

S.S.45 DELLA VAL DI TREBBIA

AMMODERNAMENTO DELLA STRADA STATALE N. 45 DELLA VAL TREBBIA NEL TRATTO CERNUSCA-RIVERGARO

PROGETTO DEFINITIVO

PROGETTAZIONE: ANAS DPRL

SUPPORTO ALLA PROGETTAZIONE:

I PROGETTISTI:

ing. Antonio SCALAMANDRÉ
Ordine Ing. di Frosinone n.1063



IL GEOLOGO:

geol. Maurizio MARTINO
Ordine Geol. del Lazio ES n.457




IL RESPONSABILE DEL SIA:

Ing. Laura TROIANI
Ordine Arch. di Roma n.A-31890




IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:

geom. E PAIELLA




VISTO: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:

ing. Anna Maria NOSARI

PROTOCOLLO

DATA

DOTT. GEOL.
DANILO GALLO

ING. RENATO
DEL PRETE

AA07

A - ELABORATI GENERALI
AA - ELABORATI GENERALI
QUADRO SINOTTICO DI RISPONDEZZA ALLA PROCEDURA VIA
RISCONTRO ALLA NOTA MITE - CVTA U.0007865.20-12-2022

CODICE PROGETTO

NOME FILE

REVISIONE

SCALA:

PROGETTO LIV. PROG. N. PROG.

AA07 - T00EG00GENRE03_A.dwg

BO0067 D 1801

CODICE ELAB. T00EG00GENRE03

A

-

REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
A	EMISSIONE	NOVEMBRE 2022			
C					
B					

S.S.45 DELLA VAL DI TREBBIA
 AMMODERNAMENTO DELLA STRADA STATALE N. 45 DELLA VAL
 TREBBIA NEL TRATTO CERNUSCA-RIVERGARO
 PROGETTO DEFINITIVO
 Integrazioni di cui CTVA REGISTO UFFICIALE U.0007865.20-10-2022

CODIFICA	PRESCRIZIONE / OSSERVAZIONE		CONDRODEDUZIONE / INTEGRAZIONE	RIFERIMENTO ELABORATO
	TEMATICA	RICHIESTA INTEGRAZIONE / CHIARIMENTO		
A.1.1	ASPETTI PROGETTUALI	ALLA LUCE DELLE VALUTAZIONI FORNITE DAL PROPONENTE PER QUANTO RIGUARDA LO STUDIO DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI, SI RITIENE NECESSARIO, PER TUTTO IL TRACCIATO ED IN PARTICOLARE PER I TRATTI IN VARIANTE, PER LA VERIFICA DI ULTERIORI ALTERNATIVE E L'APPROFONDIMENTO DI QUELLE PRESENTATE CONSIDERARE TUTTI I FATTORI AMBIENTALI INTERFERITI ATTRAVERSO L'UTILIZZO DI SPECIFICI INDICATORI/PARAMETRI	<p>interventi di prevista realizzazione sono finalizzati al recupero di adeguate condizioni di sicurezza e fluidità della circolazione veicolare nel tratto Rivergaro – Cernusca della SS 45, come già in precedenza attuato nel contiguo tratto a monte in direzione di Bobbio. Gli interventi in progetto sono fortemente condizionati da due fattori:</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'esigenza di confermare l'attuale funzione di asse strutturale nei collegamenti locali, sia tra i centri di fondovalle che si susseguono lungo il tracciato, sia come collettore e distributore dei flussi verso gli insediamenti collinari e i centri in sinistra Trebbia, tra cui in primo luogo Travo; • La morfologia locale, che definisce un ristretto corridoio tra l'asta fluviale e i versanti collinari che, ove non boscati, sono occupati da attività agricole. <p>Queste condizioni hanno determinato l'assetto complessivo delle opere in progetto, assimilabile di fatto ad un adeguamento dell'alternativa zero. Come documentato nel SIA, nel progetto presentato in procedura di VIA, solo per meno del 20 % del tracciato sono stati previsti scostamenti significativi dal tracciato attuale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tra la rotatoria 3 e la rotatoria 4, per circa 1200 m; • tra la rotatoria 7 e la rotatoria 8, nell'attraversamento del rio Cernusca, per circa 750 m. <p>Nelle restanti parti il progetto conferma l'attuale tracciato oppure presenta scostamenti parziali da quest'ultimo.</p> <p>Nel corso del procedimento di VIA i due suddetti tratti sono stati ulteriormente approfonditi e modificati in conformità con specifiche richieste, nei termini descritti nei paragrafi che seguono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • avvicinando il tracciato di progetto a quello attuale nel tratto in variante tra le rotoarie 3 e 4 (tratto Coni – Le Piane); • eliminando la rotatoria 7 e modificando il collegamento all'abitato di Dolgo; • prevedendo ulteriori interventi di inserimento paesaggistico in corrispondenza del ponte sul Rio Cernusca. <p>E' stato introdotto apposito elaborato contenente lo studio delle alternative di tracciato (comprensiva della soluzione di progetto di "0") per le 2 tratte in variante.</p>	EA13-T00EA00AMBRE04_A
A.1.2	ASPETTI PROGETTUALI	DALL'ESAME DELLA DOCUMENTAZIONE SI CHIEDE DI VERIFICARE QUANTO RIPORTATO NEL TRACCIATO DI PROGETTO DELLA TAVOLA EB01 CHE RISULTA SCONTARE UNO SFASAMENTO PLANIMETRICO RISPETTO ALLA BASE CARTOGRAFICA DI COROGRAFIA	L'elaborato è stato aggiornato e riemesso	EB01-T00EB01AMBPL01_D
A.1.3	ASPETTI PROGETTUALI	IL PROGETTO IN PAROLA INTERFERISCE CON LA VIABILITÀ PROVINCIALE IN PARTICOLARE CON LA S.P. N. 40 DI STATTO CHE INTERSECA LA S.S. N. 45 DI VAL TREBBIA NEL TRATTO OGGETTO DI AMMODERNAMENTO ALLE PROGRESSIVE KM. 0+335,79 E 1+014,92 PER I QUALI SI CHIEDE E SI RILEVA QUANTO SEGUE: RELATIVAMENTE ALLA PREVISIONE DI ADEGUAMENTO DELL'INTERSEZIONE TRA IL TRACCIATO DI AMMODERNAMENTO DELLA S.S. N. 45 E LA S.P. N. 40 DI STATTO ALLA PROGRESSIVA DI PROGETTO 0+335,79 (LOC. BELLARIA) VISTI I CONSIDEREVOLI VOLUMI DI TRAFFICO CHE INTERESSANO LA S.P. N. 40, IN PARTICOLAR MODO NEL PERIODO ESTIVO, SI RITIENE MERITEVOLE DI UN INTERVENTO MAGGIORMENTE RADICALE RISPETTO A QUELLO PREVISTO NEL PROGETTO IN VALUTAZIONE (AD ES. ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DI UNA INTERSEZIONE A ROTATORIA)	Le attuali geometrie dell'innesto e la presenza di costruzioni, fabbricati e attività commerciali non consentono la realizzazione di una intersezione in situ. La realizzazione di una eventuale rotatoria comporterebbe una delocalizzazione della stessa presso l'innesto posto più a nord con Via Genova, realizzando verso il Trebbia un lungo nuovo tratto viario di circa 300m con conseguente avvicinamento al fiume. L'intervento richiederebbe quindi uno sdoppiamento significativo delle sedi viarie e una occupazione di suolo altrettanto significativa, peraltro con l'inserimento di ulteriori, significative, opere d'arte. Le immagini sotto riportate testimoniano lo studio eseguito a tal proposito	DC1001-S00PS01TRAPP01_A
A.1.3	ASPETTI PROGETTUALI	IL PROGETTO IN PAROLA INTERFERISCE CON LA VIABILITÀ PROVINCIALE IN PARTICOLARE CON LA S.P. N. 40 DI STATTO CHE INTERSECA LA S.S. N. 45 DI VAL TREBBIA NEL TRATTO OGGETTO DI AMMODERNAMENTO ALLE PROGRESSIVE KM. 0+335,79 E 1+014,92 PER I QUALI SI CHIEDE E SI RILEVA QUANTO SEGUE: RELATIVAMENTE ALLA PREVISIONE DI ADEGUAMENTO DELL'INTERSEZIONE TRA IL TRACCIATO DI AMMODERNAMENTO DELLA S.S. N. 45 E LA S.P. N. 40 DI STATTO ALLA PROGRESSIVA DI PROGETTO 1+014,92 (LOC. CANOVA PONTE) SI PRENDE POSITIVAMENTE ATTO DELLA SOLUZIONE PROSPETTATA, SOPRATTUTTO IN TERMINI DI GARANZIA DI FLUIDITÀ E SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE	Nessun riscontro richiesto	-----
A.1.4	ASPETTI PROGETTUALI	SULLA BASE DI QUANTO EVIDENZIATO NELL'OSSERVAZIONE DEL COMUNE DI RIVERGARO, SI RITENGONO PERTANTO NECESSARI ALCUNI APPROFONDIMENTI E CHIARIMENTI SU ALCUNI ASPETTI TECNICI CONNESSI AL TRACCIATO E ALLA CONNESSIONE CON LA RETE VIARIA MINORE E GLI SVINCOLI ED IN PARTICOLARE: MODIFICA DELL'INCROCIO IN LOC. BELLARIA CON S.P. 40 DI STATTO	L'innesto della S.P. 40, per il quale il progetto prevede interventi di messa in sicurezza, è stato migliorato anche grazie alla differente organizzazione degli accessi che lo precedono sul lato nord. Per quanto concerne l'innesto numero 5 il progetto ha previsto la risagomatura con arretramento delle recinzioni che impediscono la sussistenza di un adeguato triangolo di visibilità (alla velocità di 50km/h). Dovrà anche istituirsì l'obbligo da parte dei proprietari dei due fabbricati adiacenti di mantenere le siepi ad un'altezza inferiore ai 80 cm, entro l'ambito del triangolo di visibilità.	DD005 - P00PS01TRADG05A
A.1.4	ASPETTI PROGETTUALI	SULLA BASE DI QUANTO EVIDENZIATO NELL'OSSERVAZIONE DEL COMUNE DI RIVERGARO, SI RITENGONO PERTANTO NECESSARI ALCUNI APPROFONDIMENTI E CHIARIMENTI SU ALCUNI ASPETTI TECNICI CONNESSI AL TRACCIATO E ALLA CONNESSIONE CON LA RETE VIARIA MINORE E GLI SVINCOLI ED IN PARTICOLARE: MODIFICA DEGLI INNESTI CON LA VIABILITÀ SECONDARIA E ROTATORIA IN LOC. MOLINASSO	Tutti gli accessi oggi esistenti lungo la tratta in progetto sono stati regolamentati e messi in sicurezza tramite uno specifico studio. In particolare per la località Molinazzo si è previsto che la maggior parte della viabilità sia ricondotta alla rotatoria n.1. Residuano esclusivamente alcuni accessi (troppo lontani dalla rotatoria) la cui verifica stradale è risultata comunque avere adeguati margini di sicurezza rispetto al rischio d'incidente	Elaborati WBS DC DC1002-S00PS01TRAPP02_B DC1003-S00PS01TRAPP03_B, Elaborati WBS DD, in particolare quelli compresi tra il DD012 ed il DD027, D001-P00PS00TRARE01_A - capitolo 4 D004-P00PS00TRARE04_A

S.S.45 DELLA VAL DI TREBBIA
 AMMODERNAMENTO DELLA STRADA STATALE N. 45 DELLA VAL
 TREBBIA NEL TRATTO CERNUSCA-RIVERGARO
 PROGETTO DEFINITIVO
 Integrazioni di cui CTVA REGISTO UFFICIALE U.0007865.20-10-2022

CODIFICA	PRESCRIZIONE / OSSERVAZIONE		CONDRODEDUZIONE / INTEGRAZIONE	RIFERIMENTO ELABORATO
	TEMATICA	RICHIESTA INTEGRAZIONE / CHIARIMENTO		
A.1.4	ASPETTI PROGETTUALI	SULLA BASE DI QUANTO EVIDENZIATO NELL'OSSERVAZIONE DEL COMUNE DI RIVERGARO, SI RITENGONO PERTANTO NECESSARI ALCUNI APPROFONDIMENTI E CHIARIMENTI SU ALCUNI ASPETTI TECNICI CONNESSI AL TRACCIATO E ALLA CONNESSIONE CON LA RETE VIARIA MINORE E GLI SVINCOLI ED IN PARTICOLARE: ROTATORIA IN LOC. CISIANO E RELATIVA AREA DI PARCHEGGIO)	Si è provveduto ad ampliare la superficie utile a parcheggio dell'area posta a ridosso dell'abitato di Cisiano. Essa nella previsione progettuale originale era prevista di circa 1000 mq a fronte dei 1300 mq attualmente disponibili. Attraverso la realizzazione di muri di sostegno delle viabilità di progetto denominate "Ramo 2" e "Ricucitura 2", si è potuto recuperare ulteriori 700 mq circa, andando così incontro alle richieste del territorio, incrementando la superficie utile ad oggi disponibile.	D01001-P00PS00TRAPP13_A D004-P00PS00TRAPP04_B DB201-V02PS00TRAPP01_B
A.1.4	ASPETTI PROGETTUALI	SULLA BASE DI QUANTO EVIDENZIATO NELL'OSSERVAZIONE DEL COMUNE DI RIVERGARO, SI RITENGONO PERTANTO NECESSARI ALCUNI APPROFONDIMENTI E CHIARIMENTI SU ALCUNI ASPETTI TECNICI CONNESSI AL TRACCIATO E ALLA CONNESSIONE CON LA RETE VIARIA MINORE E GLI SVINCOLI ED IN PARTICOLARE: PROBLEMATICHE CONNESSE AGLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI E ALLA SICUREZZA DEL PASSAGGIO DEI PEDONI LUNGO L'INTERO TRATTO ED IN PARTICOLARE IN LOC. FABIANO E IN LOC. CISIANO	Ai sensi del D.M. 05/11/2001 non sono ammessi attraversamenti pedonali su strade di tipo C. Per tale motivo all'esterno dei nuclei abitati sono stati previsti degli appositi sottopassi pedonali in corrispondenza delle fermate Bus. Per quanto riguarda la località di Fabiano, le fermate TR033 ricadono nel tratto urbano non oggetto di adeguamento e dove la velocità massima consentita è di 50 km/h. Sarà quindi possibile utilizzare dei passaggi pedonali per l'attraversamento dei pedoni. In particolare, la fermata in direzione Rivergaro è stata conformata nella configurazione attuale essendo già dotata di un'ampio marciapiede per la sosta in sicurezza degli utenti del TPL, mentre per la fermata in direzione Cernusca-Genova, si è previsto un apposito golfo di fermata dotato di marciapiede. Per quanto riguarda la località di Cisiano è prevista la realizzazione di un sottopasso pedonale che collega le fermate TR35 e che si diparte dell'area a parcheggio a realizzarsi. L'area di incrocio relativa alla rotatoria 2 è caratterizzata dalla presenza di un ampio parcheggio e da golfi di fermata per il TPL, tutti dotati di marciapiedi.	DA002 - P00PS00TRAPP02_B DA004 - P00PS00TRAPP04_B DB201 - V02PS00TRAPP01_B
A.1.4	ASPETTI PROGETTUALI	SULLA BASE DI QUANTO EVIDENZIATO NELL'OSSERVAZIONE DEL COMUNE DI RIVERGARO, SI RITENGONO PERTANTO NECESSARI ALCUNI APPROFONDIMENTI E CHIARIMENTI SU ALCUNI ASPETTI TECNICI CONNESSI AL TRACCIATO E ALLA CONNESSIONE CON LA RETE VIARIA MINORE E GLI SVINCOLI ED IN PARTICOLARE: PROBLEMATICHE CONNESSE ALLA PRESENZA DELLE PIAZZOLE DI FERMATA DEL TRASPORTO PUBBLICO CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLA SOSTA DEI PEDONI E ALL'EVENTUALE INTERCONNESSIONE CON I PASSAGGI PEDONALI PER L'ATTRAVERSAMENTO DELLA STRADA STATALE IN PROSSIMITÀ DELLE FERMATE	Per quanto riguarda la località di Rivergaro le fermate TR032 ricadono nel tratto urbano, non oggetto di adeguamento. Sarà quindi possibile utilizzare dei passaggi pedonali per l'attraversamento dei pedoni. In direzione Rivergaro è stata confermata la piazzola di sosta già esistente, mentre in direzione Cernusca la fermata è stata spostata in un golfo realizzato ad hoc. Anche in questo caso la piazzola del TPL, posta in continuità con detto slargo, è dotata di marciapiedi per la sosta protetta dei passeggeri	DA001 - P00PS00TRAPP01_B
A.1.5	ASPETTI PROGETTUALI	IN CONSIDERAZIONE DEL CONTRIBUTO FORMULATO DAL COMUNE DI TRAVO CHE VALUTA IL CONTESTO PAESAGGISTICO IN CUI RIENTRA LA S.S. 45 SI FORMULANO LE SEGUENTI RICHIESTE DI CHIARIMENTO AL PROGETTO DEFINITIVO: NUOVO VIADOTTO IN LOCALITÀ CERNUSCA - IL NUOVO TRACCIATO NECESSITA DI ACCESSO DIRETTO (E NON CON ULTERIORI MANUFATTI) A VALLE DELL'ABITATO PER FARE IN MODO CHE L'INNESTO CON LA VECCHIA S.S. 45 SIA POSSIBILE SIA A VALLE CHE A MONTE, SIA PER CONSENTIRE AI MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICO DI EFFETTUARE LA RACCOLTA DEI PASSEGGERI CHE SCENDONO DAGLI ABITATI DI VISERANO, MONTALBERO, ROCCA, CERNUSCA, SIA PER GARANTIRE UNA VIABILITÀ MAGGIORMENTE SCORREVOLE ED IN SICUREZZA PER TUTTO L'ABITATO DI CERNUSCA. SI FA PRESENTE, INOLTRE CHE DEVE ESSERE CONSENTITO L'ACCESSO CON MEZZI PESANTI ALL'IMPIANTO COMUNALE DI SOLLEVAMENTO DELLA RETE FOGNARIA, IMPIANTO ACQUEDOTTISTICO, ED ALLE REALTÀ ECONOMICHE ED ABITATIVE PRESENTI NELLA PIANA SOTTOSTANTE IL VIADOTTO (MANEGGIO E ABITAZIONE ESISTENTE)	In relazione alla osservazione di cui al punto n. 1) del MATTM-0143115 del 21/12/2021 formulata dal Comune di Travo, l'intero tratto prospiciente la località Cernusca è stato riprogettato eliminando sia la rotatoria 7 che il viadotto di ricucitura con la località Dolgo, che si innestava su tale rotatoria. È stata progettata quindi una viabilità minore che collega direttamente Dolgo (e, quindi, il vicino depuratore) con l'abitato di Cernusca attraversando la nuova statale in corrispondenza del sottopasso attiguo al nuovo viadotto Cernusca. Per quanto concerne i passaggi pedonali sono stati progettati, già in prima fase, due golfi di fermata dotati di marciapiedi interconnessi attraverso un camminamento pavimentato che, sottopassando il viadotto Cernusca, conduce alle zone abitate	DA011 - P00PS00TRAPP11_B DA012 - P00PS00TRAPP12_B
A.1.5	ASPETTI PROGETTUALI	IN CONSIDERAZIONE DEL CONTRIBUTO FORMULATO DAL COMUNE DI TRAVO CHE VALUTA IL CONTESTO PAESAGGISTICO IN CUI RIENTRA LA S.S. 45 SI FORMULANO LE SEGUENTI RICHIESTE DI CHIARIMENTO AL PROGETTO DEFINITIVO: ROTATORIA N. 7 DI DOLGO - SI OSSERVA L'INCOMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA DELLA STESSA A FRONTE DEL NOTEVOLE IMPATTO AMBIENTALE CHE RAPPRESENTA L'ATTUALE SOLUZIONE PROGETTUALE CHE PREVEDE UN RACCORDO PER L'INNESTO STRADALE CHE COLLEGA L'ABITATO DI DOLGO IN PARTE CON RILEVATO E IN PARTE CON VIADOTTO RISULTANDO PER LA PARTE IN VIADOTTO NOTEVOLMENTE IMPATTANTE IN QUANTO PROGETTATA A RIDOSSO DEL FIUME TREBBIA, SI CHIEDE DI RIVEDERE LA SCELTA PROGETTUALE CON UNA SOLUZIONE MENO IMPATTANTE CHE PREVEDA COMUNQUE L'ACCESSO IN SICUREZZA ALL'ABITATO DI DOLGO	Ottemperando a quanto richiesto, la rotatoria n. 7 è stata eliminata. Ciò ha comportato la necessità di creare un nuovo collegamento con l'abitato di Dolgo. Esso è stato realizzato con un nuovo tratto stradale che, di fatto, prolunga la ricucitura n. 6 fino, appunto, a Dolgo. Il punto di connessione tra il vecchio raccordo n. 7 e la nuova viabilità è caratterizzato dalla presenza di una mini-rotatoria, che in parte è interrata per permettere l'innesto anche della viabilità rurale ivi presente che conduce al fiume Trebbia. L'eliminazione della rotatoria n. 7 porta con sé due ulteriori conseguenze: la prima è l'allungamento del tratto stradale che gli utenti dovranno percorrere prima di poter fare l'inversione di marcia nella necessità di accedere a proprietà poste sulla sinistra; la seconda l'incremento delle velocità medie di percorrenza tra la rotatoria n.8 e la n.6. A tale proposito, si evidenzia che tale ultimo aspetto ha anche comportato una modifica delle livellette dei due tratti attigui alla rotatoria per ragioni legate alla rispondenza a Norma dei raccordi altimetrici connessa all'aumento della velocità nel tratto in questione. In particolare, si è dovuta sollevare la livelletta del tratto n. 8 con conseguente incremento dell'altezza del nuovo viadotto Cernusca di circa 1 m.	DA011 - P00PS00TRAPP11_B DA012 - P00PS00TRAPP12_B D01013-P00PS00TRAPP25_A D01013-P00PS00TRAPP26_A D01029-P00PS00TRAPP32_A D01030-P00PS00TRAPP33_A D01031-P00PS00TRAPP34_A

