

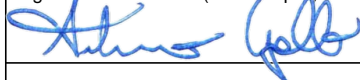
**S.S. n. 309 "ROMEA"**

**LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UNA  
ROTATORIA IN ZONA PRODUTTIVA IN COMUNE  
DI TAGLIO DI PO CON CHIUSURA ACCESSI  
DIRETTI ALLA S.S. N.309 AL KM 63+850**

**PROGETTO DEFINITIVO**

IL DIRETTORE PER L'ESECUZIONE DEL CONTRATTO

Ing. G. GALLO Antonino (ANAS S.p.A)



GRUPPO DI PROGETTAZIONE

**ERREstudio** s.r.l.  
Società di Ingegneria

Via Sant'Ubaldo, 28 - 15121 Alessandria (AL) - Italy

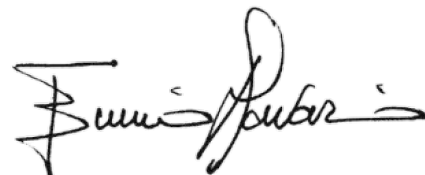
Tel. +39.0131.752108 - Fax +39.0131.752109

E-mail: erre-studio-srl@pec.it - segreteria@erre-studio.it

Web: www.erre-studio.it

VISTO: IL RESP. DEL PROCEDIMENTO

Ing. VASSALLO Umberto (ANAS S.p.A)

PROTOCOLLO:

DATA:

**RELAZIONE PAESAGGISTICA**

N. Doc.

**14**

CODICE PROGETTO

PROGETTO

LIV. PROG.

N. PROG.

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

NOME FILE

T00IA00AMBRE01 - L19.373.DE.SD.000.01

CODICE  
ELAB.

T	0	0	I	A	0	0	A	M	B	R	E	0	1
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

REVISIONE

SCALA

A

---

A

EMISSIONE

Agosto 2021

M. GAFFOGLIO

M.GAFFOGLIO

E.RAVARINO

REV.

DESCRIZIONE

DATA

REDATTO

VERIFICATO

APPROVATO



## SOMMARIO

<b>1. PREMESSA .....</b>	<b>2</b>
<b>2. RICHIEDENTE .....</b>	<b>3</b>
<b>3. UBICAZIONE DELL'INTERVENTO .....</b>	<b>3</b>
<b>4. DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO .....</b>	<b>3</b>
<b>5. OPERA CORRELATA .....</b>	<b>3</b>
<b>6. CARATTERE DELL'INTERVENTO.....</b>	<b>3</b>
<b>7. DESTINAZIONE D'USO DEL MANUFATTO ESISTENTE O DELL'AREA INTERESSATA (SE EDIFICIO O AREA PERTINENTE) .....</b>	<b>3</b>
<b>8. USO ATTUALE DEL SUOLO (SE LOTTO DI TERRENO).....</b>	<b>4</b>
<b>9. STATO ATTUALE.....</b>	<b>4</b>
9.1. CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO E/O DELL'OPERA.....	4
9.2. MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO .....	5
9.3. UBICAZIONE DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO.....	6
9.4. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA.....	7
9.5. ESTREMI DEL PROVVEDIMENTO MINISTERIALE O REGIONALE DEL VINCOLO PER IMMOBILI O AREE DICHIARATE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO (ART. 136-141-157 D. LGS. 42/04) .....	10
9.6. PRESENZA DI AREE TUTELE PER LEGGE (ART. 142 D. LGS. 42/04).....	10
9.7. NOTE DESCRITTIVE DELLO STATO ATTUALE DELL'IMMOBILE O DELL'AREA TUTELATA.....	10
<b>10. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA...</b>	<b>13</b>
<b>11. EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA .....</b>	<b>14</b>
<b>12. MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO.....</b>	<b>15</b>
<b>13. MOTIVAZIONE DEL RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE ED EVENTUALI PRESCRIZIONI DA PARTE DELL'AMMINISTRAZIONE COMPETENTE.....</b>	<b>15</b>

## 1. PREMESSA

La presente “**Relazione Paesaggistica**” si pone l'obiettivo di fornire all'Amministrazione competente tutti gli elementi necessari alla verifica della compatibilità paesaggistica dell'intervento oggetto della presente istanza.

