


Elettrodotto 380kV in DT "SE Udine Ovest-SE Redipuglia"

**STUDIO DI APPROFONDIMENTO PROGETTUALE
Variante Torrente Torre**

(in ottemperanza alla Prescrizione n. A 5 del Decreto di compatibilità ambientale DVA – DEC - 2011 – 000411 del 21 luglio 2011)

Storia delle revisioni

Rev.00	Del 27/09/2013	Prima emissione

Elaborato	Verificato	Approvato
 <p>NATURSTUDIO CONSULENZE AMBIENTALI Via del Monte, 2 34121 TRIESTE Tel. +39 040 501010 E-mail: naturstudio@naturstudio.it</p> <p>G. Sauli Prof. esterno</p>	<p>G. Luzzi ING/SI-SA</p>	<p>N. Rivabene ING/SI-SA</p>

m010CI-LG001-r02

Sommario

1	Premesse.....	3
2	Tracciati alternativi considerati	3
3	Confronto tracciato autorizzato - variante	4
3.1	Confronto su base urbanistica - interesse antropico	4
3.2	Confronto su base di valori agronomici dei terreni	5
3.3	Confronto su base di valori naturalistici	5
3.4	Confronto su base di valori paesaggistici e di percezione visuale.....	6
3.4.1	Analisi delle interferenze visuali.....	6
3.4.2	Foto simulazioni da punti visuali significativi	7
3.5	Tabelle di confronto e foto simulazioni.....	8
3.6	Sintesi e conclusioni.....	15

Indice delle tabelle

Tabella 1 - TABELLA DI CONFRONTO TRA IL TRACCIATO PROPOSTO E LA VARIANTE TORRE.....	8
---	---

Indice dei foto inserimenti

Foto 1: Visuale 1 - Stato attuale	10
Foto 2: Visuale 1 - Progetto approvato	11
Foto 3: Visuale 1 - Variante	11
Foto 5: Visuale 2 - Progetto approvato	13
Foto 6: Visuale 2 - Variante	13
Foto 7: Visuale 3 - Stato attuale	14
Foto 8: Visuale 3 - Progetto approvato	14
Foto 9: Visuale 3 - Variante	14

Elenco delle Tavole Allegate

Elaborato	Titolo	Scala
DECR10001CSA00283_1	1 - Corografia con coni visuali	1:10.000
DECR10001CSA00283_2	2 - Carta dei valori su base urbanistica	1:10.000
DECR10001CSA00283_3	3 - Carta dei valori agronomici	1:10.000
DECR10001CSA00283_4	4 - Carta della vegetazione su base fisionomica	1:10.000
DECR10001CSA00283_5	5 - Carta dei valori vegetazionali	1:10.000
DECR10001CSA00283_6	6 - Carta delle interferenze visuali	1:10.000

1 Premesse

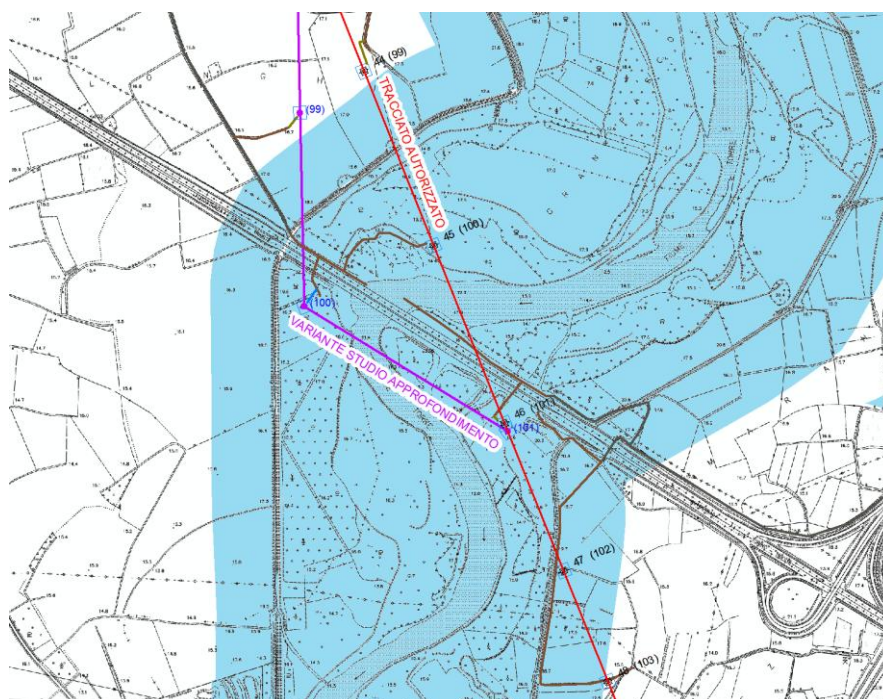
Si fa riferimento al progetto dell'Elettrodotto a 380 kV in doppia terna S.E. Udine Ovest – S.E. Redipuglia autorizzato dal Ministero dello Sviluppo Economico con Decreto n. 239/EL-146/181/2013 del 12/03/2013, che recepisce le prescrizioni contenute nel Decreto di Compatibilità Ambientale DVA-DEC-2011-0000411 del 21/07/2011 alla cui ottemperanza è subordinata la realizzazione dell'opera.