S.S.45 DELLA VAL DI TREBBIA
 AMMODERNAMENTO DELLA STRADA STATALE N. 45 DELLA VAL
 TREBBIA NEL TRATTO CERNUSCA-RIVERGARO
 PROGETTO DEFINITIVO
 Integrazioni di cui CTVA REGISTO UFFICIALE U.0007865.20-10-2022

CODIFICA	PRESCRIZIONE / OSSERVAZIONE		CONDRODEDUZIONE / INTEGRAZIONE	RIFERIMENTO ELABORATO
	TEMATICA	RICHIESTA INTEGRAZIONE / CHIARIMENTO		
A.1.5	ASPETTI PROGETTUALI	IN CONSIDERAZIONE DEL CONTRIBUTO FORMULATO DAL COMUNE DI TRAVO CHE VALUTA IL CONTESTO PAESAGGISTICO IN CUI RIENTRA LA S.S. 45 SI FORMULANO LE SEGUENTI RICHIESTE DI CHIARIMENTO AL PROGETTO DEFINITIVO: ROTATORIA N. 6 – SI OSSERVA L'INUTILITÀ DELLA STESSA A FRONTE DEL FATTO CHE IN QUEL PUNTO NON VI SONO ACCESSI PUBBLICI DA SERVIRE E PERTANTO SI CHIEDE L'ELIMINAZIONE DELLA STESSA	A riguardo preme innanzitutto sottolineare che il tracciato stradale nella zona è stato modificato eliminando la rotatoria n.7 (quella di Dolgo) realizzando un unico tratto stradale tra la rotatoria n.6 e l'esistente oltre il Torrente Cernusca. In via generale bisogna premettere che la posizione delle rotatorie è stata determinata sulla base di attente analisi di sicurezza in posizioni strategiche per il tracciato stradale al fine di assicurare non solo la regolamentazione di alcune intersezioni specifiche (funzionalità principale) ma anche per assicurare la possibilità di eseguire delle inversioni di marcia. A riguardo di quest'ultimo aspetto si ricorda che gli accessi sono in via generale regolamentati con sola svolta a destra come previsto delle normative vigenti non derogabili. La presenza delle rotatorie è in tal senso essenziale per limitare gli incrementi di percorsi dei singoli frontisti. Le rotatorie poi svolgono un importante ruolo di sezionamento del tracciato stradale limitando le velocità di percorrenza con conseguente beneficio in termini di sicurezza dell'esercizio viario specie in connessione all'elevato numero di accessi e intersezioni comunque presenti e di difficile razionalizzazione. Il sistema assi viari – rotatorie va quindi inteso come un unicum e ogni alterazione di tracciato rischia di determinare una minimizzazione della sicurezza dell'esercizio viario. Si segnala infine che la rotatoria 6 serve comunque l'impianto di depurazione in gestione della società IREN e conseguentemente gestisce tutto il traffico dei mezzi di ispezione e di manutenzione dell'impianto che svolge un importante ruolo pubblico e ambientale. Inoltre numerose proprietà catastali sono raggiungibili attraverso il ramo connesso alla rotatoria n.6	D01012 - P00PS00TRAPP24_A D01013 - P00PS00TRAPP25_A
A.1.6	ASPETTI PROGETTUALI	IN CONSIDERAZIONE DEL CONTRIBUTO FORMULATO DAL COMUNE DI TRAVO CHE VALUTA IL CONTESTO PAESAGGISTICO IN CUI RIENTRA LA S.S. 45 SI FORMULANO LE SEGUENTI RICHIESTE DI CHIARIMENTO AL PROGETTO DEFINITIVO: LOCALITÀ QUADRELLI – SI OSSERVA CHE IL PROGETTO NECESSITÀ DI INTEGRAZIONE PER GARANTIRE IN TALE LOCALITÀ CHE TUTTI GLI ACCESSI ALLA S.S. 45 POSSANO AVVENIRE IN SICUREZZA, CON PARTICOLARE ATTENZIONE ALL'INNESTO DELLE LOC. FELLINO E DENAVOLO IN PUNTO CRITICO GIÀ OGGETTO DI SVARIATI INCIDENTI. SI OSSERVA INOLTRE LA NECESSITÀ DI MANUFATTI (PASSERELLE PEDONABILI, MARCIAPIEDI) CHE POSSANO GARANTIRE LA PERCORRENZA PEDONALE IN SICUREZZA DELL'UTENZA DEBOLE PRESENTE IN TALE LOCALITÀ	Il progetto prevede la verifica di tutti gli accessi sia in fase ante-operam che post-operam prevedendo la messa in sicurezza di tutti gli accessi o mediante interventi atti a eliminare le problematiche o attraverso interventi mitigativi. L'accesso alla via Denavolo da località Quadrelli è previsto che sia chiuso perché non rispondente ai canoni di sicurezza prefissati in progetto e troppo pericoloso (accesso n. 66). La viabilità di accesso a detta località è stata ristabilita attraverso la realizzazione della ricucitura n.5. Sempre in località Quadrelli, è stata prevista nella presente revisione progettuale, in risposta alle richieste del comune Travo, la realizzazione di un'opera di sostegno che permette l'allungamento del marciapiede esistente che collega il viadotto presente in prossimità dell'incrocio con via Fellino a Via Piana. Parimenti, si segnala che il progetto definitivo aveva anche previsto la realizzazione di specifici golfi di sosta con marciapiedi a servizio delle fermate del TPL di "Fontana Bivio" e di "Colombarola". Trattandosi di fermate site in ambito extra-urbano, nella revisione progettuale proposta in questa sede, in corrispondenza delle due fermate in parola sono anche stati previsti altrettanti sottopassi pedonali con camminamenti pavimentati. Si segnala che, in generale, l'intento progettuale è stato quello di non modificare i tratti urbani a meno di evidenti problematiche di sicurezza rilevate sia dallo studio eseguito dai progettisti che dalle segnalazioni pervenute durante i numerosi sopralluoghi effettuati e gli altrettanto numerosi confronti con i rappresentanti delle amministrazioni locali. Le intersezioni in località Quadrelli della SS.45 con via Piana (Innesto 68), via Fellino (Innesto 71) e via Denavolo (Innesto 66), nonché quella successiva con via L. Mazzari (Innesto 75), rientrano in questa casistica.	WBS DD - DD-Verifiche degli Innessi WBS DC1 WBS DC2 D001-P00PS00TRARE01A DC2046 - S16PS01TRADI01_A D001-P00PS00TRARE01A DA009-P00PS00TRAPP09_B DA006 - P00PS00TRAPP06_B DA007 - P00PS00TRAPP07_B DD064-P00PS01TRADG64_A DD067-P00PS01TRADG67_A DD062-P00PS01TRADG62_A DD070-P00PS01TRADG70_B
A.1.5	ASPETTI PROGETTUALI	IN CONSIDERAZIONE DEL CONTRIBUTO FORMULATO DAL COMUNE DI TRAVO CHE VALUTA IL CONTESTO PAESAGGISTICO IN CUI RIENTRA LA S.S. 45 SI FORMULANO LE SEGUENTI RICHIESTE DI CHIARIMENTO AL PROGETTO DEFINITIVO: LOCALITÀ CASINO AGNELLI – SI OSSERVA CHE L'ABITATO DI SACHELLI NECESSITA DI INNESTO NELLA REALIZZANDA ROTATORIA N. 5 PER GARANTIRE MAGGIORE SICUREZZA ALLA VIABILITÀ IN TALE TRATTO	L'innesto di detta viabilità sulla rotatoria è stato esaminato in fase di progettazione definitiva ma le differenze di quote e le livellette necessarie al collegamento con la rotatoria (che non a caso a monte prevede significative opere di sostegno) hanno reso necessario scartare tale soluzione. È stato invece riconfermato l'attuale accesso di detta strada sulla SS.45, opportunamente messa in sicurezza	-----
A.1.5	ASPETTI PROGETTUALI	IN CONSIDERAZIONE DEL CONTRIBUTO FORMULATO DAL COMUNE DI TRAVO CHE VALUTA IL CONTESTO PAESAGGISTICO IN CUI RIENTRA LA S.S. 45 SI FORMULANO LE SEGUENTI RICHIESTE DI CHIARIMENTO AL PROGETTO DEFINITIVO: LOCALITÀ CONI – SI CHIEDE DI VALUTARE LA POSSIBILITÀ DI MANTENERE O DI AVVICINARE MAGGIORMENTE IL TRACCIATO A QUELLO ESISTENTE, IN QUANTO UN NUOVO TRACCIATO DISCOSTATO DAL PRECEDENTE DETERMINA UN MAGGIORE IMPATTO PAESAGGISTICO SUL TERRITORIO DEL COMUNE DI TRAVO; OVE SIA NECESSARIO DISCOSTARSI DAL TRACCIATO ESISTENTE SI CHIEDE LA RINATURALIZZAZIONE DEI TRATTI IN DISUSO DELL'ATTUALE S.S. 45.	In ossequio alle osservazioni poste, il tracciato stradale compreso tra le rotatorie nn. 3 e 4 è stato riportato sul sedime dell'attuale tracciato. Come anticipato in precedenza, tale circostanza, se da un lato comporta certamente un minor consumo del territorio, dall'altro comporta una minore efficienza della nuova soluzione rispetto alle problematiche di sicurezza e di fluidità di marcia dei veicoli, rispetto alla precedente soluzione progettuale.	DA006 - P00PS00TRAPP06_B DA007 - P00PS00TRAPP07_B DA032 - P00PS00TRAPP08_B DA033 - P00PS00TRAPP09_B DC1006 - S00PS01TRAPP06_B DC1007 - S00PS01TRAPP07_B D01008 - P00PS00TRAPP20_A D01009 - P00PS00TRAPP21_A D01022 - P00PS00TRAPP25_A D01023 - P00PS00TRAPP26_A
A.1.5	ASPETTI PROGETTUALI	IN CONSIDERAZIONE DEL CONTRIBUTO FORMULATO DAL COMUNE DI TRAVO CHE VALUTA IL CONTESTO PAESAGGISTICO IN CUI RIENTRA LA S.S. 45 SI FORMULANO LE SEGUENTI RICHIESTE DI CHIARIMENTO AL PROGETTO DEFINITIVO: LOCALITÀ BELLARIA/INNESTO S.P. 40 – TALE TRATTO NON È NEL TERRITORIO DEL COMUNE DI TRAVO MA L'INNESTO SULLA S.S. 45 SERVE TUTTO IL LATO NORD-EST DEL COMUNE DI TRAVO (LOC. PIGAZZANO, STATTO, SCRIVELLANO) ED INOLTRE LA S.P.40 È UNA VIA USATA, A SCARICO DEL TRAFFICO SULLA S.S. 45, DA BUONA PARTE DEI CITTADINI RESIDENTI O DOMICILIATI NEL COMUNE DI TRAVO, PER TALE MOTIVO È DI INTERESSE ANCHE DI QUESTO ENTE CHE IL PROGETTO VENGA MODIFICATO PREVEDENDO UN INNESTO IN SICUREZZA MIGLIORATIVO DELL'ATTUALE, COSÌ COME PROPOSTO ANCHE DAL COMUNE DI RIVERGARO	L'innesto della S.P 40 è stato migliorato grazie alla differente organizzazione degli accessi che lo precedono sul lato nord. Le attuali geometrie dell'innesto e la presenza di costruzioni, fabbricati e attività commerciali non consente la realizzazione di una intersezione in situ. L'eventuale rotatoria andrebbe delocalizzata presso l'innesto posto più a nord con Via Genova realizzando verso il Trebbia un lungo nuovo tratto viario di circa 300m con forte avvicinamento al fiume proprio in corrispondenza della rotatoria. L'intervento richiederebbe quindi uno sdoppiamento significativo delle sedi viarie e una occupazione di suolo altrettanto significativa, peraltro con l'inserimento di ulteriori, significative, opere d'arte.	-----

S.S.45 DELLA VAL DI TREBBIA
 AMMODERNAMENTO DELLA STRADA STATALE N. 45 DELLA VAL
 TREBBIA NEL TRATTO CERNUSCA-RIVERGARO
 PROGETTO DEFINITIVO
 Integrazioni di cui CTVA REGISTO UFFICIALE U.0007865.20-10-2022

CODIFICA	PRESCRIZIONE / OSSERVAZIONE		CONDRODEDUZIONE / INTEGRAZIONE	RIFERIMENTO ELABORATO
	TEMATICA	RICHIESTA INTEGRAZIONE / CHIARIMENTO		
A.2.1	MITIGAZIONE E RIPRISTINI	INTERVENTI DI MITIGAZIONE E DI RIPRISTINO SI RITIENE NECESSARIO CHE VENGANO DEFINITI A UN LIVELLO PIÙ DI DETTAGLIO E CORREDATI DA UN CRONOPROGRAMMA CHE NE DEFINISCA LA TEMPISTICA DI ATTUAZIONE. A TALE PROPOSITO SI RICORDA CHE LE OPERAZIONI DI RIPRISTINO DEVONO ESSERE CONGRUE CON IL CONTESTO PAESAGGISTICO E MIRARE ALLA RICOSTITUZIONE ED AL RIEQUILIBRIO, IN MODO CORRETTO, DEI SISTEMI PAESISTICO - AMBIENTALI PREGIATI INTERESSATI DAGLI INTERVENTI.	Gli interventi a verde di inserimento paesaggistico e ambientale sono stati dettagliati nei nuovi elaborati "Quaderno di dettaglio degli interventi a verde" e "Relazione opere di inserimento paesaggistico e ambientale" che riportano: • Stralcio di dettaglio su foto aerea aggiornata delle superfici d'intervento: metodologia di scotico, conservazione e ristesa delle terre; miscugli di inerbimento; schemi e metodi di messa a dimora del materiale vegetale; periodi di idoneità per l'esecuzione degli interventi; specie arboree e arbustive di previsto impiego con esplicitate per ogni intervento i quantitativi del materiale vegetale di prevista messa a dimora; tipologici d'intervento con disposizione delle specie; metodologie di recupero delle aree di cantiere. I medesimi elaborati contengono anche i dettagli delle misure di permeabilità faunistica, con l'aggiunta di una nuova categoria di varchi ad esclusivo uso di anfibi e piccola fauna, dotati, a lato degli imbocchi, di barriere anti-attraversamento (predisposte dove è maggiormanete probabile lo spostamento faunistico in direzione del trebbia durante il periodo riproduttivo). Quanto esposto nelle relazioni è rappresentato graficamente nelle 3 planimetrie aggiornate degli interventi a verde. I dettagli della nuova categoria di passaggi fauna sono rappresentati graficamente nel nuovo elaborato "Varchi ad esclusivo uso faunistico - Caratteristiche tipo". Le tempistiche di realizzazione delle opere a verde rientrano nel cronoprogramma generale dell'intervento.	EA10-T00EA00AMBRE05A EB61-T00EB01AMBPL35 EB62-T00EB01AMBPL36 EB63-T00EB01AMBPL37 QA02-T00CA00CANRE02
A.3.1	BIODIVERSITA' - AREE PROTETTE E SITI RETE NATURA 2000	FORNIRE L'ANALISI DEGLI IMPATTI FOCALIZZANDO L'ATTENZIONE SULLE SPECIE VEGETALI E ANIMALI INTERESSATE, COSÌ DA POTER VALUTARE I POTENZIALI EFFETTI INDOTTI DALL'OPERA IN PROGETTO; INOLTRE PORRE PARTICOLARE ATTENZIONE ALL'ANALISI DEGLI IMPATTI SUGLI ANFIBI, DATA LA VICINANZA DEL CANTIERE CS3 CON IL FIUME TREBBIA	La conoscenza dei lembi boscati interferiti dal nuovo tracciato è stata approfondita mediante sopralluoghi in campo che hanno permesso di determinare l'estensione delle aree d'interferenza e la composizione specifica delle medesime; i dati così ottenuti sono presentati attraverso i seguenti elaborati aggiuntivi: "Interferenze con le aree boscate", "I boschi di Fabbiano, del Rio della Colombarola e di Dolgo - Riduzione delle aree di interferenza", "Relazione sulle trasformazioni del bosco (ai sensi della D.G.R. n. 1473 del 05/09/2022 della Regione Emilia Romagna". In questi elaborati sono dettagliate le interferenze boschive derivanti dal tracciato 2021 (ubicazione, estensione, composizione specifica), sono quantificate le riduzioni dell'interferenza derivanti dalle localizzate modifiche che hanno portato al tracciato 2022 e sono calcolati gli oneri di compensazione per la trasformazione del bosco. Per quanto riguarda la componente faunistica sono stati reperiti ulteriori dati di avvistamento georiferiti (oggetto del nuovo elaborato "Relazione opere di inserimento paesaggistico e ambientale"), attraverso i quali sono stati identificati i tratti stradali in corrispondenza delle rotte di spostamento animale (con particolare attenzione per il taxa anfibi data la vicinanza del Trebbia e l'andamento della strada parallelo a questo). E' stato quindi possibile progettare una ulteriore tipologia di varchi faunistici costituite da tubazioni utilizzabili da anfibi e piccola fauna (disposte in coppie per evitare la tipica situazione di predazione in corrispondenza di passaggi obbligati), dotate di barriere anti-attraversamento a lato degli imbocchi	EB57 - T00EB01AMBPL47 EB58 - T00EB01AMBPL48 EB59 - T00EB01AMBPL49 EB60 - T00EB01AMBPL50
A.3.2	BIODIVERSITA' - AREE PROTETTE E SITI RETE NATURA 2000	FORNIRE UNA PROPOSTA DI MISURE DI MITIGAZIONE PER LA FAUNA E LA LORO UBICAZIONE. IN PARTICOLARE, DATA LA VICINANZA AI CORSI FLUVIALI, È OPPORTUNO PREVEDERE ACCORGIMENTI FINALIZZATI AD EVITARE LO SCHIACCIAMENTO DELLA FAUNA ANFIBIA, DURANTE LE MIGRAZIONI RIPRODUTTIVE	Si veda quanto detto per i due punti precedenti	-----
A.3.3	BIODIVERSITA' - AREE PROTETTE E SITI RETE NATURA 2000	INTERFERENZE CON IL PARCO FLUVIALE DEL TREBBIA - GLI ELABORATI PROGETTUALI NON DANNO COMPLETA EVIDENZA DEL RAFFRONTO TRA LE PREVISIONI DI PROGETTO E IL REGIME VINCOLISTICO DETERMINATO DALLA VIGENTE ZONIZZAZIONE DELL'AREA PROTETTA. A TITOLO DI ESEMPIO SI OSSERVA CHE LA NUOVA VIABILITÀ PERMANENTE COSTITUITA DAL BRACCIO SUD DELLA ROTATORIA N.2 IN LOCALITÀ CISIANO (IN PROSSIMITÀ ALL'AREA IN CUI È PREVISTO IL CANTIERE DI SERVIZIO CS1), È POSTO IN ZONA C DEL PARCO PER LA QUALE LE NORME DI SALVAGUARDIA PUR NON ESPRIMENDO UN PRECISO DIVIETO IN MERITO, NON NE FANNO ALTRETTANTA MENZIONE TRA LE OPERE AMMISSIBILI. SI CHIEDE DI CHIARIRE.	E' stato predisposto un elaborato integrati dal titolo "Zonizzazione del Parco fluviale del Trebbia" che riporta il tracciato di progetto sovrapposto alla zonizzazione del parco. All'interno dei dettagli relativi alle interferenze boschive è stato specificato quali di queste riguardano il Parco (planimetrie di "Interferenza con le aree boscate", "Relazione opere di inserimento paesaggistico e ambientale", "Relazione sulle trasformazioni del bosco").	EB56 - T00EB01AMBPL46

