



**REGIONE
MOLISE**



**PROVINCIA DI
ISERNIA**

Patto per lo Sviluppo della Regione Molise - Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020
Delibere CIPE 10 agosto 2016 nn.25 e 26, 22 dicembre 2017 n.95 e 25 ottobre 2018 n.50
Atto modificativo del 28 marzo 2019. Area tematica: Infrastrutture - Linea di intervento: Viabilità



**COLLEGAMENTO TRASVERSALE TRA LE STRADE F.V. TRIGNO E F.V.
BIFERNO - FONDO VALLE FRESILIA**

**COMPLETAMENTO DELLA S.P. N°59 FRESILIA
IN DIREZIONE SPRONDASINO**

PROGETTO DEFINITIVO

Redatto ai sensi del D.Lgs. n°50 del 18.04.16, con i contenuti dell'art.33 del D.P.R. n°207/2010 e s.m.i.

R.U.P.: ING. PASQUALINO DE BENEDICTIS	Responsabile Settore Viabilità Trasporti: GEOM. LORENZO DI IACOVO	Responsabile del Nucleo Trigno Biferno: GEOM. GIUSEPPE VERDILE	
			CUP H21B19000280002
			CIG 8352460C07

PROGETTISTI RTP:				
Mandataria:	Mandante:	Mandante:	Mandante:	Mandante:
				
ING. GIANCARLO TANZI	ING. ROBERTO MELFI ARCH. CARLO MELFI	ING. VALERIO BAJETTI	ING. GIANFRANCO SODERO	ING. CARLA PROCOPIO



	ESEGUITO:	-	A TERMINI DI LEGGE QUESTO PROGETTO E' DI PROPRIETA' ESCLUSIVA DEI PRO- GETTISTI ED E' VIETATO RIPRODURLO O COMUNICARNE A TERZI IL CONTENUTO SENZA PREVENTIVA AUTORIZZAZIONE
	CONTROLLATO:	-	
	APPROVATO:	-	
	DATA:	-	
CODICE ELABORATO			DATA
T R A E I O 4 P A 1 0 A			FEBBRAIO 2022
REV			SCALA
			--

TITOLO ELABORATO

**ISTANZA P.A.U.R. - VERIFICA COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA:
INTEGRAZIONI COME DA NOTA PROT. N. 182036/2021 DEL 10-11-2021
1d - VERIFICA DI AMMISSIBILITA' PERCETTIVA**



**REGIONE
MOLISE**



**PROVINCIA DI
ISERNIA**

Patto per lo Sviluppo della Regione Molise - Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020
Delibere CIPE 10 agosto 2016 nn.25 e 26, 22 dicembre 2017 n.95 e 25 ottobre 2018 n.50
Atto modificativo del 28 marzo 2019. Area tematica: Infrastrutture - Linea di intervento: Viabilità

**COLLEGAMENTO TRASVERSALE TRA LE STRADE F.V. TRIGNO E F.V.
BIFERNO - FONDO VALLE FRESILIA**

**COMPLETAMENTO DELLA S.P. N°59 FRESILIA
IN DIREZIONE SPRONDASINO**

PROGETTO DEFINITIVO

Redatto ai sensi del D.Lgs. n°50 del 18.04.16, con i contenuti dell'art.33 del D.P.R. n°207/2010 e s.m.i.

<p>VERIFICA DI AMMISSIBILITA' PERCETTIVA</p>
--

SOMMARIO

1. DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE DEL PAESAGGIO

1. Caratteri percettivi del paesaggio – Il sopralluogo.

2. EFFETTI VISIVI DEL PROGETTO – INTERVISIBILITA' E VERIFICA DI AMMISSIBILITA' PERCETTIVA

2.1 Area di studio.

2.2 Strumenti di indagine.

3. EFFETTI VISIVI DELL'OPERA IN PROGETTO – VERIFICA DI AMMISSIBILITA'

4. MISURE DI ATTENUAZIONE DEGLI EFFETTI VISIVI INELIMINABILI

ALLEGATI:

