PLANIMETRIA DI PROGETTO

SCALA 1:25.000

N

11 CTVIA — QUALITA' DELL'ARIA
Dovranno essere definite ulteriori misure precauzionali oltre alle misure preventive/mitigative giornaliere di PM10, finalizzate a prevenire studio sul PM10 stesso, sulla base del quale ottimizzare il progetto di inserimento a verde ai fini compensativi. Tale studio e le relative misure compensative, dovranno essere poste in verifica di ottemperanza al MATTM.

12 CTVIA / 1 RER — VEGETAZIONE, FAUNA, ECOSISTEMI E AREE PROTETTE
Si prescrive la realizzazione delle fasce boscate previste dal progetto e l'impianto di siepi e filari secondo le modalità concordate, con le Amministrazioni comunali territorialmente interessate, l'ottimizzazione delle mitigazioni/compensazioni; tali mitigazioni/compensazioni, che non dovranno accentuare il carattere di linearità dell'infrastruttura, saranno poste a protezione sia dei fruitori della strada (barriere antirumore) sia dei prossimi nella zona, sia dei tratti di viabilità collidale parallela all'autostrada.

13 CTVIA / 18 RER — VEGETAZIONE, FAUNA, ECOSISTEMI E AREE PROTETTE
Gli interventi di rinaturalizzazione di tipo linearo previsti dal progetto dovranno configurare, come previsto nel SIA, come elementi di connessione della rete ecologica esistente. Detti interventi vanno concordati nelle modalità con la Regione Emilia Romagna.

18 CTVIA / 39 RER — VEGETAZIONE, FAUNA, ECOSISTEMI E AREE PROTETTE
La destinazione delle piste di cantiere e viabilità ciclabile sarà concordata con le Amministrazioni Comunali interessate e, per tratti di viabilità ciclabile parallele all'autostrada, dovrà essere prevista adeguata protezione con fosse ulteriori.

14 CTVIA / 15 RER — CLIMA ACUSTICO
14 CTVIA:
Le essenze vegetali, collocate in prossimità dell'autostrada, dovranno essere del tipo maggiormente efficace dal punto di vista dell'assorbimento delle emissioni gassose e delle polveri sottili, siano individuate, come già previsto nel SIA, anche sulla base dello studio del CNR-Ibimet di Bologna.
15 RER:
Si prescrive che le essenze vegetali, maggiormente efficaci dal punto di vista dell'assorbimento delle emissioni gassose e delle polveri sottili, siano individuate, come già previsto nel SIA, anche sulla base dello studio del CNR-Ibimet di Bologna.

20 CTVIA / 20 RER — CLIMA ACUSTICO
Per le nuove infrastrutture stradali (e quindi per tutte le viabilità di progetto) deve essere garantito l'inserimento dell'infrastruttura nel territorio con un proprio livello sonoro che, oltre a non superare i limiti previsti dalla normativa, non comporti superamenti dei limiti superi complessivamente il valore limite dell'area definito dalle infrastrutture già esistenti, come indicato nell'appendice IV al report "Rilevamento interpretativo ed analisi acustica delle problematiche della normativa acustica Comunitaria e Nazionale con particolare riferimento alla normativa sulla viabilità" presentato dalla DIRA nell'ambito della convenzione MATTM-DIRA "Supporto alla svolgimento della attività della Commissione VIA Ordinaria e Speciale relativamente alle procedure di valutazione ambientale delle infrastrutture di trasporto", che costituisce l'allegato n. 1, parte integrante della delibera della Regione Emilia Romagna. Detti interventi vanno concordati nelle modalità con la Regione Emilia Romagna.

22 CTVIA / 22 RER — CLIMA ACUSTICO
Per la mitigazione del rumore il progetto già prevede l'utilizzo di asfalti fonoassorbenti, si prescrive di valutare la sperimentazione dei nuovi asfalti ad elevata capacità fonoassorbente (circa 3 dB, come ad esempio quelli a base di gomma riciclata) in alternanza con quelli e alle barriere di mitigazione acustica; per tali asfalti dovrà essere preventivata l'adeguata manutenzione per mantenerne l'efficacia nel tempo. La sperimentazione va concordata nelle modalità con la Regione Emilia Romagna.

23 CTVIA / 26 RER — CLIMA ACUSTICO
Nei casi in cui, sulla base degli esiti del monitoraggio, non si raggiungano i limiti normativi (un l'utilizzo degli asfalti fonoassorbenti), si prescrive l'uso di barriere acustiche che al fine di limitare l'impatto visivo e paesaggistico, dovranno essere di altezza ridotta e accompagnate con fasce arboree-arbustive che valorizzino il paesaggio circostante ed indirizzino le specie ornitiche all'involo. Detti interventi vanno concordati nelle modalità con la Regione Emilia Romagna e con ARPA.