Il presente studio di approfondimento progettuale viene redatto in ottemperanza alla Prescrizione n. A 5 del Decreto di compatibilità ambientale DVA-DEC-2011-000411 del 21/07/2011 che recita: *"In riferimento alla percorrenza del Torrente Torre...(omissis)...Il proponente dovrà in fase di progettazione esecutiva presentare un approfondimento progettuale valutando alcune ottimizzazioni inerenti la possibilità di ridurre l'interferenza con l'ambito fluviale (attraversamento seguendo possibilmente in parallelo il tracciato dell'autostrada) minimizzando le interferenze paesistico-ambientali, tramite anche analisi delle visuali e foto simulazioni, e quelle con gli edifici rurali presenti...(omissis)"*.

2 Tracciati alternativi considerati

E' stata presa in considerazione una variante tecnicamente valida e che soddisfacesse, per quanto possibile, le caratteristiche richieste nella prescrizione e in particolare il parallelismo all'autostrada e la riduzione di interferenza con l'ambito fluviale del T. Torre.

La notevole estensione dell'ambito soggetto a vincolo paesaggistico ex art.142 D.Lgs 42/2004, comma 1, lettera c) - *(i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua...)* del T. Torre (in celeste nella successiva figura) nel punto di attraversamento dell'Autostrada A4 penalizza fortemente la possibilità di ridurre il numero di sostegni rispetto a quelli del progetto autorizzato. Al contrario, la necessità di affiancamento all'autostrada costringe all'utilizzo di due sostegni di vertice (necessari a causa dei notevoli angoli di deviazione presenti) in doppia terna tubolare (100 e 101) che, vista la notevole estensione in lunghezza degli argini ed anche al fine di evitare l'aumento del numero di sostegni nell'ambito oggetto di tutela, dovranno essere necessariamente posizionati all'interno degli argini stessi, in posizione di golena a ridosso interno dell'argine. La campata in esame dovrà essere sufficientemente lunga al fine di evitare l'infissione di un ulteriore sostegno che risulterebbe, per giunta, al centro del greto del torrente, ciò comporterà l'adozione di sostegni di notevole altezza (76 m) con contestuale maggiore invasività delle opere di fondazione.



Ambito soggetto a vincolo paesaggistico ex art.142 D.Lgs 42/2004 del T. Torre

Il prolungamento del tratto di parallelismo, come già anticipato, comporterebbe l'infissione di un ulteriore sostegno all'interno (al centro) dell'argine fluviale e porterebbe il numero di sostegni in ambito paesaggistico da 3 (progetto autorizzato) a 4 con conseguente aumento dell'interferenza con l'ambito fluviale, andando contro la richiesta della prescrizione n.A5.

Limitatamente ai due sostegni in alveo (n.100 e n.101), inoltre, è possibile stimare in via preliminare che il differente tipo di sostegno che sarà utilizzato (MDT per il progetto autorizzato contro AP/AMDT51 per la variante) determinerà un incremento degli scavi di fondazione e conseguentemente dei volumi di scavo e calcestruzzo da utilizzare per il basamento pari a circa il 60%. Mentre per i pali MDT del progetto autorizzato, infatti, si prevede l'utilizzo di circa n.8 fondazioni trivellate unite insieme in una testa quadrata di calcestruzzo da 10x10m (o al massimo 12x12m), per i pali di vertice di tipologia AP/AMDT51 della variante dovrà essere previsto l'utilizzo di circa n. 12 fondazioni trivellate unite insieme in una testa quadrata di calcestruzzo da 14x14m. I volumi generati da tale differenza sono stimabili in circa 900mc per i due sostegni MDT in alveo del progetto autorizzato, contro circa 1500mc per i due sostegni AP/AMDT51 della variante, con conseguente maggiore impatto del cantiere in un ambito considerato di pregio paesaggistico e di rilevante interesse ambientale.