A. CARTA DEL BACINO VISUALE – INTERVISIBILITA' – CONI OTTICI (scala 1:25.000)

B. SCHEDE DEI PUNTI VISUALI - FOTOCOMPOSIZIONE – CAMPI VISIVI

1. DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE DEL PAESAGGIO

1.3 Caratteri percettivi del paesaggio – Il sopralluogo.

Il sopralluogo effettuato è direttamente finalizzato all'approfondimento degli aspetti percettivi e visivi del paesaggio entro cui si cala il sito di progetto, ed ha consentito in primo luogo di apprezzare la valenza percettiva dei punti di visione identificati dal P.T.P.A.A.V. n.4; in secondo luogo di valutare l'effettiva "esposizione" del sito e la sua rilevanza visiva nel più ampio contesto territoriale della vallata del Trigno, che si apre ai piedi dei centri abitati di Bagnoli del Trigno e Civitanova del Sannio, al fine di acquisire una maggiore consapevolezza in merito alla caratterizzazione percettiva dell'opera proposta in progetto.

L'area interessata dall'intervento è ubicata in un contesto prettamente naturale, nell'ambito della incisione valliva del fiume Trigno nel tratto a sviluppo nord-sud compreso tra il complesso orografico della Montagnola-Colle dell'Orso (a sud) e la confluenza Trigno-Verrino (a nord).

Qui, ancora tendenzialmente forte è la connotazione naturalistica del paesaggio e l'attività antropica presenta una consistenza generalmente modesta e di basso impatto su tutto il territorio. Tutto ciò configura un paesaggio tipicamente rurale a bassa densità insediativa ed infrastrutturale, in cui la pratica agricola e le emergenze morfologiche e naturalistiche del territorio giocano ancora un ruolo prevalente nel conformare e caratterizzare gli insediamenti umani. Insediamenti che presentano pertanto ancora un buon grado di integrazione con le caratteristiche del paesaggio naturale, grazie alla riproposizione di modelli insediativi tradizionali fondati sulla bassa diffusione territoriale ed impostati sostanzialmente sulla rete infrastrutturale di vecchio impianto (ancora poco soggetta ad ampliamenti); modelli in cui lo sviluppo delle attività produttive è ancora largamente incentrato sulle attività

di base a prevalente connotazione artigianale e sull'espletamento dei servizi essenziali. Ancora forte è il radicamento della pratica agricola e silvo-pastorale di sussistenza ed a conduzione familiare, e ciò si riflette sul buon grado di mantenimento delle connotazioni originarie del paesaggio, che giunge sotto molti aspetti pressoché intatto fino al giorno d'oggi.

Sotto l'aspetto percettivo e visivo, di godimento panoramico del contesto, il territorio risulta ricco di connotazioni morfologiche peculiari: gobbe e valloni poco profondi si susseguono degradando verso il fondo valle, sulle rive del fiume Trigno, con l'alternarsi di superfici pianeggianti e suoli in pendenza, con bruschi sollevamenti alle maggiori altitudini in corrispondenza dei quali si trovano spuntoni calcarei ed ammassi rocciosi affioranti, su uno dei quali sorge il centro abitato a forte caratterizzazione storica di Bagnoli del Trigno; le formazioni pianeggianti di fondovalle ospitano il sistema idrico-fluviale del Trigno, che riceve le acque dei versanti attraverso i valloni e i fossi naturali di scolo che incidono i pendii. I versanti in destra e sinistra idrografica sono per lo più coperti da boschi caratterizzati da essenze sub-mediterranee, con prevalenza di querce, cerro, roverella, rovere e farnetto e sottobosco ricco di essenze arbustive. La fascia medio alta dei versanti suddetti, e soprattutto quella sul lato Bagnoli, è ben visibile dalla SS 650 che pertanto ha connotazione di strada panoramica, dalla quale l'area appare come un bosco unico che avvolge le formazioni collinari alle cui sommità svettano imponenti speroni rocciosi, su uno dei quali sorge il centro storico di Bagnoli del Trigno, che dunque costituisce esempio rilevante di forte interazione e fusione fra natura, architettura e uso del territorio.

Le suddette caratterizzazioni naturalistiche, geomorfologiche e di testimonianza storico-culturale del territorio, vengono pertanto a costituire le connotazioni paesaggistiche principali dell'area.

