle barriere acustiche e dei cavalcavia

#### IL PROGETTISTA SPECIALISTICO

Arch. Enrico Francesconi  
Ord. Arch. Milano N.16888  
RESPONSABILE ARCHITETTURA  
E PAESAGGIO


#### IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE

Ing. Ilaria Lavander  
Ord. Ingg. Milano N. 29830

#### IL DIRETTORE TECNICO

Ing. Orlando Mazza  
Ord. Ingg. Pavia N. 1496  
PROGETTAZIONE NUOVE OPERE AUTOSTRADALI

RIFERIMENTO PROGETTO														CODICE IDENTIFICATIVO										RIFERIMENTO ELABORATO				Ordinatore:
Codice	Commessa	Lotto, Sub-Prog. Cod. Appalto	Fase	Capitolo	Paragrafo	tipologia	WBS progressivo	PARTE D'OPERA				Tip.	Disciplina	Progressivo	Rev.					—								
1	1	1305	0000	03	00	0000	000000	000000	000000	000000	0	AUA	1002	00					SCALA: varie									

 gruppo Atlantia	PROJECT MANAGER:		SUPPORTO SPECIALISTICO:		REVISIONE	
	Ing. Ilaria Lavander Ord. Ingg. Milano N. 29830				n.	data
					0	LUGLIO 2017
					1	—
					2	—
REDATTO:	—	VERIFICATO:	—	3	—	
				4	—	

	VISTO DEL COMMITTENTE  IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO Ing. Antonio Tosi	VISTO DEL CONCEDENTE  Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, GLI AFFARI GENERALI E DEL PERSONALE STRUTTURADIVIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI
--	---	--

## Sommario

1	PREMESSA .....	2
2	ARCHITETTURA DELLE BARRIERE ACUSTICHE .....	3
3	ARCHITETTURA DEI CAVALCAVIA .....	4

## 1 PREMESSA

Il presente studio è volto ad approfondire soluzioni alternative, funzionali ed estetiche, per le barriere acustiche e di cavalcavia previsti nel progetto definitivo per l'intervento di ampliamento alla terza corsia del tratto Monselice – Padova dell'autostrada A13 Bologna-Padova, in risposta alle richieste di integrazioni del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto di Ampliamento alla terza corsia del tratto Monselice – Padova Sud.

Le soluzioni alternative qui proposte per le barriere acustiche sono valide per tutti i dispositivi previsti in progetto e sono completamente sostitutive delle tipologie indicate nell'elaborato AUA1001.

In AUA1001 sono infatti state impiegate per le fotosimulazioni le barriere originariamente previste in progetto, i cui tipologici sono riportati, per completezza di trattazione, nelle schede finali presenti nel documento stesso.

La tipologia alternativa proposta nel presente elaborato garantisce gli stessi risultati della soluzione originaria in termini di percezione del paesaggio circostante, risponde alle richieste di ottimizzazione estetica e funzionale espresse nell'ambito della procedura VIA dalla Soprintendenza e dal Ministero dell'Ambiente ed è in linea con le indicazioni fornite dal Ministero dei Beni Culturali su analoghe iniziative ASPI in corso.

## 2 ARCHITETTURA DELLE BARRIERE ACUSTICHE

In alternativa alle barriere antifoniche previste in progetto definitivo, rappresentate nell'elaborato AUA1001 ed esemplificate dall'immagine sottostante, è stato sviluppato un diverso tema architettonico, basato su una diversa conformazione del montante, con il quale si prevede di realizzare l'intervento.

