



**COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA - TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE - GORIZIA**

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

VIA VITTORIO LOCCHI N. 19 - 34143 - TRIESTE
Tel 040 3189542 - 0432 925542 - Fax 040 3189545

commissario@autostradealtoadriatico.it - commissario@pec.commissarioterzacosia.it

**AMPLIAMENTO DELLA A4 CON LA TERZA CORSIA
II LOTTO: TRATTO SAN DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI**

Sub-lotto 3: asse autostradale dalla progr. km 437+376 (ex progr. km 40+900) alla progr. km 451+236 (ex progr. km 54+760)

NUOVO SVINCOLO E CASELLO DI SAN STINO DI LIVENZA

PROGETTO DEFINITIVO

OPERA PREVISTA DAL P.E.F. DELLA CONCESSIONE ASSENTITA ALLA SOCIETA' AUTOSTRADALE ALTO ADRIATICO S.p.A. ATTRATTA ALLA COMPETENZA DEL COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA - TRIESTE) ED IL RACCORDO VILLESSE - GORIZIA AI SENSI DELL'ART. 1, COMMA 1, LETTERA A, DELL' O.P.C.M. n° 3702 DEL 5 SETTEMBRE 2008 E S.M.I.



AMBIENTE

Relazione paesaggistica

Decreto VIA n. 722 del 28/12/2023 - Verifica di ottemperanza

Condizione ambientale n. 1 del MIC

TEMATICA

S

N. ALLEGATO e SUB.ALL.

01.01.0.0

REV.	DATA	DESCRIZIONE DELLA REVISIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
4					
3	02.08.2024	Recepimento parere Soprintendenza prot. E/3975 del 31.07.2024	MC	MC	EP
2	24.05.2024	Recepimento nota Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio VE, BL, PD e TV prot. 9843-P del 21.03.2024	MC	MC	EP
1	15.02.2024	Prima emissione	MC	MC	EP

RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE
FRA LE VARIE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE

COMMISSARIO DELEGATO A4 :

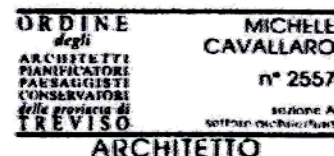
Firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24
del D.Lgs. 82/2005 e s.m.i. da:
dott. ing. Matteo RIVIERANI
dott. ing. Edoardo PELLA



PROGETTAZIONE SPECIALISTICA:
VERIFICA DI OTTEMPERANZA CONDIZIONE AMBIENTALE n. 1 MIC (Decr. VIA 722/2023)

Firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24
del D.Lgs. 82/2005 e s.m.i. da:

MATE Soc. Coop.va
dott. arch. Michele CAVALLARO



Collaboratori per la parte grafica:
Commissario Delegato A4
p.n. Massimiliano BASSO, geom. Lorenzo NOCENTINI, geom. Denis DI GIORGIO

NOME FILE:
2011S0101003.doc
2011S0101003.pdf

DATA PROGETTO:
31.05.2022

21A09K

CODICE MASTRO

20

ANNO

11

N.PROGETTO

3

REVISIONE

Visto: IL RESPONSABILE UNICO DEL PROGETTO
ing. Paolo PERCO

**COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA–TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA**

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n. 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

Ampiamento dell'autostrada A4 con la Terza Corsia
LOTTO II: TRATTO SAN DONÀ DI PIAVE – SVINCOLO DI ALVISOPOLI.
Sub-lotto 3: Asse Autostradale.

NUOVO SVINCOLO E CASELLO DI SAN STINO DI LIVENZA

PROGETTO DEFINITIVO

**DECRETO VIA N. 722 DEL 28.12.2023
VERIFICA DI OTTEMPERANZA**

Parere del Ministero della cultura, Direzione Generale archeologia, belle arti e
paesaggio prot. 40681 del 14 novembre 2022”

Condizione ambientale n.1

PREMESSA

L'art. 3, comma 1, del Decreto VIA n. 722 del 28.12.2023 recita: *“Devono essere ottemperate le condizioni ambientali di cui al parere della Direzione Generale archeologia, belle arti e paesaggio del Ministero della cultura prot. 40681 del 14 novembre 2022, riportate da pagina 10 a pagina 11, nelle fasi progettuali indicate per ciascuna condizione ambientale. [...]”*.

La presente relazione quindi va a descrivere come si provvede ad ottemperare alla condizione ambientale n.1 contenuta nel Parere del MiC prot. 40681 del 14 novembre 2022.

I CONTENUTI DELLA CONDIZIONE AMBIENTALE N.1

La condizione ambientale è contenuta nel Parere della Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del Ministero della Cultura prot. 40681 del 14 novembre 2022, assunto al prot. MiTE-141556 del 14 novembre 2022 e recita quanto segue:

“Dovrà essere presentato un elaborato grafico e cartografico in cui si rappresenti come la mitigazione attraverso la vegetazione arbustiva ed arborea mantenga carattere di naturalità proprie della caratterizzazione paesaggistica dell'area di progetto e che assicuri l'estensione della Piantumazione di macchie boscate di TIPO C alla porzione di terreno agricolo a nord e nord ovest del raccordo autostradale in modo da integrarsi con il bosco di Prassaccon, seguendo - per un tratto significativo - l'andamento del canale Melonetto;” [I parte]

“in particolare, facendo riferimento al Paragrafo, 9 Mitigazione dell'impatto dell'intervento dovrà essere effettuato un approfondimento in cui si dimostri come il nuovo casello si inserisca nel paesaggio circostante, attraverso l'utilizzo di opportune forme architettoniche e rifiniture materiche nonché di mitigazione, appropriate sia per gli aspetti funzionali dell'opera che estetici, da concordarsi con la Soprintendenza competente”. [II parte]

La condizione ambientale n. 1 del MiC è stata approfondita nella revisione 1 della “Relazione paesaggistica – Decreto VIA n. 722 del 28/12/2023 – Verifica di ottemperanza alla Condizione ambientale n. 1 del MIC” (All. S.01.01.0.0), che è stata presentata dal Commissario delegato alla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Venezia e le province di Belluno, Padova e Treviso con nota prot. U/1558 del 15.03.2024.

In seguito alla sopra citata nota è pervenuta la risposta della Soprintendenza prot. 9843-P del 21.03.2024, in esito alla quale è stata redatta la revisione 2 della presente Relazione, inviata alla stessa Soprintendenza con nota U/3041 del 24.05.2024 unitamente alla rev. 3 della Planimetria delle opere a verde (All. P.00.00.0.0). A seguito della nota della Soprintendenza prot. 26476-P del 31.07.2024, con cui la stessa ha ritenuto *“che le modifiche apportate in ampliamento alla precedente soluzione rendano l'intervento coerente con la prescrizione ricompresa nel parere endoprocedimentale Ns. prot. n. 36727 del 08/11/2022”* a condizione che *“la fascia di superficie boscata tipo C posta a nord dello svincolo abbia una larghezza non inferiore a mt. 15,00 al fine di permettere la piantumazione di un sesto di impianto multiplo”*, si è provveduto a redigere la rev. 4 della Planimetria delle opere a verde e il presente aggiornamento della Relazione paesaggistica (All. S.01.01.0.0 rev. 3).

DESCRIZIONE DEL CONTESTO DI INTERVENTO

L'intervento si inserisce nel contesto delle pianure del Sandonatese e del Portogruarese, entro le Bonifiche Orientali dal Piave al Tagliamento. L'area è infatti caratterizzata dalla ricchezza di corsi d'acqua sia di origine naturale che antropica, associati alle opere di bonifica. Come elementi caratterizzanti il valore naturalistico del contesto si riscontrano oltre ai corsi d'acqua anche le aree boscate, identificati come Siti Natura 2000.



Figura 1: Il Canale Melonetto

I boschi sono tipici frammenti di bosco umido planiziale con farnia, carpino bianco e frassino a cui si aggiungono anche impianti a fini naturalistici tra cui si annovera il Bosco di Bandiziol e Prassaccon, che rappresenta il più grande intervento unitario di ricostruzione di bosco planiziale. Aggiungono carattere naturalistico le formazioni semplificate di siepi e filari, anche lungo i corsi d'acqua che prendono la forma di lembi di bosco ripariale lungo i grandi fiumi e di saliceto spondicolo lungo i piccoli corsi d'acqua.



