

Direzione e Sede:
C.so Vittorio Emanuele II, 107 - 41121 Modena
Tel. 059 416511 – Fax 059 239063
E-mail: segreteria@consorzioburana.it
Sito web: www.consorzioburana.it
Cod. Fisc. 94149560362

Prot. N. **Consorzio Bonifica Burana**
Modena

R **Partenza 2011/04891**
04/04/2011



Spett. **Regione Emilia Romagna**
Servizio Viabilità, Navigazione Interna
e Portualità Commerciale
Via Aldo Moro, 30
40127 Bologna (BO)
c.a. Ing. Paolo Ferrecchi
Cispadana@regione.emilia-romagna.it

Oggetto: Conferenza di Servizi sul progetto preliminare relativo all'Autostrada regionale Cispadana, ex art 14 bis della Legge 241/90
Trasmissione delle osservazioni, prescrizioni e schede monografiche relative alle singole interferenze con le infrastrutture in gestione allo scrivente

Con riferimento all'analisi del progetto preliminare presentato nella Conferenza di Servizi tenutasi in data 28/01/2011 e facendo seguito alla nota di Osservazioni e Prescrizioni Preliminari inviataVi a mezzo raccomandata, Prot. Cons. n. 3657 del 08 marzo 2011 si è con la presente a trasmettere i seguenti allegati esplicativi circa le interferenze fra le costruende infrastrutture autostradale/accessorie e di servizio e le esistenti infrastrutture idrauliche in gestione allo scrivente.

Elenco allegati:

- Nota integrativa alle prescrizioni generali;
- Sommario delle schede monografiche delle interferenze;
- N° 53 schede monografiche delle interferenze;
- N° 3 allegati cartografici di riferimento

Rimanendo a disposizione per eventuali chiarimenti, si porgono distinti saluti.

IL PRESIDENTE
Paolo Ferrecchi

REGIONE EMILIA-ROMAGNA: GIUNTA
PG.2011. 0088545
del 07/04/2011
Mit.: CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

AS/as



\\SERVER\Tecnico\mosud\Documenti - Varie\Cispadana\Lettera trasmissione schede monografiche autostrada cispadana.doc

Uffici periferici:

41037 MIRANDOLA (MO) – Via Statale Sud, 35 – Tel. 0535 20100 – Fax 0535 25464
44012 BONDENO (FE) – Via Vittorio Veneto, 48/50 – Tel. 0532 893010 – Fax 0532 892966
40017 S. GIOVANNI IN PERSICETO (BO) – Via Circonvallazione Dante, 44 – Tel. 051 6875211 – Fax 051 821358

Oggetto: Conferenza di Servizi sul progetto preliminare relativo all'Autostrada regionale Cispadana, ex art 14 bis della Legge 241/90

NOTA INTEGRATIVA ALLE PRESCRIZIONI GENERALI

Con riferimento alla nota di Osservazioni e Prescrizioni Preliminari inviataVi a mezzo raccomandata, Prot. Cons. n. 3657 del 08 marzo 2011 preme comunicare le seguenti integrazioni di carattere generale, emerse dall'analisi delle singole casistiche di attraversamenti ed interferenze fra l'opera proposta in progetto e le esistenti infrastrutture consortili.

- Per quanto riguarda diverse interferenze tra la viabilità in progetto ed i corsi d'acqua di gestione consorziale (cfr. "Sommario schede monografiche interferenze" e più specificatamente le singole schede), si riscontrano le seguenti carenze:
 - Mancanza di dettaglio grafico specifico dell'opera;
 - Mancanza di valutazione funzionale nella "Relazione idrologica e idraulica" allegata al progetto preliminare;
 - Entrambi i punti sopra indicati.
- Lo scrivente Consorzio, per rilasciare parere definitivo sul progetto, richiede la progettazione esecutiva di **tutti** gli scarichi meteorici provenienti dalle piattaforme stradali e relative aree di pertinenza;
- **L'assenso finale al progetto definitivo da parte dello scrivente Consorzio è subordinato alla sottoscrizione da parte dell'Ente concessionario di specifico Disciplinare di Concessione per ogni singola opera in interferenza con i canali consorziali (cfr. Schede monografiche allegate).**
- L'esecuzione e gli oneri delle manutenzioni ordinarie e straordinarie alle opere di tombinatura sui cavi consortili che si renderanno necessarie per la corretta esecuzione degli attraversamenti saranno a carico dell'Ente concessionario;
- Qualora non venisse garantita la continuità di transito sulle sponde del canale ai mezzi consortili e qualora non risultassero presenti nelle immediate vicinanze attraversamenti carrabili alternativi, dovrà essere corrisposto al Consorzio un indennizzo che tenga in considerazione del maggiore tempo impiegato dagli addetti ai lavori per l'esecuzione delle manutenzioni e del maggiore percorso richiesto per provvedere alle lavorazioni stesse;
- La funzionalità idraulica di tutti i vettori idrici interessati dovrà essere interamente preservata anche nel transitorio di costruzione e non unicamente ad opera conclusa;
- Qualora, nei tratti di canali consortili per i quali si rendesse necessaria la realizzazione di una tombinatura, ci si trovi in presenza di interconnessioni con fossi privati, siano essi deputati allo scolo, all'irrigazione o ad entrambe le funzioni, dovranno essere realizzate specifiche opere, di comune accordo con i privati stessi ed avvallate dallo scrivente, al fine di mantenere in ogni caso la continuità idraulica preesistente. La tombinatura, in tali casistiche, dovrà quindi prevedere idonei manufatti di ingresso/uscita nei confronti dei suddetti fossi privati e, se del caso, anche la possibilità di regolare l'afflusso idrico attraverso saracinesche, piccole paratoie, ecc.;
- Qualora, con riferimento alla casistica del punto precedente, la realizzazione della tombinatura precluda al singolo utente l'accesso alla risorsa idrica a fini irrigui, dovrà essere predisposta, in

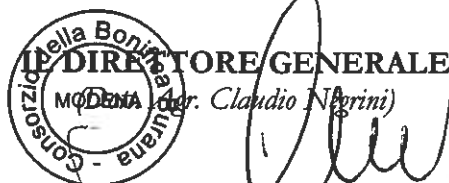
accordo con il privato stesso ed avvallata dallo scrivente, idonea opera (pozzetto di prelievo) che ripristini l'accessibilità alla risorsa idrica;

- In generale, qualora l'opera di tombinatura renda inutilizzabili ed inefficaci prese idriche, scoli ed in genere altri manufatti consortili dovranno essere realizzate, su proposta del concessionario ed in accordo con lo scrivente altrettante infrastrutture di pari efficacia ed utilità alla gestione del vettore idrico interessato;
- Si ribadisce infine l'importanza di quanto riportato al punto 3 della nota Prot. Cons. n. 3657 del 08 marzo 2011 relativo a "Opere idrauliche di scolo e/o irrigue minori".

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA

(Ing. Cindolfo Bertozzi)



CB/as

SOMMARIO SCHEDE MONOGRAFICHE DELLE INTERFERENZE

canale	codice interferenza progetto preliminare	codice interferenza burana	tipo interferenza	integrazioni richieste (*)
Canale Sabbioncello	MO20	1	viabilità autostradale	
fosso di guardia in dx del Canale Sabbioncello	MO19	1	viabilità autostradale	
Dugale Zalotta	MO21	2	viabilità autostradale	
Fossa Bernardi	MO22	3	viabilità autostradale	
Dugale Smirra di Confine In sinistra	MO23	4	viabilità autostradale	
Dugale Ramedello	MO24	5	viabilità autostradale	
Dugale Cucco	MO26	6	viabilità autostradale	
Canale Diversivo di Burana I	MO27	7	viabilità autostradale	
Dugale Ceresa	MO29	8	viabilità autostradale	
Canale Diversivo di Cavezzo	MO30	9	viabilità autostradale	
Cavo Bruino	MO31	10	viabilità autostradale	
Allacciante Cavo Bruino - Fossa Reggiana Alta	MANCANTE	11	viabilità autostradale	(*)
Fosso Scavrona	MO32	12	viabilità autostradale	
Canale Diversivo di Burana II	MO35	13	viabilità autostradale	
Fosso Pavignane	MANCANTE	14	viabilità autostradale	(*)
Fosso Lungo	MO36	15	viabilità autostradale	(*)
Canale Diversivo di Burana IV	MO36/A	16	viabilità autostradale	
Canale Diversivo di Burana III	MO37	17	viabilità autostradale	
Scolo Sant'Alò	MO38	18	viabilità autostradale	(*)
Cavo Canalazzo	MO39	19	viabilità autostradale	
Cavo Vallicella	MO40	20	viabilità autostradale	
Fossetta Vecchi	MO41	21	viabilità autostradale	(*)
Canale Collettore Acque Alte	MO43	22	viabilità autostradale	
Canale Emissario Acque Basse	MO45	23	viabilità autostradale	
Canale Sabbioncello	MANCANTE	24	viabilità accessoria/secondaria	(*)
Fosso Pradella	MANCANTE	25	viabilità accessoria/secondaria	(*)
Dugale Zalotta	MO02	26	viabilità accessoria/secondaria	(*)
Fossa Cavana	MANCANTE	27	viabilità accessoria/secondaria	(*)
Dugale Ramedello	MANCANTE	28	viabilità accessoria/secondaria	(*)
Fossetta Vecchia	MO03	29	viabilità accessoria/secondaria	(*)
Dugale Ceresa	MANCANTE	30	viabilità accessoria/secondaria	(*)
Dugale Ceresa	MO04	31	viabilità accessoria/secondaria	(*)
Canale Diversivo di Burana	MANCANTE	32	viabilità accessoria/secondaria	(*)
Fossa Reggiana alta	MANCANTE	33	viabilità accessoria/secondaria	(*)
Canale Diversivo di Burana	MANCANTE	34	viabilità accessoria/secondaria	(*)
Fossa Reggiana	MANCANTE	35	viabilità accessoria/secondaria	(*)
Canale Diversivo di Burana	MANCANTE	36	viabilità accessoria/secondaria	(*)
Fosso Villanova	MANCANTE	37	viabilità accessoria/secondaria	(*)
Fosso Pavignane e Fosso Castellina	MANCANTE	38	viabilità accessoria/secondaria	(*)
Fosso Pavignane	MANCANTE	39	viabilità accessoria/secondaria	(*)
Allacciante Diversivo di Burana - Cavo Canalino	MANCANTE	40	viabilità accessoria/secondaria	(*)
Cavo Canalino	MANCANTE	41	viabilità accessoria/secondaria	(*)
Cavo Canalino	MO36/B	42	viabilità accessoria/secondaria	(*)
Scolo Sant'Alò	MANCANTE	43	viabilità accessoria/secondaria	(*)
Canale Emissario Acque Basse	1FE09	44	viabilità accessoria/secondaria	
Cavo Poretto	1FE12	45	viabilità accessoria/secondaria	
Cavo Reghizza	1FE13	46	viabilità accessoria/secondaria	
Collettore di Burana	1FE14	47	viabilità accessoria/secondaria	
Cavo Rondone Primo	1FE15	48	viabilità accessoria/secondaria	
Canale Fienil Vecchio	MO25	A	viabilità autostradale	
Canale di via Baccarella	MO28	B	viabilità autostradale	
Canale di via Getta	MO33	C	viabilità autostradale	
Canale di via Bignardi	MO34	D	viabilità autostradale	

(*) si attende l'integrazione del progetto per il rilascio di specifico parere di competenza

Modena, lì 31/03/2011

Il Direttore Area Tecnica
(Ing. Cinalberto Peruzzi)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

CANALE SABBIONCELLO cod. interferenza da progetto preliminare MO20 cod. interferenza da cartografia Burana 1 viabilità Autostradale

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione	PP.01.08.08
relazione	PP.01.08.01 pag. 120
planimetria di raffronto	PP.02.03.04.03

OSSERVAZIONI:

- Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava, è interrotto nella parte centrale creando così due corpi distinti.
- Gli scatolari in C.A. aventi dimensioni di m. 4,00 x 4,00 per la continuità di passaggio monte-valle dei mezzi di servizio per la manutenzione del Canale Sabbioncello (in destra ed in sinistra idraulica), sono indicati con quota di scorrimento/calpestio notevolmente più bassa rispetto alla quota campagna circostante con conseguente prevedibile ristagno di acqua all'interno dello scatolare stesso.
- Sulla planimetria visionata (elaborato n. PP.01.08.08) è indicata la realizzazione di un cavalcavia sull'attuale percorso della S.P. n. 5 "di Cavezzo" del quale però non si è trovato nessun elaborato grafico specifico. Avendo invece individuato gli elaborati relativi ad un tracciato di variante al tratto di S.P. n. 5 "di Cavezzo" succitato, si ipotizza che il cavalcavia in parola non venga realizzato.
E' importante conoscere il destino del ponte stradale della S.P. n. 5 "di Cavezzo", esistente sul Canale Sabbioncello, perché una sua eventuale demolizione comporterebbe la necessità di realizzare, al suo posto, un tratto di protezione spondale, mediante posa in opera di massi di cava intasati con calcestruzzo, dando così continuità al tratto di rivestimento già previsto sotto la sede autostradale.

