



Anas SpA Società con Socio Unico
Cap. Soc. € 2.269.892.000,00 - Iscr. R.E.A. 1024951 - P.IVA 02133681003 - C.F. 80208450587
Sede legale: Via Monzambano, 10 - 00185 Roma - Tel. 06 44461 - Fax 06 4456224
Sede Compartimentale: Viale A. Masini, 8 - 40126 Bologna - Tel. 051.6301111 - Fax. 051.244970
Pec anas.emiliaromagna@postacert.stradeanas.it

Compartimento della Viabilità per l'Emilia Romagna

PROVINCIA DI FERRARA

VISTO PER ANAS :

IL RESPONSABILE DEL POOL
SPECIALISTICO E PROGETTAZIONE

(Ing. Annalisa LAMBERTI)

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

(Ing. Mario LIBERATORE)

IL PROGETTISTA

Ing. Silvano ROSSATO

PROGETTI SERVIZI VERONA s.r.l.



Ing. Silvano Rossato
Geol. Claudia Leoncini
Geom. Giulio Zampini
Geom. Nicola Cordioli

UFFICIO TECNICO: Via Osteria Grande, 61 - 37066 Sommacampagna (VR)
Tel. 045 510288 - Fax 045 510514
e-mail: info@psv srl.com

S.S. 309 "Romea"

**INTERVENTI DI RAZIONALIZZAZIONE ED
ADEGUAMENTO DELLE INTERSEZIONI A
RASO, DI INSERIMENTO DI PIAZZOLE
DI SOSTA, DI COMPLETAMENTO DEL
SISTEMA TUTOR E DI ADEGUAMENTO
DELLE BARRIERE DI SICUREZZA
DAL Km 24+300 AL Km 55+300**

Cod. SIL BOMS168791

PROGETTO DEFINITIVO

**INTERVENTO 19
INTERSEZIONE S.C. CRISTINA
AL Km 50+700**

**RELAZIONE
DESCRITTIVA**

TAVOLA

1.19.01

SCALA

—

REVISIONE	n.	data	descrizione
	0	28.06.17	PRIMA EMISSIONE

PROGETTO n. 8791 del 28/06/2016



Anas SpA Società con Socio Unico

Cap. Soc. € 2.269.892.000,00 - Iscr. R.E.A. 1024951 - P.IVA 02133681003 - C.F. 80208450587

Sede legale: Via Monzambano, 10 - 00185 Roma - Tel. 06 44461 - Fax 06 4456224

Sede Compartimentale: Viale A. Masini, 8 - 40126 Bologna - Tel. 051 6301111 - Fax 051 244970

[Compartimento della Viabilità per l'Emilia Romagna](#)

S.S. 309 "Romea"

INTERVENTI DI REALIZZAZIONE ED ADEGUAMENTO DELLE INTERSEZIONI A RASO, DI COMPLETAMENTO DEL SISTEMA TUTOR E DI ADEGUAMENTO DELLE BARRIERE DI SICUREZZA DAL Km 24+300 AL Km 55+300

Cod. SIL BOFRP322MS2016

INTERVENTO N°19

AL km 50+700

RELAZIONE DESCRITTIVA



INDICE

1	PREMESSA.....	3
2	INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	4
3	NORMATIVE DI RIFERIMENTO	7
4	INTERVENTO N°19 – INTERSEZIONE S.C. CRISTINA AL KM 50+700	8
4.1	PREMESSA.....	8
4.2	INQUADRAMENTO TERRITORIALE	8
4.3	INQUADRAMENTO GEOLOGICO	10
4.4	INQUADRAMENTO URBANISTICO	11
4.4.1	<i>Pianificazione provinciale – PTCP</i>	<i>11</i>
4.4.2	<i>Pianificazione Comunale – PSC.....</i>	<i>15</i>
4.1	VERIFICA PREVENTIVA DEL RISCHIO ARCHEOLOGICO	17
4.2	VERIFICA DELLA COMPATIBILITÀ URBANISTICA DELL'INTERVENTO.....	19
4.3	SPECIFICHE DI INTERVENTO	19
4.3.1	<i>Sovrastruttura stradale.....</i>	<i>19</i>
4.3.2	<i>Segnaletica stradale</i>	<i>19</i>
4.3.3	<i>Illuminazione pubblica</i>	<i>20</i>
4.4	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	20
4.5	CRITERI DI SCELTA DELLA CLASSE DELLE BARRIERE GUARD-RAIL.....	23



1 PREMESSA

Il progetto definitivo in oggetto, è volto a migliorare il sistema viabilistico della Strada Statale 309 "Romea", per mezzo di interventi di razionalizzazione ed adeguamento delle intersezioni a raso e di adeguamento delle barriere di sicurezza, lungo il tratto di SS 309 che va dal km 24+300 al km 55+300.

Scopo del progetto è quello di migliorare le condizioni di sicurezza e di operatività del tracciato andando ad intervenire sulle intersezioni esistenti, riducendo i punti di conflitto fra le traiettorie delle manovre elementari.

Gli interventi prevedono la manutenzione straordinaria della sede stradale modificando la configurazione attuale delle intersezioni a raso.

Gli interventi sono costituiti da:

- l'eliminazione delle svolte a sinistra più critiche;
- l'inserimento di corsie specializzate di entrata ed accumulo;
- la modifica e la sistemazione di intersezioni a T;
- l'eliminazione dei punti di intersezione più critici inserendo un'intersezione a rotatoria;
- l'inserimento e l'adeguamento delle barriere stradali;
- l'adeguamento della segnaletica stradale;
- il rifacimento e la regolarizzazione degli elementi di arredo e illuminazione.

L'avvio alla progettazione è stato preceduto da analisi in situ dei luoghi, da indagini ed analisi preliminari che si riportano di seguito.

Gli interventi sono stati individuati dal "Progetto di fattibilità tecnica ed economica, nell'ambito generale del Piano Straordinario di Potenziamento e Riqualificazione dell'itinerario E45/E55 - SS 309 e 309dir "Romea" - Tratta Emiliano - Romagnola" redatto da PROTECO engineering con EFarm.

Nel seguente progetto si fa inoltre riferimento alla "Campagna di indagini non distruttive ad alto rendimento per la determinazione delle caratteristiche funzionali e strutturali delle pavimentazioni delle strade SS309-SS309dir e SS16 Adriatica", del 27/12/2016 redatta da Pavenco Pavement Engineering Consulting Srl.



2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

La strada statale 309 Romea (SS 309), nota semplicemente come strada Romea, è una strada statale italiana, che collega Ravenna a Mestre, seguendo il litorale Adriatico a poca distanza dal mare, gestita da ANAS S.p.A..

La SS 309 fa parte della strada europea E55, dorsale che collega il nord al sud dell' Europa, da Helsingborg in Svezia a Kalamáta in Grecia. Essa costituisce un importantissimo asse viario in direzione nord-sud per le comunicazioni dall'Emilia-Romagna e dalla Riviera romagnola verso il Veneto. Interessa le provincie di Ravenna, Ferrara, Rovigo, Padova e Venezia attraversando da sud verso nord i lidi Ravennati, le Valli di Comacchio, il delta del Po e lambendo infine tutta la parte meridionale della laguna di Venezia superando Po, Adige, Brenta e numerosi canali artificiali.

La SS 309 inizia a Sud, in provincia di Ravenna, dalla connessione con la strada europea E45, che costituisce l'altra dorsale europea nord/sud, e termina a Nord sulla rotatoria connessa con lo svincolo di Marghera della tangenziale di Mestre.