Figura 2: il bosco di Bandiziol Prassaccon a Nord della A4

Il paesaggio agrario segue la vasta azione di bonifica e modernizzazione della produzione conferendo un aspetto monotono caratterizzato dalla presenza di seminativi con frammentate formazioni vegetazionali ai margini degli appezzamenti. A partire dalla sponda sinistra del Livenza si estendono i paesaggi viticoli del vino doc Lison Pramaggiore.



Figura 3: una veduta del paesaggio agrario sopra descritto

Legati alla presenza dei corsi d'acqua sono anche gli elementi di valore storico culturale: i siti e resti archeologici di età romana e paleocristiana, le abbazie e i complessi monastici, i centri storici e gli edifici di interesse storico-culturale, i luoghi cantati in letteratura da Ippolito Nievo, il sistema delle ville legate ai corsi d'acqua e dei manufatti idraulici e della cultura rurale tradizionale di interesse testimoniale.

Le intersezioni tra le vie d'acqua e le rotte di terra hanno originariamente influenzato la nascita ed il consolidamento dei nuclei urbani. L'intervenuto corridoio infrastrutturale costituito dalla SS 14 "Triestina", dalla ferrovia Venezia Trieste e dall'Autostrada A4 Venezia-Trieste hanno influenzato ulteriormente l'evoluzione del sistema insediativo attorno agli assi viari, sistema divenuto ad elevata vocazione intermodale. L'asse plurimodale tende a polarizzare gli agglomerati produttivi lungo il tracciato, in corrispondenza dei caselli e delle direttrici stradali principali.



Figura 4: l'autostrada A4 Venezia-Trieste in prossimità dell'intervento



Figura 5: la SS 14 "Triestina" in prossimità del centro di San Stino di Livenza

DESCRIZIONE DEL NUOVO SVINCOLO E CASELLO

Il nuovo svincolo è spostato di circa 2 km in direzione Trieste rispetto all'esistente ed ha una configurazione analoga a quella precedente, con il casello posizionato a sud dell'Autostrada ed il cappio a nord. Con lo svincolo è prevista la realizzazione di un cavalcavia a tre campate, di aspetto analogo a quello delle più recenti opere costruite nell'ambito dei lavori di ampliamento della Autostrada A4 con la terza Corsia. Il collegamento con la viabilità locale avviene attraverso una rotatoria sulla nuova tangenziale "G. Pancino" (S.R. n. 18).

Rispetto al piano campagna il cavalcavia si pone ad una quota di poco più di 10 m sopra il piano campagna, il piazzale di stazione si svilupperà per una lunghezza di 180 m ed una larghezza che partirà da 21,5 m sino ad arrivare a circa 65 m presso la linea di esazione, comprendente tre porte per l'ingresso in autostrada, più una dedicata ai trasporti eccezionali e 5 porte di uscita, più una dedicata ai trasporti eccezionali.

Superata la barriera, lungo un tratto di circa 200 m, la piattaforma si restringe fino ad una sezione stradale di 10,5 m e dopo ulteriori 200 m è posizionata la nuova intersezione a rotatoria di collegamento con la nuova tangenziale "G. Pancino" su cui si innesterà la viabilità vicinale di collegamento con l'abitato di Loncon, in sostituzione dell'esistente strada bianca che corre a fianco dell'autostrada. Per circa 5 m la strada sarà asfaltata in quanto funge anche da accesso al piazzale di servizio del casello mentre dopo il casello la viabilità proseguirà come strada bianca in affiancamento al piazzale, fino ad innestarsi su via Ponte.

In prossimità della rotatoria è previsto un parcheggio scambiatore, dotato di 108 stalli per veicoli leggeri, disposti perpendicolarmente alla viabilità interna.

In prossimità del piazzale, della rotatoria e all'interno del cappio di svincolo, sono previsti quattro bacini idraulici di laminazione, che saranno rinverditi a prato.

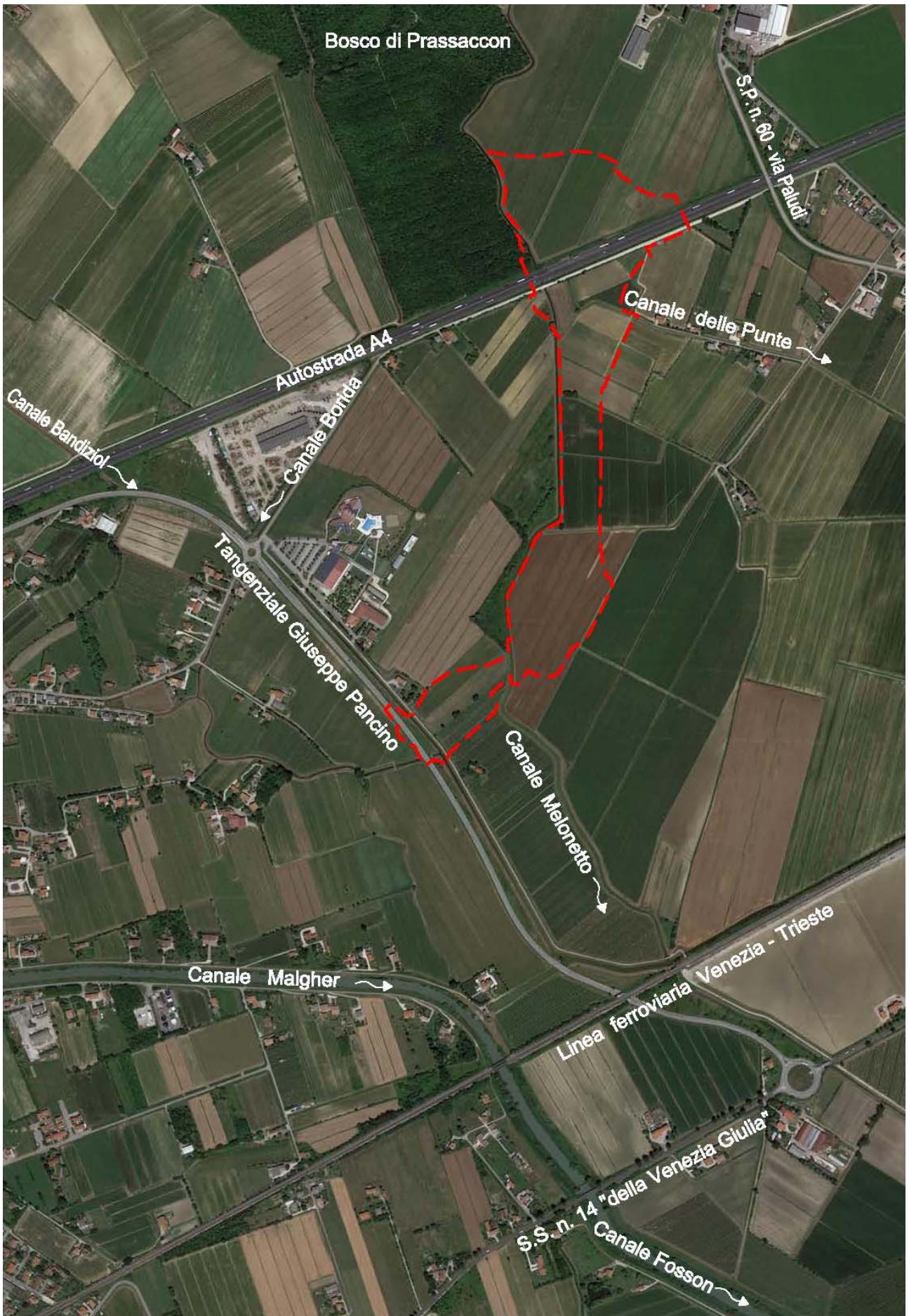
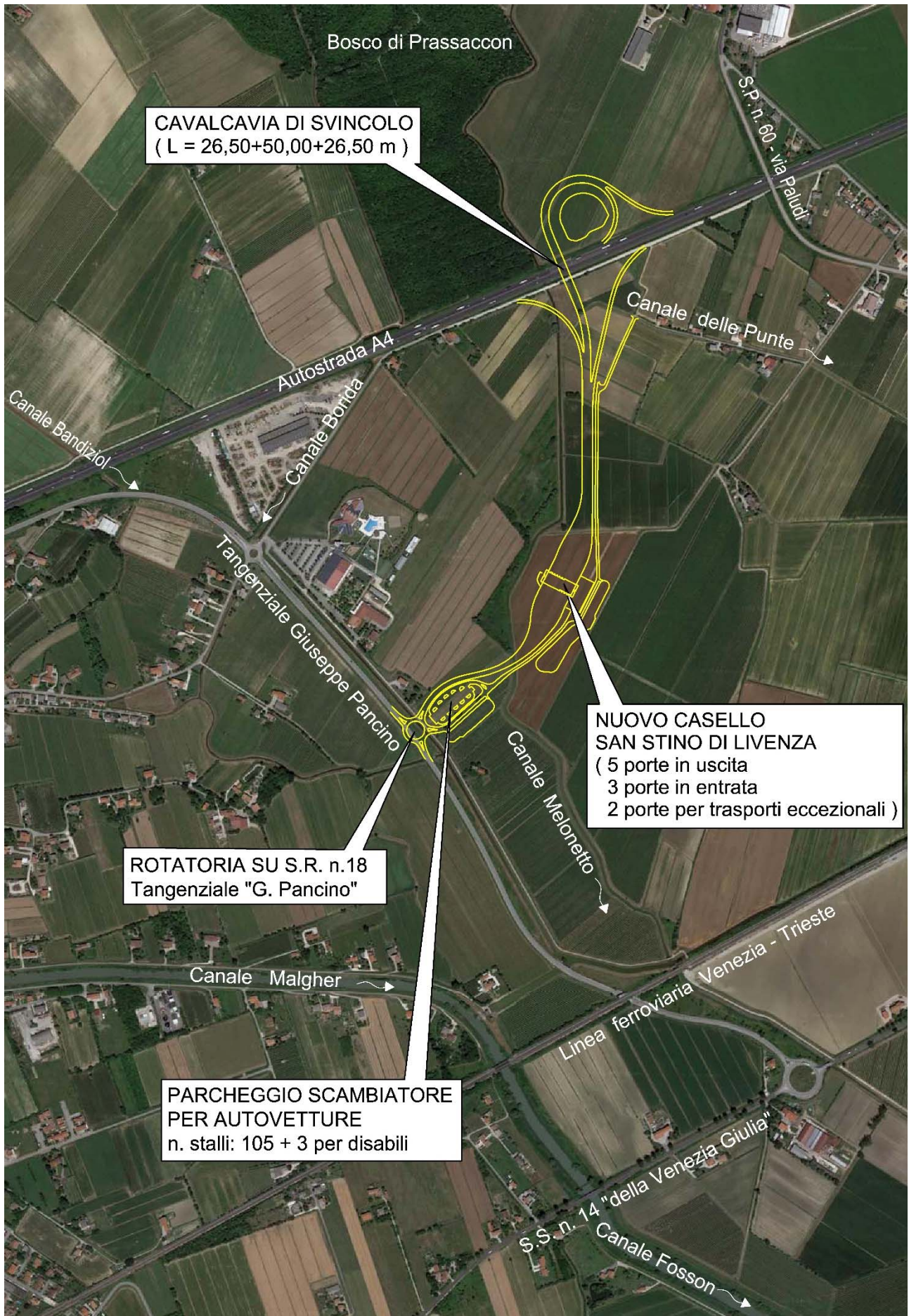