Nella Tavola 1 (Corografia ortofoto con coni visuali) sono riportati:

- Il tracciato del progetto autorizzato (di colore rosso) con doppia numerazione dei sostegni, ossia nuova numerazione prevista nel Prog. esecutivo in via di definizione + vecchia numerazione (tra parentesi)
- La variante richiesta (di colore viola) con numerazione dei sostegni

3 Confronto tracciato autorizzato - variante

La variante è stata messa a confronto con il tracciato di progetto autorizzato sulla base di alcuni tematismi relativamente alle potenziali interferenze paesaggistiche ed ambientali più significative.

Sono stati considerati significativi i seguenti tematismi (estratti da SIA e dalla Relazione Paesaggistica):

- Valori su base urbanistica - di interesse antropico
- Valori agronomici
- Valori naturalistici su base vegetazionale
- Interferenze visuali

3.1 Confronto su base urbanistica - interesse antropico

E' stata presa in considerazione la Carta dei valori su base urbanistica (vedi Tav.2 - estratto da SIA), a sua volta derivata per discretizzazione di valori dalla Carta degli strumenti urbanistici (vedi SIA Tav. 1.2.3.) secondo la seguente tabella di corrispondenze:

Corrispondenze valori urbanistici - Zone omogenee

	1 Aree protette da vincoli naturalistici, archeologici e paesaggistici (parchi, riserve naturali, Siti di Importanza Comunitaria, Zone di Protezione Speciale, boschi, fiumi, aree archeologiche)
	2 Aree agricole
	3 Aree destinate alle infrastrutture (viabilità automobilistica principale, ferrovie, elettrodotti, metanodotti, acquedotti)
	4 Aree di servizio di una certa rilevanza (centrali elettriche, discariche, aree sportive, nuclei di verde urbano, luoghi di culto)
	5 Aree produttive di una certa rilevanza (aree industriali, artigianali, commerciali, direzionali; allevamenti industriali, cave)
	6 Aree turistiche
	7 Aree prevalentemente residenziali, in cui si trovano anche servizi, attività produttive e direzionali diffuse

Dalla lettura della carta e della Tabella di confronto di seguito riportata ne derivano le seguenti considerazioni:

- In entrambi i tracciati vengono interferite in prevalenza zone di valore urbanistico molto basso (1 - ambito fluviale), basso (2 - ambito agricolo) e medio (3 - ambito autostradale).

La variante risulta peggiorativa rispetto al tracciato autorizzato perché più lunga del 12% dato il percorso a zig – zag e quindi tutti i tratti delle singole categorie sono maggiori nella variante.

Va inoltre rilevato che il sostegno n.100 della variante ricade in ambito soggetto a vincolo idrogeologico.

3.2 Confronto su base di valori agronomici dei terreni

E' stata considerata la Carta dei valori agronomici dei terreni (Tav. 3 - estratto da SIA modificato) basata a sua volta sulla Carta pedologica. Dalla lettura della carta e dalla Tabella di confronto ne emerge quanto segue:

- I due tracciati a confronto ricadono in prevalenza in ambiti di valore pedologico – agronomico di valore nullo (greto) o molto scarso (golene di esondazione);
- In entrambi i tracciati viene coinvolto un ambito agricolo di interesse (valore discreto) nei tratti fuori argine in corrispondenza del sostegno 99;
- Per tale ambito (che risulta quello di maggiore interesse) la variante è più lunga del 20% rispetto al tracciato autorizzato.

3.3 Confronto su base di valori naturalistici

Ai fini di una valutazione di carattere naturalistico è stata considerata significativa la Carta della vegetazione in estratto dal SIA (Tav . 4) e la derivata Carta dei valori (Tav. 5) di cui si riporta di seguito la tabella di conversione.