S.S.45 DELLA VAL DI TREBBIA
 AMMODERNAMENTO DELLA STRADA STATALE N. 45 DELLA VAL
 TREBBIA NEL TRATTO CERNUSCA-RIVERGARO
 PROGETTO DEFINITIVO
 Integrazioni di cui CTVA REGISTO UFFICIALE U.0007865.20-10-2022

CODIFICA	PRESCRIZIONE / OSSERVAZIONE		CONDRODEDUZIONE / INTEGRAZIONE	RIFERIMENTO ELABORATO
	TEMATICA	RICHIESTA INTEGRAZIONE / CHIARIMENTO		
A.3.4	BIODIVERSITA' - AREE PROTETTE E SITI RETE NATURA 2000	INTERFERENZE DELL'OPERA SULLA FAUNA SELVATICA E INTERFERENZE DELLA FAUNA SELVATICA SULLA SICUREZZA STRADALE - NEL COMPRESORIO CIRCOSTANTE LA SS N.45, NEL QUALE RICADONO IL PARCO REGIONALE FLUVIALE DEL TREBBIA, DIVERSI SITI DI RETE NATURA 2000 E AMPI TRATTI DELLA RETE ECOLOGICA PROVINCIALE, SONO PRESENTI NUMEROSE SPECIE DI VERTEBRATI DI INTERESSE CONSERVAZIONISTICO E NON, CHE PER LORO COMPORTAMENTO ECOLOGICO EFFETTUANO NOTEVOLI SPOSTAMENTI. L'ATTRAVERSAMENTO E/O LA FREQUENTAZIONE DEL PIANO STRADALE È PERTANTO FONTE DI PROBLEMI DI SICUREZZA PER LA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI, OLTRE CHE RAPPRESENTARE PER QUESTO VARIEGATO TAXA UNA PERDITA DI INDIVIDUI PER MORTALITÀ DIRETTA, IN CERTI CASI DI INTENSITÀ RELATIVA NON TRASCURABILE. GLI ELABORATI PROGETTUALI SEMBRANO SOTTOVALUTARE QUESTE SPECIFICHE CRITICITÀ, A FRONTE DELLE QUALI È EVIDENZIATA LA MITIGAZIONE E LA PREVENZIONE DERIVATA DALLA SOLA PRESENZA O PREVISIONE, DI VARCHI FAUNISTICI PRIMARI (VIADOTTI) E SECONDARI (TOMBINI). SI OSSERVA CHE L'ABBINAMENTO AD ALTRI SISTEMI DI PREVENZIONE (BARRIERE/RECINZIONI, SEGNALETICA, DISSUASORI OTTICI/ACUSTICI), PURCHÉ COLLOCATI IN PUNTI STRATEGICI DERIVATI DAL MONITORAGGIO ANTE E POST OPERA, POTREBBE CONTRIBUIRE A LIMITARE ULTERIORMENTE LE CRITICITÀ SOPRA EVIDENZIATE. SI CHIEDE PERTANTO DI APPROFONDIRE TALI ASPETTI	Si veda quanto detto per i punti A.2.1 e A.3.1	
A.3.5	BIODIVERSITA' - AREE PROTETTE E SITI RETE NATURA 2000	INTERFERENZE CON ELEMENTI VEGETALI PRESENTI NEL PARCO REGIONALE FLUVIALE DEL TREBBIA - GLI ELABORATI PROGETTUALI NON DANNO UNA EVIDENZA QUALI-QUANTITATIVA DI DETTAGLIO DEGLI ELEMENTI VEGETALI INTERFERITI. OLTRE ALLA CARTA DELLA VEGETAZIONE DEL PTCP E ALL'ELABORATO "ECOSISTEMI" SI OSSERVA PERTANTO LA NECESSITÀ DI RAGGIUNGERE UN LIVELLO DI MAGGIOR DETTAGLIO DESCRITTIVO DI TALI INTERFERENZE PROPONENDO NEL CASO ADEGUATI INTERVENTI DI COMPENSAZIONE.	Si veda quanto detto per il punto A.3.3. La nuova "Relazione sulle trasformazioni del bosco" comprende il calcolo degli oneri di compensazione per la trasformazione del bosco che si vanno ad aggiungere alle superfici d'intervento a verde le quali, per contenere al minimo le interferenze del tracciato, sono state ubicate in corrispondenza dei tratti di tracciato attuale dismessi, tra questi e il nuovo tracciato e in corrispondenza di aree di difficile sfruttamento agricolo (intercluse)	EB56 - T00EB01AMBPL46
A.3.6	BIODIVERSITA' - AREE PROTETTE E SITI RETE NATURA 2000	IMPIANTI DI ILLUMINAZIONE STRADALE - IL SISTEMA REGIONALE DELLE AREE NATURALI PROTETTE, SITI RETE NATURA 2000 E LA RETE ECOLOGICA COSTITUISCONO "ZONE DI PARTICOLARE PROTEZIONE" AI SENSI DELLA NORMATIVA REGIONALE VIGENTE IN MATERIA DI RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO LUMINOSO E DI RISPARMIO ENERGETICO. SI RITIENE OPPORTUNO CHE L'ANALISI PROGETTUALE, ANCHE IN RELAZIONE ALLE INTERFERENZE CON LA FAUNA SELVATICA, APPROFONDISCA IN MODO CRITICO QUANTO FORMULATO IN MERITO AGLI IMPIANTI DI ILLUMINAZIONE ADOTTATI, PER VERIFICARNE LA CORRISPONDENZA AI REQUISITI NORMATIVI E L'INTERFERENZA CON LE SPECIE ANIMALI AVENTI ABITUDINI NOTTURNE.	Il progetto dell'impianto di illuminazione è stato redatto tenendo conto della presenza delle aree naturalisticamente sensibili in vicinanza del tracciato, con il duplice obiettivo di coniugare la sicurezza stradale e ridurre/non incrementare l'impatto luminoso rispetto alla situazione attuale che vede già la presenza della strada e degli abitati. Innanzitutto preme sottolineare che gli impianti sono stati limitati a zone effettivamente critiche per la sicurezza (in via generale le rotatorie). A riguardo l'eliminazione di una di queste operata in accordo con le prescrizioni degli enti territoriali e della soprintendenza riduce ulteriormente l'inquinamento luminoso indotto dall'opera. Le lampade, al LED e a basso assorbimento energetico sono disposte con angolo nullo	O01-T00IM00IMPRE01
A.3.7	BIODIVERSITA' - AREE PROTETTE E SITI RETE NATURA 2000	INTERFERENZE DELL'OPERA CON IL RETICOLO IDROGRAFICO MINORE - SI RAPPRESENTA CHE IN CORRISPONDENZA DEGLI ATTRAVERSAMENTI DELLA RETE IDROGRAFICA MINORE (IN AREA PARCO RIO SAVIGNANO, RIO DELL'ACQUA ROSSA, RIO MORTALE, RIO I 01, RIO SAN MICHELE, RIO DEGLI AMADEI, RIO FONTANA - RIO DELLE PIANE E ALTRI FUORI PARCO) È PREVISTO IN MODO RICORRENTE L'INALVEAZIONE DEL CORSO D'ACQUA, LA SUA RISEZIONATURA PER TRATTI SIGNIFICATIVI A MONTE E A VALLE DEL RELATIVO VIADOTTO, LA POSA DI SCOGLIERE IN MASSI CEMENTATI E LA CREAZIONE DI SALTI D'ACQUA. TALI SOLUZIONI PROGETTUALI INTERFERISCONO NEGATIVAMENTE SULLA FAUNA MINORE TERRESTRE LEGATA AGLI AMBIENTI ACQUATICI, SEPPUR QUEST'ULTIMI CREATI TEMPORANEAMENTE DALL'IDROGRAFIA MINORE. SI OSSERVA CHE QUESTI INTERVENTI POSSONO ESSERE RIFORMULATI CON TECNICHE DI INGEGNERIA NATURALISTICA. INOLTRE, AI FINI DELLA FUNZIONE QUALI VARCHI FAUNISTICI PRIMARI, IN COMBINAZIONE CON I SISTEMI DI PREVENZIONE PER LA FAUNA SELVATICA, È NECESSARIO CHE LE SPONDE DEI CORSI D'ACQUA ATTRAVERSATI SIANO SEMPRE DOTATE DI AMPIE BANCHINE LATERALI	Il tracciato stradale interferisce i corsi idrici minori (escludendo in questo il Rio Cernusca) rappresentati dai rii che dai monti limitrofi raggiungono il Fiume Trebbia in sponda destra. Si tratta di corsi idrici di sezione estremamente contenuta e caratterizzati almeno puntualmente da forti pendenze. Nel progetto per i nuovi attraversamenti è stata prevista la stabilizzazione del fondo alveo del corso d'acqua con realizzazione di scogliere in massi cementati previo ricorso a pietra locale per assicurare il corretto inserimento paesaggistico (a seguito di precisa richiesta della Soprintendenza). La scelta di ricorrere a scogliere in massi è legata alla volontà di stabilizzare l'alveo nel tempo ed evitare fenomeni di erosione anche in considerazione delle alte velocità delle acque che si registrano in concomitanza con gli eventi di piena. La scogliera sarà realizzata in massi sciolti e non cementati. La scogliera sarà inoltre del tipo rinverdito con piantumazione di specie tipo talee al di sopra del livello di piena ordinario così da assicurare un maggior rinverdimento e un miglior inserimento paesaggistico. Alle misure sopra descritte si aggiungerà una banchina laterale sempre asciutta percorribile dalla fauna.	FB01-T00ID01IDRRE01

S.S.45 DELLA VAL DI TREBBIA
 AMMODERNAMENTO DELLA STRADA STATALE N. 45 DELLA VAL
 TREBBIA NEL TRATTO CERNUSCA-RIVERGARO
 PROGETTO DEFINITIVO
 Integrazioni di cui CTVA REGISTO UFFICIALE U.0007865.20-10-2022

CODIFICA	PRESCRIZIONE / OSSERVAZIONE		CONDRODEDUZIONE / INTEGRAZIONE	RIFERIMENTO ELABORATO
	TEMATICA	RICHIESTA INTEGRAZIONE / CHIARIMENTO		
A.3.8	BIODIVERSITA' - AREE PROTETTE E SITI RETE NATURA 2000	RETE DI PISTE DI SERVIZIO/PISTE CICLABILI/ITINERARI PEDONALI - E' NECESSARIO DARE EVIDENZA DEL RAFFRONTO TRA LE PREVISIONI DI PROGETTO E IL REGIME VINCOLISTICO DETERMINATO DALLA VIGENTE ZONIZZAZIONE DELL'AREA PROTETTA. IN GENERALE SI EVIDENZIA INTERESSE A QUESTA INFRASTRUTTURA DI SERVIZIO IN RELAZIONE ALLA RETE SENTIERISTICA DEL PARCO REGIONALE FLUVIALE DEL TREBBIA.	È stato redatto un elaborato integrativo (D01002 - P00PS00TRAPP14_A) dove sono riportate le piste ciclabili previste nel progetto dell'opera. Sono inoltre stati redatti appositi elaborati integrativi (vedi tabella seguente) con evidenza del regime vincolistico e paesaggistico con raffronto tra la situazione allo stato attuale, la soluzione di progetto presentata e la soluzione modificata e concertata con la sovrintendenza Questa versione integrata e aggiornata del progetto comprende, come detto, la carta aggiuntiva della zonizzazione del Parco con sovrapposizione del tracciato per verificare le norme di attuazione d'interesse	D01002 - P00PS00TRAPP14_A EB75-T00EB01AMBPL57_A EB76-T00EB01AMBPL58_A EB77-T00EB01AMBPL59_A EB56-T00EB01AMBPL46
A.3.9	BIODIVERSITA' - AREE PROTETTE E SITI RETE NATURA 2000	IN RIFERIMENTO ALLE OPERE A VERDE DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO-AMBIENTALE PREVISTE INDICATE NEL SIA SI RITENGONO INOLTRE NECESSARI I SEGUENTI CHIARIMENTI: ESPLICITARE LA SUPERFICIE COMPLESSIVA DELLE AREE OGGETTO DI INTERVENTI A VERDE PREVISTE DIFFERENZIATE PER TIPOLOGIA; INDICARE SE TALI AREE SONO DI PROPRIETÀ DEL PROPONENTE O SE SARÀ NECESSARIA L'ACQUISIZIONE DI AREE PRIVATE TRAMITE L'APPOSIZIONE DEL VINCOLO ESPROPRIATIVO	Le informazioni richieste sono riportate nella relazione relativa alle "opere di inserimento paesaggistico e ambientale" (paragrafo 9.2.8)	-----
A.3.10	BIODIVERSITA' - AREE PROTETTE E SITI RETE NATURA 2000	SI RITIENE OPPORTUNO RIVALUTARE IN MODO CRITICO QUANTO FORMULATO IN MERITO ALLA COLLOCAZIONE DI OPERE A VERDE (RIMBOSCHIMENTI, SIEPI ARBUSTIVE, NUCLEI ARBUSTIVI, NUCLEI ARBUSTIVI IGROFILI, PRATO ARBORATO) PREVISTE NELLE ADIACENZE DELLA SEDE STRADALE AMMODERNATA. ALCUNE TIPOLOGIE VEGETALI, SE BEN AFFRANCATE E STRUTTURATE, DIVENTANO POLI ATTRATTIVI PER LA FAUNA SELVATICA; PERTANTO, LA LORO COLLOCAZIONE ANDREBBE VALUTATA IN RELAZIONE ALLA CONTEMPORANEA ADOZIONE DEI SISTEMI DI PREVENZIONE PER LA FAUNA SELVATICA O, IN ALTERNATIVA, PREVISTA IN AREE DECENTRATE	Gli interventi a verde sono stati progettati sia per incrementare la valenza dei principali elementi della rete ecologica locale sia per ridurre al minimo indispensabile le interferenze dell'opera con l'ambito d'intervento. Per la riduzione delle suddette interferenze gli interventi a verde sono stati concentrati in corrispondenza dei tratti della vecchia sede stradale dismessi, tra questi e il tracciato e presso quelle aree che risulteranno di difficile coltivabilità in quanto inteclese tra gli elementi del nuovo stracciato. Per l'effetto di attrattore faunistico che gli interventi a verde affermati portano esercitare sono state conferite al tracciato caratteristiche di elevata permeabilità faunistica: varchi faunistici primari consistenti in camminamenti sempre asciutti a lato dei ponti di attraversamento dei rii, passaggi ad esclusivo uso faunistico e tubazioni utilizzabili dalla fauna quando prive di acqua.	-----
A.3.11	BIODIVERSITA' - AREE PROTETTE E SITI RETE NATURA 2000	SI OSSERVA INOLTRE CHE IN ALCUNI ELABORATI DI PROGETTO È RIPORTATO L'IMPIEGO DI SPECIE APPARTENENTI AL GENERE CRATAEGUS, PER LE QUALI VIGE ATTUALMENTE IL DIVIETO REGIONALE DI IMPIEGO IN NUOVI IMPIANTI (DD N.4373 DEL 15.03.2021), DEL PIRACANTA (PYRACANTHA COCCINEA) E DEL SALICE DORATO (SALIX AURITA), IL CUI UTILIZZO IN AREA PARCO NON È POSSIBILE IN QUANTO SPECIE NON AUTOCTONE. INFINE, SI SUGGERISCE DI RIVALUTARE L'UTILIZZO DI FARNIA (QUERCUS ROBUR), SPECIE QUERCINA TIPICA DELLA PIANURA ALLUVIONALE ED ESIGENTE DI BUONA DISPONIBILITÀ IDRICA NEL SUOLO (IMPLUVI, PROSSIMITÀ DI CORSI D'ACQUA), CHE POTREBBE TROVARSI IN DIFFICOLTÀ IN IMPIANTI COLLOCATI IN VERSANTE COLLINARE	le specie indicate sono state sostituite (<i>Crataegus monogyna</i> con <i>Cornus sanguinea</i> , <i>Quercus robur</i> con <i>Quercus petraea</i> , <i>Pyracantha coccinea</i> con <i>Sambucus nigra</i>). Il <i>Salix aurita</i> non era presente tra le specie di previsto impiego.	-----
A.3.12	BIODIVERSITA' - AREE PROTETTE E SITI RETE NATURA 2000	CONSIDERATA LA RILEVANZA AMBIENTALE DELLA VALLE DEL TREBBIA E L'IMPORTANZA DELLE TEMATICHE DI SICUREZZA STRADALE, ANCHE ALLA LUCE DELLE OSSERVAZIONI DELL'ENTE GESTORE DELL'AREA PROTETTA E QUINDI LE TEMATICHE CHE RIGUARDANO GLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE A VERDE, LE POSSIBILI INTERFERENZE DELL'OPERA CON LA FAUNA SELVATICA E DELLA FAUNA SELVATICA SULLA SICUREZZA STRADALE SONO DA RIFERIRSI A TUTTO IL TRATTO STRADALE DELLA S.S. N.45. PERTANTO, SI CHIEDONO GLI OPPORTUNI CHIARIMENTI E APPROFONDIMENTI IN TAL SENSO SU TUTTO IL TRATTO OGGETTO DI AMMODERNAMENTO.	Si veda quanto detto per i punti A.2.1 e A.3.1	-----