Per la stesura della relazione paesaggistica si adotta l'impostazione definita, nella struttura e nei contenuti, della normativa nazionale sui beni paesaggistici di seguito riportata:

- D.Lgs n. 42 del 22/1/2004 c.d. “Codice dei beni culturali e del paesaggio”, così come modificato dal D.Lgs. 24 marzo 2006, n. 156 e D.Lgs. 24 marzo 2006, n. 157, nonché dal D.Lgs. 26 marzo 2008, n. 62 e D.Lgs. 26 marzo 2008, n. 63;
- DPCM 12 Dicembre 2005, “Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica”;
- D.P.R. 13 Febbraio 2017 n.31, “Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura semplificata”.

La Relazione Paesaggistica deve dar conto dello stato dei luoghi prima dell'esecuzione delle opere previste, delle caratteristiche progettuali dell'intervento e dello stato dei luoghi dopo l'intervento, motivando quest'ultimo in riferimento ai caratteri specifici del contesto paesaggistico interessato.

L'intervento consiste nella realizzazione di una nuova rotonda al km 63+850 della SS 309 “della Romea” all'intersezione con Via del Lavoro nel Comune di Taglio di Po in provincia di Rovigo ed alla chiusura degli accessi diretti sulla SS 309 mediante realizzazione di una complanare per l'immissione dei veicoli in sicurezza.

Attualmente l'intersezione tra la SS309 e Via del Lavoro avviene tramite intersezione a raso senza regolazione semaforica.



**Fig. 1.** Ortofoto

## 2. RICHIEDENTE

---

**ANAS Spa – Struttura Territoriale Veneto e Friuli Venezia Giulia**

**Sede struttura Territoriale: via Elia Millosevich, 49 – 30173 Mestre (VE)**

- persona fisica
- società
- impresa
- ente pubblico

## 3. UBICAZIONE DELL'INTERVENTO

---

SS 309 "della Romea" al KM 63+850

## 4. DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO

---

Costruzione rotonda e realizzazione complanare per intersezione fra SS 309 e Via del Lavoro.

## 5. OPERA CORRELATA

---

- edificio
- area di pertinenza o intorno dell'edificio
- lotto di terreno
- strade, corsi d'acqua
- territorio aperto
- manufatto

## 6. CARATTERE DELL'INTERVENTO

---

- temporaneo o stagionale
- permanente
- fisso
- rimovibile

## 7. DESTINAZIONE D'USO del manufatto esistente o dell'area interessata (se edificio o area pertinente)

---

- residenziale
- ricettiva/turistica
- industriale/artigianale

- agricolo
- commerciale/direzionale
- altro: Strada Statale

## 8. USO ATTUALE DEL SUOLO (se lotto di terreno)

---

- urbano
- agricolo
- boscato
- naturale non coltivato

## 9. STATO ATTUALE

---

La S.S. n. 309 "Romea" è una strada statale classificabile come classe C1 che collega la città di Ravenna con la città di Mestre in Provincia di Venezia, seguendo il litorale dell'Adriatico a poca distanza dal mare.

La Romea costituisce un importantissimo asse viario in direzione Nord-Sud per le comunicazioni dall'Emilia Romagna e dalla Riviera romagnola verso il Veneto, in quanto attualmente non esiste un'autostrada che segua la medesima direzione a oriente della A13 Bologna-Padova. Interessa le province 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-Bacchiglione e numerosi canali artificiali. La strada assume quindi anche importanza turistica, oltre che di collegamento.

La strada tocca Rosolina e Porto Viro, scavalca il Po di Venezia e attraversa Taglio di Po dove, segnando l'esatta metà del suo percorso al km 63+400, inizia a percorrere in senso trasversale la maggiore isola deltizia, l'isola di Ariano.

Secondo un rilevamento statistico promosso nel 2006 dall'ACI in collaborazione con l'ISTAT, la SS 309 è la strada più pericolosa d'Italia, secondo i seguenti parametri:

- Numero di incidenti stradali per chilometro (1.7)
- Numero di morti per incidente (10%)

