PLANIMETRIA DI PROGETTO

SCALA 1:25.000

N

11 CTVIA — QUALITA' DELL'ARIA

Dovranno essere definite ulteriori misure compensative volte alla riduzione delle concentrazioni di PM10 e PM2,5 sulla base di preventivo 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 di concordare, in fase di redazione del progetto esecutivo, con le amministrazioni locali competenti, eventuali misure di l'ottimizzazione della mitigazioni/compensazioni, tali mitigazioni/compensazioni, che non dovranno accentuare il carattere di linearità dell'infrastruttura, saranno poste a protezione sia dei ricettori, sia delle coltivazioni di pregio presenti nella zona, sia dei tratti di viabilità ciclabile parallela all'autostrada.

13 CTVIA / **18** RER — VEGETAZIONE, FAUNA, ECOSISTEMI E AREE PROTETTE

Gli interventi di rinaturalizzazione di tipo lineare previsti dal progetto dovranno configurarsi, 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 a viabilità ciclabile sarà concordata con le Amministrazioni Comunali interessate e, per tratti di viabilità ciclabile parallela all'autostrada, dovrà essere prevista un'adeguata protezione con fasce alberate;

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. Detti interventi vanno concordati nelle modalità con la Regione Emilia Romagna;

15 RER:
Si prescrive che le essenze vegetali, maggiormente efficaci dal punto di vista dell'assorbimento delle emissioni gassose e delle polveri sottili, siano impiegate, come già previsto nel SIA, anche sulla base dello studio del CNR-Ibimet di Bologna;

28 RER — CLIMA ACUSTICO

Particolare cura dovrà essere posta al rispetto dei limiti dei ricettori sensibili.

20 CTVIA / **20** RER — CLIMA ACUSTICO

Per le nuove infrastrutture stradali (e quindi per tutte le viabilità di progetto) dove essere garantito l'inserimento dell'infrastruttura nel territorio con un proprio livello sonoro che, oltre a non superare i propri limiti, sommandosi al livello sonoro presente nell'area, non superi complessivamente il valore limite dell'area definito dalla infrastruttura già esistenti, come indicato nell'appendice IV al report "Panoramica interpretativa ed evidenziazione delle problematiche ambientali" predisposto dal CTVIA del Ministero dell'Ambiente con riferimento agli aspetti inerenti l'impatto acustico" redatto da ISPRA nell'ambito della convenzione MATTM-ISPRA "Supporto allo svolgimento delle attività della Commissione VIA Ordinaria e Speciale in merito alle problematiche dell'inquinamento acustico 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 de' nuovi asfalti ad elevata capacità fonoassorbente (sino a 5 dB, come ad esempio gli asfalti contenenti materiali gommosi) in alternativa alle barriere di mitigazione acustica; per tali asfalti dovrà essere verificata l'adeguatezza degli interventi con lo scopo di garantirne 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 con l'utilizzo degli asfalti fonoassorbenti, si prescrive l'uso di barriere acustiche che al fine di limitare l'impatto sia sul paesaggio sia sull'avifauna, laddove fattibile, andranno accompagnate con fasce arboreo-arbustive che valorizzino il paesaggio circostante ed indirizzino lo sguardo verso specifiche all'intorno. Detti interventi vanno concordati nelle modalità con la Regione Emilia Romagna e con ISPRA.

42 CTVIA — VEGETAZIONE, FAUNA, ECOSISTEMI E AREE PROTETTE

Dovranno essere realizzati i passaggi per la fauna selvatica, mediante la redazione di un progetto specifico che identifichi tipologie, localizzazione, dimensionamento e modalità costruttive adeguate alle specifiche esigenze di tutela degli ambiti interferiti. Si suggerisce che i criteri di progettazione esecutiva, dimensionamento e realizzazione dei manufatti, nonché le specifiche tecniche e gli accorgimenti ideonei ad assicurarne l'effettiva fruizione da parte delle specie interessate, siano elaborati in coerenza con quanto indicato nella «Direttiva sui passaggi della fauna selvatica» pubblicata nel novembre 2001 dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, dall'Unione delle Comunicazioni (ATEC) della Confederazione elvetica. Dei fosse rilevata la presenza di popolazioni animali e relative tratte di spostamento (con particolare riferimento alle specie di interesse conservazionistico, ossia incluse negli allegati delle direttive 92/43/CEE «Habitat» e 2009/147/CEE «Uccelli»), nelle liste rosse internazionali e nazionali, dovrà prevedersi sottopassi/sovrapassi per fauna idonei alla conservazione di tali specie.

