

S.S. 309 "ROMEA"

INTERVENTI DI RAZIONALIZZAZIONE ED ADEGUAMENTO DELLE INTERSEZIONI A RASO LUNGO LA S.S. 309 II STRALCIO DAL KM 35+500 al KM 55+100

PROGETTO DEFINITIVO

IL PROGETTISTA:

ing. Silvano ROSSATO

VISTO: IL RESPONSABILE STRUTTURA TECNICA PROGETTAZIONE

ing. Annalisa LAMBERTI

VISTO: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

ing. Francesco PISANI

GRUPPO DI PROGETTAZIONE:

PROGETTI SERVIZI VERONA s.r.l.



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

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

Ing. Silvano ROSSATO

INTERVENTO 14

INTERSEZIONE STRADA PODERALE LAGOSANTO-VIA VALLI BASSE AL Km 35+500

RELAZIONE PAESAGGISTICA

ai sensi dell'art. 3 del D.C.P.M. 12.12.2005

CODICE PROGETTO			NOME FILE		REVISIONE	SCALA
PROGETTO	LIV. PROG.	N. PROG.				
COB001	D	1901	CODICE ELAB. T00PS01TRA RE04		A	
D						
C						
B						
A	EMISSIONE		Dicembre 2019	Ing. M.Costanzi	Ing. A.Anderloni	Ing. S.Rossato
REV.	DESCRIZIONE		DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO



Anas S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e concessionaria ai sensi del D.L. 138/2002 (convertito con L. 178/2002)

Struttura Territoriale Emilia Romagna
Viale A. Masini, 8 - 40126 Bologna T [+30] 051 6301111 - F [+39] 051 244970
Pec anas.emiliaromagna@postacert.stradeanas.it - www.stradeanas.it

S.S. 309 "Romea"

**INTERVENTI DI RAZIONALIZZAZIONE ED
ADEGUAMENTO DELLE INTERSEZIONI A RASO
LUNGO LA S.S. 309
II STRALCIO
DAL KM 35+500 AL KM 55+100**

PROGETTO DEFINITIVO

**INTERVENTO N°14
AL km 35+500**

RELAZIONE PAESAGGISTICA

***per le opere il cui impatto paesaggistico è valutato
mediante una documentazione semplificata***

(ai sensi dell'art. 3 del D.C.P.M. 12.12.2005)

**AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA PER OPERE E/O INTERVENTI IL CUI IMPATTO PAESAGGISTICO È
VALUTATO MEDIANTE DOCUMENTAZIONE SEMPLIFICATA.**

1. RICHIEDENTE: ¹ ANAS s.p.a.

☐ persona fisica

☐ società

☐ impresa

☒ ente

2. TIPOLOGIA DELL'INTERVENTO:²

INTERVENTI PUNTUALI DI ADEGUAMENTO DELLA VIABILITA' ESISTENTE (B.11)

Il progetto ricade, ai sensi del DPR 13 febbraio 2017, n. 31, nell'allegato B alla **categoria B.11.**

“Interventi puntuali di adeguamento della viabilità esistente, quali: sistemazioni di rotatorie, riconfigurazione di incroci stradali, realizzazione di banchine, pensiline, marciapiedi e percorsi ciclabili, manufatti necessari per la sicurezza della circolazione, realizzazione di parcheggi a raso con fondo drenante o che assicurino adeguata permeabilità del suolo”.

3. OPERA CORRELATA A:

☐ edificio

☐ area di pertinenza o intorno dell'edificio

☐ lotto di terreno

☒ **strade**, corsi d'acqua

☐ territorio aperto

4. CARATTERE DELL'INTERVENTO:

☐ temporaneo o stagionale

☒ **permanente**

☒ **a) fisso**

☐ b) rimovibile

5.a DESTINAZIONE D'USO: del manufatto esistente o dell'area interessata (se edificio o area di pertinenza)

☐ residenziale

☐ ricettiva/turistica

☐ industriale

☐ agricolo

☐ commerciale/direzionale

☒ **altro: strade**

5.b USO ATTUALE DEL SUOLO (se lotto di terreno)

☐ urbano

☐ agricolo

☐ boscato

☐ naturale

☐ non coltivato

☒ **altro: infrastruttura viaria**

6. CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO E/O DELL'OPERA:

☐ centro storico

☐ area urbana

☐ area periurbana

☒ **territorio agricolo**

☐ insediamento sparso

☐ insediamento agricolo

☐ area naturale

7. MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO:

☐ costa (bassa/alta)

☒ **ambito lacustre/vallivo**

☐ pianura

☐ versante (collinare/montano)

☐ altopiano/promontorio

☐ piana valliva (montana/collinare)

☐ terrazzamento

☐ crinale

8. UBICAZIONE DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO:

a) estratto cartografico CATASTO/CTR/IGM/ORTOFOTO

S.S. 309 ROMEA AL km 35+500 INTERSEZIONE S.S. 309 – Via Valli basse.