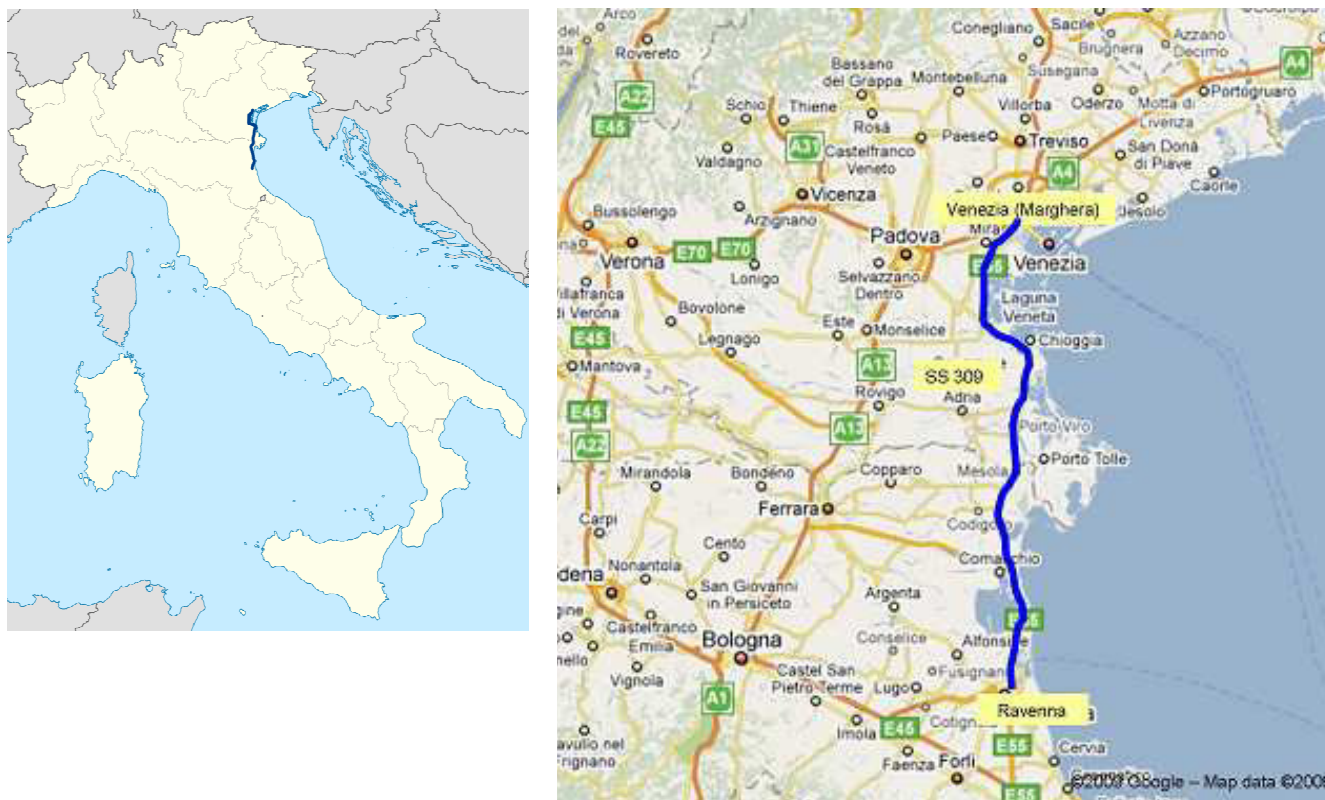


Figura 1 – Il tracciato della SS 309 sul territorio nazionale e fra le provincie di Ravenna e Venezia



Lungo il tratto che va dal km 24+300 al km 55+300 la S.S. 309 Romea attraversa i comuni di Comacchio, Codigoro e Mesola, in provincia di Ferrara.

In questo territorio la S.S. 309 attraversa la zona degli insediamenti litoranei dei Lidi Ferraresi, lambendo sul margine orientale l'area umida delle valli di Comacchio, percorre ampie superfici del paesaggio agrario tipico delle bonifiche ferraresi, attraversando i centri abitati di S.Giuseppe e Vaccolino e gli insediamenti produttivi delle zone industriali di Pomposa e Mesola, fino ad arrivare a lambire il sistema deltizio del Po. In questo tratto la SS 309 passa in prossimità di importanti siti di importanza turistico-ambientale, quali il sito dell'Abbazia di Pomposa e le emergenze naturalistiche vallive e boschive prossime o appartenenti al sistema del delta polesano, intersecando il ramo del Po di Volano, sempre in prossimità di Pomposa.

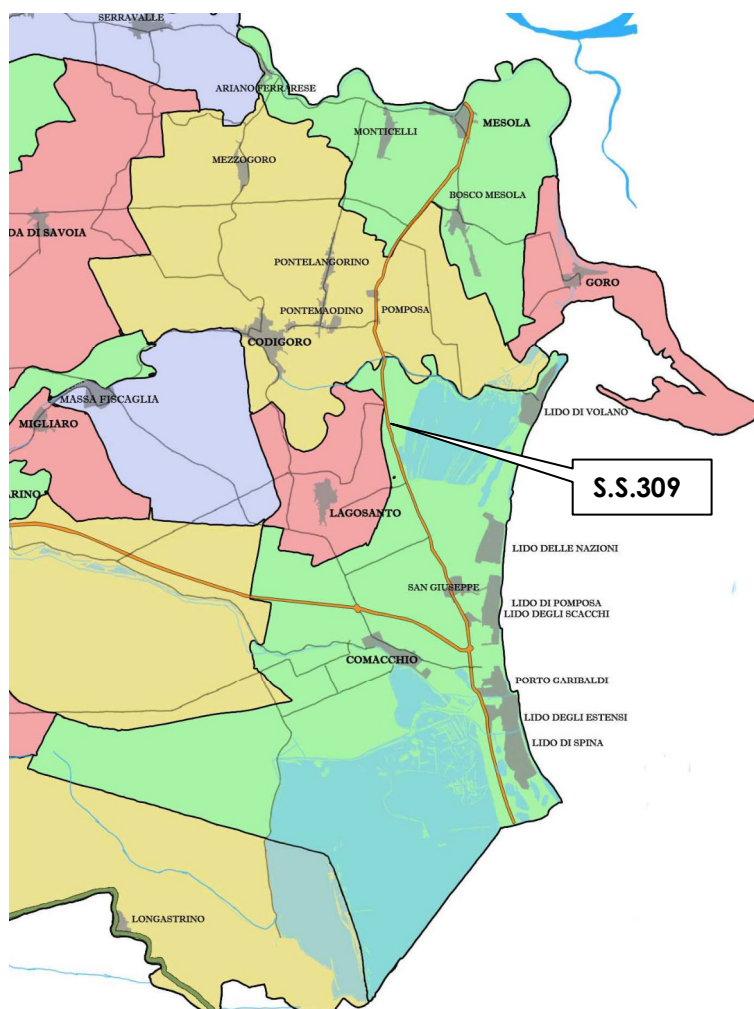


Figura 2 – Comuni in Provincia di Ferrara attraversati dalla S.S.309



INTERVENTI

DAL km 24+300

AL km 55+300



Figura 3 – Interventi sulla SS 309 dal km 24+300 al km 55+300



3 NORMATIVE DI RIFERIMENTO

Le principali normative di riferimento utilizzate per la progettazione stradale sono le seguenti:

- D.L. 30/04/1992 n. 285 e successive modifiche: "Nuovo codice della strada";
- Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495: "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada";
- D.M. 05/11/2001: "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";
- D.M. 22/04/2004 "Modifiche al Decreto 5 novembre 2001";
- D.M. 223/1992 "Istruzioni tecniche sulla progettazione, omologazione ed impiego delle barriere di sicurezza stradale";
- D.M. n. 2367 del 21 giugno 2004 "Istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali";
- D.M. 19/04/2006: "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali".
- Bozza al 21/03/2006 "Norme per gli interventi di adeguamento delle strade esistenti".



4 INTERVENTO N°19 – INTERSEZIONE S.C. CRISTINA AL KM 50+700

4.1 Premessa

Gli obiettivi prestazionali preposti per l'intervento in progetto, riguardano il miglioramento delle prestazioni in termini di funzionalità operativa e di sicurezza delle strade esistenti, nel rispetto degli esistenti vincoli ambientali, archeologici, paesaggistici ed economici.

Le intersezioni a rotatoria eliminano i conflitti secanti tipici delle svolte a sinistra e degli attraversamenti, in quanto le manovre di immissione ed uscita si risolvono unicamente con svolte a destra, riducendo drasticamente il rischio di incidenti. Un ulteriore beneficio in termini di sicurezza stradale si ottiene grazie al controllo sulla velocità che impongono le rotatorie, sia all'interno dell'anello che nei tratti di immissione, in quanto, da un lato, la precedenza spetta ai veicoli in transito all'interno e, dall'altro, viene deviata la traiettoria di attraversamento costringendo in entrambi i casi un rallentamento dei veicoli entranti.

Si riporta di seguito la tabella con i dati di inquadramento dell'intervento.

S.S. 309 "Romea" – dal km 24+300 al km 55+300						
Intervento n.	Tipo criticità	Denominazione	Progressiva km	Comune	Località	Codice Punto Critico
19	C2	Rotatoria via delle Riforme – SP 27 "Romea Goro Cristina"	50+700	Mesola	Santa Cristina	C2.27

4.2 Inquadramento territoriale

L'area interessata dall' intervento, denominato Intervento n°19, è in località Santa Cristina, nel Comune di Mesola al Km 50 + 700 della Strada Statale S.S. 309 denominata "Romea" – incrocio tra Strada Statale S.S. "Romea" e S.P.N.27 "Romea Goro Cristina" – Via delle Riforme.



4.3 Inquadramento geologico

Nella Carta dei suoli dell'Emilia Romagna in cui vengono descritte le unità cartografiche ed in riferimento al paesaggio vengono specificate: la morfologia, il materiale parentale, le quote, la vegetazione, l'uso del suolo, il regime idrico e la presenza di non suolo.

