

Unione dei Comuni
Terre e Fiumi

Copparo - Berra - Tresigallo - Formignana - Ro

PIANO STRUTTURALE COMUNALE

Unione dei Comuni Terre e Fiumi



VALSAT

ALLEGATO 3.1: SCHEDE DELLE INFRASTRUTTURE

Aggiornamento: 05/2018

Versione: Coordinata

Ruolo	Soggetto	Firma
Presidente:	Laura Perelli	_____
Segretario:	Luciana Romeo	_____
Dirigente Area Gestione del Territorio:	Stefano Farina	_____
Responsabile Ufficio di Piano:	Silvia Trevisani	_____

 **UFFICIO DI PIANO**

Sede c/o Casa della Cultura

Via del Lavoro, 2 - 44039 Tresigallo (FE)

Tel. 0532/383111, int. 930 e 931

E-mail ufficiodipiano@unioneterrefiumi.fe.it

Protocollo

Via Mazzini, 47 - 44034 Copparo (FE)

Sito WEB www.unioneterrefiumi.fe.it

PEC unioneterrefiumi@pec.unioneterrefiumi.fe.it



ITER DI APPROVAZIONE

<i>Fase</i>	<i>Atto</i>
<i>Adozione:</i>	Delibera di C.U. n. 45 del 28/11/2013
<i>Controdeduzione:</i>	Delibera di C.U. n. 47 del 23/12/2014
<i>Approvazione:</i>	Delibera di C.U. n. 42 del 29/09/2015
<i>Integrazione:</i>	Delibera di C.U. n. 4 del 18/02/2016

ITER DI AGGIORNAMENTO

<i>Variante n. 1</i>	
<i>Adozione:</i>	Delibera di C.U. n. 24 del 26/06/2017
<i>Controdeduzione:</i>	Delibera di C.U. n. 4 del 13/02/2018
<i>Approvazione:</i>	Delibera di C.U. n. 23 del 06/06/2018

AMMINISTRATORI

<i>Ruolo</i>	<i>Soggetto</i>	<i>Ente</i>
<i>Presidente:</i>	Laura Perelli	Sindaco del Comune di Formignana
<i>Giunta:</i>	Eric Zaghini	Sindaco del Comune di Berra
	Nicola Rossi	Sindaco del Comune di Copparo
	Antonio Giannini	Sindaco del Comune di Ro
	Andrea Brancaleoni	Sindaco del Comune di Tresigallo