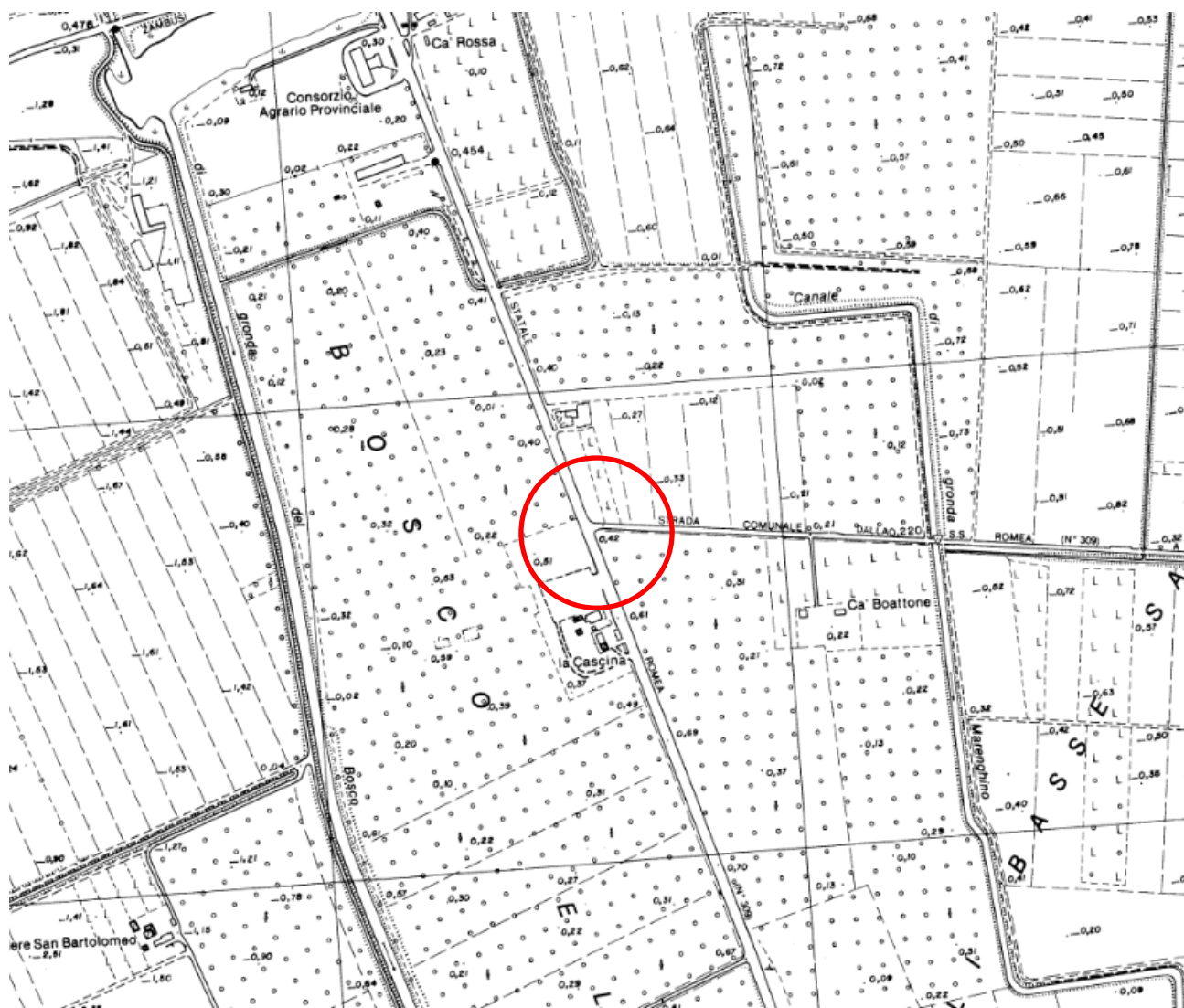
L'area interessata dall' intervento è situata nella striscia di terreno fra le località di Lido delle Nazioni, sulla costa e di Lagosanto nell'entroterra, nel Comune di Comacchio, al Km 35 + 500 della Strada Statale S.S. 309 denominata "Romea" – alla confluenza tra Strada Statale S.S. "Romea" e la Strada Poderale Valli basse.



Ortofoto dell'area d'intervento

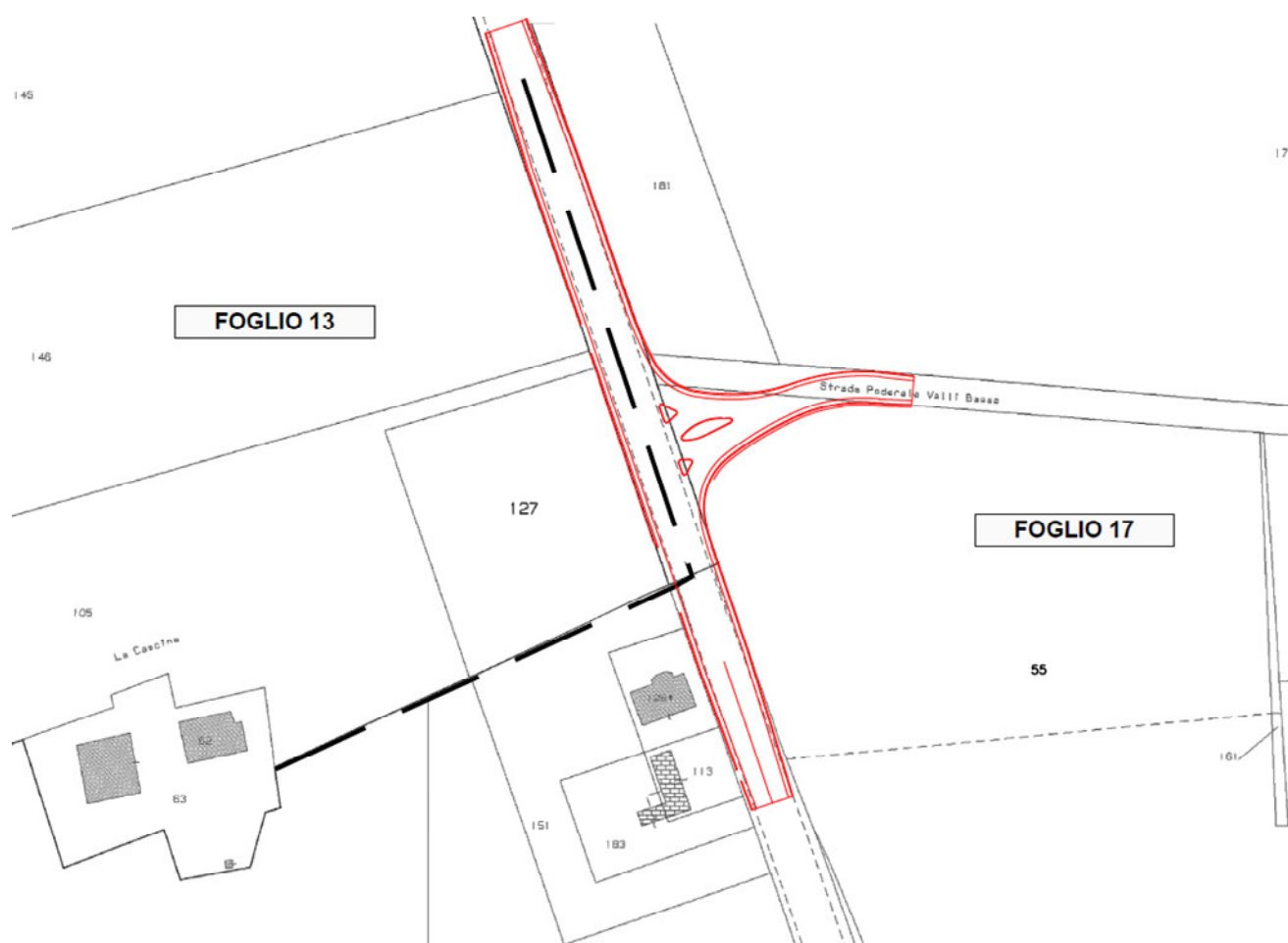


Ortofoto dell'area d'intervento a scala di maggior dettaglio



Estratto della Carta Tecnica Regionale con individuazione dell'area oggetto d'intervento (foglio 205033)

L'area di intervento ricade fra il Foglio 13 ed il foglio 17 del N.C.T. del Comune di Comacchio.



