



*Coordinamento Territoriale Nord Est
Area Compartimentale Veneto*

S.S. 309 "Romea" - Tratta veneta

**REALIZZAZIONE ROTATORIA P/L INCROCIO ISOLA
VERDE AL KM 84+600**

PROGETTO DEFINITIVO

GRUPPO DI PROGETTAZIONE ANAS:

Dott. Ing. Umberto VASSALLO

Geom. Stefano CONSTANTINI

GRUPPO DI ASSISTENZA ALLA PROGETTAZIONE :



Via Golgi, 4 - 25087 Salò (BS)
tel. 0365 43435 fax. 0365 520576
e-mail: info@att-srl.it internet: www.att-srl.it

DIRETTORE TECNICO:

Ing. Rossana STAGNOLI
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Brescia A 4067

PROGETTISTA STRUTTURALE:

Ing. Paolo GHIZZI
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Brescia A 3944

VISTO: IL RESP. DEL PROCEDIMENTO

Ing. Gabriella MANGINELLI

COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE

Geom. Massimo RUFFINI

RELAZIONE PAESAGGISTICA

CODICE PROGETTO/SIL/PDM

NOME FILE
T00_ES00_AMB_RE03_A

REVISIONE

SCALA:

PROGETTO

VERFP349MS2017

CODICE ELAB. T00ES00AMBRE03

A

-

D					
C					
B					
A	PROP.	Luglio 2019			
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

INDICE

INDICE	1
1 PREMESSA	2
2 LOCALIZZAZIONE.....	3
3 DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI IN PROGETTO	5
3.1 Caratteristiche geometriche dell'intervento.....	6
3.2 Caratteristiche costruttive dell'intervento.....	6
3.3 Attrezzature di corredo e opere minori	7
4 ANALISI DEL CONTESTO TERRITORIALE.....	8
4.1 Inquadramento geografico.....	8
4.2 Geologia e geomorfologia	8
4.2.1 Geologia.....	8
4.2.2 Geomorfologia.....	9
4.3 RISCHI IDROGEOLOGICI	10
4.4 USO DEL SUOLO.....	12
4.5 VEGETAZIONE	13
5 VERIFICA DI COMPATIBILITA' DEGLI INTERVENTI CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE.....	14
5.1 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)	14
5.2 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Venezia	15
5.3 STRUMENTO URBANISTICO COMUNALE VIGENTE.....	16
6 BENI VINCOLATI AI SENSI DEL D.LGS 42/2004.....	17
7 EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA	19
8 MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO	19
9 CONCLUSIONI	20
ALLEGATO - SIMULAZIONI FOTOGRAFICHE.....	21
Punti di presa.....	21

1 PREMESSA

La presente relazione paesaggistica, a corredo del progetto di "Realizzazione rotatoria P\L incrocio Isola Verde al km 84+600" lungo la tratta veneta della S.S. 309 "Romea", si pone l'obiettivo di fornire all'Amministrazione competente tutti gli elementi necessari alla verifica della compatibilità paesaggistica dell'intervento oggetto della presente istanza.

Per la stesura della relazione paesaggistica si adotta l'impostazione definita, nella struttura e nei contenuti, della normativa nazionale sui beni paesaggistici di seguito riportata:

- D.lgs n. 42 del 22/1/2004 c.d. "Codice dei beni culturali e del paesaggio", così come modificato dal D.lgs. 24 marzo 2006, n. 156 e DLgs. 24 marzo 2006, n. 157, nonché dal DLgs. 26 marzo 2008, n. 62 e DLgs. 26 marzo 2008, n. 63;
- D.P.C.M. 12 Dicembre 2005, "Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica";

Quest'ultimo, ai sensi dell'art. 146, comma 3, del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio di cui al decreto legislativo del 22 gennaio 2004, n. 42", nell'allegato 1, "Relazione Paesaggistica", definisce finalità, criteri di relazione e contenuti di tale elaborato.

- D.P.R. 13 Febbraio 2017 n.31, "Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura semplificata".

L'elaborato fornisce un quadro complessivo delle prescrizioni normative vigenti sul territorio nel quale si inserisce il progetto, con particolare riguardo agli aspetti di pianificazione territoriale, nonché delle normative vigenti in campo ambientale. Inoltre esso deve contenere gli elementi necessari alla verifica della compatibilità dell'intervento con particolare riferimento alle motivazioni del vincolo paesaggistico gravante sull'area.

I contenuti della relazione paesaggistica si articolano in due parti. La prima parte dell'elaborato fornisce una descrizione del contesto in cui si inseriscono le opere ed una loro breve trattazione, cui segue un'analisi della pianificazione territoriale e locale, finalizzata all'individuazione di eventuali vincoli gravanti sui territori oggetto di intervento. Nella seconda parte vengono analizzati i possibili impatti sull'ambiente derivanti dalla realizzazione delle opere in progetto, vengono individuate eventuali misure di mitigazione dirette ed indirette e infine devono essere esplicitati gli elementi utili per verificare la conformità dell'intervento proposto, consentendo di accertarne la compatibilità rispetto ai valori paesaggistici riconosciuti dal vincolo e la coerenza con gli obiettivi di tutela contenuti negli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale.

2 LOCALIZZAZIONE

L'area interessata dall'intervento è situata nel comune di Chioggia all'interno della frazione di Brondolo al Km 84 + 600 della Strada Statale S.S. 309 denominata "Romea" all'incrocio Isola Verde.

In particolare il progetto riguarda il tratto stradale della S.S. "Romea" posto a sud del centro abitato di Brondolo e del fiume Brenta, il quale è intersecato a nord con Via Canal di Valle e Via Lungo Brenta, che conduce alla località Isola Verde, e a sud con la strada Via Vecchia Romea. Lungo la Via Canal di Valle e la Via Vecchia Romea insistono due passaggi a livello della linea ferroviaria appartenente alla tratta Rovigo – Chioggia, la quale delimita l'area di progetto a ovest, mentre a est è confinata dal canale Busiola.



Figura 1 – Foto aerea con individuazione dell'area d'intervento rispetto alla frazione Brondolo.