L'area oggetto di intervento che si colloca come detto in precedenza al Km 63 + 850 della suddetta S.S. è, ad oggi, l'incrocio principale del centro abitato di Taglio Di Po e verte in condizioni di pericolosità assoluta sia per il traffico veicolare che per le utenze deboli. Dal punto di vista morfologico la zona su cui si appresta ad essere realizzato l'intervento è distribuita in un territorio prettamente pianeggiante in cui gli elementi emergenti e caratterizzanti sono costituiti dal paesaggio agrario - terreni agricoli e Darsena del Canale Novissimo -, dal nucleo urbano ed appunto dal passaggio della Strada Statale 309 "Romea". Da un punto di vista percettivo il territorio interessato si può suddividere in due aree principali che possiedono caratteristiche paesaggistiche differenti e che offrono di conseguenza differenti visibilità all'interno dello stesso contesto. La prima è rappresentata dal paesaggio agrario caratterizzato da una sequenza di terreni ad uso agricolo di diversa dimensione e di una parte del Canale Novissimo mentre la seconda dal paesaggio urbano di Valli che presenta un nucleo abbastanza compatto di fabbricati.

### 9.1. Contesto paesaggistico dell'intervento e/o dell'opera

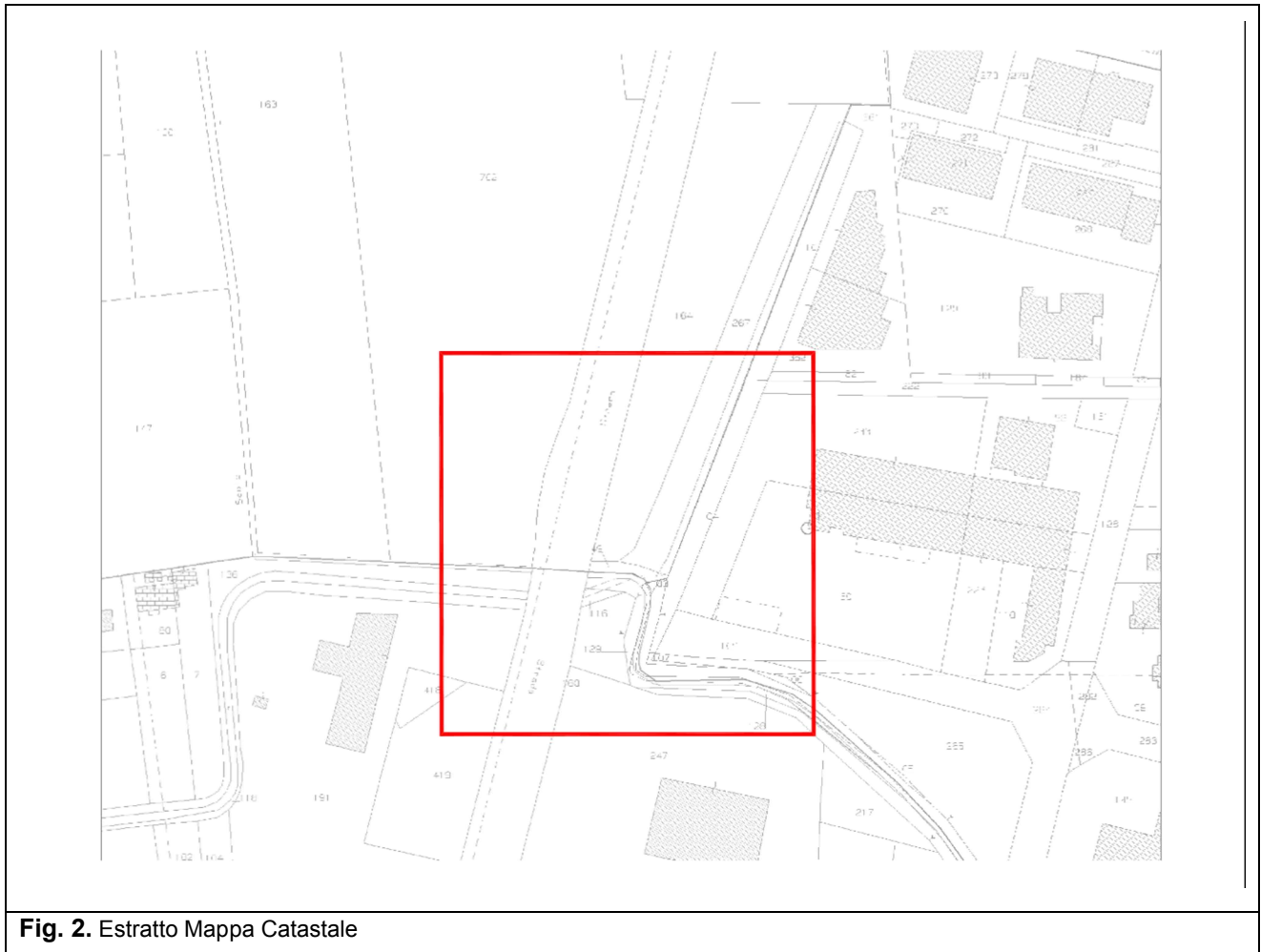
- centro storico

- area urbana
- area periurbana
- territorio agricolo
- insediamento sparso
- insediamento agricolo
- area naturale