Estratto della mappa catastale con individuazione dell'area oggetto d'intervento

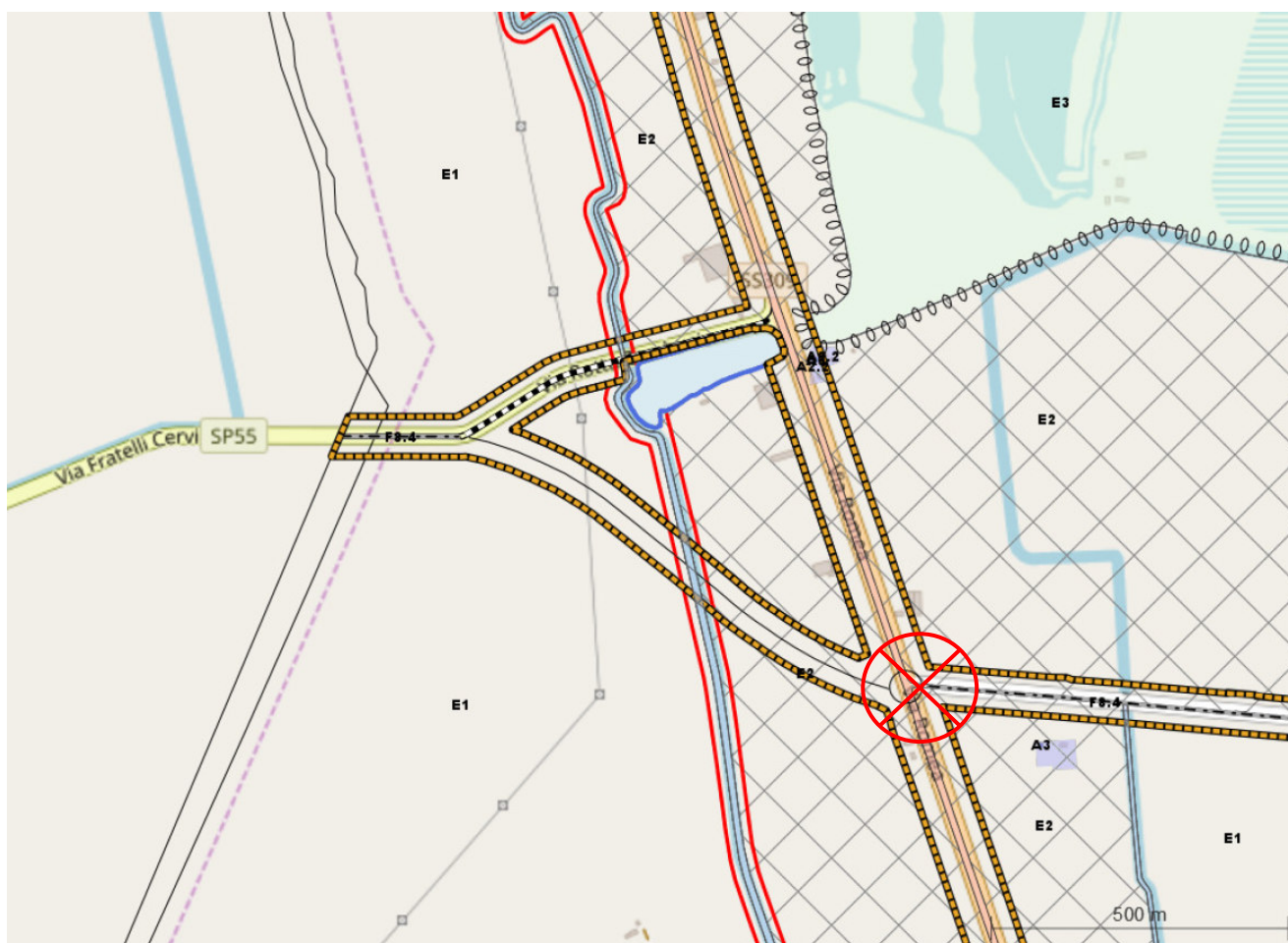
Con riferimento al PRG vigente, l'intervento in progetto ricade all'interno de:

Art. 97

La strada poderale Valli Basse è segnalata come

Art. 75

Art. 75



Estratto PRG vigente

1. Viabilità

a) la viabilità autostradale di progetto:

c) le strade urbane esistenti e di progetto.

d) *viabilità con alberature obbligatorie;*

- e) piazze e parcheggi pubblici
- f) percorsi pedonali ciclabili;
- g) percorsi naturalistico-ambientali
- h) parcheggi naturalistici
- i) strade soppresse
- j) strade da ampliare

2. Fanno inoltre parte della viabilità urbana le nuove strade di urbanizzazione primaria e i parcheggi pubblici (generalmente non individuati nelle tavole del PRG) da realizzarsi nell'ambito dei PUE.

3. Sono considerate strade urbane quelle interne al "centro abitato" come delimitato lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine, ai sensi del Codice della Strada.

4. Nelle sedi stradali, oltre alle infrastrutture e attrezzature per la mobilità sono ammessi le funzioni commerciali b2.5 nei limiti consentiti dai piani di settore vigenti e b2.7, nei limiti della relativa disciplina comunale in materia.

5. Le strade urbane esistenti e quelle già progettate sono indicate dal PRG con apposita grafia che ne indica la sezione complessiva prevista, ivi compresi eventuali marciapiedi, piste ciclabili, aiuole di arredo, spazi per la sosta, senza con ciò escludere interventi di ampliamento o di risagomatura, utilizzando allo scopo le relative fasce di rispetto.

6. Le strade di nuova previsione e le previsioni di allargamento e sistemazione di strade esistenti sono indicate dal PRG con grafia tratteggiata, accompagnata, ove opportuno, da zone di rispetto stradale. Le indicazioni del PRG con grafia tratteggiata hanno un valore vincolante dal punto di vista della posizione degli svincoli, della gerarchia stradale che comportano, dello sviluppo di massima del tracciato, mentre hanno un valore indicativo, fino alla redazione dei progetti esecutivi delle singole opere, dal punto di vista della esatta configurazione del tracciato e della larghezza e caratteristiche della sede stradale.

7. Nella realizzazione delle nuove strade urbane previste dal PRG e negli allargamenti e sistemazioni di strade esistenti, si deve comunque prevedere la realizzazione di marciapiedi alberati, su almeno uno dei due lati, e, ove possibile, di piste ciclabili.

8. Nelle strade indicate come "viali urbani alberati" di nuova formazione è prescritta la realizzazione di marciapiedi alberati su entrambi i lati della larghezza minima di ml. 2,50.