La stratificazione geologica su cui posa l'attuale tracciato della SS 309, è caratterizzata da suoli di tipo soc. a matrice eminentemente sabbiosa, intrusioni di terreni franco sabbiosi nella zona centrale e di tipo franco - argilloso a nord.

Nell'area oggetto di intervento, alla chilometrica 50+700, la SS 309 si trova su suoli della consociazione Galisano, argilloso limosi sono molto profondi, molto calcarei e moderatamente alcalini; leggermente salini ed a tessitura argillosa limosa nella parte superiore, da leggermente a moderatamente salini ed a tessitura argillosa limosa o argillosa in quella inferiore. Il substrato è costituito da alluvioni a tessitura fine. I suoli Galisano argilloso limosi sono in depressioni morfologiche della pianura alluvionale, fino al più recente passato per buona parte occupate da acque palustri, prosciugate con opere di bonifica idraulica nel corso dei vari secoli. In queste terre la pendenza varia da 0.01 a 0.1%.

L'uso del suolo è prevalentemente costituito da ambiti specializzati per le attività produttive.

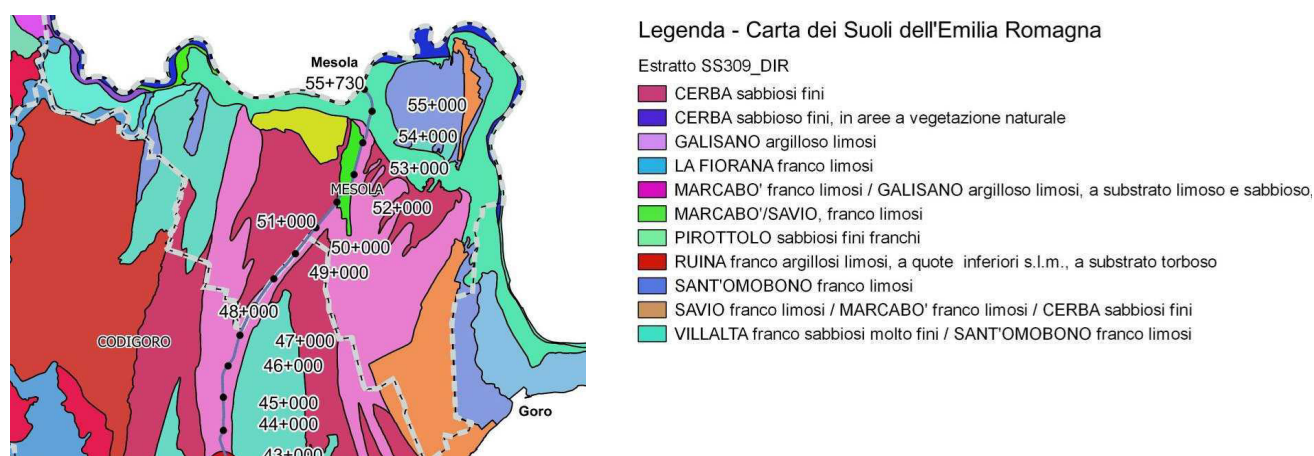


Figura 6 – Carta dei suoli dell'Emilia Romagna

Si riporta di seguito uno stralcio planimetrico alla scala 1:10.000, estratto dal Geo-portale della Regione Emilia Romagna, dove si evidenziano le litologie e la tipologia delle coperture quaternarie.

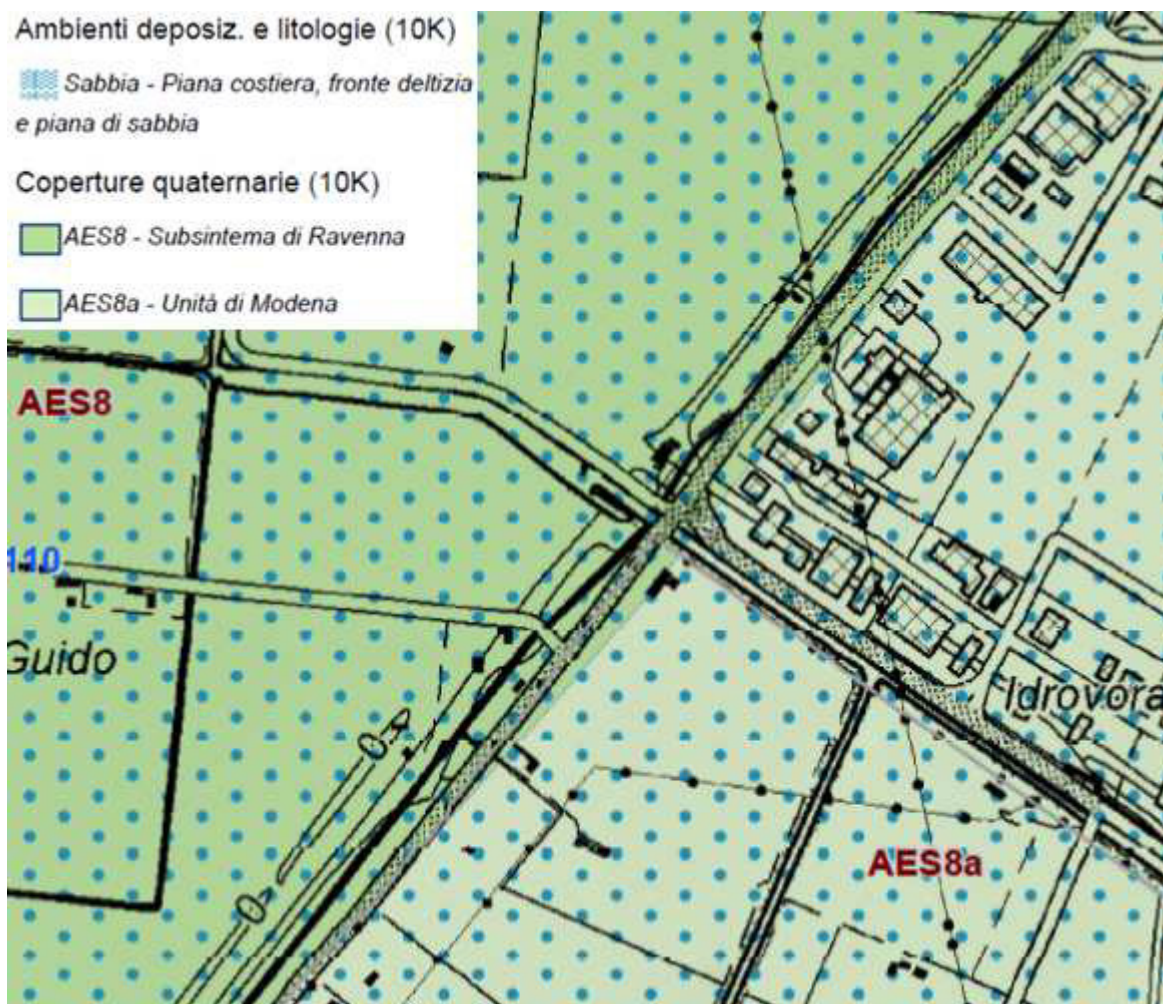


Figura 7 – Carta dei suoli dell'Emilia Romagna

4.4 Inquadramento urbanistico

4.4.1 Pianificazione provinciale – PTCP

Il Piano Territoriale di Coordinamento per la Provincia di Ferrara è stato formato nel periodo 1993-1995, dopo l'entrata in vigore della Legge 142/90 e come prosecuzione del processo di pianificazione d'area vasta avviato fin dal 1981 con il Piano dei Trasporti di Bacino (PTB) collegato al primo Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) e, successivamente, con il Piano Territoriale Infraregionale (PTI).

Il PTCP è in vigore dal marzo 1997 ed è costituito da due parti integrate: le linee di Programmazione economica e territoriale e di indirizzo alla pianificazione di settore (Relazione e tav.2) e le specifiche di tutela dell'ambiente e del paesaggio in attuazione del



Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), specifiche contenute nelle Norme e nelle tavole dei gruppi 3, 4.n e 5.n. Con riferimento a quest'ultimo gruppo di tavole (5.n – Sistema ambientale) si riportano gli aspetti vincolistici del sito in cui è prevista la realizzazione dell'intervento in progetto localizzato nel comune di Mesola.

Dall'esame del PTCP è emerso che la proposta interessa aree normate da articoli evidenziati nelle Tavole di cui si riporta di seguito uno specifico stralcio commentato.

Passando all'analisi della cartografia del P.T.C.P. si osserva che:

- nella Tav. 5.4 - Sistema Ambientale, l'area in esame, per quanto riguarda gli ambiti di tutela, ricade all'interno di *Dossi o dune di rilevanza storico documentale paesistica* (art.20a), per quanto riguarda gli ambiti di interesse storico-archeologico il tratto di "Romea" in esame è classificato come *Strada storica*(art. 24, c. 1 lettera a).
- Nella Tav. 5.1.4 – Assetto della rete ecologica provinciale, lungo la S.S. 309 "Romea" e in prossimità dell'intervento è individuato un *Corridoio ecologico secondario* (art. 27-quater).