PRESCRIZIONI:

- La soluzione proposta nell'elaborato di progetto PP.01.08.08, che prevede l'attraversamento del Canale Sabbioncello mediante realizzazione di un viadotto ad unica campata da m. 30,00 è accettabile.
- Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava non gelivi intasati con calcestruzzo, deve essere realizzato in modo continuo su tutta la sezione del Canale Sabbioncello (sponde e fondo), sotto l'impalcato del ponte e per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle.
- La misurazione dello sviluppo del rivestimento dovrà essere riferita alla proiezione dell'impalcato del ponte sul ciglio in destra idraulica per m. 10,00 a monte e dalla proiezione dell'impalcato del ponte sul ciglio in sinistra idraulica per m. 10,00 a valle, speculari all'asse canale ovvero l'inizio e il termine del rivestimento dovranno risultare ortogonali all'asse del Canale Sabbioncello.
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- Per la realizzazione della protezione spondale in massi di cava non gelivi, si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 100 kg. e un massimo di 300 Kg., con intasamento in calcestruzzo.

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

- Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.
- Gli scatolari in C.A. da posare per garantire la continuità di passaggio monte-valle dei mezzi di servizio per la manutenzione del Canale Sabbioncello (in destra ed in sinistra idraulica), devono essere posati con quota di scorrimento/calpestio non inferiore alla quota della campagna circostante per evitare il ristagno di acqua all'interno dello scatolare. Si può eventualmente ridurre l'altezza degli scatolari in C.A. da m. 4,00 a m. 3,50.
- Opera soggetta a rilascio di NULLA-OSTA.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negrini)



A large, stylized handwritten signature in black ink, likely belonging to Claudio Negrini, the General Director.

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

FOSSO DI GUARDIA IN DESTRA DEL CANALE SABBIONCELLO cod. interferenza da progetto preliminare MO19 cod. interferenza da cartografia Burana 1 viabilità Autostradale

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione	PP.01.08.14.02
relazione	PP.01.08.01 - pag. 289
planimetria di raffronto	PP.02.03.04.03

OSSERVAZIONI:

- Negli elaborati di progetto il canale è stato erroneamente individuato con il nome di "Fosso 4" mentre in realtà si tratta del "Fosso di guardia in destra del Canale Sabbioncello", vettore di scolo in gestione al Consorzio della Bonifica Burana.
- La quota di scorrimento interna alla tombinatura è indicata graficamente pari alla quota di fondo attuale del canale, non depurata dal limo di deposito in eccesso.

PRESCRIZIONI:

- La soluzione proposta negli elaborati di progetto, che prevede la tombinatura del canale con tubi circolari aventi diametro interno di mm. 1200 **non è accettabile**. La realizzanda tombinatura dovrà essere costituita da un **manufatto scatolare di dimensioni pari a 3,0 x 2,5 m**.
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- La tombinatura dovrà avere inizio a non meno di m. 10,00 a monte e terminare m. 10,00 a valle dal piede della piattaforma autostradale comprendente rilevato autostradale, fossi di raccolta delle acque di piattaforma ed eventuale viabilità di servizio e/o accantieramento, al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi preposti alla manutenzione del canale.
- In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in C.A. con le ali ben intestate nelle rispettive sponde e sul fondo.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in C.A. terminali della tombinatura e la sezione in terra, mediante posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle.
- Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negrini)

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

DUGALE ZALOTTA cod. interferenza da progetto preliminare MO21 cod. interferenza da cartografia Burana 2 viabilità Autostradale

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione PP.01.08.14.02
relazione PP.01.08.01 - pag. 286
planimetria di raffronto PP.02.03.04.03

OSSERVAZIONI:

- La quota di scorrimento interna allo scatolare è indicata graficamente pari alla quota di fondo attuale del canale, non depurata dal limo di deposito in eccesso.

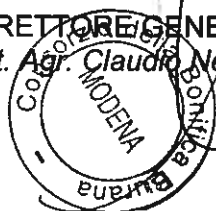
PRESCRIZIONI:

- La soluzione proposta negli elaborati di progetto, che prevede la tombinatura del canale con elementi scatolari da m. 4,00 x 2,50 (base x altezza) è accettabile.
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- La tombinatura dovrà avere inizio a non meno di m. 10,00 a monte e terminare m. 10,00 a valle dal piede della piattaforma autostradale comprendente rilevato autostradale, fossi di raccolta delle acque di piattaforma ed eventuale viabilità di servizio e/o accantieramento, al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi preposti alla manutenzione del canale.
- In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in C.A. con le ali ben intestate nelle rispettive sponde e sul fondo.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in C.A. terminali della tombinatura e la sezione in terra, mediante posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle.
- Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negri)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

FOSSA BERNARDI cod. interferenza da progetto preliminare MO22 codice interferenza da cartografia di Burana 3 viabilità Autostradale

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione	PP.01.08.14.02
relazione	PP.01.08.01
planimetria di raffronto	PP.02.03.04.03

OSSERVAZIONI:

- Si nota la presenza di una pista di servizio collegata a un "sottovia strada poderale" (elaborato PP.02.03.04.03) che potrebbe fungere da collegamento per i mezzi di manutenzione, ma non si hanno riscontri grafici per il dimensionamento dei sottopassi e delle relative quote di esercizio.
- La quota di scorrimento interna alla tombinatura di progetto è indicata graficamente pari alla quota di fondo attuale del canale, non depurata dal limo di deposito in eccesso.

PRESCRIZIONI:

- Il dimensionamento degli scatolari proposti (m. 4,00 x m. 2,50) è accettabile.
- La tombinatura dovrà avere inizio a non meno di m. 10,00 monte e terminare a m. 10,00 a valle dai piedi dei rispettivi rilevati stradali della viabilità di servizio o accantieramento (viabilità segnalata sulla tavola PP.02.03.04.03) al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi operatori addetti alla manutenzione del canale FOSSA BERNARDI.
- In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in cls armato con le ali ben intestate nelle rispettive sponde.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, realizzato in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in cls terminali della tombinatura e la sezione in terra, mediante la posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle.
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negrini)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

DUGALE SMIRRA DI CONFINE IN SINISTRA cod. interferenza da progetto preliminare MO23 codice interferenza da cartografia di Burana 4 viabilità Autostradale

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione PP.01.08.14.02
relazione PP.01.08.01 pag. 289
planimetria di raffronto PP.02.03.04.03

OSSERVAZIONI:

- Per l'attraversamento in parola il progetto prevede la posa di tubazioni con diametro interno di 1200 mm, dimensione che però risulta insufficiente per le esigenze idrauliche del canale.
- La quota di scorrimento interna alla tombinatura di progetto è indicata graficamente pari alla quota di fondo attuale del canale, non depurata dal limo di deposito in eccesso. Si dovrà invece considerare come quota di fondo, la quota di progetto del cavo Consorziale ovvero fare riferimento alle quote di fondo dei manufatti idraulici esistenti sullo stesso canale in prossimità dell'intervento.

PRESCRIZIONI:

- Il canale DUGALE SMIRRA DI CONFINE IN SINISTRA deve essere tombinato mediante posa in opera di elementi scatolari aventi dimensioni interne di m. 3,00 x m. 2,50 (base x altezza).
- La tombinatura dovrà avere inizio a non meno di m. 10,00 monte e terminare a m. 10,00 a valle dai piedi dei rispettivi rilevati stradali della viabilità di servizio o accantieramento (viabilità segnalata sulla tavola PP.02.03.04.03) al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi operatori addetti alla manutenzione.
- In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in cls armato con le ali ben intestate nelle rispettive sponde.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, realizzato in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in cls terminali della tombinatura e la sezione in terra mediante la posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle.
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Ag. Claudio Negrini)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

DUGALE RAMEDELLO cod. interferenza da progetto preliminare MO24 cod. interferenza da cartografia di Burana 5 viabilità Autostradale

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione	PP.01.08.14.02
relazione	PP.01.08.01 - pag. 289
planimetria di raffronto	PP.02.03.04.03

OSSERVAZIONI:

- Negli elaborati di progetto il canale è indicato come Dugale Ramedillo, il nome corretto è in realtà DUGALE RAMEDELLO.
- Per l'attraversamento in parola il progetto prevede la posa di tubazioni con diametro interno di 1200 mm, dimensione che però risulta insufficiente per le esigenze idrauliche del canale.
- La quota di scorrimento interna alla tombinatura di progetto è indicata graficamente pari alla quota di fondo attuale del canale, non depurata dal limo di deposito in eccesso. Si dovrà invece considerare come quota di fondo, la quota di progetto del cavo Consorziale ovvero fare riferimento alle quote di fondo dei manufatti idraulici esistenti sullo stesso canale in prossimità dell'intervento.
- Nella planimetria dell'elaborato n. PP.01.08.14.02 il canale è segnato erroneamente con andamento rettilineo anche ad ovest del tracciato autostradale; in realtà il canale proviene da sud e compie una curva, di circa 90°, in direzione est immediatamente a monte dell'intersecazione con il tracciato autostradale in progetto.

PRESCRIZIONI:

- Il canale DUGALE RAMEDELLO deve essere tombinato mediante posa in opera di elementi scatolari aventi dimensioni interne di m. 2,00 x m. 1,25 (base x altezza).
- La tombinatura dovrà avere inizio m. 10,00 a monte della curva del canale, proseguire fin sotto la "piattaforma autostradale" ed oltre il massimo ingombro della stessa per ulteriori m. 10,00 al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi operatori addetti alla manutenzione del canale.
- In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolare il superamento da parte dei mezzi meccanici preposti alla manutenzione.
- In corrispondenza della curva compiuta dal canale prima di essere intersecato dall'autostrada, dovrà essere realizzato in opera un pozzetto in C.A. di raccordo tra i due tratti rettilinei di canale, all'interno del quale dovrà essere innestato il fosso privato proveniente da ovest; detto fosso potrà essere "intubato" con tubazioni con diametro interno di 1200 mm. (salvo diversa disposizione da parte dei privati e/o Enti locali competenti).
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in cls armato con le ali ben intestate nelle rispettive sponde.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, realizzato in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in cls terminali della tombinatura e la sezione in terra mediante la posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle.

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negrini)



A large, stylized handwritten signature in black ink, likely belonging to Claudio Negrini.

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

DUGALE CUCCO

**cod. interferenza da progetto preliminare MO26
codice interferenza da cartografia Burana 6
viabilità Autostradale**

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione	PP.01.08.14.02
relazione	PP.01.08.01 pag. 289
planimetria di raffronto	PP.02.03.04.03

OSSERVAZIONI:

- Nell'elaborato n. PP.01.08.14.02 è indicata la realizzazione della deviazione del canale; detta deviazione comporterebbe la formazione di n. 3 curve su un tratto che attualmente è rettilineo.
- Sull'elaborato n. PP.02.03.04.03 non vi è invece traccia di deviazione del canale.

PRESCRIZIONI:

- La soluzione proposta nell'elaborato di progetto n. PP.01.08.14.02, che prevede la tombinatura del canale DUGALE CUCCO con elementi scatolari da m. 3,00 x 2,50 (base x altezza) è accettabile.
- Il canale dovrà essere mantenuto nella sua attuale posizione e non potrà essere deviato e/o spostato.
- Il canale verrà a trovarsi di fianco al previsto "sottovia strada poderale" (elab. n. PP.02.03.04.03). In considerazione di ciò la tombinatura del canale consorziale dovrà partire m. 10,00 prima dell'inizio della rampa di discesa del sottovia e terminare m. 10,00 dopo il termine della rampa di salita del sottovia stesso, al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi operatori preposti alla manutenzione del canale.
- In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolare il superamento da parte dei mezzi meccanici preposti alla manutenzione del canale.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in C.A. con le ali ben intestate nelle rispettive sponde e sul fondo.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il rivestimento delle sponde e del fondo, in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i suddetti manufatti di contenimento in C.A. e la sezione a "cielo aperto" del canale, rivestimento da realizzare mediante posa in opera di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg.) con intasamento in calcestruzzo, per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle.
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- Nella realizzazione della tombinatura dovranno essere messe in pratica tutte le accortezze possibili affinché l'acqua convogliata nella tombinatura stessa non filtri verso la parte più depressa dell'adiacente sottovia.
- Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negrini)



A handwritten signature in black ink, which appears to be "C. Negrini". The signature is written over the text of the Director General and extends to the right of the page.