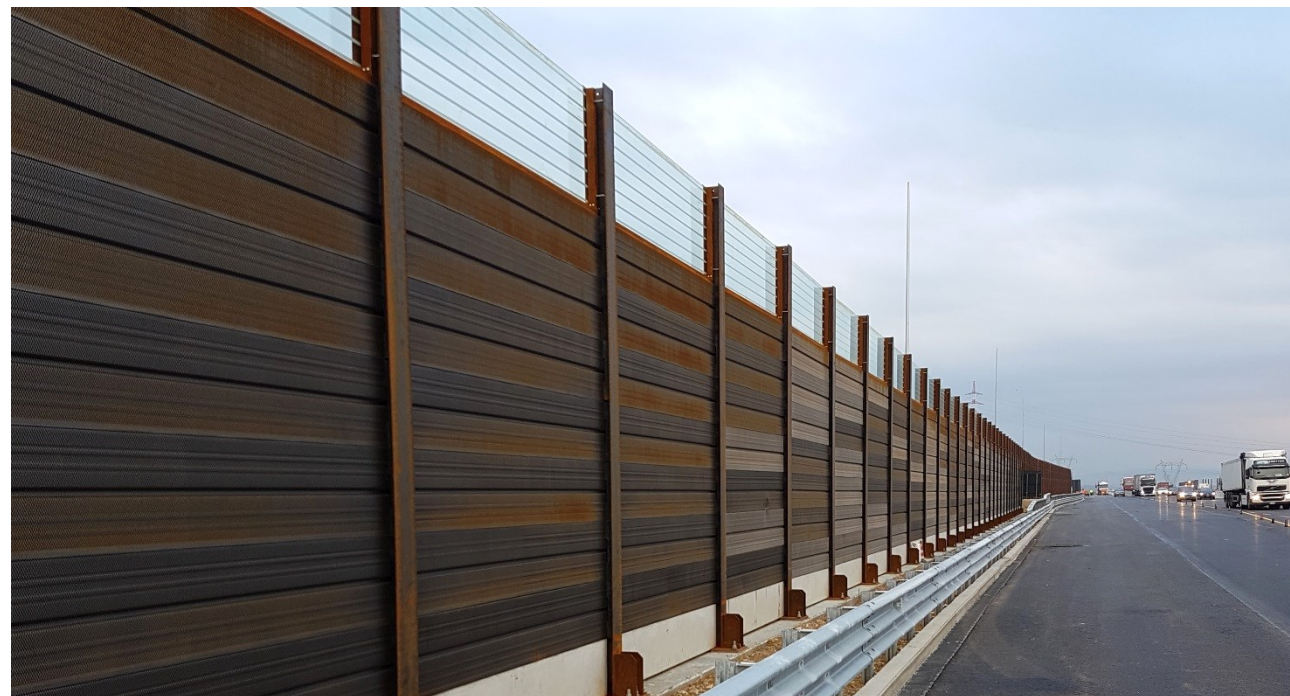


Figura 2-1. La tipologia di barriera acustica prevista nel Progetto Definitivo ed attualmente in fase di valutazione, qui installata lungo l'autostrada A1 Milano-Napoli in Comune di Calenzano, Firenze.

Il nuovo tema architettonico sviluppa soluzioni già adottate già in altri ambiti dell'Emilia-Romagna (es. Rimini-Cattolica) come rappresentato nella foto seguente, mantenendo rispetto al tema precedente l'eliminazione della cornice sommitale ed il rivestimento del pannello di base in cls con una lamiera di corten sul lato ricettore.

L'insieme delle nuove tipologie e delle relative transizioni (intermedie e di testata) è descritto nelle tavole da 1 a 3 seguenti ed è analogo alle soluzioni presentate per altri interventi di ampliamento autostradale attualmente in fase autorizzativa.

Le tavole da 1 a 3 sono pertanto in sostituzione delle corrispondenti tavole riportate nell'elaborato AUA1001 nelle quali è rappresentata la soluzione adottata originariamente nel progetto pubblicato.



Figura 2-2. Autostrada A14 Tratto Rimini – Cattolica, con montanti carterati, con taglio sommitale a becco di flauto

### 3 ARCHITETTURA DEI CAVALCAVIA

Per garantire un migliore inserimento dei cavalcavia nel paesaggio, minimizzando l'interferenza percettiva ed eliminando le porzioni murarie in cls alle spalle, è stata sviluppata una soluzione strutturale a tre luci, maggiormente trasparente, con impalcato a sezione variabile in corten, descritta in prospetto e sezioni nella tavola 4 ed esemplificata nella fotosimulazione sottostante.



La soluzione è stata ottimizzata tanto nella vista in prospetto (ovvero il punto di vista frontale dell'utente autostradale, cui garantisce una maggiore trasparenza e intervisibilità verso il paesaggio) quanto nei dettagli della sezione trasversale, prevedendo una veletta in acciaio corten e proponendo una tipologia di rete anti-lancio maggiormente trasparente, per la quale l'immagine seguente rappresenta una delle possibili soluzioni.



Il progetto che si propone in variante è basato sull'affinamento delle sezioni in vista e sulla riduzione dei materiali impiegati, presentati nella loro superficie materica nativa, senza verniciature con tinte artificiali: il calcestruzzo per i sostegni verticali (pile e spalle) l'acciaio corten per le strutture di impalcato, l'acciaio zincato per gli arredi stradali (barriere di sicurezza e reti anti-lancio).