All'interno dell'area, lungo il tratto di strada statale interessato dal progetto, è presente a ovest una stazione di servizio con autolavaggio, mentre a est si trova un'area adibita a rivendita auto, un autolavaggio, un'area coltivata nella quale sono presenti dei tralicci e un lotto residenziale.

Le intersezioni più critiche, che sono regolamentate solamente da segnaletica stradale, riguardano la strada statale con la Via Canal di Valle e Via Lungo Brenta, dove si crea un elevato traffico veicolare causato dalla difficoltà e dalla pericolosità di svolta, e l'incrocio con la Via Vecchia Romea. Inoltre lungo la S.S. 309, sul lato verso il canale Busiola, sono presenti delle attività con accesso diretto dalla strada statale, il quale risulta pericoloso dal punto di vista della sicurezza.

3.1 Caratteristiche geometriche dell'intervento

Dal punto di vista geometrico le caratteristiche dell'intersezione a rotatoria in piano, possono essere descritte come riportato di seguito.

La rotatoria a raso, di diametro esterno pari a m 57,00, è posta complessivamente in piano ed è caratterizzata da un'isola centrale, totalmente inerbita, di diametro pari a m 39,00, compresa la cordona, da una corona rotatoria per ingressi a più corsie, di larghezza pari a m 7,00, affiancata da banchine di m 1,00 per parte. La pendenza trasversale della corona rotatoria, pari a 2,5 %, e rivolta verso l'interno .

Tutti i bracci di ingresso sono dotati di due corsie di larghezza pari a m 3,50 oltre alla banchina laterale destra di m 1,50 e laterale sinistra di m 0,50; tutti i bracci di uscita, a corsia unica, hanno larghezza iniziale di m 4,00 che si raccorda poi alle dimensioni di corsia esistente; le pendenze trasversali sono pari a 2,5 % raccordate fra i vari rami di corsia.

Le strade secondarie di collegamento alla viabilità esistente hanno larghezza pari a m 5,50, affiancata da banchine di m 0,50 per parte.

3.2 Caratteristiche costruttive dell'intervento

Gli innesti delle carreggiate stradali e di raccordo alla rotatoria, verranno realizzati mediante sbancamento a lato dei cigli esistenti per la formazione dei nuovi rilevati in allargamento e mediante scarifica della piattaforma esistente con successiva ricostruzione della nuova sovrastruttura a formazione del nuovo assetto stradale.

I rilevati verranno eseguiti, come di consueto, con pendenza max 2/3, corredati, al piede, dei fossi di guardia e/o tubazioni da raccordare a quelli esistenti o alle tubazioni fognarie esistenti.

Per quanto riguarda la sovrastruttura stradale, si prevedono i seguenti tipi e spessori dei vari strati:

- strato di fondazione in misto cementato, a basso dosaggio di cemento, spessore cm 50;
- strato di base in tout-venant bitumato spessore cm 20;
- strato di collegamento (binder) spessore cm 8;

- strato di usura dello spessore cm 3.

Il tutto per uno spessore complessivo del pacchetto della sovrastruttura di cm 81.

La scarpata del rilevato sarà rivestita mediante terreno vegetale; il ciglio erboso, confinato sul ciglio stradale da cordolo prefabbricato, avrà una larghezza non minore di 1,00 m. Lungo i cigli esterni, a protezione della fuoriuscita dei veicoli, verranno installati adeguate barriere di sicurezza.

La strada lungo l'argine del canale Busiola è delimitata da muro di contenimento che si raccorda alla spalla del ponte sito all'intersezione della Via Lungo Brenta con la S.S. "Romea".

3.3 Attrezzature di corredo e opere minori

L'opera stradale è inoltre dotata di aiuole spartitraffico e separatrici delimitate da idonee cordone sopraelevate che individuano al loro interno superfici pavimentate (con elementi prefabbricati colorati) al fine di limitarne l'onere di manutenzione

Saranno inoltre previsti i necessari adeguamenti e o deviazioni delle reti tecnologiche esistenti (fognature, condutture gas, acqua, Enel, Telecom, ecc.) in modo da risultare compatibili con le nuove opere di ammodernamento.

In riferimento al D.M. 18 febbraio 1992 n 223 e s.m. e i. è stata prevista l'installazione delle barriere di sicurezza come segue.

La realizzazione della strada posta in affiancamento al tracciato ferroviario, rende necessario delimitare la scarpata mediante un muro di sostegno di altezza pari a m 2,50, a sviluppo di circa 220,00 m.

4 ANALISI DEL CONTESTO TERRITORIALE

L'area di intervento è situata sulla terraferma, a circa 5 Km a sud del comune di appartenenza e a sud della riva destra del fiume Brenta; a sinistra l'area è confinata dalla rete ferroviaria della tratta Rovigo – Chioggia, a ovest dal canale Busiola mentre la porzione a sud è caratterizzata da zone agricole.

4.1 Inquadramento geografico

Il territorio comunale di Chioggia si colloca in corrispondenza dell'area più meridionale della provincia di Venezia, ricomprendendo un'ampia porzione dell'area lagunare, nonché della fascia dell'arenile a sud della laguna stessa e degli spazi agricoli compresi tra il Brenta e l'Adige. Si tratta di un territorio ampio, la cui quasi la metà si estende all'interno del sistema lagunare, considerando sia gli spazi acquei che le aree di transizione tra terraferma e laguna (velme e barene). Dal punto di vista altimetrico le quote medie sono prossime allo 0, con spazi che si collocano anche al di sotto del livello del mare; si tratta prevalentemente degli ambiti situati lungo il margine lagunare e alcune porzioni del sistema agricolo ricompreso tra Chioggia, Cona e Cavarzere. Il territorio è pianeggiante con una pendenza generale minima. Di particolare significatività è anche il sistema dei fiumi e dei canali che disegnano il territorio, oltre al corso di fiumi di rilievo, quali il sistema Brenta-Bacchiglione, fiumi che in prossimità di Chioggia si riuniscono, e dell'Adige; di interesse sono anche il canale dei Cuori, il Gorzone e il canale di Valle.