PTCP - NORME PER LA TUTELA PAESISTICA

INDICAZIONI, DIRETTIVE E PRESCRIZIONI

Art.20 - Gli elementi morfologico-documentali: i dossi e le dune.

[omissis]

Comma 7 - Alle dune di valore storico-documentale si applicano le prescrizioni di cui al quarto comma precedente art.19

Art. 19 - Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale

Comma 1

Le zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale sono, di norma, costituite da parti del territorio prive di elementi naturali notevoli ma collocate in prossimità di biotopi rilevanti o di aree ambientali soggette a politiche di valorizzazione e/o ampliamento in attuazione del presente Piano, ovvero da aree agricole in cui permangono diffusi elementi tipici del paesaggio agrario storico ferrarese. Le aree di cui al presente articolo sono perciò tutelate al fine di consentire gli interventi di valorizzazione e ricostruzione ambientale e paesaggistica previste dal Piano provinciale o affidate alla pianificazione locale ed ai suoi strumenti attuativi.

[omissis]

Comma 4



a. linee di comunicazione viaria, nonché ferroviaria anche se di tipo metropolitano;
[omissis] sono ammesse nelle aree di cui al primo comma esclusivamente qualora siano previste in strumenti di pianificazione sovracomunali ovvero, in assenza di tali strumenti, previa verifica della compatibilità rispetto alle caratteristiche ambientali e paesaggistiche descritte nella Unità di Paesaggio di riferimento, fermo restando l'obbligo di rispettare le condizioni ed i limiti derivanti.

Comma 5

Le limitazioni di cui al comma precedente non si applicano alla realizzazione di strade, [omissis] che abbiano rilevanza meramente locale, in quanto al servizio della popolazione di non più di un Comune, ovvero di parte della popolazione di due Comuni limitrofi, fermo restando l'obbligo del rispetto delle condizioni e limiti derivanti da ogni altra parte del Piano.

Art. 24 - Elementi di interesse storico-testimoniale

Comma 1

Ai fini del presente Piano sono considerati elementi storico-testimoniali del territorio ferrarese le seguenti categorie di strutture ed elementi:

a. la viabilità storica, per essa intendendo i percorsi individuati nella "Carta del ferrarese del 1814", redatta dal Genio militare austro-ungarico e riedita dalla Amministrazione Provinciale in collaborazione con l'Istituto per i Beni Culturali della Regione Emilia-Romagna, così come indicati nelle tavole di Piano contrassegnate dal numero 5 o elencati nelle singole Unità di Paesaggio, nonché i ponti storici sui fiumi Po, Panaro e Reno;

[omissis]

Comma 2.

Per i tracciati storici di cui alla lettera a. del precedente primo comma, la pianificazione urbanistica comunale dovrà prevedere specifiche misure volte a preservare i tratti ancora liberi dalla edificazione, collocando eventuali nuovi immobili all'interno dei tratti già urbanizzati, nonché mantenere l'andamento sia planimetrico che altimetrico originario, fatte salve le migliorie ai fini della sicurezza della circolazione, [omissis]

Art. 27-quater La Rete Ecologica Provinciale di primo livello (REP)

[omissis]

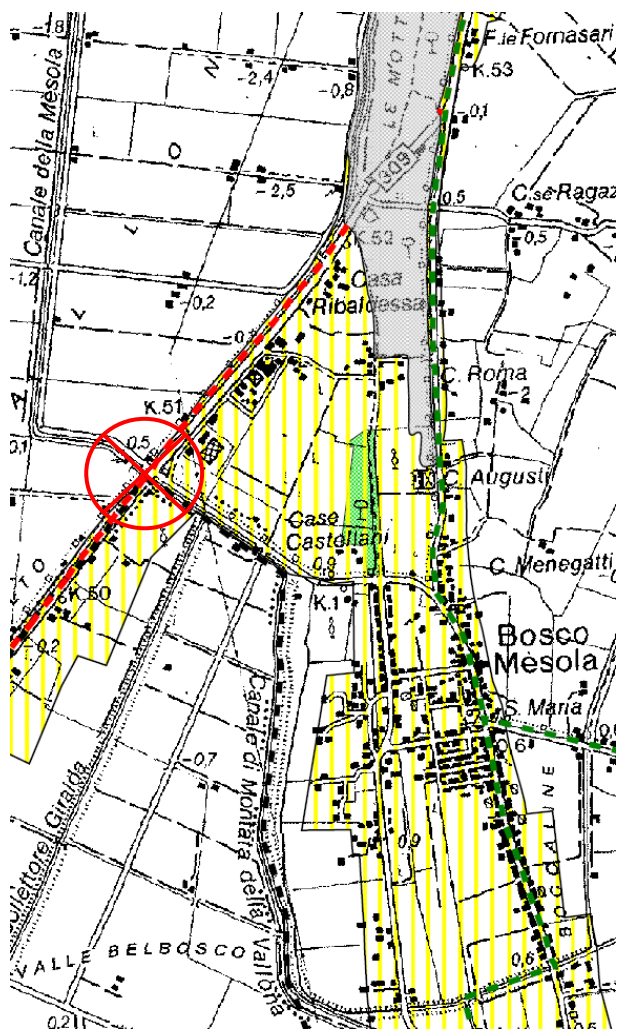
Corridoi ecologici: sono costituiti da unità lineari naturali e semi-naturali, in prevalenza acquatici, con andamento ed ampiezza variabili in grado di svolgere, anche a seguito di azioni di riqualificazione ambientale e di trasformazione territoriale, la funzione di collegamento tra i Nodi, garantendo la continuità della REP.

I Corridoi ecologici si suddividono in primari, secondari e locali. I Corridoi ecologici primari e secondari costituiscono elementi strutturanti la REP di primo livello; l'individuazione sistematica dei corridoi ecologici locali è affidata al livello comunale, in sede di redazione del PSC.

[omissis]



PROVINCIA DI FERRARA
PIANO
TERRITORIALE DI
COORDINAMENTO
PROVINCIALE



LEGENDA

Sistemi e zone strutturanti la forma del territorio

COSTA

- Sistema costiero (Art.12)
- Zone urbanizzate in ambito costiero (Art.14)
- Zone di riqualificazione della costa e dell'arenile (Art.13)
- Zone di tutela della costa e dell'arenile (Art.15)

LAGHI, CORSI D'ACQUA E ACQUE SOTTERRANEE

- Zone di tutela dei corsi d'acqua (Art.17)
- Invasi ed alvei dei corsi d'acqua (Art.18)
- Zone di tutela dei corpi idrici sotterranei (Art.26)
- Aree di vulnerabilità idrogeologica e di particolare tutela per la pianificazione comunale (Art.32)

Zone ed elementi di interesse paesaggistico-ambientale

AMBITI DI TUTELA

- Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale (Art.19)
- Zone di tutela naturalistica (Art.25)
- Rete Natura 2000 - Zone di Protezione Speciale (Art. 27-bis)
- Rete Natura 2000 - Siti di Interesse Comunitario (Art. 27-bis)
- Rete Natura 2000 - ZPS e SIC (Art. 27-bis)
- Perimetro Istitutivo del Parco Regionale del Delta del Po L.R n.27/1988
- VMG Parco Regionale del Delta del Po - Ambito del Piano Territoriale Stazione Volano Mesola Goro
- VALCOM Parco Regionale del Delta del Po - Ambito del Piano Territoriale Stazione Valli di Comacchio

Unità di Paesaggio (Art. 8)

- Progetti di tutela, recupero e valorizzazione (Art.28)
- Ambiti di paesaggio notevole (Art.9)
- Dossi o dune di rilevanza storico documentale e paesistica (Art. 20a)
- Dossi o dune di rilevanza idrogeologica (Art.20b)
- Strade panoramiche (Art.24)

Zone ed elementi di particolare interesse storico

ZONE ED ELEMENTI DI PARTICOLARE INTERESSE STORICO-ARCHEOLOGICO

- Complessi archeologici (Art.21 comma 2 lettera a)
- Aree di accertata e rilevante consistenza archeologica (Art.21 comma 2 lettera b1)
- Aree di concentrazione di materiali archeologici (Art.21 comma 2 lettera b2)
- Strade storiche (Art.24 comma 1 lettera a)
- Idrografia storica (Art.24 comma 1 lettera b)

INSEDIAMENTI STORICI

- Insempi urbani e storici e strutture insediative storiche non urbane (Art.22)
- Zone di interesse storico testimoniale (Art.23)

- Aree di attenzione per la localizzazione a condizione degli impianti per l'emittenza radio e televisiva (Art.5 comma 2 NTA del PLERT)