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

DIVERSIVO DI BURANA I cod. interferenza da progetto preliminare MO27 cod. interferenza da cartografia Burana 7 viabilità Autostradale

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione	PP.01.08.08
relazione	PP.01.08.01 - pag. 131
planimetria di raffronto	PP.02.03.04.03

OSSERVAZIONI:

- Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava, è interrotto nella parte centrale creando così due corpi distinti.
- Il rivestimento a protezione della sezione del canale, nel suo sviluppo longitudinale, non rispecchia le esigenze consorziali.

PRESCRIZIONI:

- La soluzione proposta nell'elaborato di progetto PP.01.08.08, che prevede l'attraversamento del canale Diversivo di Burana mediante realizzazione di viadotto ad impalcato metallico in unica campata di m. 60,00 con altezza dell'impalcato dal piano campagna sottostante di m. 6,50 in sinistra idraulica e m. 5,75 in destra idraulica, con creazione di viabilità in sinistra idraulica - utilizzabile anche dai mezzi preposti alla manutenzione del canale - è accettabile.
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava non gelivi intasati con calcestruzzo, deve essere realizzato in modo continuo su tutta la sezione del Diversivo di Burana (sponde e fondo), sotto l'impalcato del ponte e per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle.
- La misurazione dello sviluppo del rivestimento dovrà essere riferita alla proiezione dell'impalcato del ponte sul ciglio in sinistra idraulica per m. 10,00 a monte e dalla proiezione dell'impalcato del ponte sul ciglio in destra idraulica per m. 10,00 a valle, speculare all'asse canale ovvero l'inizio e il termine del rivestimento dovranno risultare ortogonali all'asse del canale Diversivo di Burana.
- Per la realizzazione della protezione spondale in massi di cava non gelivi, si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 100 kg. e un massimo di 300 Kg., con intasamento in calcestruzzo.
- Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)



IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negrini)

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

DUGALE CERESA cod. interferenza da progetto preliminare MO29 cod. interferenza da cartografia Burana 8 viabilità Autostradale

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione PP.01.08.14.02
relazione PP.01.08.01 pag. 289
planimetria di raffronto PP.02.03.04.03

OSSERVAZIONI:

- La quota di scorrimento interna allo scatolare è indicata graficamente pari alla quota di fondo attuale del canale, non depurata dal limo di deposito in eccesso.

PRESCRIZIONI:

- La soluzione proposta negli elaborati di progetto, che prevede la tombinatura del canale con elementi scatolari da m. 3,00 x 2,50 (base x altezza), è accettabile.
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- La tombinatura dovrà avere inizio a non meno di m. 10,00 a monte e terminare m. 10,00 a valle dal piede della piattaforma autostradale comprendente rilevato autostradale, fossi di raccolta delle acque di piattaforma ed eventuale viabilità di servizio e/o accantieramento, al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi preposti alla manutenzione del canale.
- In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in C.A. con le ali ben intestate nelle rispettive sponde e sul fondo.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in C.A. terminali della tombinatura e la sezione in terra, mediante posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle.
- Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negrini)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

CANALE DIVERSIVO DI CAVEZZO cod. interferenza da progetto preliminare MO30 cod. interferenza da cartografia Burana 9 viabilità Autostradale

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione PP.01.08.08
relazione PP.01.08.01 pag. 162
planimetria di raffronto PP.02.03.04.04

OSSERVAZIONI:

- Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava, è interrotto nella parte centrale creando così due corpi distinti.
- La scarsa "luce" tra l'intradosso dell'impalcato autostradale in progetto e le sponde del canale (m. 3,10 in sinistra idraulica e m. 2,60 in destra idraulica) non permette il transito delle macchine operatrici preposte alla manutenzione ordinaria e straordinaria del canale.

PRESCRIZIONI:

- La soluzione proposta negli elaborati di progetto, che prevede l'attraversamento del Canale Diversivo di Cavezzo mediante realizzazione di viadotto con lunghezza della campata di m. 40,00 e con altezza dell'impalcato dal piano campagna sottostante di m. 3,10 in sinistra idraulica e m. 2,60 in destra idraulica, non è accettabile.
- L'intradosso dell'impalcato autostradale dovrà garantire una luce minima di m. 4,00 dal piano campagna per garantire il transito delle macchine operatrici preposte alla manutenzione ordinaria e straordinaria del canale.
- Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava non gelivi intasati con calcestruzzo, deve essere realizzato in modo continuo su tutta la sezione del Canale Diversivo di Cavezzo (sponde e fondo), sotto l'impalcato del ponte e per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle.
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- Per la realizzazione della protezione spondale in massi di cava non gelivi, si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 100 kg. e un massimo di 300 Kg., con intasamento in calcestruzzo.
- Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negrini)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

CAVO BRUINO cod. interferenza da progetto preliminare MO31 cod. interferenza da cartografia Burana 10 viabilità Autostradale

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione	PP.01.08.14.02
relazione	PP.01.08.01 - pag. 289
planimetria di raffronto	PP.02.03.04.04

PRESCRIZIONI:

- La soluzione proposta negli elaborati di progetto, che prevede la tombinatura del canale con elementi scatolari da m. 3,00 x 2,50 (base x altezza), è accettabile.
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- La tombinatura dovrà avere inizio a non meno di m. 10,00 a monte e terminare m. 10,00 a valle dal piede della piattaforma autostradale comprendente rilevato autostradale, fossi di raccolta delle acque di piattaforma ed eventuale viabilità di servizio e/o accantieramento, al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi preposti alla manutenzione del canale.
- In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in C.A. con le ali ben intestate nelle rispettive sponde e sul fondo.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in C.A. terminali della tombinatura e la sezione in terra, mediante posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle.
- Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negrini)

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

ALLACCIANTE CAVO BRUINO - FOSSA REGGIANA ALTA cod. interferenza da progetto preliminare mancante cod. interferenza da cartografia Burana 11 viabilità Autostradale

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione	mancante
relazione	mancante
planimetria di raffronto	PP.02.03.04.04

OSSERVAZIONI:

Nella planimetria di raffronto (elaborato n. PP.02.03.04.04) è indicata graficamente la realizzazione del "sottovia strada Viazzolo-Picca" ma non è stata considerata la presenza del canale consorziale denominato ALLACCIANTE CAVO BRUINO – FOSSA REGGIANA ALTA, che di fatto è ubicato in adiacenza ad est della succitata "strada Viazzolo-Picca".

Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza con il canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito.

Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista.

In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot. N. 3657 trasmessa in data 08/03/2011.

Preme tuttavia evidenziare che, per esigenze dipendenti dall'esercizio dei canali consorziali, qualora si rendesse necessario apportare, in corso d'opera o successivamente, modifiche ai manufatti interessati, si dovrà provvedervi in conformità alle richieste del Consorzio

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)



IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negrihi)

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

FOSSO SCAVRONA cod. interferenza da progetto preliminare MO32 cod. interferenza da cartografia Burana 12 viabilità Autostradale

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione	PP.01.08.14.03
relazione	PP.01.08.01 - pag. 289
planimetria di raffronto	PP.02.03.04.04

OSSERVAZIONI:

- Negli elaborati di progetto il canale è stato erroneamente individuato con il nome di "Fossa Reggiana Alta" mentre in realtà si tratta del "Fosso Scavrona", vettore ad uso promiscuo (scolo e irrigazione) di proprietà privata ma in uso e manutenzione al Consorzio della Bonifica Burana.
- La quota di scorrimento interna allo scatolare è indicata graficamente pari alla quota di fondo attuale del canale, non depurata dal limo di deposito in eccesso.

PRESCRIZIONI:

- La soluzione proposta negli elaborati di progetto, che prevede la tombinatura del canale con elementi scatolari da m. 3,00 x 2,50 (base x altezza), è accettabile.
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- La tombinatura dovrà avere inizio a non meno di m. 10,00 a monte e terminare m. 10,00 a valle dal piede della piattaforma autostradale comprendente rilevato autostradale, fossi di raccolta delle acque di piattaforma ed eventuale viabilità di servizio e/o accantieramento, al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi preposti alla manutenzione del canale.
- In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in C.A. con le ali ben intestate nelle rispettive sponde e sul fondo.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in C.A. terminali della tombinatura e la sezione in terra, mediante posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle.
- Opera soggetta a rilascio di NULLA-OSTA.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)



IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Neghini)

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

DIVERSIVO DI BURANA II cod. interferenza da progetto preliminare MO35 cod. interferenza da cartografia Burana 13 viabilità Autostradale

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione: PP.01.08.09
relazione: PP.01.08.01- pag. 131
planimetria di raffronto: PP.02.03.04.04

OSSERVAZIONI:

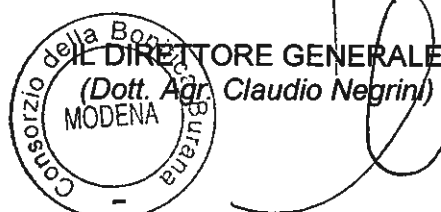
- Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava, è interrotto nella parte centrale creando così due corpi distinti.

PRESCRIZIONI:

- La soluzione proposta per l'attraversamento del Canale Diversivo di Burana II è accettabile.
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di **massi di cava intasati con calcestruzzo**, deve essere realizzato in modo continuo, senza soluzione di continuità, su tutta la sezione del Canale Diversivo di Burana (sponde e fondo) sotto l'impalcato del ponte e per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle dello stesso.
- La misurazione dello sviluppo del rivestimento dovrà essere riferita alla proiezione dell'impalcato del ponte sul ciglio in destra idraulica per ml. 10,00 a monte e dalla proiezione dell'impalcato del ponte sul ciglio in sinistra idraulica per ml. 10,00 a valle, speculari all'asse canale ovvero l'inizio e il termine del rivestimento dovranno risultare ortogonali all'asse del Canale Diversivo di Burana.
- Per la realizzazione della protezione spondale in massi di cava non gelivi, si prescrive l'utilizzo massi di pezzatura compresa tra un minimo di 100 kg. e un massimo di 300 Kg., con intasamento in calcestruzzo.
- opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa

Modena, lì 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

FOSSO PAVIGNANE
cod. interferenza da progetto preliminare mancante
cod. interferenza da cartografia Burana 14
viabilità Autostradale

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione: mancante
relazione: mancante
planimetria di raffronto: PP.02.03.04.04

OSSERVAZIONI:

Il Fosso Pavignane è un fosso privato a carattere promiscuo in gestione al Consorzio di Bonifica Burana per la manutenzione e la veicolazione delle acque irrigue.

Tale corso d'acqua, pur non essendo indicato nella planimetria di riferimento (tavola PP.02.03.04.04), viene interessato dal tracciato autostradale (cfr. cartografia Burana allegata). Nello specifico il tratto interessato è ubicato a nord del Canale Diversivo di Burana, lungo la via Grande (Comune di San Felice s/P).

Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza con il canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito.

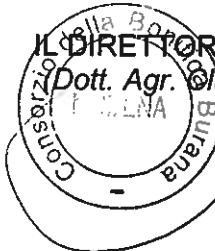
Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista. In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot. n. 3657 trasmessa in data 08/30/2011.

Preme tuttavia evidenziare che, per esigenze dipendenti dall'esercizio dei canali consorziali, qualora si rendesse necessario apportare, in corso d'opera o successivamente, modifiche ai manufatti interessati, si dovrà provvedervi in conformità alle richieste del Consorzio.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negrini)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

FOSSO LUNGO

cod. interferenza da progetto preliminare MO36
cod. interferenza da cartografia Burana 15
viabilità Autostradale

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione: PP.01.08.14.03
relazione: PP.01.08.01- pag. 289
planimetria di raffronto: PP.02.03.04.05

OSSERVAZIONI:

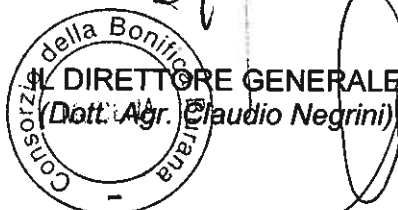
- In merito alla sezione dell'interferenza individuata graficamente nell'allegato PP.01.08.14.03, si segnala che essa risulta errata – non c'è corrispondenza né con la relazione né con la pianta -, per cui non può essere effettuata una valutazione completa relativamente al manufatto proposto.