S.S.45 DELLA VAL DI TREBBIA
 AMMODERNAMENTO DELLA STRADA STATALE N. 45 DELLA VAL
 TREBBIA NEL TRATTO CERNUSCA-RIVERGARO
 PROGETTO DEFINITIVO
 Integrazioni di cui CTVA REGISTO UFFICIALE U.0007865.20-10-2022

CODIFICA	PRESCRIZIONE / OSSERVAZIONE		CONDRODEDUZIONE / INTEGRAZIONE	RIFERIMENTO ELABORATO
	TEMATICA	RICHIESTA INTEGRAZIONE / CHIARIMENTO		
A.4.1	ARIA E CLIMA	SI RITIENE OPPORTUNO AGGIORNARE LE INFORMAZIONI RIPORTATE NELLO SIA CON QUELLE RIPORTATE NEL PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE (PAIR 2020) DELL'EMILIA-ROMAGNA AL FINE DI VERIFICARE LA COERENZA DEL PROGETTO CON QUANTO RIPORTATO NEL SUCCITATO PIANO DI TUTELA DELLA QUALITÀ DELL'ARIA; INOLTRE, SI RITIENE NECESSARIO INTEGRARE QUANTO GIÀ RIPORTATO PER LA CARATTERIZZAZIONE METEOCLIMATICA, PER IL QUADRO EMISSIVO E PER I DATI DI QUALITÀ DELL'ARIA CON LE INFORMAZIONI CONTENUTE NEL SUCCITATO PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE (PAIR 2020) DELL'EMILIA-ROMAGNA, TENENDO IN CONSIDERAZIONE LE OPPORTUNE SPECIFICHE AZIONI E MISURE, RIPORTATE NELLO STESSO PIANO, LEGATE ALL'OPERA IN PROGETTO DA INDIVIDUARE AI FINI DELLA RIDUZIONE DELLE CONCENTRAZIONI DEGLI INQUINANTI. INOLTRE, CONSIDERARE LE MISURE PREVISTE RIGUARDANTI GLI OBIETTIVI LA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI CO2	<p>E' stato aggiornato lo SIA con quanto riportato nel PIAR 2020 con particolare riferimento alla componente Aria e Clima, verificando la coerenza tra il progetto ed il PIAR.</p> <p>E' stato inoltre effettuato il Bilancio del quadro emissivo anche in relazione agli aggiornamenti contenuti nel database INEMAR più recente disponibile.</p> <p>In ultimo è stata effettuata la disamina in relazione al bilancio della CO2 andando ad analizzare il contributo stradale e quanto assorbito dalle misure di mitigazione.</p>	EA02 - T00EA00AMBRE02_F
A.4.2	ARIA E CLIMA	SI RITIENE NECESSARIO, PER UNA COMPLETA CARATTERIZZAZIONE METEO CLIMATICA DELL'AREA DI STUDIO, RIPORTARE IN UN PARAGRAFO DEDICATO I DATI AGGIORNATI DI TEMPERATURA, PRECIPITAZIONE, UMIDITÀ RELATIVA, COPERTURA NUVOLOSA, RADIAZIONE SOLARE, VELOCITÀ E DIREZIONE DI PROVENIENZA DEL VENTO. IN PARTICOLARE, RIPORTARE IN FORMATO TABELLARE (IN %, ECC.) LA DIREZIONE E VELOCITÀ DEL VENTO ESPRESSA IN FREQUENZE ANNUALI (MILLESIMI) E LE CLASSI DI STABILITÀ ESPRESSA IN FREQUENZE STAGIONALI E ANNUALI (MILLESIMI) ED IN FORMA GRAFICA LA DISTRIBUZIONE DELLE FREQUENZE ANNUALI DI DIREZIONE E VELOCITÀ DEL VENTO E LE CLASSI DI STABILITÀ ATMOSFERICA, EVIDENZIANDO EVENTUALI SITUAZIONI DI CRITICITÀ (ES. VELOCITÀ DEL VENTO BASSE PROSSIME ALLE CALME DI VENTO (0- 0,5 M/S), ECC.), SPECIFICANDO LA PERCENTUALE DI CALMA DI VENTO. INOLTRE, SI RITIENE OPPORTUNO AGGIORNARE LA CARATTERIZZAZIONE METEOCLIMATICA CON GLI AGGIORNAMENTI DEL PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE (PAIR 2020) DELL'EMILIA-ROMAGNA E CON I DATI E/O REPORT RESI DISPONIBILI SUL SITO HTTPS://WWW.ARPAE.IT/IT E CON I PARAMETRI RILEVATI DALLE STAZIONI DI PIACENZA E DALLE STAZIONI MOBILI DI RIVERGARO E TRAVO	<p>E' stato aggiornato il quadro climatico in relazione ai dati più recenti disponibili (2021), al fine inoltre di verificare la coerenza tra quanto simulato e le più recenti annualità è stata condotta una verifica tra il dato 2015 (utilizzato nelle simulazioni modellistiche) ed il dato 2021. Detta analisi ha mostrato un buon grado di coerenza tra le due annualità confermando la possibilità di utilizzare il 2015 come riferimento in quanto rappresentativa delle condizioni meteorologiche usuali della zona e non rappresentando un outliers.</p>	EA02 - T00EA00AMBRE02_F
A.4.3	ARIA E CLIMA	SI RITIENE NECESSARIO CARATTERIZZARE L'AREA IN PROGETTO INDIVIDUANDO E LOCALIZZANDO LE PRINCIPALI SORGENTI EMISSIVE (PUNTUALI, AREALI E LINEARI) DI INQUINANTI PRESENTI NELL'AREA DI STUDIO E RIPORTANDO LE EMISSIONI ASSOCIATE A CIASCUNA DI ESSE	<p>E' stata condotta la disamina delle principali sorgenti emmissive in relazione alle possibili sovrapposizioni con l'infrastruttura in esame. Quanto è emerso da detta analisi è come l'area sia caratterizzata da un tessuto prettamente di tipo naturale o agricolo.. Non sono presenti infrastrutture di trasporto significative oltre a quella oggetto della procedura ne presenti sorgenti rilevanti.</p>	EA02 - T00EA00AMBRE02_F
A.4.4	ARIA E CLIMA	PER LA CARATTERIZZAZIONE DELLA QUALITÀ DELL'ARIA SI RITIENE NECESSARIO: LOCALIZZARE SU MAPPA TUTTE LE STAZIONI FISSE E MOBILI RICADENTI NELL'AREA DI STUDIO, IN PARTICOLARE QUELLE GESTITE DA ARPAE, IDENTIFICANDOLE NEL DOMINIO DI CALCOLO UTILIZZATO PER LE SIMULAZIONI MODELLISTICHE; RIPORTARE I DATI DI CONCENTRAZIONE, AGGIORNATI ALL'ULTIMO ANNO DI DATI DISPONIBILI CON IL RELATIVO CONFRONTO DEI LIMITI DI LEGGE PREVISTI DAL D.LGS 155/2020, EVIDENZIANDO SITUAZIONI DI CRITICITÀ, QUALI SUPERAMENTI DEI LIMITI DI LEGGE, CHE SCATURISCONO DAL CONFRONTO TRA I VALORI MISURATI ED OSSERVATI PER TUTTI GLI INQUINANTI CONSIDERATI	<p>E' stata effettuata la disamina della rete ARPAE, individuando le centraline più prossime all'infrastruttura e/o con caratteristiche similari, nonché le principali campagne condotte nell'area di intervento. Quanto emerge dalla disamina è come il fondo di riferimento considerato nelle analisi contenute nello SIA sia comunque superiore e pertanto cautelativo, rispetto ai dati più recenti.</p>	EA02 - T00EA00AMBRE02_F

S.S.45 DELLA VAL DI TREBBIA
 AMMODERNAMENTO DELLA STRADA STATALE N. 45 DELLA VAL
 TREBBIA NEL TRATTO CERNUSCA-RIVERGARO
 PROGETTO DEFINITIVO
 Integrazioni di cui CTVA REGISTO UFFICIALE U.0007865.20-10-2022

CODIFICA	PRESCRIZIONE / OSSERVAZIONE		CONDRODEDUZIONE / INTEGRAZIONE	RIFERIMENTO ELABORATO
	TEMATICA	RICHIESTA INTEGRAZIONE / CHIARIMENTO		
A.4.5	ARIA E CLIMA	PER LA STIMA DEGLI IMPATTI IN FASE DI ESERCIZIO, EFFETTUATA PER LO SCENARIO ANTE OPERAM, SI RITIENE NECESSARIO INTEGRARE LO STUDIO DI DISPERSIONE E TRASFORMAZIONE DEGLI INQUINANTI IN ATMOSFERA: UTILIZZANDO COME DATO DI INPUT L'ANNO METEOROLOGICO CARATTERIZZANTE LE CONDIZIONI METEO ATTUALI; CONSIDERANDO TUTTI I TRATTI DELLA RETE STRADALE INTERESSATI DALL'OPERA OGGETTO DI INTERVENTO E LE EMISSIONI RIFERITE PER I SINGOLI TRATTI; INDIVIDUANDO LE AREE PIÙ SENSIBILI E I SINGOLI RICETTORI DISCRETI (ES. CASE, SCUOLE, CIMITERI, ECC.); STIMANDO IL CONTRIBUTO (GAP DI CONCENTRAZIONI) RELATIVAMENTE ALLO SCENARIO POST OPERAM RISPETTO ALLO STATO ANTE OPERAM E AI DATI DI CONCENTRAZIONI MISURATI DALLE CENTRALINE FISSE DI QUALITÀ DELL'ARIA; RIPORTARE SIA SU MAPPA CHE IN FORMATO TABELLARE I VALORI DI CONCENTRAZIONE DEGLI INQUINANTI AL SUOLO, RIFERENDOLI AGLI STESSI RICETTORI INDIVIDUATI PER I DUE SCENARI ANALIZZATI, CON UNA CARTOGRAFIA TEMATICA IN SCALA ADEGUATA	La risposta a questo punto è stata trattata in maniera unitaria al PUNTO 4.6 a cui si rimanda.	
A.4.6	ARIA E CLIMA	PER LA STIMA DEGLI IMPATTI IN FASE DI ESERCIZIO SI RITIENE NECESSARIO ANALIZZARE LA STIMA DEGLI IMPATTI PER LO SCENARIO POST OPERAM, ATTRAVERSO L'UTILIZZO DI UN IDONEO MODELLO DI DISPERSIONE E TRASFORMAZIONE DEGLI INQUINANTI IN ATMOSFERA: UTILIZZANDO COME DATO DI INPUT L'ANNO METEOROLOGICO CARATTERIZZANTE LE CONDIZIONI METEO ATTUALI; CONSIDERANDO TUTTI I TRATTI DELLA RETE STRADALE INTERESSATI DALL'OPERA OGGETTO DI INTERVENTO; UTILIZZANDO I DATI DI TRAFFICO DELLA RETE E LE EMISSIONI RIFERITE PER I SINGOLI TRATTI COERENTEMENTE CON QUANTO RIPORTATO NELLA RELAZIONE TECNICA STRADALE D001 -P00PS00TRARE01_A; INDIVIDUANDO LE AREE PIÙ SENSIBILI E I SINGOLI RICETTORI DISCRETI (ES. CASE, SCUOLE, CIMITERI, ECC.); STIMANDO IL CONTRIBUTO (GAP DI CONCENTRAZIONI) RELATIVAMENTE ALLO SCENARIO POST OPERAM RISPETTO ALLO STATO ANTE OPERAM E AI DATI DI CONCENTRAZIONI MISURATI DALLE CENTRALINE FISSE DI QUALITÀ DELL'ARIA; RIPORTARE SIA SU MAPPA CHE IN FORMATO TABELLARE I VALORI DI CONCENTRAZIONE DEGLI INQUINANTI AL SUOLO, RIFERENDOLI AGLI STESSI RICETTORI INDIVIDUATI PER I DUE SCENARI ANALIZZATI, CON UNA CARTOGRAFIA TEMATICA IN SCALA ADEGUATA.	<p>Si specifica che quanto simulato nello studio di impatto ambientale, sia per lo stato Ante Operam che per il Post Operam, è riferito ad una condizione di "caso peggiore", in quanto rappresentativa di condizioni maggiormente cautelative. Essendo verificate dette condizioni sono quindi verificate anche tutte le condizioni successive.</p> <p>Il Worst Case Scenario preso in considerazione nello SIA presenta i seguenti punti di cautela, che lo configurano pertanto come scenario peggiore:</p> <p>1.Modellazione dello scenario di maggiore traffico mensile (agosto) applicato a tutta l'annualità. Con l'applicazione di detto scenario si ha quindi uno scenario emissivo (e conseguentemente dei fattori di emissioni) più elevato rispetto al TGM 2045 definito nella Relazione di Progetto; 2.Fattori di emissioni medi relativi al traffico attuale, senza considerare il possibile miglioramento della fleet mix con la progressiva sostituzione dei veicoli maggiormente inquinanti (Euro 0, Euro 1, ecc.) con veicoli ibridi e/o elettrici. 3.Condizioni meteo maggiormente sfavorevoli applicati a tutta l'annualità. Sono state considerate le condizioni meteo che favoriscono la concentrazione di inquinanti ed applicate a tutto l'anno.</p> <p>La combinazione di scenari emissivi di maggior traffico con le condizioni meteo più sfavorevoli genera da quindi origine al dunque il cosiddetto Worst Case Scenario. Analizzando quanto inoltre richiesto per i due scenari si evidenzia che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utilizzo del dato di input meteorologico più recente: in merito a quanto definito nel PUNTO 4.2 si è dato evidenza di come la condizione meteorologica 2015 usata come base per la modellazione sia di fatto assimilabile a quella del 2021, ad eccezione di alcune fluttuazioni dei parametri meteorologici rientranti in parametri di accettabilità tra un'annualità e l'altra. In sostanza il 2021 ed il 2015 possono essere considerati comunque rappresentativi della condizioni meteorologica locale. - Considerare tutti i tratti della rete stradale: quanto svolto ha riguardato i tratti infrastrutturali che attraversano i centri abitati e che pertanto rappresentano la condizione maggiormente critica dal punto di vista del rispetto delle concentrazioni di inquinanti in atmosfera. In assenza di opere d'arti significative (es. lunghe gallerie) e di variazioni sensibili lungo il tracciato, nonché l'assenza di altri ricettori sensibili oltre a quelli simulati, ovvero che si trovano in una condizione maggiormente critica in termini di distanza dalla sorgente, permette di ottimizzare le analisi e ridurre quindi i tratti di studio ai soli tratti indagati nello SIA. - Utilizzare i dati di traffico coerentemente a quelli utilizzati nella relazione stradale: in merito a detto punto si è evidenziato come lo scenario di agosto, applicato a tutta l'annualità, come assunto nello SIA, rappresenti uno scenario di traffico numericamente superiore allo scenario Attuale (2019) e Futuro (2045). - Individuando le aree più sensibili ed i ricettori discreti: Detto approfondimento è stato effettuato mettendo in evidenza l'assenza di 	EA02 - T00EA00AMBRE02_F EC19 - T00EC02AMBPL09_C
A.4.7	ARIA E CLIMA	SI RITIENE NECESSARIO UN APPROFONDIMENTO SPECIFICO SUGLI EFFETTI CUMULATIVI DELL'OPERA IN PROGETTO RISPETTO AL QUADRO COMPLESSIVO CHE TENGA CONTO SIA DEL TRAFFICO CHE DELLE PRINCIPALI OPERE ESISTENTI CON EVIDENZA DI COME L'OPERA POSSA, EVENTUALMENTE, DETERMINARE ASPETTI DI MIGLIORAMENTO O PEGGIORAMENTO DEL QUADRO AMBIENTALE COMPLESSIVO DELL'AREA. INFINE, SI RITIENE NECESSARIO APPROFONDIRE LO STUDIO CON OPPORTUNI INTERVENTI PER LA MITIGAZIONE DA PREVEDERE DURANTE LA FASE DI ESERCIZIO.	<p>In merito agli effetti cumulativi dell'opera tali valutazioni sono state effettuate nel Paragrafo precedente andando a sommare il contributo stradale con il contributo rilevato della qualità dell'aria.</p> <p>Si specifica come detto approccio sia altamente cautelativo anche in considerazione di quanto definito nella risposta 4.3 in cui si evidenzia come non siano presenti nell'area sorgenti significative.</p>	EA02-T00EA00AMBRE02_F

S.S.45 DELLA VAL DI TREBBIA
 AMMODERNAMENTO DELLA STRADA STATALE N. 45 DELLA VAL
 TREBBIA NEL TRATTO CERNUSCA-RIVERGARO
 PROGETTO DEFINITIVO
 Integrazioni di cui CTVA REGISTO UFFICIALE U.0007865.20-10-2022

