



Autostrada del Brennero S.p.A.

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

(ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.)

Realizzazione di un'area di sosta per veicoli pesanti

in Località Valdaro (MN) in carreggiata sud, alla progressiva km 259+800



Allegato IV.3 – Relazione di esame paesistico

Progetto n. 175561



FILE:\\IV.3-Esame_Paesistico.docx

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Allegato IV.3 – Relazione di esame paesistico

Progetto n. 175561

INDICE

1	INTRODUZIONE	3
1.1	Normativa di riferimento e metodologia	3
1.2.	Scopo del lavoro e approccio metodologico	5
2	PRESENTAZIONE E LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO	7
2.1	Area d'inserimento.....	7
2.2	Descrizione degli interventi in progetto	9
2.3	Elementi di prevenzione e mitigazione sulla componente paesaggio	11
2.4	Motivazione dell'opera ed alternative	18
3	ANALISI DELLO STATO ATTUALE.....	20
3.1	Analisi dei livelli di tutela.....	20
3.1.1	Pianificazione Regionale (Piano Territoriale Paesistico Regionale PTPR)	20
3.1.2	Pianificazione locale (provinciale e comunale)	29
3.1.3	Sintesi della valutazione di conformità agli strumenti di pianificazione in materia paesaggistica	32
3.2	Analisi delle componenti ambientali e degli elementi rilevanti del paesaggio	33
3.3	Analisi dell'evoluzione storica e degli insediamenti del territorio	37
3.4	Sopralluogo sui punti di intervisibilità dell'area di inserimento e rilievo fotografico	38
4	VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI E DELLA COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA	40
4.1	Approccio metodologico	40
4.2	Sintesi delle interazioni del progetto sul sistema paesaggio.....	40
4.3	Valutazione degli impatti paesaggistici del progetto	41
4.3.1	Sistema di paesaggio	41
4.3.2	Qualità percettiva del paesaggio.....	43
4.4	Valutazione del grado di incidenza	44
5	CONCLUSIONI	48

Appendice

Foto inserimenti e punti di vista

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Allegato IV.3 – Relazione di esame paesistico

Progetto n. 17556I

1 INTRODUZIONE

Il presente documento costituisce la relazione di esame paesistico a supporto della Sezione IV- “Quadro di Riferimento Ambientale” dello Studio Preliminare Ambientale relativo al progetto “Realizzazione di un'area di sosta per veicoli pesanti in località Valdaro (MN) in carreggiata sud, alla progressiva km 259+800”.

1.1 Normativa di riferimento e metodologia

L'area di inserimento del progetto non risulta direttamente interessata dalla presenza di vincoli di tipo paesistico -ambientale di cui al D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.

In ambito regionale, l'autorizzazione paesaggistica è regolata dalla legge regionale n. 12/2005 e s.m.i. e dal Piano Territoriale Regionale (PTR) e s.m.i. Secondo l'art. 80 della L.R. 12/2005 l'autorizzazione è concessa dalla Regione, in quanto opera di competenza dello Stato.

Con riferimento all'art. 35 alla parte IV del Piano Paesaggistico Regionale (PPR) anche per gli ambiti di paesaggio ove non sono presenti vincoli ex D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. il Piano Paesistico Regionale introduce l'obbligo di un esame paesistico per i progetti che incidono sull'esteriore aspetto dei luoghi e degli edifici.

Le modalità di sviluppo dell'esame paesistico sono specificate dall'art. 38, il quale rimanda alle linee guida di cui alla D.G.R. 7/11045 del 08/11/2002.

Il presente documento è stato quindi redatto in accordo con la citata linea guida in funzione dell'applicazione della metodologi riportata nella seguente tabella (Tabella 3 “ Determinazione dell'impatto paesistico dei progetti” D.G.R. 7/11045 del 08/11/2002).

Impatto paesistico dei progetti = sensibilità del sito X incidenza del progetto					
Classe di sensibilità del sito	Grado di incidenza del progetto				
	1	2	3	4	5
5	5	10	15	20	25
4	4	8	12	16	20
3	3	6	9	12	15
2	2	4	6	8	10
1	1	2	3	4	5

Tabella 1

In cui la soglia di rilevanza è posta a 5 mentre la soglia di tolleranza è posta a 16.

La tabella prevede la valutazione di due parametri, ovvero il grado di incidenza del progetto e la classe di sensibilità del sito.

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Allegato IV.3 – Relazione di esame paesistico

Progetto n. 175561

Tutti i progetti il cui impatto paesistico risulti superiore alla soglia di rilevanza devono essere corredata di una specifica relazione paesistica.

Per il caso in esame, poiché la classe di sensibilità del sito è definita “media”, come da Piano di Governo del Territorio del comune di Mantova, tav. DP5, nel presente documento si è provveduta alla determinazione del “Grado di incidenza del progetto” secondo la seguente Tabella estratta dalla medesima DGR.

Tabella 2 – Criteri e parametri per determinare il grado di incidenza di un progetto – Articolazione esplicativa

<i>Criterio di valutazione</i>	<i>Parametri di valutazione a scala sovralocale</i>	<i>Parametri di valutazione a scala locale</i>
1. Incidenza morfologica e tipologica	<ul style="list-style-type: none"> • coerenza, contrasto o indifferenza del progetto rispetto: <ul style="list-style-type: none"> – alle forme naturali del suolo – alla presenza di sistemi/aree di interesse naturalistico – alle regole morfologiche e compositive riscontrate nella organizzazione degli insediamenti e del paesaggio rurale 	<ul style="list-style-type: none"> • conservazione o alterazione dei caratteri morfologici del luogo • adozione di tipologie costruttive più o meno affini a quelle presenti nell'intorno per le medesime destinazioni funzionali • conservazione o alterazione della continuità delle relazioni tra elementi storico-culturali o tra elementi naturalistici
2. Incidenza linguistica: stile, materiali, colori	<ul style="list-style-type: none"> • coerenza, contrasto o indifferenza del progetto rispetto ai modi linguistici tipici del contesto, inteso come ambito di riferimento storico-culturale 	<ul style="list-style-type: none"> • coerenza, contrasto o indifferenza del progetto rispetto ai modi linguistici prevalenti nel contesto, inteso come intorno immediato
3. Incidenza visiva	<ul style="list-style-type: none"> • Ingombro visivo • Contrasto cromatico • Alterazione dei profili e dello skyline 	<ul style="list-style-type: none"> • ingombro visivo • occultamento di visuali rilevanti • prospetto su spazi pubblici
4. Incidenza ambientale	<ul style="list-style-type: none"> • Alterazione delle possibilità di fruizione sensoriale complessiva (uditiva, olfattiva) del contesto paesistico-ambientale 	
5. Incidenza simbolica	<ul style="list-style-type: none"> • adeguatezza del progetto rispetto ai valori simbolici e d'immagine celebrativi del luogo 	<ul style="list-style-type: none"> • capacità dell'immagine progettuale di rapportarsi convenientemente con i valori simbolici attribuiti dalla comunità locale al luogo (importanza dei segni e del loro significato)

Tabella 2

Associando il grado di incidenza così definito e la classe di sensibilità del sito indicato dalla pianificazione, è stato dedotto l'impatto paesistico del progetto.

In accordo alla parte 6 della citata linea guida, la presente relazione paesistica chiarisce il processo di valutazione seguito e le motivazioni che hanno portato alla determinazione delle classe di sensibilità e del grado di incidenza del progetto.

Si riportano quindi gli aspetti di maggiore importanza o di rilevanza strategica emersi nel corso dell'esame paesistico del progetto.

1.2. Scopo del lavoro e approccio metodologico

Scopo del presente documento è quello di descrivere l'inserimento territoriale dell'opera nel suo complesso e valutarne la compatibilità sotto il profilo ambientale e paesaggistico.

La presente relazione è stata redatta in conformità alla principale documentazione tecnica e normativa di riferimento tra cui il DPCM 12 dicembre 2005 "Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'articolo 146, comma 3, del Codice dei beni culturali del paesaggio di cui al D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42".

Il presente documento è articolato nelle seguenti parti:

- descrizione dell'intervento in progetto;
- analisi dello stato attuale della componente ambientale "paesaggio" e degli elementi di valore paesaggistico in esso presenti;
- valutazione degli impatti e della compatibilità paesaggistica del progetto e definizione degli eventuali elementi di mitigazione e compensazione necessari.

La definizione dello stato attuale e l'analisi nell'inserimento del paesaggio è stata effettuata in accordo ai criteri definiti nell'Allegato Tecnico del DPCM 12 dicembre 2005 che prevedono:

- **analisi dei livelli di tutela** "...operanti nel contesto paesaggistico e nell'area di intervento considerata, rilevabili dagli strumenti di pianificazione paesaggistica, urbanistica e territoriale e da ogni fonte normativa, regolamentare e provvedimento"; fornendo "indicazione della presenza di beni culturali tutelati ai sensi della Parte seconda del Codice dei beni culturali e del paesaggio";
- **analisi delle caratteristiche del paesaggio nelle sue diverse componenti, naturali ed antropiche** "...configurazioni e caratteri geomorfologici; appartenenza a sistemi naturalistici (biotopi, riserve, parchi naturali, boschi); sistemi insediativi storici (centri storici, edifici storici diffusi), paesaggi agrari (assetti colturali tipici, sistemi tipologici rurali quali cascine, masserie, baite, ecc.) tessiture territoriali storiche (centuriazioni, viabilità storica); appartenenza a sistema tipologici di forte caratterizzazione locale e sovra locale (sistema delle cascine a corte chiusa, sistema delle ville, uso sistematico della pietra o del legno o del laterizio a vista, ambiti a cromatismo prevalente); appartenenza a percorsi panoramici o ad ambiti di percezione da punti o percorsi panoramici; appartenenza ad ambiti a forte valenza simbolica";
- **analisi dell'evoluzione storica del territorio** "...la tessitura storica, sia vasta che minuta esistente: in particolare, il disegno paesaggistico (urbano e/o extraurbano), l'integrità di relazioni, storiche, visive, simboliche dei sistemi di paesaggio storico esistenti (rurale, urbano, religioso, produttivo, ecc.), le strutture funzionali essenziali alla vita antropica, naturale e alla produzione (principali reti di infrastrutturazione); le emergenze significative, sia storiche che simboliche";
- **analisi dell'intervisibilità** "rappresentazione fotografica dello stato attuale dell'area d'intervento e del contesto paesaggistico, ripresi da luoghi di normale accessibilità e da punti e percorsi panoramici, dai quali sia possibile cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Allegato IV.3 – Relazione di esame paesistico

Progetto n. 17556I

territorio. Nel caso di interventi collocati in punti di particolare visibilità (pendio, lungo mare, lungo fiume, ecc.) andrà particolarmente curata la conoscenza dei colori, dei materiali esistenti e prevalenti dalle zone più visibili, documentata con fotografie e andranno studiate soluzioni adatte al loro inserimento sia nel contesto paesaggistico che nell'area di intervento”

Per la valutazione dell'interferenza visiva sono stati individuati specifici punti di fruizione visuale ritenuti significativi a partire dai quali sono stati realizzati fotoinserti per la valutazione della compatibilità paesaggistica dell'intervento in progetto.

2 PRESENTAZIONE E LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO

2.1 Area d'inserimento

La porzione principale dell'area di intervento, su cui saranno realizzati il piazzale di transito, il piazzale di sosta e i fabbricati, è localizzata a lato della carreggiata Sud dell'Autostrada del Brennero all'altezza del km. 259+800 ed è ubicata tra la stazione di servizio "Povegliano ovest" a nord e la stazione di servizio "Po ovest" a sud ad una distanza rispettivamente di 19 km e di 9 km.

L'area risulta censita, catastalmente, ai seguenti fogli del Catasto Terreni del Comune di Mantova:

- foglio n. 94 mappale 80, per un'area di circa 130,00 mq;
- foglio n. 94 mappale 393, per un'area di circa 55.437,00 mq.



Per collegare la nuova area di sosta con la carreggiata sud dell'A22 verranno inoltre realizzate, in stretta adiacenza al nastro autostradale già esistente, due corsie per l'accesso e l'uscita dall'area di sosta. In affiancamento alla corsia di accesso, data la vicinanza ad essa di alcune abitazioni, verrà infine installata anche una barriera antirumore.

In figura seguente viene riportata la mappa contenente l'inquadramento generale dell'area di intervento.

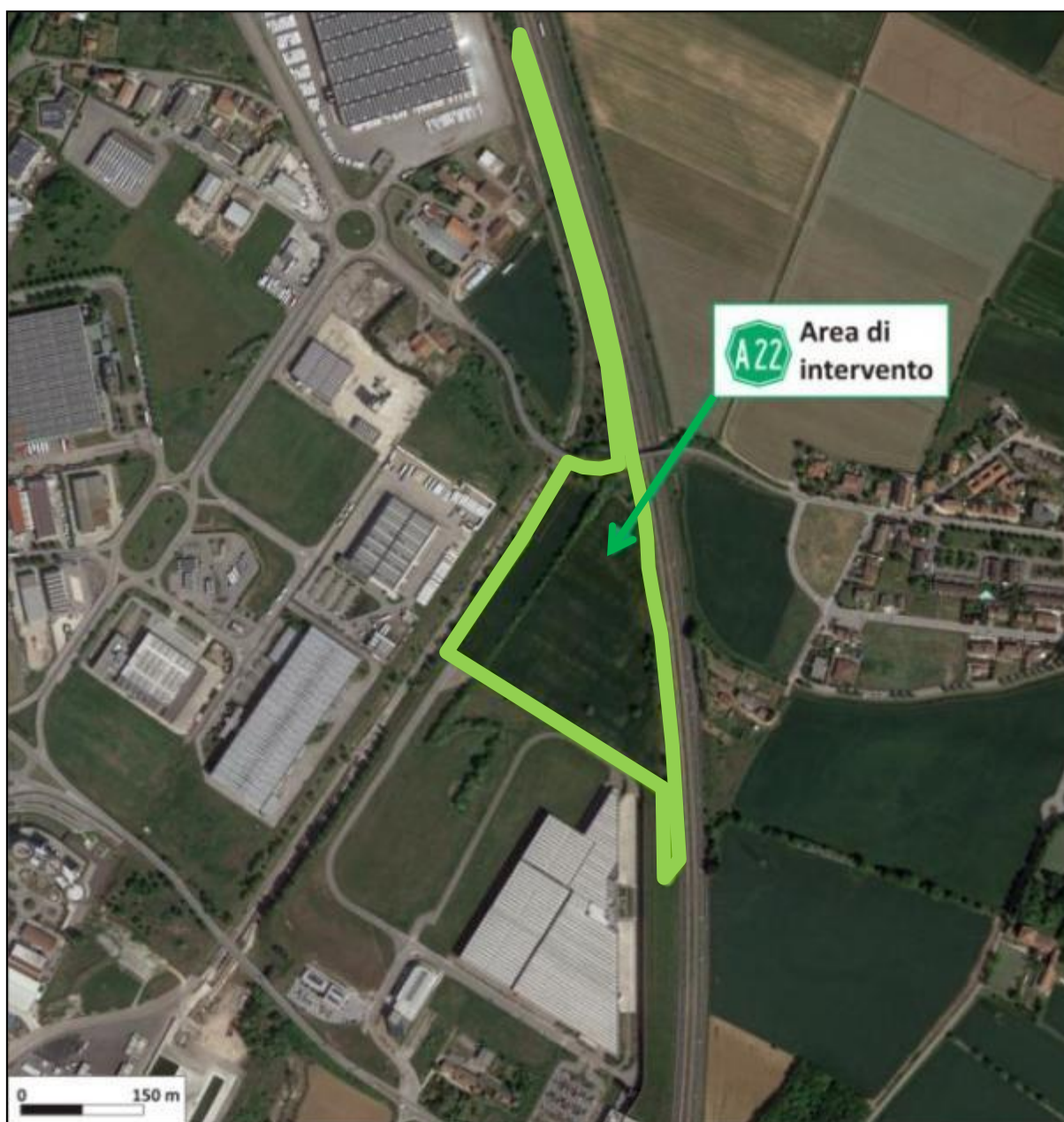


Figura 2-Inquadramento generale area di intervento

Lo stato attuale dell'area prevista per gli interventi in progetto, così come evidente dalle immagini riportate di seguito, è attualmente un area coltivata.