Figura 6: Area di intervento (in rosso) su foto aerea.



CAVALCAVIA DI SVINCOLO
(L = 26,50+50,00+26,50 m)

**NUOVO CASELLO
SAN STINO DI LIVENZA**
(5 porte in uscita
3 porte in entrata
2 porte per trasporti eccezionali)

ROTATORIA SU S.R. n.18
Tangenziale "G. Pancino"

**PARCHEGGIO SCAMBIATORE
PER AUTOVETTURE**
n. stalli: 105 + 3 per disabili

Figura 7: Componenti principali di progetto

Le opere costituenti la barriera di esazione saranno analoghe a quelle dei caselli di Sacile e Godega di Sant'Urbano lungo l'Autostrada A28 e comprendono la realizzazione di una pensilina in carpenteria metallica, di un fabbricato uffici ed impianti ed un cunicolo sotterraneo di collegamento tra l'edificio e le piste di esazione. La stessa tipologia di struttura e le stesse forme architettoniche sono state utilizzate anche nel progetto della nuova barriera del Lisert (GO) lungo la A4, per il quale l'esito positivo della procedura di VIA, comprensiva di autorizzazione paesaggistica, è stato riconfermato nel 2022.

Sarà inoltre presente nelle immediate vicinanze del fabbricato una cabina elettrica, costruita secondo gli standard imposti da e-distribuzione, collegata alla rete elettrica tramite un tratto di nuova linea interrata in media tensione (lunghezza 650 m circa) che terminerà presso un apposito traliccio, di altezza pari a circa 14 m, posto lungo l'esistente linea area da 20kV che attraversa l'intervento tra il nuovo coppia di svincolo e la nuova linea di esazione e che sarà interrata per il tratto interferente con le opere in progetto.

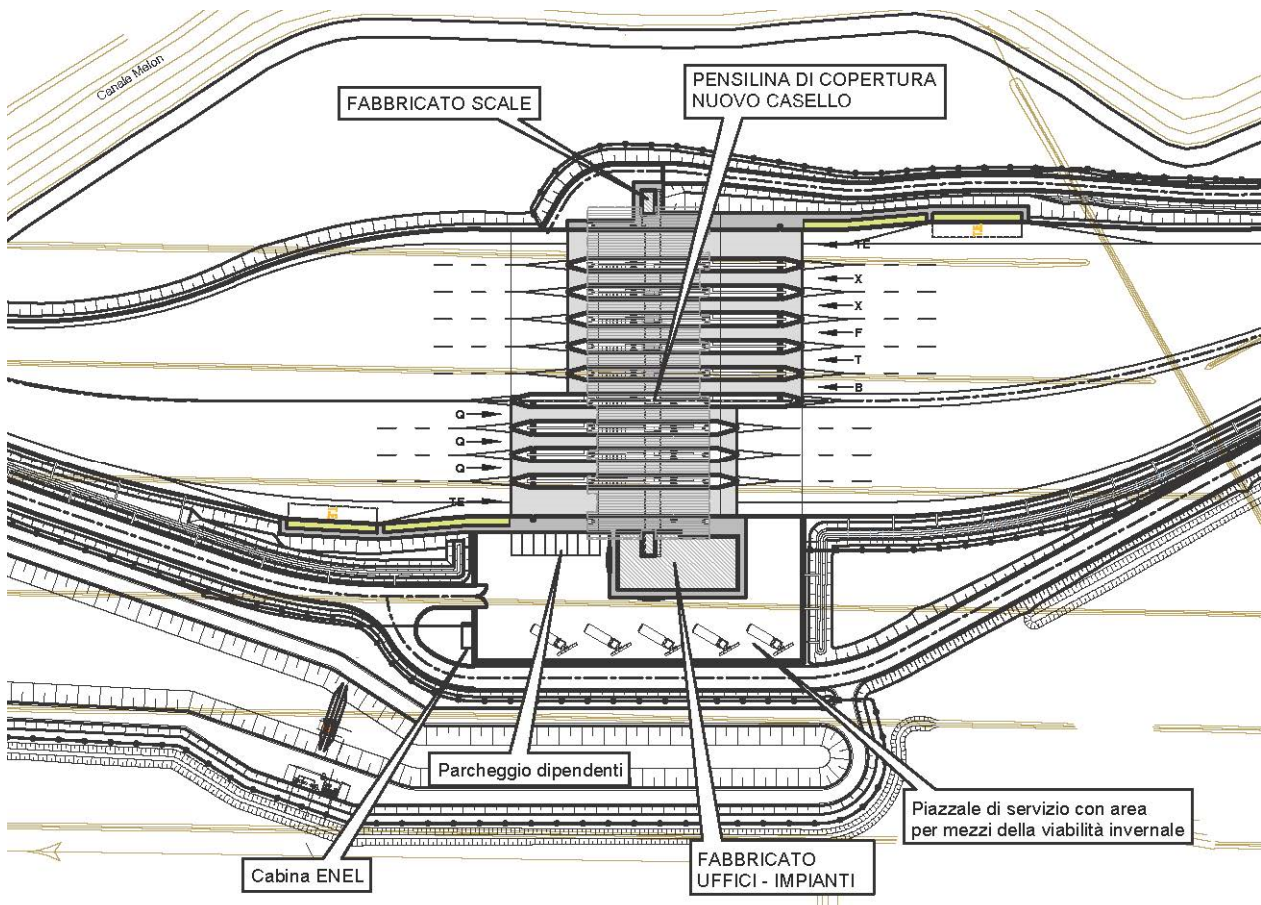


Figura 8: planimetria del piazzale di stazione con indicazione delle strutture del nuovo casello

La pensilina del nuovo casello avrà una lunghezza di circa 75 m ed una larghezza di circa 29 m, mentre l'altezza risulterà variabile da un minimo di 6, 19 m al centro dell'intradosso ad un massimo di 9.64 m all'estradosso. La forma della pensilina è stata scelta sia in base a criteri funzionali, in quanto permette di custodire al suo interno tubazioni, macchinari e cavidotti proteggendoli dagli agenti esterni, sia per criteri estetici, in quanto consente il mascheramento degli stessi impianti.