CODIFICA	PRESCRIZIONE / OSSERVAZIONE		CONDRODEDUZIONE / INTEGRAZIONE	RIFERIMENTO ELABORATO
	TEMATICA	RICHIESTA INTEGRAZIONE / CHIARIMENTO		
A.4.8	ARIA E CLIMA	<p>PER LA FASE DI CANTIERE, SI RITIENE NECESSARIO RIPORTARE LA STIMA DEGLI IMPATTI DELLA DISPERSIONE DELLE POLVERI DEL CANTIERE ATTRAVERSO L'UTILIZZO DI UN IDONEO MODELLO DI DISPERSIONE: UTILIZZANDO COME DATO DI INPUT: A) LE EMISSIONI DI POLVERI ASSOCIATE A TUTTE LE AREE LOGISTICHE DI CANTIERE PREVISTE ED ALLE AREE FRONTE AVANZAMENTO LAVORI ED ALLE RELATIVE ATTIVITÀ DI LAVORAZIONE; B) LE EMISSIONI DI POLVERI DOVUTE AL PASSAGGIO DEI MEZZI DI CANTIERE SULLE STRADE DI ACCESSO ALLE AREE DI CANTIERE; C) LE EMISSIONI DI POLVERI DOVUTE AI MOVIMENTI TERRA ALL'INTERNO DELLE AREE DI CANTIERE SENSIBILI. SI SEGNALE PER UNA CORRETTA STIMA DELLE EMISSIONI DA POLVERE LE "LINEE GUIDA PER INTERVENIRE SULLE ATTIVITÀ CHE PRODUCONO POLVERI" REDATTE DA ARPA TOSCANA, DISPONIBILI AL LINK: HTTP://WWW.ARPAT.TOSCANA.IT/DOCUMENTAZIONE/CATALOGO-PUBBLICAZIONIARPAT/ LINEE GUIDA-PER-INTERVENIRE-SULLE-ATTIVITA-CHE-PRODUCONO-POLVERI; UTILIZZANDO COME DATO DI INPUT L'ANNO METEOROLOGICO CARATTERIZZANTE LE CONDIZIONI METEO ATTUALI; IDENTIFICARE I RICETTORI DISCRETI ES. CASE ABITATE, SCUOLE, CIMITERI, ECC. PIÙ PROSSIMI ALLE AREE DI CANTIERE; EFFETTUARE IL CONFRONTO DEI RISULTATI MODELLISTICI CON I DATI DI CONCENTRAZIONE, AGGIORNATI ALL'ULTIMO ANNO DI DATI MONITORATI, DELLE CENTRALINE DI MONITORAGGIO PIÙ RAPPRESENTATIVE DELL'AREA OGGETTO DI STUDIO.</p>	<p>In merito alla cantierizzazione, attraverso l'applicazione della metodologia Worst Case, sono state effettuate le analisi in merito alle emissioni delle attività di cantiere più rilevanti (in coerenza anche alla metodologia ripresa dalle citate linee guida di Arpa Toscana) effettuando inoltre l'analisi delle simulazioni diffusionali in merito alle polveri generate dalle attività di cantiere e dagli Ossidi di Azoto correlati ai macchinari di cantiere utilizzati.</p> <p>Dette analisi sono state condotte andando a verificare le concentrazioni dei sopracitati inquinanti presso ricettori puntuali in prossimità delle aree di cantiere.</p> <p>L'analisi non ha evidenziato criticità in merito agli aspetti relativi alla cantierizzazione.</p>	EA02 - T00EA00AMBRE02_F
A.4.9	ARIA E CLIMA	<p>VISTA LA COMPLESSITÀ DEGLI INTERVENTI CHE VERRANNO EFFETTUATI IN FASE DI CANTIERE, SI RITIENE NECESSARIO ANALIZZARE LA STIMA DEGLI IMPATTI DAL TRAFFICO INDOTTO DI CANTIERE, ATTRAVERSO L'UTILIZZO DI UN IDONEO MODELLO DI DISPERSIONE, RIPORTANDO:</p> <ul style="list-style-type: none"> LA STIMA DELLE EMISSIONI DEI GAS DI SCARICO DEI MEZZI DI TRASPORTO DEI MATERIALI DA VERSO I CANTIERI ED I FATTORI DI EMISSIONI PER TUTTI GLI INQUINANTI IN INPUT AL MODELLO DI SIMULAZIONE; I FLUSSI DI TRAFFICO (NUMERO DI VEICOLI, TRATTE INTERESSATE, ECC.) GENERATI DA OGNI SINGOLO CANTIERE E CUMULATI LUNGO LE VIABILITÀ PERCORSE, CONSIDERANDO QUINDI TUTTE LE INFRASTRUTTURE ESISTENTI INTERESSATE DAI SUDDETTI FLUSSI DI CANTIERE IN UN AMBITO TERRITORIALE SUFFICIENTEMENTE RAPPRESENTATIVO; LA STIMA DELLE RICADUTE A SCALA LOCALE DI INQUINANTI EMESSI DAI MEZZI PESANTI CHE TRANSITANO LUNGO LE VIE DI ACCESSO ALLE AREE DI CANTIERE 	<p>In merito al traffico di cantiere è stata effettuata la disamina in relazione al contributo possibile rispetto al traffico circolante. In particolare è emerso che l'incremento in termini di Nox e di CO si trascurabile rispetto all'esercizio attuale, rientrando in incrementi del 3% che anche riportandoli tal quali sui valori di concentrazione visti nel capitolo 4.6 non potrebbero alcuna criticità;</p> <p>I valori di PM10 pur subendo un incremento maggiore in quanto maggiormente sensibili al traffico pesante, in relazione al basso valore prodotto dal traffico stradale oggetto dell'intervento, non comportano criticità rispetto alla condizione ante operam.</p>	
A.4.10	ARIA E CLIMA	<p>INOLTRE, SI RITIENE OPPORTUNO CORREDARE TALE ANALISI CON UNA CARTOGRAFIA TEMATICA IN SCALA ADEGUATA CHE INDIVIDUI LE AREE PIÙ SENSIBILI E RIPORTARE SIA SU MAPPA CHE IN FORMATO TABELLARE I VALORI DI CONCENTRAZIONE DEGLI INQUINANTI AL SUOLO AI RICETTORI DISCRETI (ES. CASE, SCUOLE, CIMITERI, ECC.) INDIVIDUATI, CONFRONTANDOLI CON I DATI DI CONCENTRAZIONE, AGGIORNATI ALL'ULTIMO ANNO DI DATI MONITORATI, DELLE CENTRALINE DI MONITORAGGIO PIÙ RAPPRESENTATIVE DELL'AREA OGGETTO DI STUDIO. INFINE, SI RITIENE NECESSARIO APPROFONDIRE LO STUDIO CON OPPORTUNI INTERVENTI PER LA MITIGAZIONE DA PREVEDERE DURANTE LA FASE DI CANTIERE.</p>	<p>In merito all'analisi territoriale si riporta quanto definito nel PUNTO 4.3 nonché quanto specificato nel PUNTO 4.6 in cui si evidenzia l'assenza di ricettori "sensibili" quali scuole, cimiteri ecc.</p> <p>Dal punto di vista dell'analisi puntuale dei ricettori questa è stata condotta nel PUNTO 4.6 così come l'analisi tabellare alla quale si rimanda.</p>	

S.S.45 DELLA VAL DI TREBBIA
 AMMODERNAMENTO DELLA STRADA STATALE N. 45 DELLA VAL
 TREBBIA NEL TRATTO CERNUSCA-RIVERGARO
 PROGETTO DEFINITIVO
 Integrazioni di cui CTVA REGISTO UFFICIALE U.0007865.20-10-2022

CODIFICA	PRESCRIZIONE / OSSERVAZIONE		CONDRODEDUZIONE / INTEGRAZIONE	RIFERIMENTO ELABORATO
	TEMATICA	RICHIESTA INTEGRAZIONE / CHIARIMENTO		
A.5.1	SUOLO	<p>TUTTE LE AREE INTERNE AI CANTIERI DI SEGUITO PRESENTATI, DOVE È PREVISTA LA SOSTA (OVVERO UN FREQUENTE PASSAGGIO DI MEZZI D'OPERA), SARANNO ASFALTATE IN MODO DA PROTEGGERE IL SUOLO IMPEGNATO" (RELAZIONE DEL SIA, PAR.3.3.2, PAG.218, COD. ELAB. EA01 T00EA00AMBRE01_E). CHIARIRE COSA SUCCEDDE IN QUESTE AREE QUANDO IL CANTIERE VIENE SMANTELLATO.</p> <p>NELLA RELAZIONE SIA, CAPITOLO BIODIVERSITÀ, VENGONO ESPLICITATE LE MISURE DI CONSERVAZIONE DELLA RISORSA PEDOLOGICA (RIMOZIONE TEMPORANEA, STOCCAGGIO, CONSERVAZIONE DELLA FERTILITÀ DEL TERRENO DI SCOTICO) ATTUALMENTE PRESENTE NELLE AREE D'INTERVENTO.</p> <p>TALI NORME DI CONDOTTA SONO VALIDE PER IL RECUPERO DELLE AREE DI CANTIERE, SIANO ESSE DESTINATE AD OPERE A VERDE CHE ALLA RIPRESA DELLE ATTIVITÀ AGRICOLE (LE PLANIMETRIE DI PROGETTO DEGLI INTERVENTI A VERDE INDICA LA DESTINAZIONE DI TALI SUPERFICI AL TERMINE DELLA FASE DI COSTRUZIONE).</p>	<p>Nella relazione relativa alle "Opere di inserimento paesaggistico e ambientale" (paragrafo 9.2.5, pag. 40) sono descritte le operazioni di recupero delle aree di cantiere, esplicitando le aree dove è previsto il recupero agronomico e quelle che ospiteranno interventi a verde</p>	<p>EA01 T00EA00AMBRE01 EA02 T00EA00AMBRE02</p>
A.5.2	SUOLO	<p>IL LINK ALLE CARTOGRAFIE DEI SUOLI DELL'EMILIA-ROMAGNA CON IL SEGUENTE: HTTPS://AMBIENTE.REGIONE.EMILIA-ROMAGNA.IT/IT/GEOLOGIA/CARTOGRAFIA/WEBGISBANCHEDATI/WEBGIS- SUOLI; LA CARTA DEI SUOLI DELL'EMILIA-ROMAGNA IN SCALA 1:250.000 REALIZZATA NEL 1994" PRENDENDO IN CONSIDERAZIONE LA CARTA DEI SUOLI DELL'EMILIA-ROMAGNA IN SCALA 1:50.000 EDIZIONE 2018; LA CARTA DEI SUOLI ALLA SCALA 1:50.000 ED.2015 CON L'EDIZIONE 2018; LA CARTA DELL'USO DEL SUOLO DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA IN SCALA 1:25.000 AGGIORNAMENTO 2008, EDIZIONE 2011, IN QUANTO AL LINK HTTPS://GEOPORTALE.REGIONE.EMILIA-ROMAGNA.IT/DOWNLOAD/DATI-E-PRODOTTICARTOGRAFICI-PRECONFEZIONATI/PIANIFICAZIONE-E-CATASTO/USO-DEL-SUOLO/2017-COPERTURE-VETTORIALI-USO-DEL-SUOLO-DI-DETTAGLIO-EDIZIONE-2020 È PRESENTE L'USO DEL SUOLO 2017, EDIZIONE 2020. INOLTRE, L'ELABORATO EB16-T00EB01AMBPL12_C 'USI DEL SUOLO IN ATTO È RELATIVO AL CORINE LAND COVER 2018.</p>	<p>La plaimetria riportante le indicazioni di capacità d'uso dei suoli è stato aggiornato come richiesto. L'analisi della cartografia regionale dei suoli edizione 2021 ha permesso di osservare che alcune aree urbanizzate non sono perimetrare con sufficiente dettaglio, i dati di tale carta, di conseguenza sono stati modificati.</p>	<p>EB15-T00EB01AMBPL11</p>
A.5.3	SUOLO	<p>MANCA UNA DESCRIZIONE DEL PATRIMONIO AGROALIMENTARE, CHE SEPPUR DI LIMITATA ESTENSIONE, FACCIA RIFERIMENTO AI PRODOTTI DERIVATI DA SEMINATIVI, FRUTTETI E VIGNETI E PERTANTO SI RICHIEDE UNA INTEGRAZIONE A TAL RIGUARDO</p>	<p>La richiesta descrizione è stata aggiunta nella parte di inquadramento territoriale della relazione relativa alle "opere di inserimento paesaggistico e ambientale" (capitolo 9)</p>	<p>-----</p>
A.5.4	SUOLO	<p>SI CHIEDE DI SUDDIVIDERE IN TERMINI DI SUPERFICIE SIA LE AREE DESTINATE A RECUPERO AGRICOLO CHE QUELLE SOTTRATTE IN MODO DEFINITIVO, (RELAZIONE DEL SIA PAR.4.4.9.1, PAG.76 E 77, COD. ELAB. EA02- T00EA00AMBRE02_E);</p>	<p>La quantificazione delle interferenze con le aree agricole e delle aree di previsto recupero agronomico è oggetto della relazione relativa alle "opere di inserimento paesaggistico e ambientale" (capitolo 9)</p>	<p>EB16 - T00EB01AMBPL12</p>
A.5.5	SUOLO	<p>SI CHIEDE DI SUDDIVIDERE IN TERMINI DI SUPERFICIE LE AREE A VEGETAZIONE BOSCATI CHE SARANNO SOTTRATTE IN MODO PERMANENTE E QUELLE DESTINATE INVECE A RECUPERO VEGETAZIONALE (RELAZIONE DEL SIA PAR.4.4.9.1, PAG.77, COD. ELAB. EA02-T00EA00AMBRE02_E);</p>	<p>I dati richiesti sono presenti nella "Relazione sulle trasformazioni del bosco" al capitolo 4 ("Caratteristiche e consistenza delle aree di prevista interferenza boschiva") e al capitolo 6 ("Consistenza degli interventi a verde in progetto").</p>	<p>EA12-T00EA00AMBRE07</p>

S.S.45 DELLA VAL DI TREBBIA
 AMMODERNAMENTO DELLA STRADA STATALE N. 45 DELLA VAL
 TREBBIA NEL TRATTO CERNUSCA-RIVERGARO
 PROGETTO DEFINITIVO
 Integrazioni di cui CTVA REGISTO UFFICIALE U.0007865.20-10-2022

CODIFICA	PRESCRIZIONE / OSSERVAZIONE		CONDRODEDUZIONE / INTEGRAZIONE	RIFERIMENTO ELABORATO
	TEMATICA	RICHIESTA INTEGRAZIONE / CHIARIMENTO		
A.5.6	SUOLO	A PAG. 29 DEL PAR. 10.2 DELL'ELABORATO EA04-T00EA00AMBRE04_E SI OSSERVA CHE IL CANTIERE DI SERVIZIO CS2 RICOPRE UN'AREA GIÀ UTILIZZATA IN PRECEDENZA PER ATTIVITÀ PRODUTTIVE ED OGGI COME DEPOSITO. NELLA DESCRIZIONE DELL'USO DEL SUOLO INVECE VIENE RIPORTATO CHE "RICADE IN AREE DESTINATE A TERRITORI BOSCATI E AMBIENTI SEMI-NATURALI; NELLO SPECIFICO L'AREA DI CANTIERE È LOCALIZZATA IN AREA CLASSIFICATA A BOSCHI DI LATIFOGLIE" (RELAZIONE DEL SIA, PAR.3.3.2.5, PAG.246 E 247, COD. ELAB. EA01-T00EA00AMBRE01_E). IN AGGIUNTA A PAG. 30 DEL PAR.10.3 DELL'ELABORATO EA04-T00EA00AMBRE04_E SI PREVEDE COME TIPOLOGIA DI INTERVENTO PER LA MITIGAZIONE IL RIMBOSCHIMENTO. SI RICHIEDE CHIARIMENTO PER INCOERENZA DELLE INFORMAZIONI.	L'apparente incoerenza delle indicazioni riguardanti l'area deriva da una diversa scala di lettura: puntuale, quando riferita al sito, o areale, se riferita all'ambito territoriale. In paragrafo 3.3.2 dell'elaborato EA01 T00EA00AMBRE01 viene descritta la localizzazione, dimensione e descrizione dei cantieri. Gli interventi di recupero e ripristino delle aree di cantiere al termine delle attività di costruzione sono descritte nel successivo paragrafo 3.3.3 del suddetto elaborato. Nello specifico, l'area del cantiere CS2 è descritta in paragrafo 3.3.2.5. Dalla documentazione fotografica e dagli stralci cartografici riportati si vince che l'area in questione, contigua alla S.S. 25 in prossimità dell'incrocio in cui la viabilità comunale per località Coni Sopra converge nella statale, corrisponde ad un sito che in origine ospitava un'attività di trattamento inerti, oggi dismessa, attualmente parzialmente utilizzato come area di deposito, sempre di inerti. A livello areale, ovvero nel contesto del versante in destra idrografica Trebbia, essa ricade in un ambito a bosco di latifoglie, esteso sia a monte che a valle della strada statale, fino ai bordi del Trebbia.	EA01-T00EA00AMBRE01
A.5.7	SUOLO	RELATIVAMENTE ALL'ASPORTAZIONE DEL SUOLO ATTENERSI A QUANTO INDICATO DALLE LINEE GUIDA ISPRA 65.2/2010	La gestione del suolo è stata descritta al capitolo 4.6.9 dello studio di impatto ambientale. La metodologia descritta risulta coincidente con quanto indicato al punto 4.1.2 delle Linee Guida Ispra 65.2/2010, di cui si riporta l'estratto saliente: "...Come prima indicazione ricordiamo di separare gli strati superficiali da quelli profondi. Si raccomanda di agire in condizioni di umidità idonee' ossia con "suoli non bagnati ...". Inoltre, come previsto dalle linee guida ISPRA e dalla documentazione progettuale già presentata, il suolo separato verrà reimpiegato nelle stesse aree in cui viene estratto, al fine di impedire il mescolamento di suoli con caratteristiche diverse. Si segnala, infine, che le norme di gestione del terreno di scotico e di conservazione della fertilità previste negli elaborati progettuali forniscono un livello di dettaglio superiore a quanto indicato nelle linee guida ISPRA, mantenendosi pienamente concordanti con queste ultime.	
A.5.8	SUOLO	A PAG. 97 DEL PAR. 4.4.9 DELL'ELABORATO EA02-T00EA00AMBRE02_E SI CITA "LA MAGGIOR PARTE DELLE AREE DI CANTIERE SARANNO OGGETTO DI RECUPERO VEGETAZIONALE", SI CHIEDE DI SPECIFICARE E MOTIVARE QUALI AREE NON SARANNO RECUPERATE E RELATIVA SUPERFICIE.	Le planimetrie di progetto degli interventi a verde (elaborati EB61-T00EB01AMBPL35, EB62-T00EB01AMBPL36, EB63-T00EB01AMBPL37) suddividono le superfici di cantiere in base alla tipologia di recupero ambientale prevista, recupero agronomico o interventi a verde, fornendo le relative superfici, parziali e totali. Le modalità di recupero di ciascuna delle previste aree di cantiere vengono indicate in paragrafo 3.3.3 dell'elaborato EA01 T00EA00AMBRE01. L'unica area che non sarà oggetto di recupero vegetazionale è quella del cantiere CS1, avente superficie pari a 9830 mq. L'area è attualmente ad uso agricolo, a prato e a seminativo. Il progetto di cantierizzazione prevede il ripristino delle attuali condizioni di uso agricolo del sito. A tal fine, le modalità di intervento previste sono indicate nel citato paragrafo.	EA01-T00EA00AMBRE01 EB61-T00EB01AMBPL35 EB62-T00EB01AMBPL36 EB63-T00EB01AMBPL37
A.5.9	SUOLO	A PAG. 293 DEL PAR. 4.6.9.2 DELL'ELABORATO EA02-T00EA00AMBRE02_E SI CITA "IL CONSUMO DEL SUOLO È MINIMIZZATO CON L'ACCANTONAMENTO SELETTIVO ED IL RIUSO SUL POSTO OVUNQUE POSSIBILE. IL CONSUMO DI SOTTOSUOLO È LIMITATO GRAZIE ALLE TIPOLOGIE FONDAZIONALI PUNTUALI SCELTE PER LE OPERE MAGGIORI (PLINTI, PALI O MICROPALI) CON PARZIALE RICOLLOCAZIONE IN POSTO A FINE INTERVENTI. PER LA PARTE ECCEDENTE È PREVISTO IL RIUSO IN ALTRO SITO O, SE NON POSSIBILE, IL CONFERIMENTO IN IMPIANTI IDONEI." SI CHIEDE DI QUANTIFICARE LE SUPERFICIE.	Di seguito si riportano indicazione delle superfici di accantonamento per ogni cantiere in cui è previsto: Cantiere base B1, B2, B3 = 0 mq Cantiere di servizio SC1= 3620 mq Cantiere di servizio SC2= 660 mq Cantiere di servizio SC3= 2460 mq	Z001_T00EG00GENRE03_C

S.S.45 DELLA VAL DI TREBBIA
 AMMODERNAMENTO DELLA STRADA STATALE N. 45 DELLA VAL
 TREBBIA NEL TRATTO CERNUSCA-RIVERGARO
 PROGETTO DEFINITIVO
 Integrazioni di cui CTVA REGISTO UFFICIALE U.0007865.20-10-2022