- Confini amministrativi

Figura 8 – PTCP Provincia di Ferrara – Estratti Tav. 5.4 - Sistema Ambientale

PROVINCIA DI FERRARA
**PIANO
 TERRITORIALE DI
 COORDINAMENTO
 PROVINCIALE**

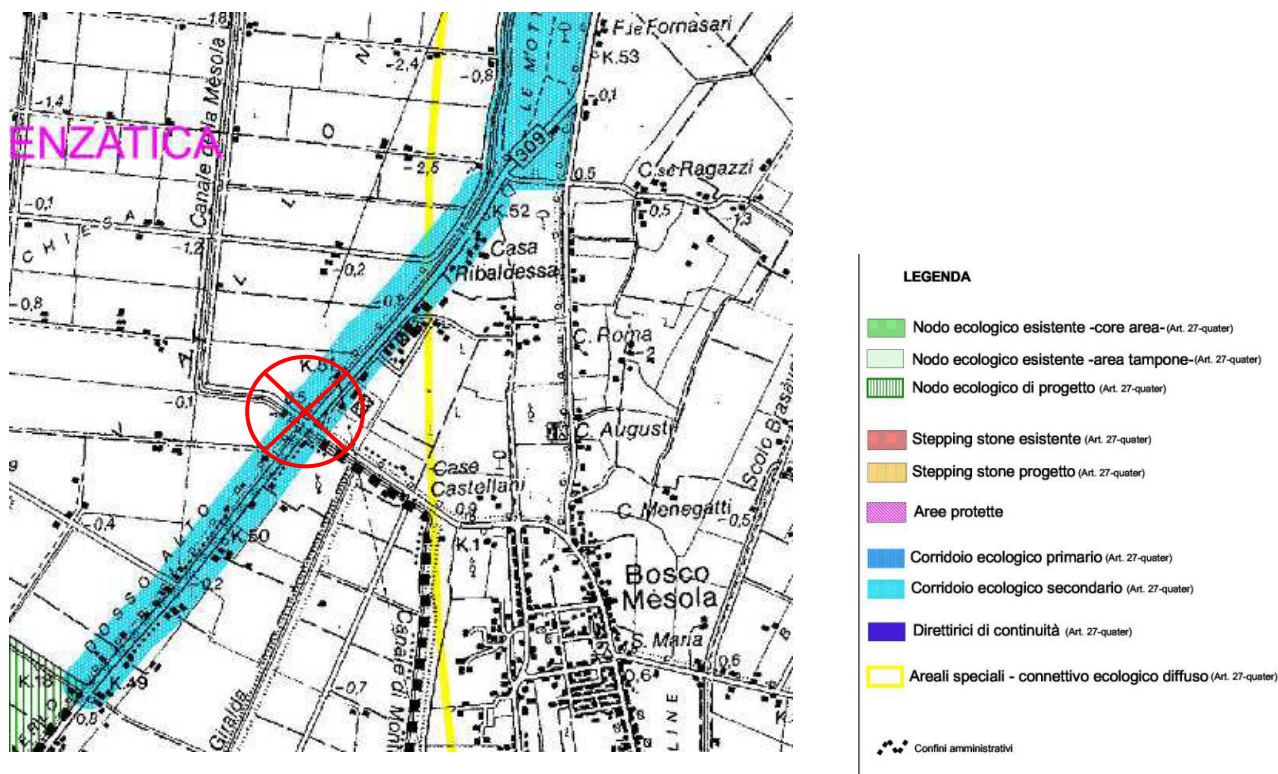


Figura 9 – PTCP Provincia di Ferrara – Estratti Tav. 5.1.4 – Assetto della rete ecologica provinciale

4.4.2 Pianificazione Comunale – PSC

Con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 31 del 10/06/2011 è stato approvato il Piano Strutturale Comunale (PSC) del Comune di Mesola, nuovo strumento urbanistico previsto dalla Legge Regionale 24 marzo 2000, n. 20.

Dall'analisi della cartografia del Quadro conoscitivo del PSC, si osserva che:

- Nella Tav. 02.01.04 – Sistema delle tutele ambientali e paesaggistiche l'area in esame è posta ai margini della perimetrazione Dossi o Dune di rilevanza storico e paesistica (Art. 20a – PTCP), a ridosso di un corridoio ecologico. Il tratto di "Romea" è classificato come *Strada storica* (art. 24, c. 1 lettera a - PTCP).
- Nella Tav. 06.01.04 – Ricognizione dei vincoli paesaggistici non è segnalato alcun tematismo per l'area in esame.



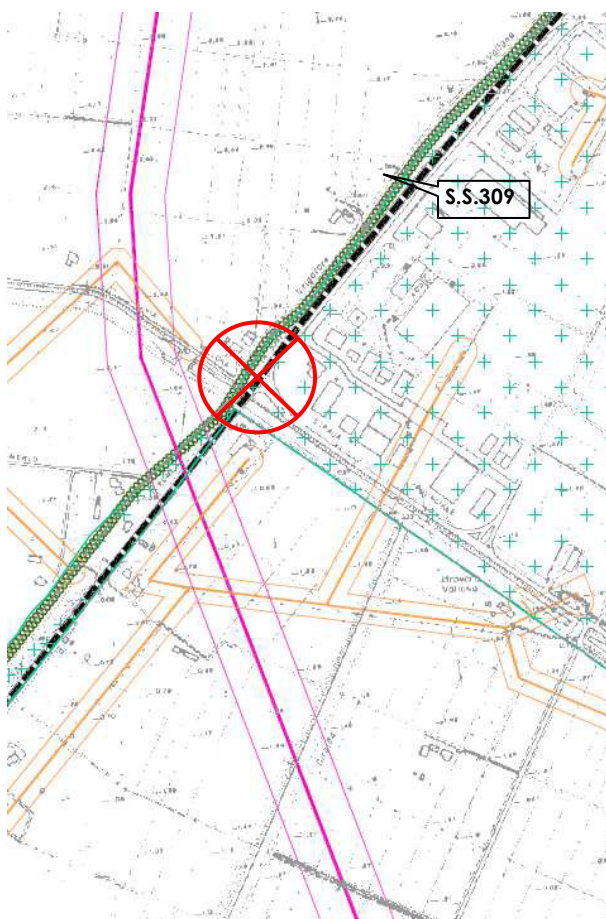
COMUNE DI MESOLA
 PROVINCIA DI FERRARA

PIANO STRUTTURALE COMUNALE

Adottato con del. di C.C. n° 59 del 31/07/2006
 Approvato con del. di C.C. n° del

**SISTEMA DELLE TUTELE
 AMBIENTALI E PAESAGGISTICHE**

TAVOLA 02.01.04



LEGENDA

- Confine comunale
- Insediamenti urbani e storici e strutture insediative storiche non urbane (Art. 22 P.T.C.P.)
- Aree di concentrazione di materiali archeologici (Art. 21b2 P.T.C.P.) (Art. 20 P.S.C.)
- Strade panoramiche (Art. 24 P.T.C.P.)
- Strade storiche (Art. 24a P.T.C.P.) (Art. 17 P.S.C.)
- Parchi regionali - Legge Regionale n.27/1988 (Stazione VMG) (Art. 5 P.S.C.)
- Invasi ed alvei dei corsi d'acqua (Art. 18 P.T.C.P.) (Art. 18 P.S.C.)
- Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua (Art. 17 P.T.C.P.) (Art. 13 P.S.C.)
- Aree a vocazione ambientale e turistico ricreativo (a basso impatto ambientale)
- Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale (Art. 19 P.T.C.P.) (Art. 11 P.S.C.)
- Zone di tutela naturalistica (Art. 25 P.T.C.P.)
- Il sistema forestale e boschivo (Art. 10 P.T.C.P.)
- Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale (Art. 19 P.T.C.P.) (Art. 3 P.S.C.)
- Dossi e dune di rilevanza storico documentale e paesistica (Art. 20a P.T.C.P.) (Art. 14 P.S.C.)
- Corridoio ecologico
- Limite delle unità di paesaggio
- Costa (Art. 12 P.T.C.P.)

