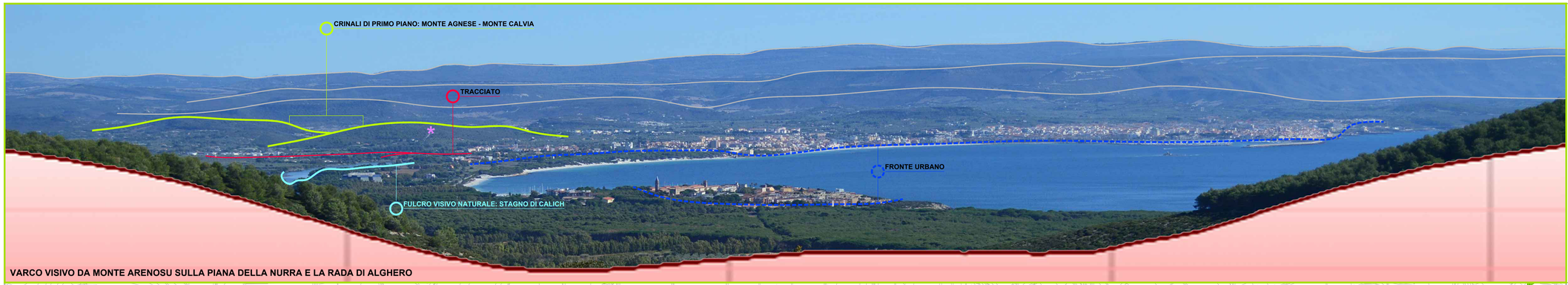


VARCO VISIVO DA MONTE ARENOSU SULLA PIANA DELLA NURRA E LA RADA DI ALGHERO

LEGENDA

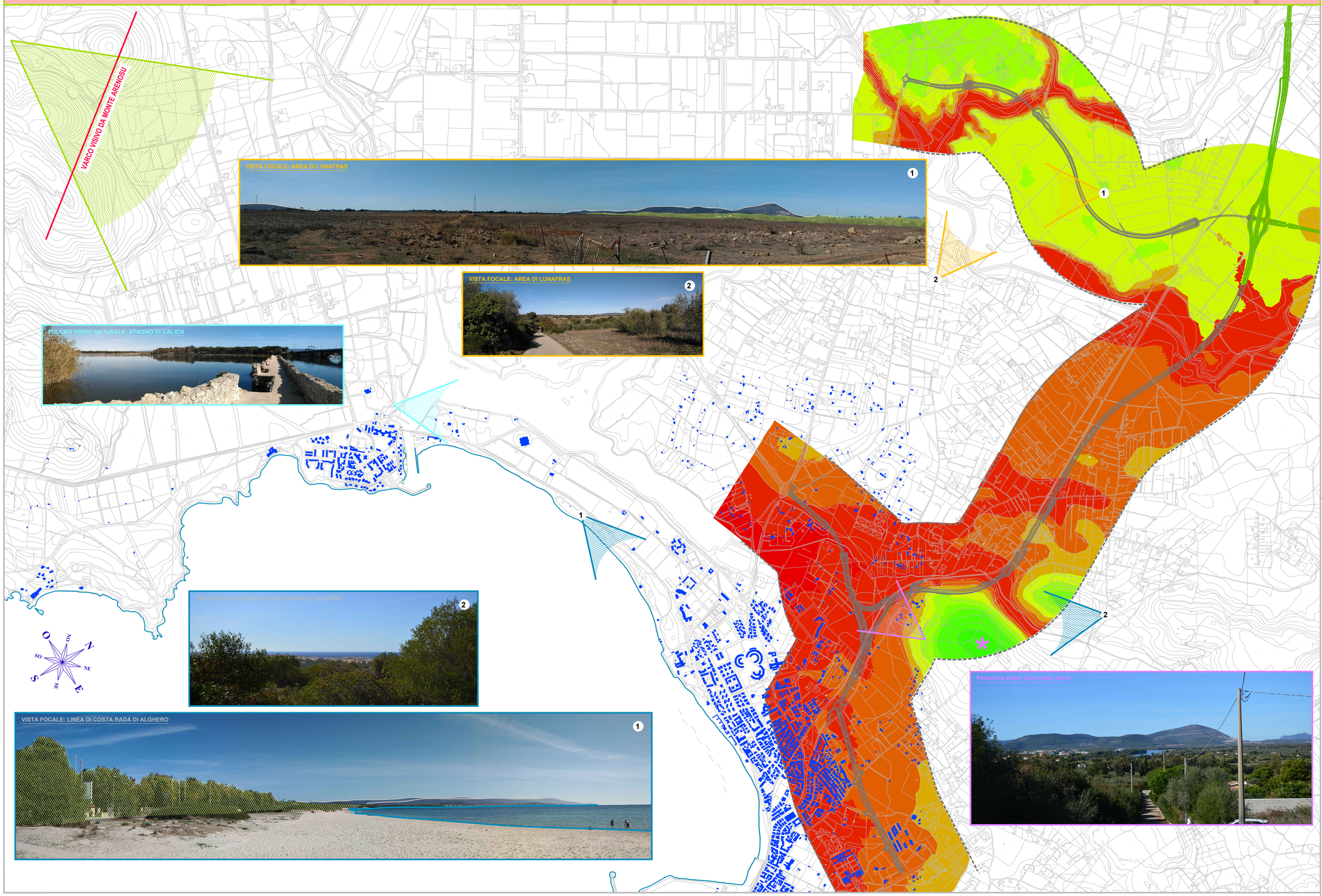
- Tracciato di progetto
- S.S. 291 Lotto 2 Mamuntanas-Cant. Rudas-Sv. Olmedo (in esercizio)