Corrispondenze valori vegetazionali - Categorie vegetazionali

	1	Categoria non presente
	2	Boschetti nitrofilii a <i>Robinia pseudacacia</i> e <i>Sambucus nigra</i> Colture estensive cerealicole e degli orti Colture estensive dei vigneti tradizionali Colture intensive erbacee a pieno campo e legnose (mais, soia, vigneti e pioppeti) Prati polifittici e coltivazioni ad erba medica Vegetazione ruderale di cave, aree industriali, infrastrutture Vegetazione urbana Verde pubblico e privato
	3	Mantelli igrofilii a salici e <i>Viburnum opulus</i> Siepi planiziali e collinari a <i>Cornus sanguinea</i> subsp. <i>hungarica</i> e <i>Rubus ulmifolius</i>
	4	Acque torrentizie del corso medio ed inferiore dei torrenti alpini e prealpini (meta e iporithral) prive di vegetazione Ghiaie fluviali prive di vegetazione Pozze effimere a disseccamento prevalentemente estivo dominate da specie annua Prati da sfalcio dominati da <i>Arrhenatherum elatius</i> Vegetazione erbacea delle ghiaie del basso corso dei fiumi
	5	Arbusteti ripari prealpini dominati da <i>Salix eleagnos</i> Boschi ripari planiziali dominati da <i>Salix alba</i> e/o <i>Populus nigra</i> Pineta d'impianto a pino nero
	6	Praterie evolute su suoli ferrettizzati dei terrazzi fluviali stabilizzati (magredi) dell'avanterra alpino Praterie evolute su suolo calcareo delle Prealpi
	7	Categoria non presente

(1=Valore minimo; 7 = Valore massimo)

Va premesso che, nel caso della vegetazione, l'impatto è legato principalmente alla presenza dei sostegni, in quanto non sono previsti né tagli di potatura né tagli a raso al di sotto dei conduttori.

Ne derivano le seguenti considerazioni (vedi Tabella di confronto e Tav. 5 - estratto da SIA):

- Per i due tracciati il numero dei sostegni e la loro collocazione in ambiti di valore è analogo. In entrambi i casi infatti viene interferito (sostegno n.100) un ambito di bosco ripariale (valore 5 su scala di 7);
- Le piste di accesso al relativo minicantiere ricalcano in buona parte piste esistenti. Per la variante viene realizzato un breve tratto di nuova pista (circa 25m);
- I sostegni 99 e 101 ricadono in ambiti di valore naturalistico basso (2) corrispondenti a robinieti in ambito golenale e coltivi.

3.4 Confronto su base di valori paesaggistici e di percezione visuale

3.4.1 Analisi delle interferenze visuali

Per definire ambiti di visuale effettivi, cioè gli ambiti nei quali è possibile riscontrare un potenziale impatto visivo del progetto è stato costruito un modello digitale del terreno attraverso il quale si sono definite le aree di visibilità dell'opera. Tale modello consiste in un D.T.M. (Digital Terrain Model) che permette di realizzare l'analisi dell'intervisibilità con la tecnica di analisi spaziale (Geoprocessing) sviluppata tramite l'altimetria del territorio.

La carta dell'intervisibilità riporta i calcoli effettuati tramite GIS supportati da campagna fotografica e foto aeree.

Il modello consente di attribuire ad ogni punto del D.T.M il valore delle dimensioni percepite (superficie apparente) dei sostegni e di valutare il grado di visibilità delle opere in progetto.

La carta delle interferenze visuali indica quindi le aree da cui sono potenzialmente visibili le opere con l'individuazione di quattro aree che determinano il livello di visibilità, sia per numero totale di sostegni visibili sia per altezza massima visibile dell'opera oggetto di studio.