2. Classificazione delle strade

1. Ai fini della applicazione del nuovo Codice della Strada e del suo Regolamento di applicazione, in attesa della nuova classificazione delle strade da parte del Ministero dei Lavori Pubblici, nel territorio del Comune di Comacchio si considerano di tipo B (strade extraurbane primarie) le seguenti strade:

- ☐ Superstrada Ferrara - Portogaribaldi;

2. Si considerano invece di tipo C (strade extraurbane secondarie) le seguenti strade

- ☐ SS. n. 309 Romea.
- ☐ SP S.Giovanni - Comacchio - Portogaribaldi;
- ☐ SP Rossonia;
- ☐ SP Romea - Volano;
- ☐ SP Vaccolino - Lagosanto.

3. Tutte le altre strade extraurbane provinciali, comunali e vicinali sono classificate di tipo F (strade locali).

4. Tutte le strade all'interno dei centri abitati sono considerate di tipo E (di quartiere) o F (locali); per le distanze da rispettare nell'edificazione si applicano le norme sulle distanze dal confine di zona.

5. Le strade extraurbane di tipo B e C sono accessibili attraverso i nodi indicati nelle tavole del PRG o attraverso nuove immissioni, purché distinti dagli accessi preesistenti o previsti dal PRG non meno di m. 300. Le strade locali sono accessibili mediante normali immissioni di strade o accessi privati che dovranno distare fra loro e dagli accessi preesistenti o previsti non meno di m. 100.

3. Caratteristiche delle sedi stradali

1. In attesa della nuova normativa nazionale in materia, prevista ai sensi dell'Art. 13 della legge 18/05/1992 n. 285, le nuove strade previste nell'ambito di Piani urbanistici attuativi devono avere le seguenti caratteristiche minime, fatte salve diverse prescrizioni contenute nelle planimetrie di progetto o nella presente normativa:

- ☐ sezione minima di m. 10, comprensiva di marciapiedi, nei nuovi insediamenti prevalentemente residenziali o terziari (zone omogenee C);
- ☐ sezione minima di m. 11, comprensiva di marciapiedi, nei nuovi insediamenti produttivi (zone omogenee D);
- ☐ percorsi pedonali alberati, di larghezza non inferiore a m. 3 comprensiva dell'aiuola dell'alberatura, su almeno uno dei due lati;
- ☐ piazzola di ritorno con parcheggio per i tratti di strada a fondo cieco.

2. Le nuove strade di cui al comma precedente dovranno di norma essere alberate. Pertanto, in adiacenza ai marciapiedi, dovranno prevedersi aiuole di larghezza variabile da m. 1,50 a m. 2,50 computabili quale verde pubblico dovuto per opere di urbanizzazione primaria, qualora concorrano a determinare una larghezza complessiva della sede stradale superiore ai minimi prescritti.

3. A giudizio dell'Amministrazione Comunale, qualora non altrimenti specificato negli elaborati di progetto o nella presente normativa, possono essere prescritte, per singoli insediamenti, dimensioni superiori a quelle di cui al precedente comma.

4. Dimensioni e caratteristiche inferiori a quelle prescritte ai precedenti commi possono essere ammesse per tratti di strada a fondo cieco che vengano previsti quali strade di proprietà e gestione privata, al servizio di non più di quattro edifici.

5. Le indicazioni progettuali del PRG relative alla viabilità ed ai percorsi potranno essere ulteriormente precisate e specificate dall'Amministrazione Comunale, dagli Enti competenti e/o dai privati, in sede di progettazione esecutiva delle singole opere, e/o in sede di P.U.E e P.U., nel rispetto delle norme tecniche vigenti e comunque dell'ambito definito dalle fasce di rispetto così come individuate nelle tavole di PRG.

4. Percorsi pedonali e piste ciclabili

1. I percorsi pedonali devono avere una larghezza ordinaria non inferiore a m. 1,5; tale larghezza ordinaria può ridursi fino al minimo di m. 0,9 solo in corrispondenza di punti singolari, quali ostacoli, sporgenze o manufatti di arredo urbano o di servizio urbano (pali, segnali, panchine, cabine, contenitori per rifiuti, ecc.).

2. In caso di successiva apposizione di ulteriori manufatti di servizio urbano o di arredo urbano, si deve comunque rispettare in qualsiasi punto la dimensione minima di m. 0,9.

3. I percorsi pedonali, qualora siano affiancati a carreggiate stradali, dovranno essere separati da queste da elementi fisici in rilievo o da un opportuno dislivello. In questa seconda eventualità, i percorsi, dovranno essere adeguatamente raccordati nei punti di attraversamento delle carreggiate e in corrispondenza delle aree di sosta e di fermata.
4. Nei casi di attraversamenti carrabili del percorso pedonale, oltre a garantire la continuità planoaltimetrica delle superfici, si dovrà assicurare la segnalazione di attraversamento mediante gli appositi segnalatori acustico-visivi, garantendo comunque una adeguata visibilità del veicolo in manovra verso il percorso pedonale.
5. Le pavimentazioni dei percorsi devono garantire una superficie continua e non sdruciolevole.
6. Le piste ciclabili devono avere una larghezza non inferiore a 2,5 m. affinché possano garantire il passaggio di biciclette nei due sensi. In presenza di punti singolari deve essere comunque garantita la larghezza di 2 m.
7. Le piste ciclabili devono essere separate dalle carreggiate stradali da elementi fisici in rilievo o da opportuno dislivello. In questo secondo caso il percorso ciclabile dovrà essere adeguatamente raccordato nei punti di attraversamento delle carreggiate.
8. Nei casi di attraversamenti carrabili della pista, oltre a garantire la continuità plano-altimetrica delle superfici, si dovrà assicurare la segnalazione di attraversamento mediante appositi segnalatori acustico visivi, garantendo comunque una adeguata visibilità dal veicolo in manovra verso la pista ciclabile.
9. Per la formazione dei percorsi ciclo-pedonali di interesse naturalistico-ambientale non devono essere alterate la configurazione altimetrica del suolo e le sue caratteristiche di permeabilità. Sono ammesse piazzole di sosta alberate con arredi rimovibili in legno