2.2 Descrizione degli interventi in progetto

L'area di intervento sarà organizzata in una porzione destinata ai servizi ed una porzione destinata all'area di sosta, per fermate di breve durata e media-lunga durata, con un numero totale di stalli pari a 132, tutti ubicati nella zona ovest dell'area in esame, come indicato nella seguente figura.

L'area servizi sarà suddivisa in due blocchi e nel dettaglio risalendo da nord a sud del fabbricato troviamo:

- blocco servizi, con superficie di 260 mq, completo di area dedicata a lavanderia, distributori automatici di ristoro e servizi igienici dedicati ai fruitori del parcheggio dotati di docce e spogliatoi;
- blocco attività, con superficie di 427 mq, comprendente bar, ristorante, una zona a cucina dotata di servizio privato completo di spogliatoio, un'area dedicata a shop, servizi igienici pubblici e una sala di controllo e monitoraggio delle aree esterne.

A ovest dell'area di sosta è previsto un collegamento alla viabilità ordinaria locale riservata ai dipendenti e ai fornitori con parcheggi dedicati ed un'area per la raccolta dei rifiuti riservata. All'interno dell'area di sosta sono previste aree a verde piantumate con essenze locali, scelte con particolare riguardo alla resistenza agli inquinanti, alle correnti dominanti, agli orientamenti e alla valorizzazione delle specie autoctone, considerando comunque la vicinanza con l'ambito tutelato dal Consorzio Parco del Mincio.

Tutte le aree di parcheggio e di manovra sono previste in conglomerato bituminoso.

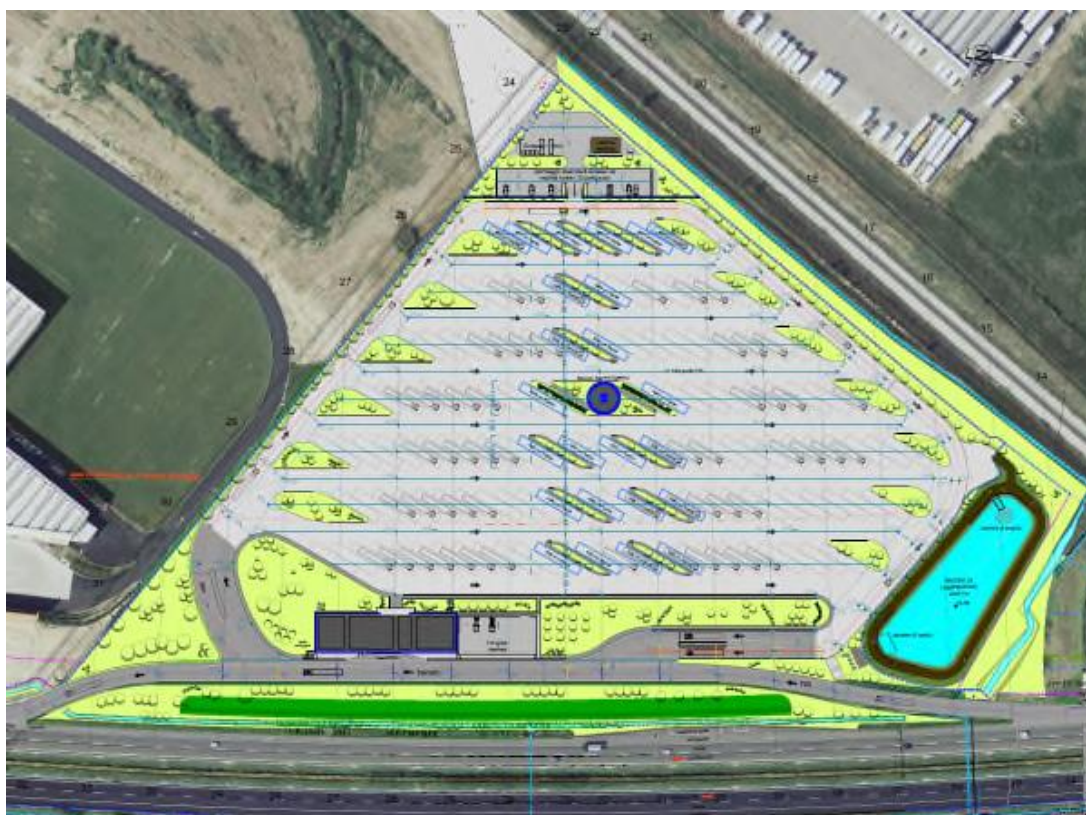


Figura 3-Lay out di dettaglio dell'area di intervento

Il progetto comprende:

- le opere connesse alla raccolta delle acque, il loro trattamento tramite quattro impianti di prima pioggia dotati di sedimentazione e disoleazione ed il loro convogliamento tramite una stazione di sollevamento ed una cabina di carico ad un bacino di laminazione localizzato a nord della zona interessata dall'intervento;
- l'impianto di illuminazione (a led) delle aree;
- adeguati sistemi adeguati di videosorveglianza ed antintrusione perimetrale.

Corsie di decelerazione ed accelerazione

Per l'accesso e l'uscita dall'area di sosta si prevede la realizzazione di specifica corsia dedicata di decelerazione di ingresso e di accelerazione in uscita.

La corsia di decelerazione avrà una lunghezza di 284 m e larghezza pari a 3,85 m; a fianco della corsia di decelerazione verrà installata una barriera di sicurezza e, data la vicinanza ad essa di alcune abitazioni, verrà installata anche una barriera rumore su apposito cordolo del muro di sostegno.

La corsia di accelerazione invece ha una lunghezza complessiva pari a 450 m – suddivisi in 375 m di tratto parallelo e 75 m di tronco di manovra – e avrà larghezza pari a 4,60 m.

Piazzale di transito e piazzale di sosta

Il piazzale di transito si sviluppa parallelamente alla corsia sud dell'autostrada A22 e raccorda le due corsie di decelerazione ed accelerazione con una sezione stradale minima di 6,50 m in uscita dalla corsia di decelerazione e di 7,00 m in entrata alla corsia di accelerazione.

In adiacenza al piazzale di transito è ubicata una zona riservata di sosta per veicoli di servizio.

Il piazzale di sosta collocato a ovest del piazzale di transito, sarà costituito da una viabilità perimetrale di entrata e uscita al parcheggio (larghezza minima pari a 6,00 m) e da una viabilità di accesso agli stalli ha dimensioni pari a 7,50 m. che permettono di evitare assolutamente manovre in retromarcia.

Gli stalli sono stati progettati con dimensioni pari a 4,00 per 20,00 permettono una facile manovra di parcheggio.

Sono previsti alcuni parcheggi dotati di colonnina elettrica per i mezzi frigo in stazionamento. Nell'area del piazzale di sosta è stato collocata centralmente un blocco servizi dedicato funzionale alle esigenze dei conducenti dei veicoli pesanti.

Oltre a tale area, al margine ovest del piazzale verrà prevista un'isola tecnica necessaria al deposito temporaneo dei rifiuti, al posizionamento della cabina di trasformazione elettrica e per il posteggio dei dipendenti dell'area di sosta.

Nella stessa area verrà installato anche un gruppo elettrogeno per garantire la continuità di servizio.

Fabbricato servizi

Il fabbricato servizi, principale edificio di nuova installazione, verrà ubicato parallelamente all'autostrada, in posizione tale da consentire un controllo diretto dell'area di accesso dei mezzi pesanti, ed è costituito da un unico corpo di fabbrica di lunghezza pari a 52,83 m, larghezza pari a 13,00 m e superficie totale di circa 687,00 m² al piano terra e di un'area dedicata a locale tecnico al primo piano di dimensioni 15,40 m per 11,22 m per una superficie di circa 173 m² con accesso diretto dall'esterno mediante una scala privata.

La struttura portante del fabbricato verrà costituita da telai in cemento armato ordinario e solaio di copertura realizzato con elementi in cemento armato precompresso. Le murature perimetrali sono costituite da strutture prefabbricate coibentate con pannelli tipo sandwich, mentre le pareti divisorie sono previste in cartongesso.

2.3 Elementi di prevenzione e mitigazione sulla componente paesaggio

In fase di progettazione sono state individuate specifiche misure di prevenzione e mitigazione finalizzate ad attenuare le potenziali interferenze con l'ambiente da parte dell'area di sosta in progetto.

Tra le misure individuate, ve ne sono alcune specifiche per la componente paesaggio, di seguito riportate.

Impatto visivo e inquinamento luminoso (fase di cantiere)

Autostrada del Brennero S.p.A. metterà in atto tutte le misure necessarie per ridurre al minimo l'impatto visivo del cantiere, prevedendo in particolare di:

- mantenere l'ordine e la pulizia quotidiana nel cantiere, stabilendo chiare regole comportamentali;
- depositare i materiali esclusivamente nelle aree a tal fine destinate, scelte anche in base a criteri di basso impatto visivo: qualora sia necessario l'accumulo di materiale, garantire la formazione di cumuli contenuti, confinati ed omogenei. In caso di forte vento, prevedere alla bagnatura o alla copertura degli eventuali cumuli di materiale polverulento;
- ricavare le aree di carico/scarico dei materiali e stazionamento dei mezzi all'interno del cantiere.

Per quanto concerne l'impatto luminoso, si avrà cura di ridurre, ove possibile, l'emissione di luce nelle ore crepuscolari invernali, nelle fasi in cui tale misura non comprometta la sicurezza dei lavoratori, ed in ogni caso eventuali lampade presenti nell'area cantiere, vanno orientate verso il basso e tenute spente qualora non utilizzate.

Impatto visivo (fase di esercizio)

Come dettagliato nel quadro di riferimento progettuale del presente SPA, data la tipologia di intervento ed il contesto di inserimento, caratterizzato dall'arteria autostradale e dall'area industriale Valdaro, il progetto non comporterà specifiche criticità in termini di modifica del contesto di inserimento.

Sono comunque previste dal progetto le seguenti misure di mitigazione:

- Sistemazione a verde dell'area di sosta;
- Definizione dei materiali di rivestimento di fabbricati non riflettenti, con colori non accesi ed integrati nel contesto esistente.

Il progetto pone particolare attenzione alle sistemazioni a verde, come evidenziato nella successiva figura la quale riporta la sistemazione complessiva dell'area con l'indicazione delle misure di mitigazione ambientale.

Le aree verdi riportate in figura, e nella relativa planimetria di progetto, saranno piantumate con essenze arboree ed arbustive, scelte, come anticipato, con particolare riguardo alla resistenza agli agenti inquinanti, alle correnti dominanti, agli orientamenti e alla valorizzazione delle specie autoctone, considerando la vicinanza con l'ambito tutelato dal Consorzio Parco del Mincio.

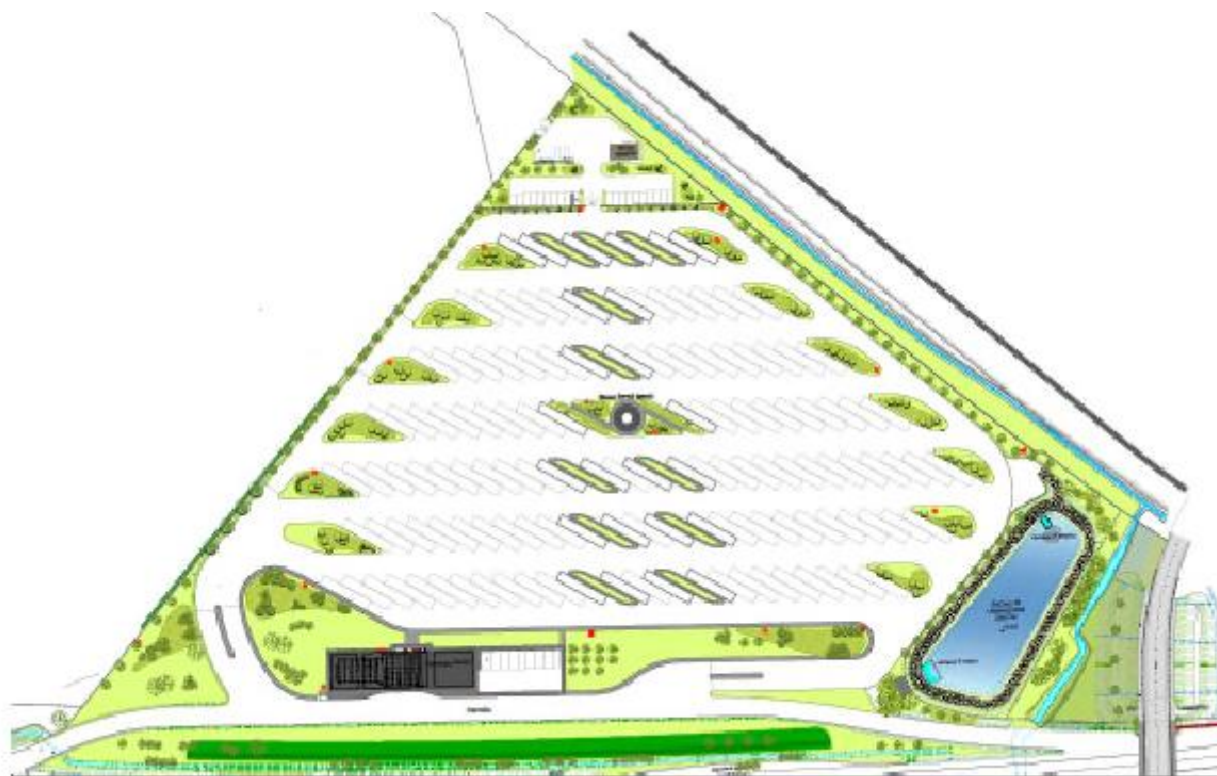


Figura 4-Planimetria mitigazioni ambientali

Le aree a verde saranno previste essenzialmente lungo il bordo perimetrale del parcheggio ed occuperanno circa 15.000 m² di superficie.