Linee ENEL

- Alta Tensione
- Fascia di rispetto (50 - 150 metri) - AT
- Media Tensione
- Fascia di rispetto (20 metri) - MT

Figura 10 –Sistema delle tutele Ambientali e Paesaggistiche - PSC

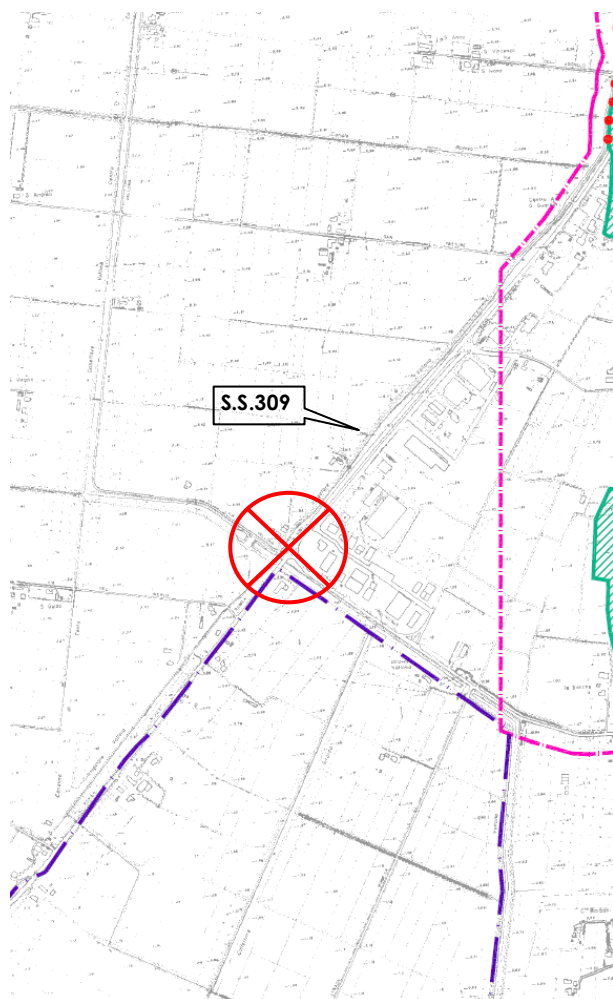


COMUNE DI MESOLA
PROVINCIA DI FERRARA

PIANO STRUTTURALE COMUNALE

Adottato con del. di C.C. n° 59 del 31/07/2006
Approvato con del. di C.C. n° del

RICOGNIZIONE DEI
VINCOLI PAESAGGISTICI



LEGENDA

- Confine comunale
- Centri urbani esclusi dal vincolo paesaggistico, perimetrazione delle zone A e B del Piano di Fabbricazione del 1977, ai sensi dell'art. 142, comma 2, lettera b del Dlgs 42/2004.
- vincoli paesaggistici**
- Corsi d'acqua vincolati e le relative sponde e piedi degli argini per 150 m, art. 142 comma 1, lettera c del Dlgs 42/2004
- Corsi d'acqua svincolati
- Aree coperte da boschi, art. 142, comma 1 lettera g D. Lgs 42/2004
- Aree di Interesse archeologico, art. 142, comma 1 lettera m D. Lgs 42/2004)
- Aree Interessate da specifiche disposizioni di vincolo ai sensi dell'art. 136, comma 1 D. Lgs. 42/2004:
 - Dune Fossili di Massenzatica* "Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona posta nei Comuni di Mesola e Codigoro, G.U. n. 257 del 04/10/1973" da D.M. 27/08/1973.
 - Bosco della Mesola* vincolo ambientale da L. 341/85 abrogata con D.Lgs 490/99.
 - Vincolo paesistico del Gran Bosco della Mesola, del centro antico di Mesola, del viale delle Blverare e del boschetti Dossone e Colucci, del boschetti Gradizzo e Santa Giustina, della foresta Panfilia e della Torre dell'Abate, della pineta Motte del Fondo, (L. 1947/39, R.D. 1357/40, riunione della Commissione Provinciale per la tutela delle Bellezze Naturali di Ferrara del 2/03/1976)
 - Perimetro del Parco Regionale del Delta del Po (art. 142, comma 1 lettera f D. Lgs. 42/2004)

Figura 11 – Ricognizione dei vincoli paesaggistici - PSC

4.1 Verifica preventiva del rischio archeologico

Si riportano di seguito alcune indicazioni preventive sulla verifica archeologica su base bibliografico-archivistica, del sito in cui è prevista la realizzazione dell'intervento in progetto localizzato nel comune di Comacchio in provincia di Ferrara.

Per formulare le seguenti indicazioni è stata consultata la seguente documentazione:

- P.T.C.P. della Provincia di Ferrara
- P.S.C. del Comune di Mesola

Gli estratti cartografici sono riportati nei capitoli precedenti.



Il P.S.C. del Comune di Mesola, in base all'Art.20 delle Norme tecniche di attuazione, nella tavola n. 02.01, in applicazione e specificazione del P.T.C.P., individua i complessi archeologici, le aree di concentrazione di materiali archeologici e le aree di accertata e rilevante consistenza archeologica, indicandone la categoria di appartenenza; a tali aree si applicano le disposizioni del P.T.C.P. vigente per la Provincia di Ferrara.

La S.S. 309 nel Comune di Mesola non attraversa Aree di concentrazione di materiali archeologici, ma viene definita come "Strada storica" ai sensi dell'Art.24a del P.T.C.P. e dell'Art. 17 del P.S.C..

Inoltre, al fine di verificare l'entità della consistenza dei materiali rinvenibili (rischio archeologico) **dovranno essere sottoposti a parere preventivo della Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia-Romagna tutti gli interventi che comportino occupazione permanente del suolo o modifiche permanenti dell'assetto attuale del sottosuolo:**

- a) nei siti dove è accertata la presenza di resti di interesse archeologico, come individuati nelle tavole del presente Piano;
- b) nel centro storico di Mesola;
- c) nelle aree individuate come ambiti per nuovi insediamenti, ambiti di riqualificazione, ambiti specializzati per attività produttive;
- d) nelle aree esterne a quelle dei punti precedenti, **interessate dalla realizzazione di nuove infrastrutture viarie**, ferroviarie, di regimazione idraulica, di trasporto dell'energia.

Dalla verifica preventiva non risulta quindi che siano presenti vincoli archeologici noti che possano determinare l'impossibilità di intervento.

Ritenuto inoltre che per la realizzazione della rotatoria in progetto non sono previsti scavi significativi, e dove sono previsti allargamenti fuori dall'attuale sede stradale, la strada è prevista essere realizzata in rilevato, mediante uno scotico preventivo di circa 0,50 m di spessore, a partire dal piano campagna.

Tutto ciò non esclude ulteriori rinvenimenti occasionali per i quali sarà necessaria comunicazione alla Soprintendenza competente che provvederà, sulla base dell'emergenza, a decidere in accordo con la Direzione Lavori le modalità di intervento.

Dalla valutazione degli impatti sul patrimonio archeologico, sulla base dei dati raccolti e delle caratteristiche progettuali, non sono emersi elementi archeologicamente significativi.



4.2 Verifica della compatibilità urbanistica dell'intervento

Dal punto di vista urbanistico la rotatoria in progetto, anche se non espressamente prevista nel vigente Strumento Urbanistico, non rappresenta un intervento che incide sull'assetto urbanistico della zona in quanto interessa per la quasi totalità l'attuale sede stradale e solo in minima parte porzioni al di fuori della stessa.

La consultazione delle carte tematiche e l'analisi del sistema vincolistico non hanno messo in luce elementi ostativi al progetto analizzato.

4.3 Specifiche di intervento

4.3.1 Sovrastruttura stradale

Le caratteristiche della sovrastruttura stradale vengono riportate nella tabella che segue:

CARATTERISTICHE DELLA SOVRASTRUTTURA STRADALE	
DESCRIZIONE	DIMENSIONE (spessori)
Fondazione in misto stabilizzato	25.00 cm
Fondazione in misto cementato	20.00 cm
Base in collegamento bituminoso	15.00 cm
Strato di collegamento (binder)	7.00 cm
Tappeto di usura	4.00 cm

4.3.2 Segnaletica stradale

La segnaletica orizzontale e verticale è stata prevista in conformità alle norme del Codice della Strada, del relativo Regolamento di esecuzione e di attuazione DPR 495/92 e delle norme di cui al Dm. 6792/2001 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali).

Saranno sostituiti tutti i cartelli stradali di indicazione in prossimità della nuova intersezione a rotatoria.

4.3.3 Illuminazione pubblica

Nell'intervento è prevista la sostituzione di un'intersezione a raso con un'rotatoria, è stato quindi progettata la realizzazione di un nuovo impianto di illuminazione. L'impianto sarà realizzato mediante la messa in opera di una torre faro centrale e di singoli lampioni in corrispondenza delle isole spartitraffico.

4.4 Descrizione dell'intervento

L'intervento prevede la sostituzione di un'intersezione a raso, in prossimità dell'innesto della Strada Provinciale n° 27 - "Roma Goro Cristina", in Comune di Mesola, località Santa Cristina, con una nuova rotatoria.

La tipologia di rotatoria scelta per questo intervento è la "rotatoria convenzionale" a due corsie di larghezza pari a 3.50 m e banchine laterali da 1.00 m, caratterizzata da un diametro esterno compreso tra 40 e 50 m e da un'isola centrale di diametro 26 m.