4.2 Geologia e geomorfologia

4.2.1 Geologia

L'area oggetto di studio, così come l'intera provincia di Venezia, ricade nella pianura costiera che si affaccia sull'Adriatico settentrionale, caratterizzata sotto il profilo stratigrafico dalla presenza di terreni che si sono formati nella fase tardo pleistocenica e olocenica.

L'area di intervento, evidenziata con un cerchio rosso nella figura sottostante, ricade in una zona interessata da "sistemi costieri e deltizi" e parzialmente dai depositi riconducibili alla pianura dell'Adige.

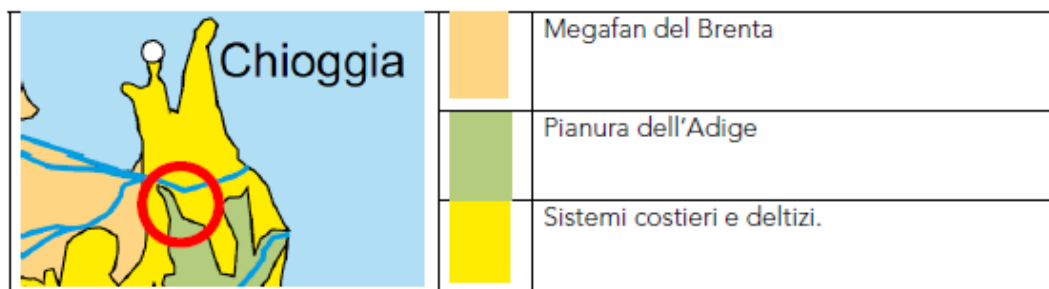


Figura 5 - Dettaglio caratteristiche litologico-stratigrafiche area di interesse

4.2.2 Geomorfologia

Nella carta geomorfologica del Veneto (Figura 6), l'area oggetto di intervento ricade in un settore interessato da due scenari geomorfologici sotto evidenziati:

- a) fascia di divagazione delle aste fluviali attuali e recenti;
- b) apparati deltizi e forme di deposito marino.

In generale, comunque, non si rilevano forme, depositi o processi legati alla gravità.