5. Idrovie e canali navigabili

1. Nelle cartografie di PRG sono riportati:
 - ☐ i corsi d'acqua navigabili (canali, fiumi) esistenti con indicazione di eventuali allargamenti;
 - ☐ il tracciato della nuova idrovia prevista dagli strumenti di programmazione e pianificazione regionale.
2. Le linee che indicano nelle tavole di PRG i profili delle vie d'acqua portuali corrispondono a profili di massima; pertanto in sede di progetto esecutivo possono variare.
3. Le zone di cui al presente articolo possono essere interessate da infrastrutture tecnologiche e per la mobilità, solamente in conseguenza della loro eventuale previsione mediante strumenti di pianificazione o di programmazione, nazionali, regionali o provinciali. Tale prescrizione non si applica alle infrastrutture tecnologiche e per la mobilità che abbiano rilevanza meramente locale, in quanto al servizio della popolazione di non più di un comune, ovvero di parti della popolazione di due comuni confinanti.
4. Per le infrastrutture lineari e gli impianti a rete non completamente interrati può prevedersi esclusivamente l'attraversamento in trasversale; i ponti e i manufatti di attraversamento devono, ove possibile, prevedere la sottostante percorribilità parallelamente al corso d'acqua, per consentire itinerari pedonali lungo l'alveo e le arginature.
5. Nelle zone di cui al presente articolo, oltre agli interventi di realizzazione delle determinazioni pianificatorie di cui ai precedenti commi sono ammessi esclusivamente:
 - a) la realizzazione di infrastrutture tecniche di difesa del suolo, di canalizzazioni, di opere di difesa idraulica e simili, nonché le attività di esercizio e di manutenzione delle stesse;
 - b) la realizzazione di impianti tecnici di modesta entità quali cabine elettriche, cabine di decompressione per il gas, impianti di pompaggio per l'approvvigionamento idrico, irriguo e civile, e simili;

c) l'effettuazione di opere idrauliche sulla base di progetti e programmi disposti dalle autorità preposte.

d) gli usi e9 sono ammessi solo previa approvazione di un piano particolareggiato per la gestione delle acque interne nelle aree appositamente individuate dal P.R.G. previa approvazione di un Piano particolareggiato per la gestione delle acque interne.

6. In particolare non sono ammissibili le seguenti attività:

☐ effettuare discariche di qualsiasi materiale solido quale terreno, macerie, rifiuti, ecc.;

☐ insediare depositi, anche temporanei, di qualsiasi materiale, nonché utilizzare aree a parcheggio per automezzi;

☐ effettuare qualsiasi movimento di riporto, scavo o spianamento del terreno, se non previsti da specifici progetti approvati di sistemazione idraulica o di restauro naturalistico;

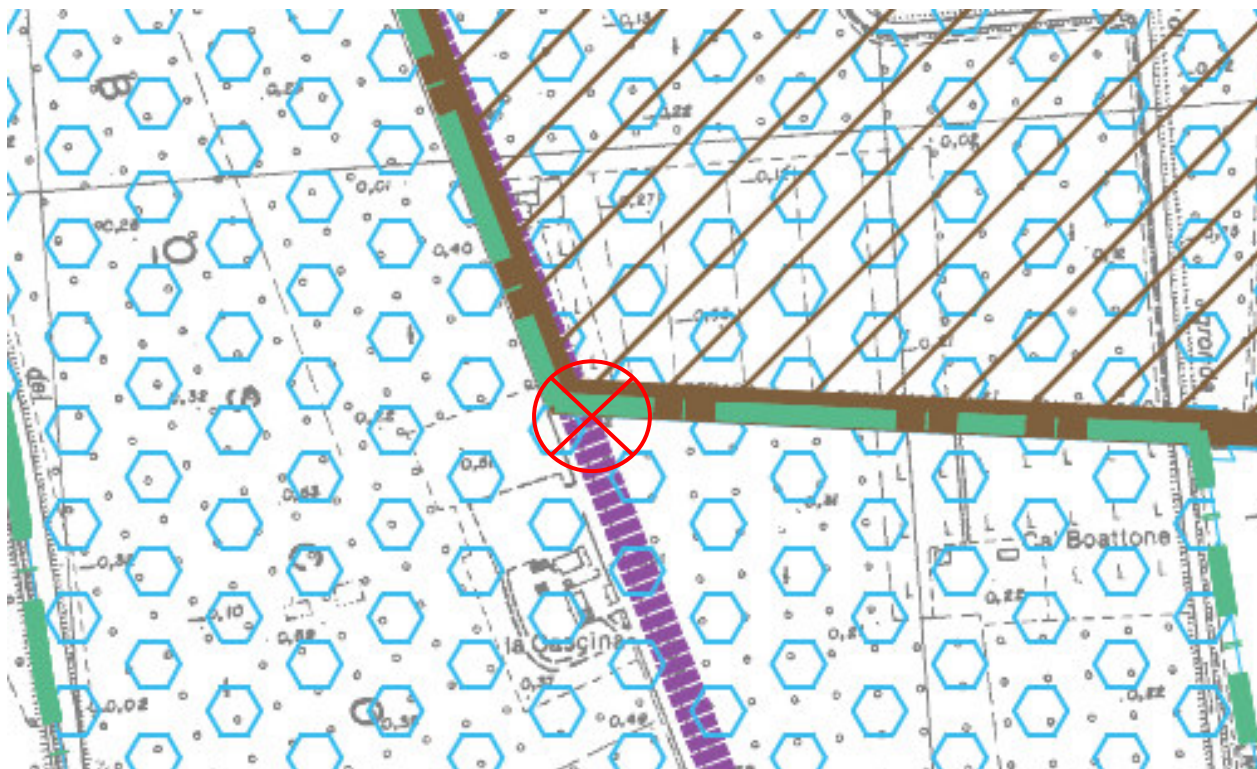
☐ effettuare tagli di alberi o prelievi di vegetazione minore senza autorizzazione da parte degli enti preposti.

Con riferimento al PSC, la Giunta Comunale di Comacchio, con delibera n. 405 in data 30/12/2014 ha discusso e approvato i seguenti documenti:

- Documento Preliminare, contenente:
 - Quadro Conoscitivo;
 - Valutazione di sostenibilità ambientale preliminare.

Dall'analisi della cartografia del Quadro conoscitivo del PSC, si osserva che l'area in esame ricade:

- Nella Tav. 01 – Tavola dei Vincoli – Lidi Nord:
 - all'interno dell'Unità di Paesaggio delle Dune – U.P. 9 (Art. 8 – PTCP)
 - in corrispondenza di una zona di particolare interesse paesaggistico ambientale (art. 19 - PTCP);
 - all'interno della perimetrazione di Dossi o Dune di rilevanza storico e paesistica (Art. 20a – PTCP)
 - lungo un tratto di "Romea" classificato come *Strada storica* (art. 24, c. 1 lettera a - PTCP).
 - nelle vicinanze del Perimetro Stazione Volano Mesola Goro – Del. G.R. n. 1626 del 31/07/2001.