42 CTVIA — VEGETAZIONE, FAUNA, ECOSISTEMI E AREE PROTETTE
Dovranno essere realizzati i passaggi per la fauna selvatica, mediante opere idonee (quali sottopassi o sovrapassi faunistici, di adeguate dimensioni e numero di detti passaggi, da definirsi in relazione alle specifiche esigenze di tutela degli ambiti interferiti. Si suggerisce che i sottopassi siano realizzati con tubi in cemento, di diametro adeguato, per mantenere le specifiche tecniche e gli accorgimenti idonei ad evitare, nella fase di esercizio da parte dei mezzi pesanti, rumori, vibrazioni e/o barriere di mitigazione acustica; per tali asfalti dovrà essere preventivata l'adeguata manutenzione per mantenerne l'efficacia nel tempo. La sperimentazione va concordata nelle modalità con la Regione Emilia Romagna e con ARPA.

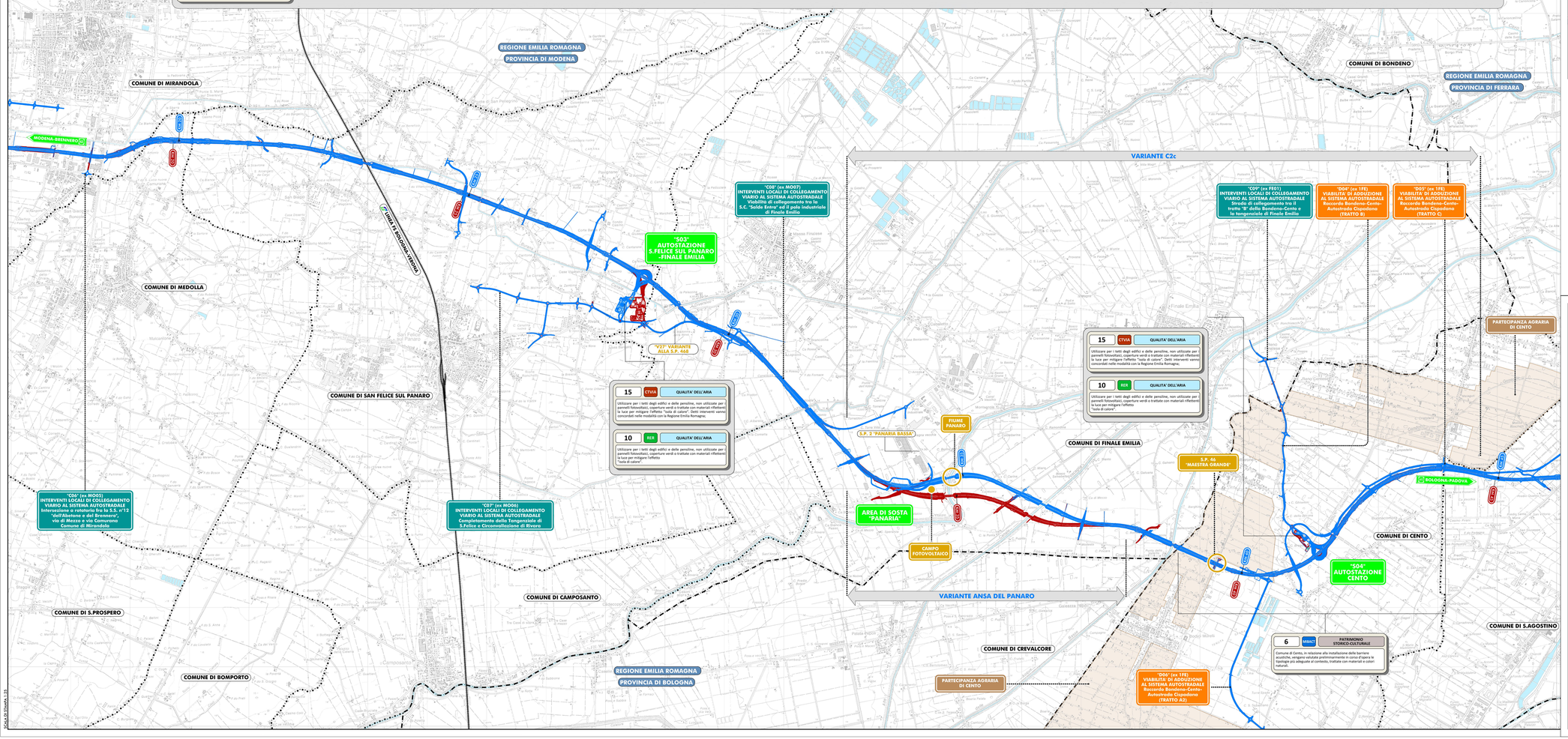
45.1 CTVIA — VEGETAZIONE, FAUNA, ECOSISTEMI E AREE PROTETTE
Gli interventi di mitigazione/compensazione ambientale e quelli paesaggistici, dovranno essere realizzati con piante autoctone e integrati in sede di progettazione esecutiva sulla base di quanto proposto nel SIA e nelle integrazioni.
In particolare:
dovrà essere verificato l'adeguatezza degli interventi con lo scopo di ridurre la frammentazione degli ecosistemi, dell'attività agricola e del sistema idraulico, lo scambio ecologico di popolazioni selvatiche direttamente interferite o nell'immediato intorno dell'autostrada, nonché la ricomposizione fondiaria dei terreni interessati dal tracciato;