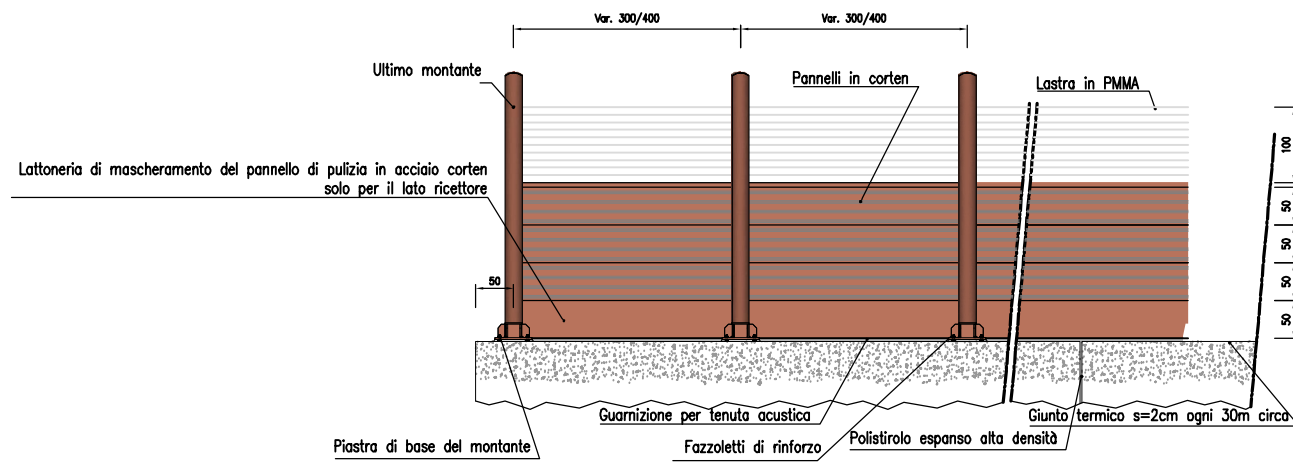
Questa nuova tipologia potrà essere impiegata nei casi ove le condizioni al contorno (geometrie stradali, edifici esistenti, ecc.) ne consentano l'inserimento nel progetto stradale. Diversamente verrà confermata la tipologia a luce singola, per la quale potranno comunque essere mutuati gli affinamenti di dettaglio qui proposti, ovvero la riduzione della palette di colori e materiali e la maggiore trasparenza degli elementi di arredo stradale.

In particolare la scelta dell'impalcato in corten è volta a dare uniformità materica agli elementi in elevazione sopra la piattaforma autostradale, allineando cavalcavia e barriere acustiche sulla stessa palette colorimetrica, come esemplificato nell'immagine sottostante che rappresenta un tratto in esercizio dell'A14, direzione sud, tra Cattolica e Pesaro.



