

Tratta AV / AC Milano – Verona

Lotto Funzionale Brescia - Verona

R ID_ VIP: 2854

Procedura di VIA Speciale

(ex artt. 166,167 comma 5 e 183 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii.)

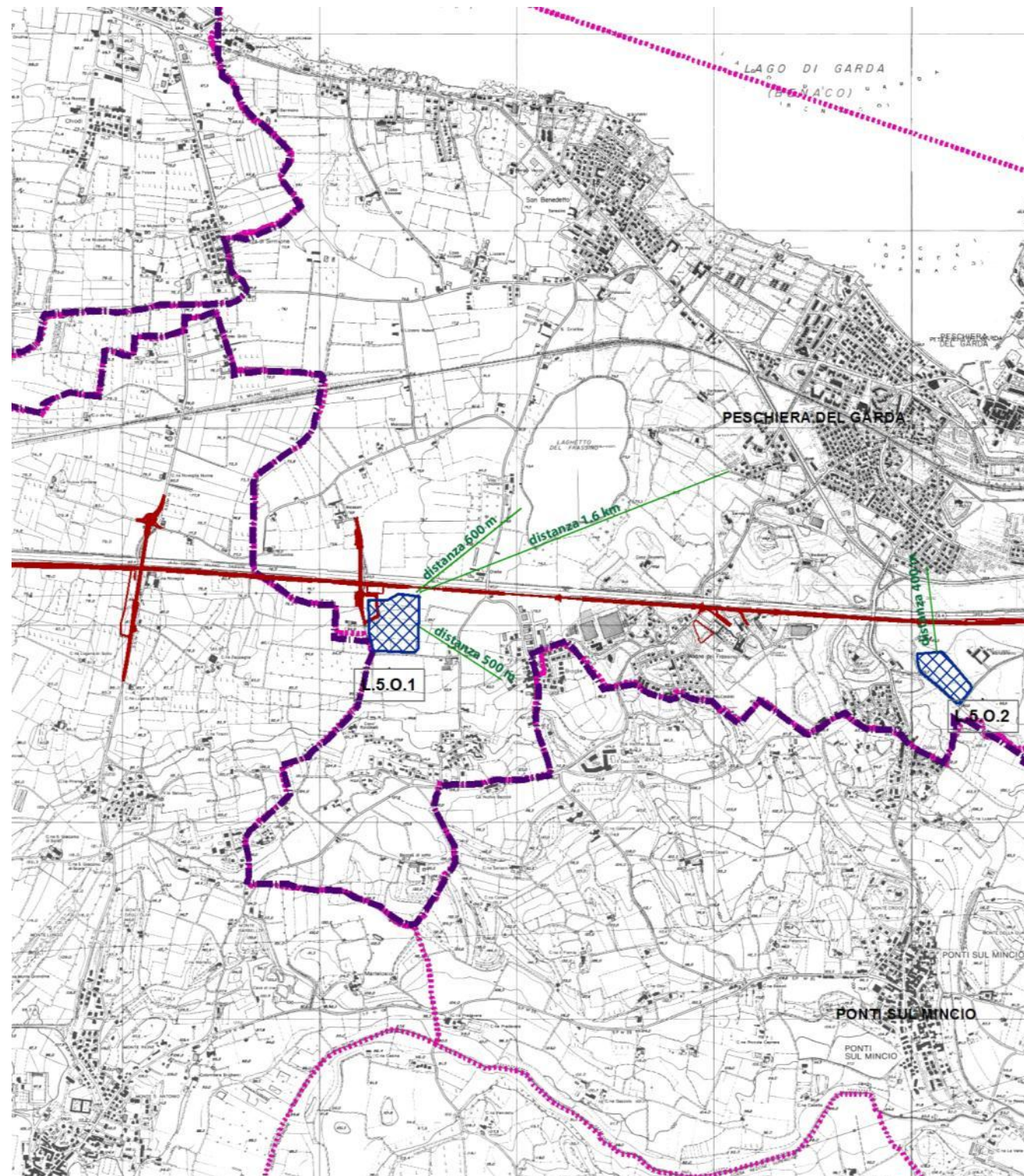
Progetto Definitivo opere in variante

**Integrazioni richieste con lettera
prot CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014**

ALLEGATO AL PUNTO 54



CANTIERE L.5.O.1 – STIMA DELLE INTERFERENZE



Il cantiere operativo L.5.O.1 ricade nel lotto 5 ed è localizzato nel comune di Peschiera del Garda, in provincia di Verona, in corrispondenza della progressiva km. 120+900 della linea ferroviaria.

La superficie del cantiere è di circa 65.315 mq; la destinazione d'uso della zona di intervento è agricola, con coltivazioni a vigneto.