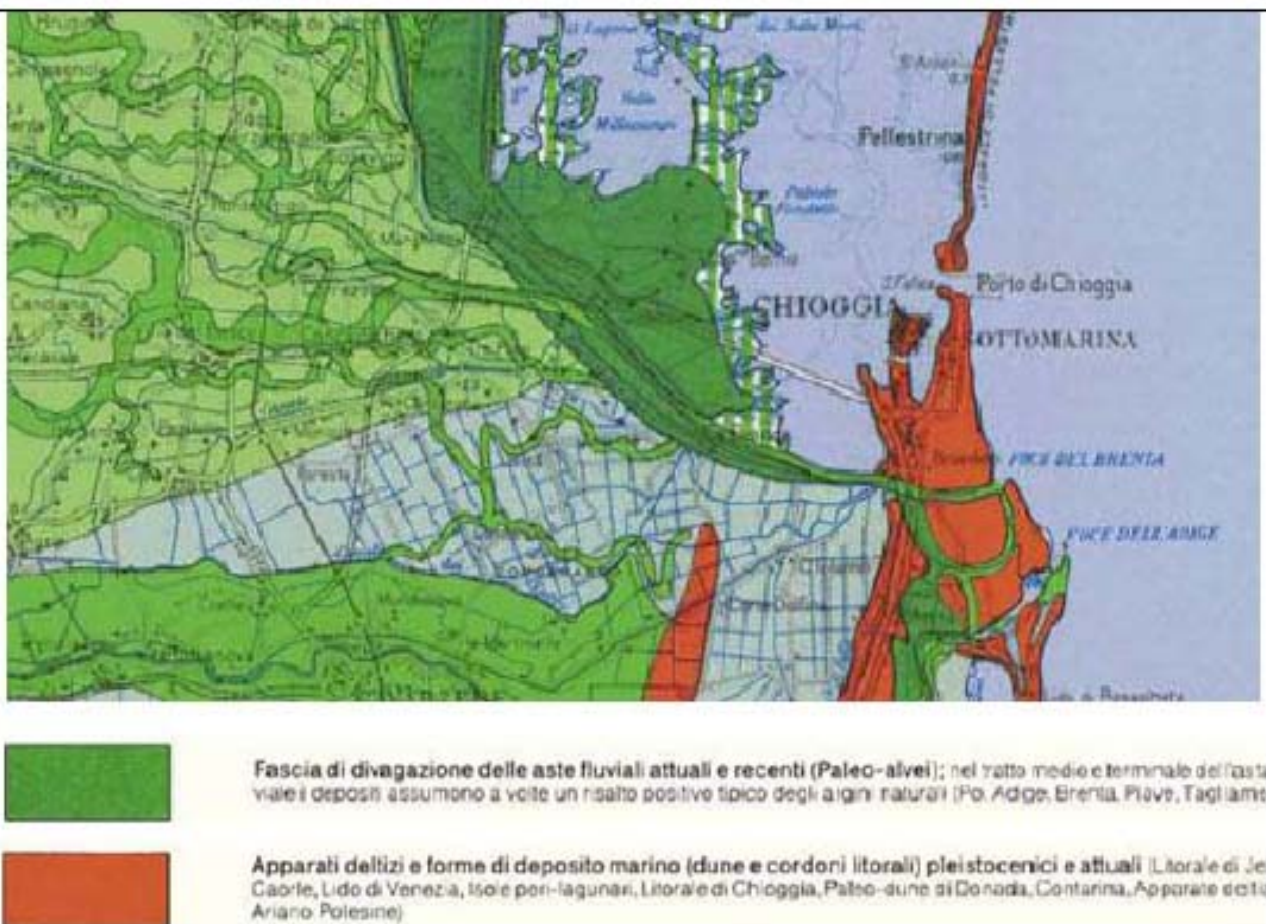


Figura 6 - Estratto carta geomorfologica del Veneto

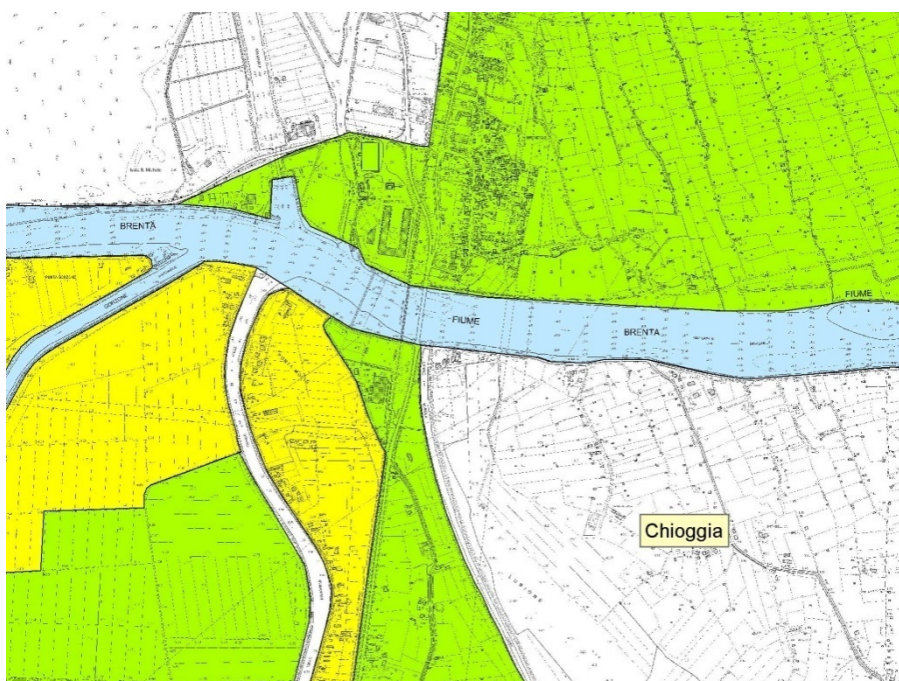
4.3 RISCHI IDROGEOLOGICI

La Legge 183/89 "Norme per il riassetto organizzativo e funzionale per la difesa del suolo" ha introdotto lo strumento del Piano di Assetto Idrogeologico quale piano di settore per la tutela e la difesa dei suoli, allargando poi, attraverso l'istituto dell'Autorità di bacino gli obiettivi anche al risanamento delle acque, all'uso delle risorse idriche e alla tutela degli aspetti ambientali connessi.

In particolare l'area di Brondolo si colloca a nord del fiume Brenta e risente quindi potenzialmente dei possibili rischi idrogeologici presenti, come pure l'area di progetto posizionata a sud del fiume.

In realtà, il Piano stralcio non individua zone soggette a pericolosità idraulica in sinistra idraulica, non influenzando quindi sulle modalità costruttive e gestionali dello stesso; mentre all'interno della tavola 108 relativa al Piano di stralcio per l'assetto idrografico del fiume Brenta – Bacchiglione D. Lgs 152/2006 Carta della pericolosità idraulica, redatta dall'Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta – Bacchiglione, l'area in oggetto viene classificata ne Piano di Assetto Idrogeologico P.A.I. con classe di pericolosità idraulica moderata (P1).

Per quanto concerne il rischio idraulico per esondazione, l'elaborato C 1/1 Sistema ambientale rischio idraulico per esondazione contenuto all'interno del PTCP della Provincia di Venezia, il territorio oggetto di intervento è evidenziato come pericolosità idraulica – aree allagate negli ultimi 5-7 anni.



PIANO ASSETTO IDROGEOLOGICO P.A.I. Perimetrazione e classi di pericolosità idraulica F - Area Fluviale P1 - Pericolosità idraulica moderata P3 - Pericolosità idraulica elevata P4 - Pericolosità idraulica molto elevata * Indicazione delle zone di pericolosità e di attenzione geologica * * * cartografia peritologica	ZONE DI ATTENZIONE IDRAULICA Quadro conoscitivo complementare al P.A.I. * Carta originaria: decreto ministeriale 21/03/2004 - 2/11/2004/2010 * Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) della Provincia di Venezia (2004) * Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.) del Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta - Bacchiglione (2006)
LIMITI AMMINISTRATIVI Limite Comunale Limite Regionale Limite di Bacino	


Autorità di Bacino
 DEI FUMI ISONZO, TAGLIAMENTO, LIVENZA, PIAVE, BRENTA-BACCHIGLIONE

Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico
del bacino idrografico
del fiume Brenta-Bacchiglione

D.Lgs. 152/2006

Carta della pericolosità idraulica

Tavola 108

Aggiornamento in esito a:

Decreto Segretariale n. 8 del 30/01/2014
Decreto Segretariale n. 53 del 15/10/2014