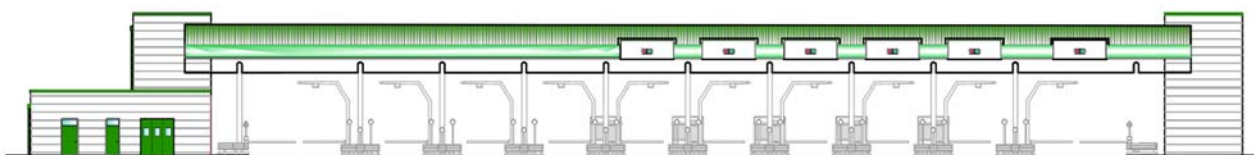


Figura 9: Prospetto Nord del nuovo casello: a sinistra il fabbricato uffici e impianti, al centro la pensilina e a destra il fabbricato scala

Il fabbricato avrà invece un'altezza di 5 m, ad esclusione di un vano scala-ascensore che si eleva fino alla quota di 10.7 m così da garantire l'accesso alla passerella di camminamento interna alla pensilina.



Figura 10: Prospetto Est del fabbricato uffici e impianti

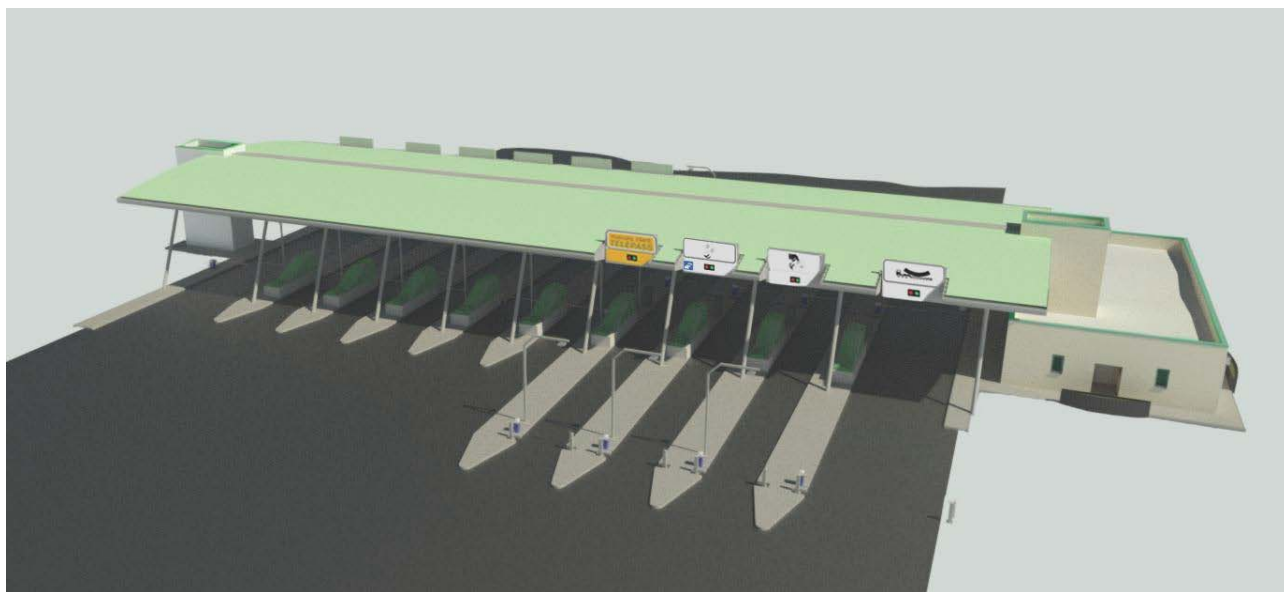


Figura 11: fotosimulazione del nuovo casello – vista da Sud



Figura 12: fotosimulazione del nuovo casello – vista provenendo dall'autostrada

Per la definizione delle opere di mitigazione sono stati presi in considerazione come elementi di pregio paesaggistico e naturalistico l'area del Bosco di Bandiziol-Prasaccon, il sistema dei canali consortili della zona ed in particolare il canale Melonetto di cui sono state riportate le immagini al paragrafo precedente ed hanno inciso sulle dimensioni e colorazioni dell'edificio e della pensilina e sulle opere a verde per il mascheramento percettivo delle opere ed il miglioramento delle funzioni ecologiche dei luoghi.



Figura 13: fotosimulazione del nuovo casello inserito nel territorio circostante – vista da Nord-Ovest

In coerenza con la peculiarità dei luoghi e con la situazione microstazionale, oltre all'inerbimento di base a spaglio ed idrosemina, si è prevista la piantumazione di macchie boscate in vari punti lungo l'intero intervento, di arredi arborei presso il parcheggio ed arboreo arbustivi presso la rotonda.

In particolare, in ottemperanza alla I parte della condizione ambientale n.1 del MiC, le opere a verde sono state integrate con l'aggiunta di una nuova area boscata di TIPO C (11.000m² circa) a nord e a nord-ovest del coppia di svincolo, che si andrà ad integrare con l'esistente bosco di Prassaccon lungo il canale Melonetto per una lunghezza di circa 200 m.

Come si può evincere dall'estratto della planimetria di insieme delle opere a verde riportato in Figura 15 e dal dettaglio di Figura 16, anche la fascia boscata TIPO C posta a nord dello svincolo, di larghezza pari a 15,00 metri come richiesto dalla Soprintendenza in data 31.07.2024, consente la piantumazione di un sesto d'impianto multiplo.

In tale nuova area boscata, le essenze arboree di "prima grandezza" (*Quercus robur*, *Populus alba*, *Populus nigra*, *Fraxinus oxycarpa*, *Tilia cordata*) e di "seconda grandezza" (*Carpinus betulus*, *Ulmus minor*, *Acer campestre*, *Alnus glutinosa*, *Fraxinus ornus*) e gli arbusti (*Frangola alnus*, *Crataegus monogyna*, *Cornus sanguinea*, *Rosa canina*, ecc.), individuate dal progettista delle opere a verde, sono state posizionate secondo il sesto d'impianto già utilizzato nelle afforestazioni realizzate lungo il Sub-Lotto 1 del II Lotto di Terza Corsia autostradale. L'area dovrà essere appositamente espropriata per ottemperare alla prescrizione.

La nuova macchia boscata è stata posizionata a nord e a nord ovest del coppia di svincolo, in modo da interpersi tra le nuove opere e il bosco di Prassaccon e da costituire un mascheramento alla vista dello svincolo dal lato nord. Tale scelta intende perseguire una duplice finalità:

- da un lato essa garantisce al fruitore del bosco di estendere la propria percezione dell'area verde anche al di là del canale Melonetto, mitigando, così, gli effetti sul paesaggio dell'intervento;
- da un altro punto di vista, la nuova area boscata, ponendosi come prosecuzione del bosco di Prassaccon verso est, va a realizzare un "abbraccio" del bosco nei confronti del nuovo svincolo, portando ad un mascheramento della nuova opera anche dal punto di vista di chi la osserva da nord.