CODIFICA	PRESCRIZIONE / OSSERVAZIONE		CONDRODEDUZIONE / INTEGRAZIONE	RIFERIMENTO ELABORATO
	TEMATICA	RICHIESTA INTEGRAZIONE / CHIARIMENTO		
A.5.10	SUOLO	A PAG. 293 DEL PAR. 4.6.9.2 DELL'ELABORATO EA02-T00EA00AMBRE02_E SI OSSERVA CHE PER MITIGARE EVENTUALI EFFETTI DOVUTI A PERDITE ACCIDENTALI DI PICCOLE QUANTITÀ DI OLIO E CARBURANTE SULLA COMPONENTE SUOLO E SOTTOSUOLO LE AREE DI CANTIERE LOGISTICO POTRANNO ESSERE IMPERMEABILIZZATE. SI CHIEDE DI INTEGRARE E DETTAGLIARE	In fase di cantiere verranno applicate rigorose misure di prevenzione degli sversamenti accidentali di inquinanti nelle acque. Nelle aree di cantiere non saranno presenti serbatoi di carburante e olii; I rifornimenti delle macchine operatrici avverranno esternamente nell'area d'intervento; Qualora i rifornimenti, per comprovata necessità, dovessero avvenire internamente alle aree di cantiere, essi saranno effettuati mediante serbatoi mobili omologati, il rifornimento potrà essere effettuato direttamente dal cassone dell'autocarro, senza necessità di movimentare il serbatoio; durante il rifornimento sarà stesa, al di sotto del mezzo da rifornire, una guaina impermeabile in grado di contenere l'eventuale fluido fuoriuscito, Il rifornimento di mezzi e attrezzature di piccole dimensioni avverrà internamente a locali dotati di pavimentazione impermeabile; qualora non possibile dovrà essere predisposta un'area impermeabilizzata di rifornimento; In caso di sversamenti accidentali di carburante o olii si provvederà all'immediata asportazione degli inquinanti mediante lavaggio con acqua in pressione e l'utilizzo di materiale oleo-assorbente. Per quanto riguarda le attività di cantiere in prossimità dell'alveo fluviale In caso di sversamento accidentale in alveo verranno tempestivamente messe in pratica le opportune misure di contenimento e bonifica. Laddove eventualmente dovesse verificarsi uno sversamento accidentale verrà tempestivamente comunicato alle Autorità Competenti in materia. Di seguito si riportano le superfici di cantiere per le quali è prevista l'impermeabilizzazione: CANTIERE BASE - B1 Stot=1317 mq interamente bitumata CANTIERE BASE B2 Stot=365 mq interamente bitumata CANTIERE BASE - B3 Stot=680 mq interamente bitumata CANTIERE DI SERVIZIO - SC1 Stot=9830 mq di cui S= 3000 mq bitumati CANTIERE DI SERVIZIO - SC2 Stot=1840 mq di cui S= 405 mq bitumati CANTIERE DI SERVIZIO - SC3 Stot=6090 mq di cui S= 780 mq bitumati	
A.6.1	GEOLOGIA E ACQUE SOTTERRANEE	IL PROPONENTE DEVE MEGLIO EVIDENZIARE, ANCHE AVVALENDOSI DI CARTOGRAFIA A SCALA IDONEA, LE PARTI DEL TRACCIATO CHE INTERFERISCONO CON I FENOMENI DI DISSESTO DI VERSANTE IN ATTO O POTENZIALI, IN CUI SIANO CHIARAMENTE EVIDENZIATE LE PERIMETRAZIONI RIPORTATE NELLE TAVOLE PAI E I FENOMENI DI DISSESTO DESUNTI DA DATI E RILIEVI DI TERRENO	Tutti gli elaborati geologici, geomorfologici ed idrogeologici allegati alla "Relazione Geologica" (Elaborato BA01-T00GE00GEORE01_B) sono redatti su cartografia di dettaglio, in scala 1:2.000, in cui sono state riportate le aree in dissesto, nelle varie forme morfologiche che le caratterizzano La delimitazione delle suddette aree in dissesto è stata ottenuta, oltre che mediante ricognizioni sui luoghi, attraverso la consultazione della letteratura tecnica specifica disponibile Le carte geomorfologiche (sono state rimesse evidenziando le opere previste in progetto di consolidamento dei versanti Si precisa comunque che ANAS ha avviato una ulteriore campagna indagini integrativa	BA01-T00GE00GEORE01_B BA08-T00GE00GEOCM01_C, BA09-T00GE00GEOCM02_C, BA10-T00GE00GEOCM03_C, BA11-T00GE00GEOCM04_C, BA12-T00GE00GEOCM05_C BA13-T00GE00GEOCM06_C EB66-T00EB01AMBPL10_A, EB67-T00EB01AMBPL11_A, EB68-T00EB01AMBPL12_A, EB69-T00EB01AMBPL13_A, EB70-T00EB01AMBPL14_A EB71-T00EB01AMBPL10_A
A.6.2	GEOLOGIA E ACQUE SOTTERRANEE	DI CIASCUNA DI TALI INTERFERENZE DOVRANNO ESSERE VALUTATE LE EVENTUALI CRITICITÀ PER LE OPERE IN PROGETTO E I RELATIVI INTERVENTI DI MITIGAZIONE E CONSOLIDAZIONE PREVISTI; TALI INTERVENTI DOVRANNO ESSERE CHIARAMENTE IDENTIFICATI CON CARTOGRAFIA IDONEA, IN RAPPORTO CON LE AREE INTERESSATE DAI FENOMENI DI DISSESTO ATTIVO O POTENZIALE	Per ciascuna delle aree in dissesto sono stati previsti interventi in progetto, finalizzati alla mitigazione degli effetti di criticità geomorfologica e conseguente stabilizzazione delle suddette aree; in ciascuna delle suddette aree in dissesto è stato proposto in intervento con forte incidenza migliorativa delle condizioni di stabilità sia geomorfologica che geomeccanica. Per una visione di insieme è stato inoltre predisposto apposito allegato stradaleTutti gli interventi sopra descritti, distinti per zone e tipologia sono riportate nel capitolo progettuale P "PROGETTO STRUTTURALE - INTERVENTO DI CONSOLIDAMENTO"	BA02-T00GE00GEOCG01_B BA03-T00GE00GEOCG02_B BA04-T00GE00GEOCG03_B BA05-T00GE00GEOCG04_B BA06-T00GE00GEOCG05_B BA07-T00GE00GEOCG06_B BA08-T00GE00GEOCM01_C BA09-T00GE00GEOCM02_C BA10-T00GE00GEOCM03_C BA11-T00GE00GEOCM04_C BA12-T00GE00GEOCM05_C BA13-T00GE00GEOCM06_C EB65-T00GE00GEOPL01 BC03-T00EG00GETRE03-B
A.6.3	GEOLOGIA E ACQUE SOTTERRANEE	IL PROPONENTE DEVE MEGLIO ESPLICITARE I TIPI DI INTERVENTO, OVE PREVISTI, NEI CONFRONTI DEI RISCHI LEGATI ALL'ATTRAVERSAMENTO DI VERSANTI FORTEMENTE ACCLIVI (CON PENDENZE >30°)	La tipologia di terreni presenti in situ fa sì che il "rischio" geomorfologico non dipenda soltanto dall'acclività dei versanti ma da un complesso di fattori di cui si è opportunamente tenuto conto nella progettazione delle opere in generale prevedendo ove necessario opportuni interventi di stabilizzazione. Ciò premesso per la gran parte dei casi l'elevata acclività dei versanti è in generale da ricondursi alle zone a valle dell'attuale corpo stradale. Tali zone sono sempre state trattate con la realizzazione di terre rinforzate utili da un lato a minimizzare gli scavi di ammorsamento del versante stesso e dall'altra a stabilizzare l'intero versante sia grazie alla resistenza offerta dai teli (opportunamente dimensionata) sia grazie alla messa del corpo del rilevato verticalizzato.	

S.S.45 DELLA VAL DI TREBBIA
 AMMODERNAMENTO DELLA STRADA STATALE N. 45 DELLA VAL
 TREBBIA NEL TRATTO CERNUSCA-RIVERGARO
 PROGETTO DEFINITIVO
 Integrazioni di cui CTVA REGISTO UFFICIALE U.0007865.20-10-2022

CODIFICA	PRESCRIZIONE / OSSERVAZIONE		CONDRODEDUZIONE / INTEGRAZIONE	RIFERIMENTO ELABORATO
	TEMATICA	RICHIESTA INTEGRAZIONE / CHIARIMENTO		
A.6.4	GEOLOGIA E ACQUE SOTTERRANEE	IL PROPONENTE DEVE FORNIRE IDONEA CARTOGRAFIA IN CUI SIANO RIPORTATE LE SUPERFICI PIEZOMETRICHE E LE PRINCIPALI LINEE DI DEFLUSSO SOTTERRANEE, CON I RELATIVI PUNTI DI MISURA, AL FINE DI VALUTARE LE POSSIBILI INTERFERENZE E CRITICITÀ DELLE OPERE IN PROGETTO CON LA CIRCOLAZIONE IDRICA SOTTERRANEA	Nel capitolo "5. Idrogeologia" della "Relazione Geologica" viene descritta la circolazione idrica nelle aree in studio, sulla scorta dei dati di permeabilità dei terreni ivi presenti, la cui distribuzione areale è rappresentata nelle Carte Idrogeologiche	ED15-T00GE00GEOCI01_B ED16-T00GE00GEOCI02_B ED17-T00GE00GEOCI03_B ED18-T00GE00GEOCI04_B ED19-T00GE00GEOCI05_B ED20-T00GE00GEOCI06_B
A.6.5	GEOLOGIA E ACQUE SOTTERRANEE	DEVONO ESSERE AGGIORNATI, AVVALENDOSI ANCHE DI STUDI DI LETTERATURA RECENTI O, IN ASSENZA DI QUESTI, DI MISURE DI CAMPO APPPOSITAMENTE ESEGUITE SU POZZI E PIEZOMETRI, CONCORDATE CON GLI ENTI COMPETENTI, I DATI RELATIVI ALLE CARATTERISTICHE DELLE ACQUE SOTTERRANEE, AL FINE DI CONSENTIRNE LA DEFINIZIONE DELLO STATO QUALITATIVO E QUANTITATIVO	Il progetto consegnato è stato redatto sulla base dei risultati di numerose campagne indagini eseguiti sui siti di intervento a più riprese. In particolare a corredo delle indagini eseguite nel 2017 per la prima redazione del progetto definitivo dell'opera, fra Novembre 2018 e Gennaio 2019 è stata effettuata una seconda campagna di indagini geognostiche, finalizzata alla determinazione delle caratteristiche geotecniche e alla definizione stratigrafica in chiave geolitologica. I risultati sono riportati in appositi rapporti di prova. Sulla base di tali sondaggi e prove è stata redatta la documentazione di dettaglio. In particolare i profili geotecnici in tali profili è sempre riportata la quota di falda di progetto. Si precisa comunque che ANAS ha avviato una ulteriore campagna indagini integrativa	EB66-T00EB01AMBPL10_A EB67-T00EB01AMBPL11_A EB68-T00EB01AMBPL12_A EB69-T00EB01AMBPL13_A EB70-T00EB01AMBPL14_A EB71-T00EB01AMBPL10_A
A.6.6	GEOLOGIA E ACQUE SOTTERRANEE	CONSIDERATO CHE, BUONA PARTE DEI TERRITORI INTERESSATI DAGLI INTERVENTI RISULTA CLASSIFICATO CON PARTICOLARI CRITICITÀ A LIVELLO IDROGEOLOGICO SI CHIEDE, NELLE ZONE AD ELEVATO RISCHIO IDROGEOLOGICO, DI NON PREVEDERE SOLO OPERE DI SISTEMAZIONI PUNTUALI MA DI CONSIDERARE E VALUTARE LA MESSA IN SICUREZZA IDROGEOLOGICA ALL'INTERO VERSANTE A RISCHIO AL FINE DI CONTRIBUIRE ALLA RIDUZIONE DELLA PERICOLOSITÀ DI VERSANTE	Gli interventi di stabilizzazione dei versanti nelle aree instabili sono stati progettati al fine di ottenere condizioni di equilibrio rientranti nel campo "stabile" in fregio alla vigente normativa NTC 2018; le verifiche di stabilità effettuate e che verranno riformulate sulla scorta dei risultati delle indagini in corso, tengono conto delle condizioni di equilibrio di una porzione significativa, di "pertinenza geotecnica", del versante a monte dell'area di intervento, a salvaguardia della strada in progetto; la stabilizzazione dei versanti, per tutto lo sviluppo delle aree in frana, rientrerebbe in un progetto di sistemazione territoriale che esula dagli scopi del presente progetto.	
A.6.7	GEOLOGIA E ACQUE SOTTERRANEE	RIPORTARE NELL'ELABORATO ANALISI AMBIENTALE - GEOLOGIA E ACQUE - GEOLOGIA, GEOMORFOLOGIA E IDROGRAFIA (COD. ELAB. T00EB01AMBPL10A.PDF) E NELLA CARTOGRAFIA GEOLOGICA-GEOMORFOLOGICA GLI INTERVENTI PREVISTI DA PROGETTO PER LA STABILIZZAZIONE DEI VERSANTI INTERESSATI DA FENOMENI DI DISSESTO E LA MITIGAZIONE DEL RISCHIO ASSOCIATO, ALLA STREGUA DI QUANTO FATTO PER GLI INTERVENTI GIÀ ESISTENTI LUNGO IL VECCHIO TRACCIATO STRADALE NELL'ELABORATO ANALISI AMBIENTALE - GEOLOGIA E ACQUE - GEOLOGIA, GEOMORFOLOGIA E IDROGRAFIA (COD. ELAB. T00EB01AMBPL10A.PDF)	È stato aggiornato l'elaborato richiamato secondo richieste	EB14-T00EB01AMBPL10_B
A.6.8	GEOLOGIA E ACQUE SOTTERRANEE	RIPORTARE NELLA CARTOGRAFIA GEOMORFOLOGICA ALLEGATA AL PROGETTO E ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE GLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE E CONSOLIDAZIONE PREVISTI IN CORRISPONDENZA DELLE AREE IN CUI SONO SEGNALATI FENOMENI DI DISSESTO DI VERSANTE SIA ATTIVO CHE POTENZIALE, AL FINE DI CONSENTIRE UNA CORRETTA VALUTAZIONE DELLE INTERFERENZE E DELLE POSSIBILI CRITICITÀ LEGATE ALLA LORO PRESENZA.	Le carte geomorfologiche sono state rimesse evidenziando le opere previste in progetto di consolidamento dei versanti.	BA08-T00GE00GEOCM01_C BA09-T00GE00GEOCM02_C BA10-T00GE00GEOCM03_C BA11-T00GE00GEOCM04_C BA12-T00GE00GEOCM05_C BA13-T00GE00GEOCM06_C

S.S.45 DELLA VAL DI TREBBIA
 AMMODERNAMENTO DELLA STRADA STATALE N. 45 DELLA VAL
 TREBBIA NEL TRATTO CERNUSCA-RIVERGARO
 PROGETTO DEFINITIVO
 Integrazioni di cui CTVA REGISTRO UFFICIALE U.0007865.20-10-2022