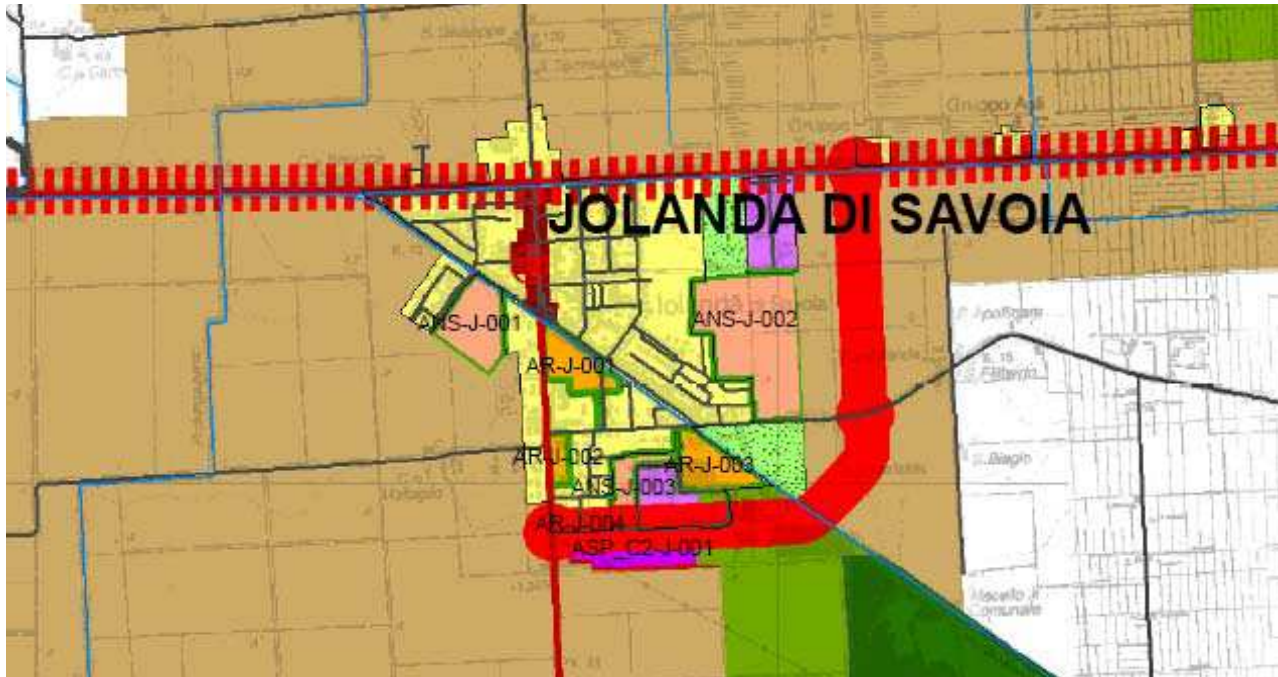
GRUPPO DI LAVORO

<i>Attività/Ruolo</i>	<i>Soggetto</i>	<i>Area/Ufficio o Studio</i>
Dirigente: Responsabile del procedimento: Collaboratore:	Stefano Farina Silvia Trevisani Roberto Bonora	Area Gestione del Territorio Ufficio di Piano
Cartografia		
Responsabile: Collaboratore:	Anna Coraini Giorgio Chiodi	Area Gestione del Territorio/Ufficio SIT
Collaborazioni/Studi		
Rete Ecologica:	Prof. Carlo Blasi Dot. Riccardo Copiz Dot. Laura Zattero	Università "La Sapienza" di Roma
Studio Geologico:	Dot. Geol. Marco Condotta Dot. Geol. Roberta Luetti	G.T.E. Geologia Tecnica Estense Synthesis s.r.l.
Studio Archeologico:	Dot. Xabier Gonzàlez Muro Dot. Stefania Soriani Dot. Cecilia Vallini	Pegaso Archeologia Gruppo Archeologico Ferrarese
Economista:	Prof. Pasquale Persico	Università degli Studi di Salerno
VALSAT:	Arch. Pietro Pigozzi Dot. Rita Benetti Arch. Francesco Vazzano	U.TE.CO. Soc. Coop.
Censimento edifici di valore culturale:	Arch. Michele Ronconi	
Classificazione Acustica:	Dot. Geol. Loris Venturini	Geaprogetti s.a.s.



CIRCONVALLAZIONE JOLANDA DI SAVOIA

Stralcio Cartografico



Descrizione

Si tratta della realizzazione della circonvallazione del centro urbanizzato di Jolanda di Savoia, mediante il collegamento tra le strade provinciali esistenti SP 28 “Tresigallo – Jolanda”, in corrispondenza dell’intersezione con la strada comunale Via dei Giunchi, della quale si prevede il potenziamento, ed SP 60 “Gran Linea”, a est dell’ambito produttivo esistente.

La previsione di piano si colloca tra gli interventi di miglioria delle geometrie della rete stradale di secondo livello, al fine di alleggerire il passaggio veicolare all’interno dei centri dei paesi medesimi; inoltre concorre ad eliminare punti di pericolosità e di rallentamento del traffico commerciale previsti dalla pianificazione sovraordinata di livello provinciale (Paragrafo 14 “Il sistema insediativo: le infrastrutture per il trasporto stradale” della Relazione del PTCP vigente).

Vincoli

- Zona di tutela naturalistica (art. 25 Norme PTCP);
- L’opera è posta in adiacenza al sito Natura 2000 IT 4060014 “**Bacini di Jolanda**”.

Punti di forza

La realizzazione delle opere porta ad un dirottamento del traffico pesante che attualmente passa per il centro abitato verso aree a scarsa densità di popolazione, comportando di conseguenza un miglioramento della sicurezza stradale, delle emissioni acustiche ed