Figura 7 - Estratto carta pericolosità idraulica Autorità di Bacino

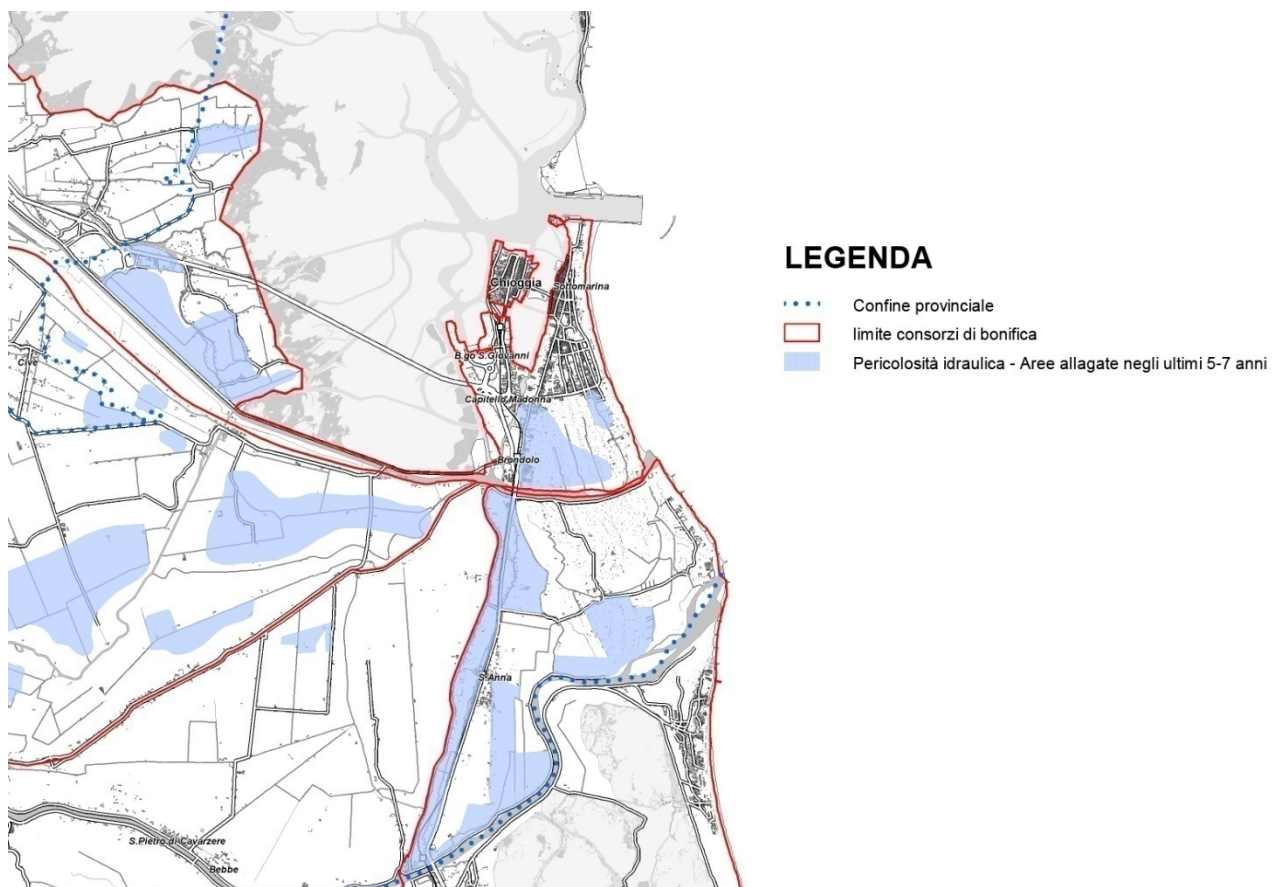


Figura 8 – sistema ambientale rischio idraulico per esondazione PTCP

4.4 USO DEL SUOLO

L'uso del suolo dell'area di progetto è deducibile dalla Banca Dati della Copertura del Suolo della Regione Veneto in cui si evidenzia, come mostrato nella figura seguente, che le aree d'intervento e quelle ad esse circostanti ricadono nel distretto D: pianura costiera e lagunare a sedimenti da molto a estremamente calcarei, nello specifico nella sovra unità di paesaggio D2: pianura costiera sabbiosa attuale e nell'unità cartografica CL11/CHG1: Sistemi di dune dall'attività antropica costituiti prevalentemente da sabbia.