8 MiBACT — PATRIMONIO STORICO-CULTURALE
Per quanto concerne le prescrizioni come specificate nella funzione del MiBACT, si rimanda a quanto riportato nel SIA e nel PFTE, e alla propria dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, che integrano quella già formulate nel parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale, n. 1690 in data 18 gennaio 2015, si richiede, inoltre, che il relativo approfondimento progettuale, da svolgere in sede di progetto esecutivo, dovrà essere esteso, per ragione di nesso, sia ingaggio con un adeguato confronto con la Soprintendenza territorialmente competente, al fine di individuare le misure più idonee a ridurre l'ingombro visivo dell'infrastruttura anche in termini di scelte adeguate e coerenti per quanto attiene le mitigazione, compensazione e inserimento paesaggistico-ambientale, positiva, e per contro di più efficace mascheramento, da calibrare in base al contesto paesaggistico ed insediative storico.

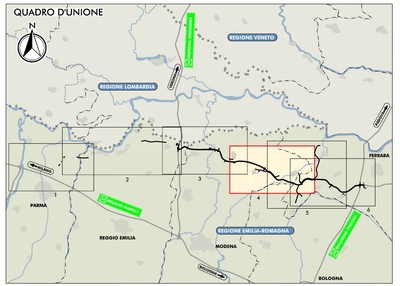
2 RER — QUALITA' DELL'ARIA
Si prescrive che la localizzazione degli interventi vegetazionali (al fine di ridurre l'inquinamento dovuto alla viabilità di servizio all'autostrada), si segnala al riguardo, che esistono viale aree industriali, in prossimità dell'infrastruttura che determinano locali "isole di calore", mediante accordi tra le parti potrebbero essere individuate in tali aree, o in aree ad esse limitrofe, superfici destinate a "boschi urbani" (aree a forte densità arborea, in grado di fungere da inpatti atmosferici, sia a migliorare l'inserimento paesaggistico delle stesse; si ricorda che "al fine di favorire l'attuazione degli interventi di riqualificazione", il Piano Operativo Comunale (POC) può assegnare quote di edificabilità quale equo ristoro dei sacrificio imposto ai proprietari dei fondi interessati dalla realizzazione di boschi urbani, in dotazioni territoriali o per le infrastrutture per la mobilità; per il medesimo scopo lo strumento urbanistico può prevedere, anche attraverso le stipule di accordi di cui all'art. 16, il recupero delle cubature afferenti alle aree da destinare a servizi, su diverse aree del territorio urbano" (art. 30, comma 11, LR 20/2000).

3 RER — PATRIMONIO STORICO-CULTURALE
È preferibile che la tipologia degli interventi vegetazionali, fermo restando quanto precedentemente, sia quella di "bosco urbano" (vedi proposta dell'infrastruttura, sia di tipo variabile come ad esempio:
- NATURALISTICA: in prossimità dei corsi d'acqua e, dove possibile, con la funzione di ridurre la frammentazione della rete ecologica esistente;
- PAESAGGISTICA: A mitigazione dell'impatto in prossimità di edifici ed aree di particolare valore paesaggistico e storico monumentale;
- PRODUTTIVA: (anche inserite nella filiera energetica) nelle aree in fragio all'infrastruttura stradale.