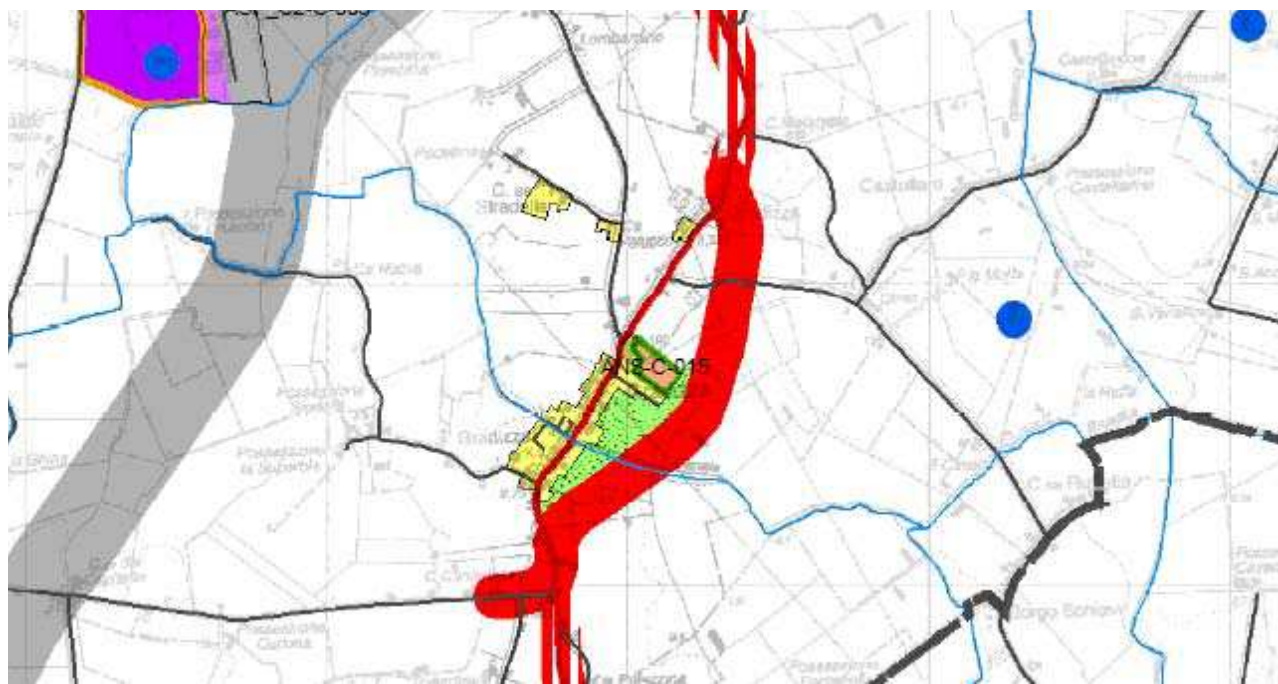


	atmosferiche nello stesso centro.
Punti di debolezza	<p>La realizzazione comporta perdita di suolo agricolo.</p> <p>Le aree interessate dal sedime risentiranno negativamente dell'incremento di emissioni atmosferiche e sonore; la scarsità di ricettori sensibili, tuttavia, fa sì che tali ripercussioni possano essere efficacemente moderate con una buona progettazione e previsione di elementi di mitigazione idonei. Particolare attenzione in tal senso va posta nei confronti del Sito di Rete Natura 2000.</p>
Opportunità	<p>Il corridoio si colloca in prossimità dell'ambito produttivo di espansione ASP_C2-J-001, del quale costituisce raccordo alla viabilità provinciale esistente.</p>
Minacce	<p>L'opera è posta in adiacenza al sito Natura 2000 IT 4060014 "Bacini di Jolanda" e il corridoio di progetto si inserisce in aree buffer e connessione primaria (areale delle risaie) della Rete Ecologica Territoriale Locale (RETL).</p>
Valutazione degli impatti	<p>L'opera rientra nelle categorie progettuali per cui è prevista la procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi della L.R. 9/99 e s. m. i. che sarà applicata alla fase di progettazione.</p>
Direttive al POC	<p>Il corridoio di progetto interseca la strada comunale Via Reale, con la quale deve essere prevista un'idonea intersezione (rotatoria) e il corso del Canale Malpiglio Vecchio, per il quale deve essere previsto lo scavalcamento (ponte stradale).</p>



CIRCONVALLAZIONE GRADIZZA

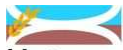
Stralcio Cartografico



Descrizione	<p>Si tratta della realizzazione della circonvallazione del centro urbanizzato di Gradizza (Comune di Copparo) attraverso una bretella della SP4 (facente parte della Rete di Base regionale) che aggiri il medesimo centro a est.</p> <p>Il corridoio di progetto interseca il tracciato della strada comunale Via Ruffetta, con la quale occorrerà progettare un'ideale intersezione.</p>
Vincoli	Non presenti.
Punti di forza	<p>L'intervento è volto a risolvere i problemi di sicurezza stradale esistenti nel centro urbanizzato (il tratto è indicato come "strada ad alta incidentalità"), in considerazione del traffico di mezzi pesanti che lo attraversa.</p> <p>Comporta inoltre un miglioramento della qualità dell'aria, delle emissioni acustiche e delle vibrazioni.</p>
Punti di debolezza	<p>Consumo di suolo agricolo.</p> <p>L'area del tracciato oltrepassa trasversalmente il canale Brusabò che come tutti i corsi d'acqua è considerato elemento della rete ecologica (corridoio ecologico secondario).</p>