Nel dettaglio, nella figura seguente si riporta la sistemazione prevista nell'ampia area a verde, contigua all'area di sosta, che accoglierà il previsto bacino di laminazione delle acque meteoriche.

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Allegato IV.3 – Relazione di esame paesistico

Progetto n. 17556I



Figura 5-Planimetria Bacino di laminazione

In termini di Definizione dei materiali di rivestimento dei fabbricati è stata predisposta nel progetto la finitura architettonica esterna volta all'integrazione dei nuovi edifici con il contesto esistente, a completamento della mitigazione ambientale sopra descritta.

In particolare l'edificio servizi, realizzato in materiali prefabbricati, avrà un aspetto estetico esteriore mitigato dal punto di vista architettonico mediante caratterizzazione con il posizionamento di una veletta frangisole perimetrale costituita da pannelli forati in acciaio corten per il piano terra mentre per il locale tecnico collocato al primo piano le murature risultano in pannelli prefabbricati di colore grigio.

Un ulteriore elemento qualificativo del fabbricato sarà rappresentato dal posizionamento, in corrispondenza dei quattro angoli del rettangolo occupato dal fabbricato servizi di elementi verticali a "L", anch'essi costituiti da struttura portante e pannelli forati in acciaio corten.

Nelle successive figure si riportano i quattro prospetti architettonici del fabbricato.



Figura 6-Prospetti architettonici del fabbricato

Nella successiva immagine si riporta invece un dettaglio della finitura scelta per l'edificio in acciaio Corten.



Figura 7- Texture Acciaio Corten

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Allegato IV.3 – Relazione di esame paesistico

Progetto n. 17556I

Quale ulteriore elemento di impatto si prevede, come anticipato, la realizzazione, lungo la corsia di decelerazione dell'area di sosta in progetto, di una barriera acustica fonoassorbente volta alla limitazione del potenziale disturbo rumoroso.

Le opere sono state progettate in base a criteri di efficacia in relazione al rumore e di semplicità in termini di conformazione e modalità di realizzazione, scegliendo un tipo di barriera costituito da pannelli prefabbricati inseriti in appositi sostegni montati in opera.

A seconda delle esigenze acustiche, in termini di distanza dai recettori, le barriere antirumore saranno realizzate utilizzando pannelli trasparenti riflettenti in polimetilmetacrilato, pannelli fonoassorbenti in legno e pannelli trasparenti fonoassorbenti in policarbonato.

I pannelli delle barriere antirumore saranno appoggiati su un muretto prefabbricato in c.a. costituito da pannelli a due strati, ove la funzione portante verrà assicurata dallo strato in calcestruzzo armato, con il secondo strato fonoassorbente in calcestruzzo di argilla espansa, o pomice, rivolto verso la sorgente di rumore. La facciata lato esterno del muretto prefabbricato avrà finitura superficiale faccia vista tipo laterizio realizzata con pannelli prefabbricati.

Nelle successive figure si riportano i prospetti tipici delle tre tipologie di pannelli previsti dal progetto.

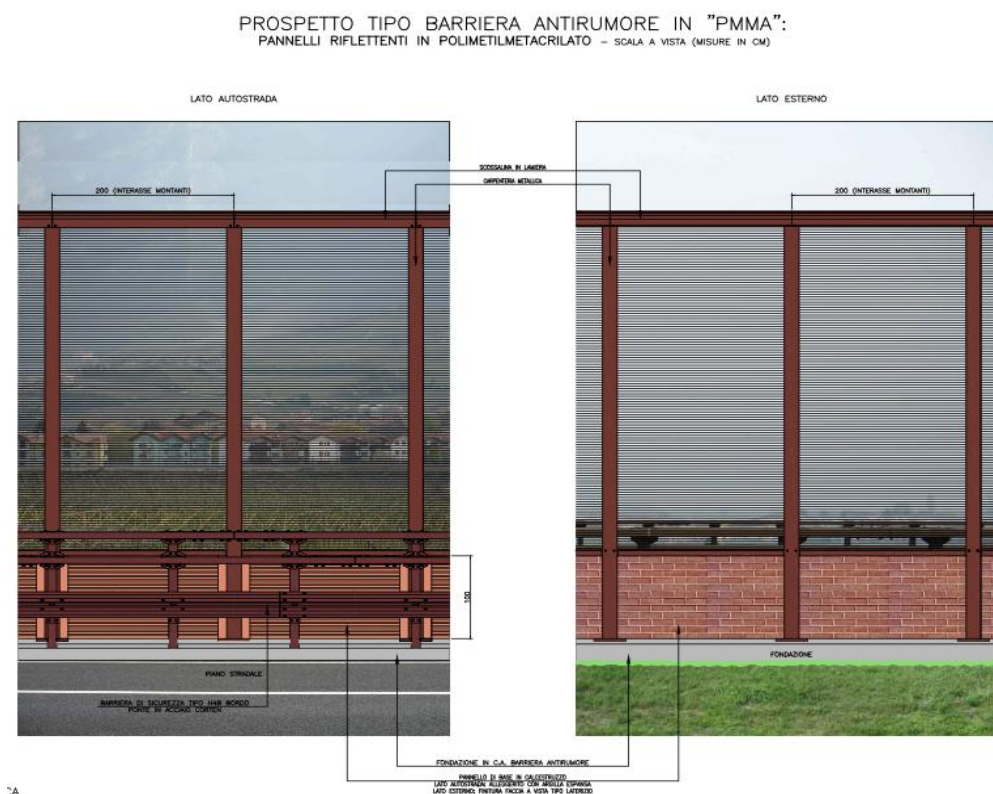


Figura 8-Prospetto di barriera antirumore in PMMA

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Allegato IV.3 – Relazione di esame paesistico

Progetto n. 175561

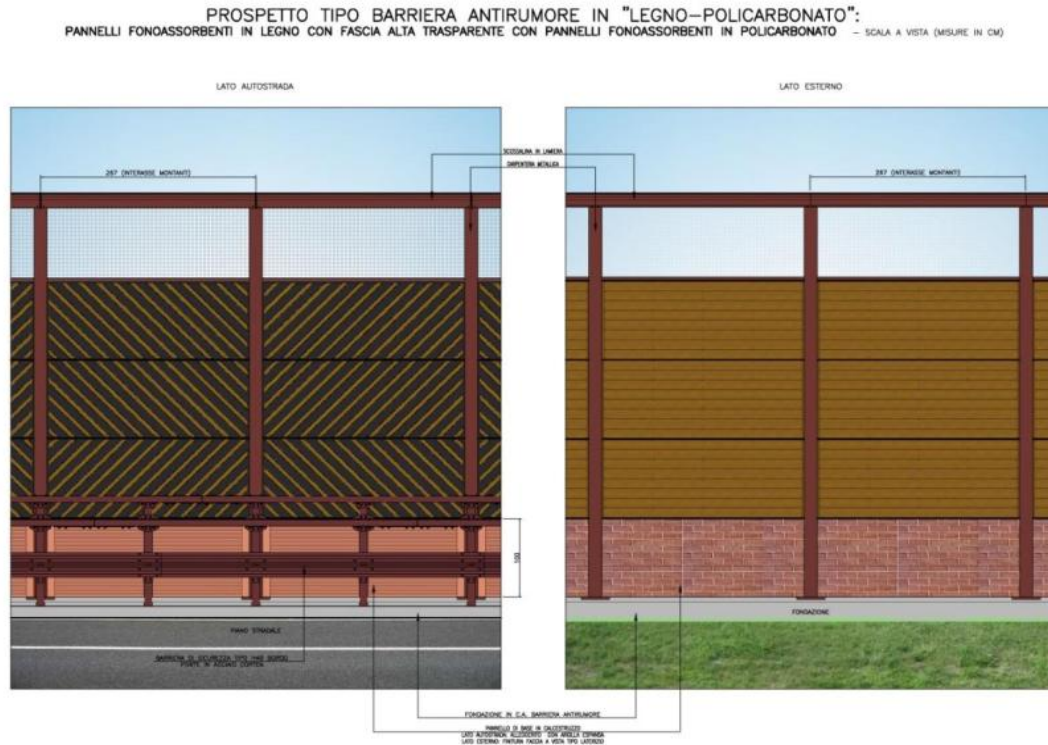


Figura 9-Prospetto di barriera antirumore in legno - policarbonato

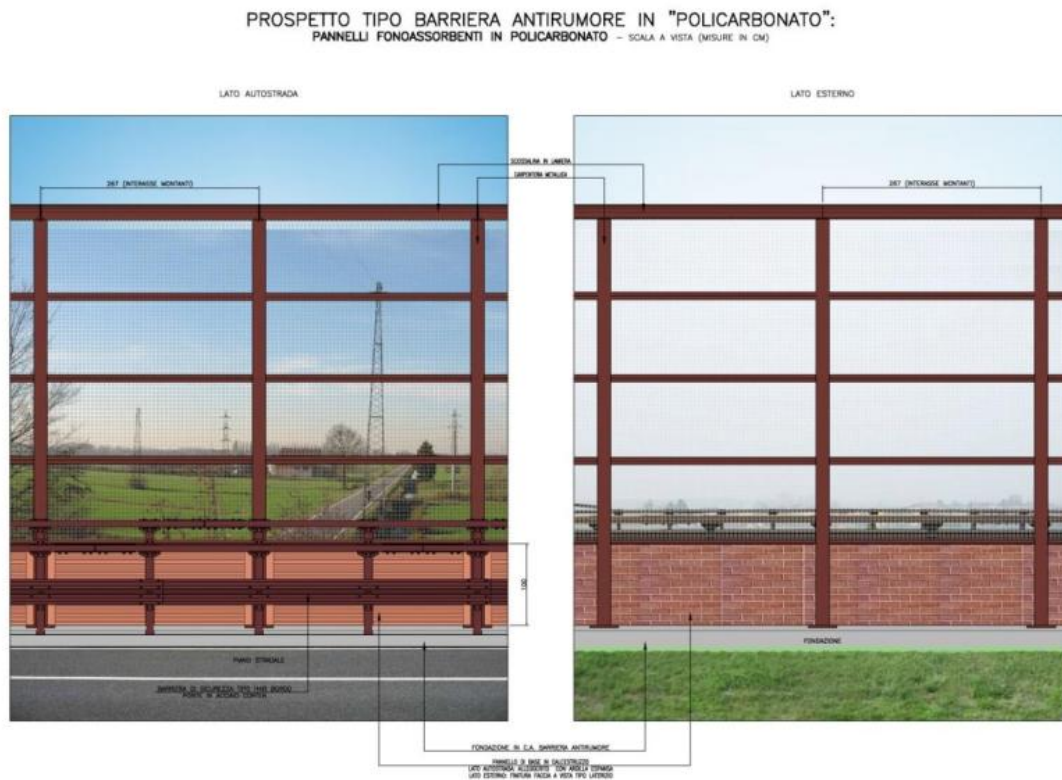


Figura 10-Prospetto di barriera antirumore in Policarbonato

Di seguito si riporta una descrizione delle tre tipologie di pannelli previste:

- I pannelli trasparenti riflettenti saranno costituiti da lastre in polimetilmetacrilato realizzato con materiale non rigenerato, dello spessore di mm 20. Questa tipologia di pannelli interesserà esclusivamente i tratti iniziale e finale della barriera (circa 22 metri);
- I pannelli fonoassorbenti in legno verranno realizzati in pino di ottima qualità, esente da radici, funghi, muffe e discolorazioni, trattato in autoclave (impregnazione profonda con preservanti chimici ecologici) e munito di certificazione decennale raggi UVA. La parte del pannello rivolta verso la sorgente del rumore verrà abbellita con una listellatura in legno, mentre la superficie posteriore sarà costituita da perline accoppiate. Questa tipologia di pannelli, disposti su tre ordini, sormontati da un quarto ordine di pannelli di polycarbonato, interesserà tre tratti di barriera lunghi rispettivamente 128, 208 e 88 metri;
- I pannelli trasparenti fonoassorbenti in polycarbonato saranno costituiti da una lastra trasparente, opportunamente forata, orientata verso la sorgente di rumore, contrapposta ad una lastra trasparente piena fonoisolante. Le due lastre in polycarbonato dovranno essere protette dai raggi UV su entrambi i lati e saranno scatolate, con un intercapedine d'aria, in un profilo di alluminio anodizzato, provvisto di opportune guarnizioni perimetrali per la veloce messa in opera dell'intero pannello. Questa tipologia di pannelli interesserà due tratti di barriera lunghi 72 metri ciascuno.

A coronamento della parte superiore delle barriere è prevista la posa di una scossalina curva in lamiera di acciaio dello spessore di 2 mm. Sul lato prospiciente l'autostrada le barriere antirumore saranno infine protette anteriormente da una barriera di sicurezza in acciaio.

2.4 Motivazione dell'opera ed alternative

L'autostrada del Brennero rientra nei collegamenti transeuropei individuati nel Piano Territoriale Regionale - PTR (a seguito dell'approvazione con D.C.R. 8 novembre 2011 - n. IX/276 della "Risoluzione concernente il documento strategico annuale 2012" che ha fatto propria la D.G.R. 28 luglio 2011 - n- IX/2034). Conseguentemente l'adeguamento dell'autostrada A22, in quanto inserito nella realizzazione delle infrastrutture per lo sviluppo, è rientrato fra gli obiettivi prioritari del PTR.

La realizzazione dell'area di sosta per i mezzi pesanti in oggetto potrà migliorare l'efficienza trasportistica dell'autostrada, a maggior tutela della sicurezza di quanti operano nel settore dei trasporti, andando inoltre a rappresentare, per il Polo Logistico di Valdaro, un valore aggiunto e un elemento sinergico, in quanto gli operatori che da esso provengono o da esso pervengono per via autostradale possono, nelle ore notturne, nei giorni di pausa o nelle ore di lavoro, sostare ed utilizzare i servizi ivi offerti, liberando il comparto P.I.P. dallo stazionamento dei mezzi pesanti, con conseguente riduzione dell'inquinamento e contrazione della locale domanda di servizi.

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Allegato IV.3 – Relazione di esame paesistico

Progetto n. 17556I

La scelta di tale area, in alternativa ad altre localizzazioni ipotizzabili, è connessa alla destinazione complessiva dell'area di sviluppo industriale di Valdaro ed alla sua localizzazione strategica rispetto alle aree già presenti lungo la dorsale autostradale (posizione intermedia rispetto alle aree di servizio "Povegliano" e "Po"). Per il dettaglio delle motivazioni e delle alternative si rimanda allo Studio Preliminare Ambientale.

3 ANALISI DELLO STATO ATTUALE

3.1 Analisi dei livelli di tutela

L'analisi dei livelli di tutela è stata fatta sulla base dei principali strumenti di pianificazione e programmazione territoriale di riferimento in materia paesaggistica.