PRESCRIZIONI:

- La dimensione della tombinatura indicata in relazione costituita da uno scatolare di dimensione pari a m 1.5 x 1.5 **non risulta accettabile**. La realizzanda tombinatura dovrà essere costituita da un **manufatto scatolare di dimensioni pari a 2,0 x 1,5 m**.
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- La tombinatura dovrà avere inizio a non meno di m 10,00 a monte e terminare m 10,00 a valle dal piede del rilevato autostradale comprendente struttura autostradale, fossi di contenimento e viabilità di servizio e/o accantieramento al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi operatori addetti alla manutenzione.
- In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in cls armato con le ali ben intestate nelle rispettive sponde.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, realizzato in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in cls terminali della tombinatura e la sezione in terra mediante la posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m 10,00 a monte e m 10,00 a valle.
- opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

DIVERSIVO DI BURANA IV cod. interferenza da progetto preliminare MO36a cod. interferenza da cartografia Burana 16 viabilità Autostradale/Autostazione

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione: PP.01.08.09
relazione: PP.01.08.01- pag. 131
planimetria di raffronto: PP.02.03.04.05

OSSERVAZIONI:

- Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava, è interrotto nella parte centrale creando così due corpi distinti.
- La scarsa luce tra l'intradosso dell'impalcato autostradale e le sponde del canale non permette il transito dei mezzi d'opera. Sulla planimetria visionata (elaborato n. PP.01.08.09) non sono prospettate soluzioni puntuali per garantire la continuità di transito sul canale; è proposta in alternativa (elaborato n. PP. 02.03.04.05) la realizzazione di uno svincolo dedicato al raggiungimento della attuale viabilità arginale
- Il rivestimento in sasso trachitico in progetto a protezione delle sponde riduce l'attuale alveo.

PRESCRIZIONI:

- La soluzione proposta per l'attraversamento del Canale Diversivo di Burana IV è accettabile.
- Il tratto a valle del ponte sopra indicato, intercluso dalla viabilità dell'autostazione San Felice s/P – Finale Emilia, deve essere raggiunto da una viabilità dedicata in uscita dalla rotonda di svincolo in progetto. La suddetta viabilità deve essere adeguatamente dimensionata per consentire l'agevole transito dei mezzi d'opera, e quindi di larghezza non inferiore ai 4 m.
- Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di **massi di cava intasati con calcestruzzo**, deve essere realizzato in modo continuo su tutta la sezione del Canale Diversivo di Burana (spande e fondo), sotto l'impalcato del ponte e per m 10,00 a monte e m 10,00 a valle.
- La misurazione dello sviluppo del rivestimento dovrà essere riferita alla proiezione dell'impalcato del ponte sul ciglio in destra idraulica per m 10,00 a monte e dalla proiezione dell'impalcato del ponte sul ciglio in sinistra idraulica per ml. 10,00 a valle, specularmente all'asse canale ovvero l'inizio e il termine del rivestimento dovranno risultare ortogonali all'asse del Canale Diversivo di Burana.
- **La sezione attuale del canale non deve essere diminuita dalla posa in opera della difesa spondale.** La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- Per la realizzazione della protezione spondale in massi di cava non gelivi, si prescrive l'utilizzo massi di pezzatura compresa tra un minimo di 100 kg. e un massimo di 300 Kg., con intasamento in calcestruzzo.
- opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dot. Agr. Claudio Negrini)



A handwritten signature in black ink, which appears to be "C. Negrini". The signature is written over the circular stamp and extends to the right.

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

DIVERSIVO DI BURANA III cod. interferenza da progetto preliminare MO37 cod. interferenza da cartografia Burana 17 viabilità Autostradale

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione: PP.01.08.09
relazione: PP.01.08.01- pag. 131
planimetria di raffronto: PP.02.03.04.05

OSSERVAZIONI:

- Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava, è interrotto nella parte centrale creando così due corpi distinti.
- La scarsa luce tra l'intradosso dell'impalcato autostradale e le sponde del canale non permette il transito dei mezzi d'opera. La soluzione prospettata in progetto prevede l'ampliamento dell'alveo con la creazione di due banchine di larghezza pari a 3 m e altezza dall'impalcato pari a 4.25. La larghezza di tali banchine risulta insufficiente per il passaggio di tutte le tipologie di mezzi addetti alla manutenzione ordinaria e straordinaria.
- La quota di fondo delle sopra indicate banchine non risulta funzionale al transito dei mezzi durante tutto il periodo in cui il Diversivo di Burana risulta invasato per finalità irrigue in quanto inferiore al pelo libero dell'acqua.

PRESCRIZIONI:

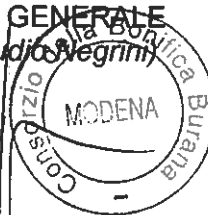
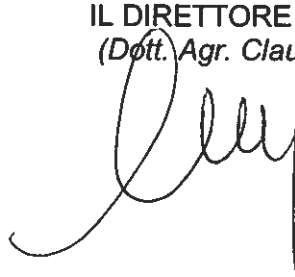
- La soluzione proposta per l'attraversamento del Canale Diversivo di Burana III non è accettabile.
- **Con riferimento alla banchine in progetto, la larghezza dovrà essere non inferiore a 4 m per ciascuna sponda e la quota di fondo dovrà essere tale da risultare superiore alla quota di invaso durante la stagione irrigua, mantenendo un'altezza dall'impalcato non inferiore a m 3,5;** rispetto al progetto proposto, quindi, le sponde dovranno essere riprofilate non solo per garantire tale spazio di transito nel tratto al disotto del viadotto, ma anche nei tratti a monte e valle per il corretto raccordo tra la sponda esistente e quella in progetto provvista di banchine
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di **massi di cava intasati con calcestruzzo**, deve essere realizzato in modo continuo su tutta la sezione del Canale Diversivo di Burana (sponde e fondo), sotto l'impalcato del ponte e per m 10,00 a monte e m 10,00 a valle.
- La misurazione dello sviluppo del rivestimento dovrà essere riferita alla proiezione dell'impalcato del ponte sul ciglio in sinistra idraulica per m 10,00 a monte e dalla proiezione dell'impalcato del ponte sul ciglio in destra idraulica per ml. 10,00 a valle, speculari all'asse canale ovvero l'inizio e il termine del rivestimento dovranno risultare ortogonali all'asse del Canale Diversivo di Burana.
- Per la realizzazione della protezione spondale in massi di cava non gelivi, si prescrive l'utilizzo massi di pezzatura compresa tra un minimo di 100 kg. e un massimo di 300 Kg., con intasamento in calcestruzzo.
- opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negrim)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

SCOLO SANT'ALO'

cod. interferenza da progetto preliminare MO38

cod. interferenza da cartografia Burana 18

viabilità Autostradale e viabilità Accessoria/Secondaria

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione: PP.01.08.14.03
relazione: PP.01.08.01- pag. 289
planimetria di raffronto: PP.02.03.04.05

OSSERVAZIONI:

- In prossimità del tracciato autostradale principale, lo Scolo Sant'Alò viene ulteriormente attraversato dalla viabilità di collegamento tra lo svincolo dell'Autostazione S. Felice sul Panaro – Finale Emilia e la viabilità secondaria di collegamento tra la S.C. Salde Entrà ed il Polo industriale di Finale (MO07) (cfr. PP.02.03.04.05). **Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza di quest'ultimo attraversamento con il canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito.** Essendo comunque le due opere di viabilità contigue, le osservazioni e prescrizioni di seguito riportate vanno intese per un'unica opera di tombinatura che non deve presentare discontinuità nell'area di separazione tra le due arterie.

PRESCRIZIONI:

- La dimensione della tombinatura indicata in relazione costituita da uno scatolare di dimensione pari a m 3,0 x 2,5 risulta accettabile.
- Una eventuale deviazione del corso d'acqua in interferenza con la viabilità secondaria **non risulta accettabile.**
- Lo Scolo Sant'Alò dovrà mantenere il proprio tracciato originario, per cui dovrà essere tombinato, senza soluzione di continuità, per tutta la lunghezza dell'interferenza con la viabilità mediante un **unico manufatto scatolare di dimensioni pari a 3,0 x 2,5 m.** Nello specifico si sottolinea che il tratto intercluso tra le due realizzande strade non potrà essere lasciato a cielo aperto, per cui dovrà essere completamente tombinato con le medesime dimensione sopra indicate.
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- La tombinatura dovrà avere inizio a non meno di m 10,00 a monte della viabilità secondaria posta a sud del tracciato autostradale e terminare m 10,00 a valle dal piede del rilevato autostradale comprendente struttura autostradale, fossi di contenimento e viabilità di servizio e/o accantieramento al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi operatori addetti alla manutenzione.
- In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in cls armato con le ali ben intestate nelle rispettive sponde.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, realizzato in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in cls terminali della tombinatura e la sezione in terra mediante la posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m 10,00 a monte e m 10,00 a valle.

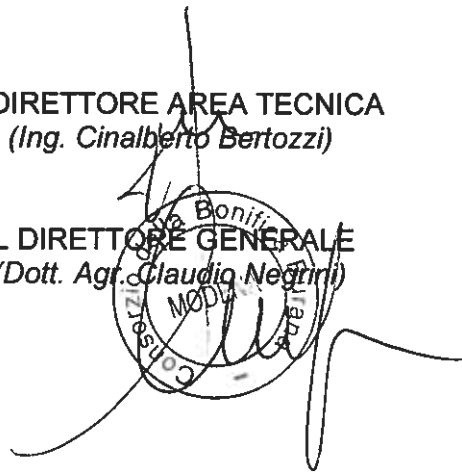
CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

- opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negtini)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

CAVO CANALAZZO

cod. interferenza da progetto preliminare MO39
cod. interferenza da cartografia Burana 19
viabilità Autostradale e viabilità Accessoria/Secondaria

PREMESSA:

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione: PP.01.08.14.03
relazione: PP.01.08.01- pag. 287, pag. 325
planimetria di raffronto: PP.02.03.04.05

OSSERVAZIONI:

- Il Cavo Canalazzo viene attraversato in 2 punti adiacenti dal tracciato autostradale principale e dalla viabilità secondaria di collegamento tra la S.C. Salde Entrà ed il Polo industriale di Finale (MO07). Essendo le due opere di viabilità contigue, le osservazioni e prescrizioni di seguito riportate vanno intese per un'unica opera di tombinatura che non deve presentare discontinuità nell'area di separazione tra le due arterie.
- L'interferenza del corso d'acqua con la viabilità in progetto viene risolta mediante deviazione del tracciato del cavo e tombinatura in corrispondenza delle strade.

PRESCRIZIONI:

- La dimensione della tombinatura indicata in relazione costituita da uno scatolare di dimensione pari a m 3,0 x 2,5 risulta accettabile.
- La deviazione del corso d'acqua in interferenza con la viabilità secondaria **non risulta accettabile.**
- Il Cavo Canalazzo dovrà mantenere il proprio tracciato originario, per cui dovrà essere tombinato, senza soluzione di continuità, per tutta la lunghezza dell'interferenza con la viabilità mediante un **unico manufatto scatolare di dimensioni pari a 3,0 x 2,5 m.** Nello specifico si sottolinea che il tratto intercluso tra le due realizzande strade non potrà essere lasciato a cielo aperto, per cui dovrà essere completamente tombinato con le medesime dimensione sopra indicate.
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- La tombinatura dovrà avere inizio a non meno di m 10,00 a monte e terminare m 10,00 a valle dal piede del rilevato autostradale/viabilità secondaria comprendente struttura stradale, fossi di contenimento e viabilità di servizio e/o accantieramento al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi operatori addetti alla manutenzione.
- In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in cls armato con le ali ben intestate nelle rispettive sponde.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, realizzato in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in cls terminali della tombinatura e la sezione in terra mediante la posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m 10,00 a monte e m 10,00 a valle.
- opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. ~~Cinaberto~~ Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negrini)



A handwritten signature in black ink, written over the stamp and extending to the right.

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

CAVO VALLICELLA
cod. interferenza da progetto preliminare MO40
cod. interferenza da cartografia Burana 20
viabilità Autostradale e viabilità Accessoria/Secondaria

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione: PP.01.08.09
relazione: PP.01.08.01- pag. 173 e pag. 327
planimetria di raffronto: PP.02.03.04.05

OSSERVAZIONI:

- Il Cavo Vallicella viene attraversato in 2 punti adiacenti dal tracciato autostradale principale e dalla viabilità secondaria di collegamento tra la S.C. Salde Entrà ed il Polo industriale di Finale (cod. MO07).
- Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava, è interrotto nella parte centrale creando così due corpi distinti.