## 9.2. Morfologia del contesto paesaggistico

- costa (bassa/alta)
- ambito lacustre
- pianura
- versante (collinare/montano)
- altopiano/promontorio
- piana valliva (montana/collinare)
- terrazzamento
- crinale
- fascia pianeggiante,

### 9.3. Ubicazione dell'opera e/o dell'intervento



**Fig. 2.** Estratto Mappa Catastale



#### 9.4. Documentazione fotografica



**Fig 3.** Immagine satellitare della zona



**Fig 4.** Incrocio fra SS 309 e Via del Lavoro



**Fig 5.** Incrocio fra SS 309 e Via del Lavoro



**Fig 6.** Incrocio fra SS 309 e Via del Lavoro



**Fig 7.** Canale in prossimità del luogo di intervento



**Fig 8.** Canale in prossimità del luogo di intervento

**9.5. Estremi del provvedimento ministeriale o regionale del vincolo per immobili o aree dichiarate di notevole interesse pubblico (art. 136-141-157 D. Lgs. 42/04)**

- cose immobili
- ville, giardini, parchi
- complessi di cose immobili
- bellezze panoramiche

**9.6. Presenza di aree tutelate per legge (art. 142 D. Lgs. 42/04)**

- territori costieri
- fiumi, torrenti, corsi d'acqua
- montagne sup. 1200/1600 m
- ghiacciai e circhi glaciali
- parchi e riserve
- territori coperti da foreste e boschi
- università agrarie e usi civici
- zone umide
- vulcani
- zone di interesse archeologico

**9.7. Note descrittive dello stato attuale dell'immobile o dell'area tutelata**

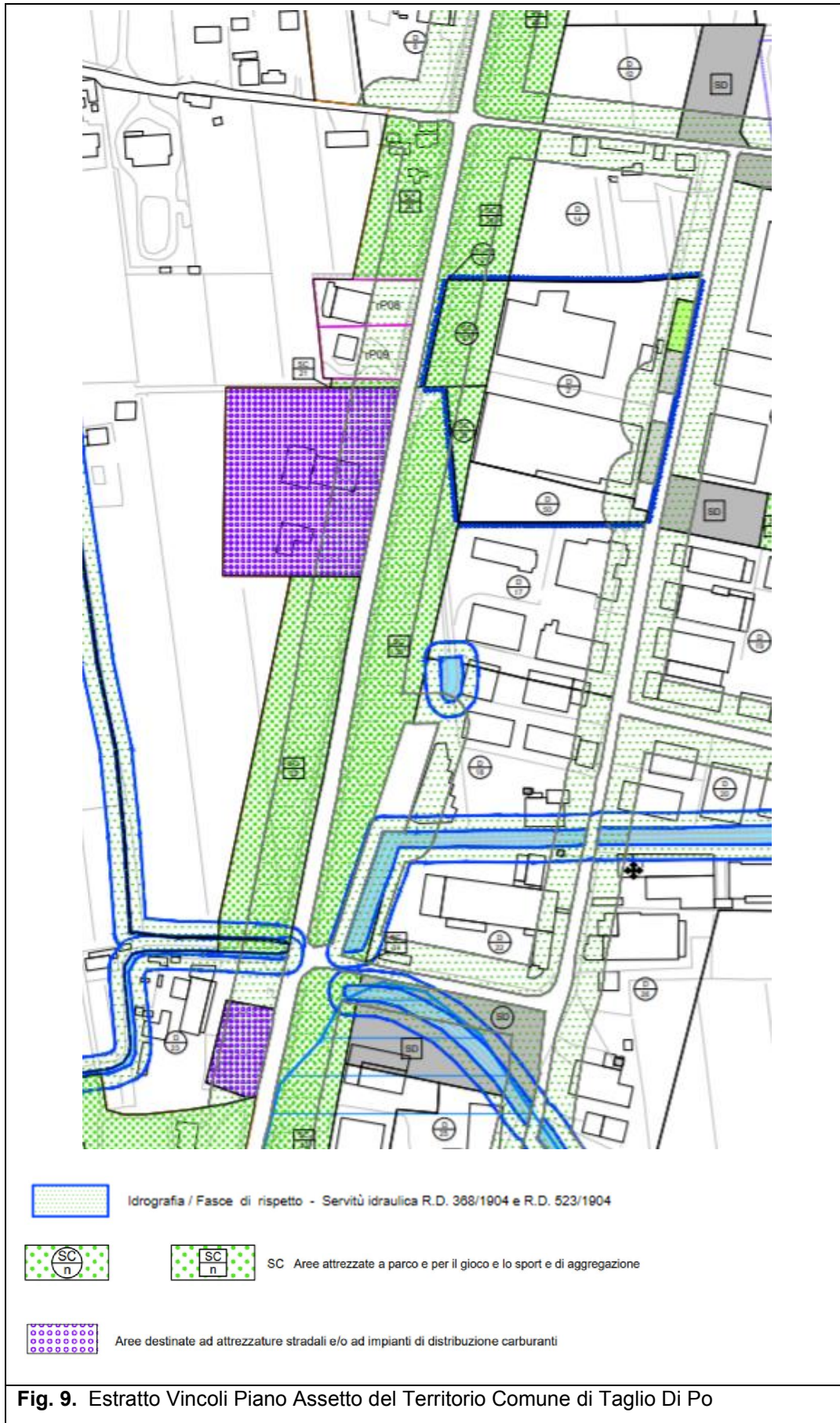
L'area oggetto di intervento è situata lungo un'arteria molto importante per l'economia della zona. Mezzi pesanti, circolazione locali, pedoni e ciclisti, si susseguono sulla SS 309 creando situazione ad alta pericolosità.