2. EFFETTI VISIVI DEL PROGETTO – INTERVISIBILITA' E VERIFICA DI AMMISSIBILITA' PERCETTIVA

L'oggetto della Verifica di Ammissibilità Percettiva è la valutazione dell'impatto delle opere di progetto sul paesaggio, inteso come "*luogo*" dove si svolgono le attività umane.

L'impatto percettivo, quindi, non è solo di tipo estetico-visivo, ma riguarda pure le conseguenze che possono essere indotte da un'opera sulla struttura degli spazi della vita dell'uomo; il valore di un paesaggio è dato proprio dal suo essere in sintonia con la sensibilità ambientale più profonda della popolazione che in esso vive.

La Verifica di Ammissibilità degli aspetti Percettivi viene effettuata attraverso la predisposizione di uno studio che dimostra la compatibilità della trasformazione ipotizzata rispetto alla conservazione delle caratteristiche percettive dell'ambito e del paesaggio entro cui si inserisce.

La presente Verifica di Ammissibilità è metodologicamente articolata in 3 *step* valutativi:

1. Rappresentazione dei caratteri percettivi dell'area di intervento e dei luoghi circostanti, realizzata principalmente mediante indagine fotografica, corredata da:

- Carta della Intervisibilità, riguardante il bacino visivo nel quale è compresa l'area di intervento, corrispondente alla cosiddetta Area di Impatto Potenziale (A.I.P.), con individuazione dei Punti di osservazione panoramici (PV) dell'area stessa, distinti in Statici e Dinamici, rispetto a luoghi di osservazione ed alle direttrici di percorrenza presenti (rif. Allegato A: CARTA DEL BACINO VISUALE – INTERVISIBILITA' – CONI OTTICI);
- Schede dei Punti Visuali, nelle quali, con riferimento all'Area di Impatto Potenziale ma anche all'ambito locale di ubicazione dell'opera

di progetto, si evidenziano (mediante rappresentazione fotografica) sia i caratteri panoramici dell'ambito che quelli specifici dell'area di localizzazione e dell'opera inserita, verificando l'impatto della stessa sul campo di osservazione attraverso la tecnica della fotocomposizione o dell'inserimento fotografico del rendering dell'opera progettata (rif. Allegato B: SCHEDE DEI PUNTI VISUALI – FOTOCOMPOSIZIONE – CAMPI VISIVI);

2. Alternative di localizzazione.
3. Misure proposte per l'eliminazione, l'attenuazione e/o la compensazione degli effetti visivi ineliminabili, tramite modalità progettuali, esecutive e di gestione.

2.1 Area di studio

La presente verifica di compatibilità si è resa necessaria in quanto la porzione di territorio ricompresa entro il perimetro del PTPAAV n. 4, ricadente nel territorio comunale di Civitanova del Sannio, è stata identificata dalla Tavola S1 del Piano suddetto come area con presenza di elementi di valore percettivo "elevato", identificabili sostanzialmente nelle componenti naturali dell'ecosistema del fiume Trigno che scorre in stretta prossimità (corso d'acqua, sistema ripariale, fascia pedecollinare caratterizzata da copertura boschiva). Ai sensi di quanto previsto dal regime di tutela del Piano medesimo, la compatibilità dell'intervento in progetto deve essere pertanto valutata sulla base degli esiti di una Verifica di ammissibilità (VA) da eseguire con riferimento agli aspetti di percezione visiva e di godimento panoramico dell'area (VA percettiva), finalizzata a mettere in evidenza in che modo ed in che misura la eventuale presenza dell'opera in progetto possa alterarne la fruizione visiva attuale, qualitativamente connotata dall'originale fusione degli elementi sopra evidenziati.

L'ambito di intervento preso in considerazione ai fini di detta verifica è dunque limitato a quello strettamente ricadente all'interno del perimetro del PTPAAV che fa riscontrare la presenza di valori percettivi elevati, in quanto è solo questo l'ambito entro cui trova fondamento giuridico e carattere prescrittivo l'applicazione della procedura di verifica VA in questione.

