



CONSORZIO DI BONIFICA PIANURA DI FERRARA

Sede legale e recapito postale:
44121 Ferrara Via Borgo dei Leoni, 28 - C.F. 93076450381
www.bonificaferrara.it - e-mail info@bonificaferrara.it

aderente all' 
Associazione Nazionale Bonifiche, Irrigazioni e Miglioramenti Fondiari

Prot. 10.429

Ferrara, li 16 maggio 2011

AREA SERVIZI GENERALI
SETTORE ISTRUTTORIE TECNICHE

Via Mentana, 7 – 44121 Ferrara – Tel. 0532/218111

CSTC/MB

Oggetto: Conferenza di servizi relativa al progetto preliminare dell'Autostrada regionale Cispadana, ex art. 14 bis della Legge 241/90.
Parere di competenza.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA: GIUNTA

PG.2011. 0123558
del 18/05/2011

Mitt.: CONSORZIO DI BONIFICA PIANURA DI FERRARA

Spett.le REGIONE EMILIA ROMAGNA

Servizio Viabilità, Navigazione
interna, e Portualità Commerciale
Via Aldo Moro, 30
40127 BOLOGNA



In riferimento all'argomento in oggetto, esaminata la documentazione progettuale pervenuta in data 1° gennaio 2011, prot. cons. 48, e sulla base delle informazioni ricevute durante le conferenze di servizi svolte in data 28 gennaio e 4 aprile 2011, si trasmettono con la presente le osservazioni e le prescrizioni di carattere generale ritenute necessarie per garantire il mantenimento della corretta funzionalità delle canalizzazioni demaniali presenti nel comprensorio di competenza dello scrivente Consorzio intersecate, o comunque interessate, dal percorso della nuova autostrada regionale Cispadana e dalle opere di raccordo alla viabilità minore esistente.

Prima dell'esecuzione dei lavori dovrà comunque, in ogni caso, essere acquisita per ogni singola interferenza con la rete di bonifica la concessione prescritta ai sensi del R.D. 368/1904 in materia di Polizia Idraulica.

Tale concessione sarà rilasciata da questo Consorzio in seguito alla presentazione del progetto esecutivo di ogni singola opera, elaborato sulla base delle indicazioni tecniche e di maggiore dettaglio che verranno prescritte nella fase di progettazione definitiva delle opere.

In linea generale tutti gli interventi dovranno essere sviluppati nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

- 1 – Tutti i manufatti sottopassanti l'autostrada Cispadana e le strade di raccordo con la viabilità minore dovranno essere realizzati nell'alveo attuale evitando, o riducendo al minimo possibile, il ricorso a rettifiche degli attuali tracciati delle linee idrauliche;
- 2 – negli attraversamenti realizzati mediante la posa di scatolari i tombinamenti dovranno essere prolungati, sia a monte che a valle, in modo da mantenere una distanza utile minima di ml. 5,00 tra la frontina del manufatto e il piede esterno del rilevato stradale o del relativo fosso di guardia. La recinzione di delimitazione dell'autostrada dovrà essere conformata in modo da consentire l'utilizzo dei 5,00 ml. richiesti per il passaggio dei mezzi consorziali da una sponda all'altra del canale;
- 3 – nei punti d'intersezione in cui si realizzeranno ponti a luce libera si dovranno strutturare i manufatti in modo da evitare il posizionamento di pile di appoggio all'interno dell'alveo del

Presidente-Parere su preliminare Cispadana.doc Presidenza, Direzione
Generale,

Area Amministrativa, Area Economico-Gestionale:
44121 Ferrara Via Borgo dei Leoni, 28 tel. 0532 218211 fax 0532 211402

Area Tecnica 1, Area Tecnica 2,
Area Servizi Tecnici Generali:

44121 Ferrara Via Mentana 3/7 - tel. 0532 218111 fax 0532 218150

- canale e mantenere un franco minimo di ml. 1,00 tra il sottotrave e il piano campagna o la sommità arginale del punto intersecato;
- 4 – nei ponti a luce libera dovranno inoltre essere previsti, sia in destra che in sinistra idraulica, appositi sottopassi all'arteria stradale, realizzati lungo la canalizzazione demaniale o nelle immediate vicinanze, con una larghezza minima di ml. 4,00 ed un'altezza utile minima di ml. 5,00, posizionati a quota tale da evitare ristagni di acque meteoriche sul piano di transito;
 - 5 – se i sottopassi di cui al punto precedente saranno posizionati non in linea con il canale ma nelle immediate vicinanze, dovranno essere previste apposite strade di raccordo tra gli stessi e la canalizzazione dotate, se necessario, delle rampe di salita e discesa dagli argini. Tali strade di raccordo dovranno essere appositamente strutturate tramite massetto in stabilizzato di adeguato spessore in modo da essere percorribili, anche in condizioni di avversità climatiche, con i mezzi abitualmente impiegati per la manutenzione e la gestione della canalizzazione;
 - 6 – la quota di fondo di ciascun attraversamento sarà fissata dal Consorzio in fase di progettazione esecutiva. Le quote saranno collegate a caposaldi in uso al consorzio da richiamarsi esplicitamente negli elaborati grafici da presentare in fase di richiesta di concessione. In linea generale la quota di imposta dei manufatti sarà prescritta almeno 30 cm. più bassa della quota originaria di fondo dell'alveo. Al fine del posizionamento altimetrico del manufatto si dovrà fare riferimento ai soli caposaldi quotati evitando di basarsi sulle quote di fondo attualmente presenti potenzialmente condizionate da depositi temporanei di melme;
 - 7 – gli scatolari da impiegarsi per i tombinamenti dovranno essere dimensionati in modo da garantire una portata corrispondente alla portata della canalizzazione in cui saranno inseriti senza determinare innalzamenti di quota a monte del manufatto. Inoltre, di norma, dovranno avere altezza tale da rispettare la quota di fondo impartita dal Consorzio e, nel contempo, mantenere un margine a luce libera di almeno 50 cm. tra l'estradosso superiore e il piano campagna o la sommità arginale;
 - 8 – in caso di parallelismo tra canali a cielo aperto e le nuove arterie stradali dovrà essere mantenuta una distanza minima di ml. 10 tra il ciglio più vicino del canale e il piede del rilevato stradale;
 - 9 – eventuali modifiche del tracciato dell'alveo dovranno prevedere, a cura e spese del titolare dell'opera viaria, l'acquisizione al demanio dello Stato per opere di bonifica delle superfici necessarie al nuovo tracciato, compreso di frazionamenti ed atti notarili. Inoltre i nuovi tratti dovranno essere realizzati con pendenza e sezioni tali da garantire almeno le attuali portate, sia irrigue che di scolo, dei canali. Le sezioni e i profili proposti per i nuovi tracciati all'atto della richiesta di autorizzazione dovranno essere corredati da apposite relazioni idrauliche.
 - 10 – tutti gli interventi di manutenzione straordinaria conseguenti a destabilizzazione delle scarpate nei tratti rettificati dovranno essere eseguiti a cura e spese del titolare dell'opera viabile per un periodo di 5 anni dalla data di collaudo dell'opera;
 - 11 – oltre agli interventi sulle sponde e sull'alveo dei canali dovranno essere realizzati, secondo le indicazioni tecniche impartite dal consorzio, da recepire nel progetto esecutivo, tutte le opere e i manufatti, completi dei meccanismi di manovra, necessari per la regimazione dei flussi delle acque, irrigue e di scolo, che in conseguenza della costruzione delle nuove opere viarie dovranno essere adeguate o spostate;
 - 12 – tutti i nuovi manufatti dovranno essere dotati di parapetto o altri dispositivi di protezione antinfortunistica, come previsto dalla legislazione vigente in materia;
 - 13 – in corrispondenza dei nuovi manufatti realizzati con scatolari dovrà essere previsto il rivestimento di scarpata e fondo del canale per almeno 10 ml. a monte ed a valle del nuovo manufatto;