PRESCRIZIONI:

- La soluzione proposta per l'attraversamento del Cavo Vallicella è accettabile.
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di **massi di cava intasati con calcestruzzo**, deve essere realizzato in modo continuo su tutta la sezione del Cavo Vallicella (sponde e fondo), sotto l'impalcato dei due ponti senza soluzione di continuità, e per m 10,00 a monte e m 10,00 a valle.
- La misurazione dello sviluppo del rivestimento dovrà essere riferita alla proiezione dell'impalcato del ponte sul ciglio in sinistra idraulica per m 10,00 a monte e dalla proiezione dell'impalcato del ponte sul ciglio in destra idraulica per ml. 10,00 a valle, speculari all'asse canale ovvero l'inizio e il termine del rivestimento dovranno risultare ortogonali all'asse del Cavo Vallicella.
- Per la realizzazione della protezione spondale in massi di cava non gelivi, si prescrive l'utilizzo massi di pezzatura compresa tra un minimo di 100 kg. e un massimo di 300 Kg., con intasamento in calcestruzzo.
- opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

FOSSETTA VECCHI

cod. interferenza da progetto preliminare MO41

cod. interferenza da cartografia Burana 21

viabilità Autostradale e viabilità Accessoria/Secondaria

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione: PP.01.08.14.03
relazione: PP.01.08.01- pag. 289
planimetria di raffronto: PP.02.03.04.05

OSSERVAZIONI:

- In prossimità del tracciato autostradale principale, Fossetta Vecchi viene ulteriormente attraversato dalla viabilità secondaria di collegamento tra la S.C. Salde Entrà ed il Polo industriale di Finale (MO07) (cfr. PP.02.03.04.05). **Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza di quest'ultimo attraversamento con il canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito.** Essendo comunque le due opere di viabilità contigue, le osservazioni e prescrizioni di seguito riportate vanno intese per un'unica opera di tombinatura che non deve presentare discontinuità nell'area di separazione tra le due arterie.

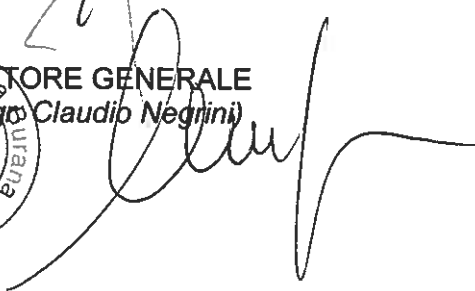
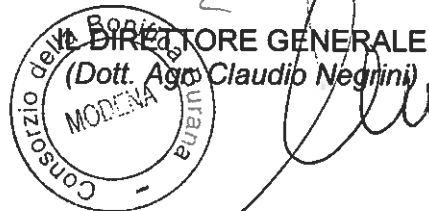
PRESCRIZIONI:

- La dimensione della tombinatura indicata in relazione costituita da uno scatolare di dimensione pari a m 3,0 x 2,5 **non risulta accettabile.**
- La Fossetta Vecchi dovrà essere tombinata, senza soluzione di continuità, per tutta la lunghezza dell'interferenza con la viabilità mediante un **unico manufatto scatolare di dimensioni pari a 4,0 x 2,5 m.** Nello specifico si sottolinea che il tratto intercluso tra le due realizzande strade non potrà essere lasciato a cielo aperto, per cui dovrà essere completamente tombinato con le medesime dimensione sopra indicate.
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- La tombinatura dovrà avere inizio a non meno di m 10,00 a monte e terminare m 10,00 a valle dal piede del rilevato autostradale/viabilità secondaria comprendente struttura stradale, fossi di contenimento e viabilità di servizio e/o accantieramento al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi operatori addetti alla manutenzione.
- In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in cls armato con le ali ben intestate nelle rispettive sponde.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, realizzato in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in cls terminali della tombinatura e la sezione in terra mediante la posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m 10,00 a monte e m 10,00 a valle.
- opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

CANALE COLLETTORE ACQUE ALTE cod. interferenza da progetto Preliminare MO43 cod. interferenza da cartografia Burana 22 Viabilità autostradale

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione	PP.01.08.10
relazione	PP.01.08.01- pag. 186
planimetria di raffronto	PP.02.03.04.06

OSSERVAZIONI:

- Il nome principale del canale in questione è Canale Collettore Acque Alte e non Canale di Fosaglia come compare in alcuni elaborati progettuali.
- Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava, non arriva alla sommità arginale lasciando aree scoperte non raggiungibili per la manutenzione.

PRESCRIZIONI:

- La soluzione proposta per l'attraversamento del Canale Collettore Acque Alte è accettabile.
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava intasati con calcestruzzo, deve essere realizzato in modo continuo su tutta la sezione del Canale Collettore Acque Alte, fino a raggiungere le sommità arginali, e per 2,00 m oltre tale sommità sull'esterno dell'argine stesso.
- Per la realizzazione della protezione spondale in massi di cava non gelivi, si prescrive l'utilizzo massi di pezzatura compresa tra un minimo di 100 kg. e un massimo di 300 Kg., con intasamento in calcestruzzo.
- opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dot. Agr. Claudio Negrini)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

CANALE EMISSARIO ACQUE BASSE cod. interferenza da progetto preliminare MO45 cod. interferenza da cartografia Burana 23 viabilità Autostradale

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione	PP.01.08.10
relazione	PP.01.08.01- pag. 200
planimetria di raffronto	PP.02.03.04.06

OSSERVAZIONI:

- Il nome principale del canale in questione è Canale Emissario Acque Basse e non Canale Palata-Reno come compare in alcuni elaborati progettuali.
- Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava, non arriva alla sommità arginale lasciando aree scoperte non raggiungibili per la manutenzione.
- Gli scatolari in C.A. aventi dimensioni di m. 3,50 x 5,00 per la continuità di passaggio monte-valle dei mezzi di servizio per la manutenzione del Canale Emissario Acque Basse (in destra ed in sinistra idraulica), sono indicati con quota di scorrimento/calpestio notevolmente più bassa rispetto alla quota campagna circostante con conseguente prevedibile ristagno di acqua all'interno dello scatolare stesso.

PRESCRIZIONI:

- La soluzione proposta per l'attraversamento del Canale Emissario Acque Basse è accettabile.
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava intasati con calcestruzzo, deve essere realizzato in modo continuo su tutta la sezione del Canale Emissario Acque Basse, fino a ridosso delle spalle del ponte.
- Gli scatolari in C.A. da posare per garantire la continuità di passaggio monte-valle dei mezzi di servizio per la manutenzione del Canale Emissario Acque Basse (in destra ed in sinistra idraulica), devono essere posati con quota di scorrimento/calpestio alla quota della campagna circostante per evitare il ristagno di acqua all'interno dello scatolare. Si può eventualmente ridurre l'altezza degli scatolari in C.A. da m. 5 a m. 3,50.
- Per la realizzazione della protezione spondale in massi di cava non gelivi, si prescrive l'utilizzo massi di pezzatura compresa tra un minimo di 100 kg. e un massimo di 300 Kg., con intasamento in calcestruzzo.
- opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)



IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negrini)

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

CANALE SABBIONCELLO cod. interferenza da progetto preliminare mancante cod. interferenza da cartografia Burana 24 viabilità Accessoria/Secondaria

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione	PP.02.08.27
relazione	mancante
planimetria di raffronto	PP. 02.03.04.03

OSSERVAZIONI:

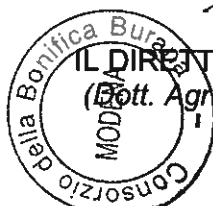
- Con la realizzazione del ponte sul Canale Sabbioncello (per la creazione della variante alla strada Provinciale n. 5 "di Cavezzo") si interrompe di fatto la continuità di passaggio monte-valle ai mezzi di servizio preposti alla sorveglianza e alla manutenzione del canale stesso.
- Non è stata prevista nessuna protezione nella sezione d'alveo del Canale Sabbioncello in corrispondenza dell'attraversamento.
- Il tombinamento del fosso di guardia in destra del Canale Sabbioncello è riscontrato solo graficamente nella sezione dell'elaborato n. PP.02.08.27 ma non risulta dimensionato.

PRESCRIZIONI:

- La soluzione proposta negli elaborati di progetto, che prevede l'attraversamento del Canale Sabbioncello mediante la realizzazione di un ponte avente la quota dell'intradosso dell'impalcato quasi pari alla quota della campagna circostante, non è accettabile.
- L'intradosso dell'impalcato del ponte dovrà garantire una luce minima di m. 4,00 dal piano campagna per garantire il transito delle macchine operatrici preposte alla manutenzione ordinaria e straordinaria del canale.
- Dovrà essere realizzato il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava non gelivi intasati con calcestruzzo, in modo continuo su tutta la sezione del Canale Sabbioncello (sponde e fondo), sotto l'impalcato del ponte e per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle.
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- Per la realizzazione della protezione spondale in massi di cava non gelivi, si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 100 kg. e un massimo di 300 Kg., con intasamento in calcestruzzo.
- Il tombinamento del fosso di guardia in destra del Canale Sabbioncello, sotto l'impalcato del ponte e per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle, dovrà essere realizzato mediante **manufatto scatolare di dimensioni pari a 3,0 x 2,5 m.**
- Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)



IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negrini)

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

FOSSO PRADELLA

cod. interferenza da progetto preliminare mancante

cod. interferenza da cartografia Burana 25

viabilità Accessoria / Secondaria

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione	mancante
relazione	mancante
planimetria di raffronto	PP.02.03.04.03

OSSERVAZIONI:

Il Fosso Pradella è un canale a carattere promiscuo in gestione al Consorzio della Bonifica Burana.

Detto corso d'acqua, pur non essendo indicato nella planimetria di riferimento (elaborato n. PP.02.03.04.03) sembra venire interessato dalla realizzazione della variante alla strada Provinciale n. 5 "di Cavezzo" (inizio rampa nord del ponte per l'attraversamento del Canale Sabbioncello).

Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza con il canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito.

Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista.

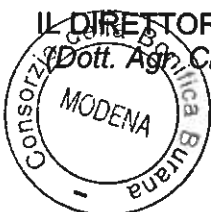
In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot. n. 3657 trasmessa in data 08/03/2011.

Preme tuttavia evidenziare che, per esigenze dipendenti dall'esercizio dei canali consorziali, qualora si rendesse necessario apportare, in corso d'opera o successivamente, modifiche ai manufatti interessati, si dovrà provvedervi in conformità alle richieste del Consorzio

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negri)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

DUGALE ZALOTTA

cod. interferenza da progetto preliminare MO02

cod. interferenza da cartografia Burana 26

viabilità Accessoria/Secondaria

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione	mancante
relazione	PP.01.08.01 - pag.319
planimetria di raffronto	PP.02.03.04.03

OSSERVAZIONI:

- La creazione di una tombinatura sul Dugale Zalotta, per la realizzazione della variante sud dell'abitato di Concordia sulla Secchia, interrompe di fatto la continuità di passaggio monte-valle ai mezzi di servizio preposti alla sorveglianza e alla manutenzione del canale stesso.

PRESCRIZIONI:

- La soluzione proposta per il tombinamento del Dugale Zalotta (per la realizzazione della variante sud dell'abitato di Concordia sulla Secchia) con elementi scatolari da m. 4,00 x 2,50 (base x altezza) è accettabile.
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- La tombinatura dovrà avere inizio a non meno di m. 10,00 a monte e terminare m. 10,00 a valle dal piede del rilevato della rampa stradale della variante sud dell'abitato di Concordia sulla Secchia.
- In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in C.A. con le ali ben intestate nelle rispettive sponde e sul fondo.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in C.A. terminali della tombinatura e la sezione in terra, mediante posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle.
- Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza con il Dugale Zalotta relativamente alla realizzazione della rotonda di smistamento tra le strade Via per San Possidonio, variante alla strada Provinciale n. 5 "di Cavezzo" e variante sud dell'abitato di Concordia sulla Secchia non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione per cui, per dette interferenze, non risulta possibile esprimere giudizio di merito.

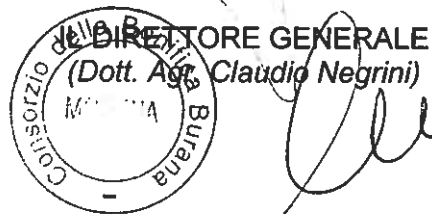
Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista.

In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot. n. 3657 trasmessa in data 08/03/2011.