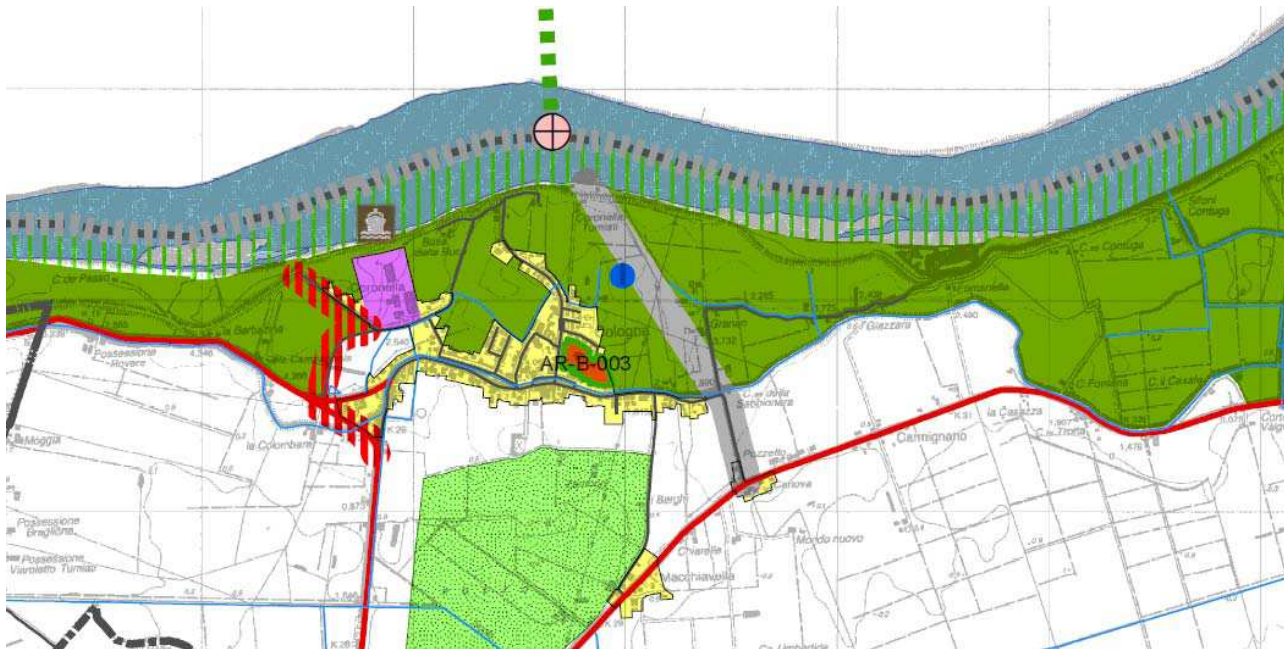


	<p>Per l'area non si evidenziano problematiche idrogeologiche ma i terreni su cui è prevista l'opera presentano scarsa permeabilità e falda superficiale. Di tali caratteristiche si dovrà tener conto in fase di progettazione dell'opera.</p> <p>Dal punto di vista sismico si rileva che sono possibili cedimenti post sismici dovuti alla presenza di depositi coesivi di argine e canale che sono potenzialmente liquefacibili. Tali caratteristiche saranno attentamente da valutare in sede di progettazione.</p>
Opportunità	<p>Velocizzazione del trasporto logistico proveniente dall'ambito produttivo di Copparo (Berco) verso la viabilità di livello extra-provinciale, attraverso la Superstrada Ferrara – Mare.</p>
Minacce	<p>L'opera è prevista in adiacenza alla nuova espansione residenziale ANS-C-015, ma separata da questa da un'area a destinazione naturalistico forestale, che ne costituirà fascia di ambientazione.</p>
Valutazione degli impatti	<p>L'opera rientra nelle categorie progettuali per cui è prevista la procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi della L.R. 9/99 e smi. che sarà applicata alla fase di progettazione. Pertanto, in quella sede saranno da analizzare i potenziali impatti e da prevedere le misure idonee di mitigazione.</p>
Direttive al POC	<p>I punti di intersezione del nuovo tronco stradale con il tracciato della SP4 esistente, dovranno essere previsti preferibilmente con rotatoria., ed adeguatamente distanti dai ricettori sensibili presenti, nei confronti dei quali dovranno essere valutate attentamente le eventuali misure di mitigazione.</p> <p>Il corridoio di progetto interseca il tracciato della strada comunale Via Ruffetta, con la quale occorrerà progettare un'idonea intersezione.</p> <p>Dovrà inoltre essere previsto un idoneo scavalco del canale Brusabò, in modo da salvaguardarne le caratteristiche di corridoio ecologico secondario.</p>



ATTRACCO COMMERCIALE SUL PO A COLOGNA

Stralcio Cartografico



Descrizione

Si tratta della realizzazione di un attracco Commerciale a nord-ovest della località Cologna, in area golenale del Po Grande.

L'intervento prevede la realizzazione di una banchina attrezzata per scarico e deposito merci, che attraverso un sistema di viabilità adeguato a tal fine, consente di raggiungere l'ambito produttivo posto nelle adiacenze per la logistica di smistamento.

L'intervento trova una sua fattibilità secondo le norme del PAI (art. 38), nonché sulla base della Delibera dell'Autorità di Bacino del Fiume Po n. 9/2010.

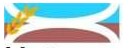
La previsione non è Cogente ma si attuerà solo con il suo inserimento nella pianificazione sovraordinata e di settore.

Vincoli

- Corsi d'acqua rilevanti (art. 142, c. 1, lett. c, D.lgs. 42/2004);
- Invasi ed alvei dei corsi d'acqua (art. 18 Norme PTCP);
- Zona di tutela naturalistica (art. 25 Norme PTCP);
- Sito Rete Natura 2000 SIC-ZPS **IT4060016**;
- Fascia A del PAI Po.