L'area di riferimento per la valutazione della qualità della percezione e della visuale panoramica, è stata invece scelta di dimensione più ampia, al fine di abbracciare tutti i possibili "punti di visuale" statici e dinamici sull'ambito suddetto; tale area è la cosiddetta *Area di Impatto Potenziale (A.I.P.)*, corrispondente al bacino visivo dell'ambito di intervento, all'interno del quale è prevedibile che si manifestino in modo più evidente gli impatti percettivi.

La sua estensione è delimitata dalle quinte naturali che chiudono la visuale verso l'ambito di intervento, ma può essere espressa anche in funzione della distanza dei punti di visuale dal sito medesimo, considerata la dimensione non rilevante delle opere previste rispetto alla profondità del campo di visuale.

In questo caso si può mutuare la metodologia applicata ad esempio al caso degli aerogeneratori eolici, determinando l'ampiezza della AIP in funzione dell'altezza massima dell'opera o degli elementi componenti l'opera in progetto, mediante la formula: **$R=100 \times H$** , dove:

R=raggio dell'area di studio; ***H***=altezza massima degli elementi di progetto.

Secondo questa formula l'A.I.P. viene assimilata ad una circonferenza al centro della quale si trova l'opera in progetto, la quale esprime in modo approssimativo ma sufficientemente attendibile il bacino visuale entro cui è probabile che l'opera possa produrre influenze/impatti visivi negativi sul paesaggio.

Nell'Allegato A alla presente, si evidenzia dal punto di vista cartografico l'ampiezza dell'AIP determinata per il sito ed il progetto in questione. Nella

immagine che segue si punta ad evidenziare invece (su base foto-satellitare) i margini di visibilità del sito per effetto delle quinte naturali fornite dall'andamento orografico e morfologico del territorio, ossia la cosiddetta Area di Impatto Effettivo (A.I.E.).

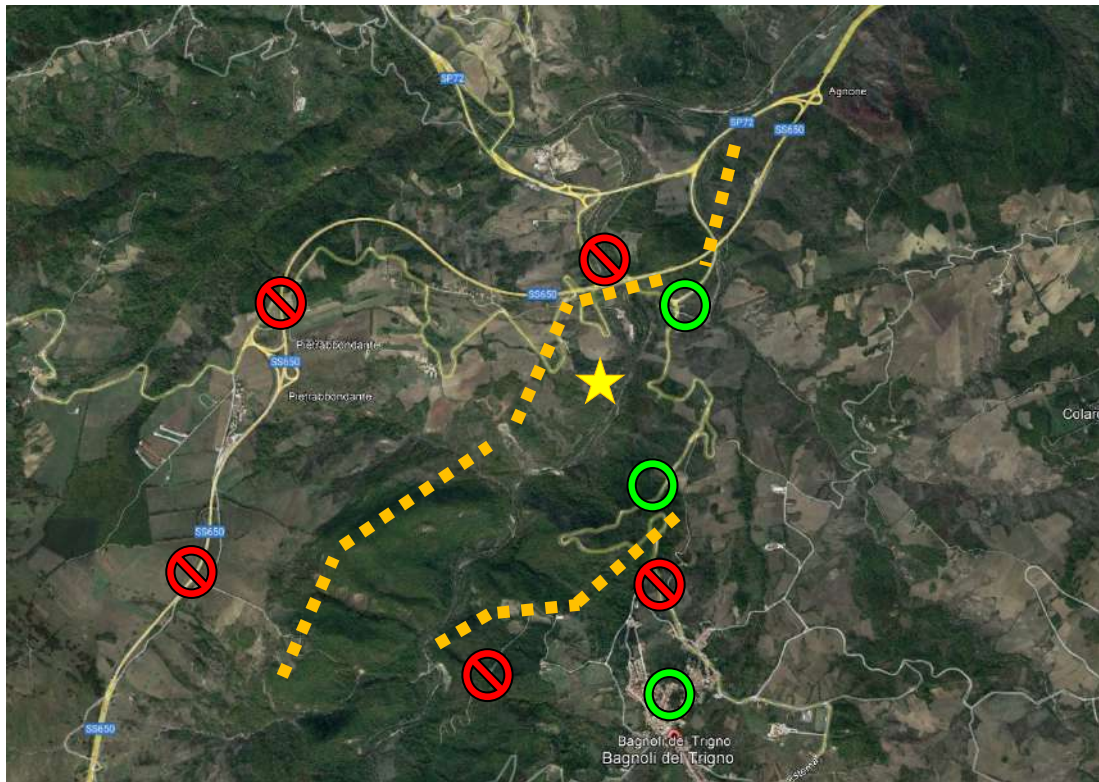






Fig. 1 - Area di Impatto Effettivo (A.I.E.).