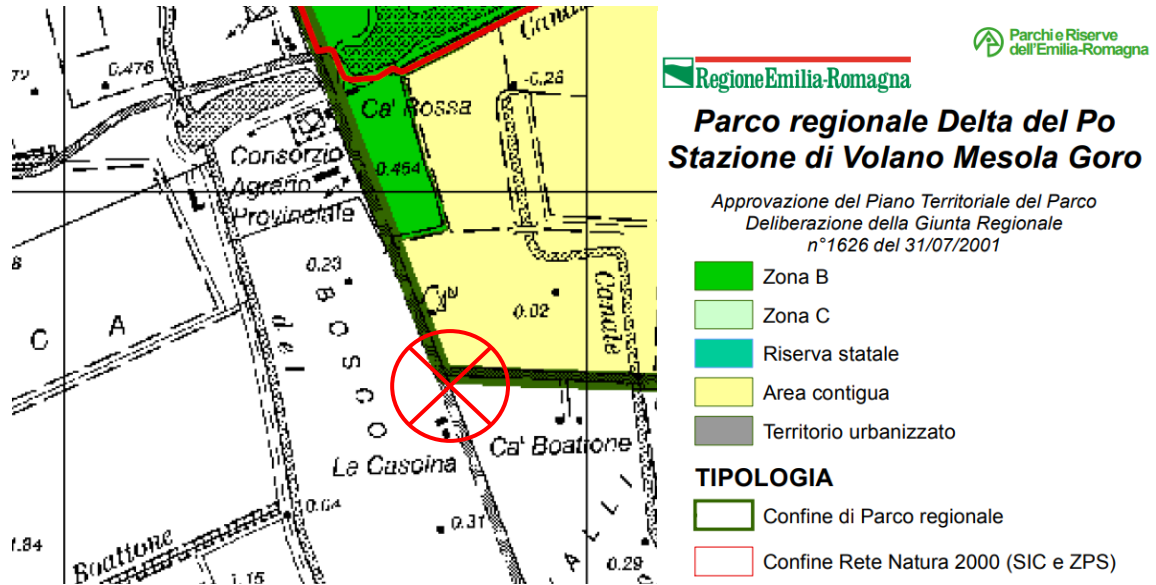
LEGENDA

	Perimetro di Stazione "Comacchio - Centro Storico" Aree soggette a vincolo paesaggistico
	Perimetro Stazione "Volano Mesola Goro" - Del. di G.R. n.1626 del 31/07/2001 Aree soggette a vincolo paesaggistico
	Perimetro Stazione "Valli di Comacchio" - Del. di G.R. n. 2282 del 17/11/2003 Aree soggette a vincolo paesaggistico
	Aree in cui il vincolo paesaggistico non trova applicazione in prossimità di fiumi e territori costieri Art. 142 - D.L. 22.01.2004 n° 42 lettere a) - c)
	Paesaggistico (istituito con D.M. 21.06.1977 ex Legge 1497/39)
	Confine Comunale
	Zone Umide - Art. 142 -D.L. 22.01.2004 n° 42 lettera i.
	Zone omogenee tipo A - Perimetrazione Centro Storico
	Idrogeologico - R.D. n° 3267 del 1923
	Territori coperti da foreste e da boschi - Art. 142 -D.L. 22.01.2004 n° 42 lettera g.
	Limite Centro Edificato - Art. 18 Legge 865/71
	Aree percorse o danneggiate dal fuoco - Art. 142 -D.L. 22.01.2004 n° 42 lettera g.
	Fiumi, Torrenti e Corsi d'acqua - Art. 142 -D.L. 22.01.2004 n° 42 lettera c. Art. 17 - P.T.C.P. (Zone di tutela dei corsi d'acqua)
	Territori Costieri - Art. 142 -D.L. 22.01.2004 n° 42 lettera a.
	Territori contermini ai laghi - Art. 142 -D.L. 22.01.2004 n° 42 lettera b.
	Limite Centro Edificato - Art.13 - L.R. 47/78

	Art. 13 - P.T.C.P. (Zone di Riqualificazione della Costa e dell'Arenile)
	Art. 14 - P.T.C.P. (Zone Urbanizzate in ambito costiero)
	Art. 15 - P.T.C.P. (Zone di Tutela della Costa e dell'Arenile)
	Art. 19 - P.T.C.P. (Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale)
	Art. 20a - P.T.C.P. (Dossi o Dune di rilevanza storico documentale e paesistica)
	Art. 25 - P.T.C.P. (Zone di tutela naturalistica)
	Art. 18 - P.T.C.P. (Invasi ed alvei dei corsi d'acqua)
	Art. 24 comma 1a - P.T.C.P. (Strade storiche)
	Art. 27bis - P.T.C.P. (Zone ZPS) - D.P.R. 357/97 - L.R. 14.04.2004 n° 7
	Art. 24 - P.T.C.P. (Strade panoramiche)
	Art. 8 - P.T.C.P. (Unità di paesaggio)
	Art. 12 - P.T.C.P. (Sistema costiero)
	Zone di interesse archeologico - Art. 142 -D.L. 22.01.2004 n° 42 lettera m. Art. 21b1 - P.T.C.P. (Aree di accertata e rilevante consist. archeologica)
	Art. 27bis - P.T.C.P. (Zone SIC) - D.P.R. 357/97 - L.R. 14.04.2004 n° 7
	Zone di interesse archeologico - Art. 142 -D.L. 22.01.2004 n° 42 lettera m. Art. 21b2 - P.T.C.P. (Aree di concentrazione di materiali archeologici)
	Vincolo di tutela a seguito di provvedimento
	Vincolo di tutela ope legis

Estratto Quadro conoscitivo PSC

Con riferimento al Piano Territoriale del Parco - Stazione Volano – Mesola – Goro, l'intervento in progetto ricade ai margini della perimetrazione del Parco regionale.



Estratto zonizzazione Parco - Stazione Volano – Mesola – Goro

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELLO STATO ATTUALE



FOTO 1 – Intervento 14 – Vista S.S.309 verso nord



FOTO 2 – Intervento 14 - Vista S.S.309 verso sud

9. a. ESTREMI DEL PROVVEDIMENTO MINISTERIALE O REGIONALE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO DEL VINCOLO PER IMMOBILI O AREE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO (art. 136-141-157 D. Lgs. 42/04):

Tipologia di cui all'art.136 co.1:

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> cose immobili | <input type="checkbox"/> ville, giardini, parchi |
| <input type="checkbox"/> complessi di cose immobili | <input type="checkbox"/> bellezze panoramiche |

estremi del provvedimento di tutela e motivazioni in esso indicate:

.....

...