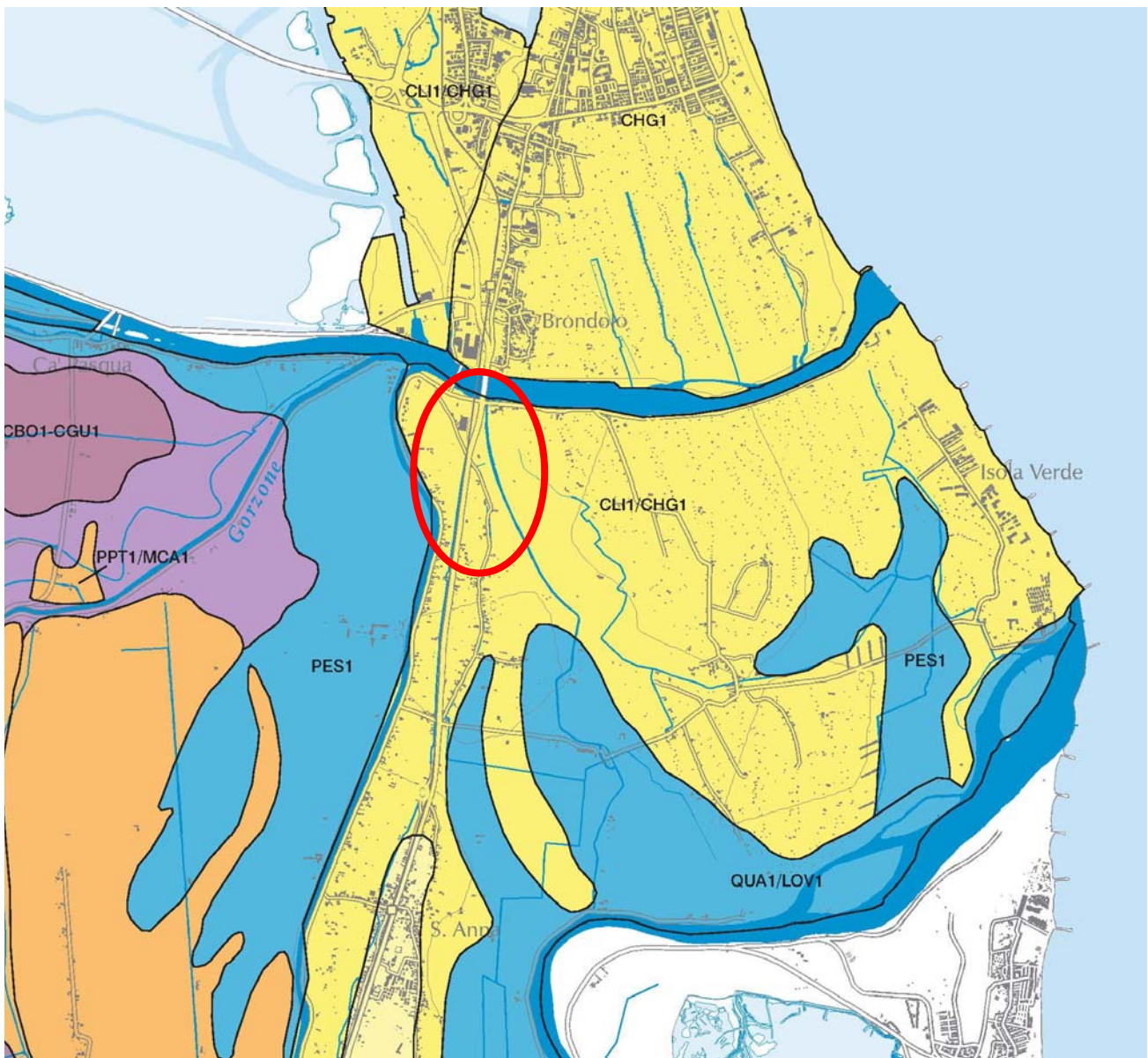


Figura 9 - Carta dei suoli del Veneto

4.5 VEGETAZIONE

Il territorio del comune di Chioggia è caratterizzato un tipico paesaggio agrario-lagunare, interrotto solo dai piccoli centri urbani. La vegetazione delle dune fossili è costituita, sulla parte più alta, da formazioni costiere di lecceta e bosco costiero dei suoli idrici e da formazioni antropogene di pinete di pino domestico e, nelle depressioni infradunali, da formazioni di querceto a farnia. La fascia erbaceo-arbustiva è ascrivibile alla macchia mediterranea, con piante endemiche, mentre lungo le aste fluviali principali sono presenti saliceti e formazioni riparie. Le colture dominanti sono rappresentate da mais, grano, soia, in appezzamenti di elevata estensione; nella zona prospiciente le dune, grazie al suolo sabbioso dell'antico cordone litoraneo, vengono tradizionalmente coltivati gli ortaggi.

5 VERIFICA DI COMPATIBILITA' DEGLI INTERVENTI CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

Sono stati considerati dal punto di vista prescrittivo e di indirizzo i seguenti piani:

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) a valenza paesaggistica;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) della Provincia di Venezia;
- Piano Regolatore Generale (P.R.G.).

Nei seguenti paragrafi sono descritti i suddetti Piani e le indicazioni in essi contenute in relazione all'area di interesse per il progetto.

5.1 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) rappresenta lo strumento regionale di governo del territorio e costituisce il documento di riferimento per la tematica paesaggistica, ai sensi del decreto legislativo 42/2004, stante quanto disposto dalla legge regionale No. 11/04, che gli attribuisce valenza di "piano urbanistico territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici".

Dall'analisi dell'Atlante Ricognitivo riportato nel Piano adottato, è possibile rilevare che l'area di interesse per il progetto ricade nell'Ambito 38 "Corridoio dunale sulla Romea".



Figura 10 - Ambito 38 "Corridoio dunale sulla Romea"

Tra gli obiettivi e gli indirizzi prioritari atti al miglioramento della qualità paesaggistica per l'ambito 38 individuati nel documento di Piano "Allegato B3 Documento per la pianificazione paesaggistica" si evidenziano quelli relativi a (Regione Veneto, 2013a):

Inserimento paesaggistico e qualità delle infrastrutture:

- Promuovere la riqualificazione dei corridoi viari caratterizzati da disordine visivo e funzionale, in particolare la SS 309 Romea.
- Prevedere un adeguato "equipaggiamento paesistico" (alberature, aree verdi e di sosta, percorsi ciclabili) delle infrastrutture esistenti e di progetto, anche con funzione di compensazione ambientale e integrazione della rete ecologica.

5.2 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Venezia

Le indicazioni formulate a livello regionale sono state recepite e declinate dalle amministrazioni provinciali nella stesura dei propri strumenti urbanistici. Il PTCP della Provincia di Venezia, approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 3359 del 30.12.2010 e successivamente con Delibera di Giunta Provinciale n. 8 del 01.02.2011 conferma e meglio definisce i vincoli ambientali impostati da leggi superiori.

Secondo le disposizioni della tavola n. 1 "Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale" l'area è soggetta a vincolo paesaggistico.

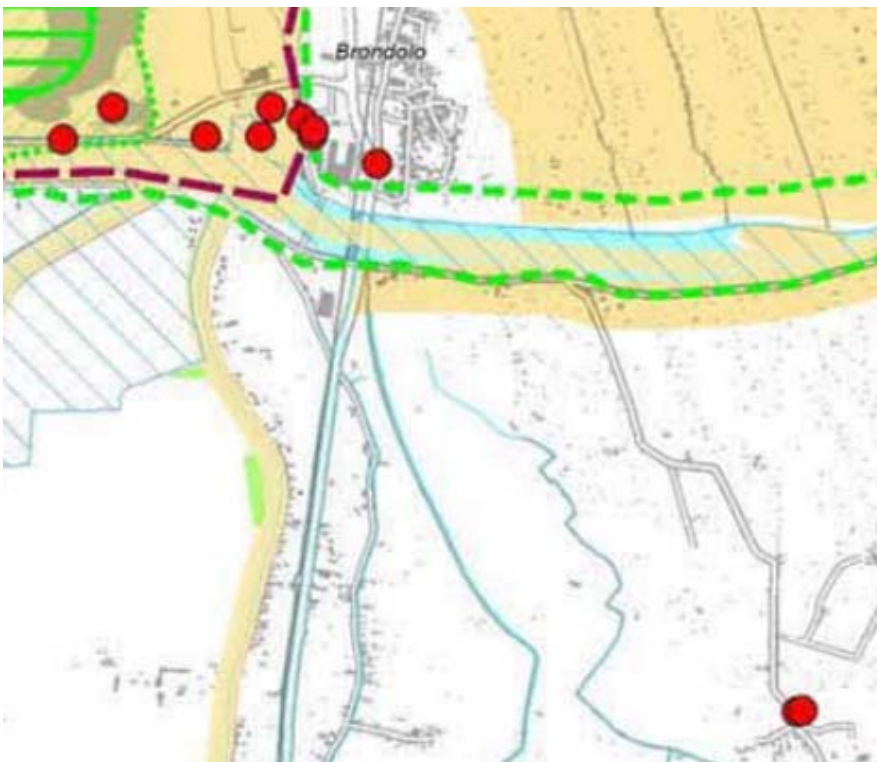


Figura 11 - Stralcio TAV. I Beni culturali e del paesaggio

5.3 STRUMENTO URBANISTICO COMUNALE VIGENTE

La Variante al Piano Regolatore Generale vigente è stata approvata con DGR n. 2149 del 2009. Lo strumento urbanistico costituisce Variante al Piano Regolatore Generale ai sensi dell'articolo 49 della L.R. 27 giugno 1985, n° 61, adeguamento alla L.R. 5 marzo 1985, n° 24, al PALAV di cui al P.C.R. n° 70 del 9 novembre 1995.