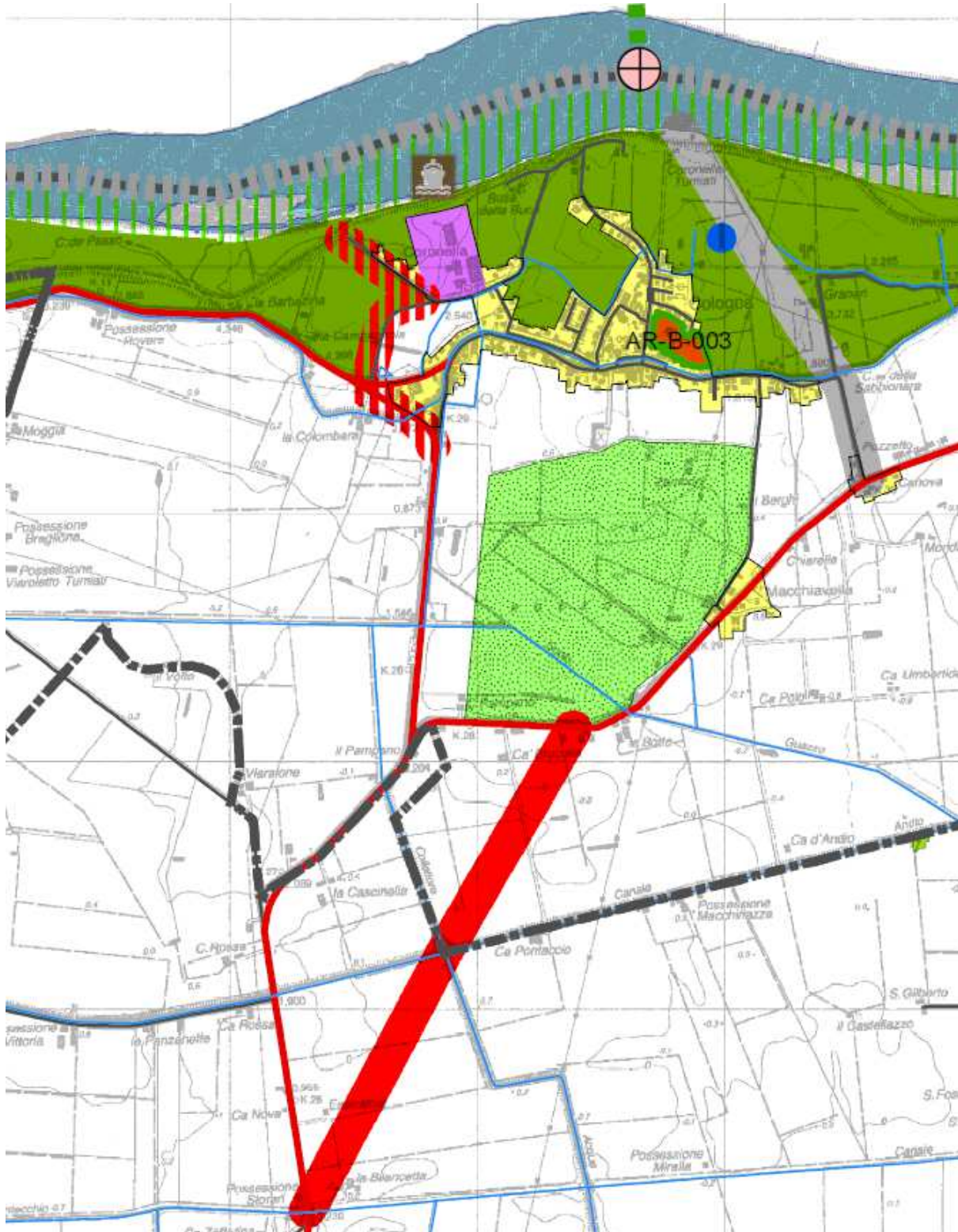


<i>Punti di forza</i>	L'opera è funzionale al dirottamento del traffico logistico dalla gomma a vie alternative di trasporto e quindi concorrerebbe ad apportare i benefici ambientali e di sicurezza connessi.
<i>Punti di debolezza</i>	L'intervento prevede il rimaneggiamento delle sponde fluviali, che ricadono all'interno del sito di Rete Natura 2000 IT4060016 (si veda VINCA del presente Piano).
<i>Opportunità</i>	<p>La previsione pur essendo al di fuori del progetto dell'Idrovia Ferrarese, si colloca sempre nel Sistema idroviario Padano - Veneto.</p> <p>L'infrastruttura costituisce il presupposto per la promozione dello sviluppo economico ed per la ricerca di nuove opportunità occupazionali per rendere il territorio competitivo nei confronti delle realtà limitrofe extraprovinciali.</p> <p>L'opera è pensata in posizione limitrofa alle realtà produttive esistenti nell'abitato di Cologna. La stessa opera è a poca distanza dalla posizione in cui è ipotizzato l'attraversamento sul fiume Po previsto dal PTCP di Rovigo.</p>
<i>Minacce</i>	L'opera è interferente con il sito Natura 2000 IT4060016 come evidenziato nella VINCA allegata al presente Piano.
<i>Valutazione degli impatti</i>	<p>La pianificazione successiva dovrà indirizzare la progettazione al perseguimento del minor impatto possibile, con particolare riferimento al sito Natura 2000.</p> <p>L'opera potenzialmente rientra nelle categorie da assoggettare a procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi della LR 9/99 e s. m. i.(B.2.45) , pertanto in quella sede si valuteranno le eventuali misure di mitigazione, che dovranno essere recepite nelle fasi successive della pianificazione.</p>
<i>Direttive al POC</i>	Dovrà essere previsto il potenziamento della viabilità comunale di collegamento tra l'attracco commerciale e la Strada Provinciale SP2 e un'adeguata intersezione con la stessa.