10. b. PRESENZA DI AREE TUTELATE PER LEGGE (art. 142 del Dlgs 42/04)

- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> a) territori costieri | <input type="checkbox"/> b) territori contermini ai laghi | <input type="checkbox"/> c) fiumi, torrenti, corsi d'acqua |
| <input type="checkbox"/> d) montagne sup. 1200/1600 m | <input type="checkbox"/> e) ghiacciai e circhi glaciali | <input type="checkbox"/> f) parchi e riserve |
| <input type="checkbox"/> g) territori coperti da foreste e boschi | <input type="checkbox"/> h) università agrarie e usi civici | <input type="checkbox"/> i) zone umide |
| <input type="checkbox"/> l) vulcani | <input type="checkbox"/> m) zone di interesse archeologico | |

10. DESCRIZIONE SINTETICA DELLO STATO ATTUALE DELL' IMMOBILE O DELL'AREA DI INTERVENTO⁽⁴⁾

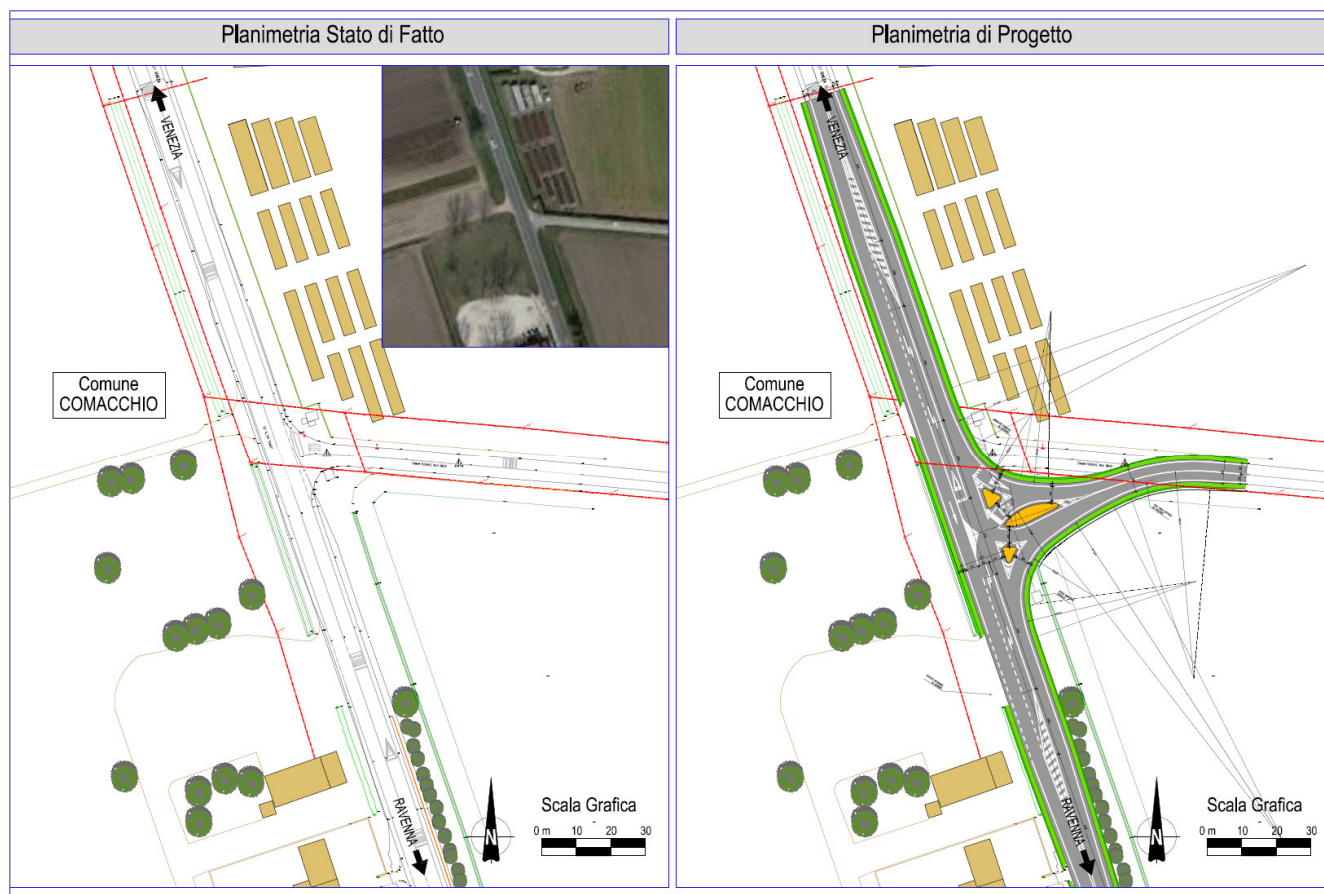
L'area di intervento è circoscritta all'ambito stradale e alle fasce adiacenti di pertinenza.

11. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA (dimensioni materiali, colore, finiture, modalità di messa in opera, ecc.) CON ALLEGATA DOCUMENTAZIONE DI PROGETTO⁽⁵⁾

L'intervento n°14, sito in Comune di Comacchio, in località Lagosanto all'intersezione fra la S.S.309 e la Strada Poderale Valli Basse, prevede l'adeguamento dell'intersezione a raso a T esistente, con una nuova intersezione a T a 4 braccia, con l'inserimento di un'isola a goccia e due isole triangolari.

Vengono inoltre inserite una corsia di decelerazione ed accumulo per la svolta sulla Strada Poderale Valli Basse provenendo sulla S.S.309 da Venezia; ed una corsia di accumulo ed immissione per i mezzi che escono dalla Strada Poderale Valli Basse e si immettono sulla S.S.309 in direzione Ravenna.

L'intersezione modificata avrà due rami in ingresso sulla Strada Poderale Valli Basse e due rami di uscita dalla stessa strada per immettersi sulla S.S.309 sia in direzione Venezia che in direzione Ravenna.



Intervento n°14 – Planimetria Stato di fatto – Progetto

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

È prevista l'installazione di un nuovo impianto di illuminazione, che prevede la messa in opera di tre pali di illuminazione, in corrispondenza delle tra aiuole sparti traffico, di altezza pari a 11.00 m, con corpi illuminanti a tecnologia led. Per l'alimentazione dei pali ci si andrà ad allacciare all'impianto esistente per mezzo di un cavidotto della lunghezza di circa 40 m. Va inoltre previsto l'allungamento di un manufatto idraulico esistente che attraversa l'intersezione a raso, di cui dovrà essere verificata la geometria.

12. EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA ⁽⁶⁾:

L'intervento di progetto in esame insiste su un'area attualmente occupata da un'infrastruttura esistente e non compromette in alcun modo il paesaggio e i suoi beni.