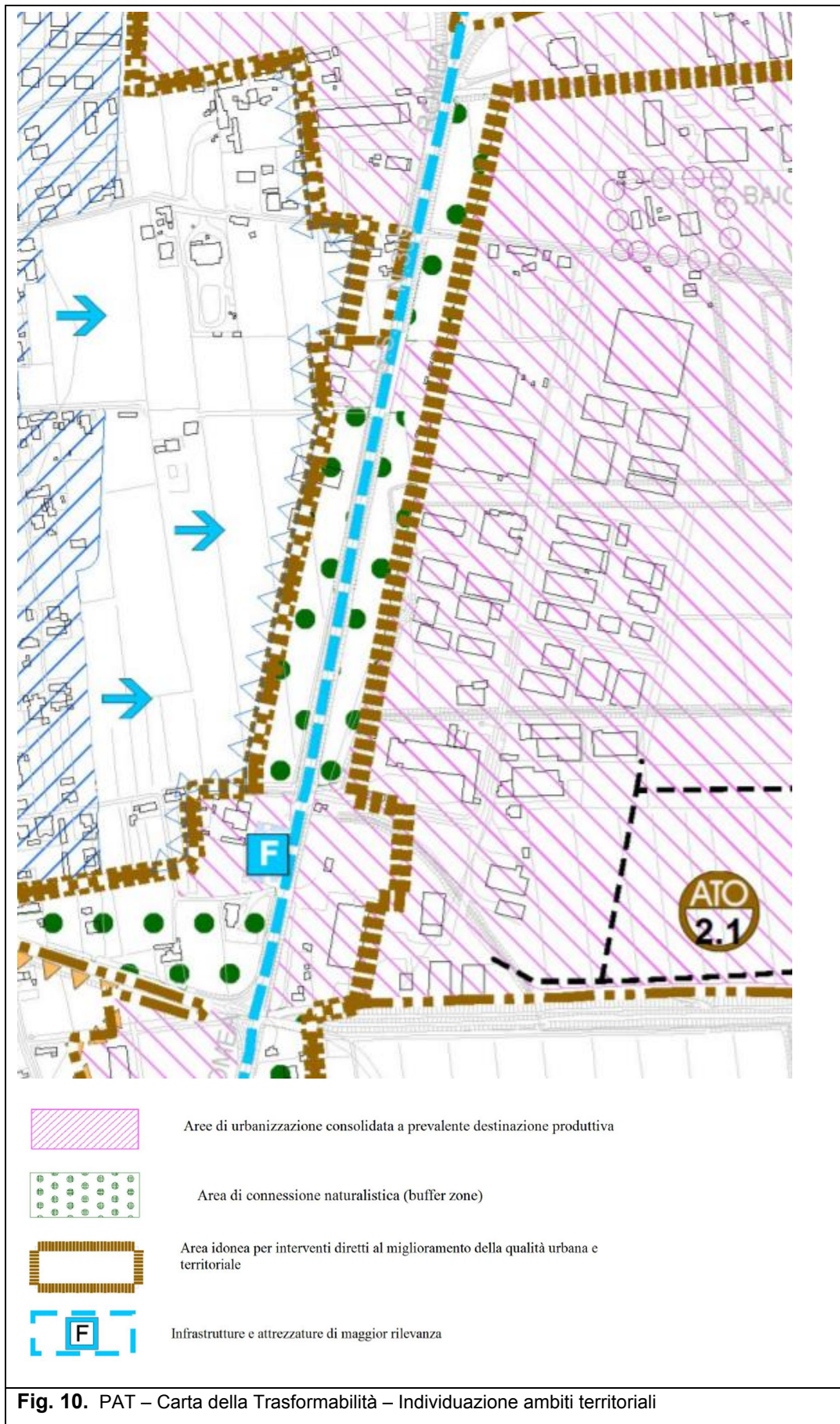
Il territorio circostante è caratterizzato da terreni ad uso agricolo e da attività commerciali. Sono presenti molti canali artificiali irrigui e di scolo. Questi ultimi sono caratteristici della zona in quanti creati nei secoli a seguito della bonifica e dell'indietreggiamento del mare. La presenza di questi canali è quindi molto importante per le attività produttive della provincia, ma vanno tenuti in considerazione nel momento di realizzazione dell'opera in oggetto.