3.1.1 Pianificazione Regionale (Piano Territoriale Paesistico Regionale PTPR)

Il primo Piano Territoriale Paesistico Regionale della Lombardia (nel seguito: PTPR), approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n°VII/197 del 6.III.2001, disciplina e indirizza la tutela e la valorizzazione paesaggistica dell'intero territorio lombardo, perseguendo obiettivi di:

- conservazione dei caratteri che definiscono l'identità e la leggibilità dei paesaggi della Lombardia;
- miglioramento della qualità paesaggistica ed architettonica degli interventi di trasformazione del territorio;
- diffusione della consapevolezza dei valori paesaggistici e loro fruizione da parte dei cittadini.

Il PTPR costituisce una sezione specifica del PTR, disciplina paesaggistica dello stesso, mantenendo comunque una compiuta unitarietà ed identità. Il PTR contiene inoltre una serie di elaborati che vanno ad integrare ed aggiornare il PTPR approvato nel 2001, assumendo gli aggiornamenti apportati allo stesso dalla Giunta Regionale nel corso del 2008 con il DGR VIII/6447.

Le indicazioni del PTPR vengono poi dettagliate a livello locale dai diversi strumenti di pianificazione territoriale e di governo del territorio.

Dall'esame dei principali elaborati cartografici di Piano risulta che l'area oggetto di intervento non direttamente interessata dalla presenza di vincoli soggetti alla Disciplina di Piano di cui al Titolo III- Disposizioni di "PPTR immediatamente operative" delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) di Piano.

Essa infatti risulta completamente esterna a:

- Ambiti di elevata naturalità (Tavola D di Piano)- art. 17 NTA;
- Ambito di valore storico-ambientale del Barco Certosa- art. 18 NTA;
- Laghi lombardi- art. 19 NTA;
- Rete idrografica naturale- art. 20 NTA;
- Infrastruttura idrografica artificiale della pianura: principali Navigli storico, canali di bonifica e rete irrigua- art. 21 NTA;
- Geositi- art. 22 NTA;
- Siti UNESCO- art. 23 NTA;
- Viabilità storica e di interesse paesaggistico- art. 26 NTA;
- Belvedere, visuali sensibili e punti di osservazione del paesaggio lombardo- art. 27 NTA;

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Allegato IV.3 – Relazione di esame paesistico

Progetto n. 17556I

In figura seguente si riporta una mappa con l'identificazione dei suddetti vincoli più prossimi all'area di intervento.



Figura 11- Mappa con ubicazione dei principali vincoli da PTPR
(Fonte: geoportale Regione Lombardia, tematismo "Piano paesaggistico regionale")

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Allegato IV.3 – Relazione di esame paesistico

Progetto n. 17556I

L'area di intervento non risulta inoltre interessata dalla presenza di beni paesaggistici e aree tutelate per legge derivanti dal D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. Come visibile dalla mappa sotto riportata, l'area è infatti completamente esterna a:

- Beni, immobili e aree di notevole interesse pubblico- ex art. 136 comma 1 lett. a), b), c), d) del D.Lgs. 42/04 e s.m.i.
- Territori contermini ai laghi- ex art. 142 comma 1 lett. b) del D.Lgs. 42/04 e s.m.i.;
- Fiumi, torrenti e corsi d'acqua pubblici e relative sponde- ex art. Art. 142, comma 1 lettera c) del D.Lgs. 42/04 e s.m.i.;
- Montagne sopra i 1600 m per le Alpi e sopra 1200 m per gli Appennini – ex art. Art. 142, comma 1 lettera d) del D.Lgs. 42/04 e s.m.i.;
- Ghiacciai- ex art. Art. 142, comma 1 lettera e) del D.Lgs. 42/04 e s.m.i.;
- Parchi e Riserve nazionali e regionali- ex art. Art. 142, comma 1 lettera f) del D.Lgs. 42/04 e s.m.i.;
- Aree boscate- ex art. Art. 142, comma 1 lettera g) del D.Lgs. 42/04 e s.m.i.;
- Zone umide- ex art. 142 comma 1 lett. i) del D.Lgs. 42/04 e s.m.i.

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Allegato IV.3 – Relazione di esame paesistico

Progetto n. 175561



Figura 12- Mappa con ubicazione dei principali vincoli da PTPR
(Fonte: geoportale Regione Lombardia, tematismo "Vincoli paesaggistici")

Come anticipato, con riferimento all'art. 35 delle NTA di Piano Paesaggistico Regionale (PPR) anche per gli ambiti di paesaggio ove non sono presenti vincoli ex D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. il Piano Paesistico Regionale introduce l'obbligo di un esame paesistico per i progetti che incidono sull'esteriore aspetto dei luoghi e degli edifici. Le modalità di sviluppo dell'esame paesistico sono specificate dall'art. 38, il quale rimanda alle linee guida di cui alla D.G.R. 7/11045 del 08/11/2002.

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Allegato IV.3 – Relazione di esame paesistico

Progetto n. 17556I

A completamento dell'analisi effettuata, di seguito si riporta la valutazione della compatibilità del progetto alla Variante di PPR, per la quale risulta in corso la procedura di VAS.

Variante al PPR

Attualmente risulta in corso il procedimento di approvazione, avviato a partire dall'anno 2013, della Variante finalizzata alla revisione del Piano Territoriale Regionale (PTR) comprensivo del Piano Paesaggistico Regionale (PPR); nello specifico, con Deliberazione n. X/6995 del 31/07/2017, la Regione ha preso atto della Proposta di Piano e del relativo Rapporto Ambientale, Sintesi non Tecnica e Studio di Incidenza nell'ambito del procedimento di VAS del Piano stesso.

Rispetto alla versione vigente del Piano i principali elementi di modifica/novità introdotte dalla Variante sono:

- Distinzione chiara degli elaborati cartografici progettuali (a carattere prescrittivo), da quelli di quadro conoscitivo;
- Suddivisione del territorio regionale in 57 ambiti paesaggistici omogenei- gli Ambiti Geografici di Paesaggio per ciascuno dei quali è stata predisposta una scheda orientativa a supporto della pianificazione locale;
- Introduzione della disciplina legata alla "Rete Verde Regionale" (RVR) solo enunciata nel Piano vigente.

La Cartografia progettuale è costituita dai seguenti elaborati cartografici:

- Tav. PR1- "Paesaggi di Lombardia", dalla quale si evince che l'area di intervento risulta ricompresa tra i "paesaggi della pianura- paesaggi della bassa pianura irrigua a orientamento cerealicolo";
- Tav. PR2 "Quadro dei beni tutelati per legge" -Tavola PR 2F (in scala 1:100.000) dalla quale risulta che l'area non è direttamente interessata dalla presenza di aree di interesse paesaggistico tutelate per legge (ex. Art. 142 comma 1 del D.Lgs. 42/04 e s.m.i), né da immobili ed aree di valore paesaggistico di notevole interesse pubblico (ex. Art. 136 comma 1 del D.Lgs. 42/04), né da altri ambiti ed elementi di tutela del paesaggio regionale (quali Siti UNESCO, Monumenti Naturali, Rete Ecologica Regionale, aree Rete Natura 2000, ecc). Il sito di intervento risulta ubicato nelle vicinanze (circa 500 m) di un'area classificata come "Parchi e riserve nazionali o regionali"(costituita, nello specifico dal Parco del Mincio) e nell'area industriale a nord del sito è indicata la presenza di aree archeologiche (dato in fase di aggiornamento/completamento da parte del MIBACT)
- Tav. PR3 "Elementi qualificanti il paesaggio lombardo"- Tavola PR3F (in scala 1:100.000) dalla quale risulta che l'area di intervento risulta completamente esterna ai seguenti elementi di tutela del Piano: "Sistema geomorfologico e naturalistico", "Sistema agrosilvopastorale", "Sistema dei valori storico-culturali".
- Tav. PR4 "Rete Verde Regionale"- Tavola PR4.2F (in scala 1:100.000), dalla quale risulta che l'area di intervento risulta completamente esterna agli ambiti di ricomposizione della Rete Verde e alle aree

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Allegato IV.3 – Relazione di esame paesistico

Progetto n. 17556I

interessate da azioni di progetto e valorizzazione paesaggistica della Rete Verde. Il sito di intervento risulta ubicato nelle immediate vicinanze (circa 500 m) di un'area classificata come "Sistema delle aree protette (parchi nazionali e regionali, ZPS e SIC)", costituita nello specifico dal Parco del Mincio, in riferimento al quale la disciplina di Variante di Piano prevede azioni per la continuità dei paesaggi naturali;

- Tav. PR5 "Contesto di paesaggio da riqualificare e progettare", dalla quale si evince l'ambito territoriale di riferimento (17.1 "Pianura mantovana") non risulta sottoposto a condizione di pressione e a situazioni potenziali di degrado, da riqualificare e progettare.

In riferimento alla vicinanza del sito di intervento con il Parco del Mincio e con un'area caratterizzata dalla presenza di elementi archeologici, si precisa quanto segue:

- per il progetto in esame è stata predisposta, in maniera precauzionale uno specifico Studio di Incidenza Ambientale, dal quale è emerso che l'intervento in progetto è tale da non generare interferenze significative con i siti SIC/ZPS più prossimi, e, più in generale, con i principali sistemi ecologici presenti nell'area di inserimento (v. Allegato IV.4 al Quadro di Riferimento Ambientale del presente SPA)
- per quanto concerne invece gli aspetti archeologici, è stata predisposta una specifica Relazione di Verifica Archeologica Preventiva (VIARCH), riportata in dettaglio in Allegato IV.5 al presente SPA.

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Allegato IV.3 – Relazione di esame paesistico

Progetto n. 175561

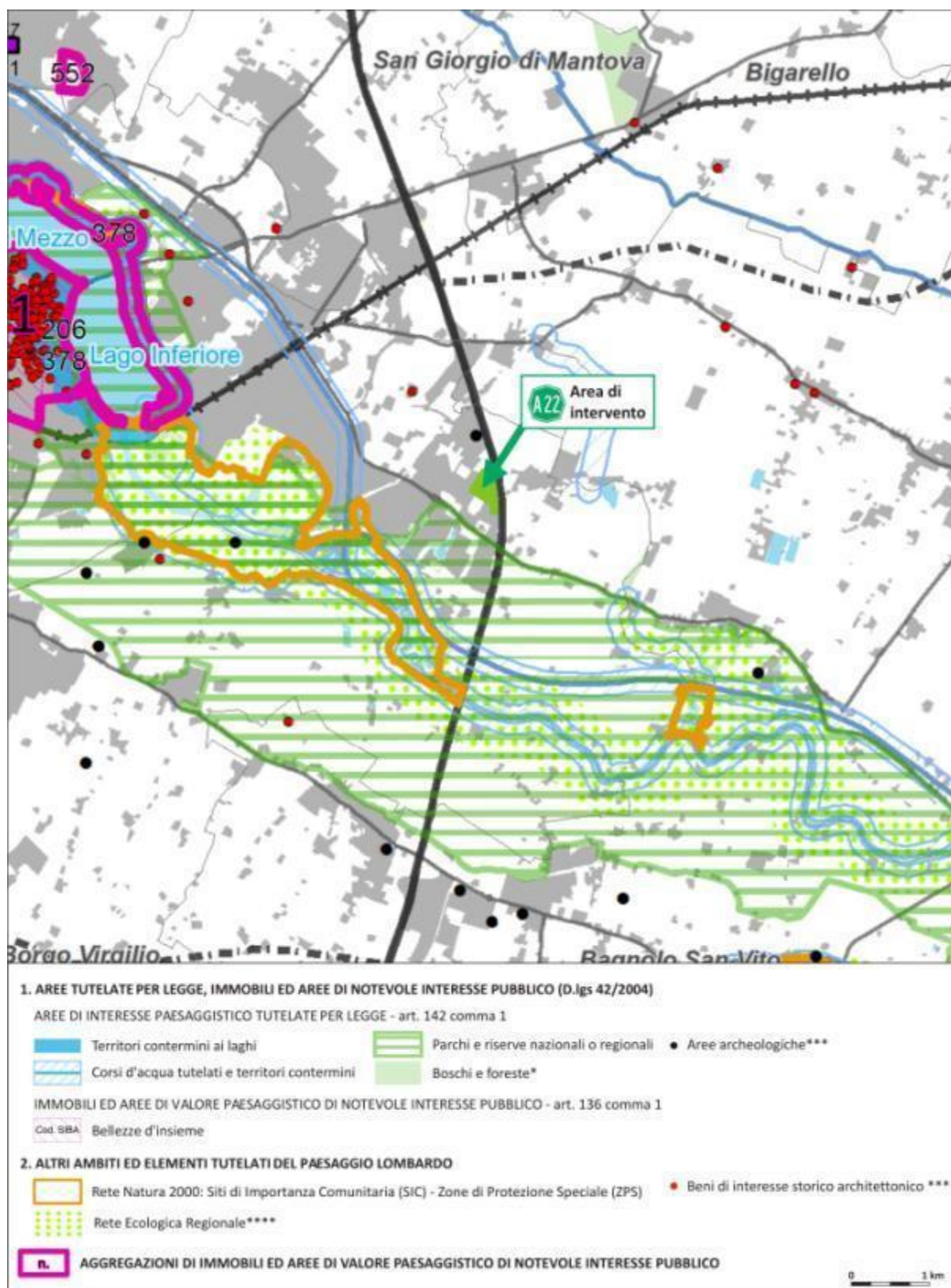


Figura 13- Stralcio tavola PR 2F “Quadro dei beni tutelati per legge” di Variante di PPR

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Allegato IV.3 – Relazione di esame paesistico