L'analisi della documentazione del PRG e in particolare della tavola D al 5.000 evidenzia l'appartenenza dell'area di Ambito DI ATTUAZIONE D3.2 /12 – BUSIOLA NORD.

L'ambito considerato comprende un'area posta nel punto di confluenza del canale Busiola nel Fiume Brenta. Gli interventi previsti si propongono di insediare una struttura organizzato per la sosta dei camper.

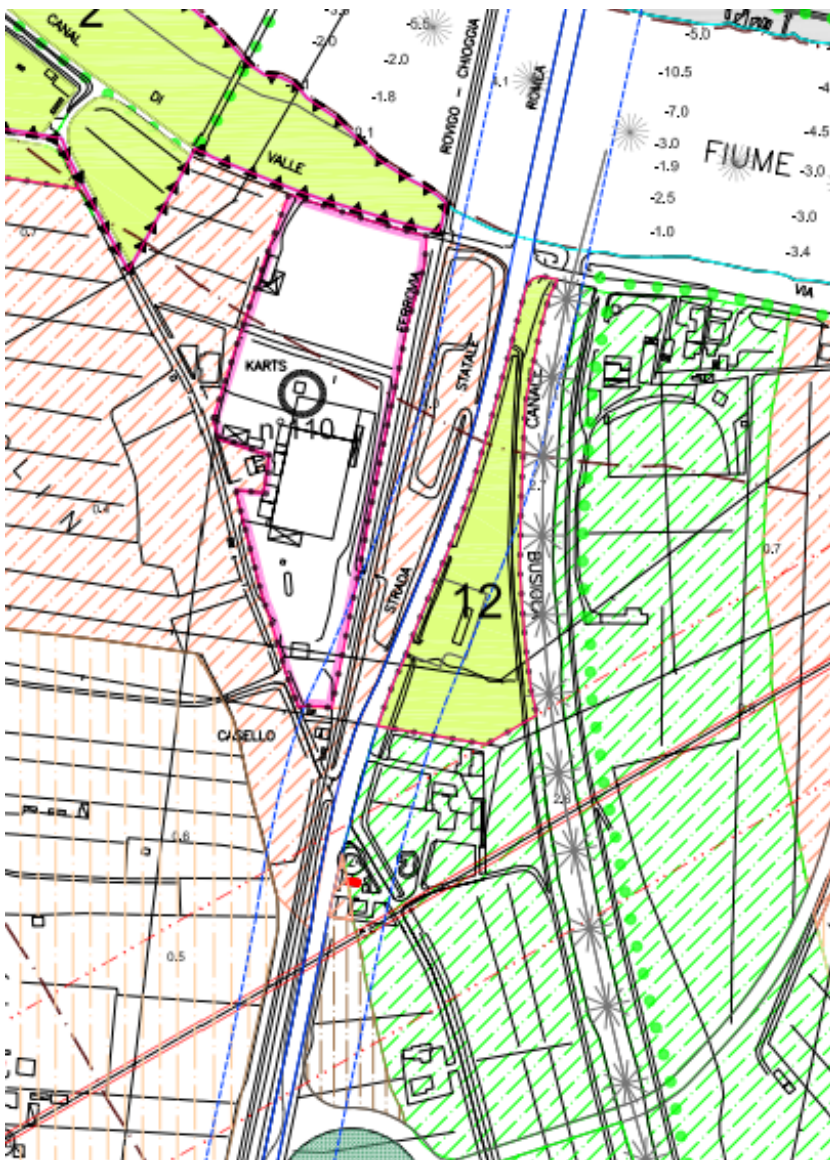


Figura 12 - Estratto Piano regolatore generale

6 BENI VINCOLATI AI SENSI DEL D.LGS 42/2004

Il progetto in esame, non risulta interessare direttamente, né essere immediatamente limitrofo ad aree classificate come beni culturali, architettonici e archeologici come individuati dal portale Vincoli in Rete del MiBACT.

Come evidenziato nelle seguenti figure alcune delle aree oggetto d'intervento ricadono all'interno del vincolo paesaggistico di cui all'Art. 142, comma 1, lettera c) del D. Lgs 42/04 e s.m.i. costituito dai "aree di rispetto di 150 metri dalle sponde dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche" e nella parte a nord verso il fiume Brenta è presente un interesse pubblico notevole riguardante l'ecosistema fluviale dell'Adige e del Brenta sito nel territorio del comune di Chioggia (L 1497/1939 ai sensi del D.M. 01.08.1985).



Figura 13 - Aree di rispetto di 150 metri dalle sponde dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche

S.S. 309 "Romea" - Tratta veneta - REALIZZAZIONE ROTATORIA P\I INCROCIO ISOLA VERDE AL KM 84+600