Nel modo sopra descritto, l'individuazione della nuova area boscata di TIPO C ha temperato da un lato la necessità di integrare il bosco di Prassaccon e dall'altro l'esigenza di limitare l'ulteriore acquisizione di aree agricole coltivate a vigneto per la realizzazione dell'opera. In allegato si riportano i prospetti in corrispondenza del casello e del parcheggio scambiatore.

Di seguito la planimetria delle opere a verde e i fotoinserti (Figura 14 e seguenti).

TIPO C MACCHIE BOScate

SPECIE AMMESSE

ALBERI DI PRIMA GRANDEZZA:

Farnia (*Quercus robur*), Pioppo bianco (*Populus alba*), Pioppo nero (*Populus nigra*), Frassino meridionale (*Fraxinus oxycarpa*), Tilio (*Tilia cordata*)

ALBERI DI SECONDA GRANDEZZA:

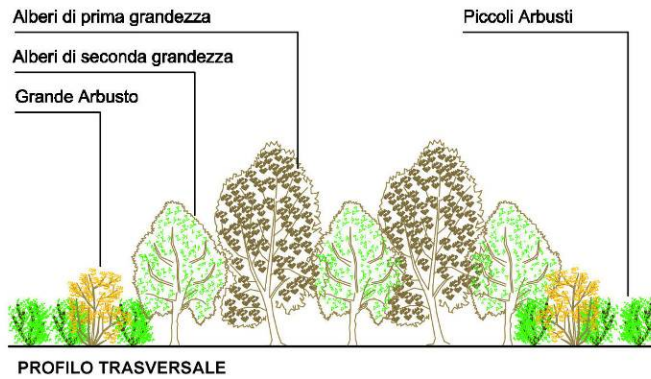
Carpino bianco (*Carpinus betulus*), Olmo campestre (*Ulmus minor*), Acero campestre (*Acer campestre*), Ontano nero (*Alnus glutinosa*)
Orniello (*Fraxinus ornus*)

GRANDI ARBUSTI:

Frangola (*Frangola alnus*), Biancospino (*Crataegus monogyna*), Nocciolo (*Corylus avellana*), Pado (*Prunus padus*), Pero selvatico (*Pyrus paraster*), Melo selvatico (*Malus sylvestris*), Prugnolo (*Prunus spinosa*)
Sorbo ciavardello (*Sorbus torminalis*)

PICCOLI ARBUSTI:

Sanguinella (*Cornus sanguinea*), Ligustrello (*Ligustrum vulgare*), Spincervino (*Rhamnus cathartica*), Pallon di maggio (*Viburnum opulus*)
Rosa canina (*Rosa canina*)



PROFILO TRASVERSALE

TIPO D MACCHIE BOScate IGROFILE

SPECIE AMMESSE

ALBERI DI PRIMA GRANDEZZA:

Farnia (*Quercus robur*), Pioppo bianco (*Populus alba*), Pioppo nero (*Populus nigra*), Frassino meridionale (*Fraxinus oxycarpa*), Platano (*Platanus hispanica*), Salice bianco (*Salix alba*)

ALBERI DI SECONDA GRANDEZZA:

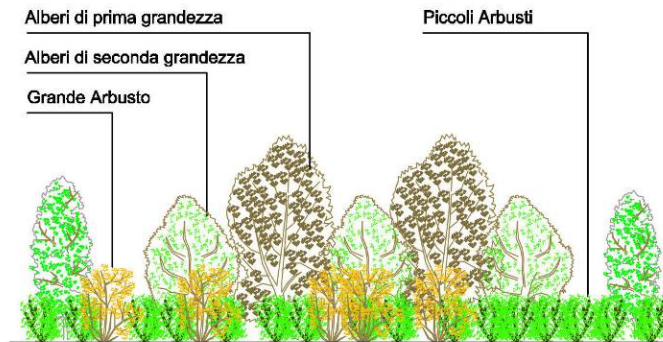
Carpino bianco (*Carpinus betulus*), Olmo campestre (*Ulmus minor*), Acero campestre (*Acer campestre*), Ontano nero (*Alnus glutinosa*)
Salix pentandra

GRANDI ARBUSTI:

Frangola (*Frangola alnus*), Biancospino (*Crataegus monogyna*), Nocciolo (*Corylus avellana*), Pado (*Prunus padus*), Sambuco nero (*Sambucus nigra*)

PICCOLI ARBUSTI:

Sanguinella (*Cornus sanguinea*), Ligustrello (*Ligustrum vulgare*), Spincervino (*Rhamnus cathartica*), Pallon di maggio (*Viburnum opulus*)



VISTA LATERALE

TIPO E ARREDO ARBOREO PARCHEGGI

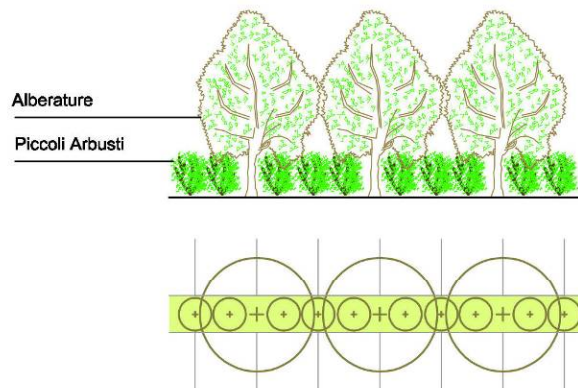
SPECIE AMMESSE

ALBERATURE:

Farnia (*Quercus robur*)
Olmo campestre (*Ulmus minor*)
Frassino meridionale (*Fraxinus oxycarpa*)

PICCOLI ARBUSTI:

Sanguinella (*Cornus sanguinea*)
Ligustrello (*Ligustrum vulgare*)
Spincervino (*Rhamnus cathartica*)
Pallon di maggio (*Viburnum opulus*)



TIPO F ARREDO ARBOREO ROTATORIE VIABILITA' SECONDARIA

SPECIE AMMESSE

ALBERI DI PRIMA GRANDEZZA:

Farnia (*Quercus robur*)
Pioppo bianco (*Populus alba*)
Pioppo nero (*Populus nigra*)
Frassino meridionale (*Fraxinus oxycarpa*)
Salice bianco (*Salix alba*)

ALBERI DI SECONDA GRANDEZZA:

Ontano nero (*Alnus glutinosa*)
Olmo campestre (*Ulmus minor*)
Acero campestre (*Acer campestre*)
Carpino bianco (*Carpinus betulus*)

GRANDI ARBUSTI:

Frangola (*Frangola alnus*)
Biancospino (*Crataegus monogyna*)
Nocciolo (*Corylus avellana*)
Pado (*Prunus padus*)

PICCOLI ARBUSTI:

Sanguinella (*Cornus sanguinea*)
Ligustrello (*Ligustrum vulgare*)
Spincervino (*Rhamnus cathartica*)
Pallon di maggio (*Viburnum opulus*)

