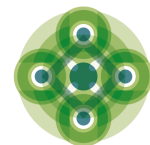




Comune di Bologna



Sostenibilità
è Bologna

Dipartimento Urbanistica Casa e Ambiente
Ufficio di Piano
u.i. Gestione Urbanistica
piazza Liber Paradisus, 10
Torre A piano 9
40129 Bologna

Oggetto: Dpr 18 aprile 1994 n. 383 - Autostrada A14 Bologna - Bari - Taranto da Km 0+250 a Km 8+500. Raccordo Casalecchio R14/T06 Tangenziale di BO da Km 1+000 a Km 5+600 - Ramo Verde R1 da Km 0+000 a Km 3+300.

Piano di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi della Legge Quadro 447/1995 e decreti attuativi DMA 29 novembre 2011 e Dpr 142/2004. Intervento di risanamento acustico attraverso la realizzazione di barriere antirumore e interventi diretti sui ricettori (infissi silenti) nei comuni di Bologna e Zola Predosa (BO) nella Regione Emilia Romagna. Macro interventi 89-90 – progetto definitivo.

Nota tecnica allegata alla alla proposta di Delibera di Consiglio

Il presente documento elaborato in forma di nota tecnica è finalizzato a esprimere le prescrizioni tecniche per le successive fasi progettuali.

1. Premessa descrizione sintetica del progetto

Il presente progetto definitivo riguarda gli interventi di risanamento acustico previsti nei tratti di autostrada A14 Bologna-Taranto, compreso tra le chilometriche 0+250 e 8+500, la Tangenziale di Bologna T06 e il Raccordo Casalecchio R14 dal km 1+000 a km 5+600 ed il Ramo verde R01 da km 0+000 a km 3+300, in attuazione del Piano di Contenimento ed Abbattimento del Rumore ai sensi della Legge Quadro 447/1995 predisposto da ASPI nel Giugno 2007, al quale è seguita la progettazione acustica di dettaglio specifica del tratto autostradale in analisi (Macro Interventi 89-90).

Si pone l'obiettivo di contenere i livelli sonori di esposizione della popolazione all'interno dei limiti previsti dal Decreto del Presidente della Repubblica 30 Marzo 2004 recante Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447 (GU n. 127 del 1 giugno 2004).

L'indagine acustica prevista ha riguardato una fascia di ampiezza pari a 250 m su entrambi i lati dell'autostrada, nei tratti citati, a valle della quale gli interventi antirumore risultano compresi nel Comune di Bologna e Zola Predosa(BO).

2. Prescrizioni

- Si condivide il dimensionamento delle opere di mitigazione acustica proposto dal progetto chiarendo, con particolare riferimento al nucleo di edifici siti in via dell'Aeroporto nn. 4÷8, la necessità di coordinare - anche in questa sede e nell'ambito del progetto definitivo del Passante di Bologna - la progettazione delle barriere in oggetto in modo da garantire, a parità di efficacia acustica nei confronti dei ricettori mitigati, la loro omogeneità in termini di tipologia e di dimensioni;



Comune di Bologna

Dipartimento Urbanistica Casa e Ambiente
Ufficio di Piano
u.i. Gestione Urbanistica

- In riferimento all'interferenza degli interventi con il sistema del verde, considerato che il progetto non prevede abbattimento di alberi di grande rilevanza né interventi di trasformazione del bosco e comporta invece l'abbattimento di 18 alberature e interventi diffusi di potature sulle chiome, si esprime parere favorevole. Si esprime solo la necessità di far seguire gli interventi sulla vegetazione da Ditte specializzate con la supervisione di un tecnico abilitato ed esperto della materia sulla base delle competenze attribuite dalla normativa vigente agli Ordini e Collegi professionali di appartenenza.