Progetto n. 175561

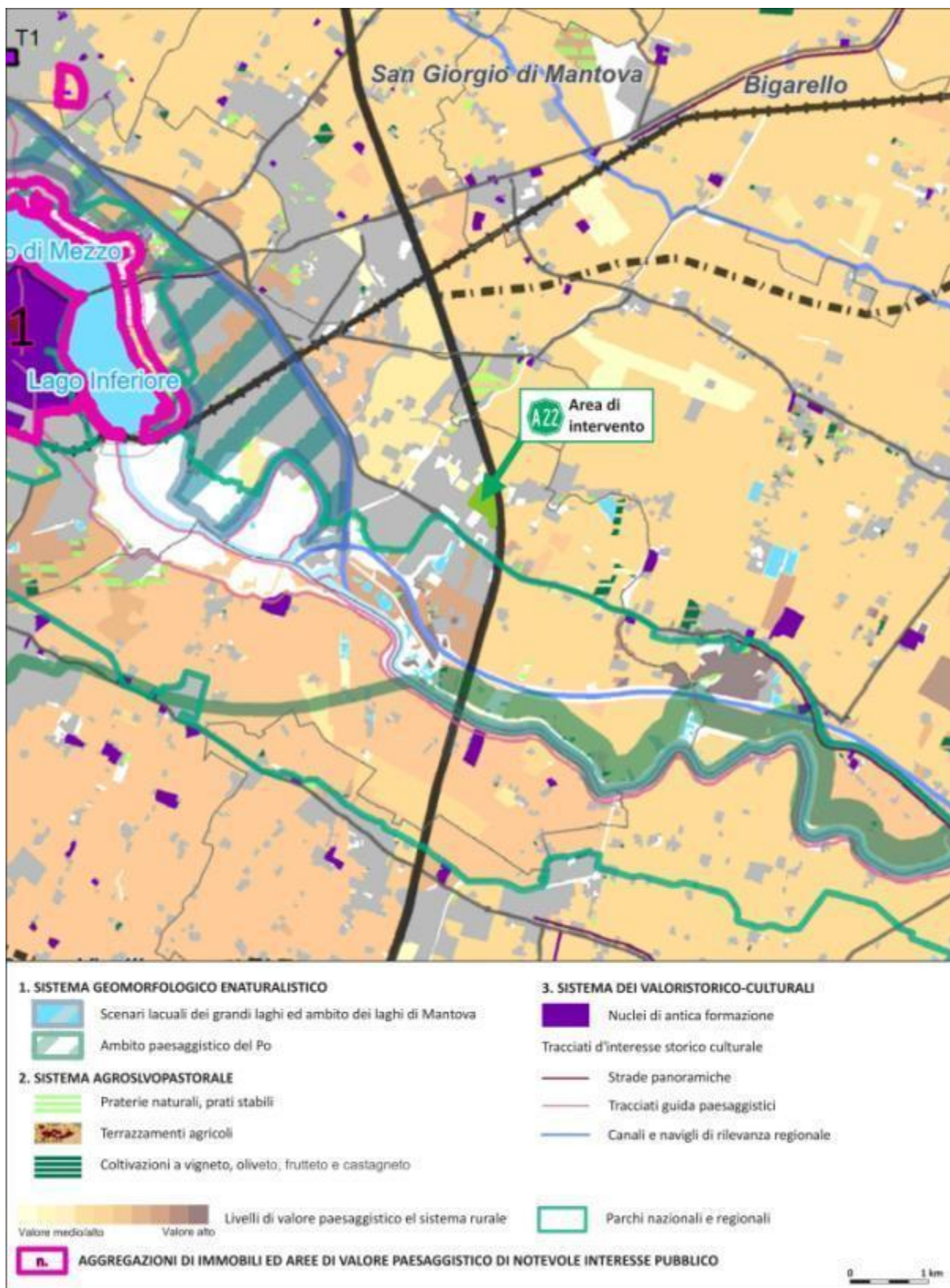


Figura 14- Stralcio tavola PR 3F “Elementi qualificanti il paesaggio lombardo” di Variante di PPR

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Allegato IV.3 – Relazione di esame paesistico

Progetto n. 175561

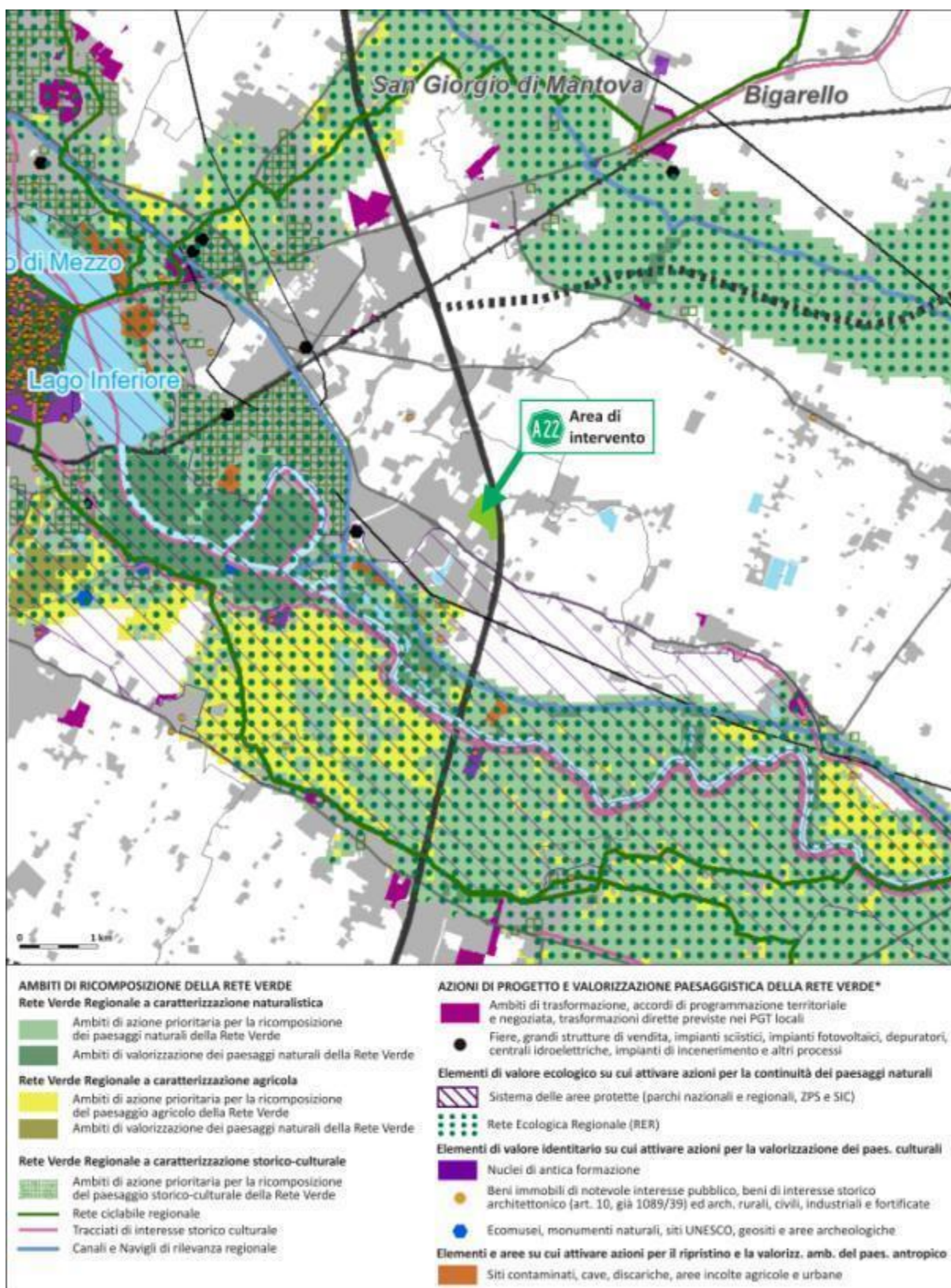


Figura 15- Stralcio tavola PR 4.2F "Rete Verde Regionale" di Variante di PPR

3.1.2 Pianificazione locale (provinciale e comunale)

PTCP Provincia di Mantova

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) costituisce il quadro di riferimento per le politiche territoriali sovralocali e si configura come strumento di:

- attuazione della programmazione regionale;
- assetto e tutela del territorio;
- valenza paesaggistico - ambientale;
- programmazione socioeconomica;
- indirizzo per la sostenibilità della pianificazione comunale.

Attraverso il Piano si valutano la compatibilità degli atti della Provincia e di quelli di altri enti come ad esempio i Piani di Governo del Territorio dei Comuni.

La Provincia di Mantova ha approvato il PTCP nel 2003 secondo le direttive contenute nelle leggi regionali 18/1997 e 1/2000 (PTCP 2003). Successivamente è stato pubblicato sul BURL n. 14 del 7 aprile 2010 l'avviso di approvazione definitiva della Variante al PTCP della Provincia di Mantova in adeguamento alla L.R 12/05 (approvata con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 3 del 8 febbraio 2010).

Analizzando in dettaglio la Tavola 1b Sistema paesaggistico – valore storico e culturale, si osserva, come anticipato che l' area di intervento si trova nelle vicinanze di un Sito di valore archeologico (D.lgs. 42/2004).

Come per i piani regionali per l'area non si evidenziano altri vincoli paesaggistici specifici.

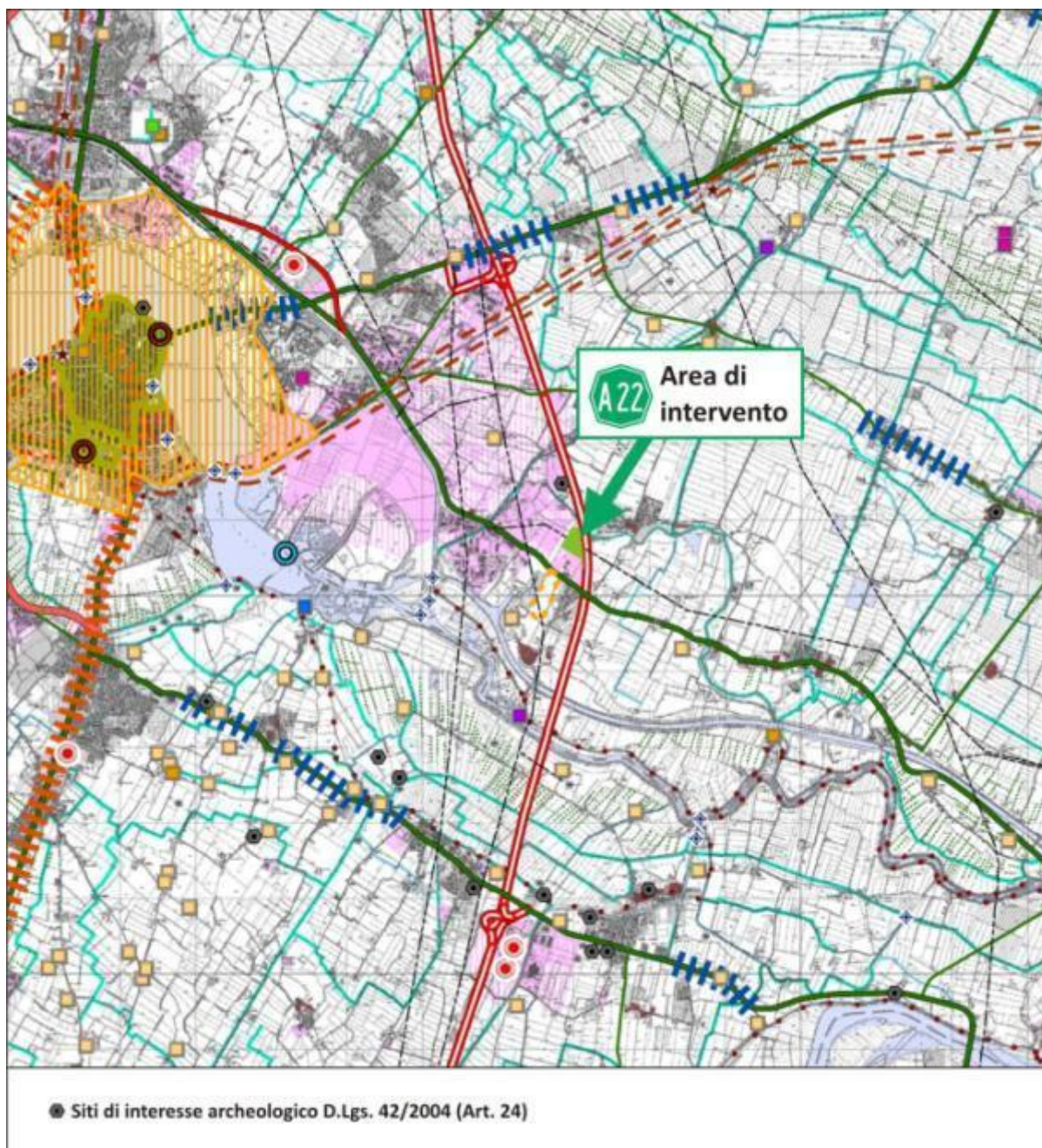


Figura 16 – Stralcio della Tavola 1b del PTCP di Mantova

Piano di Governo del Territorio (PGT)

Il Comune di Mantova ha approvato il PGT con DCC 60 dell'21/11/2012.

Analizzando in dettaglio la Cartografia dei Vincoli Paesaggistici, si osserva come l'area di intervento si trovi in un'area a potenzialità archeologica.

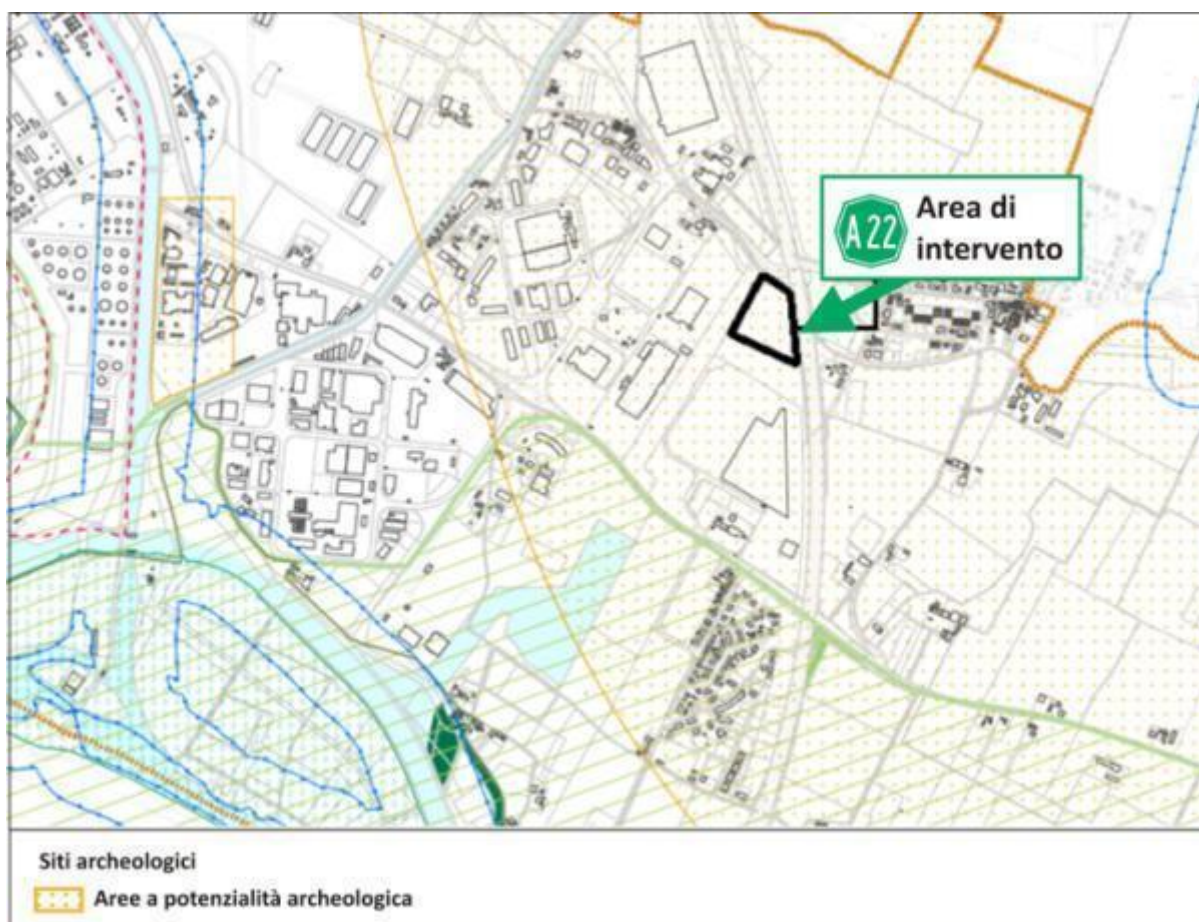


Figura 17 – Stralcio Cartografia Vincoli Paesaggistici del PGT di Mantova

Il piano identifica per tali aree, In conformità all'art. 16 bis delle N.T.A. del Piano Paesaggistico Regionale, per i beni paesaggistici di cui alle lettere c) e d) (bellezze d'insieme) del comma 1 dell'art. 136 del D. Lgs. 42/2004, specifiche prescrizioni riguardanti:

- Cartellonistica e mezzi pubblicitari;
- Sentieri, percorsi rurali e tracciati di fruizione ciclo-pedonale;
- Viabilità storica, comprendente sia tracciati di rilevanza sovralocale sia percorsi locali urbani e rurali;
- Alberate, filari e macchie boschive;
- Belvedere, visuali sensibili e percorsi panoramici.