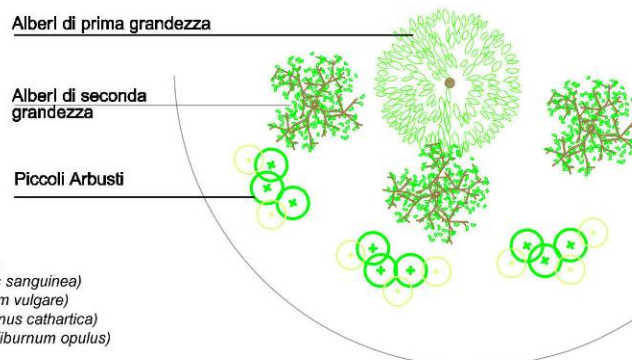
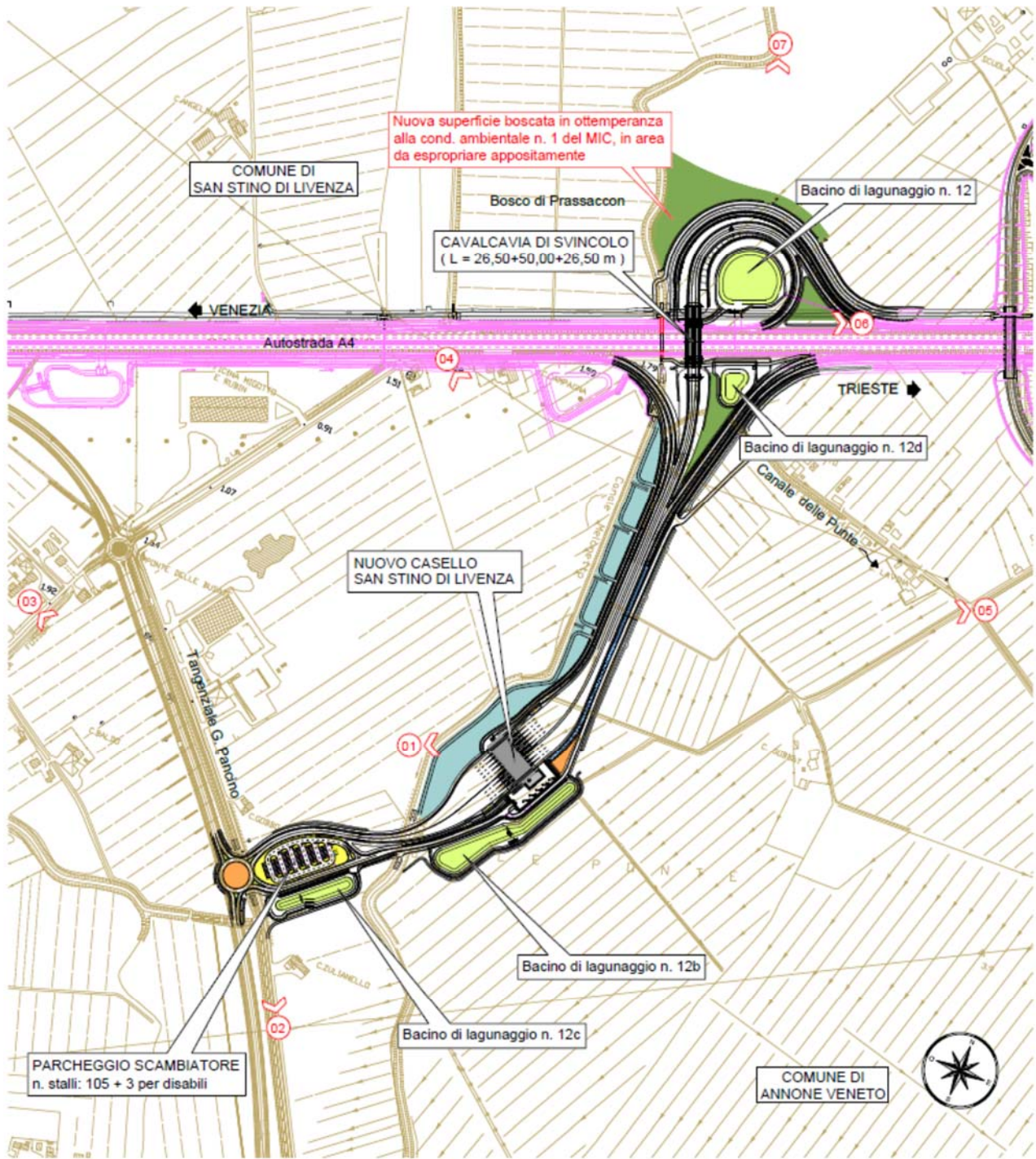


Figura 14: estratto della planimetria delle opere a verde con la composizione delle tipologie



LEGENDA

	TIPO C. Piantumazione di macchie boscate		Autostrada esistente
	TIPO D. Piantumazione di macchie boscate igrofile		Progetto terza corsia
	TIPO E. Arredo arboreo dell'area a parcheggio nuovo casello		Opere in progetto
	TIPO E. Arredo delle rotonde e aree a svincolo della viabilità secondaria		Confine comunale
	Inerbimento (compresi rilevati e fossi)		

Figura 15: estratto della planimetria delle opere a verde con i punti di vista da cui sono stati effettuati i fotoinserimenti, posizionati in corrispondenza di aree liberamente accessibili

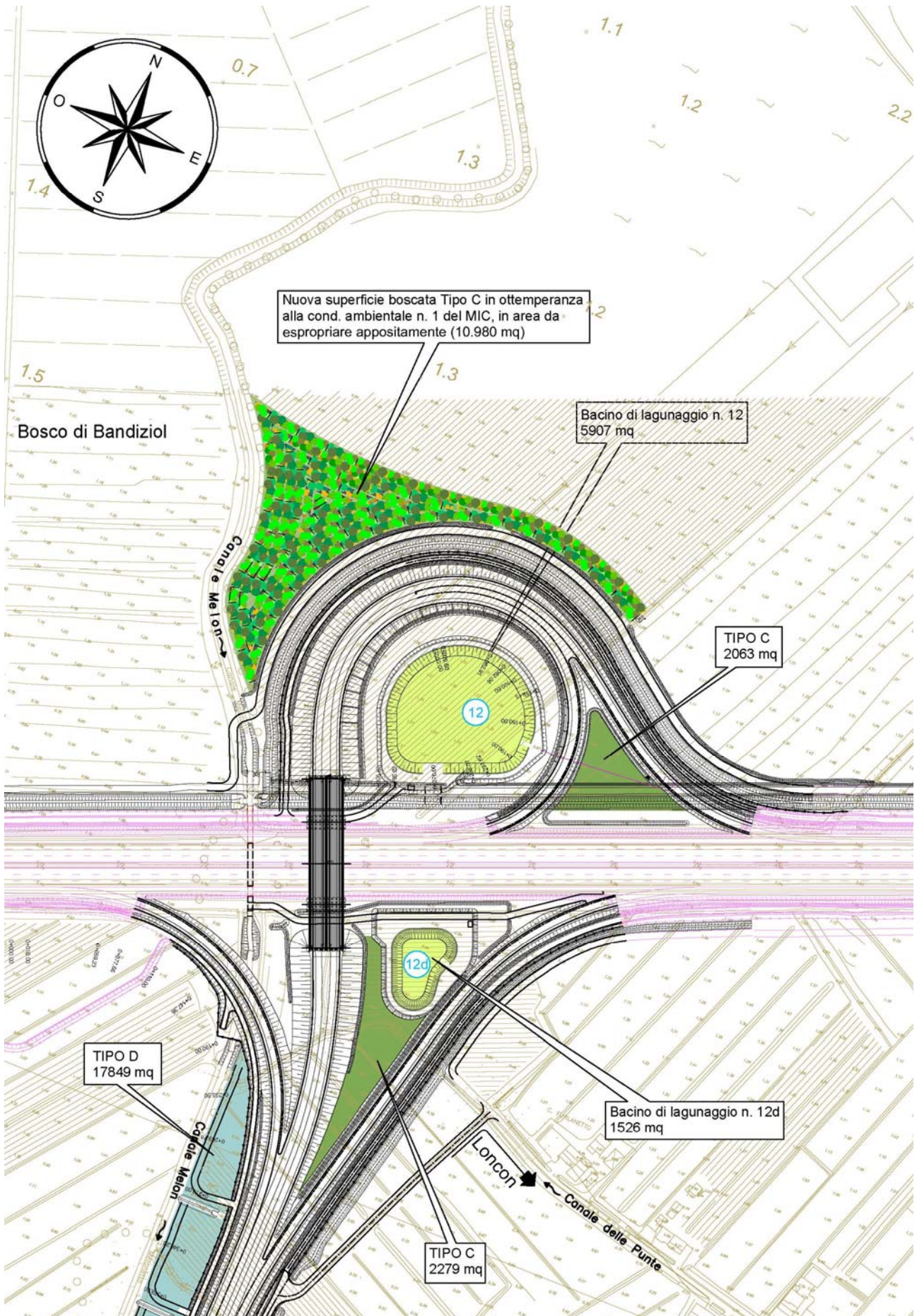


Figura 16: particolare della nuova macchia boscata inserita in ottemperanza alla condizione ambientale n. 1 del MIC



Figura 17: stato di fatto presso il punto di vista 1



Figura 18: fotoinserimento stato di progetto senza opere a verde presso il punto di vista 1



Figura 19: fotoinserimento stato di progetto presso il punto di vista 1, con inserimento macchia boscata igrofila tipo D