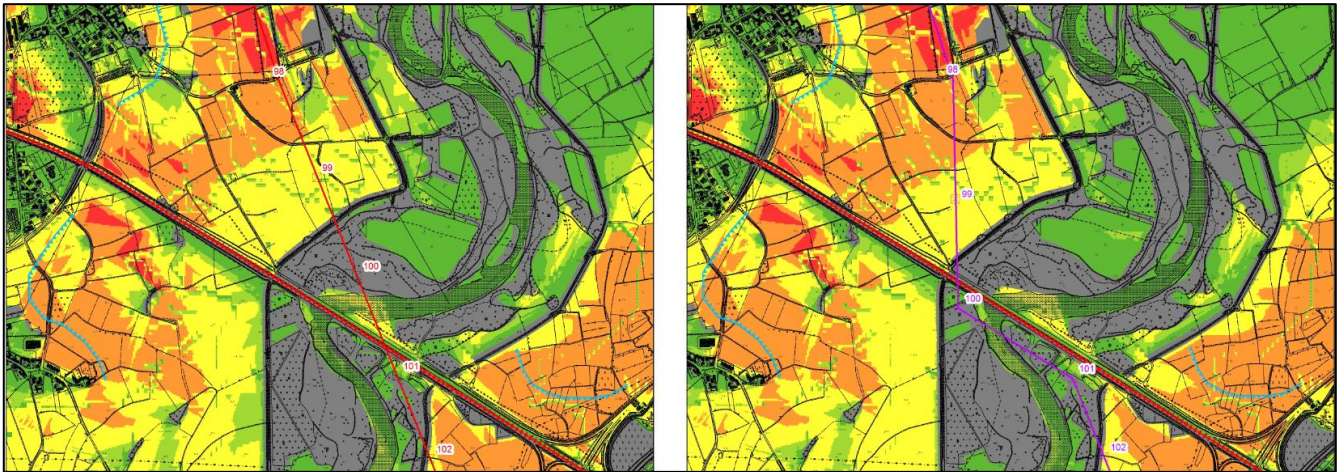
In dettaglio sono state individuate aree con visibilità:

- Alta (rosso)

- Medio-alta (arancio)
- Media (giallo)
- Medio-bassa (verde-chiaro)
- Bassa (verde)

Dal confronto tra le due mappe di interferenza visuale dei due tracciati, nell'area in esame, si evidenzia una zona con visibilità medio-alta più estesa, nell'area antistante i centri abitati, per il tracciato in variante (vedasi fig. seguente).

Questa differenza di visibilità è determinata da due fattori scatenanti, in primis l'avvicinamento del tracciato ai centri abitati, in particolare al centro di Campolongo al Torre, e in secundis la differenza di quota tra i sostegni del tracciato autorizzato e quelli della variante.



Stralcio carte delle interferenze visuali

L'approfondimento progettuale volto a ridurre l'interferenza con le aree soggette a vincolo paesaggistico sui fiumi e torrenti e alla ricerca di un parallelismo con il tracciato autostradale porta necessariamente, come è stato ampiamente descritto in precedenza, alla perdita dell'attuale allineamento dei sostegni ed all'avvicinamento degli stessi alle aree urbanizzate.

Inoltre lo scavallamento dell'autostrada, mantenendo invariato il numero dei sostegni, comporta un innalzamento degli stessi a partire da 3 mt fino a 13 mt dal sostegno 98 al 101 con conseguente colorazione rosso/bianco anche per il sostegno 99 che arriverebbe a superare i 61m.

Queste modifiche fanno sì che il tracciato risulti maggiormente visibile da parte dei fruitori fissi dell'area, inoltre il disallineamento dei sostegni crea una forma di disordine tra gli elementi lineari del paesaggio, facendo sì che l'elettrodotto non si percepisca più come un elemento continuo ma come più elementi spezzati.

La continuità di direzione è uno dei numerosi principi della percezione intuiti dalla Gestalt, secondo la quale gli elementi allineati, cioè disposti lungo una linea retta o su una curva uniforme, sono percepiti come un gruppo unico e interpretati come maggiormente correlati.

3.4.2 Foto simulazioni da punti visuali significativi

La scelta dei punti dai quali effettuare le fotosimulazioni dei due progetti parte dalla mappa delle interferenze visuali, infatti tali punti sono stati individuati all'interno delle aree di maggiore visibilità ed in presenza di un maggior numero di ricettori fissi e mobili.

Nello specifico le fotosimulazioni di confronto dei due tracciati sono state realizzate da (vedi corografia su base ortofoto di Tav. 1):

- Periferia est dell'abitato di Campolongo al Torre (cono visuale 1);
- Ponte in sovrappasso all'autostrada in corrispondenza di Villesse (cono visuale 2);
- Ponte in sovrappasso all'autostrada in corrispondenza di Campolongo (cono visuale 3).

Vengono riportate di seguito per i tre coni visuali:

- le panoramiche dello stato di fatto;
- le foto simulazioni dell'elettrodotto come autorizzato;

- le foto simulazioni dell'elettrodotto nella variante considerata.