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)



[Handwritten signature]

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

FOSSA CAVANA

cod. interferenza da progetto preliminare mancante

cod. interferenza da cartografia Burana 27

viabilità Accessoria / Secondaria

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione	mancante
relazione	mancante
planimetria di raffronto	PP.02.03.04.03

OSSERVAZIONI:

Nella planimetria di raffronto (elaborato n. PP.02.03.04.03) è indicata graficamente la realizzazione dello svincolo con rotonda di collegamento tra la S.P. "di Concordia" con l'autostazione di San Possidonio - Concordia - Mirandola ma non è stata considerata la presenza del canale consorziale denominato "Fossa Cavana", che di fatto è ubicata in parallelo a sud della succitata S.P. "di Concordia" ed interferita dalla rotonda e dai rami di svincolo ovest verso Concordia e est verso Mirandola.

Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza con il canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito.

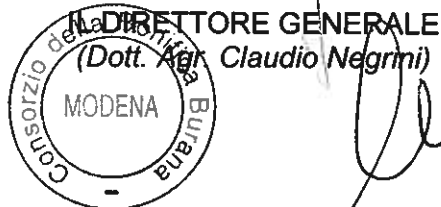
Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista.

In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot. N. 3657 trasmessa in data 08/03/2011.

Preme tuttavia evidenziare che, per esigenze dipendenti dall'esercizio dei canali consorziali, qualora si rendesse necessario apportare, in corso d'opera o successivamente, modifiche ai manufatti interessati, si dovrà provvedervi in conformità alle richieste del Consorzio

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

DUGALE RAMEDELLO

cod. interferenza da progetto preliminare mancante

cod. interferenza da cartografia Burana 28

viabilità Accessoria / Secondaria

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione	mancante
relazione	mancante
planimetria di raffronto	PP.02.03.04.03

OSSERVAZIONI:

Nella planimetria di raffronto (elaborato n. PP.02.03.04.03) è indicata graficamente la realizzazione del "CAVALCAVIA VIA DEI PRATI" ma non è stata considerata la presenza del canale consorziale denominato DUGALE RAMEDELLO, che di fatto è ubicato e interferito con il tratto iniziale RAMPA SUD (VIA PRATI)- INCROCIO STRADA ACCESSO AREA DI SERVIZIO MIRANDOLA SUD.

Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza con il canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito.

Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista.

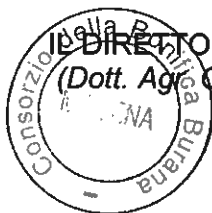
In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot. N. 3657 trasmessa in data 08/03/2011.

Preme tuttavia evidenziare che, per esigenze dipendenti dall'esercizio dei canali consorziali, qualora si rendesse necessario apportare, in corso d'opera o successivamente, modifiche ai manufatti interessati, si dovrà provvedervi in conformità alle richieste del Consorzio.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negrini)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

FOSSETTA VECCHIA

cod. interferenza da progetto preliminare MO03
cod. interferenza da cartografia Burana 29
viabilità Accessoria/Secondaria

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione	mancante
relazione	PP.01.08.01 pag.320
planimetria di raffronto	PP.02.03.04.03

OSSERVAZIONI:

- L'interferenza con il canale consorziale Fossetta Vecchia si realizzerà per la creazione dell'intersezione a rotatoria fra Via di Mezzo, Via Baccarella, Via Personali e Via Margotta.
- Nella relazione (elaborato n. 01.08.01) alla pagina 320 paragrafo 4.3.1.1 – Riferimenti geografici ed amministrativi – sono contenute due imprecisioni in quanto la Fossetta Vecchia è un canale in gestione al Consorzio della Bonifica Burana (e non Consorzio di Bonifica Parmigiana Moglia Secchia) e la sua direzione naturale di scolo è sud-nord (e non nord-sud come indicato).
- **Nella predetta relazione è indicato che la Fossetta Vecchia sarà oggetto di “nuovo inalveamento” che però non trova riscontro in nessuno degli elaborati grafici visionati.**

Il Consorzio valuterà la compatibilità del “nuovo inalveamento” a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista. In assenza di tali elaborati integrativi il canale dovrà rimanere nella sua attuale ubicazione e sarà soggetto alle sottostanti prescrizioni.

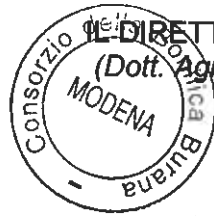
PRESCRIZIONI:

- La soluzione proposta negli elaborati di progetto, che prevede la tombinatura del canale con elementi scatolari da m. 4,00 x 2,50 (base x altezza), è accettabile.
- Sulla tombinatura dovranno essere realizzati pozzetti ispezionabili ad interdistanza non superiore a m. 20,00; dovranno inoltre essere mantenuti attivi tutti gli scarichi esistenti nel tratto di canale oggetto della tombinatura.
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- La tombinatura dovrà avere inizio a non meno di m. 10,00 a monte e terminare m. 10,00 a valle rispetto al massimo ingombro della rotonda “finita”, al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi preposti alla manutenzione del canale.
- In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna ed il piano stradale per consentire l'accesso sulla strada stessa ai mezzi preposti alla sorveglianza e manutenzione del canale.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in C.A. con le ali ben intestate nelle rispettive sponde e sul fondo.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in C.A. terminali della tombinatura e la sezione in terra, mediante posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m. 10,00 a monte e m. 10,00 a valle.
- Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Berfozzi)



IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negrini)

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Claudio Negrini".

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

DUGALE CERESA
cod. interferenza da progetto preliminare mancante
cod. interferenza da cartografia Burana 30
viabilità Accessoria/Secondaria

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione	mancante
relazione	mancante
planimetria di raffronto	PP.02.03.04.03

OSSERVAZIONI:

Nell'elaborato PP.02.03.04.03 si è individuata la realizzazione di una "pista di servizio", ubicata a est della tangenziale di Mirandola (in fase di realizzazione), con innesto sulla Via di Mezzo. In fregio alla Via di Mezzo, a nord, è presente il Dugale Ceresa tombinato.

Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza con suddetto canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito.

Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista.

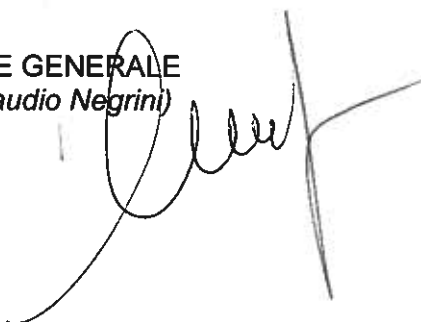
In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot. n. 3657 trasmessa in data 08/03/2011.

Preme tuttavia evidenziare che, per esigenze dipendenti dall'esercizio dei canali consorziali, qualora si rendesse necessario apportare, in corso d'opera o successivamente, modifiche ai manufatti interessati, si dovrà provvedervi in conformità alle richieste del Consorzio

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dot. Agr. Claudio Negrini)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

DUGALE CERESA

cod. interferenza da progetto preliminare MO04

cod. interferenza da cartografia Burana 31

viabilità Accessoria/Secondaria

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione	mancante
relazione	PP.01.08.01 pag.322
planimetria di raffronto	PP.02.03.04.03

OSSERVAZIONI:

- L'interferenza con il canale consorziale Dugale Ceresa si realizzerà per la creazione dello svincolo di raccordo fra la variante alla S.S. n. 12 "dell'Abetone e del Brennero" e Via di Mezzo (rotatoria di nord). Nel tratto interessato dalla realizzazione della rotatoria di nord, il Dugale Ceresa risulta già tombinato.

PRESCRIZIONI:

- Le soluzioni tecniche proposta negli elaborati di progetto sono accettabili.
- I pozzetti di ispezione attualmente esistenti nel tratto di canale tombinato e che verrà interessato dalla realizzazione della rotatoria di nord, dovranno essere riportati alla quota del nuovo piano stradale e mantenuti ispezionabili.
- Durante l'esecuzione dei lavori di realizzazione della rotatoria, dovrà essere prestata la massima attenzione affinché la tombinatura esistente non venga in alcun modo danneggiata.
- Opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)



IL DIRETTORE GENERALE
(Dot. Agr. Claudio Negri)

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

CANALE DIVERSIVO DI BURANA
cod. interferenza da progetto preliminare mancante
cod. interferenza da cartografia Burana 32
viabilità Accessoria/Secondaria

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione	mancante
relazione	mancante
planimetria di raffronto	PP.02.03.04.03

OSSERVAZIONI:

Nell'elaborato PP.02.03.04.03 si è individuata la realizzazione del "cavalcavia di Via Della Posta" il quale, con la rampa a nord del tracciato autostradale, nel tratto adiacente alla rotonda di raccordo tra la Via Posta Vecchia e la Via Sabbioni, intercetta il canale Diversivo di Burana.

Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza con suddetto canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito.

Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista.

In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot. n. 3657 trasmessa in data 08/03/2011.

Preme tuttavia evidenziare che, per esigenze dipendenti dall'esercizio dei canali consorziali, qualora si rendesse necessario apportare, in corso d'opera o successivamente, modifiche ai manufatti interessati, si dovrà provvedervi in conformità alle richieste del Consorzio

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)



DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negrini)

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

FOSSA REGGIANA ALTA
cod. interferenza da progetto preliminare mancante
cod. interferenza da cartografia Burana 33
viabilità Accessoria/Secondaria

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione	mancante
relazione	mancante
planimetria di raffronto	PP.02.03.04.04

OSSERVAZIONI:

Nell'elaborato PP.02.03.04.04 si è individuata la realizzazione del "cavalcavia di Via Getta" il quale, con la sua rampa nord, intercetta il canale Fossa Reggiana Alta.

Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza con suddetto canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito.

Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista.

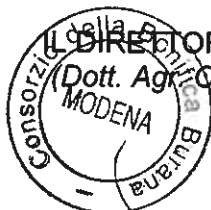
In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot. n. 3657 trasmessa in data 08/03/2011.

Preme tuttavia evidenziare che, per esigenze dipendenti dall'esercizio dei canali consorziali, qualora si rendesse necessario apportare, in corso d'opera o successivamente, modifiche ai manufatti interessati, si dovrà provvedervi in conformità alle richieste del Consorzio

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negri)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

CANALE DIVERSIVO DI BURANA
cod. interferenza da progetto preliminare mancante
cod. interferenza da cartografia Burana 34
viabilità Accessoria/Secondaria

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione	mancante
relazione	mancante
planimetria di raffronto	PP.02.03.04.04

OSSERVAZIONI:

Nell'elaborato PP.02.03.04.04 si è individuata la realizzazione del "cavalcavia di Via Bignardi" il quale, con la rampa a nord del tracciato autostradale, nel tratto adiacente alla rotonda di raccordo con la Via Imperiale, intercetta il canale Diversivo di Burana.

Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza con suddetto canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito.

Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista.

In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot. n. 3657 trasmessa in data 08/03/2011.

Preme tuttavia evidenziare che, per esigenze dipendenti dall'esercizio dei canali consorziali, qualora si rendesse necessario apportare, in corso d'opera o successivamente, modifiche ai manufatti interessati, si dovrà provvedervi in conformità alle richieste del Consorzio

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negrini)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

FOSSA REGGIANA
cod. interferenza da progetto preliminare mancante
cod. interferenza da cartografia Burana 35
viabilità Accessoria/Secondaria

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione	mancante
relazione	mancante
planimetria di raffronto	PP.02.03.04.04

OSSERVAZIONI:

Nell'elaborato PP.02.03.04.04 si è individuata la realizzazione di una rotonda di raccordo tra la Via Imperiale e il nuovo "cavalcavia di Via Bignardi" il tutto a nord del tracciato autostradale.

Tale rotonda intercetta il canale consorziale "Fossa Reggiana" il quale ha origine in sinistra idraulica del Canale Diversivo di Burana e prosegue verso est parallelamente e in adiacenza alla attuale Via Imperiale sul suo lato sud.

Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza con suddetto canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito.

Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista.

In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot. n. 3657 trasmessa in data 08/03/2011.

Preme tuttavia evidenziare che, per esigenze dipendenti dall'esercizio dei canali consorziali, qualora si rendesse necessario apportare, in corso d'opera o successivamente, modifiche ai manufatti interessati, si dovrà provvedervi in conformità alle richieste del Consorzio.

Modena, lì 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negrini)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

DIVERSIVO DI BURANA
cod. interferenza da progetto preliminare mancante
cod. interferenza da cartografia Burana 36
viabilità Accessoria/Secondaria

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione: mancante
relazione: mancante
planimetria di raffronto: PP.02.03.04.04

OSSERVAZIONI:

Pur non essendo indicato nella planimetria di riferimento (tavola PP.02.03.04.04), è presente un altro attraversamenti di viabilità secondaria (cfr. cartografia Burana allegata).

Nello specifico il tratto interessato è ubicato a nord del tracciato autostradale, in corrispondenza della nuova rotatoria di reimmissione della variante sulla attuale via Villanova – via Forcole (Comune di San Felice s/P).

Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza con il canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito.

Si sottolinea inoltre che tale opera, inserita nella planimetria di raffronto sopra citata, non presenta analogo tracciamento sulla tavola degli espropri (PP.02.17.05.14).

Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista. In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot. n. 3657 trasmessa in data 08/30/2011.

Preme tuttavia evidenziare che, per esigenze dipendenti dall'esercizio dei canali consorziali, qualora si rendesse necessario apportare, in corso d'opera o successivamente, modifiche ai manufatti interessati, si dovrà provvedervi in conformità alle richieste del Consorzio.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)



IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negrini)

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

FOSSO VILLANOVA

cod. interferenza da progetto preliminare mancante

cod. interferenza da cartografia Burana 37

viabilità Accessoria/Secondaria

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione: mancante
relazione: mancante
planimetria di raffronto: PP.02.03.04.04

OSSERVAZIONI:

Il Fosso Villanova è un fosso privato a carattere promiscuo in gestione al Consorzio di Bonifica Burana per la manutenzione e la veicolazione delle acque irrigue.

Tale corso d'acqua, **pur non essendo indicato nella planimetria di riferimento** (tavola PP.02.03.04.04), viene interessato dalla viabilità secondaria (cfr. cartografia Burana allegata). Nello specifico il tratto interessato è ubicato a nord del tracciato autostradale, in corrispondenza della nuova rotatoria di reimmissione della variante sulla attuale via Villanova – via Forcole (Comune di San Felice s/P).

Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza con il canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito.

Si sottolinea inoltre che tale opera, inserita nella planimetria di raffronto sopra citata, non presenta analogo tracciamento sulla tavola degli espropri (PP.02.17.05.14).

Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista. In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot. n. 3657 trasmessa in data 08/30/2011.

Preme tuttavia evidenziare che, per esigenze dipendenti dall'esercizio dei canali consorziali, qualora si rendesse necessario apportare, in corso d'opera o successivamente, modifiche ai manufatti interessati, si dovrà provvedervi in conformità alle richieste del Consorzio.

PRESCRIZIONI:

Il fosso in oggetto risulta tombinato nell'area individuata. Si prescrive, quindi, indipendentemente dalla soluzione tecnica proposta per la risoluzione dell'interferenza, di prestare attenzione al transito di mezzi d'opera pesanti sull'esistente manufatto e ad eventuali scavi da eseguire in loco.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negrini)

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

FOSSO PAVIGNANE e FOSSO CASTELLINA cod. interferenza da progetto preliminare mancante cod. interferenza da cartografia Burana 38 viabilità Accessoria/Secondaria

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione: mancante
relazione: mancante
planimetria di raffronto: PP.02.03.04.04

OSSERVAZIONI:

Il Fosso Pavignane e il Fosso Castellina sono fossi privati a carattere promiscuo in gestione al Consorzio di Bonifica Burana per la manutenzione e la veicolazione delle acque irrigue. Tali corsi d'acqua, pur non essendo indicati nella planimetria di riferimento (tavola PP.02.03.04.04), vengono interessati dalla viabilità secondaria (cfr. cartografia Burana allegata). Nello specifico il tratto interessato è ubicato a nord del tracciato autostradale, in corrispondenza della nuova rotonda di reimmissione della variante sulla attuale via Grande (Comune di San Felice s/P).

Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza con il canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito.

Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista. In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot. n. 3657 trasmessa in data 08/30/2011.

Preme tuttavia evidenziare che, per esigenze dipendenti dall'esercizio dei canali consorziali, qualora si rendesse necessario apportare, in corso d'opera o successivamente, modifiche ai manufatti interessati, si dovrà provvedervi in conformità alle richieste del Consorzio.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

FOSSO PAVIGNANE
cod. interferenza da progetto preliminare mancante
cod. interferenza da cartografia Burana 39
viabilità Accessoria/Secondaria

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione: mancante
relazione: mancante
planimetria di raffronto: PP.02.03.04.04

OSSERVAZIONI:

Il Fosso Pavignane è un fosso privato a carattere promiscuo in gestione al Consorzio di Bonifica Burana per la manutenzione e la veicolazione delle acque irrigue.

Tale corso d'acqua, pur non essendo indicato nella planimetria di riferimento (tavola PP.02.03.04.04), viene interessato dalla viabilità secondaria (cfr. cartografia Burana allegata). Nello specifico il tratto interessato è ubicato a sud del tracciato autostradale, in corrispondenza della reimmissione della variante sulla attuale via Grande (Comune di San Felice s/P).

Si pone in evidenza che le infrastrutture in interferenza con il canale non sono state in alcun modo trattate in questa fase di progettazione, per cui non risulta possibile esprimere giudizio di merito.

La generica indicazione, peraltro riguardante il solo reticolo minore, di una tombinatura eseguita mediante tubazione di diametro pari a 100 cm non risulta accettabile

Il Consorzio valuterà la compatibilità delle opere di attraversamento e/o fiancheggiamento a seguito delle specifiche integrazioni tecniche necessarie che dovrà produrre il progettista. In assenza di tali elaborati integrativi rimangono comunque cogenti le prescrizioni generali indicate nella nota prot. n. 3657 trasmessa in data 08/30/2011.

Preme tuttavia evidenziare che, per esigenze dipendenti dall'esercizio dei canali consorziali, qualora si rendesse necessario apportare, in corso d'opera o successivamente, modifiche ai manufatti interessati, si dovrà provvedervi in conformità alle richieste del Consorzio.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

ALLACCIANTE DIVERSIVO DI BURANA – CAVO CANALINO cod. interferenza da progetto preliminare mancante cod. interferenza da cartografia Burana 40 viabilità Accessoria/Secondaria

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione: mancante
relazione: PP.01.08.01- pag. 324
planimetria di raffronto: PP.02.03.04.05

OSSERVAZIONI:

- L'interferenza riguarda la viabilità accessoria di collegamento viario al sistema autostradale nel "Completamento della Tangenziale di S. Felice s/P – Circonvallazione di Rivara (cod. MO06)"
- In merito a detta interferenza non si ha traccia, tra la documentazione consegnata per la valutazione, degli elaborati grafici specifici quali sezioni e/o planimetrie puntuali alle quali fare riferimento al fine di valutarne la funzionalità idraulica.

PRESCRIZIONI:

- La dimensione della tombinatura indicata in relazione costituita da uno scatolare di dimensione pari a m 1.5 x 1.5 risulta accettabile.
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- La tombinatura dovrà avere inizio a non meno di m 10,00 a monte e terminare m 10,00 a valle dal piede del rilevato stradale e/o dal ciglio dell'eventuale fosso di contenimento delle acque meteoriche provenienti dalla piattaforma stradale al fine di garantire la continuità di transito dei mezzi operatori addetti alla manutenzione.
- In questi tratti dovranno essere realizzate eventuali rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in cls armato con le ali ben intestate nelle rispettive sponde.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, realizzato in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in cls terminali della tombinatura e la sezione in terra mediante la posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per ml 10,00 a monte e ml. 10,00 a valle.
- opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

CAVO CANALINO

cod. interferenza da progetto preliminare mancante

cod. interferenza da cartografia Burana 41

viabilità Accessoria/Secondaria

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione: mancante
relazione: PP.01.08.01- pag. 323
planimetria di raffronto: PP.02.03.04.05

OSSERVAZIONI:

- L'interferenza riguarda la viabilità accessoria di collegamento viario al sistema autostradale, a seguito della realizzazione di una "rotonda" di smistamento nel "Completamento della Tangenziale di S. Felice s/P – Circonvallazione di Rivara (cod. MO06)"
- In merito a detta interferenza non si ha traccia, tra la documentazione consegnata per la valutazione, degli elaborati grafici specifici quali sezioni e/o planimetrie puntuali alle quali fare riferimento al fine di valutarne la funzionalità idraulica.

PRESCRIZIONI:

- La dimensione della tombinatura indicata in relazione costituita da un condotto circolare di diametro pari a 1200 mm **non risulta accettabile**. La realizzanda tombinatura dovrà essere costituita da un **manufatto scatolare di dimensioni pari a 2,0 x 1,5 m**.
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- La tombinatura in progetto non dovrà interessare il solo tratto in interferenza con la realizzazione della nuova strada, ma dovrà essere continuativa senza soluzione di continuità, per tutto il tratto adiacente alla via degli Estensi ricompreso tra le strade di raccordo a monte e a valle della rotatoria di futura realizzazione.
- A inizio e fine del manufatto dovranno essere realizzati appositi punti di accesso e rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento.
- Nell'eventualità che nel tratto oggetto di lavori fossero presenti altre tombinature di grandezza inferiore, esse dovranno essere rimosse e sostituite dallo scatolare delle dimensioni sopra indicate.
- La tombinatura dovrà essere attrezzata con pozzetti di ispezione in quota, completi di piastra di copertura in cls armato e passo d'uomo incorporato del diametro minimo di cm. 60,00, ubicati ad una interdistanza massima di ml. 40.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in cls armato con le ali ben intestate nelle rispettive sponde.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, realizzato in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in cls terminali della tombinatura e la sezione in terra mediante la posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m 10,00a monte e m 10,00 a valle.
- opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negrini)



A large, stylized handwritten signature in black ink, likely belonging to Claudio Negrini, the General Director.

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

CAVO CANALINO

cod. interferenza da progetto preliminare MO36b

cod. interferenza da cartografia Burana 42

viabilità Accessoria/Secondaria - Autostazione

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione: PP.01.08.14.03
relazione: PP.01.08.01- pag. 289
planimetria di raffronto: PP.02.03.04.05

OSSERVAZIONI:

- L'interferenza riguarda la viabilità di collegamento allo svincolo dell'Autostazione S. Felice sul Panaro – Finale Emilia.
- In merito a detta interferenza la documentazione consegnata per la valutazione risulta estremamente carente. L'attraversamento proposto prevede una deviazione del tracciato attuale dal Cavo Canalino in adiacenza alla nuova rotonda per un tratto di 575 m. Nel ricongiungimento con il tracciato attuale, però, non si capisce come questo poi interferisca nel fiancheggiamento con la nuova strada di collegamento con la S.C Salde Entrà.

PRESCRIZIONI:

- La dimensione della tombinatura indicata in relazione costituita da un condotto circolare di diametro pari a 1200 mm **non risulta accettabile.**
- La deviazione del corso d'acqua proposta **non risulta accettabile.**
- **Il Cavo Canalino dovrà rimanere a cielo aperto e quindi essere deviato attraverso un tracciato posizionato a sud-est del complesso della nuova viabilità in progetto (rotonda, autostazione e strade). Il nuovo alveo dovrà avere una sezione pari a quella attuale maggiorata del 50%. La distanza tra il ciglio spondale superiore in sinistra idraulica e la viabilità di progetto non dovrà essere inferiore a m 6. Dovranno essere opportunamente spostati e adeguati tutti i manufatti idraulici esistenti nel tracciato attuale del Cavo Canalino. In corrispondenza dell'interferenza del canale con la nuova strada di collegamento con la S.C Salde Entrà dovrà essere realizzato un manufatto scatolare di dimensioni pari a 4,0 x 1,5 m. Lo sbocco nel Diversivo di Burana dovrà essere ricostruito a valle dell'esistente, realizzando contestualmente una nuova paratoia di sostegno idraulico.**
- Dovranno essere realizzati opportuni fossi per garantire la continuità di scolo e la possibilità di approvvigionamento irriguo dell'areale intersecato dal "Completamento della Tangenziale di S. Felice s/P – Circonvallazione di Rivara (cod. MO06)".
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in cls armato con le ali ben intestate nelle rispettive sponde.
- A inizio e fine del manufatto dovranno essere realizzati appositi punti di accesso e rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, realizzato in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in cls terminali della tombinatura e la sezione in terra mediante la posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m 10,00a monte e m 10,00 a valle.

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

- opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negrini)



A large, stylized handwritten signature in black ink, likely belonging to the General Director mentioned in the text above.

CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

SCOLO SANT'ALO'
cod. interferenza da progetto preliminare mancante
cod. interferenza da cartografia Burana 43
viabilità Accessoria/Secondaria

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione: mancante
relazione: PP.01.08.01- pag. 325
planimetria di raffronto: PP.02.03.04.05

OSSERVAZIONI:

- L'interferenza riguarda la viabilità accessoria il raccordo tra la strada vicinale S. Maria e la S.C. Salde Entra. (cod. MO07)"
- In merito a detta interferenza non si ha traccia, tra la documentazione consegnata per la valutazione, degli elaborati grafici specifici quali sezioni e/o planimetrie puntuali alle quali fare riferimento al fine di valutarne la funzionalità idraulica.