L'area di intervento corrisponde alla localizzazione di progetto preliminare, ma la sua estensione è stata ottimizzata in ottemperanza alle prescrizioni CIPE. All'interno di questo insediamento avranno luogo le funzioni di tipo produttivo e tutte le installazioni necessarie ad assicurare la manutenzione dei mezzi e la permanenza del personale strettamente dedicato alla produzione. L'accesso al cantiere avverrà dalla S.P. 8 (ex S.P. 13) percorrendo un tratto di pista di cantiere ovvero dal cantiere logistico L.5.L.1, mediante pista o viabilità ordinaria (Via Pignolini).

La seguente figura riporta l'ubicazione del cantiere mentre le successive riprese fotografiche illustrano le caratteristiche dell'area di intervento.

L'analisi d'impatto visivo è particolarmente utile al fine di verificare in dettaglio gli impatti visivi che gli oggetti progettati conducono sul paesaggio. Per una corretta applicazione di tale analisi sono previste le seguenti fasi:

- Descrizione e definizione dello spazio visivo di progetto e analisi delle condizioni visuali esistenti;
- Identificazione delle vedute, chiave per la valutazione d'impatto;
- scelta di punti di vista dai quali è significativa l'osservazione del paesaggio trasformato, attraverso fotografie dello stato di fatto;
- Eventuale simulazione dell'inserimento del manufatto in progetto;

Oggetto del seguente approfondimento è la definizione dello spazio visivo che si ha dal Laghetto del Frassino al suo intorno e viceversa.

Si tratta una cartografia della zona interessata dove è stato evidenziato il bacino di visibilità. Attraverso le curve di livello e gli eventuali ostacoli naturali (non di tipo stagionale), si è definita un'area dalle quali è visibile l'oggetto collocato nel contesto. Tale operazione porta alla costruzione della "carta dell'intervisibilità".

La Carta di intervisibilità rappresenta la porzione di territorio nel quale le condizioni visuali e percettive dell'intervento e del contesto sono particolarmente significative.

Dal punto di vista percettivo, il paesaggio si caratterizza per la morfologia pianeggiante. Campi coltivati, cascine, borghi, vigneti, boschi e prati sono gli elementi che caratterizzano in modo inconfondibile il paesaggio. Proprio questo andamento morfologico lineare ci permette di avere un campo di vista molto aperto, ma nel contempo limitato perchè il soggetto fruitore si trova molto spesso alla medesima altezza dell'oggetto visibile e tutto ciò che intercetta lo sguardo risulta ostacolo.

Il soggetto risulta altamente vulnerabile all'inquinamento visivo che è causato spesso anche solo da modeste cortine arboree.

Una prima analisi, in seguito alla valutazione sul campo, è stata la ri-identificazione sulla cartografia dei piani panoramici visibili da punti di osservazione privilegiati, situati in luoghi circostanti il laghetto, lungo i percorsi ciclopedonali e per le strade della campagna vinicola circostante.

La ricostruzione di queste visuali è stata possibile grazie all'utilizzo dello strumento Viewshed Analysis in ambiente ArcGIS, che combina il modello raster del terreno e il cono visuale di un osservatore di altezza media con un'apertura di 180° in verticale e un azimut di 360° (una rotazione completa sul punto di osservazione). Ovviamente in tale elaborazione non si tiene conto né delle condizioni effettive di visibilità dovute all'atmosfera, né della presenza di ostacoli schermanti sul primo piano, restrizioni trascurabili alla scala di insieme con cui si affronta l'analisi.

Nel rapporto viaggiatore-paesaggio attraversato, lo sguardo del primo si proietta fino all'orizzonte di quest'ultimo e, a seconda della lunghezza del campo visivo e della collocazione in esso dei vari oggetti osservati (elementi della visione), la percezione sarà differenziata: scambi veloci di oggetti in primo piano, se non sostituzioni veloci di interi panorami, con permanenza di orizzonti o sfondi.

Dall'elaborazione delle immagini prodotte durante il sopralluogo, sono stati evidenziati gli elementi che in maniera più forte si presentano alla vista di chi percorre la strada e che in tal modo si impongono, con la propria connotazione, nella costruzione dell'immagine paesaggistica di questo percorso. Si evidenzia in particolare il cambiamento del rapporto naturale/antropico lungo il tracciato che determinano punti di diversa qualità paesaggistica.

Sono stati scelti alcuni punti di visibilità particolarmente significativi, distribuiti lungo 3 assi viari che costeggiano e girano intorno al laghetto e ne costituiscono cono visivo privilegiato.

Nelle schede che seguono si vuole dimostrare che nella maggior parte dei casi, dirigendosi nei pressi del laghetto, percorrendo le tre strade prese in esame, il cantiere rimane sempre alle spalle dell'A4 e pertanto poco visibile. Quando anch'esso venisse intercettato dal cono ottico del fruitore, risulta mitigato con cortine arboree e barriere anti rumore lungo il tratto autostradale.

Le schede che seguono individuano una scala di interferenza che va da rosso (alta) al giallo (bassa). Il cantiere risulta poco impattante con il territorio che lo circonda.

CANTIERE L.5.O.1 – STIMA DELLE INTERFERENZE