Nella rappresentazione di cui sopra i simboli identificano le seguenti informazioni:

-  Punti e direttrici di visuale da cui il sito non è visibile;
-  Punti e direttrici di visuale da cui il sito è visibile;
-  Quinte di mascheramento
-  Sito di intervento

2.2 Strumenti di indagine

L'analisi dell'intervisibilità come sopra proposta, permette di individuare ed accertare l'Area di Impatto Effettivo A.I.E. che costituisce la porzione di A.I.P

effettivamente influenzata dall'effetto visivo delle opere in progetto, visto che la morfologia del territorio consente la vista dell'opera solo da alcuni punti dell'A.I.P. e non da altri, indipendentemente dalla distanza.

All'interno dell'A.I.E. sono stati individuati i punti di osservazione (sia dinamica che statica) più significativi dai quali risulta meglio evidente l'impatto visivo.

I punti di osservazione presi in considerazione, perchè meglio identificativi della completa percezione del sito anche in relazione ai punti di visuale segnalati nel PTPAAV, sono i seguenti:

Osservazione Statica

Dai punti panoramici dei centri storici di crinale che si aprono suilla vallata, la visione dell'opera nel tratto in esame risulta:

- impedita da Civitanova del Sannio, per effetto della posizione ribassata e del conseguente occlusione visiva operata dai versanti in sinistra Trigno;
- fortemente ridotta e dunque non apprezzabile da Salcito, per effetto della considerevole distanza;
- ridotta e poco apprezzabile da Bagnoli del Trigno (punto panoramico presso Castello Sanfelice) che costituisce il centro più vicino ma comunque al di fuori sia dell'AIP che dell'AIE, e pertanto per effetto della distanza l'impatto percettivo può considerarsi poco significativo.

In considerazione di quanto sopra, non si rileva la presenza di punti di osservazione statica di rilievo rispetto ai quali verificare il tenore dell'impatto percettivo.

Osservazione dinamica

Si riscontra invece la presenza dei seguenti corridoi visivi di frequentazione dinamica (strade) rispetto ai quali poter effettuare la verifica:

D.01 – S.S. n.650 – su viadotto, in entrambe le direzioni

D.02 – S.P. Bagnolese – località Sprondasino

D.03 – S.P. Bagnolese – tratto a mezza costa.

Nell'ambito della verifica di ammissibilità percettiva, i fotoinserimenti, realizzati con la tecnica del "prima e dopo", sono fondamentali perché mostrano una precisa visualizzazione del modo in cui il sito appare da uno specifico punto di visuale, sia allo stato attuale che nell'ipotesi di inserimento dell'opera di progetto.

Nel caso in esame, l'impatto visivo dell'opera infrastrutturale in progetto va valutato in primo luogo con riferimento al tratto in viadotto della strada a scorrimento veloce S.S. 650 Fondo Valle Trigno, che costituisce strada panoramica per eccellenza della zona in quanto posta a quota più elevata rispetto al territorio. In secondo luogo con riferimento alla strada provinciale di collegamento il centro abitato di Bagnoli e il fondovalle, che si snoda lungo i versanti opposti all'area in esame ed apre in alcuni punti scorci di visuale panoramica sulla area medesima. In ultimo, occorre valutare l'impatto visivo rispetto al punto panoramico migliore del centro storico di Bagnoli del Trigno attraverso cui è possibile avere la vista sull'intera vallata, caratterizzata dalla già forte presenza visiva del succitato viadotto della S.S. 650.

Da qualsiasi altro punto di visuale significativo esterno all'ambito dell'A.I.E., la percezione dell'opera in progetto può considerarsi trascurabile, come il suo impatto, in quanto temperata dal fattore "distanza".