Tali prescrizioni non risultano riguardare il progetto in esame.

Analizzando in dettaglio la Cartografia trame, trasformazioni e progetti, si osserva come l'area di intervento faccia parte della trama: Polo produttivo di livello provinciale.

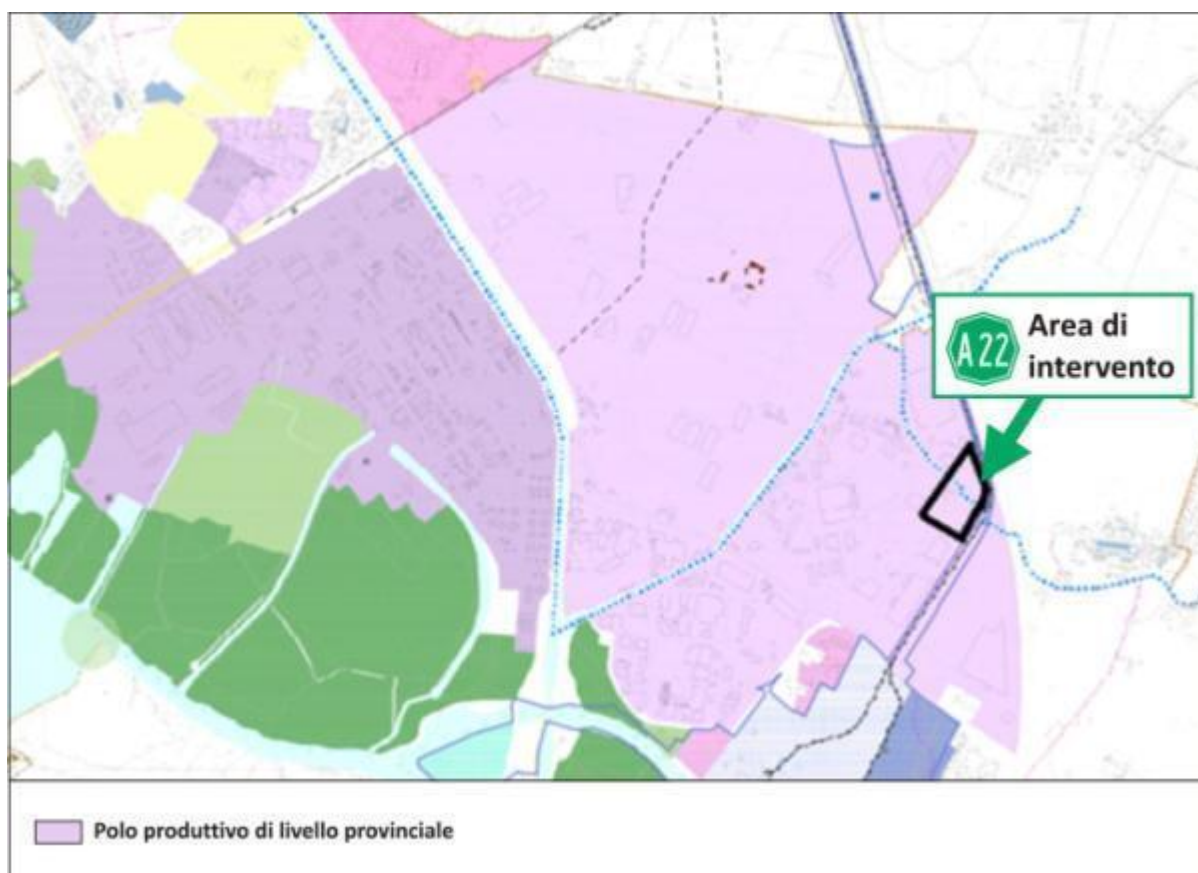


Figura 18 – Stralcio Cartografia trame, trasformazioni e progetti del PGT di Mantova

3.1.3 Sintesi della valutazione di conformità agli strumenti di pianificazione in materia paesaggistica

Di seguito viene presentata una sintesi delle relazioni tra il progetto in esame ed i principali atti di pianificazione territoriale paesaggistica descritti nei precedenti paragrafi.

In particolare, per ogni piano esaminato viene specificato se con il progetto in esame, sussiste una relazione di:

- **Coerenza**, ovvero se il progetto risponde in pieno ai principi e agli obiettivi del Piano in esame ed è in totale accordo con le modalità di attuazione dello stesso;
- **Compatibilità**, ovvero se il progetto risulta in linea con i principi e gli obiettivi del Piano in esame, pur non essendo specificatamente previsto dallo strumento di programmazione stesso;
- **Non coerenza**, ovvero se il progetto è in accordo con i principi e gli obiettivi del Piano in esame, ma risulta in contraddizione con le modalità di attuazione dello stesso;
- **Non compatibilità**, ovvero se il progetto risulta in contraddizione con i principi e gli obiettivi del Piano in oggetto.

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Allegato IV.3 – Relazione di esame paesistico

Progetto n. 17556I

STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE	Tipo di relazione con il progetto
Piano Paesaggistico Territoriale Regionale	COMPATIBILITÀ
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale Trapani (PTCP)	COMPATIBILITÀ
Piano di Governo del territorio	COMPATIBILITÀ

Tabella 3

3.2 Analisi delle componenti ambientali e degli elementi rilevanti del paesaggio

L'individuazione degli *ambiti* effettuata in sede di PPR, è scaturita da un lungo lavoro di analisi che, integrando numerosi fattori, sia fisico-ambientali sia storico culturali, ha permesso il riconoscimento di sistemi territoriali complessi (gli *ambiti*) in cui fossero evidenti le dominanti paesaggistiche che connotano l'identità di lunga durata di ciascun territorio.

Questo lavoro analitico ha sostanzialmente intrecciato due grandi campi:

- l'analisi morfotipologica, che ha portato al riconoscimento di paesaggi regionali caratterizzati da specifiche dominanti fisico-ambientali;
- l'analisi storico-strutturale, che ha portato al riconoscimento di paesaggi storici caratterizzati da specifiche dinamiche socio-economiche e insediative.

Nel presente paragrafo vengono sintetizzate le principali componenti ambientali e gli elementi rilevanti del paesaggio, come desumibili dalla scheda d'Ambito del territorio relativo al progetto oggetto di studio.

La provincia mantovana costituisce la parte sud-est della Lombardia, incuneata tra Veneto ed Emilia-Romagna. Diversi sono gli ambienti naturali: la dolce corona di colline moreniche a nord e la vasta zona pianeggiante a sud solcata da fiumi come il Mincio su cui sorge Mantova, l'Oglio e il Po. Il Mincio è il fiume per eccellenza del mantovano, quello che conferisce al capoluogo la sua inconfondibile fisionomia che la vede cinta da un sistema di tre laghi. La provincia è tradizionalmente suddivisa in tre aree, caratterizzate da alcune differenze culturali e linguistiche: l'Alto Mantovano, nella parte nord, al di sopra di Asola e Goito; il Basso Mantovano, corrispondente alla zona posta al di sotto della latitudine di attraversamento del Po; ed infine il Medio Mantovano, posto centralmente alle due zone precedenti.

In termini di inquadramento negli *ambiti* paesistici la città di Mantova, e l'area di intervento, ricadono all'interno dell'area del Medio Mantovano.

Il Medio Mantovano è la zona del capoluogo con la fascia dei comuni che ad esso fanno corona. È una zona pianeggiante per eccellenza, attraversata dal Mincio e chiusa a sud dal Po.

Dal punto di vista paesaggistico interessanti soprattutto le zone umide, che sono diventate aree protette di grande rilevanza naturalistico ambientale, quali le valli del Mincio fra Rivalta e le Grazie, i laghi di Mantova, Vallazza e Garzaia di Valdaro, che rientrano nel Parco del Mincio, cioè l'ente preposto alla salvaguardia delle sponde del fiume, e delle zone circostanti, dal Garda al Po. La pianura è invece a forte vocazione agricola ma anche zootecnica.

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Allegato IV.3 – Relazione di esame paesistico

Progetto n. 17556I

Dal PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) della provincia di Mantova approvato dal Consiglio Provinciale con delibera n° 23 del 26/05/2009 ed adottato dal Consiglio Provinciale con delibera n° 3 del 08/02/2010 sono tratte le informazioni che verranno riportate di seguito.

Il PTCP riprende ed articola le unità tipologiche di paesaggio regionali cartografando, sulla base dei pedopaesaggi della carta pedologica (ERSAF), quegli ambiti che, sebbene caratterizzati da modulazioni e varietà, presentano una omogeneità percettiva, fondata sulla ripetitività delle combinazioni di fattori naturali ed elementi storico-culturali. Le Unità di Paesaggio costituiscono gli ambiti territoriali di riferimento per la descrizione, la caratterizzazione e la tutela di area vasta, nonché per l'attivazione di misure di valorizzazione e per lo sviluppo dei contenuti paesaggistici dei PGT.

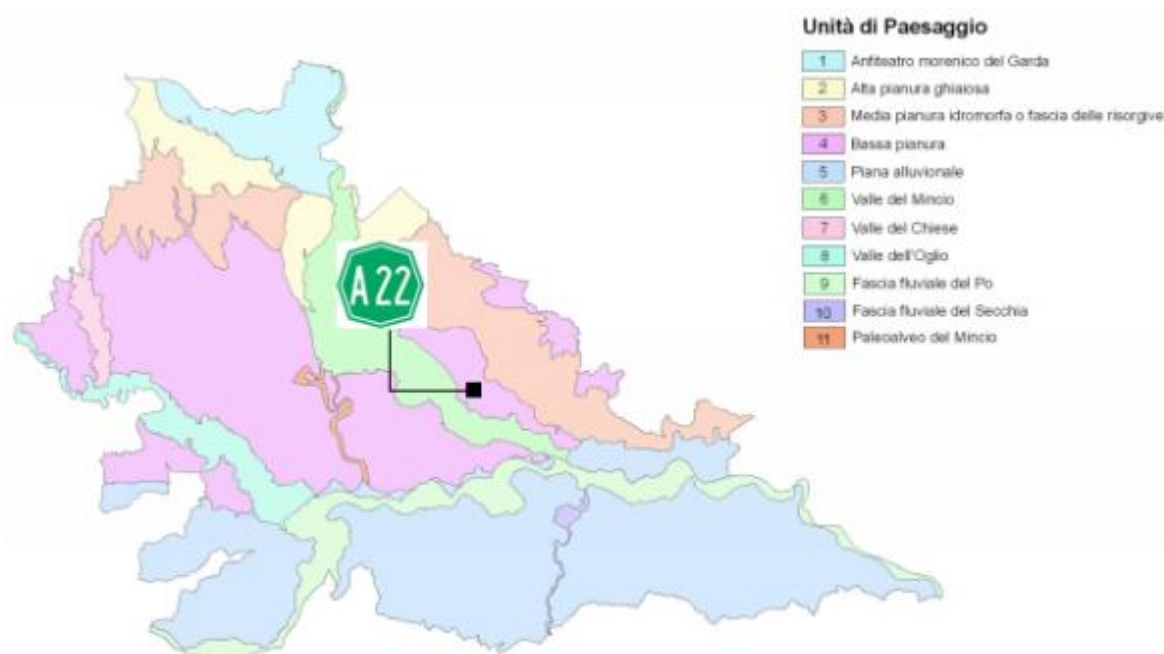


Figura 19 – Unità di Paesaggio della provincia di Mantova

L'area del progetto in studio rientra nell'unità di Paesaggio "Bassa pianura".

La perimetrazione dell'Unità di Paesaggio fa riferimento prevalentemente al pedopaesaggio LF "Porzione meridionale del livello fondamentale della pianura caratterizzata da aree sufficientemente stabili per la presenza di un'idrografia organizzata di tipo meandriforme; è costituita esclusivamente da sedimenti fluviali fini, privi di pietrosità in superficie e di scheletro nel suolo". L'Unità di Paesaggio è formata dal punto di vista morfologico da una fascia di bassa pianura alluvionale compresa tra i corsi dei fiumi Oglio e Mincio, oltre ad una porzione di territorio situata in sinistra Mincio. Si tratta complessivamente di un territorio pianeggiante di origine fluviale e fluvio-glaciale rimaneggiato dall'azione erosivo-deposizionale dei corsi d'acqua (Oglio, Chiese, Mincio), dolcemente ondulato e degradante da nord-ovest a sud-est. Nell'ambito si localizzano elementi geomorfologici della pianura legati ai paleo alvei e agli orli di terrazzi di erosione fluvio-torrentizia. In prossimità del Mincio più ordini di terrazzi, delimitati da scarpate più o meno evidenti,

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Allegato IV.3 – Relazione di esame paesistico

Progetto n. 17556I

testimoniano l'azione erosiva svolta dal fiume nel corso del tempo e le diverse fasi di adeguamento ai nuovi livelli di scorrimento del corso d'acqua.