- 14 – in presenza di ponti a luce libera si dovrà procedere al rivestimento di scarpate e fondo sia nel tratto sottostante l'impalcato che per ulteriori 10 ml. a monte ed a valle dello stesso;
- 15 – in corrispondenza di ponti a luce libera in attraversamento di canali arginati, oltre a quanto prescritto al punto precedente, dovranno essere realizzate su ambedue le arginature apposite diaframmature antisifonamento mediante infissione di palancole di adeguato spessore e lunghezza, nel tratto sottostante l'impalcato e per ulteriori 5 ml. a monte ed a valle dello stesso;
- 16 – i criteri generali sopra riportati dovranno essere seguiti anche per la progettazione delle opere necessarie alla viabilità di cantiere, anche se temporanee, interferenti con la canalizzazione demaniale. Tali interventi dovranno essere oggetto di concessione temporanea e se al termine dei lavori dovessero assumere carattere permanente dovrà essere fornito al Consorzio formale richiesta di intestazione dell'atto autorizzativo da parte del nuovo soggetto subentrante. In mancanza di tale atto il manufatto resterà nella piena titolarità dell'ente proprietario dell'autostrada;
- 17 – la progettazione dell'opera dovrà prevedere anche tutti gli interventi necessari per garantire il mantenimento della funzionalità dei corsi d'acqua, di scolo ed irrigui, di competenza privata intersecati dalla nuova autostrada e dalla viabilità di raccordo;
- 18 – tutti gli interventi che si andranno ad attuare sulla canalizzazione dovranno prevedere la realizzazione delle opere provvisorie necessarie ad assicurare la continuità del flusso idraulico durante tutto il periodo di cantiere;
- 19 – in considerazione dell'aggravio derivante al Consorzio dalla realizzazione della nuova arteria stradale si provvederà a stimare, per ogni singolo manufatto dove non sia possibile assicurare la continuità del transito lungo il canale dei mezzi d'opera e del personale, i conseguenti maggiori costi di esercizio che verranno inseriti nel canone annuo di concessione del singolo manufatto;
- 20 – in sede di progettazione esecutiva dovranno essere individuati, e quantificati in portata, i punti di scarico nella canalizzazione demaniale sia delle acque di 1° pioggia depurate che delle acque di seconda pioggia laminate provenienti dalla piattaforma stradale;
- 21 – la struttura prevista all'intersezione tra il canale Salione e la sottostante galleria dovrà essere realizzata mantenendo strutturalmente separate le due opere.

Naturalmente se in corso d'opera venissero apportate modifiche al progetto si dovranno sottoporre le stesse all'esame del Consorzio per verificare l'esigenza di eventuali integrazioni alle presenti prescrizioni.

Il Consorzio si riserva inoltre di comunicare tempestivamente eventuali variazioni strutturali che si dovesse rendere necessario apportare alla canalizzazione interessata durante la fase progettuale in corso.

Di seguito si riporta l'elenco dei punti di interferenza con la canalizzazione demaniale rilevata dalla documentazione progettuale della nuova autostrada e della viabilità minore nell'area di competenza dello scrivente Consorzio:

Interferenze con l'Autostrada regionale Cispadana

- 1) Tubato S.Martino - attraversamenti e parallelismi non indicati nel progetto
- 2) Traversa Cecchina - attraversamento e parallelismo nei pressi del casello di Ferrara Nord
- 3) Scolo Uccellino Nord - attraversamento e parallelismo nei pressi del casello di Ferrara Nord
- 4) Scolo Peloso – attraversamento al di sotto del viadotto sopra la ferrovia

- 5) Diramazione Coronella – attraversamento
- 6) Scolo Coronella – attraversamento
- 7) Scolo Principale Superiore – attraversamento nei pressi dell'area di servizio di Poggio Renatico
- 7-A) Scolo Riolo – attraversamento
- 8) Scolo Scorsuro – attraversamento
- 9) Ciarle Distributore Nord – attraversamento
- 10) Scolo S. Agostino – attraversamento nei pressi del viadotto sul Cavo Napoleonico
- 11) Scolo Fossa – attraversamento
- 12) Canale Angelino – attraversamento
- 13) Scolo Chiodarolo Nuovo - attraversamento
- 14) Canale di Cento – attraversamento
- 15) Scolo Bastardo – attraversamento
- 16) Condotto Generale – attraversamenti nei pressi dell'Autostazione di Cento
- 17) Scolo Salione Vecchio - attraversamento
- 18) Scolo Salione – attraversamento nei pressi del sottopasso

**Interferenze con la viabilità di adduzione al sistema autostradale
(raccordo bondeno – cento – autostrada cispadana)**

Tratto C

- 1) Derivatore S. Bianca – attraversamento
- 2) Scolo Cantagallo – attraversamento a nord dell'abitato di Casumaro
- 3) Scolo XII Apostoli – attraversamenti e parallelismo a nord dell'abitato di Casumaro

Tratto B

- 1) Scolo Salione – attraversamento a nord dell'Autostazione di Cento

Tratto A

- 1) Fossa Spada – attraversamento
- 2) Scolo Gorghi – attraversamento e parallelismo
- 3) Scolo Guadora - attraversamento e parallelismo
- 4) Scolo Corporeno - attraversamento e parallelismo
- 5) Scolo Canalazzo Inferiore – attraversamento nei pressi di Corporeno

Per una più precisa individuazione delle interferenze, a volte non riscontrate nel progetto esaminato, ogni punto viene indicato sulle allegate planimetrie con ugual numero d'elenco sopra riportato.

Cortesi saluti.



IL PRESIDENTE
(Dr. Franco Dalle Vacche)