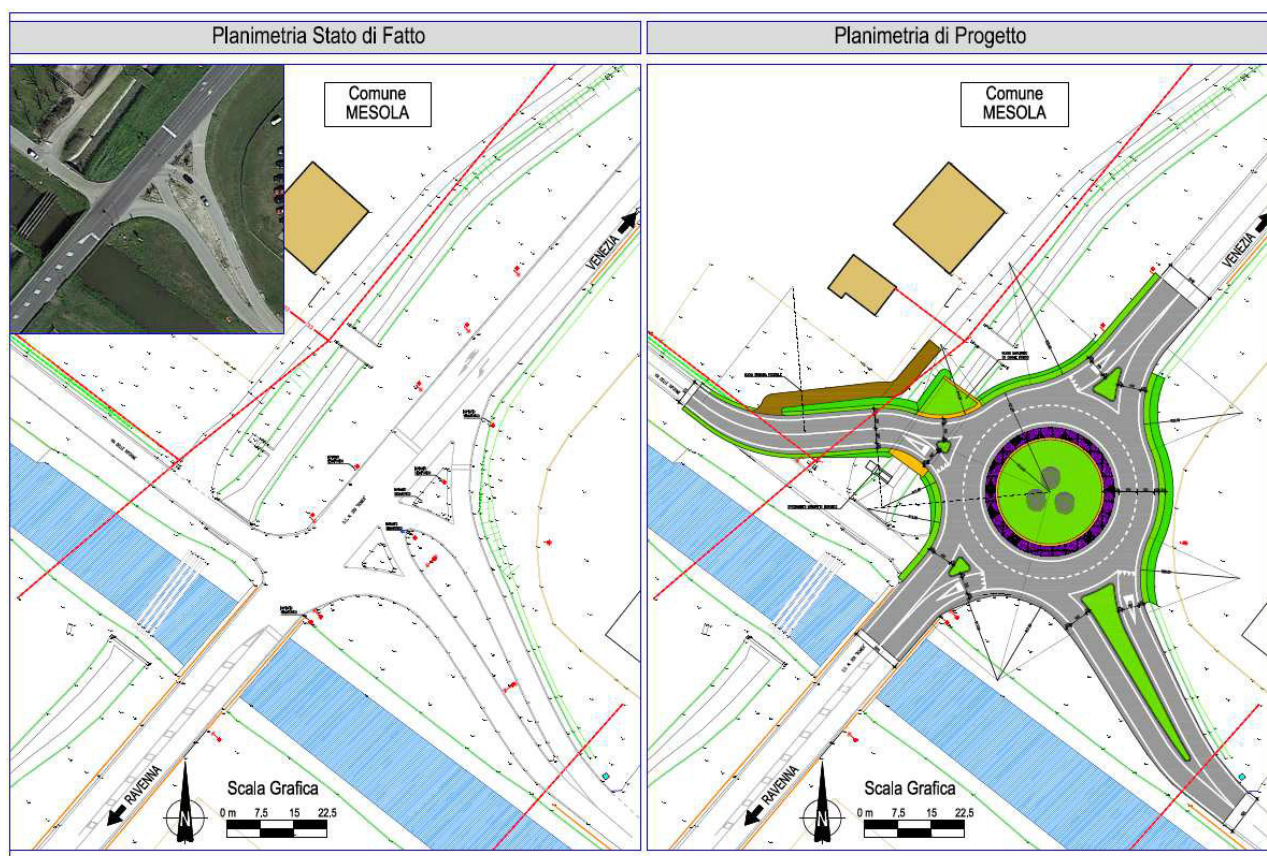


Figura 12 – Intervento n°19 – Planimetria Stato di fatto - Progetto



Per la realizzazione dell'opera sono da prevedere acquisizioni di aree in quanto l'intervento va ad occupare aree di diverse proprietà; andranno verificati i limiti di esproprio mediante un puntuale rilievo basato sui punti fiduciali.

Il presente lavoro prevede le seguenti fasi di lavorazione:

- 1) Approntamento della segnaletica di cantiere;
- 2) Realizzazione del manufatto di attraversamento sul canale che sottopassa Via Delle Riforme;
- 3) Realizzazione della parte di rotatoria fuori sede stradale, sul lato della S.S.309 in direzione Ravenna fino al collegamento con Via Delle Riforme;
- 4) Realizzazione della parte esterna della rotatoria sull'intersezione esistente sulla sede della S.P. 27, per piccole fasi, riducendo le corsie esistenti e parzializzando il traffico;
- 5) Deviazione del traffico sulla S.S.309 sul nuovo ramo di rotatoria già realizzato sul lato di via Delle Riforme, in entrambe le direzioni, per demolire le aiuole spartitraffico esistenti e realizzare la parte centrale della rotatoria;
- 6) Apertura della rotatoria con traffico parzializzato ad una corsia, per consentire la realizzazione delle aiuole spartitraffico sui rami di ingresso/uscita;
- 7) Realizzazione della segnaletica definitiva ed apertura della rotatoria.

Durante le varie fasi di lavorazione si dovranno realizzare le opere di smaltimento delle acque di piattaforma e si dovranno predisporre le canalizzazioni per la realizzazione dell'impianto d'illuminazione pubblica.

La rotatoria in progetto presenta un diametro esterno di 44 metri. L'anello di rotazione, sede della carreggiata stradale, ha una larghezza di 9.00 metri e una pendenza trasversale verso l'esterno del 2.5 %. L'isola centrale, di diametro 26 m, è dotata di una fascia sormontabile larga 2.00 metri per facilitare le manovre di inserimento e uscita dei mezzi pubblici e dei mezzi pesanti, ed è finita a verde. La larghezza delle corsie di entrata è pari a 3.50 m mentre quelle di uscita misurano 4.50 m, ad eccezione dei rami di entrata ed uscita sull'accesso minore di via delle Riforme dove la larghezza è di 3.00 m per entrambi. Sui quattro rami



saranno realizzate delle isole triangolari spartitraffico mediante cordatura perimetrale di altezza pari a 0.15 m, finite a verde..

La geometria della rotatoria garantisce inoltre per ogni ramo un angolo di deviazione della traiettoria in attraversamento del nodo non inferiore a 45°.

Le caratteristiche geometriche principali della rotatoria sono di seguito riassunte:

CARATTERISTICHE DIMENSIONALI ROTATORIA	
DESCRIZIONE	DIMENSIONE
raggio in asse	17.50 m
larghezza anello di circolazione	9.00 m
raggio esterno sulla linea della banchina	22.00 m
raggio interno sulla linea di banchina	13.00 m
diametro esterno	44.00 m
larghezza banchine dell'anello di circolazione	1.00 m
larghezza cordonata	0.50 m
larghezza del cordolo sormontabile	1.80 m
diametro dell'isola giratoria	26.00 m

Il sistema di smaltimento delle acque meteoriche rimane invariato, saranno realizzati degli embrici a protezione del rilevato, che portano l'acqua verso un fossetto di guardia al piede del rilevato stesso, all'esterno della rotatoria.

È prevista l'installazione di un nuovo impianto d'illuminazione, che prevede la realizzazione di una torre faro centrale alta 22 m, dotata di corona mobile motorizzata su cui saranno installati 6 proiettori con lampade da 1000 W. La torre faro sarà installata su di un plinto di fondazione da realizzare in opera in cemento armato.

Saranno poi installati 4 pali di illuminazione alti 11 m sulle aiuole spartitraffico dei rami della rotatoria, e 2 lungo l' S.P. 27, senza sbraccio e con due corpi illuminanti Cut-Off da 150 W. Per l'alimentazione dei pali ci si andrà ad allacciare all'impianto esistente per mezzo di un cavidotto della lunghezza di circa 150.00 m.



4.5 Criteri di scelta della classe delle barriere guard-rail

Sui lati esterni della nuova rotatoria sarà installata una barriera guard-rail bordo laterale, a tripla onda di classe H3, del tipo H3BL SM fornite dall'ANAS, prevedendo l'installazione del profilo salva motociclisti e distanziatore "CSS". Sul manufatto di attraversamento del canale saranno invece installate delle barriere guard-rail bordo ponte, a tripla onda di classe H3, del tipo H3BP SM fornite dall'ANAS, prevedendo l'installazione del profilo salva motociclisti e distanziatore "CSS".

Per la valutazione del comportamento della barriera in seguito ad un urto, viene impiegato il modello cinematico semplificato che consiste nella schematizzazione del veicolo incidente come un punto di massa M su cui agisce una forza di impatto F agente sul centro di gravità. L'energia cinetica d'impatto viene dissipata durante l'urto producendo una deformazione permanente che è direttamente correlata allo spostamento S_n del centro di gravità (cfr. allegato B della norma UNI EN 1317-1:2000, punto B.3); tale energia è equivalente al lavoro compiuto dall'ipotetica forza F nello spostamento S_n .