45.1 CTVIA — VEGETAZIONE, FAUNA, ECOSISTEMI E AREE PROTETTE

Gli interventi di mitigazione/compensazione ambientale e quelli previsti dagli strumenti pianistici dovranno essere dettagliati e integrati in sede di progettazione esecutiva sulla base di quanto proposto nel SIA e nelle integrazioni.
In particolare:
dovrà essere verificata l'adeguatezza degli interventi con lo scopo di favorire la continuità degli ecosistemi, dell'attività agricola e del sistema idraulico, lo scambio ecologico di popolazioni selvatiche diminuendo le interferenze e nell'immediato intorno dell'autostrada, nonché la ricomposizione fondiaria dei terreni interessati dal tracciato.

8 MiBAC — PATRIMONIO STORICO-CULTURALE

Per quanto concerne le prescrizioni come specificate nella riunione del 23 dicembre 2015, concordate dal MiBACT e dal MATTM e fatte proprie dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, che integrano quanto già previsto dal Decreto di Compatibilità Ambientale e dalla Pronuncia dell'Impatto Ambientale, n. 1690 in data 16 gennaio 2015, si richiede, inoltre, che il relativo approfondimento progettuale, da svolgere in sede di redazione del progetto esecutivo per ademprire alle stesse, sia integrato 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 riduzione delle dimensioni delle opere d'arte maggiori, anche mediante l'individuazione di soluzioni di maggiore permeabilità visiva o per contro di più efficace mascheramento, da calibrare in base al contesto paesaggistico ed insediativo storico.

3 RER — PATRIMONIO STORICO-CULTURALE

È preferibile che la tipologia degli interventi vegetazionali, fermo restando la finalità principale di assorbire le emissioni e filtrare le polveri prodotte dall'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 delle rete ecologica provinciale;
- 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 fregio all'infrastruttura stradale.

2 RER — QUALITA' DELL'ARIA

Si prescrive che la localizzazione degli interventi vegetazionali (al punto 1 della prescrizione RER) sia comunque in prossimità all'autostrada; si segnala al riguardo, che esistono vaste aree industriali, in prossimità dell'infrastruttura che determinano locali "isole di calore", mediante accordi tra le parti potrebbero essere individuate aree idonee per la piantumazione di alberature, anche ad impianti vegetali, che potrebbero concorrere sia a mitigare gli impatti atmosferici, sia a migliorare l'inserimento paesaggistico delle stesse; si ricorda che "al fine di favorire l'attuazione degli interventi di trasformazione, il Piano Operativo Comunale (POC) può assegnare quote di edificabilità quale equo ristoro del sacrificio imposto ai proprietari con l'apposizione del vincolo di destinazione per le infrastrutture e le aree per la loro realizzazione. Il POC stesso a medesimo scopo lo strumento urbanistico può prevedere, anche attraverso la stipula di accordi di cui all'art. 18, il recupero delle colture afferenti alle aree da destinare a servizi, su diverse aree del territorio urbano" (art. 30, comma 11, LR 20/2000

15 CTVIA — QUALITA' DELL'ARIA

Utilizzare per i tetti degli edifici e delle pensiline, non utilizzate per i pannelli fotovoltaici, coperture verdi o trattate con materiali riflettenti la luce per mitigare l'effetto "isola di calore". Detti interventi vanno concordati nelle modalità con la Regione Emilia Romagna;

10 RER — QUALITA' DELL'ARIA

Utilizzare per i tetti degli edifici e delle pensiline, non utilizzate per i pannelli fotovoltaici, coperture verdi o trattate con materiali riflettenti la luce per mitigare l'effetto "isola di calore"

6 MiBACT — PATRIMONIO STORICO-CULTURALE

Comune di Cento, in relazione alla installazione delle barriere acustiche, vengano valutate preliminarmente in corso d'opera le tipologie più adeguate al contesto, trattate con materiali e colori naturali.