RELAZIONE PAESAGGISTICA

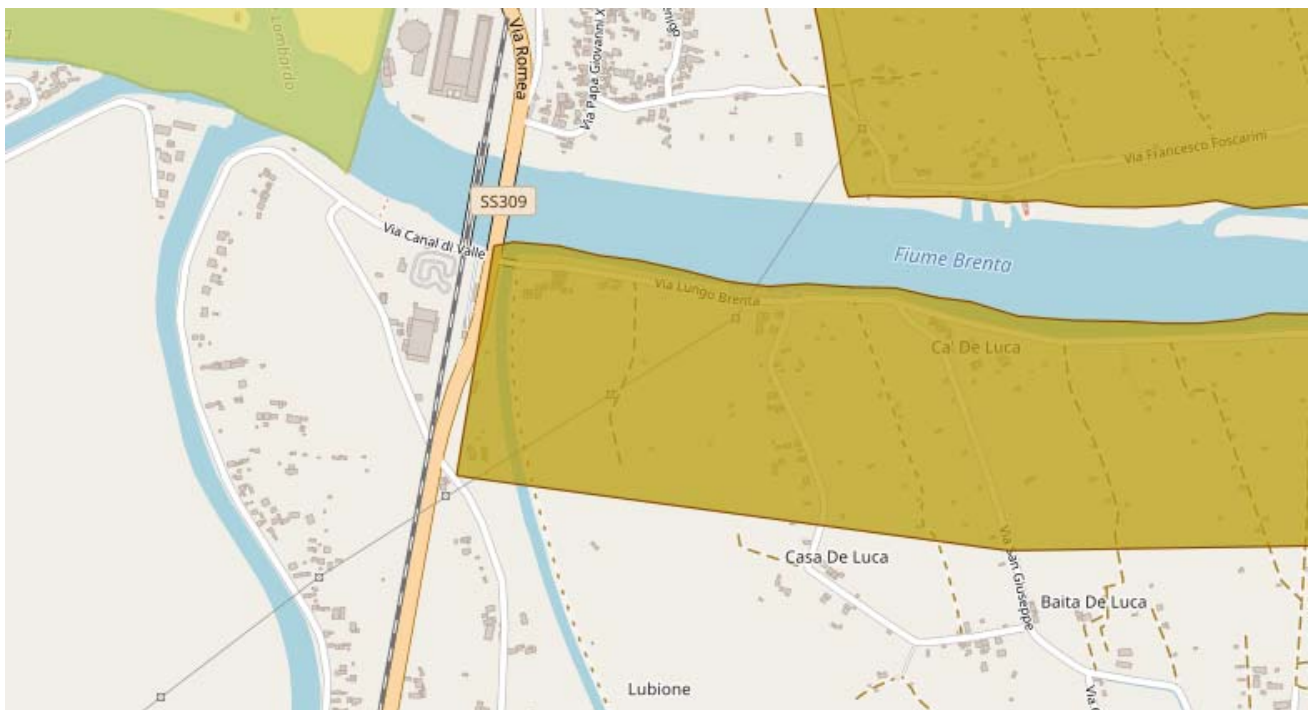


Figura 14 – Ecosistema fluviale dell'Adige e del Brenta sito nel territorio del Comune di Chioggia

7 EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA

Lo scopo di questo capitolo è quello di fornire, con buona approssimazione, l'informazione sugli eventuali effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera.

Gli effetti delle trasformazioni dal punto di vista paesaggistico, dirette e indotte, reversibili e irreversibili, a breve e medio termine, nell'area di intervento e nel contesto paesaggistico sia in fase di cantiere che a regime, sono i seguenti:

- L'intervento di progetto in esame insiste su un'area attualmente occupata da un'infrastruttura esistente, che verrà modificata nella sua conformazione spaziale. In termini generali, il progetto in esame consiste nel eliminare le intersezioni a T e creare un'intersezione a rotatoria. La suddetta tipologia consente, oltre al miglioramento dell'assetto viario, di garantire una maggiore sicurezza stradale data la riduzione dei punti di conflitto, maggiore capacità di smaltimento del traffico con snellimento della circolazione;
- Benché gli interventi in progetto non determinino una considerevole trasformazione delle relazioni visive, data la presenza di strada esistente e di aree pavimentate, non è possibile escludere a priori una modificazione dell'assetto percettivo, scenico e panoramico. La sagoma del tratto di strada esistenti rimane in parte inalterata in quanto il percorso segue in prevalenza la sede stradale esistente; ad eccezione delle strade secondarie da realizzare comunque in parte in affiancamento a quella esistente e caratterizzate da sezione minima necessaria all'intensità del flusso veicolare presente.
- In considerazione delle azioni di rinverdimento della rotatoria e delle aree limitrofe a essa e quindi della riqualificazione di buona parte della sede stradale esistente, la variazione della configurazione dell'intersezione, può considerarsi produrre un effetto positivo in termini di percezione visiva.
- In fase di cantiere, i possibili impatti sul paesaggio sono riconducibili a condizioni o installazioni temporanee, quali: box, aree di stoccaggio, recinzioni, viabilità di cantiere;

8 MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO

Gli interventi di compensazione previsti dal progetto sono le opere a verde, considerato che l'intervento ha come maggiore impatto quello di consumo di suolo, le opere a verde previste hanno lo scopo di restituire al paesaggio ciò che viene, in una certa misura, ridotto, provvedendo a salvaguardare il sistema "verde" nel rispetto del contesto generale dell'area.

9 CONCLUSIONI

La realizzazione degli interventi proposti comportano un sensibile effetto sul territorio, dovuto all'aumento dell'area resa impermeabile, ma tale effetto è ampiamente compensato con l'incremento del livello di sicurezza del nodo stradale, con l'eliminazione degli incroci a raso esistenti e la realizzazione di una rotatoria e di nuovi rami, garantendo in questo modo una maggior sicurezza stradale.

In allegato si riportano le simulazioni fotografiche con lo scopo di dare una visione d'insieme del progetto.

Salò, febbraio 2019

il Tecnico



ALLEGATO - SIMULAZIONI FOTOGRAFICHE

Punti di presa



SIMULAZIONE A Stato di fatto



SIMULAZIONE A Stato di progetto



SIMULAZIONE B Stato di fatto



SIMULAZIONE B Stato di progetto



SIMULAZIONE C Stato di fatto



SIMULAZIONE C Stato di progetto



SIMULAZIONE D Stato di fatto



SIMULAZIONE D Stato di progetto





*Coordinamento Territoriale Nord Est
Aerea Compartimentale Veneto*

S.S. 309 "Romea" - Tratta veneta - REALIZZAZIONE ROTATORIA P\L INCROCIO ISOLA VERDE AL KM 84+600

RELAZIONE PAESAGGISTICA