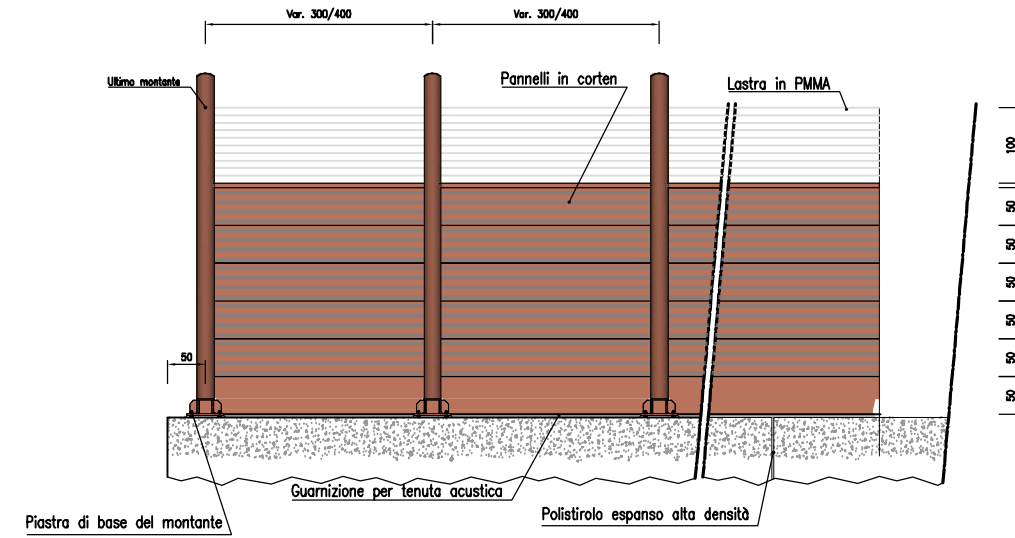
BARRIERA " A-03 " H=3.00m

PROSPETTO LATO RICETTORE



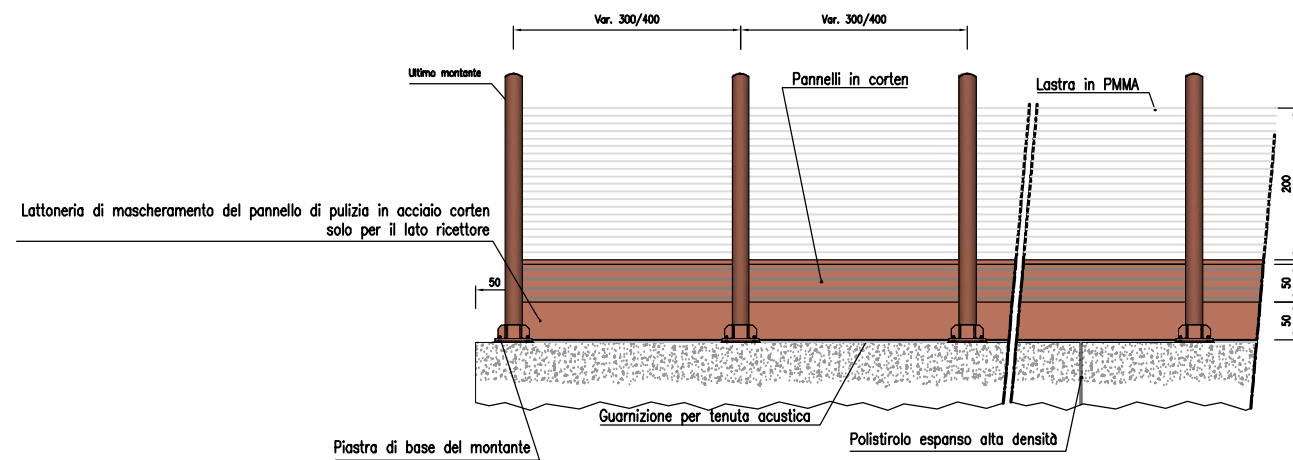
BARRIERA " A-04 " H=4.00m

PROSPETTO LATO RICETTORE