Và comunque fatta una considerazione importante in chiave paesaggistica sulla presenza del sopra richiamato viadotto della S.S. 650 Fondo Valle Trigno: si ritiene in proposito che esso costituisca una "tara" visiva immanente e monopolizzante per un comprensorio territoriale ben più ampio dell'AIP presa a riferimento, considerate le sue dimensioni e la sua estensione; la presenza del viadotto introduce difatti nel paesaggio a più vasta scala, un elemento infrastrutturale di tale portata visiva che anche da solo è sufficientemente in grado di caratterizzare il paesaggio medesimo,

contrastando già fortemente sotto questo aspetto con l'originaria caratterizzazione insediativa e naturalistica dell'intero comprensorio territoriale compreso tra La Montagnola e la valle del Verrino.

Qualsiasi altro tipo di elemento infrastrutturale o entropico in generale, di prevista nuova introduzione nello stesso contesto territoriale e paesaggistico, non potrebbe essere valutato in termini di influenza visiva sul paesaggio senza tener conto del già forte impatto provocato dalla suddetta preesistenza.

3. EFFETTI VISIVI DELL'OPERA IN PROGETTO – VERIFICA DI AMMISSIBILITA'

Come mostrato dallo studio sui punti di visuale e dei campi visivi in Allegato B, nonché dalla rappresentazione dell'AIE nella precedente pag. 8, il sito di intervento è visibile e percepibile principalmente dai seguenti contesti:

1. dalla S.S. n.650, nel tratto di attraversamento del Trigno in viadotto - punto di osservazione dinamica;
2. dalla S.P. n.15 Bagnolese, nel tratto di inerpimento verso il centro abitato di Bagnoli del Trigno in zona di crinale, a partire dalla località Sprondasino di fondovalle - punti di osservazione dinamica;

Oltre ai suddetti, non si rilevano ulteriori significativi punti di visuale interni all'AIP, in quanto la presenza di quinte visive dovute all'orografia (in principal modo) ed alla copertura boschiva (in taluni casi) non rendono percepibile l'area in esame a 360 gradi (v. Fig.1 – AIE). Negli altri punti di visione rilevabili sul territorio esterni all'AIE e all'AIP, il fattore "distanza" attenua invece considerevolmente la percezione dell'opera e dunque gli impatti visivi eventuali.

In merito al primo contesto (punto 1.), occorre rilevare che il tratto stradale sopraelevato da cui è possibile avere una visione pressochè completa del sito d'intervento preso in esame, ha una estensione non superiore a 500 ml circa. La visibilità del sito è tuttavia disturbata dalla presenza delle barriere stradali di sicurezza presenti al margine del viadotto, che se da un lato consentono la piena visibilità dell'area di crinale e della fascia medio alta dei versanti in destra Trigno, con la completa visione del centro abitato arroccato di Bagnoli, dall'altra ostacolano in una certa misura la visione della fascia bassa dei versanti suddetti a ridosso dell'asta fluviale del Trigno, compresa quest'ultima che ne resta quasi completamente oscurata. La zona in esame inoltre si situa molto a ridosso del viadotto, per cui anche se caratterizzata

da un'altitudine maggiore rispetto al corso fluviale, non è pienamente aperta alla vista di chi attraversa il viadotto in quota. La porzione di tracciato ricadente nell'area in esame, ma più lontana dal previsto punto di allaccio, risulta inoltre nascosta alla vista dal viadotto a causa dalla irregolare morfologia del versante su cui si snoda, ricco di rientranze e sporgenze verso il fiume che ne mascherano in gran parte lo sviluppo. In generale, quindi, come mostrato dalla Scheda n.1 dell'Allegato alla presente Verifica, la percezione dell'opera di progetto dal viadotto della strada panoramica rappresentata dalla S.S. 650, risulta parziale e limitata comunque all'ultimo breve tratto di allacciamento alla viabilità esistente, caratterizzato dalla giacenza su un versante avente una migliore/maggiore esposizione rispetto al punto di visuale in quota. All'interno di questa visuale panoramica, l'opera in progetto appare comunque contestualizzata all'interno di un tessuto infrastrutturale già fortemente presente, rappresentato sia dalla stessa S.S. 650 (che viene percorsa dall'osservatore) che dalla S.P. Bagnolese che collega il fondovalle con l'abitato di Bagnoli in zona di crinale, e che nel suo sviluppo lungo sul versante opposto segna il passaggio all'interno della successione tra suoli lavorati e suoli con copertura boschiva. In tal senso, entro tale quadro visivo, l'inserimento dell'opera di progetto non sembra comportare significative variazioni nella visione d'insieme del paesaggio attuale, né produrre significative alterazioni agli elementi che ne contraddistinguono la peculiare qualità identificati sia dal Piano Paesistico che dalle Dichiarazioni dei Decreti ministeriali di vincolo: ossia la copertura boschiva omogenea e i caratteri geomorfologici dei versanti collinari, le emergenze insediative di crinale con i borghi arroccati, ed il sistema fluviale di fondovalle. In merito al secondo contesto (punto 2.), occorre dire che solo nella percorrenza di alcuni tratti della S.P. n.15 è possibile godere di una visione