CODIFICA	PRESCRIZIONE / OSSERVAZIONE		CONDRODEDUZIONE / INTEGRAZIONE	RIFERIMENTO ELABORATO
	TEMATICA	RICHIESTA INTEGRAZIONE / CHIARIMENTO		
A.7.1	ACQUE SUPERFICIALI	IL PROPONENTE DEVE IDENTIFICARE LO STATO DI QUALITÀ DEI CORPI IDRICI SUPERFICIALI INTERESSATI DALLE OPERE IN PROGETTO, ANCHE AVVALENDOSI DI DATI DI LETTERATURA PIÙ RECENTI RISPETTO A QUELLI CITATI DALLO STESSO O, IN ASSENZA DI QUESTI, MEDIANTE L'ESECUZIONE DI APPOSITE CAMPAGNE DI MISURE, CONCORDATE CON GLI ENTI COMPETENTI, PER CONOSCERE ADEGUATAMENTE LO STATO DI QUALITÀ ANTE OPERAM DEI CORPI IDRICI INTERFERITI, AL FINE DI VALUTARE CORRETTAMENTE GLI EFFETTI SUGLI STESSI NELLE FASI DI CANTIERE E POST OPERAM.	<p>In relazione alla qualità dei corsi d'acqua si è fatto riferimento al documento "Valutazione dello stato delle acque superficiali Fluviali 2014 - 2019" redatto da ARPA Emilia Romagna. I risultati riportati mostrano un livello dell'indice LIMeco (sistema di valutazione sintetico della qualità chimico-fisica delle acque ai fini della classificazione dello stato ecologico) di qualità Elevata. Con riferimento alla stazione di Pieve Dugliara si registra un valore pressochè costante dell'indice LIMeco, che nell'arco di tempo 2014-2016 passa da 1 a 0,97 dell'arco medio 2017-2019, registrando quindi un valore di qualità molto elevato. Si rappresenta inoltre che nel Piano di Monitoraggio è previsto il piano di monitoraggio delle acque superficiale. In particolare, come segnalato al capitolo 4.6: "I punti di monitoraggio corrispondono ai principali corsi d'acqua attraversati in corrispondenza dei quali è prevista la realizzazione di ponti o viadotti, con le relative attività di costruzione. I punti di monitoraggio sono identificati con le seguenti sigle:</p> <ul style="list-style-type: none"> •A.SUP - xx - M: a monte dell'area di lavorazione; •A.SUP - xx - V: a valle dell'area di lavorazione. <p>Essendo tali punti previsti per tutti i rii I CANTIERE</p> <ul style="list-style-type: none"> •I cantiere B3 è quindi trattato dai punti di controllo A-SUP13 •I cantiere CS3 è quindi trattato dai punti di controllo A-SUP12 e A-SUP11 •I cantiere CS2 è quindi trattato dai punti di controllo A-SUP09 •I cantiere CS1 è quindi trattato dai punti di controllo A-SUP05 e A-SUP04 	EA06-T00EA00AMBRE06_D
A.7.2	ACQUE SUPERFICIALI	IL PROPONENTE DEVE VALUTARE TUTTE LE ACQUE REFLUE PRODOTTE, NELLE FASI DI CANTIERE E POST OPERAM, SIA IN TEMPO SECCO CHE IN TEMPO DI PIOGGIA, IDENTIFICANDONE CON CHIAREZZA I PUNTI DI SCARICO IN APPOSITA CARTOGRAFIA A SCALA IDONEA, E PREVEDERE IDONEI SISTEMI DI RIMOZIONE DEGLI INQUINANTI, DI NATURA ORGANICA E INORGANICA, DALLE STESSO ACQUE VEICOLATI, AL FINE DI EVITARE FENOMENI DI INQUINAMENTO LOCALIZZATO E DIFFUSO DEI CORPI IDRICI SUPERFICIALI E SOTTERRANEI INTERESSATI DALLO SCARICO STESSO	<p>Il progetto contempla un sistema di raccolta delle acque di tipo chiuso con introduzione di apposite vasche di trattamento. Tali vasche di raccolta delle acque di piattaforma stradale sono state posizionate nelle zone prossime alla restituzione negli alvei esistenti. E' stata prevista l'adozione di n. 33 manufatti.</p> <p>Le vasche presentano dimensioni in pianta di 5.80 x 2.80m e profondità media di 2.60m.</p> <p>All'interno è stata prevista la realizzazione di un sifone idraulico, così da trattenere eventuali ed accidentali fluidi oleosi raccolti dalla piattaforma stradale.</p>	FC01-P000I00IDRRE01 da FC05-P00ID00IDRPP01 a FC16-P00ID00IDRPP12 da FC17-P00ID00IDRFP01 a FC33-P00ID00IDRFP17
A.8.1	RUMORE	NEL DOCUMENTO PLANIMETRIA DI PROGETTO E RICETTORI COD. EC02-T00EC02AMBRE02_B_ALLEGATO 1, SI RILEVANO ALCUNI RICETTORI EVIDENZIATI CON IL COLORE BLU A CUI NON CORRISPONDE UN NUMERO E CHE QUINDI NON SONO STATI CLASSIFICATI. PERTANTO, SI RICHIEDE DI CHIARIRE CHE TIPO DI RICETTORI SONO, PER QUALE MOTIVO NON SONO STATI CONSIDERATI NELLO STUDIO E, SE RITENUTO OPPORTUNO, INSERIRLI NELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO ACUSTICO DELL'OPERA	<p>Gli edifici riportati con colorazione blu, pur essendo stati censiti come ricettori a tutti gli effetti, non sono stati considerati nella simulazione acustica in quanto:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Bono posti alla medesima distanza dall'infrastruttura rispetto ad edifici contigui, pertanto i livelli acustici possono essere assimilabili a quelli misurati presso questi ultimi. •Non sono ubicati sul primo fronte di edificato prospiciente la strada oggetto di analisi, pertanto il livello acustico si può considerare inferiore a quello rilevato presso i ricettori più prossimi all'infrastruttura. 	-----
A.8.2	RUMORE	IL PROPONENTE NON HA RIPORTATO UNA VERIFICA INTERNA DEI LIVELLI ACUSTICI PRESSO I RICETTORI ABITATIVI CHE PRESENTANO SUPERAMENTI DEI LIMITI FINALIZZATA ALLA EVENTUALE MESSA IN OPERA DI INTERVENTI DIRETTI. PER LA FASE DI ESERCIZIO, SAREBBE OPPORTUNO CHE IL PROPONENTE, AL FINE DI STIMARE I RICETTORI CHE NECESSITANO DI INTERVENTI DIRETTI, EFFETTUAASSE UNA VALUTAZIONE MODELLISTICA DEI LIVELLI ACUSTICI INTERNI AI RICETTORI CHE PRESENTANO SUPERAMENTO DEI LIMITI PER POI, EVENTUALMENTE, INSERIRLI NEL PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE	<p>E' stata predisposta una apposita tabella che riporta i ricettori che presentano superamenti ma non possono essere protetti da barriere. Sulla base di ipotesi a favore di sicurezza circa i serramenti previsti sono stati determinati e evidenziati in apposita tabella i livelli interni diurni e notturni</p>	-----
A.8.3	RUMORE	IL PROPONENTE DEVE FORNIRE UN ELENCO DEI RICETTORI RESIDENZIALI IMPATTATI DALLE ATTIVITÀ DI CANTIERE PIÙ RUMOROSE E, PER CIASCUNO DI ESSI, DEVE PRESENTARE UNA TABELLA DEI LIVELLI ACUSTICI CALCOLATI METTENDO IN EVIDENZA I RICETTORI CON I SUPERAMENTI DEI LIMITI PREVISTI DAI REGOLAMENTI COMUNALI E PER I QUALI INTENDE RICHIEDERE LA DEROGA	<p>È stato integrato lo studio acustico con l'inserimento dello studio acustico della fase di cantiere valutando quanto richiesto. Per ogni tipologia di lavorazione in linea, è stata calcolata una mappa acustica orizzontale in campo libero, a 4m di altezza sul p.c., schematizzando le macchine operatrici come sorgenti puntuali. Sulla base di tali mappe è stata quindi fatta una verifica della distanza entro la quale, per ogni tipo di lavorazione, si hanno livelli acustici superiori ai 70 dBA, che è il limite consentito dai regolamenti comunali per i cantieri stradali.</p> <p>Alla luce di ciò sono stati determinati tutti i ricettori per i quali nella fase di cantiere a seconda delle lavorazioni, si avrà un potenziale superamento del limite di 70 dBA previsto dai regolamenti comunali.</p>	EA02- T00EA00AMBRE02-F

S.S.45 DELLA VAL DI TREBBIA
 AMMODERNAMENTO DELLA STRADA STATALE N. 45 DELLA VAL
 TREBBIA NEL TRATTO CERNUSCA-RIVERGARO
 PROGETTO DEFINITIVO
 Integrazioni di cui CTVA REGISTO UFFICIALE U.0007865.20-10-2022

CODIFICA	PRESCRIZIONE / OSSERVAZIONE		CONDRODEDUZIONE / INTEGRAZIONE	RIFERIMENTO ELABORATO
	TEMATICA	RICHIESTA INTEGRAZIONE / CHIARIMENTO		
A.8.4	RUMORE	È OPPORTUNO CHE IL PROPONENTE COMPLETI GLI ELABORATI INERENTI L'IMPATTO ACUSTICO CON L'INTEGRAZIONE DELLA SEGUENTE DOCUMENTAZIONE: MAPPE ACUSTICHE IN CORSO D'OPERA (RUMOROSITÀ PRODOTTA DAI CANTIERI, FISSI E/O MOBILI ANCHE SE TEMPORANEI - UBICAZIONE DEI CANTIERI E AEREE D'OCCUPAZIONE); MAPPE CON L'INDIVIDUAZIONE DEI CANTIERI (FISSI E MOBILI) E DEL PERCORSO DEI MEZZI PESANTI PER IL TRASPORTO MATERIALI E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO ACUSTICO DOVUTO ALL'INCREMENTO DI TRAFFICO VEICOLARE SU EVENTUALI RICETTORI PRESENTI ANCHE IN ZONE ACUSTICHE DIVERSE DA QUELLA DEL CANTIERE STESSO.	Sono state prodotte le mappe calcolate per le diverse lavorazioni in fase di cantiere, utilizzate per l'individuazione dei ricettori che superano il limite dei 70 dBA.	EA02- T00EA00AMBRE02-F
A.8.5	RUMORE	PER LA FASE DI ESERCIZIO, IL PROPONENTE, AL FINE DI STIMARE I RICETTORI CHE NECESSITANO DI INTERVENTI DIRETTI, EFFETTUI UNA VALUTAZIONE MODELLISTICA DEI LIVELLI ACUSTICI INTERNI AI RICETTORI CHE PRESENTANO SUPERAMENTO DEI LIMITI PER POI, EVENTUALMENTE, INSERIRLI NEL PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE.	Si rimanda al precedente paragrafo 8.2.	-----
A.9.1	VIBRAZIONI	IL PROPONENTE EFFETTUI UNA STIMA PREVISIONALE DELL'IMPATTO DOVUTO ALLE VIBRAZIONI (UNI 9614:2017) SUI RICETTORI CENSITI E POTENZIALMENTE IMPATTATI DALLE ATTIVITÀ DI CANTIERE, PIÙ PROSSIMI ALLE AREE DI CANTIERE STESSE, FORNENDO, OLTRE AI PARAMETRI DI EMISSIONE DEI SINGOLI MACCHINARI IMPIEGATI, LA CARATTERIZZAZIONE DELLA SORGENTE IN TERMINI DI MODALITÀ, DI FASI DI CANTIERE ED ATTIVITÀ, INDICANDO INOLTRE IL CONTRIBUTO DOVUTO AI MEZZI DI TRASPORTO PER LA MOVIMENTAZIONE DEI MATERIALI, INDICANDO: I DATI DI INPUT DELL'EVENTUALE MODELLO PREVISIONALE UTILIZZATO, DESCRITTI E TABELLATI; EVIDENZA DELLA TARATURA DEL MODELLO; I LIVELLI VIBRATORI STIMATI DAL MODELLO DI CALCOLO PREVISIONALE, PER LA VERIFICA DEL RISPETTO DEI LIMITI INDICATI DALLA NORMA UNI 9614:2017. I RISULTATI, DELLA SUMMENZIONATA STIMA PREVISIONALE, DEVONO ESSERE RIPORTATI IN TABELLE DI SINTESI DEI RICETTORI CENSITI E POTENZIALMENTE IMPATTATI DALLE ATTIVITÀ DI CANTIERE, LA LORO TIPOLOGIA, DISTANZA DAL CANTIERE E, PER GLI EDIFICI, IL NUMERO DEI PIANI E RELATIVA SENSIBILITÀ ALLE VIBRAZIONI AL FINE DI VERIFICARE IL RISPETTO DEI LIMITI INDICATI DALLE NORME TECNICHE DI SETTORE	E' stata condotta l'analisi vibrazionale in relazione ai ricettori potenzialmente impattati attraverso un modello matematico previsionale, in conformità a quanto richiesto dalla norma UNI 9614:1990 nonché da quanto previsto dalla 9614:2017. Lo studio è stato eseguito sui ricettori in prossimità del tracciato, prevedendo opportune misure di mitigazione da mettere in atto al fine di contenere le vibrazioni in prossimità dei ricettori maggiormente esposti. Lo studio ha poi messo in evidenza la possibilità di monitorare due ricettori (109 e 115) maggiormente esposti alla componente in esame.	EA02-T00EA00AMBRE02_F
A.10.1	PAESAGGIO	SI RITIENE NECESSARIO CHE IL PROPONENTE VERIFICHI IN MODO PIÙ DETTAGLIATO LE ALTERNATIVE DI TRACCIATO, VALUTANDO LA NECESSITÀ DI RIVEDERE LA SOLUZIONE PROPOSTA IN UNA LOGICA DI MAGGIORE ADERENZA AL TRACCIATO ESISTENTE, AL FINE DI RIDURRE IN MANIERA CONSISTENTE L'EFFETTO FRAMMENTAZIONE	In ossequio alle osservazioni poste, il tracciato stradale compreso tra le roatorie nn. 3 e 4 è stato riportato sul sedime dell'attuale tracciato La roatoria n. 7 è stata eliminata. Ciò ha comportato la necessità di creare un nuovo collegamento con l'abitato di Dolgo. Esso è stato realizzato con un nuovo tratto stradale che, di fatto, prolunga la ricucitura n. 6 fino, appunto, a Dolgo. Il punto di connessione tra il vecchio raccordo n. 7 e la nuova viabilità è caratterizzato dalla presenza di una mini-roatoria, che in parte è interrata per permettere l'innesto anche della viabilità rurale ivi presente che conduce al fiume Trebbia Per il Viadotto Rio Cernusca è stato eseguito e implementato apposito studio cromatico Fermo restando quanto segnalato è stato introdotto apposito allegato contenente lo studio delle alternative di tracciato (comprensiva della soluzione di progetto di "0") per le 2 tratte in variante.	EA02-T00EA00AMBRE02 DA006 - P00PS00TRAPP06_B DA007 - P00PS00TRAPP07_B DA011 - P00PS00TRAPP11_B DA012 - P00PS00TRAPP12_B DA032 - P00PS00TRAPP08_B DA033 - P00PS00TRAPP09_B DC1006 - S00PS01TRAPP06_B DC1007 - S00PS01TRAPP07_B D01008 - P00PS00TRAPP20_A D01009 - P00PS00TRAPP21_A D01013 - P00PS00TRAPP25_A D01014 - P00PS00TRAPP26_A D01022 - P00PS00TRAPP25_A D01023 - P00PS00TRAPP26_A D01029 - P00PS00TRAPP32_A D01030 - P00PS00TRAPP33_A D01031 - P00PS00TRAPP34_A

S.S.45 DELLA VAL DI TREBBIA
 AMMODERNAMENTO DELLA STRADA STATALE N. 45 DELLA VAL
 TREBBIA NEL TRATTO CERNUSCA-RIVERGARO
 PROGETTO DEFINITIVO
 Integrazioni di cui CTVA REGISTO UFFICIALE U.0007865.20-10-2022

CODIFICA	PRESCRIZIONE / OSSERVAZIONE		CONDRODEDUZIONE / INTEGRAZIONE	RIFERIMENTO ELABORATO
	TEMATICA	RICHIESTA INTEGRAZIONE / CHIARIMENTO		
A.10.2	PAESAGGIO	SI RITIENE NECESSARIO CHE IL PROPONENTE INTEGRI LA DOCUMENTAZIONE PRESENTATA CON LA REALIZZAZIONE DI FOTOINSERIMENTI IN SCALA OPPORTUNA ED IN NUMERO CONGRUO, IN GRADO DI DESCRIVERE COMPIUTAMENTE LO STATO DI FATTO E IL POST OPERAM, COMPRENSIVE DELL'ILLUSTRAZIONE DELLE NECESSARIE OPERE DI MITIGAZIONE. DETTI PUNTI DI RIPRESA, INOLTRE, DOVRANNO ESSERE CORRETTAMENTE IDENTIFICATI SU CARTOGRAFIA E CORREDATI DA DIDASCALIE ILLUSTRATIVE	Le condizioni di percezione visiva delle opere in progetto sono state approfondite nel corso della procedura di VIA e in particolare in fase di concertazione del progetto con la Soprintendenza. In particolare: • B stata migliorata e integrata la carta dell'intervisibilità relativa all'intero tracciato, • B ono state valutate le condizioni di visibilità delle opere di attraversamento dei rii minori introducendo punti di vista ante e post-operam (fotoinserimenti), • B stata introdotta una maggiore articolazione delle tipologie d'opera di attraversamento dei corsi d'acqua basata sull'analisi delle caratteristiche dei ponti storici presenti nell'area di intervento; • B ono state approfondite le condizioni di inserimento paesaggistico ricorrendo all'analisi dei cromatismi, anche stagionali, presenti nel contesto territoriale di intervento e ad una maggiore estensione delle opere a verde complementari (ponte del Rio Cernusca).	EB20-T00EB01AMBPL16_B
A.11.1	POPOLAZIONE E SALUTE UMANA	IL PROPONENTE EFFETTUI LA CARATTERIZZAZIONE DELLO STATO ATTUALE DI SALUTE DELLA POPOLAZIONE PRESENTE NELL'AREA INTERESSATA DALLA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO IN ESAME, UTILIZZANDO DATI DEMOGRAFICI, SOCIO- ECONOMICI E SANITARI IL PIÙ POSSIBILE RECENTI E CHE ABBIANO UN GRADO DI DETTAGLIO RIFERITO PER LO MENO ALL'AMBITO COMUNALE. LA CARATTERIZZAZIONE IN OGGETTO RISULTA NECESSARIA AI FINI DI UNA CORRETTA E PUNTUALE STIMA DEI POSSIBILI IMPATTI DERIVANTI DALLA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO IN OGGETTO, SIA PER LA FASE DI CANTIERE SIA PER LA FASE DI ESERCIZIO.	In merito alla componente Salute Pubblica, nel documento EA02-T00EA00AMBRE02-F Par. 4.8 è stata integrata la disamina degli aspetti dell'incidentalità con l'analisi conoscitiva in merito agli aspetti demografici nonché epidemiologici , attraverso l'analisi dei tassi di mortalità e morbosità, rispetto all'orizzonte temporale più recente disponibile.	EA02-T00EA00AMBRE02-F
A.12.1	P.M.A. ARIA E CLIMA	SI RITIENE NECESSARIO INTEGRARE IL PIANO DI MONITORAGGIO: CON LE INDICAZIONI METODOLOGICHE ED OPERATIVE RIPORTATE NEL DOCUMENTO "LINEE GUIDA PER LA PREDISPOSIZIONE DEL PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE (PMA) DELLE OPERE SOGGETTE A PROCEDURE DI VIA (D.LGS 152/2006 E S.M.I.; D.LGS. 163/2006 E S.M.I.)" E DELLE LINEE GUIDA SNPA 28/2020 RECANTI LE "NORME TECNICHE PER LA REDAZIONE DEGLI STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE" APPROVATE DAL CONSIGLIO SNPA IL 9/7/2019; CONSIDERANDO ANCHE I RISULTATI OTTENUTI DALLE STIME RICHIESTE DI CUI AI PUNTI PRECEDENTI (SI VEDANO CRITICITÀ 2.6,2.7,2.8,2.9,2.10) SIA PER LA FASE DI ESERCIZIO CHE DI CANTIERE, IN PARTICOLARE PER LA SCELTA DEI PUNTI DI CAMPIONAMENTO RELATIVAMENTE A TUTTE LE FASI DI MONITORAGGIO (AO, CO E PO). INOLTRE, SI RITIENE OPPORTUNO PREVEDERE, CON LE QUATTRO CAMPAGNE STAGIONALI, GIÀ ATTESE, DI 2 SETTIMANE OPPURE DUE CAMPAGNE DI 4 SETTIMANE CIASCUNA PER LA FASE ANTE-OPERAM, PER LA FASE CORSO D'OPERA E POST-OPERAM, UNA FREQUENZA DELLE STESSE STRETTAMENTE CORRELATA CON IL CRONOPROGRAMMA DEI LAVORI ASSOCIATO ALLE FASI DI LAVORAZIONE POTENZIALMENTE PIÙ IMPATTANTI, INDICATIVAMENTE STAGIONALE ED OGNI TRE MESI CIRCA.	L'Elaborato contiene quanto richiesto. Nella tabella di riepilogo delle misure dove si evidenzia in dettaglio il tipo, il numero e la tipologia dei rilievi previsti per la Componente Atmosfera, in ogni punto di rilievo, secondo l'articolazione temporale (durata e frequenza) richiesta e coerentemente con la durata dei lavori prevista dal cronoprogramma fornito nel SIA, è stata precisata la cadenza trimestrale del corso d'opera	EA06-T00EA00AMBRE06_D
A.12.2	P.M.A. SUOLO	A PAG. 295 DEL PAR. 4.6.9.4 DELL'ELABORATO EA02-T00EA00AMBRE02_E SI CITA "SOLO IN CASO DI INCIDENTI DI CANTIERE CON SIGNIFICATIVI SVERSAMENTI DI SOSTANZE CHIMICHE SARÀ NECESSARIO PROCEDERE AL PRELIEVO E ALL'ANALISI DI SUOLO E SOTTOSUOLO SUL LUOGO DELL'INCIDENTE". TALE FRASE SEMBRA ESSERE IN CONTRASTO CON LA RELAZIONE DEL PMA. SI RICHIEDE DI INTEGRARE E CHIARIRE LA DEFINIZIONE DI 'SIGNIFICATIVI SVERSAMENTI	La frase in esame va intesa come una procedura di monitoraggio da attivare in urgenza in corso d'opera solo in occasione di eventi imprevisi come uno sversamento accidentale Il monitoraggio della componente suolo è invece correttamente definito nella relazione del PMA dove sono identificati i punti di monitoraggio	EA06-T00EA00AMBRE06_D
A.12.3	P.M.A. GEOLOGIA E ACQUE SOTTERRANEE	IL PROPONENTE DEVE INTEGRARE IL PMA PREVEDENDO UN PIANO DI MONITORAGGIO DELLE AREE INTERESSATE DA FENOMENI DI DISSESTO DI VERSANTE PRESENTI LUNGO IL TRACCIATO DELL'OPERA IN PROGETTO; TALE PIANO, ANCHE AVVALENDOSI DI TECNICHE QUALI LA PS-INSAR, DOVRÀ CONSENTIRE, SIA IN FASE DI COSTRUZIONE CHE DI ESERCIZIO DELLE OPERE IN PROGETTO, DI POTER INDAGARE CONTEMPORANEAMENTE VASTE PORZIONI DI TERRITORIO NELL'INTORNO DELL'OPERA IN PROGETTO, METTENDO IN EVIDENZA IL POSSIBILE INSTAURARSI DI NUOVI FENOMENI DI DISSESTO E DI CARATTERIZZARE LO STATO DI ATTIVITÀ DI QUELLI GIÀ SEGNALATI	Il progetto consegnato è stato redatto sulla base dei risultati di numerose campagne indagini eseguiti sui siti di intervento a più riprese. In particolare a corredo delle indagini eseguite nel 2017 per la prima redazione del progetto definitivo dell'opera, fra Novembre 2018 e Gennaio 2019 è stata effettuata una seconda campagna di indagini geognostiche, finalizzata alla determinazione delle caratteristiche geotecniche e alla definizione stratigrafica in chiave geolitologica. I risultati sono riportati in appositi rapporti di prova. Inoltre nell'allegato BB08-T00GE00GEORE09 sono stati riportati i risultati relativi all'elaborazione ed all'interpretazione di immagini radar satellitari mediante la tecnica Advanced Differential Interferometry SAR - (A-DInSAR) per il monitoraggio delle deformazioni della superficie terrestre dell'areale circostante la SS. 45 tra i comuni di Cernusca e Rivergaro (PC). Tale studio ha rilevato numerose criticità in sponda sinistra del Trebbia (quella opposta all'area di intervento) rilevando situazioni più contenute e locali nell'area di intervento vera e proprio. Questo studio rappresenta comunque l'analisi "ante-operam" dell'area in esame e sarà confrontato con futuri analoghi studi grazie proprio alla ripetibilità dell'analisi condotta. ANAS ha avviato una ulteriore campagna indagini integrativa con monitoraggio inclinopiezometrico diffuso	BB08-T00GE00GEORE09 EB66-T00EB01AMBPL10_A EB67-T00EB01AMBPL11_A EB68-T00EB01AMBPL12_A EB69-T00EB01AMBPL13_A EB70-T00EB01AMBPL14_A EB71-T00EB01AMBPL10_A
A.12.4	P.M.A. GEOLOGIA E ACQUE SOTTERRANEE	IL PIANO DI MONITORAGGIO DOVRÀ PREVEDERE L'INSTALLAZIONE DI UNA RETE DI INCLINOMETRI, CHIARAMENTE IDENTIFICATI IN APPOSITA CARTOGRAFIA, DA PREVEDERE ANCHE IN CORRISPONDENZA DELLE OPERE DI MITIGAZIONE O CONSOLIDAZIONE DEI TERRENI PREVISTE IN PROGETTO, AL FINE DI CARATTERIZZARE L'EVOLUZIONE DEI FENOMENI DI DISSESTO IN ATTO E POTENZIALI E DI VERIFICARE L'EFFICIENZA DELLE OPERE STESSE	ANAS ha avviato una ulteriore campagna indagini integrativa con monitoraggio inclinopiezometrico diffuso	EB66-T00EB01AMBPL10_A EB67-T00EB01AMBPL11_A EB68-T00EB01AMBPL12_A EB69-T00EB01AMBPL13_A EB70-T00EB01AMBPL14_A EB71-T00EB01AMBPL10_A