Dall'analisi delle fotosimulazioni si evidenzia come dal punto visuale n°1, abitato di Campolongo al Torre, i sostegni della variante risultano maggiormente visibili perché più prossimi e di altezza superiore, nello specifico il sostegno 100 appare decisamente più ingombrante poiché oltre ad essere di circa 10 mt più alto rispetto a quello del tracciato autorizzato risulta anche un sostegno d'angolo.

In questa simulazione è possibile notare come anche il sostegno 99 appare maggiormente visibile poiché colorato bianco/rosso rispetto al tracciato autorizzato.

Nella fotosimulazione n°2 il numero dei sostegni visibili è in numero maggiore rispetto a quelli del tracciato approvato, inoltre risulta evidente anche la differenza di altezza di quota degli stessi.

La fotosimulazione n°3 sottolinea invece la disomogeneità del tracciato dovuta al cambio di direzione dei sostegni, in tale foto l'elettrodotto non appare come un elemento singolo e continuo ma bensì come tre elementi staccati ed anche il tratto in parallelo all'autostrada risulta talmente breve da non creare con quest'ultima un unico corridoio infrastrutturale.

3.5 Tabelle di confronto e foto simulazioni

Tabella 1 - TABELLA DI CONFRONTO TRA IL TRACCIATO PROPOSTO E LA VARIANTE TORRE

Valore Urbanistico	Impatto su aree dal Valore urbanistico							N. sostegni ricadenti in ambito urbanistico interessante	Tipologia ambito
	1	2	3	4	5	6	7 *		
Tracciato autorizzato (lunghezza in m)	669,22	605,28	48,25		0			0	
Alternativa Torre 2013 (lunghezza in m)	687,55	726,91	77,21		0			0	

(*) = Valore non presente in carta

Valore agronomico	Impatto su aree dal Valore agronomico							N. sostegni ricadenti in ambito agricolo interessante	Tipologia ambito
	Zone montane	Nulla	Molto Scarso	Scarso	Discreto	Buono	Ottimo*		
Tracciato autorizzato (lunghezza in m)		68,31	655,33		599,12			1	discreto
Alternativa Torre 2013 (lunghezza in m)		152,35	585,56		753,77			1	discreto

(*) = Valore non presente in carta

Valore naturalistico	Impatto su aree di Valore naturalistico							N. sostegni ricadenti in ambito naturalistico interessante	Tipologia ambito
	1	2	3	4	5	6	7 *		
Tracciato autorizzato (n. sostegni)		2			1			1	Bosco ripariale
Alternativa Torre 2013 (n. sostegni)		2			1			1	Bosco ripariale

(*) = Valore non presente in carta

Valore paesaggistico (estetico-percettivo)	Percezione estetico-visiva del progetto (Aspetto Paesaggistico)						
	Lunghezza linea ricadente entro l'ambito paesaggistico del fiume Torre	Altezza sostegni				Lunghezza complessiva	N. sostegni in fascia Galasso
		98	99	100	101		
Tracciato autorizzato (lunghezza in m)	735,43	55,00	56,60	66,56	63,06	1322,76	3
Alternativa Torre 2013 (lunghezza in m)	756,37	58,00	62,60	76,00	76,00	1491,68	3

Vincolo Idrogeologico - PAI	N. sostegni ricadenti in ambito soggetto a vincolo idrogeologico	N. sostegni ricadenti in aree PAI P1	N. sostegni ricadenti in ambito fluviale
Tracciato autorizzato (n. sostegni)	0	1	2
Alternativa Torre 2013 (n. sostegni)	1	1	2

Minore impatto	
Stesso impatto	
Maggiore impatto	



Foto 1: Visuale 1 - Stato attuale



Foto 2: Visuale 1 - Progetto approvato



Foto 3: Visuale 1 - Variante



Foto 4: Visuale 2 - Stato attuale



Foto 5: Visuale 2 - Progetto approvato



Foto 6: Visuale 2 - Variante



Foto 7: Visuale 3 - Stato attuale



Foto 8: Visuale 3 - Progetto approvato



Foto 9: Visuale 3 - Variante

3.6 Sintesi e conclusioni

E' stata presa in considerazione una variante tecnicamente valida e che soddisfacesse, per quanto possibile, le caratteristiche richieste nella prescrizione e in particolare il parallelismo all'autostrada e la riduzione di interferenza con l'ambito fluviale del T. Torre.