panoramica dell'area in esame, giacchè sia la presenza di anse ed insenature stradali che di quinte arborate ai margini della strada, occludono spesso la vista sul versante opposto. Dai punti della provinciale identificati con la sigla D02 e D03 è tuttavia possibile avere una buona visione dell'area, e afferiscono in particolare al tratto pedecollinare in prossimità della località di Sprondasino, dove l'assenza di vegetazione permette la visione panoramica dell'altra sponda del Trigno, ed al tratto di medio versante in corrispondenza di un affaccio naturale scoperto sulla valle sottostante. Ogni altro punto dello sviluppo della strada, fino all'ingresso in paese e compreso gran parte del centro abitato in quota, non offre una visuale libera sull'area.

Da detti punti di osservazione dinamica, come mostrato dalle Schede n.2 e n.3 dell'Allegato alla presente Verifica, si può apprezzare in modo significativo l'inserimento dell'opera di progetto nel contesto naturalistico esistente. La presenza della nuova infrastruttura tuttavia, non si ritiene possa alterare in modo consistente ed intollerabile l'ambito entro cui viene a collocarsi, per ciò che concerne la sua specifica ed attuale caratterizzazione paesaggistica, data essenzialmente dagli elementi naturali presenti (sistema fluviale vallivo e copertura boschiva dei versanti). Lo sviluppo dell'opera è difatti essenzialmente di tipo lineare e non areale, e pertanto non chiama in causa consistenti *patch* superficiali tali da determinare evidenti fenomeni di frammentazione materiale e visiva della copertura forestale presente e dell'ecosistema vegetazionale fluviale. Inoltre all'interno dell'area esaminata la nuova strada presenta tratti che si sviluppano in viadotto, e ciò consente (a ripristino ambientale concluso, al termine della fase di cantiere) di ricostituire adeguatamente le porzioni di habitat intersecate ed interessate dai lavori, che pertanto non verranno sottratte in maniera permanente ma restituite al paesaggio.

Nella percezione paesaggistica d'insieme, inoltre, un preponderante effetto impattante viene già svolto dalla mole del preesistente viadotto in c.a. della S.S. 650, che in ogni caso monopolizza l'attenzione dell'osservatore contrastando con gli originari elementi naturalistici e di organizzazione insediativa rurale del territorio.

Anche in questo caso dunque, l'inserimento dell'opera di progetto non sembra comportare significative variazioni nella visione d'insieme del paesaggio attuale, né produrre significative alterazioni agli elementi che ne contraddistinguono la peculiare qualità identificati sia dal Piano Paesistico che dalle Dichiarazioni dei Decreti ministeriali di vincolo.

4. MISURE DI ATTENUAZIONE DEGLI EFFETTI VISIVI INELIMINABILI

Di seguito si riportano alcune valutazioni che facilitano la verifica della potenziale incidenza dell'intervento sullo stato del paesaggio:

- *Modificazioni della morfologia* (sbancamenti e movimenti di terra significativi):

SIGNIFICATIVE - sono legate alla fase di realizzazione (cantiere) delle opere connesse alla costituzione della nuova piattaforma stradale nel tratto interessato, ma si ritiene siano adeguatamente mitigabili sul piano percettivo mediante l'attuazione delle misure di mitigazione previste, e consistenti nella messa a dimora di bordure vegetazionali e nei ripristini ambientali (rinverdimento e/o rimboschimento) delle superfici interessate dai movimenti di terra.