Figura 20: stato di fatto presso il punto di vista 2



Figura 21: fotoinserimento stato di progetto presso il punto di vista 2



Figura 22: stato di fatto presso il punto di vista 3



Figura 23: fotoinserimento stato di progetto presso il punto di vista 3



Figura 24: stato di fatto presso il punto di vista 4



Figura 25: fotoinserimento stato di progetto presso il punto di vista 4



Figura 26: stato di fatto presso il punto di vista 5



Figura 27: fotoinserimento stato di progetto senza opere a verde presso il punto di vista 5



Figura 28: fotoinserimento stato di progetto presso il punto di vista 5



Figura 29: stato di fatto presso il punto di vista 6



Figura 30: fotoinserimento stato di progetto senza opere a verde presso il punto di vista 6



Figura 31: fotoinserimento stato di progetto presso il punto di vista 6, con nuova area boscata tipo C in ottemperanza alla condizione ambientale n. 1 del MIC in area da espropriare appositamente



Figura 32: stato di fatto presso il punto di vista 7



Figura 33: fotoinserimento stato di progetto senza opere a verde presso il punto di vista 7



Figura 34: fotoinserimento stato di progetto presso il punto di vista 7, con nuova superficie boscata inserita in ottemperanza alla condizione ambientale n. 1 del MIC a nord e a nord ovest dello svincolo, in area da espropriare appositamente

IL RAPPORTO TRA IL PROGETTO ED IL TERRITORIO ATTRAVERSATO

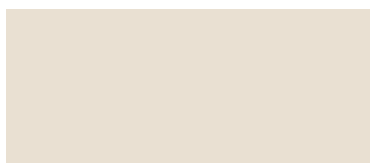
Le opere progettuali previste si inseriscono in un contesto antropizzato dalla presenza dell'attuale corso autostradale e dalle urbanizzazioni residenziali e produttive che si sono sviluppate negli anni a seguito dell'infrastrutturazione operata dall'uomo, che ha orientato l'evoluzione del sistema insediativo, un tempo organizzato prioritariamente in corrispondenza delle intersezioni tra le vie d'acqua e le rotte di terra.

Nel territorio si possono comunque cogliere frammenti di bosco umido planiziale e corsi d'acqua naturali ed artificiali lungo le cui sponde prendono la forma lembi di bosco ripariale e saliceti spondicoli lungo i piccoli corsi d'acqua. Lo sviluppo agricolo dei luoghi a seminativo, vigneto e pioppeto, prende forma a partire dalle imponenti bonifiche attuate nelle pianure comprese tra Piave e Tagliamento e l'aspetto monotono delle colture viene interrotto dalle formazioni boschive e riparie.

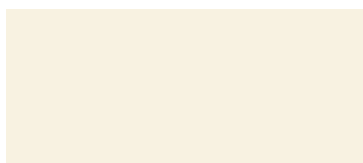
Le opere del nuovo casello, se da una parte si omogeneizzano con le forme ed i colori dell'infrastrutturazione e dell'edificazione presente, dall'altra intendono richiamare il contesto naturale attraverso la scelta dei colori della vegetazione, delle terre e la scelta delle essenze proposte nelle opere a verde. Pertanto l'individuazione delle tonalità si dovrà sposare con il verde dei boschi planiziali, con il verde ripariale presente lungo i corsi d'acqua, con i colori delle terre arate o coltivate. La colorazione bianca avrà invece la duplice funzione di dare una evidenza specifica al verde prescelto e di creare una sensazione di luminosità a chi si accinge ad utilizzare il casello.

Per consentire al soggetto preposto alla verifica di ottemperanza di valutare diverse combinazioni cromatiche in funzione del contesto territoriale in cui si inserisce l'opera, vengono di seguito rappresentate varie ipotesi di colore.

Ipotesi di Colorazioni per gli edifici e per la porzione inferiore della pensilina:



Ral 9001



Ral 9012



Ral 7046

Ipotesi di Colorazioni per i serramenti, il bordo superiore degli edifici:



Ral 6001



Ral 6035



Ral 8017

Ipotesi di colorazione per la porzione superiore della pensilina:



Ral 6019



Ral 1024



Ral 7034

A pagina seguente, a titolo esemplificativo, accanto alla soluzione di progetto vengono proposte altre due combinazioni cromatiche adatte al territorio attraversato.

In accordo con le indicazioni contenute nella nota della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Venezia e le province di Belluno, Padova e Treviso prot. 9843-P del 21/03/2024, le colorazioni degli edifici e della pensilina dovranno seguire l'ipotesi cromatica 2 rappresentata in Figura 36.



Figura 35: fotosimulazione del nuovo casello inserito nel territorio - ipotesi cromatica 1 (di progetto): copertura pensilina Ral 6019, serramenti e bordi edifici Ral 6035 e fabbricato Ral 9001

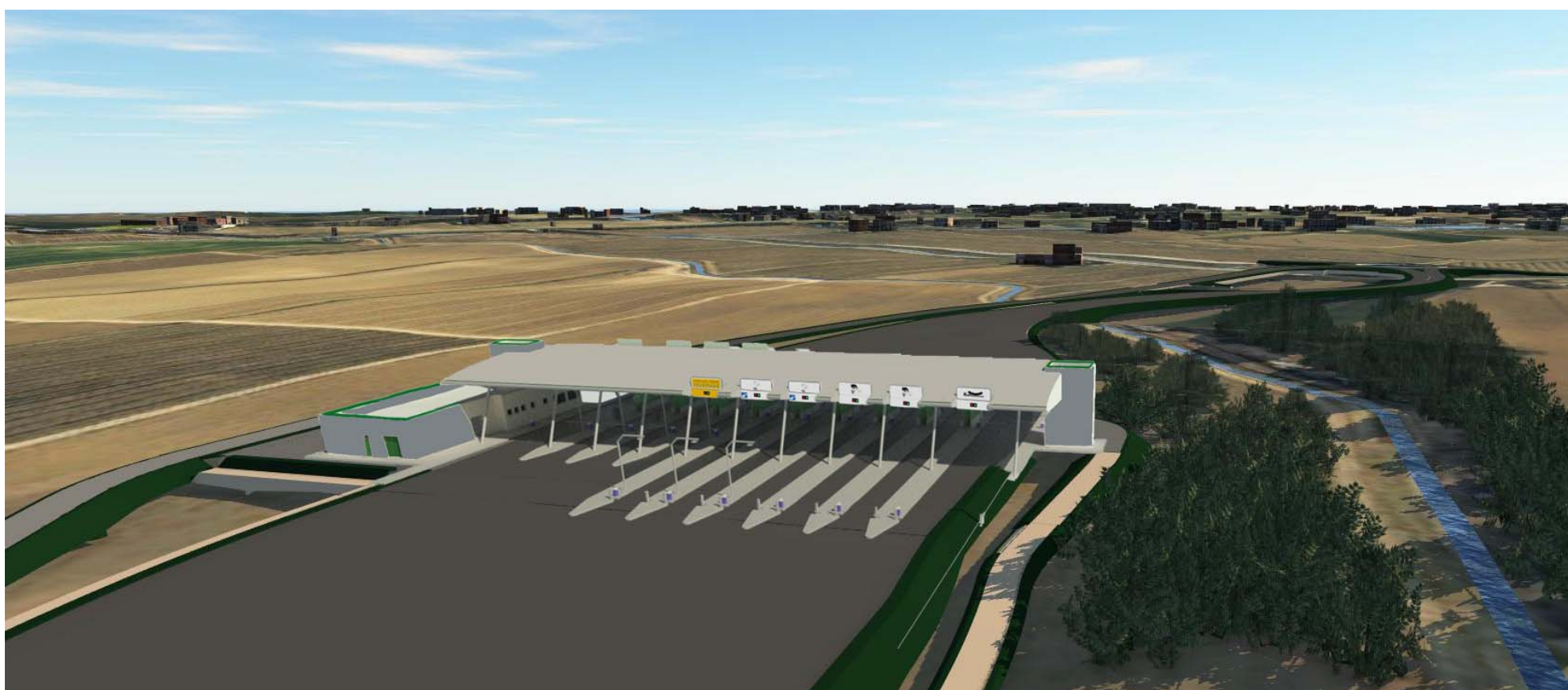


Figura 36: fotosimulazione del nuovo casello inserito nel territorio - ipotesi cromatica 2: copertura pensilina Ral 7034, serramenti e bordi edifici Ral 6035 e fabbricato Ral 7046
 Ipotesi scelta dalla Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Venezia e le province di Belluno, Padova e Treviso nella nota prot. 9843-P del 21/03/2024