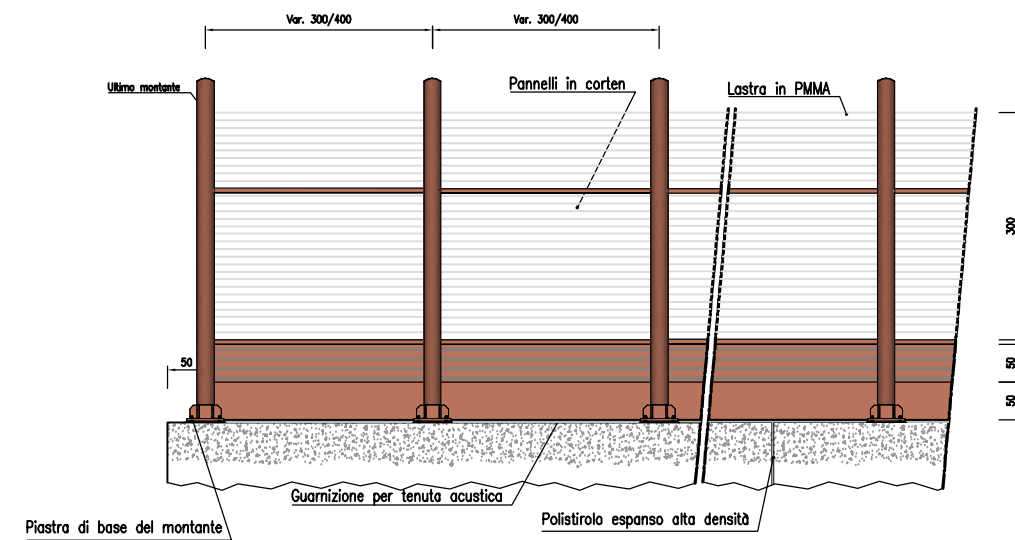
BARRIERA " B-03 " H=3.00m

PROSPETTO LATO RICETTORE



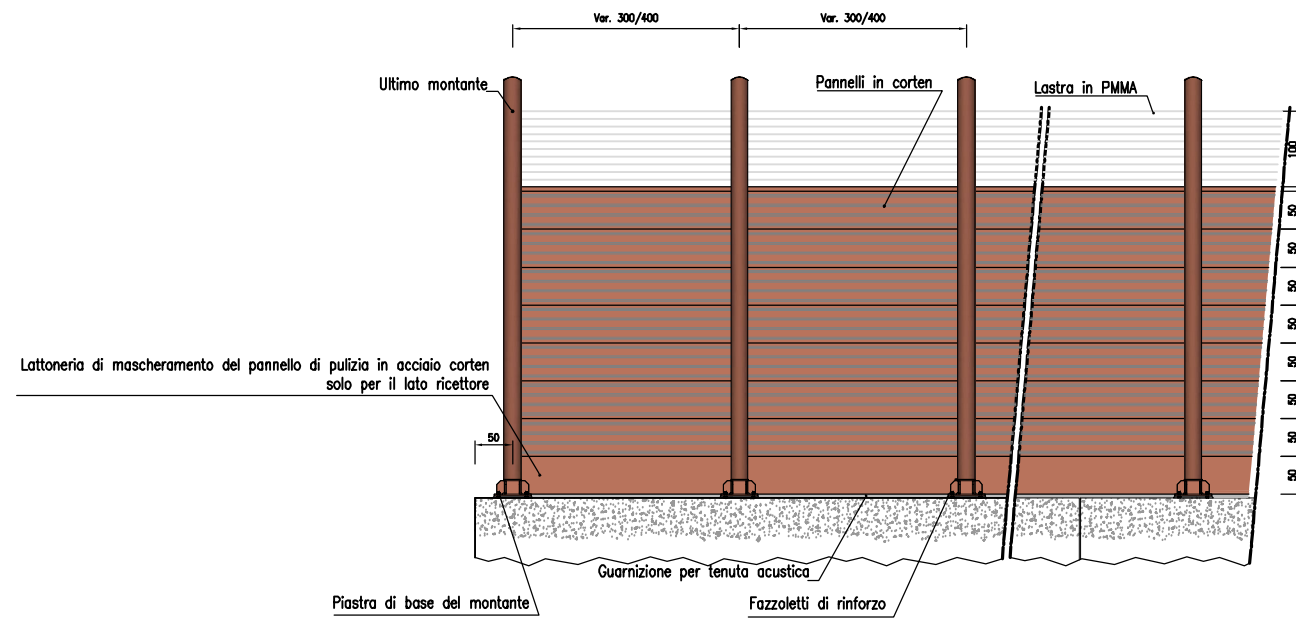
BARRIERA " B-04 " H=4.00m

PROSPETTO LATO RICETTORE