REGIONE EMILIA ROMAGNA
PROVINCIA DI MODENA

REGIONE EMILIA ROMAGNA
PROVINCIA DI FERRARA

REGIONE EMILIA ROMAGNA
PROVINCIA DI BOLOGNA

REGIONE EMILIA ROMAGNA
PROVINCIA DI FERRARA

REGIONE EMILIA ROMAGNA
PROVINCIA DI BOLOGNA

VARIANTE C2c

VARIANTE ANSA DEL PANARO

VARIANTE Db

'C08' (ex MO07)
INTERVENTI LOCALI DI COLLEGAMENTO VIARIO AL SISTEMA AUTOSTRADALE
Viabilità di collegamento tra lo S.C. "Solde Entro" ed il polo industriale di Finale Emilia

'C09' (ex FE01)
INTERVENTI LOCALI DI COLLEGAMENTO VIARIO AL SISTEMA AUTOSTRADALE
Strada di collegamento tra il tratto "B" della Bondeno-Cento e la tangenziale di Finale Emilia

'D04' (ex 1FE)
VIABILITA' DI ADDUZIONE AL SISTEMA AUTOSTRADALE
Raccordo Bondeno-Cento-Autostrada Cispadana
(TRATTO B)

'D05' (ex 1FE)
VIABILITA' DI ADDUZIONE AL SISTEMA AUTOSTRADALE
Raccordo Bondeno-Cento-Autostrada Cispadana
(TRATTO C)

'D08' (ex 1FE)
VIABILITA' DI ADDUZIONE AL SISTEMA AUTOSTRADALE
Raccordo Bondeno-Cento-Autostrada Cispadana
(TRATTO D)

'D06' (ex 1FE)
VIABILITA' DI ADDUZIONE AL SISTEMA AUTOSTRADALE
Raccordo Bondeno-Cento-Autostrada Cispadana
(TRATTO A2)

'D07' (ex 1FE)
VIABILITA' DI ADDUZIONE AL SISTEMA AUTOSTRADALE
Raccordo Bondeno-Cento-Autostrada Cispadana
(TRATTO A1)

'S04'
AUTOSTAZIONE CENTO

'S05'
AUTOSTAZIONE POGGIO RENATICO

AREA DI SOSTA 'POGGIO RENATICO'

PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO

PALAZZO LUDERONANI

LOC. SAN CARLO

FERROVIA SUZZARA - FERRARA

LINEA FS BOLOGNA-PADOVA

CAMPO FOTOVOLTAICO

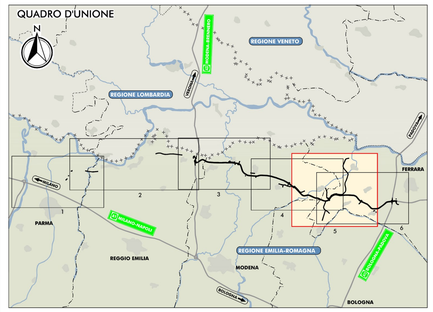
FIUME PANARO

S.P. 2 "PANARIA BASSA"

S.P. 46 "MAESTRA GRANDE"

COMUNE DI BONDENO
COMUNE DI VIGARANO MAINARDA
COMUNE DI MIRABELLO
COMUNE DI S.AGOSTINO
COMUNE DI CENTO
COMUNE DI FINALE EMILIA
COMUNE DI CREVALCORE
COMUNE DI GALLIERA
COMUNE DI POGGIO RENATICO

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
- VIABILITA DI ADDUZIONE AL SISTEMA AUTOSTRADALE

PROGETTO DEFINITIVO 2019
- TRACCIATO AUTOSTRADALE DI PROGETTO
- INTERVENTI LOCALI DI COLLEGAMENTO VIARIO AL SISTEMA AUTOSTRADALE
- VIABILITA 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
Lettera e nuovi interventi locali della viabilità di adduzione all'autostrada progetto raggiunto 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. 5/6

REDATTO DA
Arch. Sergio Beccarelli
Ord. Arch. Prov. FE n. 377

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

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

IDENTIFICAZIONE ELABORATO

NUM. PROG.	FASE	LOTTO	CHAPTER	CODICE OPERA WBS	TRATTO OPERA	AMBITO	TIPO ELABORATO	PROGRESSIVO	REV.	DATA: SETTEMBRE 2020
0019	PD	0	000	00000	0	QE	CO	12	A	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 CONCESSIONE. 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 PERMISSION OF ARCESIA CONCESSIONAL. UNAUTHORIZED USE WILL BE PROSECUTED BY LAW.

Scala 1:25.000 - 1:25