S.S.45 DELLA VAL DI TREBBIA
 AMMODERNAMENTO DELLA STRADA STATALE N. 45 DELLA VAL
 TREBBIA NEL TRATTO CERNUSCA-RIVERGARO
 PROGETTO DEFINITIVO
 Integrazioni di cui CTVA REGISTO UFFICIALE U.0007865.20-10-2022

CODIFICA	PRESCRIZIONE / OSSERVAZIONE		CONDRODEDUZIONE / INTEGRAZIONE	RIFERIMENTO ELABORATO
	TEMATICA	RICHIESTA INTEGRAZIONE / CHIARIMENTO		
A.12.5	P.M.A. GEOLOGIA E ACQUE SOTTERRANEE	DEVE ESSERE PREVISTO UN PIANO DI MONITORAGGIO DELLA QUALITÀ DELLE ACQUE SOTTERRANEE, ANCHE ATTRAVERSO L'UTILIZZO DEI POZZI E PIEZOMETRI GIÀ PRESENTI NEI DINTORNI DELL'OPERA, AL FINE DI CARATTERIZZARE LO STATO ANTE OPERAM DELLE ACQUE STESSE E DEFINIRE QUINDI I VALORI DI FONDO A CUI RIFERIRSI PER LA VALUTAZIONE DI EVENTUALI MODIFICHE INDOTTE NELLE FASI DI COSTRUZIONE E POST OPERAM, RISPETTO ALLA CLASSIFICAZIONE ATTUALE DEI CORPI IDRICI INTERESSATI. IN TALE PIANO DOVRANNO ESSERE DEFINITI, IN ACCORDO CON LE AUTORITÀ COMPETENTI, LA FREQUENZA DI CAMPIONAMENTO E I PARAMETRI SCELTI PER LA VALUTAZIONE DELLE EVENTUALI MODIFICHE APPORTATE DALL'OPERA, NELLE FASI DI CANTIERE E POST OPERAM, RISPETTO ALLA CLASSIFICAZIONE ATTUALE DEI CORPI IDRICI INTERESSATI.	Nella relazione del P.M.A. è previsto al capitolo 5 un apposito capitolo dedicato al Monitoraggio delle acque sotterranee. In particolare al capitolo 5.6 sono definiti i punti di monitoraggio definiti in tabella a seguire identificati con le seguenti sigle: - A.SOT – xx – M: a monte dell'area di lavorazione; - A.SOT – xx – V: a valle dell'area di lavorazione.	EA06-T00EA00AMBRE06_D
A.12.6	P.M.A. ACQUE SUPERFICIALI	DEVE ESSERE PREVISTO UN PIANO DI MONITORAGGIO DELLA QUALITÀ DELLE ACQUE SUPERFICIALI, AL FINE DI CARATTERIZZARE LO STATO ANTE OPERAM DELLE ACQUE STESSE E DEFINIRE QUINDI I VALORI DI FONDO A CUI RIFERIRSI PER LA VALUTAZIONE DI EVENTUALI MODIFICHE INDOTTE NELLE FASI DI COSTRUZIONE E POST OPERAM. TALE PIANO SI AVVARrà DI UNA RETE DI MONITORAGGIO CHE PREVEDA ALMENO 1 PUNTO DI CAMPIONAMENTO A MONTE E 1 A VALLE DI OGNI PONTE O VIADOTTO E DELLE AREE DI CANTIERE PREVISTE DA PROGETTO; IL PIANO DOVRà DEFINIRE, IN ACCORDO CON LE AUTORITÀ COMPETENTI, LA FREQUENZA DI CAMPIONAMENTO E I PARAMETRI SCELTI PER LA VALUTAZIONE DELLE EVENTUALI MODIFICHE APPORTATE DALL'OPERA, NELLE FASI DI CANTIERE E POST OPERAM, RISPETTO ALLA CLASSIFICAZIONE ATTUALE DEI CORPI IDRICI INTERESSATI.	Il P.M.A. già prevede il monitoraggio delle acque superficiali. In particolare, come segnalato al capitolo 4.6: "I punti di monitoraggio corrispondono ai principali corsi d'acqua attraversati in corrispondenza dei quali è prevista la realizzazione di ponti o viadotti, con le relative attività di costruzione. I punti di monitoraggio sono identificati con le seguenti sigle: A.SUP – xx – M: a monte dell'area di lavorazione; A.SUP – xx – V: a valle dell'area di lavorazione. L'articolazione temporale della campagna è definita al capitolo 4.5	EA06-T00EA00AMBRE06_D EB42-T00EB01AMBPL34_D
A.12.7	P.M.A. RUMORE	IL PROPONENTE, TENUTO CONTO DELL'ELENCO DEI RICETTORI CON SUPERAMENTI RESIDUI DELLA TAB. 6.5 A PAG. 67 DEL DOC. "STUDIO IMPATTO ACUSTICO" COD. ELAB. EC01-T00EC02AMBRE01_C E CONSIDERATA LA LOCALIZZAZIONE DEI PUNTI DI MONITORAGGIO PROPOSTI NELLA PLANIMETRIA DEL COD. ELAB. EB42-T00EB01AMBPL34_C_PMA, INTEGRI LA PROPOSTA DEI PUNTI DI MONITORAGGIO INSERENDO ANCHE, PER LE FASI DI AO E PO, UN PUNTO DI MONITORAGGIO RUM-T PER I SEGUENTI RICETTORI: N.1 PUNTO RUM-T PER IL GRUPPO DI RICETTORI 27-28-32-33; N.1 PUNTO RUM-T PER IL GRUPPO DI RICETTORI 57-58; N.1 PUNTO RUM-T PER IL RICETTORE 65; N.1 PUNTO RUM-T PER IL RICETTORE 119.	Il piano di monitoraggio è stato integrato prevedendo l'inserimento dei punti di monitoraggio nelle vicinanze dei ricettori segnalati	EA06-T00EA00AMBRE06_D EB42-T00EB01AMBPL34_D
A.12.8	P.M.A. RUMORE	IL PROPONENTE INTEGRI LA PROPOSTA DI PMA PER LA FASE DI CO ESTENDENDO IL MONITORAGGIO ANCHE AL TRANSITO DEI MEZZI PESANTI IN INGRESSO/USCITA DALLE AREE DI CANTIERE.	Il piano di monitoraggio è stato integrato prevedendo il monitoraggio a ridosso delle entrate / uscite dai cantieri e campi base	EA06-T00EA00AMBRE06_D
A.12.9	P.M.A. RUMORE	IL PROPONENTE INDICHI NEL PMA ANCHE LE SPECIFICHE DI PROGETTAZIONE DELLE VERIFICHE NON ACUSTICHE RELATIVE AGLI INTERVENTI DI CARATTERE PROCEDURALE/GESTIONALE FINALIZZATA AL RISPETTO DI NORMATIVE (AD ESEMPIO L'UTILIZZO DI MACCHINE DI CANTIERE CONFORMI ALLA DIRETTIVA 2000/14/CE), PROCEDURE, VINCOLI AUTORIZZATIVI, OPERATIVI DEFINITI IN AMBITO DI PROGETTAZIONE (SIA).	In merito agli aspetti di carattere gestionale sarà redatto in fase di progettazione esecutiva un apposito Sistema di Gestione Ambientale del cantiere, al fine di recepire le più recenti normative e le migliori BAT che avranno carattere prescrittivo nell'esecuzione dei lavori.	-----
A.12.10	P.M.A. VIBRAZIONI	E' OPPORTUNO CHE IL PROPONENTE PREVEDA UN MONITORAGGIO PER LE VIBRAZIONI (FASE DI CANTIERE), CON ADEGUATI RILIEVI DI ACCELERAZIONE NELLE TRE DIREZIONI FONDAMENTALI E CON CARATTERIZZAZIONE IN TERMINI DI ANALISI SETTORIALE ED OCCORRENZA TEMPORALE SECONDO LE MODALITÀ PREVISTE DALLA NORMATIVA UNI 9614:2017 PER LA VERIFICA DELLE MODIFICHE DEI LIVELLI VIBRAZIONALI PRESSO I RICETTORI POTENZIALMENTE IMPATTATI E CENSITI NELLO STUDIO, AFFINCHÉ VENGA GARANTITO IL RISPETTO DEI LIMITI PREVISTI	Il piano di monitoraggio è stato integrato con il monitoraggio delle vibrazioni	EA06-T00EA00AMBRE06_D EB42-T00EB01AMBPL34_D
	P.M.A. BIODIVERSITA'	IL PIANO PREVEDE UN'UNICA DI CAMPAGNA DI MONITORAGGIO ALL'ANNO, TUTTAVIA SI RITIENE CHE UN UNICO CAMPIONAMENTO POSSA GENERARE RISULTATI NON SIGNIFICATIVI, SOPRATTUTTO PER QUANTO RIGUARDA LE SPECIE FAUNISTICHE DATA LA LORO VAGILITÀ E LA DIVERSA FENOLOGIA DELLA SPECIE. ALLA LUCE DI QUANTO SOPRA, SI RITIENE OPPORTUNO INTEGRARE IL PMA CON: UNA MAGGIORE FREQUENZA DEI MONITORAGGI NELL'ARCO DELL'ANNO	Il piano di monitoraggio è stato integrato implementando la frequenza a almeno 4 sopralluoghi l'anno per tutti i punti di monitoraggio	EA06-T00EA00AMBRE06_D EB42-T00EB01AMBPL34_D

S.S.45 DELLA VAL DI TREBBIA
 AMMODERNAMENTO DELLA STRADA STATALE N. 45 DELLA VAL
 TREBBIA NEL TRATTO CERNUSCA-RIVERGARO
 PROGETTO DEFINITIVO
 Integrazioni di cui CTVA REGISTRO UFFICIALE U.0007865.20-10-2022

CODIFICA	PRESCRIZIONE / OSSERVAZIONE		CONDRODEDUZIONE / INTEGRAZIONE	RIFERIMENTO ELABORATO
	TEMATICA	RICHIESTA INTEGRAZIONE / CHIARIMENTO		
A.12.11	P.M.A. BIODIVERSITA'	IL PIANO PREVEDE UN'UNICA DI CAMPAGNA DI MONITORAGGIO ALL'ANNO, TUTTAVIA SI RITIENE CHE UN UNICO CAMPIONAMENTO POSSA GENERARE RISULTATI NON SIGNIFICATIVI, SOPRATTUTTO PER QUANTO RIGUARDA LE SPECIE FAUNISTICHE DATA LA LORO VAGILITÀ E LA DIVERSA FENOLOGIA DELLA SPECIE. ALLA LUCE DI QUANTO SOPRA, SI RITIENE OPPORTUNO INTEGRARE IL PMA CON: IL MONITORAGGIO DELLA FAUNA ANFIBIA DURANTE LE MIGRAZIONI RIPRODUTTIVE, IN PARTICOLARE NELLE AREE ADIBITE A CANTIERE PROSSIME AI CORSI D'ACQUA, AL FINE DI EVITARE LO SCHIACCIAMENTO DEGLI ANIMALI DA PARTE DEI MESSI DI CANTIERE	In merito al monitoraggio della fauna anfibia si specifica che il PMA già contiene una specifica sezione per il monitoraggio dei rettili e gli anfibi Al fine di massimizzare comunque l'efficacia del PMA perseguendo le finalità richieste dalla CTVA si è proceduto ad integrare i punti di monitoraggio con ulteriori punti: •BAU-T-09 e FAU-P04: in prossimità del Cantiere Base CB3; •BAU-P-05: in prossimità del Cantiere di Servizio CS3 (è già presente un transetto FAU-T-04); •BAU-T10 e FAU-P05: in prossimità della rotonda 3; Si specifica che in prossimità del Cantiere Base CB2, dell'Area di Servizio CS2, del Cantiere Base CB1 e del Cantiere di Servizio CS1 non sono stati integrati punti in quanto non presenti aree umide di rilievo.	EA07-T00EA00AMBRE07_A
	P.M.A. BIODIVERSITA'	IL PIANO PREVEDE UN'UNICA DI CAMPAGNA DI MONITORAGGIO ALL'ANNO, TUTTAVIA SI RITIENE CHE UN UNICO CAMPIONAMENTO POSSA GENERARE RISULTATI NON SIGNIFICATIVI, SOPRATTUTTO PER QUANTO RIGUARDA LE SPECIE FAUNISTICHE DATA LA LORO VAGILITÀ E LA DIVERSA FENOLOGIA DELLA SPECIE. ALLA LUCE DI QUANTO SOPRA, SI RITIENE OPPORTUNO INTEGRARE IL PMA CON: PREVEDERE, PER GLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE E RIPRISTINO AMBIENTALE, LE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO RELATIVE ALLA MORTALITÀ E RIPRODUZIONE DELLE SPECIE IMPIANTATE E IDENTIFICARE I TEMPI DI RIPRISTINO DELLE FORMAZIONI VEGETALI. PREDISPORRE A TAL PROPOSITO UN PROTOCOLLO DI GESTIONE INSERENDO LA PERIODICITÀ DELL'ANNAFFIATURA DELLE SPECIE VEGETALI PIANTUMATE E IL CONTROLLO DEL CORRETTO ATTECCIMENTO E SVILUPPO DELLE STESSE.	Il capitolato di esecuzione delle opere a verde al capitolo 7 "Garanzie e Manutenzione opere prescrive a carico dell'appaltatore prevede già quanto richiesto	EA07-T00EA00AMBRE07_A
A.12.12	P.M.A. BIODIVERSITA'	SI OSSERVA LA NECESSITÀ DI RAFFINARE I TRANSETTI DI MONITORAGGIO FAUNISTICO FAU-T IN TUTTI GLI ASSI STRADALI. IL PIANO DI MONITORAGGIO DEVE PORTARE ALL'EVIDENZIAMENTO DEI TRATTI A MAGGIOR MORTALITÀ DIRETTA DI INDIVIDUI E DEI PUNTI PREFERENZIALI DI ATTRAVERSAMENTO. È INOLTRE OPPORTUNO CHE LA RACCOLTA DATI SI RIFERISCA A TUTTE LE SPECIE DI VERTEBRATI INTERFERITE. IL PM DEVE INOLTRE INCLUDERE LA COSTANTE REGISTRAZIONE DEGLI INCIDENTI STRADALI PROVOCATI DA FAUNA SELVATICA. IL MONITORAGGIO POST OPERA DI QUESTE CRITICITÀ DEVE AVERE UN CARATTERE PERMANENTE AL FINE DI SUPPORTARE L'AZIONE RIVOLTA ALL'ADOZIONE STRATEGICA DEI SISTEMI DI PREVENZIONE PER LE INTERFERENZE CON LA FAUNA SELVATICA. SI SUGGERISCE INFINE DI IMPLEMENTARE LE TECNICHE DI INDAGINE DEI TRANSETTI MEDIANTE L'USO ANCHE DI FOTOTRAPPOLE	Il PMA è stato integrato con ulteriori numero 4 punti di rilievo FAU-T (uno per ciascuno dei 4 assi stradali precedentemente non monitorati). È stato inoltre integrato il PMA per prevedere la tecnica del foto-trappolaggio da prevedersi in aggiunta alla tecnica dei transetti nei punti FAU-T secondo le specifiche di seguito riportate.	EA06-T00EA00AMBRE06_D EB42-T00EB01AMBPL34_D
A.12.13	P.M.A. PAESAGGIO	SI RITIENE OPPORTUNO CHE IL PROPONENTE INTEGRI IL PIANO DI MONITORAGGIO PROPOSTO CON INDICAZIONI CIRCA IL FATTORE "SISTEMA PAESAGGISTICO". PER CIÒ CHE RIGUARDA LA SCELTA DEI PUNTI DI MONITORAGGIO, L'INDIVIDUAZIONE DOVRÀ ESSERE DETTATA DA CRITERI DI VALIDITÀ / OPPORTUNITÀ DI SCELTA DI PUNTI RAPPRESENTATIVI SUI QUALI POTER SVOLGERE ANALISI E RILIEVI SIGNIFICATIVI, CON RIFERIMENTO A SITI AD ELEVATA PERCEZIONE VISIVA E RELATIVAMENTE AD AREE ECOLOGICAMENTE SENSIBILI	Il piano di monitoraggio è stato integrato con la componente Paesaggio	EA06-T00EA00AMBRE06_D EB42-T00EB01AMBPL34_D