PONTE SUL PO LOCALITÀ COLOGNA (BERRA) E VIABILITÀ DI COLLEGAMENTO

Stralcio Cartografico



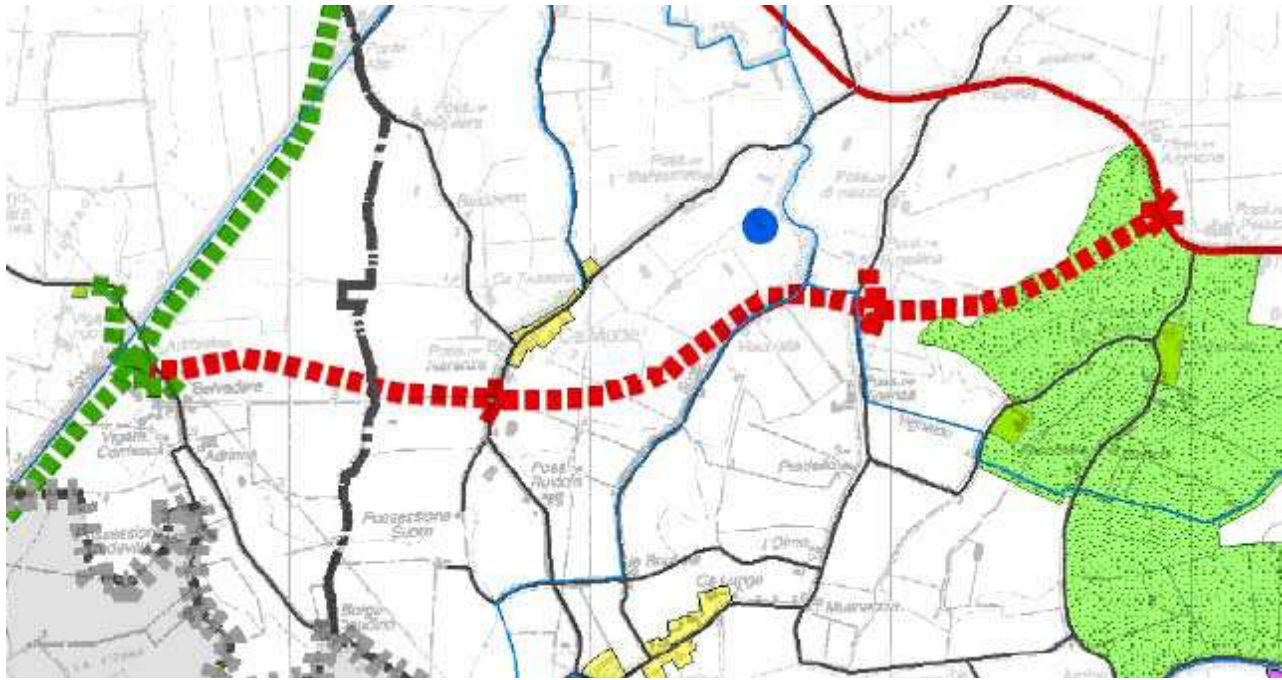


Descrizione	Si tratta del recepimento di una previsione del PTCP di Rovigo e consiste in un ponte di collegamento tra la futura prosecuzione della Strada Statale Transpolesana (Nogara-Mare) e la Provincia di Ferrara, in località Cologna di Berra. Conseguentemente, la pianificazione locale individua un corridoio di collegamento tra lo stesso ponte e la viabilità provinciale esistente (SP12) a sud, prevedendo, inoltre, il by-pass dell'incrocio della stessa provinciale con la SP2.
Vincoli	<ul style="list-style-type: none">- Corsi d'acqua rilevanti (art. 142, c. 1, lett. c), D.lgs. 42/2004;- Invasi ed alvei dei corsi d'acqua (art. 18 Norme PTCP);- strade panoramica (art. 24 Norme PTCP);- zone di tutela naturalistica (art. 25 Norme PTCP);- sito Rete Natura 2000 SIC ZPS IT4060016;- fascia A del PAI Po.
Punti di forza	L'opera interrompe un tratto molto lungo del Po Grande, da Ro fino a Mesola, in cui non sono presenti collegamenti tra le sponde fronteggianti.
Punti di debolezza	Il ponte ricade all'interno del sito di Rete Natura 200 SIC ZPS IT4060016. Inoltre, le aree di sedime delle infrastrutture risentiranno negativamente dell'incremento di emissioni atmosferiche e sonore.
Opportunità	L'opera potrebbe costituire una opportunità economica in quanto migliorerebbe i collegamenti a servizio, non solo dell'ambito produttivo più prossimo (ASP_C1-B-001) ma altresì dell'intero territorio dell'Unione con la Provincia limitrofa di Rovigo.
Minacce	Il ponte ricade all'interno del SIC ZPS IT4060016 e la sua collocazione è prevista in adiacenza ad un habitat prioritario e potrebbe comportarne perdita di superficie (si veda Vinca allegata al presente Piano).
Valutazione degli impatti	L'opera rientra tra le categorie soggette a Valutazione di impatto ambientale, pertanto in quella sede si valuteranno le eventuali misure di mitigazione, che dovranno essere recepite nelle fasi successive della pianificazione.
Direttive al POC	Il tracciato della strada di collegamento ricalca in parte una strada comunale esistente alla quale ha accesso diretto un gruppo di abitazioni e per la quale, pertanto, è necessaria una progettazione attenta alla sicurezza delle immissioni.