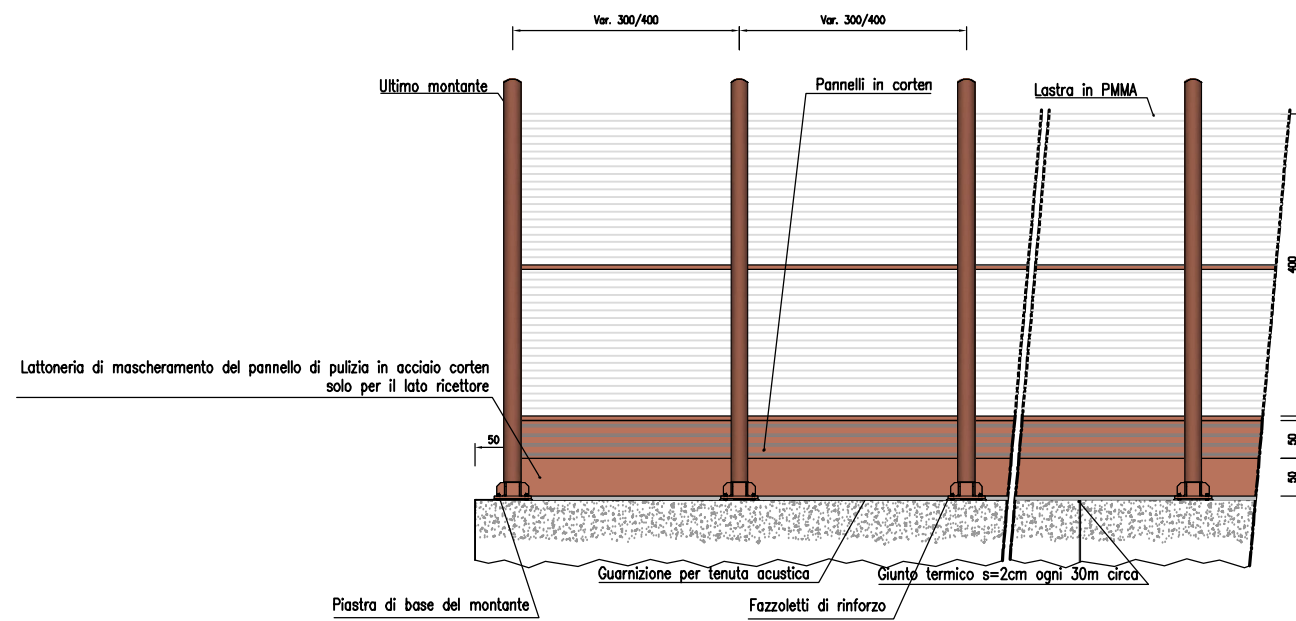
BARRIERA " A-05 " H=5.00m

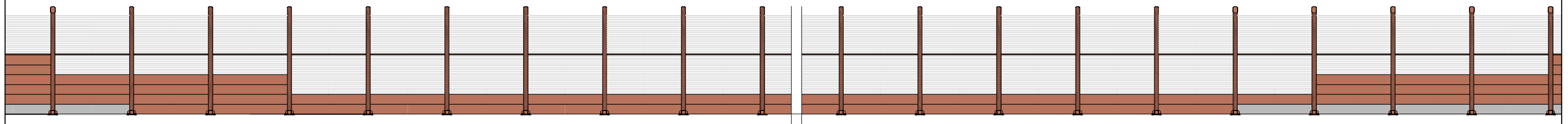
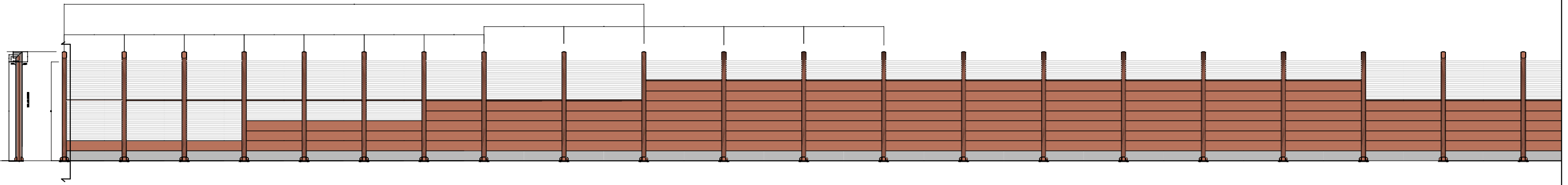
PROSPETTO LATO RICETTORE