La notevole estensione dell'ambito soggetto a vincolo paesaggistico ex art.142 D.Lgs 42/2004, comma 1, lettera c) - (*i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua...*) del T. Torre (in celeste nella successiva figura) nel punto di attraversamento dell'Autostrada A4 penalizza fortemente la possibilità di ridurre il numero di sostegni rispetto a quelli del progetto autorizzato. Al contrario, la necessità di affiancamento all'autostrada costringe all'utilizzo di due sostegni di vertice (necessari data la configurazione a zig – zag) in doppia terna tubolare (100 e 101) che, al fine di evitare l'aumento del numero di sostegni nell'ambito oggetto di tutela, dovranno essere necessariamente posizionati all'interno degli argini, in posizione di golen a ridosso interno dell'argine, con una campata molto lunga (per evitare l'infissione di un ulteriore sostegno che risulterebbe, per giunta, al centro del greto del torrente).

Limitatamente ai due sostegni in alveo (n.100 e n.101), inoltre, è possibile stimare in via preliminare che il differente tipo di sostegno che sarà utilizzato (MDT per il progetto autorizzato contro AP/AMDT51 per la variante) determinerà un incremento degli scavi di fondazione e conseguentemente dei volumi di calcestruzzo da utilizzare per il basamento pari a circa il 60%. I volumi generati da tale differenza sono stimabili in circa 900mc per i due sostegni MDT in alveo del progetto autorizzato, contro circa 1500mc per i due sostegni AP/AMDT51 della variante con conseguente maggiore impatto del cantiere in un ambito considerato di pregio paesaggistico e di rilevante interesse ambientale.

La variante è stata messa a confronto con il tracciato di progetto autorizzato sulla base di alcuni tematismi relativamente alle potenziali interferenze paesaggistiche ed ambientali più significative. Si riportano di seguito in sintesi le considerazioni emerse dai confronti.

La variante è più lunga del 12% rispetto al tracciato autorizzato (1.491,68 m contro 1322,76) e presenta come detto una morfologia a zig zag che risulta maggiormente intrusiva nell'ambiente anche per una necessaria altezza maggiore dei sostegni (i due entro argine sono di 76 m con contestuale maggiore invasività delle opere di fondazione).

Da un punto di vista urbanistico la variante risulta peggiorativa rispetto al tracciato autorizzato perché più lunga e quindi tutti i tratti delle singole categorie sono maggiori. Va inoltre rilevato che il sostegno n.100 della variante ricade in ambito soggetto a vincolo idrogeologico.

Dal punto di vista del valore agronomico In entrambi i tracciati viene coinvolto un ambito agricolo di interesse (valore discreto) nei tratti fuori argine in corrispondenza del sostegno 99. Per tale ambito (che risulta quello di maggiore interesse) la variante è più lunga del 20% rispetto al tracciato autorizzato.

Dal punto di vista dell'impatto naturalistico per i due tracciati il numero dei sostegni e la loro collocazione in ambiti di valore è analogo. In entrambi i casi infatti viene interferito (sostegno n.100) un ambito di bosco ripariale (valore 5 su scala di 7). Le piste di accesso al relativo minicantiere ricalcano in buona parte piste esistenti. Per la variante viene realizzato un breve tratto di nuova pista (circa 25m).

Dal punto di vista dell'intrusione percettiva la variante risulta decisamente sfavorevole rispetto al tracciato autorizzato rispetto a numerosi fattori.

Il tracciato non si inserisce all'interno del tessuto territoriale e degli elementi infrastrutturali come un elemento unico ma bensì come tre elementi collegati ma diversi, oltre all'andamento

planimetrico questo è evidenziato anche dalla differenza di quota dei sostegni che subiscono un repentino innalzamento in corrispondenza dello scavallamento dell'autostrada.

L'altezza maggiore dei sostegni provoca di conseguenza anche la necessità di colorare gli stessi di bianco/rosso, che li rende maggiormente visibili da parte dei fruitori fissi e mobili dell'area.

Il discostamento del tracciato dal precedente allineamento fa sì che lo stesso risulti più vicino al centro di Campolongo al Torre, come è ben visibile dal fotoinserimento n°1.

In sintesi sulla base degli indicatori significativi esaminati complessivamente **la variante considerata (affiancamento in parallelo all'autostrada) risulta peggiorativa rispetto al tracciato autorizzato.**