Un'altra ipotesi semplificativa necessaria per la valutazione dell'entità della deformazione della barriera di sicurezza è la seguente: si ritiene che, data una certa tipologia di barriera di acciaio, il comportamento della stessa in risposta ad un urto segua una legge di tipo elasto-plastico. Ciò significa che, dopo una prima fase di risposta elastica, in cui la forza F agente sulla massa M del veicolo è linearmente proporzionale allo spostamento S_a , si verifica una seconda fase di plasticizzazione del materiale, in cui a parità di forza F agente lo spostamento S_a aumenta fino al raggiungimento di un valore massimo, che caratterizza la larghezza operativa della barriera. È ragionevole inoltre attendersi che la fase elastica iniziale si esaurisca prima del raggiungimento dello spostamento massimo, visti i livelli di energia di impatto che sicuramente inducono la plasticizzazione della barriera; se la barriera è la stessa, in prima approssimazione può ritenersi che la forza F sia la stessa per i due livelli energetici applicati. Tale assunzione conduce alla conseguenza che lo spostamento massimo della barriera possa ritenersi linearmente proporzionale all'energia cinetica applicata, dando così un criterio "pratico" per le necessarie valutazioni in merito. Le barriere bordo ponte normalmente utilizzate sono di classe H2, H3, H4.



Esse variano secondo il produttore, ma tutte devono assicurare alcuni requisiti minimi. Il primo tra tutti è il lavoro di deformazione che devono essere in grado di fornire (D.M. 03.06.1998):

CLASSE H2: Contenimento elevato

$$L_C = 288 \text{ kJ}$$

CLASSE H3: Contenimento elevatissimo

$$L_C = 463 \text{ kJ}$$

CLASSE H4: Contenimento per tratti ad altissimo rischio

$$L_C = 572 \text{ kJ}$$

Nel caso in cui la prova d'impatto viene eseguita con veicolo autoarticolato il valore L_C corrispondente alla classe H4 è pari a 724 kJ.

Lo stesso decreto norma anche la larghezza operativa delle barriere:

Classi dei Livelli di Larghezza Utile	Livelli di Larghezza Utile W
W1	$W \leq 0,6$
W2	$W \leq 0,8$
W3	$W \leq 1,0$
W4	$W \leq 1,3$
W5	$W \leq 1,7$
W6	$W \leq 2,1$
W7	$W \leq 2,5$
W8	$W \leq 3,5$

La larghezza utile è la distanza tra la posizione iniziale del frontale del sistema stradale di contenimento e la massima posizione dinamica laterale di qualsiasi componente principale del sistema.

La deflessione dinamica è il massimo spostamento dinamico trasversale del frontale del sistema di contenimento.

La deflessione dinamica e la larghezza utile consentono di determinare le condizioni più idonee di installazione per ciascuna barriera di sicurezza, nonché di stabilire distanze appropriate di fronte ad ostacoli in modo da permettere al sistema di operare nel modo migliore.

La deformazione dipenderà sia dal tipo di sistema prescelto che dalle caratteristiche proprie delle prove d'urto effettuate.

La classificazione del traffico ai fini del progetto delle barriere:

- Traffico tipo I: quando il TGM è minore o uguale a 1000 con qualsiasi percentuale di veicoli merci o maggiore di 1000 con presenza di veicoli di massa superiore a 3000 kg minore o uguale al 5% del totale
- Traffico tipo II: quando, con TGM maggiore di 1000, la presenza di veicoli di massa superiore a 3000 kg sia maggiore del 5% e minore o uguale al 15% sul totale
- Traffico tipo III: quando con TGM maggiore di 1000, la presenza di veicoli di massa superiore a 3000 kg sia maggiore del 15% sul totale.

Per TGM si intende il traffico giornaliero medio annuale nei due sensi.



Partendo dai dati del traffico registrati nel comune di Comacchio, a sud e a nord dell'innesto con il raccordo autostradale RA8 per Ferrara, rispettivamente al km 22+400 - alle spalle dell'insediamento litoraneo di Lido degli Estensi - e al km 31+500, superato il centro abitato di San Giuseppe e in prossimità all'intersezione con la strada di accesso alla zona produttiva, di seguito riportati:

SS 309 km 31+500 Comacchio - 2° trimestre 2018							
	veicoli leggeri			veicoli pesanti			Totali
<i>fasce orarie</i>	6-20	20-22	22-6	6-20	20-22	22-6	
<i>flusso ascendente</i>	3'924	357	584	1'141	81	207	
<i>flusso discendente</i>	4'387	400	485	1'147	71	232	
Totali	8'311	757	1'069	2'288	152	439	
Totale giornata	10'137			2'879			13'016
% sul totale veicoli	77.88%			22.12%			100.00%

SS 309 km 31+500 Comacchio - 3° trimestre 2018							
	veicoli leggeri			veicoli pesanti			Totali
<i>fasce orarie</i>	6-20	20-22	22-6	6-20	20-22	22-6	
<i>flusso ascendente</i>	4'429	454	824	1'047	74	198	
<i>flusso discendente</i>	4'776	487	666	1'047	64	221	
Totali	9'205	941	1'490	2'094	138	419	
Totale giornata	11'636			2'651			14'287
% sul totale veicoli	81.44%			18.56%			100.00%

Si individua un TGM maggiore di 1000 ed un percentuale di veicoli pesanti superiore al 18%, si può quindi affermare che le condizioni di traffico sono di tipo III, come definito dal D.M. 21.06.2004 nella seguente tabella di sintesi:

Tipo di traffico	TGM	% Veicoli con massa >3,5 t
I	≤1000	Qualsiasi
I	>1000	≤ 5
II	>1000	5 < n ≤ 15
III	>1000	> 15

Per il TGM si intende il Traffico Giornaliero Medio annuale nei due sensi.

L'analisi stretta per condizioni di traffico di tipo III su strade extraurbane di tipo C porta a valutare, per il caso in esame, una barriera bordo ponte di classe H3.

Si riporta di seguito la tab. A, per il progetto di dimensionamento delle barriere.



Tabella A

Tipo di strade	Traffico	Destinazione barriere			
		barriere spartitraffico a ⁽¹⁾	barriere bordo laterale b	barriere bordo ponte c ⁽²⁾	attenuatori d
Autostrade (A) e strade extraurbane principali (B)	I	H2	H1	H2	TC1 o TC2 secondo velocità ≤ oppure > di 80 Km/h (art. 6)
	II	H3	H2	H3	
	III	H3-H4 (3)	H2-H3(3)	H4	
Strade extraurbane secondarie (C) e Strade urbane di scorrimento (D)	I	H1	N2	H2	
	II	H2	H1	H2	
	III	H2	H2	H3	
Strade urbane di quartiere (E) e Strade locali (F)	I	N2	N1	H2	
	II	H1	N2	H2	
	III	H1	H1	H2	

- (1) Ove esistente. Nei varchi spartitraffico, il livello di contenimento minimo per le protezioni fisse potrà essere della classe inferiore rispetto quella minima indicata; per le protezioni mobili che, sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, permettono rapide deviazioni di traffico, dovrà essere almeno di livello H1.
- (2) Valido per opere d'arte (ponti, viadotti, muri e simili) con lunghezza superiore ai 10 metri; tutte le altre sono equiparate al bordo laterale normale (tipo b).
 Il passaggio tra la barriera da bordo laterale e quella da bordo ponte e viceversa sarà ottenuto in modo graduale. Il bordo ponte è uno dei casi in cui si accetta ASI > 1 nei limiti indicati all'art. 6.
- (3) La scelta tra le due classi sarà determinata dal progettista in funzione dell'ampiezza W della larghezza utile della barriera scelta, delle caratteristiche geometriche della strada (tipo di sezione trasversale, planoaltimetria, larghezza dello spartitraffico, ecc.), della percentuale di traffico pesante (di massa superiore a 3000 kg) e della relativa incidenza.

Tabella A – Barriere longitudinali

Tipo di strada	Tipo di traffico	Barriere spartitraffico	Barriere bordo laterale	Barriere bordo ponte ⁽¹⁾
Autostrade (A) e strade extraurbane principali(B)	I	H2	H1	H2
	II	H3	H2	H3
	III	H3-H4 ⁽²⁾	H2-H3 ⁽²⁾	H3-H4 ⁽²⁾
Strade extraurbane secondarie(C) e Strade urbane di scorrimento (D)	I	H1	N2	H2
	II	H2	H1	H2
	III	H2	H2	H3
Strade urbane di quartiere (E) e strade locali(F).	I	N2	N1	H2
	II	H1	N2	H2
	III	H1	H1	H2

(1) Per ponti o viadotti si intendono opere di luce superiore a 10 metri; per luci minori sono equiparate al bordo laterale

(2) La scelta tra le due classi sarà determinata dal progettista

Tabella C – Terminali speciali testati

Velocità imposta nel sito da proteggere	Classe dei terminali
Con velocità $v \geq 130$ km/h	P3
Con velocità $90 \leq v < 130$ km/h	P2
Con velocità $v < 90$ km/h	P1