SENSIBILITA' VISIVA
(Sulla base del modello digitale del terreno)

- Area di visibilità di primo piano (500m)
- Bassa
- Media
- Elevata

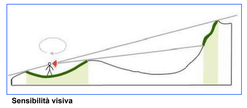
VISIBILITA'

- Tracciato
- Fronte urbano
- Crinali di primo piano
- Crinali di sfondo
- Fulcro visivo naturale
- Quinte naturali
- Panorama ampio



La definizione della percezione del paesaggio esistente viene effettuata attraverso l'analisi degli aspetti fisico-spaziali (la dominanza visiva, lo spazio introverso o raccolto, l'orientamento spazio-temporale, l'articolazione funzionale degli spazi, le visuali qualificate, etc.) e la descrizione di parametri qualitativi come quelli cognitivi (memorie, storia, conoscenze, significati etc.). Essa conduce all'individuazione dei fattori ambientali e delle problematiche rilevanti di un determinato luogo che saranno assunti come input progettuali. Tale lettura interrelata alle caratteristiche del tracciato ha determinato il valore della percezione visiva intesa come individuazione delle eventuali situazioni di criticità delle nuove opere con il territorio, capace di orientare le successive scelte progettuali di integrazione e di riqualificazione ambientale rispetto al territorio interessato.
L'analisi della percezione visiva e dell'intervisibilità effettuata a *larga scala* si basa quindi sulla lettura delle interferenze fisiche e visive tra gli elementi caratterizzanti ogni sottosistema e l'infrastruttura viaria; un'analisi questa che individua le situazioni di criticità-incongruenza e orienta le scelte progettuali di mitigazione che costituiscono l'esito finale di questa parte del lavoro.
Tale analisi è stata effettuata utilizzando supporti come fotosimulazioni, rilievi fotografici e ortofoto, e si sviluppa a partire dalla definizione di due aree d'indagine, contraddistinte da differenti relazioni tra il tracciato stradale e il territorio circostante:

- la prima, quella in cui si ha la maggiore influenza dell'infrastruttura sul territorio, copre uno spazio di 500 metri circa per ogni lato dall'intervento ed è denominata "Area di visibilità di primo piano". In quest'area si ha una relazione diretta tra contesto territoriale ed infrastruttura;
- la seconda, invece, copre una fascia compresa tra 500 m e 2 Km per ogni lato dall'intervento ed è denominata "Area di media distanza". In questa fascia l'analisi della percezione visiva permette di cogliere la relazione fra le varie parti dell'opera di progetto e il contesto territoriale all'interno di una scala di dominanza. Inoltre spesso consente di inquadrare il paesaggio di area vasta da punti di visuale privilegiata (alture), nell'ottica di individuare a larga scala eventuali interferenze critiche.