La presenza di questi canali, fa capire anche la morfologia del terreno sottostante, in gran parte argilloso e umido. Opere di bonifica hanno teso il terreno coltivabile ed edificabile.

Il tratto di SS 309 interessato non è soggetto ad alcuni vincolo paesaggistico. Si trova in un'area idonea al miglioramento della qualità urbana e territoriale, quindi l'opera in oggetto risulta in linea con le direttive in materia di salvaguardia e tutela del territorio. Da tenere in considerazione durante la realizzazione della rotonda in oggetto, la presenza dei canali di scolo che creano le cosiddette interferenze con l'opera stessa e che quindi, in fase di cantiere deve essere gestite nel miglior modo possibile.

Per una maggiore trattazione, si rimanda allo "**Studio di fattibilità ambientale**".





## 10. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA

---

L'intervento in progetto prevede la realizzazione delle seguenti opere:

- **Rotatoria alla francese in corrispondenza dell'incrocio tra la SS 309 e Via del Lavoro (rotatoria 1):** la rotatoria sarà costituita da 3 bracci ed avrà diametro esterno pari a 60 m, con isola centrale di diametro 43 m adibita a verde, corona giratoria di larghezza complessiva pari a 10 m e rami di ingresso e uscita aventi larghezza rispettivamente di 3.50 e 4.50 m; con la realizzazione della rotatoria verrà chiuso l'accesso alle attività commerciali esistenti nella porzione di Via del Lavoro parallela alla SS 309 (colorificio e negozio di biciclette);
- **Spostamento accesso officina autoriparazioni:** la realizzazione della nuova rotatoria comporta la necessità di spostare l'attuale accesso all'officina autoriparazioni presente sul lato opposto di Via del Lavoro, al fine di garantire l'immissione dei veicoli sulla SS 309 in sicurezza ed evitare la creazione di punti di conflitto lungo il rampo di uscita dalla rotatoria per i veicoli in direzione Ravenna. Il nuovo accesso all'officina autoriparazioni sarà realizzato in corrispondenza della strada bianca esistente posta a Sud della proprietà;
- **Rotatoria alla francese in corrispondenza dell'incrocio tra i due tratti di Via del Lavoro (rotatoria 2):** al fine di consentire l'accesso alle attività commerciali esistenti (colorificio e negozio di biciclette) si è resa necessaria la realizzazione di una seconda rotatoria avente diametro 25 m in corrispondenza dei due tratti di Via del Lavoro: tale rotatoria sarà costituita da 4 bracci in previsione del futuro ampliamento dell'area industriale posta ad Ovest;
- **Chiusura accessi diretti nel tratto a Nord della rotatoria:** si prevede la realizzazione di una complanare di larghezza pari a 3.50 m separata dalla SS 309 mediante barriera spartitraffico al fine di chiudere gli accessi diretti posti a Nord della rotatoria tra il distributore di benzina esistente e Via Avogadro e Pordenone; l'inizio della complanare sarà posizionato a circa 150 m a Nord di Via Avogadro e si estenderà fino all'uscita del distributore per una lunghezza complessiva di circa 500 m.