Non sono previsti tagli di vegetazione significativi e/o compromissioni delle attuali risorse del paesaggio, nessun intervento sull'edificato e sull'ambiente naturale del contesto.

L'intervento è localizzato su un asse stradale esistente e si sviluppa su un'area di dimensioni limitate e minimali. I lavori di manutenzione previsti non genereranno interferenze significative e irreversibili sugli attuali ambiti oggetto di tutela.

Il progetto porterà ad una riqualificazione dell'asse stradale esistente e pertanto ad un miglioramento percettivo e della panoramicità.

FASE DI ESERCIZIO

Complessivamente considerato quanto sopra evidenziato non si rilevano situazioni di particolare e significativa incoerenza con il sistema paesaggistico considerato; gli interventi in progetto non determinano nessuna trasformazione del paesaggio in ragione della loro modesta entità e del fatto che sono interventi di manutenzione di un asse stradale esistente che presenta diversi elementi di degrado.

In considerazione delle azioni di riqualificazione di un tracciato esistente che presenta diversi elementi di degrado nonché degli interventi di ripristino dello stato dei luoghi che saranno previsti al termine del cantiere, globalmente si può considerare che il progetto, produrrà anche un effetto positivo in termini di percezione visiva e di panoramicità del tracciato.

I miglioramenti ambientali sono dovuti principalmente agli effetti generati dal progetto in termini di fluidificazione del traffico veicolare comportando riduzioni in termini di inquinamento acustico e di emissioni di inquinanti in atmosfera generato dai motori.

FASE DI CANTIERE

I potenziali impatti con il paesaggio derivanti dalla fase di cantiere possono essere ricondotti al fattore "occupazione/sottrazione-alterazione diretta" di risorse (temporanea o permanente) ed al fattore "intervisibilità" (intrusione visiva temporanea e limitata all'esecuzione dei lavori).

Le interferenze sul paesaggio in fase di cantiere sono quindi da relazionarsi alla transitoria occupazione di suolo delle cantierizzazioni, della viabilità di cantiere ed alla conseguente presenza di uomini e mezzi.

L'occupazione di suolo in termini di estensione di area occupata e di durata dei lavori, nonché le relative relazioni di intervisibilità sono direttamente proporzionali all'entità delle operazioni da svolgersi in loco.

L'entità dell'impatto e/o dell'interferenza è indubbiamente collegata alla durata dei lavori.

I cantieri per la realizzazione dei lavori non possono considerarsi comunque alterare significativamente e permanentemente i caratteri peculiari e l'assetto paesaggistico del territorio di interesse sia alla scala locale che tantomeno di area vasta.

Sono possibili quindi relazioni temporanee e reversibili in termini di intervisibilità e/o di impatto visivo negativo sul contesto paesistico (intrusione visiva) relazionabili alla presenza del cantiere, alla circolazione dei mezzi e del personale addetto ai lavori, di carattere locale che possono considerarsi reversibili e non significative.

13. EVENTUALI MISURE DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO ⁽⁷⁾

In considerazione del fatto che il progetto si propone come riqualificazione e messa in sicurezza di un asse stradale esistente e delle limitate e minimali interazioni con il paesaggio locale non si ritiene che le opere debbano essere accompagnate da specifici interventi di mitigazione o di inserimento paesaggistico.

L'intervento si può considerare essere migliorativo di una attuale condizione degradata che non garantisce le idonee condizioni di sicurezza al traffico stradale.

L'intervento contribuirà a migliorare la panoramicità del tracciato a prevenire incidenti gravi e ad evitare fenomeni di congestionamento del traffico che di fatto costituiscono situazioni di degrado paesaggistico oltre che di disturbo ambientale.

Dal punto di vista delle mitigazioni si ritiene importante mettere in atto tutte le possibili cautele nella fase di cantiere al fine di generare il minore impatto possibile sulle risorse del paesaggio ed il minore disturbo sulla popolazione, sull'ambiente in genere e le sue risorse.

Dovrà essere garantito il ripristino dello stato dei luoghi al termine delle attività di cantiere.

14. INDICAZIONI DEI CONTENUTI PRECETTIVI DELLA DISCIPLINA PAESAGGISTICA VIGENTE IN RIFERIMENTO ALLA TIPOLOGIA DI INTEVENTO: CONFORMITA' CON I CONTENUTI DELLA DISCIPLINA

Per l'intervento in esame non vi sono prescrizioni di significativa importanza.

La disciplina paesaggistica limita l'apertura di nuovi tratti stradali e indirizza l'ampliamento delle strade esistenti.

Firma del Richiedente

Firma del Progettista

NOTE PER LA COMPILAZIONE

(1) La compilazione della scheda è a carico del soggetto che richiede l'autorizzazione paesaggistica.

(2) L'indicazione della tipologia dell'opera deve essere accompagnata dal riferimento preciso alle fattispecie di cui all'Allegato B.

(3) Lo stralcio deve riportare una rappresentazione significativa della struttura territoriale e dei caratteri paesaggistici;

(4) La descrizione deve riportare la lettura dei caratteri che effettivamente connotano l'immobile o l'area di intervento e il contesto paesaggistico, (anche con riferimento ai quadri conoscitivi degli strumenti della pianificazione e a quanto indicato dalle specifiche schede di vincolo.) Il livello di dettaglio dell'analisi deve essere adeguato rispetto ai valori del contesto e alla tipologia di intervento

(5) La documentazione, in relazione alla tipologia e consistenza dell'intervento, può contenere fotoinserimenti del progetto comprendenti un adeguato intorno dell'area di intervento desunto dal rapporto di intervisibilità esistente, al fine di valutarne il corretto inserimento

(6) Tale valutazione si ricava dal confronto fra le caratteristiche dello stato attuale, gli elementi di progetto e gli obiettivi della tutela. Si elencano, a titolo esemplificativo, alcune delle possibili modificazioni dell'immobile o dell'area tutelata:

- cromatismi dell'edificio;
- rapporto vuoto/pieni;
- sagoma;
- volume;
- caratteristiche architettoniche;
- copertura;
- pubblici accessi;
- impermeabilizzazione del terreno;
- movimenti di terreno/sbancamenti;
- realizzazione di infrastrutture accessorie;
- aumento superficie coperta;
- alterazione dello skyline (profilo dell'edificio o profilo dei crinali);
- alterazione percettiva del paesaggio (intrusione o ostruzione visuale);
- interventi su elementi arborei e vegetazione

(7) Qualificazione o identificazione degli elementi progettuali finalizzati ad ottenere il migliore inserimento paesaggistico dell'intervento nel contesto in cui questo è realizzato.