Sensibilità visiva

Fasce di visibilità

L'area di visibilità di primo piano è una fascia (500 metri per lato dall'intervento) in cui si evidenziano relazioni dirette tra l'opera di progetto e le componenti territoriali del contesto in cui si inserisce. In quest'ottica si può fornire una lettura del territorio in funzione del livello della percezione visiva dell'infrastruttura viaria. In particolare sono stati utilizzati tre diversi livelli di visibilità: alta, media e bassa/nulla. Le aree di percezione visiva "alta" sono quelle in cui la strada è visibile direttamente senza elementi di schermatura anche parziale. Le aree di percezione visiva "media" sono aree delimitate da segni territoriali significativi (fossi, gruppi arborei sui terreni agricoli) in cui la visione dell'opera è decisamente meno intensa della precedente seppure ancora chiaramente percepibile. Le aree di percezione visiva "bassa" o "nulla", infine, sono le aree nelle quali l'infrastruttura non è visibile a causa di barriere visive imponenti quali elementi vegetazionali interposti, collocati come quinte in successione di altezze diverse, che risultano però incapaci di schermarla o a causa delle caratteristiche tecniche del tracciato o delle caratteristiche morfologiche dei terreni.

L'area di media distanza (tra 500 metri e 2 Km per lato dall'intervento) è un ambito di relazione territoriale in cui l'interferenza tra l'opera di progetto ed il contesto territoriale è indiretta e per questa ragione risulta spesso di non immediata lettura e di difficile prevedibilità. In questo ambito, sono stati individuati punti di visuale territoriale significativi in cui si ha una percezione della strada e delle sue relazioni con gli elementi territoriali circostanti all'interno di un campo visivo molto ampio. Tra questi punti si collocano anche i punti di visuale privilegiata (alture).

anas — *Direzione Progettazione e Realizzazione Lavori*

NUOVA S.S.291
COLLEGAMENTO SASSARI - ALGHERO - AEROPORTO
Lavori di costruzione del 1° lotto Mamuntanas - Alghero
e del 4° lotto di collegamento con l'aeroporto di Fertilia

PROGETTO DEFINITIVO — COD. CA29

PROGETTAZIONE: ANAS - DIREZIONE PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE LAVORI

PROGETTISTI:
Dott. Ing. ACHILLE DEVITO/FRANCESCHI
Ordine Ing. di Roma n. 19116
Dott. Ing. ALESSANDRO MICHELI
Ordine Ing. di Roma n. 19654
IL GEOLOGO
Dott. Geol. Serena MAJETTA
Ordine Geol. Lazio n. 928
IL RESPONSABILE DEL S.I.A.
Dott. Arch. GIOVANNI MAGARO'
Ordine Arch. di Roma n. 16183
COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE
Geom. FABIO QUONDAM
VISTO: IL RESP. DEL PROCEDIMENTO
Dott. Ing. SALVATORE FRASCA

PROTOCOLLO | DATA

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE
PAESAGGIO
Percezione visiva di area vasta

CODICE PROGETTO (PROGETTO / LIV. PROG. / N. PROG.)	NOME FILE T00IA34AMBCT03_A.dwg	REVISIONE	
LOPLSC D 1601	CODICE ELAB. T00IA34AMBCT03	A	1:5.000

REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
D					
C					
B					
A	Nuova emissione a seguito indirizzo MIT del 11-05-2016	SET 2017			