Si prescrive inoltre, a parità di prestazione acustica:

- la finitura delle barriere quando sono previste opache la colorazione deve essere la medesima, verde RAL, sia sul lato interno sia sul lato esterno;
- si ritiene necessario utilizzare barriere il più possibile trasparenti in corrispondenza dei tratti in rilevato, che presentano visuali aperte verso il paesaggio circostante e la quinta collinare, il suddetto obiettivo viene raggiunto solo quando la trasparenza, a partire dall'altezza della vista da parte del guidatore, si sviluppa in orizzontale e in verticale in maniera adeguata a garantire l'effettiva percezione e visione dello spazio esterno all'infrastruttura;
- ricorrere a barriere opache a quando non sono presenti visuali o spazi verdi particolarmente interessanti da richiedere l'utilizzo di barriere trasparenti, quando non si presentano con sviluppi longitudinali troppo estesi (evitare sempre "l'effetto muro") e quando il tratto interessato è in trincea;
- ricorrere a barriere semitrasparenti nei tratti che presentano caratteristiche intermedie rispetto alle due situazioni precedentemente delineate; in ogni caso è sempre da considerare il fatto che se la semitrasparenza serve per vedere il territorio esterno all'infrastruttura occorre che i pannelli trasparenti arrivino almeno all'altezza della vista del guidatore
- al fine di evitare l'effetto "finestra a nastro", si prescrive, quando la barriera richiede la presenza di uno sbarramento omogeneità di tipologia (opaca, trasparente o semitrasparente) tra la porzione verticale della barriera e lo sbarramento stesso;
- si richiede di evitare salti di quota eccessivi tra le varie tipologie di barriere poste una di seguito all'altra, favorendo l'uniformità delle altezze e delle articolazioni in termini di trasparenza/opacità;
- per l'intervento T-1S l'utilizzo di una barriera trasparente nel tratto in rilevato e davanti all'edificio tutelato, per garantire la vista verso le colline; per assicurare in pieno la suddetta finalità, per tutto il tratto dove si prevede la presenza di uno sbarramento si chiede di utilizzare barriere trasparenti per tutto lo sviluppo verticale e di prevedere trasparente anche lo sbarramento. Si segnala anche che non si ravvisa una ragione specifica nell'avere una "finestra" trasparente, nello sviluppo della barriera, posta a più di 3 metri di altezza dal piano stradale e in quanto tale di nessuna utilità percettiva per alcun conducente che transiti con qualsivoglia mezzo;
- per l'intervento T-2S/T-1Na: in considerazione della peculiarità del paesaggio attraversato, si chiede che i due tratti ivi previsti di barriere, completamente opache, siano modificati prevedendo barriere completamente trasparenti; se per ragioni di contenimento acustico ciò non fosse possibile, si chiede che sia resa trasparente almeno una delle due barriere, in particolare quella posizionata ad est (barriera T-1Na), per permettere la visione della collina con la basilica di S. Luca;
- per l'intervento T-1Nb: si concorda sull'utilizzo di una barriera completamente trasparente, soprattutto se posta in relazione con quanto richiesto per il successivo tratto T-1Na, di cui al precedente alinea;



Comune di Bologna

Dipartimento Urbanistica Casa e Ambiente
Ufficio di Piano
u.i. Gestione Urbanistica

- per l'intervento T-1Nd: si concorda con l'utilizzo di barriere opache nella parte bassa e trasparenti nella parte più alta;
- intervento T-1Ne e T-1Nf: in considerazione della collocazione su rilevato o viadotto, si chiede che le barriere siano completamente trasparenti per tutto il loro sviluppo verticale (e non con una "finestra" posta a 3 metri d'altezza dal piano carrabile); inoltre per garantire continuità visiva e percettiva delle stesse, si chiede che il tratto T-1Ng, alto 5 m, di sviluppo molto contenuto e ricompreso tra due tratti alti 6 m, sia portato anch'esso a 6 metri e sempre completamente trasparente;
- per l'intervento T-3Sa: si chiede, per continuità con l'intervento precedente T-3Sb, di non utilizzare per tale tratto una barriera completamente opaca ma uguale, per tipologia, a quella utilizzata nel tratto T-3Sb, parzialmente trasparente;

Inserimento territoriale e paesaggistico

Il presente progetto è stato illustrato alla CQAP nella seduta del 12 novembre 2020 e si attende l'esito della valutazione sugli aspetti paesaggistici con particolare riferimento alle aree oggetto di tutela ai sensi del Dlgs 42/2004 e s.m. e i, per il rilascio del provvedimento finale in corso di elaborazione.

Il Responsabile dell'u.i. Gestione
Urbanistica
per. ind. Claudio Bolzon

Il Direttore dell'Ufficio di Piano
arch. Francesco Evangelisti
(documento sottoscritto digitalmente)