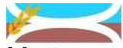


**BRETELLA DI COLLEGAMENTO TRA LA NUOVA TANGENZIALE EST DI FERRARA E LA
SP5 IN LOCALITÀ SAN VENANZIO**

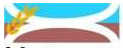
Stralcio Cartografico



Descrizione	<p>Si tratta del collegamento tra la nuova Tangenziale Est di Ferrara, in fase di progetto, in corrispondenza dell'intersezione con la strada comunale Via Vigara, e la strada provinciale SP5 in località San Venanzio.</p> <p>Pertanto, questo intervento è subordinato alla realizzazione della suddetta tangenziale.</p>
Vincoli	<p>Non presenti.</p>
Punti di forza	<p>L'intervento si connette direttamente alla nuova arteria facente parte della Rete di Base Regionale, che connette la Superstrada Ferrara – Mare al ponte sul Po a Ro e, quindi, alla Statale 16 Adriatica.</p>
Punti di debolezza	<p>La realizzazione comporta perdita di suolo agricolo e aumento delle emissioni in atmosfera e rumorose nelle zone contermini; la scarsità di ricettori sensibili, tuttavia, fa sì che tali impatti possano essere efficacemente moderati con una buona progettazione ed eventualmente la previsione di idonei elementi di mitigazione.</p>
Opportunità	<p>Velocizzazione del traffico veicolare locale, in particolare per il territorio di Berra, da e per la città di Ferrara.</p>

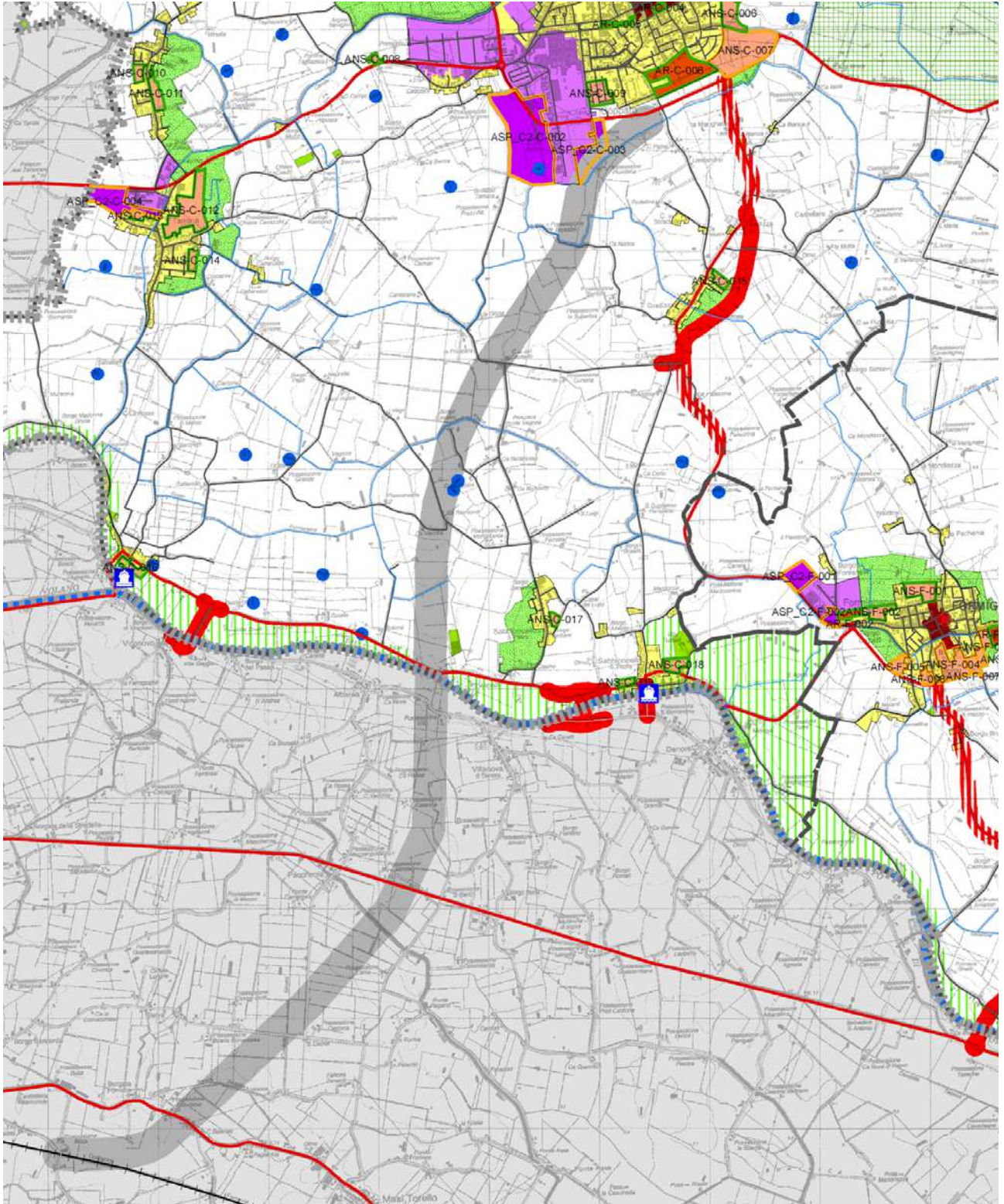


	Alleggerimento del traffico veicolare sulla SP2 non sufficiente al carico attuale di mezzi, soprattutto pesanti.
Minacce	\
Valutazione degli impatti	L'opera rientra nelle categorie progettuali per cui è prevista la procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi della L.R. 9/99 e smi. che sarà applicata alla fase di progettazione. Pertanto, in quella sede saranno da analizzare i potenziali impatti e da prevedere le misure idonee di mitigazione.
Direttive al POC	Devono essere progettate in sicurezza le intersezioni con la Tangenziale Est e la SP 5, nonché con le strade comunali (Via Camatte e Via Caseggiato) che intersecano il tracciato della bretella.