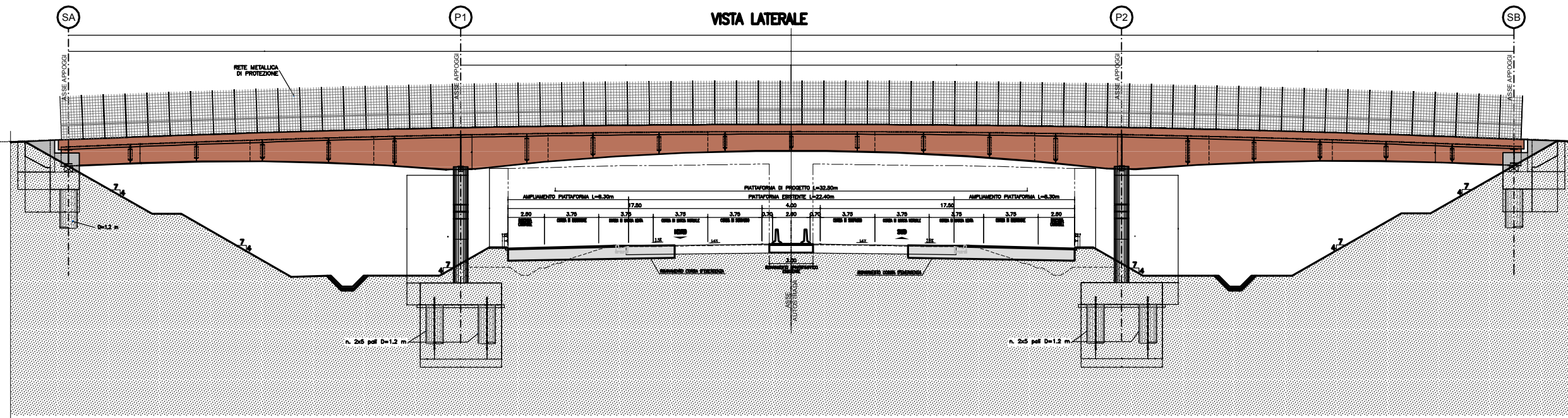
BARRIERA " B-05 " H=5.00m

PROSPETTO LATO RICETTORE

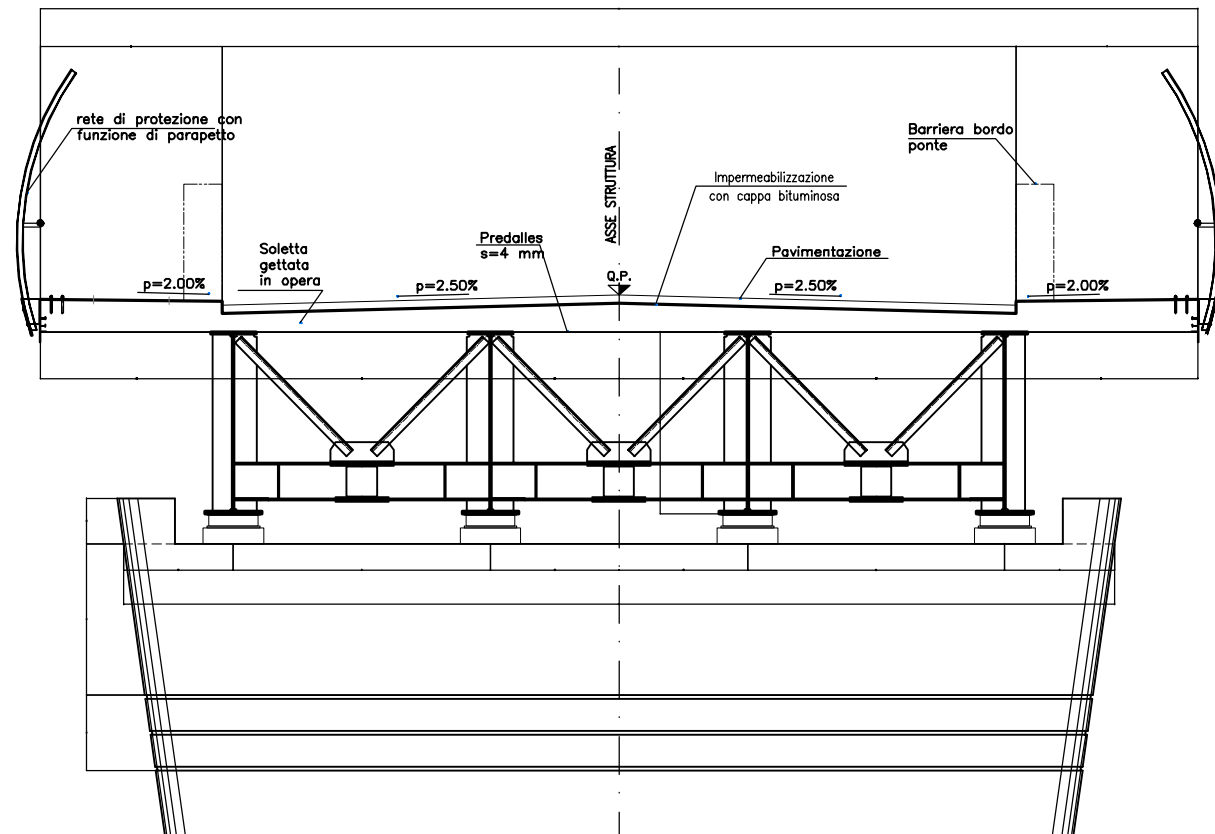








SEZIONE TRASVERSALE SULLE PILE



SEZIONE TRASVERSALE SULLE SPALLE