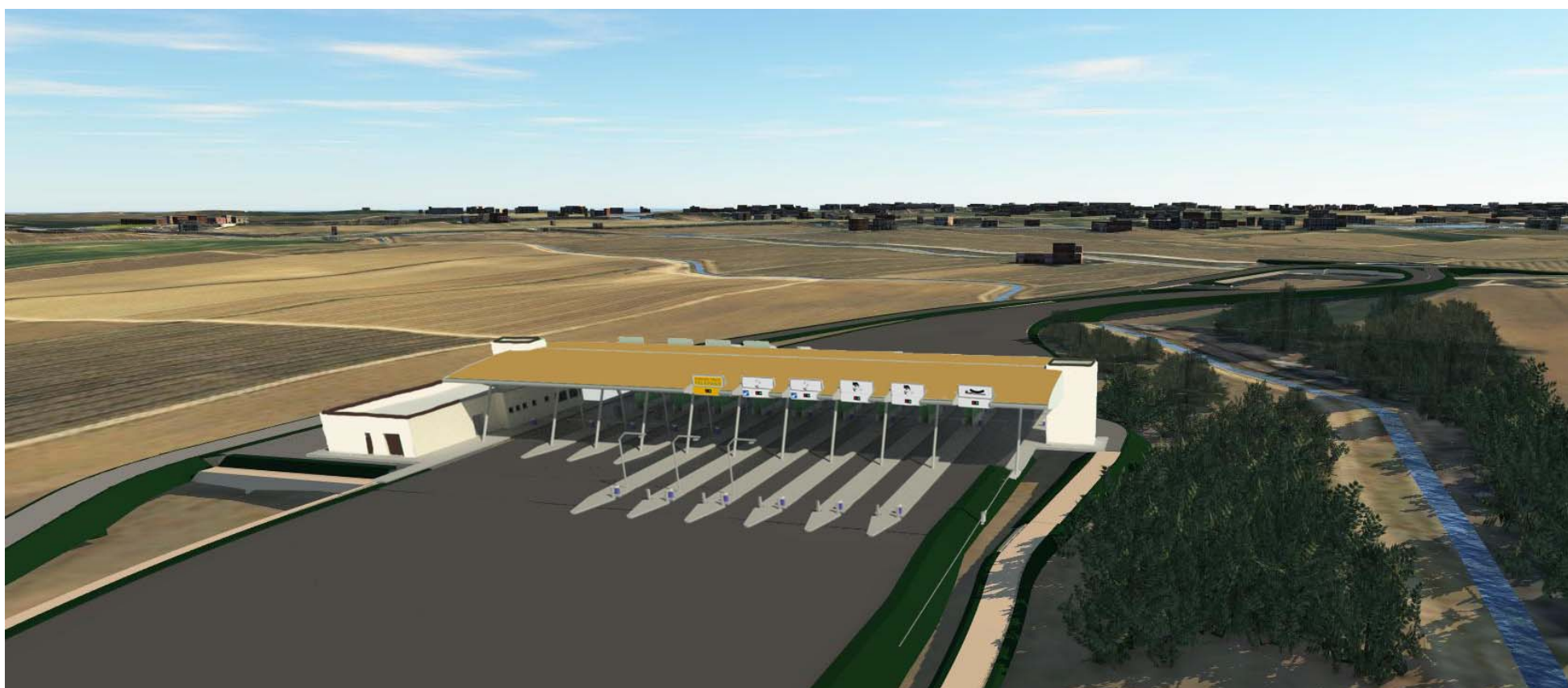
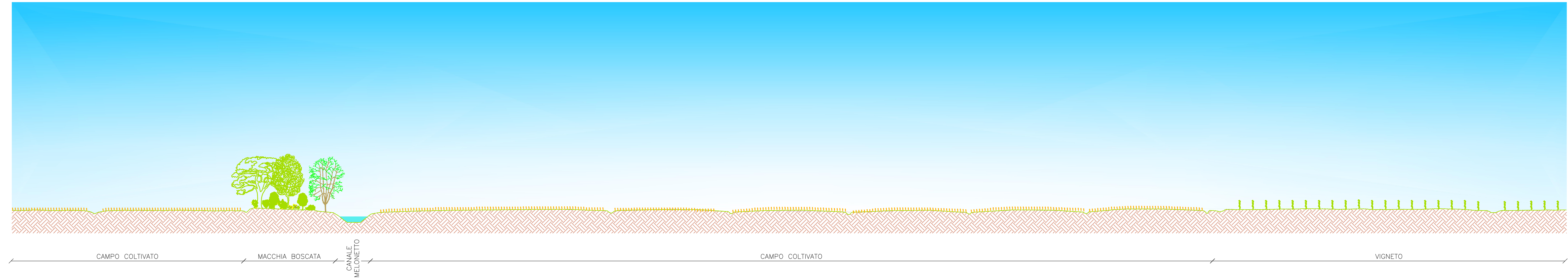
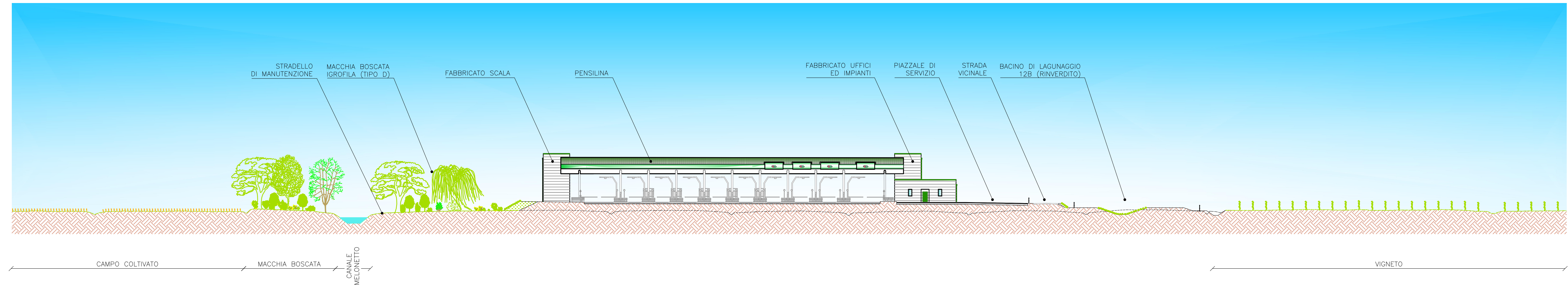


Figura 37: fotosimulazione del nuovo casello inserito nel territorio - ipotesi cromatica 3: copertura pensilina Ral 1024, serramenti e bordi edifici Ral 8017 e fabbricato Ral 9012

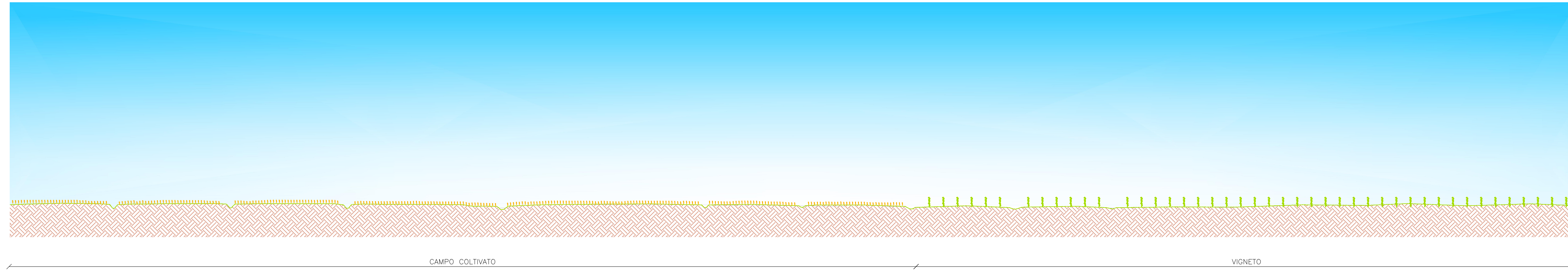
STATO DI FATTO – scala 1:500



STATO DI PROGETTO – scala 1:500



STATO DI FATTO – scala 1:500



STATO DI PROGETTO – scala 1:500