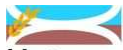
FERROVIA COPPARO FERRARA

Stralcio Cartografico





Descrizione	<p>Si tratta della realizzazione del collegamento ferroviario tra il centro abitato di Copparo, nell'area a sud in prossimità dell'ambito produttivo esistente (BERCO), e la ferrovia esistente Ferrara – Codigoro, in prossimità della Località di Quartesana, vicino al nuovo polo ospedaliero di Cona, nonché della stazione ferroviaria annessa, situata nell'area a sud-est del centro di Copparo.</p> <p>Previsione non cogente attuabile se recepita dalla pianificazione sovraordinata (PRIT e PTCP).</p>
Vincoli	<ul style="list-style-type: none">- Corsi d'acqua rilevanti (art. 142, c. 1, lett. c), D.lgs. 42/2004;- Invasi ed alvei dei corsi d'acqua (art. 18 Norme PTCP);- Zone di interesse paesaggistico – ambientale (art. 19 Norme PTCP);- Dossi di rilevanza storico-ambientale (art. 20a Norme PTCP).
Punti di forza	<p>L'opera può avere effetti positivi sulla qualità dell'aria in quanto potrebbe dirottare traffico pesante dalla gomma alla rotaia.</p>
Punti di debolezza	<p>La realizzazione comporta perdita di suolo agricolo.</p> <p>La costruzione di infrastrutture viarie quali le ferrovie provoca spesso impatti maggiormente rilevanti nella fase di realizzazione piuttosto che in quella di esercizio.</p> <p>La realizzazione, infatti, comporta notevoli impatti, non sempre transitori, di carattere antropico idrogeologico ed ecologico come ad esempio:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ rumore▪ vibrazioni,▪ emissioni gassose legate alle macchine operatrici▪ emissioni di polveri▪ perdita di vegetazione <p>interferenze col sistema viario</p> <p>Gli impatti legati all'esercizio dell'infrastruttura in oggetto sono rappresentati in particolar modo dalle emissioni acustiche e dalle vibrazioni.</p> <p>Il rumore del traffico ferroviario interessa principalmente la popolazione che vive nelle adiacenze degli impianti ferroviari.</p>



	<p>Sulle locomotive elettriche il rumore ha un livello variabile da 80 a 90 dB, soprattutto a velocità elevate; ad una distanza di una diecina di metri dalla ferrovia, il livello sonoro è dell'ordine di 100 dB. (dati Ministero dell'Ambiente)</p> <p>L'estesa della linea è localizzata prevalentemente in un contesto agrario dove la densità dei recettori è piuttosto scarsa, tuttavia dislocate lungo il tracciato si individuano alcune emergenze in cui si riscontrano abitazioni in adiacenza alla linea.</p> <p>Il tracciato interferisce, inoltre, con un corridoio ecologico primario, costituito dal Po di Volane e dalle aree limitrofe, e con due maceri di tipo B – componente ambientale di base, facenti parte della componente primaria della RETL.</p>
Opportunità	<p>L'opera è principalmente pensata al servizio del comparto produttivo di Copparo (ASP_C2-C-003), con particolare riferimento a BERCO, ma altresì a tutte le piccole medie realtà insediate nel territorio.</p> <p>L'opera, inoltre permette un collegamento alternativo alla strada per il traffico leggero, con particolare riferimento al collegamento col polo ospedaliero di Cona. Ciò permetterebbe di togliere traffico da una viabilità ormai obsoleta, inadeguata e problematica come la SP 2</p>
Minacce	<p>L'intervento potrebbe causare degli impatti negativi, in termini di emissioni in atmosfera e di rumore, nei confronti del corridoio primario e dei macereti ricadente nel corridoio di progetto dell'infrastruttura, nei confronti dei quali occorrerà verificare, in fase di progettazione, l'eventuale necessità di realizzare idonee opere di mitigazione.</p>
Valutazione degli impatti	<p>L'opera, ai sensi della L.R. 9/99 e smi sarà da sottoporre a valutazione di impatto ambientale in cui saranno evidenziati gli impatti.</p>
Direttive al POC	<p>La progettazione del tracciato dovrà valutare attentamente l'attraversamento delle strade comunali intersecate e il superamento del Po di Volano, tenendo in considerazione che lo stesso corso d'acqua è interessato dal Progetto Idrovia Ferrarese e pertanto attraversato da bettoline di cat. V, nonché il collegamento agli ambiti produttivi, esistente e di progetto, a sud di Copparo.</p> <p>Per quanto riguarda la stazione ferroviaria, dovrà essere progettato parcheggio di interscambio e un collegamento adeguato alla viabilità esistente (SP16).</p>