PRESCRIZIONI:

- La dimensione della tombinatura indicata in relazione costituita da un condotto circolare di diametro pari a 1200 mm **non risulta accettabile**. La realizzanda tombinatura dovrà essere costituita da un **manufatto scatolare di dimensioni pari a 2,0 x 1.5 m**.
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- All'inizio del manufatto dovranno essere realizzati appositi punti di accesso e rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento.
- All'inizio della tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in cls armato con le ali ben intestate nelle rispettive sponde.
- All'inizio della tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, realizzato in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in cls terminali della tombinatura e la sezione in terra mediante la posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m 10,00a monte e m 10,00 a valle.
- Nell'eventualità che nel tratto oggetto di lavori fossero presenti altre tombinature di grandezza inferiore, esse dovranno essere rimosse e sostituite dallo scatolare delle dimensioni sopra indicate.
- opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Ag. Claudio Negri)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

CANALE EMISSARIO ACQUE BASSE cod. interferenza progetto preliminare 1FE09 cod. interferenza da cartografia Burana 44 viabilità Accessoria/Secondaria

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione	PP.03.04.04.05
relazione	PP.03.04.01-pag. 15
planimetria di raffronto	PP.02.03.04.06

OSSERVAZIONI:

- Il nome principale del canale in questione è Canale Emissario Acque Basse e non Canale Palata-Reno come compare in alcuni elaborati progettuali.
- Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava, non arriva fino alla spalla del ponte lasciando aree scoperte non raggiungibili per la manutenzione.
- Gli scatolari in C.A. aventi dimensioni di m. 5,00 x 5,00 per la continuità di passaggio monte-valle dei mezzi di servizio per la manutenzione del Canale Emissario Acque Basse (in destra ed in sinistra idraulica), sono indicati con quota di scorrimento/calpestio notevolmente più bassa rispetto alla quota campagna circostante con conseguente prevedibile ristagno di acqua all'interno dello scatolare stesso.

PRESCRIZIONI:

- La soluzione proposta per l'attraversamento del Canale Emissario Acque Basse è accettabile
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava intasati con calcestruzzo, deve essere realizzato in modo continuo su tutta la sezione del Canale Emissario Acque Basse, fino a ridosso delle spalle del ponte.
- Gli scatolari in C.A. da posare per garantire la continuità di passaggio monte-valle dei mezzi di servizio per la manutenzione del Canale Emissario Acque Basse (in destra ed in sinistra idraulica), devono essere posati con quota di scorrimento/calpestio alla quota della campagna circostante per evitare il ristagno di acqua all'interno dello scatolare. Si può eventualmente ridurre l'altezza degli scatolari in C.A. da m. 5 a m. 3,50
- Per la realizzazione della protezione spondale in massi di cava non gelivi, si prescrive l'utilizzo massi di pezzatura compresa tra un minimo di 100 kg. e un massimo di 300 Kg., con intasamento in calcestruzzo
- opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negrini)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

CAVO PORETTO cod. interferenza da progetto preliminare 1FE12 cod. interferenza da cartografia Burana 45 viabilità Accessoria/Secondaria

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione: PP.03.04.04.06
relazione: PP.03.04.01- pag. 19
planimetria di raffronto: PP.02.03.04.06

OSSERVAZIONI:

- Il nome principale del canale in questione è Cavo Poretto e non Cavo Porretto come compare in alcuni elaborati progettuali.
- Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava, non arriva alle spalle del ponte lasciando aree scoperte non raggiungibili per la manutenzione.


PRESCRIZIONI:

- La soluzione proposta per l'attraversamento del Cavo Poretto è accettabile
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava intasati con calcestruzzo, deve essere realizzato in modo continuo su tutta la sezione del Cavo Poretto, fino a ridosso delle spalle del ponte.
- Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava intasati con calcestruzzo, deve essere realizzato mantenendo una pendenza di 2/3 con una larghezza di fondo della sezione di 5,00 m.
- Per la realizzazione della protezione spondale in massi di cava non gelivi, si prescrive l'utilizzo massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo.
- Si devono realizzare rampe di raccordo tra gli argini ed il piano stradale di larghezza minima 3,50 m in destra ed in sinistra idraulica del Cavo Poretto, sia a monte che a valle del manufatto, per favorire il passaggio dei mezzi di manutenzione del Consorzio della Bonifica Burana.
- opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negri)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

CAVO REGHIZZA cod. interferenza da progetto preliminare 1FE13 cod. interferenza da cartografia Burana 46 viabilità Accessoria/Secondaria

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione: PP.03.04.04.07
relazione: PP.03.04.01- pag. 19
planimetria di raffronto: PP.02.03.04.06

OSSERVAZIONI:

- Il nome principale del canale in questione è Cavo Reghizza e non Cavo Caprara come compare in alcuni elaborati progettuali.
- Non è presente il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava, posati sia a monte che a valle del manufatto.

PRESCRIZIONI:

- La soluzione proposta per l'attraversamento del Cavo Reghizza è accettabile
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato il manufatto di contenimento costituito da muro in cls armato con le ali ben intestate nelle rispettive sponde.
- La tombinatura dovrà essere attrezzata con pozzetti di ispezione in quota, completi di piastra di copertura in cls armato e passo d'uomo incorporato del diametro minimo di cm. 60,00, ubicati ad una interdistanza massima di ml. 40.
- A inizio e fine del manufatto dovranno essere realizzati appositi punti di accesso e rampe di raccordo tra la quota di campagna e la sommità della tombinatura per agevolarne il superamento.
- A inizio e fine tombinatura dovrà essere realizzato un rivestimento spondale e di fondo, realizzato in modo continuo su tutta la sezione del canale, di raccordo tra i manufatti in cls terminali della tombinatura e la sezione in terra mediante la posa di massi di cava non gelivi (si prescrive l'utilizzo di massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo), per m 10,00 a monte e m 10,00 a valle.
- (opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa).

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negrini)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

COLLETTORE DI BURANA cod. interferenza da progetto preliminare 1FE14 cod. interferenza da cartografia Burana 47 viabilità Accessoria/Secondaria

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione: PP.03.04.04.05
relazione: PP.03.04.01- pag. 20
planimetria di raffronto: PP.02.03.04.06

OSSERVAZIONI:

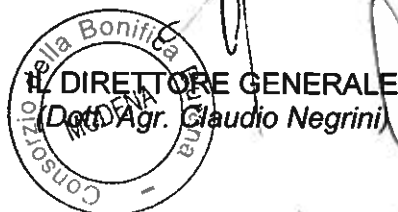
- Gli scatolari in C.A. aventi dimensioni di m. 3,50 x 5,70 per la continuità di passaggio monte-valle dei mezzi di servizio per la manutenzione del Collettore di Burana (in destra ed in sinistra idraulica), sono indicati con quota di scorrimento/calpestio notevolmente più bassa rispetto alla quota campagna circostante con conseguente prevedibile ristagno di acqua all'interno dello scatolare stesso.

PRESCRIZIONI:

- La soluzione proposta per l'attraversamento del Collettore di Burana è accettabile
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava intasati con calcestruzzo, deve essere realizzato mantenendo una pendenza di 2/3 con una larghezza di fondo della sezione di 18,50 m, e realizzando al piede del rivestimento in corrispondenza dell'unghia una fondazione stabilizzante della scarpata, in massi di cava.
- Gli scatolari in C.A. da posare per garantire la continuità di passaggio monte-valle dei mezzi di servizio per la manutenzione del Canale Collettore di Burana (in destra ed in sinistra idraulica), devono essere posati con quota di scorrimento/calpestio alla quota della campagna circostante per evitare il ristagno di acqua all'interno dello scatolare. Si può eventualmente ridurre l'altezza degli scatolari in C.A. da m. 5,70 a m. 3,50
- Per la realizzazione della protezione spondale in massi di cava non gelivi, si prescrive l'utilizzo massi di pezzatura compresa tra un minimo di 100 kg. e un massimo di 300 Kg., con intasamento in calcestruzzo.
- opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

CAVO RONDONE PRIMO cod. interferenza da progetto preliminare 1FE15 cod. interferenza da cartografia Burana 48 viabilità Accessoria/Secondaria

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione: PP.03.04.04.06
relazione: PP.03.04.01- pag. 19
planimetria di raffronto: PP.02.03.04.06

OSSERVAZIONI:

- Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava, non arriva alle spalle del ponte lasciando aree scoperte non raggiungibili per la manutenzione.

PRESCRIZIONI:

- La soluzione proposta per l'attraversamento del Cavo Rondone Primo è accettabile
- La quota di esercizio del fondo del canale a seguito della realizzazione dell'intervento sarà indicata dal Consorzio nell'imminenza dei lavori.
- Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava intasati con calcestruzzo, deve essere realizzato in modo continuo su tutta la sezione del Cavo Rondone Primo, fino a ridosso delle spalle del ponte.
- Il rivestimento della sezione del canale in corrispondenza dell'attraversamento, mediante posa in opera di massi di cava intasati con calcestruzzo, deve essere realizzato mantenendo una pendenza di 2/3 con una larghezza di fondo della sezione di 5,00 m.
- Per la realizzazione della protezione spondale in massi di cava non gelivi, si prescrive l'utilizzo massi di pezzatura compresa tra un minimo di 50 kg. e un massimo di 150 Kg., con intasamento in calcestruzzo.
- Si devono realizzare rampe di raccordo tra gli argini ed il piano stradale di larghezza minima 3,50 m in destra ed in sinistra idraulica del Cavo Rondone Primo, sia a monte che a valle del manufatto, per favorire il passaggio dei mezzi di manutenzione del Consorzio della Bonifica Burana.
- opera soggetta a rilascio di CONCESSIONE onerosa.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

CANALE FIENIL VECCHIO cod. interferenza da progetto preliminare MO25 cod. interferenza da cartografia Burana A viabilità Autostradale

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione	PP.01.08.14.02
relazione	mancante
planimetria di raffronto	PP.02.03.04.03

OSSERVAZIONI:

Negli elaborati suindicati viene citato il "Canale Fienil Vecchio" come interferenza idraulica MO25, indicandone la gestione in capo al Consorzio della Bonifica Burana. Detto fosso in realtà è un fosso privato non in gestione al Consorzio.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negrini)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

CANALE DI VIA BACCARELLA cod. interferenza da progetto preliminare MO28 cod. interferenza da cartografia Burana B viabilità Autostradale

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione PP.01.08.14.02
relazione PP.01.08.01 pagg. 289, 321.
planimetria di raffronto PP.02.03.04.03

OSSERVAZIONI:

Negli elaborati suindicati viene citato il "Canale di Via Baccarella" come interferenza idraulica MO28, indicandone la gestione in capo al Consorzio della Bonifica Burana. Detto fosso in realtà costituisce fosso stradale di Via Baccarella e non è in gestione al Consorzio.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Agr. Claudio Negrini)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

CANALE DI VIA GETTA cod. interferenza da progetto preliminare MO33 cod. interferenza da cartografia Burana C viabilità Autostradale

Riferimento elaborati di progetto:

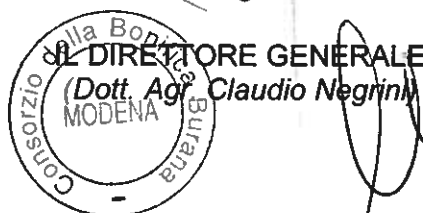
planimetria, sezione	PP.01.08.14.03
relazione	PP.01.08.01 pag. 289
planimetria di raffronto	PP.02.03.04.04

OSSERVAZIONI:

Negli elaborati suindicati viene citato il "Canale di Via Getta" come interferenza idraulica MO33, indicandone la gestione in capo al Consorzio della Bonifica Burana. Detto fosso in realtà costituisce fosso stradale di Via Getta e non è in gestione al Consorzio.

Modena, lì 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)



CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA

CANALE DI VIA BIGNARDI cod. interferenza da progetto preliminare MO34 cod. interferenza da cartografia Burana D viabilità Autostradale

Riferimento elaborati di progetto:

planimetria, sezione	PP.01.08.14.03
relazione	PP.01.08.01 pag. 289
planimetria di raffronto	PP.02.03.04.04

OSSERVAZIONI:

Negli elaborati suindicati viene citato il "Canale di Via Bignardi" come interferenza idraulica MO34, indicandone la gestione in capo al Consorzio della Bonifica Burana. Detto fosso in realtà costituisce fosso stradale di Via Bignardi e non è in gestione al Consorzio.

Modena, li 31/03/2011

IL DIRETTORE AREA TECNICA
(Ing. Cinalberto Bertozzi)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Mag. Claudio Negrini)