**Fig. 11:** Stato di progetto - Planimetria generale

## 11. EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA

I vantaggi riscontrabili nella rotatoria in progetto sono conseguenti ad un'analisi approfondita di quello che è il territorio circostante. Si può affermare che detto intervento possa apportare:

- Miglioramento della sicurezza dell'incrocio in questione per il traffico veicolare;
- Miglioramento della sicurezza di ciclisti e pedoni;

Nel dettaglio la peculiarità fondamentale della rotatoria alla francese è quella di non attribuire priorità ad alcuna delle strade che si intersecano: essa è pertanto particolarmente idonea in quelle situazioni, come quella di progetto, in cui tali strade sono o dello stesso livello gerarchico oppure presentano livelli di traffico paragonabili fra loro.

I principali vantaggi che garantisce la sistemazione mediante rotatoria, e che sono stati adottati nella soluzione progettuale, vengono di seguito elencati:

- la moderazione di velocità di approccio, favorita dall'obbligo di dare la precedenza ai veicoli sulla corona giratoria e dalla percorrenza di traiettorie che inducono a significative riduzioni di velocità;
- il miglioramento della sicurezza grazie sia all'eliminazione dei punti di conflitto comportanti l'intersezione delle correnti veicolari, sia alla riduzione della velocità a cui si transita;
- la riduzione dei tempi di fermata rispetto a quelli riscontrabili sulle intersezioni regolate da lanterne semaforiche, in quanto la rotatoria viene utilizzata in modo continuo;
- la riduzione delle emissioni sonore, dovuta ad un insieme di fattori: velocità inferiori, guida meno aggressiva che non richiede né brusche frenate né improvvise accelerazioni e decelerazioni;
- la riduzione del consumo del carburante rispetto agli incroci a controllo semaforico: ciò si traduce in una riduzione delle emissioni inquinanti;



- la duttilità di inserimento nel tessuto urbano specialmente nel caso in cui si debbano raccordare alla rotatoria più rami di differente importanza;
- l'occupazione accettabile del territorio;
- la flessibilità degli itinerari data la possibilità di inversione di marcia, eliminando in tal modo la pericolosa svolta;
- la semplificazione della segnaletica verticale: di fronte alla massiccia presenza di segnali luminosi e segnaletica di direzione, la rotatoria consente l'installazione di una segnaletica più sobria e, in generale, maggiormente comprensibile.

In ragione di questo intervento e tenuto conto del dettato normativo, l'analisi delle modificazioni e/o alterazioni determinate dagli interventi in progetto è stata sviluppata secondo i seguenti punti:

- L'intervento non comporta alcuna modifica o variazione della struttura morfologica ed antropica esistente;
- L'infrastruttura in virtù della sua localizzazione e dimensione non incide sulla funzionalità ecologica, idraulica ed idrogeologica dell'area.

## **12. MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO**

---

Dalle considerazioni fatte, l'opera in oggetto risulta conforme con i dettati normativi e con le direttive ambientali. A seguito della creazione della rotatoria e della complanare, si può affermare che ci sia un miglioramento della fruibilità di quel tratto di strada, sia per i veicoli che per pedoni e ciclisti. L'opera in oggetto si inserisce perfettamente nel contesto locale di riferimento.

In ultima analisi, in fase di cantiere, si terrà conto delle interferenze soggette all'intervento, e della salvaguardia dell'ambiente circostante durante la realizzazione dei lavori che saranno il meno impattanti possibili sia per l'ambiente che per gli utenti.

## **13. MOTIVAZIONE DEL RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE ED EVENTUALI PRESCRIZIONI DA PARTE DELL'AMMINISTRAZIONE COMPETENTE**

---

.....  
.....  
.....