I caratteri del paesaggio della Bassa pianura sono quelli della pianura irrigua a prevalente destinazione cerealicolo-foraggera, attraversata dalla fitta rete di canali e corsi d'acqua derivati dai fiumi e dai fontanili situati a monte. L'idrografia di queste aree di bassa pianura mostra si compone di due principali reti di flusso, l'una scolante da nord verso sud, l'altra obliquamente da nord-ovest a sud-est, e costituisce per l'intero ambito una forte connotazione paesaggistica. Numerosi i corsi d'acqua e i torrenti di rilevante valore naturalistico-ambientale e di matrice storica che confluiscono nell'Oglio e nel Mincio, tra i quali il torrente Tartaro, il Tartarello, il Seriola, il Cavo Osone Vecchio e il Cavo Osone Nuovo in sinistra Oglio, il canale delle Acque alte cremonesi in destra Oglio, il canale Fissero-Tartaro e il Diversivo del Mincio in sinistra Mincio. All'interno dell'omogeneità agricola legata alla presenza estensiva e prevalente di cereali e foraggiere, è da citare una modesta presenza di colture orticole e florovivaistiche, distribuite in modo diffuso nel territorio con alcuni nuclei di concentrazione nelle zone di Casalromano, Canneto sull'Oglio, Rodigo. Scarsamente rilevante la presenza della vite e dei frutteti, così come quelle dei prati stabili e delle risaie; queste ultime sono individuabili nella porzione più orientale dell'Unità di Paesaggio, in prossimità dei "paesaggi storici del riso". Il paesaggio agrario presenta comunque ambiti rurali di pregio, arricchiti da numerosi filari a limitazione dei campi, aree in cui le trame e le tessiture poderali costituiscono un elemento strutturale e paesaggistico significativo. Ampie porzioni di territorio agricolo in cui sono riconoscibili queste forme di appoderamento si trovano in Rodigo, Curtatone, Gazzuolo, Borgoforte, Virgilio e Roncoferraro. Sono presenti inoltre alcune aree a vegetazione naturale rilevante localizzate lungo i corsi d'acqua in ambito extraurbano. Queste macchie verdi non assumono un ruolo paesaggistico significativo poiché rimangono episodi isolati e marginali. La bassa pianura è un ambito a forte vocazione agricola in cui il sistema insediativo è di tipo policentrico e a bassa densità, con una fitta disseminazione nel territorio di centri abitati di medie e piccole dimensioni, borghi rurali, frazioni e case isolate. I nuclei più antichi si sviluppano con andamento sinuoso ma pressochè parallelo all'Oglio (Canneto sull'Oglio, Bozzolo, Acquanegra, San Martino dall'Argine, Gazzuolo, Marcaria), oppure si collocano sugli assi infrastrutturali posti ortogonalmente al Mincio e all'Oglio.

Le tipologie rurali prevalenti ancora riscontrabili accanto alle tipologie di nuovo impianto sono prevalentemente di due tipi: le "corti aperte" della bassa pianura, tipiche di aziende di medie dimensioni (da 10 a 30 ha circa), per quanto riguarda il settore centrale dell'ambito, con alcuni episodi isolati legati ai loghini e alle abitazioni seriali; le grandi corti e le aziende di dimensioni maggiori (oltre i 30 ha) nelle aree situate ad est del Mincio.

I territori della bassa pianura irrigua sono interessati marginalmente dalle aree ad elevata naturalità prossime ai fiumi Mincio e Oglio, che ricadono nei relativi Parchi del Mincio e dell'Oglio sud. È in queste zone e nelle aree dove le forme di appoderamento mantengono quasi inalterata la loro configurazione paesaggistica originaria che le previsioni di espansione e gli ambiti urbanizzati esistenti dovranno porre maggior attenzione. Il valore ambientale e paesaggistico di questi territori è sottolineato dal disegno della Rete ecologica che interessa parzialmente gli ambiti della Unità di paesaggio: nella porzione nordoccidentale tre corridoi di II livello si dipartono dall'area delle colline moreniche e scendono verso il Po attraversando la pianura e seguendo il corso dei principali corsi d'acqua; nella parte orientale un corridoio di II livello segue l'andamento sinuoso degli elementi geomorfologici (paleo alvei e orli di terrazzi fluviali).

Vaste porzioni di territorio agricolo in cui la trama podereale ha particolare valore paesaggistico e testimoniale sono comprese nella rete di III livello, a connessione dei corridoi di livello superiore.

I capisaldi di riferimento paesaggistico

Costituiscono «capisaldi di riferimento paesaggistico» da valorizzare e conservare:

- i corsi d'acqua, i canali e i torrenti, e le aree adiacenti a tali sistemi ove la naturalità si manifesta ancora in forme dominanti;
- il sistema complessivo delle acque superficiali e della rete idrica minore;
- le aree a vegetazione rilevante esistenti sulle scarpate dei terrazzi fluviali e lungo i corsi d'acqua e i canali, i filari nonché gli elementi vegetazionali singoli (alberi, gruppi di alberi di forte connotazione ornamentale);
- le emergenze del sistema insediativo storico: corti rurali, architetture civili e architetture religiose.

Gli elementi di attenzione

Costituiscono «elementi di attenzione» nella valutazione degli strumenti di pianificazione e/o delle proposte di intervento e trasformazione:

- i singoli elementi geomorfologici che costituiscono il sistema della bassa pianura (paleo alvei, terrazzi fluviali, dossi fluviali);
- gli ambiti agricoli in genere ed in particolare quelli utilizzati per colture e produzioni tipiche, tradizionali e di pregio, da conservare nella loro funzione economico-produttiva e nel loro significato paesaggistico;
- la viabilità storica, relativamente ai tracciati di origine romana della via Postumia e della via Vitelliana;
- le corti rurali e le case contadine testimonianza del sistema insediativo tradizionale in area rurale.

Gli elementi di criticità

Costituiscono «elementi di criticità» da verificare negli strumenti di pianificazione e/o nelle proposte di intervento e trasformazione:

- presenza di cave dimesse e/o abbandonate, laghetti e specchi d'acqua residui di ex cave non pianificate, risalenti alla previgente legislazione in materia di attività estrattive, per cui non erano stati oggetto di recupero morfologico e ripristino naturalistico;
- rapporto fra edificazione storica e nuove realizzazioni per quanto riguarda in particolare la definizione della forma urbana e dei suoi margini;
- presenza in territorio rurale di edificazioni non congrue con il contesto, quali insediamenti zootecnici, insediamenti produttivi o residenziali isolati di recente costruzione verso i quali mettere in atto politiche di contenimento, di mitigazione e di eventuale dismissione;

- presenza sul territorio di aree industriali situate ai margini dei centri urbanizzati di antica formazione, in ambiti di particolare pregio paesaggistico, naturalistico e ambientale, e lungo le arterie viabilistiche di maggior transito;
- localizzazione di nuovi insediamenti diffusi di addensamento lungo le principali arterie di traffico, in particolare in prossimità della SP 4 a Casalromano, la ex SS 10 a Castellucchio e San Giorgio, la ex SS 62 tra Virgilio e Motteggiana, la ex SS 413 tra Virgilio e Bagnolo San Vito.

3.3 Analisi dell'evoluzione storica e degli insediamenti del territorio

Mantova è una delle città più ricche di fascino, arte e storia dell'Italia settentrionale, patrimonio Unesco dal 2008, assieme a Sabbioneta. Dominata dalla dinastia dei Gonzaga che ne fecero una città-corte di grandissimo splendore conserva nel centro storico le testimonianze di quegli anni.

L'assetto del territorio mantovano, connotato in epoca moderna come ducato di Mantova, si è definito nella attuale struttura della provincia con una lunga e complessa evoluzione, legata alle dominazioni che lo governarono e che si concluse solo con l'unità d'Italia.

Nel periodo comitale (800-1115), se i confini fra il mantovano, il ferrarese e il modenese erano rimasti pressochè immutati. Questo assetto territoriale si modificò parzialmente in epoca comunale (1115-1274) e sotto la signoria dei Bonacolsi (1274-1328). Con i Gonzaga (1328-1708) nel corso del trecento e soprattutto nella prima metà del quattrocento iniziava una fase di espansione oltre i confini dell'antico territorio del distretto mantovano, ottenuta sia come ricompensa bellica che per compravendita.

La bassa pianura, che circonda la città di Mantova, è un ambito a forte vocazione agricola in cui il sistema insediativo è di tipo policentrico e a bassa densità, con una fitta disseminazione nel territorio di centri abitati di medie e piccole dimensioni, borghi rurali, frazioni e case isolate.

I nuclei più antichi, alcuni dei quali di origine gonzaghesca, si sviluppano con andamento sinuoso ma pressochè parallelo all'Oglio (Canneto sull'Oglio, Bozzolo, Acquanegra, San Martino dall'Argine, Gazzuolo, Marcaria), oppure si collocano sugli assi infrastrutturali posti ortogonalmente al Mincio e all'Oglio; in questi casi è evidente l'azione centripeta esercitata dalla città di Mantova.

Tra le emergenze architettoniche presenti in questo ambito paesaggistico è da menzionare il santuario della Beata Vergine delle Grazie a Curtatone, una importante realtà simbolico culturale e religiosa posta sulla riva dei canneti e degli specchi d'acqua che precedono il Lago Superiore, il più esteso dei tre laghi formati dal Mincio attorno alla città di Mantova.

Un discreto numero di insediamenti sparsi di valore storico-artistico è localizzato sulle principali direttrici storiche, luoghi in cui sono presenti anche alcune concentrazioni di materiale archeologico.

La rete delle infrastrutture stradali converge prevalentemente sulla città capoluogo e nel complesso consente una mobilità interna provinciale ed extraprovinciale di buon livello; importante l'A22, autostrada che attraversa verticalmente l'ambito paesistico ad est della città di Mantova e rappresenta l'infrastruttura di supporto più importante dell'area.

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Allegato IV.3 – Relazione di esame paesistico

Progetto n. 17556I

Il sistema infrastrutturale ferroviario è di matrice storica e annovera quattro linee (la Mantova-Cremona, la Suzzara-Mantova, la Verona-Mantova, la Mantova-Padova) che intercettano lungo il percorso alcune stazioni storiche (Bozzolo, Marcaria, Castellucchio, Porto Mantovano, Castel d'Ario, Borgoforte).

Anche la maglia viabilistica è di origine storica: esempi significativi sono la Via Postumia e la via romana Vitelliana da Bozzolo al Po. La Postumia, via consolare romana costruita nel 148 a. C., scorre da Calvatone a Goito e oltre verso Verona attraversando trasversalmente l'Unità di Paesaggio a nord-ovest del capoluogo provinciale. Attualmente coincide con la SP17, una strada provinciale che non porta con sé nessuna connotazione paesistica rilevante.

Nell'ambito paesistico della Bassa pianura la configurazione del sistema produttivo definisce numerosi poli di livello locale e sovra locale, oltre ad alcuni poli di livello provinciale (Gazoldo degli Ippoliti, Curtatone, Bagnolo San Vito, Mantova). In alcuni casi questi comparti produttivi sono situati in aree di pregio paesaggistico e pertanto si rende necessario in fase di elaborazione dei piani comunali la valutazione di una loro riconversione funzionale o la mitigazione degli impatti che questi impianti producono sul paesaggio.

3.4 Sopralluogo sui punti di intervisibilità dell'area di inserimento e rilievo fotografico

L'area oggetto di intervento, come precedentemente dettagliato è inserita in adiacenza al tracciato dell'A22, e all'interno dell'area di sviluppo logistico e industriale.

In termini di possibili punti visuali esterni al sito, nell'area non sono presenti punti panoramici o visuali di particolare valenza, né sono indicate strade di valenza paesaggistica.

Gli unici punti visuali da cui risulta intervisibile l'area sono costituiti dalla viabilità locale delle aree di Borgo Castelletto e Valdarò. Da tale viabilità, data l'altimetria interamente pianeggiante dell'area, l'area di inserimento risulta scarsamente visibile. Quale unico punto visuale significativo si segnala il cavalcavia di collegamento fra le due frazioni che, risultando sopraelevato consente la visibilità dell'area. La vista da tale tratto di strada è riportata nella seguente immagine.

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Allegato IV.3 – Relazione di esame paesistico

Progetto n. 17556I



Figura 20-Visuale dell'area di intervento dal cavalcavia a Borgo Castelletto

Nella successiva immagine si riporta il dettaglio dello stato attuale dell'area che risulta coltivata.



Figura 21-Stato attuale dell'area di intervento

4 VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI E DELLA COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA

4.1 Approccio metodologico

Impatto del progetto

La valutazione degli impatti e della compatibilità paesaggistica del progetto in esame viene sviluppata mediante l'analisi delle seguenti componenti:

1. **Sistema di paesaggio**, valutando in dettaglio le trasformazioni territoriali e le alterazioni introdotte in termini di incidenza paesaggistica del progetto in relazione agli obiettivi, indirizzi e prescrizioni specifiche previsti da PPTR per il Paesaggio Locale di riferimento
2. **Qualità percettiva del paesaggio**, considerando in particolare le valutazioni effettuate in merito all'analisi di visibilità.

4.2 Sintesi delle interazioni del progetto sul sistema paesaggio

Tenuto conto della tipologia di intervento in progetto, l'entità di tali interazioni è da ricondurre, sostanzialmente, alla pavimentazione dell'area di sosta.

Oltre alle criticità di natura percettiva, la realizzazione di un'infrastruttura comporta delle trasformazioni specifiche che possono modificare in modo significativo caratteristiche peculiari del paesaggio a causa ad esempio di problemi di frammentazione o interruzione di continuità ecologiche.

Gli effetti sul paesaggio possono essere di varia natura: diretti/indiretti, temporanei/permanenti, riducibili, reversibili/irreversibili, positivi/negativi.

L'apertura di nuove strade e la pavimentazione, può interrompere la continuità ecologica di aree naturali, contribuire ad incrementare la frammentazione degli ambienti naturali e ridurre la biodiversità o infine comportare problematiche di stabilità dei versanti o idrogeologiche in generale.

Rispetto ai caratteri storici e insediativi, il disturbo visivo deriva solitamente dalla prossimità ai centri urbani o a siti storici.

L'analisi effettuata nei paragrafi precedenti porta ad individuare quali principali interazioni sulla componente paesaggistica, quelle connesse alla fase di esercizio dell'area di sosta ed in particolare dall'introduzione nel paesaggio della nuova area pavimentata che comporta, quale effetto sul paesaggio:

- l'occupazione di parti di suolo, con riduzione di superfici destinate ad altri utilizzi,
- la modificazione dell'aspetto visuale e percettivo.

4.3 Valutazione degli impatti paesaggistici del progetto

La caratterizzazione delle strutture di paesaggio definite nell'area di inserimento è effettuata sulla base delle informazioni e dei dati contenuti nelle Sezioni II e IV del presente SPA.

4.3.1 Sistema di paesaggio

Le valutazioni di impatto riportate a seguire sono riferite esclusivamente al Paesaggio Locale 16 "Bassa Pianura" di PPTR, all'interno del quale rientrano tutti gli interventi in progetto, consistenti nella realizzazione dell'area di sosta e delle connesse strutture e infrastrutture.

Tali valutazioni di impatto sono effettuate attraverso l'analisi delle interazioni progettuali e la valutazione della compatibilità dell'intervento in relazione agli specifici obiettivi, indirizzi e prescrizioni inerenti le componenti del paesaggio presenti all'interno dello stesso paesaggio locale ed aventi pertinenza con il progetto in esame stesso (v. precedente paragrafo 3.2).

Obiettivi generali di qualità

Il progetto in esame non risulta in contrasto con gli obiettivi generali di qualità per il Paesaggio Locale. In particolare, in riferimento ai capisaldi definiti per la tipologia di paesaggio in esame si sottolinea che:

- L'area di inserimento non è adiacente a specchi d'acqua, corsi d'acqua, canali o torrenti, e non risulta da questi percepibile;
- Non sono presenti nell'area di inserimento zone a vegetazione rilevante esistenti, filari o elementi vegetazionali singoli (alberi, gruppi di alberi di forte connotazione ornamentale);
- Non sono presenti nell'area emergenze del sistema insediativo storico, ma esclusivamente l'area industriale di Valdaro in cui l'area si integra e l'area residenziale di Borgo Castelletto.