28 RER — CLIMA ACUSTICO
Particolare cura dovrà essere posta al rispetto dei limiti dei ricettori sensibili.



QUADRO D'UNIONE



TERRITORIO
- CONFINI REGIONALI
- CONFINI PROVINCIALI
- CONFINI COMUNALI
- CORSI D'ACQUA E PRESENZE IDROGRAFICHE PRINCIPALI

INFRASTRUTTURE ESISTENTI
- AUTOSTRADE
- FERROVIE

INFRASTRUTTURE DI PROGETTO

PROGETTO DEFINITIVO 2012
- TRACCIATO AUTOSTRADALE DI PROGETTO
- INTERVENTI LOCALI DI COLLEGAMENTO VIARIO AL SISTEMA AUTOSTRADALE
- VIABILITÀ DI ADDUZIONE AL SISTEMA AUTOSTRADALE

PROGETTO DEFINITIVO 2019
- TRACCIATO AUTOSTRADALE DI PROGETTO
- INTERVENTI LOCALI DI COLLEGAMENTO VIARIO AL SISTEMA AUTOSTRADALE
- VIABILITÀ DI ADDUZIONE AL SISTEMA AUTOSTRADALE

NUMERO IDENTIFICATIVO DELLA CONDIZIONE AMBIENTALE

ENTI PRESCRIVENTI
- CTVIA — COMITATO TECNICO VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
- RER — REGIONE EMILIA-ROMAGNA
- MiBACT — MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI E PER IL TURISMO

28.3 CTVIA — CLIMA ACUSTICO
Limitare i nuovi interventi locali della viabilità di adduzione al sistema autostradale, prevedendo l'adeguamento e ampliamento della viabilità esistente.

AMBITO DELLE CONDIZIONI AMBIENTALI
- CLIMA ACUSTICO
- PATRIMONIO STORICO-CULTURALE
- VEGETAZIONE, FAUNA, ECOSISTEMI E AREE PROTETTE
- QUALITA' DELL'ARIA

TESTO DELLA CONDIZIONE AMBIENTALE

IL CONCEDENTE
Regione Emilia-Romagna

IL CONCESSIONARIO
ARC AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA

AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA
DAL CASELLO DI REGGIOLO-ROLO SULLA A22 AL CASELLO DI FERRARA SUD SULLA A13

CODICE C.U.P. E81B08000060009

PROGETTO DEFINITIVO

AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA - PARTE GENERALE

PARTE GENERALE

INQUADRAMENTO GENERALE DELL'INTERVENTO

PLANIMETRIA DI RAFFRONTO PD2012 - PD2019 CON LOCALIZZAZIONE DELLE CONDIZIONI AMBIENTALI AFFERENTI ALLA 2° ISTANZA DI VERIFICA DI OTTEMPERANZA
TAV. 4/6

REDATTO DA
Arch. Sergio Beccarelli
Ord. Arch. Prov. FR N. 377
DOTT. ARCH. SERGIO BECCARELLI
ORDINE DEGLI ARCHITETTI PIANIFICATORI PAESAGGISTI E CONSERVATORI DELLA PROVINCIA DI FERRARA

IL CONCESSIONARIO
Autostrada Regionale Cispadana S.p.A.
IL PRESIDENTE
Graziano Pattuzzi

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDAZIONE	CONTROLLO	APPROVAZIONE
G					
F					
E					
D					
C					
B					
A	21.09.2020	EMISSIONE	GHIRETTI	BECCARELLI	PATTUZZI

IDENTIFICAZIONE ELABORATO

NUM. PROGR.	TIPO	LOTTO	GRUPPO	CODICE OPERA NEC	TIPOLOGIA OPERA	ANNO	TIPO ELABORATO	PROGRESSIVO	REV.
8 0 1 6	P D	0	0 0 0	0 0 0 0 0	0	G E	C O	1 1 1	A

DATA: SETTEMBRE 2020

SCALA: 1:25.000

IL PRESENTE DOCUMENTO NON POTRA' ESSERE COPIATO, RIPRODOTTO O ALTRIMENTI PUBBLICATO, IN TUTTO O IN PARTE, SENZA IL CONSENSO SCRITTO DEL CONCESSIONARIO. OGNI UTILIZZO NON AUTORIZZATO SARA' PERSEGUITO A NORMA DI LEGGE
THIS DOCUMENT MAY NOT BE COPIED, REPRODUCED OR PUBLISHED, EITHER IN PART OR IN ITS ENTIRETY WITHOUT THE WRITTEN CONSENT OF ARCHITECT CONCESSIONAIRE. UNAUTHORIZED USE WILL BE PROSECUTED BY LAW.