In relazioni quindi agli elementi definenti il contesto paesaggistico non risultano relazioni di sorta con il progetto proposto, che quindi non può interagire con questi in modo significativo.

Indirizzi specifici

In relazione agli elementi di attenzione e criticità individuati per il paesaggio in cui ricade l'area di inserimento si evidenzia che:

Elementi di attenzione

Nell'area di intervento:

- Non sono presenti elementi geomorfologici che costituiscono il sistema della bassa pianura quali paleo alvei, terrazzi fluviali o dossi fluviali;

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Allegato IV.3 – Relazione di esame paesistico

Progetto n. 17556I

- Non sono presenti nell'area ambiti agricoli utilizzati per colture e produzioni tipiche, tradizionali e di pregio;
- Non sono ravvisabili né elementi di viabilità storica, né elementi del insediativo tradizionale in area rurale.

Il progetto proposto si integrerà quindi nel contesto esistente in cui non risultano censibili elementi di attenzione specifici.

Elementi di criticità

Nell'area di intervento non sono ravvisabili elementi di criticità in quanto l'edificato esistente (area industriale di Valdaro) risulta congruo al contesto dell'insediamento destinato alle attività produttive.

Il progetto proposto si inserirà in continuità con l'infrastruttura esistente, in integrazione al tessuto industriale già edificato senza rappresentare un aggravamento degli elementi di criticità rilevati.

Non sono altresì ravvisabili nell'area elementi specifici di criticità quali cave, contiguità di aree produttive con edificati storici, sui quali il progetto potrebbe avere influenza.

Punti panoramici, viabilità storica e panoramica

Il progetto in esame non presenta interferenze con le viabilità storiche che non risultano rilevabili nell'area di inserimento, né risulta visibile da specifiche aree di interesse culturale o specifici punti visuale.

Per quanto concerne l'analisi della componente percettiva del paesaggio dagli assi viari storici e panoramici, si rimanda alla successiva analisi di cui al paragrafo 4.3.2.

Prescrizioni

L'unico elemento di tutela paesistica soggetto a prescrizioni interessato dall'intervento in progetto è costituito dalla identificazione dell'area all'interno di una vasta zona in cui sono ravvisabili delle emergenze archeologiche. Tale aspetto è stato oggetto di una specifica valutazione (VIARCH) e rappresenta un aspetto che verrà preso nel dovuto conto nella realizzazione delle attività di cantiere previste.

In termini di impatto paesaggistico, non essendo presenti nell'area emergenze archeologiche censite e/o visibili, si può escludere un interferenza diretta del progetto previsto con il vincolo stesso.

4.3.2 Qualità percettiva del paesaggio

La valutazione dell'interferenza visiva dell'area di sosta è stata effettuata mediante la predisposizione di specifici foto inserimenti.

Sulla base del sopralluogo e del rilievo fotografico nell'area, sono stati individuati i punti di vista ritenuti maggiormente significativi utilizzati per la predisposizione delle viste più significative, costituiti essenzialmente da punti mobili in corrispondenza della principale viabilità.

I citati foto inserimenti, contestualmente alla mappa dei punti di vista, sono riportati in appendice alla presente relazione. Nelle immagini riportate vengono mostrate sia le condizioni ante operam che le condizioni post operam simulate.

L'analisi dei fotoinserti ha messo in evidenza come la visibilità dell'area di sosta sia limitata per tutti i punti considerati. Il punto PV-01 da cui risulta maggiormente visibile l'area è rappresentato dal cavalcavia che collega Valdaro a Borgo Castelletto, posto nelle immediate vicinanze del sito di intervento.

I fotoinserti eseguiti mostrano tuttavia che, anche grazie alla nuova vegetazione prevista quale intervento di mitigazione, l'area di sosta risulta scarsamente percepibile nel contesto di inserimento fortemente antropizzato.

il progetto risulta infatti integrato in maniera armonica con il paesaggio circostante. Gli interventi di mitigazione previsti (piantumazioni e sistemazioni a verde), risulteranno inoltre costituire elemento di valorizzazione e arricchimento della qualità percettiva del paesaggio stesso, fortemente influenzato dalla presenza degli insediamenti industriali e dalle infrastrutture viarie.

Si evidenzia inoltre, come i punti visuali da cui è stato possibile eseguire i foto inserimenti sono fortemente limitati a causa della posizione del progetto, la quale risulta di fatto nascosta da tutti i punti visuali presenti lungo la viabilità dell'area industriale di Valdaro (Cfr. Punto visuale 04). Per tali punti visuali infatti gli edifici e gli ostacoli visuali posti in primo piano risultano tali da impedire la visione, anche parziale, delle nuove installazioni, ad eccezione della torre faro prevista dal progetto.

4.4 Valutazione del grado di incidenza

Come anticipato in premessa, l'area di inserimento del progetto non risulta direttamente interessata dalla presenza di vincoli di tipo paesistico -ambientale di cui al D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., ma è inserita in un ambito di paesaggio per il quale il Piano Paesistico Regionale introduce l'obbligo di un esame paesistico.

In applicazione della D.G.R. 7/11045 del 08/11/2002 una volta definita la classe di sensibilità del sito, definita "media", dal Piano di Governo del Territorio del comune di Mantova, tav. DP5, viene di seguito valutato il "Grado di incidenza del progetto".

Per la definizione di tale parametro sono stati oggetto di valutazione tutti i criteri di valutazione proposti, di seguito sintetizzati:

Incidenza morfologica tipologica /strutturale

L'area di inserimento risulta appartenente ad un ambito paesaggistico ma nell'area non si ravvisano gli elementi strutturali e morfologici del sistema paesistico stesso.

In particolare non sono presenti nell'area sistemi paesistici:

- di interesse naturalistico: elementi naturalistico - ambientali significativi quali: alberature, monumenti naturali, fontanili, aree verdi;
- -i interesse storico-artistico e/o agrario centri e nuclei storici, monumenti, ville storiche, percorsi poderali, nuclei e manufatti rurali..;
- di relazione (tra elementi di diversa natura) quali percorsi che collegano edifici storici, parchi urbani, elementi lineari –

Il progetto non comporta inoltre l'alterazione dei caratteri morfologici del luogo con limitato impatto sugli ingombri volumetrici paesistici presenti nell'area e dimensioni (altezze e articolazione dei volumi) fortemente limitate rispetto al contesto di inserimento.

Incidenza linguistica: stile, materiali, colori

L'area non appartiene ad un luogo contraddistinto da un elevato livello di coerenza sotto il profilo tipologico, linguistico e dei valori di immagine quali:

- quartieri o complessi di edifici con caratteristiche unitarie;
- zone con maglia urbana definita;
- aree in prossimità ad edifici storici o contemporanei di rilievo civile o religioso.

Il linguaggio del progetto risulta inoltre coerente rispetto a quello prevalente nel contesto.

Incidenza visiva

Come anticipato nel precedente paragrafo l'area non appartiene a punti di vista panoramici o ad elementi di interesse storico, artistico e monumentale.

Non risulta inoltre visibile da percorsi di fruizione paesistico - ambientale (pista ciclabile, parco, percorso in area agricola, valliva o montana).

L'unico elemento di contiguità è rappresentato dall'adiacenza con percorsi ad elevata percorrenza (Autostrada del Brennero) di cui il progetto rappresenta una modifica.

Incidenza ambientale

Data la natura complessiva dell'area, racchiusa fra l'area di espansione logistico-industriale di Valdaro e l'infrastruttura stradale, non risulta possibile che il progetto comporti alcuna alterazione significativa della possibilità di fruizione sensoriale complessiva del contesto ambientale presente.

Incidenza simbolica

L'area di intervento non risulta appartenere, ne essere contigua, a luoghi contraddistinti da uno status di rappresentatività nella cultura locale quali:

- luoghi celebrativi o simbolici dell'identità locale;
- luoghi oggetto di celebri "citazioni" letterarie, pittoriche, ecc;
- luoghi connessi a riti religiosi o ad eventi usi civili;
- funzioni pubbliche e private per la cultura contemporanea (fiere, stadi, poli universitari, ecc...)

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Allegato IV.3 – Relazione di esame paesistico

Progetto n. 17556I

Sulla base dell'analisi effettuata sono sintetizzabili le seguenti valutazioni per ciascun aspetto oggetto di analisi

Criteri di Valutazione	Valutazione sintetica in relazione ai parametri	Classe di incidenza
Incidenza morfologica e tipologica	Nessuna alterazione dei caratteri morfologici del luogo oggetto di intervento. Il progetto comporta modifiche molto limitate agli ingombri volumetrici paesistici dell'area rispetto al contesto infrastrutturale ed industriale di inserimento.	<input checked="" type="checkbox"/> Molto bassa <input type="checkbox"/> Bassa <input type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta <input type="checkbox"/> Molto alta
Incidenza linguistica: stile, materiali, colori	linguaggio del progetto uniforme a quello prevalente nel contesto, inteso come intorno immediato ed adozione di tipologie costruttive affini a quelle presenti.	<input checked="" type="checkbox"/> Molto bassa <input type="checkbox"/> Bassa <input type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta <input type="checkbox"/> Molto alta <input type="checkbox"/> Molto bassa <input type="checkbox"/> Bassa
Incidenza visiva	ingombro visivo progetto molto limitato e scarsamente fruibile dall'esterno dell'area. Scarsa visibilità complessiva limitata alle sole infrastrutture viarie.	<input checked="" type="checkbox"/> Molto bassa <input type="checkbox"/> Bassa <input type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta <input type="checkbox"/> Molto alta
Incidenza ambientale	Nessuna alterazione significativa della possibilità di fruizione sensoriale complessiva del contesto ambientale, già caratterizzato dalla presenza dell'area industriale e dall'infrastruttura viaria.	<input checked="" type="checkbox"/> Molto bassa <input type="checkbox"/> Bassa <input type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta <input type="checkbox"/> Molto alta
Incidenza simbolica	Nessuna interferenza con i luoghi simbolici attribuiti dalla comunità locale.	<input checked="" type="checkbox"/> Molto bassa <input type="checkbox"/> Bassa <input type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Alta <input type="checkbox"/> Molto alta

Tabella 4 Criteri e parametri per determinare il grado di incidenza del progetto

Associando il grado di incidenza così definito e la classe di sensibilità del sito indicato dalla pianificazione (Sensibilità moderata), è stato dedotto l'impatto paesistico del progetto.

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Allegato IV.3 – Relazione di esame paesistico

Progetto n. 17556I

In particolare dall'applicazione della matrice riporta nella Tabella 3 “ Determinazione dell'impatto paesistico dei progetti” D.G.R. 7/11045 del 08/11/2002 (vedi Tabella 1), risulta che l'impatto paesistico del progetto è pari a 3.

La stessa DGR individua che i progetti con l'indice di impatto paesistico inferiore a 5 sono da ritenersi sotto soglia di rilevanza.

Il progetto, a seguito della valutazione condotta, risulta quindi non rilevante in quanto non modifica il contesto paesaggistico di inserimento, né ne altera la fruizione.

5 CONCLUSIONI

La presente relazione è stata redatta, in accordo alle indicazioni della D.G.R. 7/11045 del 08/11/2002, allo scopo di verificare l'impatto paesistico del progetto di un Area di Sosta per mezzi pesanti in area Valdaro (Mantova). La valutazione della compatibilità paesaggistica è stata preceduta da una descrizione del progetto e dall'analisi dello stato attuale.

Dall'analisi del progetto è emerso in particolare che:

- L'iniziativa in progetto risulta tale da garantire la piena sostenibilità dell'intervento sia dal punto di vista tecnico-economico che ambientale ed è sostenuta da un'analisi delle possibili alternative sia di tipo tecnico che localizzativo;
- nell'ambito del progetto sono state previste alcune misure di prevenzione e mitigazione degli impatti dell'opera.

In riferimento allo stato attuale:

- *l'analisi dei livelli di tutela* ha messo in evidenza la compatibilità del progetto in esame con i principali strumenti di pianificazione territoriale in materia paesaggistica;
- *l'analisi delle componenti ambientali e dell'evoluzione storica del territorio* ha messo in evidenza i principali obiettivi, indirizzi e prescrizioni connesse con gli elementi di tutela;
- *l'analisi dell'intervisibilità*, effettuata mediante sopralluogo ha permesso di individuare i punti di maggiore sensibilità visiva da cui effettuare un'analisi più accurata per valutare l'effettiva percepibilità del progetto, mediante realizzazione di specifici foto inserimenti.

La valutazione dell'impatto paesaggistico è stata quindi effettuata analizzando le seguenti componenti: *sistema di paesaggio e qualità percettiva del paesaggio*.

L'analisi complessiva è stata sintetizzata al fine di individuare il grado di incidenza del progetto e conseguentemente il fattore di impatto previsto dalla citata D.G.R. 7/11045 del 08/11/2002.

Dall'analisi del sistema di paesaggio è emerso che il progetto in esame non risulta in contrasto con gli obiettivi generali di qualità per il Paesaggio Locale. In particolare, in riferimento ai capisaldi definiti per la tipologia di paesaggio d'ambito, l'area di inserimento non mostra elementi espliciti riconducibili alla tipologia di paesaggio in cui è inquadrata. Nell'area non sono inoltre presenti elementi di attenzione e criticità individuati per il contesto paesaggistico di inserimento.

Per quanto concerne l'impatto sulla qualità percettiva del paesaggio, il sopralluogo e la successiva analisi dei foto inserimenti realizzati, hanno messo in evidenza come la visibilità dell'area di sosta sia limitata e evidenziano che, anche grazie alla nuova vegetazione prevista quale intervento di mitigazione, l'area di sosta risulta scarsamente percepibile nel contesto di inserimento fortemente antropizzato. Il progetto risulta infatti integrato in maniera armonica con il paesaggio circostante.

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Allegato IV.3 – Relazione di esame paesistico

Progetto n. 17556I

Sulla base dell'analisi effettuata è stato possibile desumerne una valutazione di dettaglio dell'incidenza, suddivisa fra i seguenti criteri di valutazione indicati dalla linea guida di riferimento:

- Incidenza morfologica e tipologica
- Incidenza linguistica: stile, materiali, colori
- Incidenza visiva
- Incidenza ambientale
- Incidenza simbolica

Per tutti i criteri analizzati il grado di incidenza dell'opera è risultato molto basso. Avendo assunto una classe di sensibilità del sito " moderata" come indicato dalla pianificazione del territorio, ne è conseguita la valutazione di un indice di impatto per il progetto classificato come " non rilevante" in accordo alla linea guida sopra citata.

Nel complesso quindi, l'inserimento paesaggistico dell'area di sosta in progetto risulta compatibile con il contesto attuale di riferimento, e l'impatto generato sulla componente ambientale in oggetto è da ritenersi non rilevante, anche alla luce delle misure di mitigazione e prevenzione previste.