- *Modificazioni del sistema naturalistico e vegetazionale* (abbattimento di alberi, eliminazione di formazioni autoctone e spontanee, etc.):

SIGNIFICATIVE - sono anch'esse legate essenzialmente alla fase di realizzazione (cantiere) delle opere connesse alla costituzione della nuova piattaforma stradale nel tratto interessato, ed anche in questo caso si ritiene possano essere adeguatamente mitigate sul piano percettivo dall'attuazione delle misure di mitigazione previste, consistenti nella messa a dimora di nuovi elementi arborei ed arbustivi di essenza simile alle preesistenze, al fine di facilitare l'attivazione di processi spontanei di ricolonizzazione floro-faunistica e di ricostituzione dell'habitat preesistente.

- *Modificazioni dello skyline naturale o antropico* (profilo dei crinali, profilo degli insediamenti):

NULLE - l'intervento riguarda la fascia medio-bassa dei versanti collinari e pertanto non interessa la fascia di crinale che genera lo skyline; dato pertanto il posizionamento della strada, non possono determinarsi modifiche di questo tipo.

- *Modificazioni della funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico complessivo dell'area:*

POCO SIGNIFICATIVE – non viene interessato in modo significativo il corso d'acqua del Trigno, che sarà scavalcato con opere di viadotto e non direttamente coinvolto nelle fasi esecutive; le opere di sostegno della nuova infrastruttura concorreranno inoltre al consolidamento delle aree di versante ed alla mitigazione del rischio idrogeologico dell'area.

- *Modificazioni dell'assetto percettivo o panoramico:*

PRESENTI MA COMPATIBILI – l'inserimento della nuova opera nel contesto paesaggistico esistente ne modificherà ovviamente l'immagine, ma non in maniera rilevante, poiché come mostrato dai foto-inserimenti allegati i nuovi elementi infrastrutturali non si imporranno con significativa prevalenza sulle componenti naturalistiche preesistenti del quadro visivo attuale, peraltro già fortemente caratterizzato dalla presenza del più volte citato viadotto della S.S. 650.

- *Modificazioni dell'assetto insediativo-storico:*

NULLE – l'intervento si localizza in ambito esterno al centro storico e agli ambiti insediativi presenti, e non interferisce con beni storico-culturali puntuali presenti nel territorio.

- *Modificazioni dei caratteri tipologici, materici, costruttivi, dell'insediamento storico:*

NULLE – l'intervento si localizza in ambito esterno al centro storico e agli ambiti insediativi presenti, e non interferisce con beni storico-culturali puntuali presenti nel territorio.

- *Modificazioni dell'assetto agricolo e colturale:*

TRASCURABILI – l'intervento si sviluppa in aree in massima parte esterne ad ambiti specificamente organizzati e sfruttati per finalità di produzione agricola specialistica e/o di qualità.

- *Modificazioni dei caratteri strutturanti del territorio agricolo (elementi caratterizzanti, modalità distributive degli insediamenti, reti funzionali, arredo vegetale minuto, ecc.):*

NULLE – l'intervento non determina modifiche ai caratteri strutturanti del territorio; nei punti di interferenza con la viabilità esistente di collegamento territoriale, si prevede la ricucitura di detta viabilità alla nuova arteria stradale.

In ogni caso, ai fini di una fattibile mitigazione degli impatti visivi, sono previste le seguenti misure:

A. In fase di costruzione (fase di cantiere).

- limitare al massimo gli scavi per l'esecuzione di opere temporanee;
- minimizzare le modifiche al paesaggio;
- individuare ogni soluzione tecnica idonea a ridurre la dispersione di polveri e la diffusione di particolato grossolano sia nel sito che nelle aree circostanti;
- rimessa in pristino, a fine lavori, delle condizioni *ante-operam* di tutte le aree interessate dagli interventi non più necessarie nella fase di esercizio, con particolare attenzione per le eventuali piste temporanee, le aree di cantiere ed i depositi di materiali. Massima attenzione possibile al

ripristino delle essenze eventualmente eliminate nel corso dei lavori di costruzione;

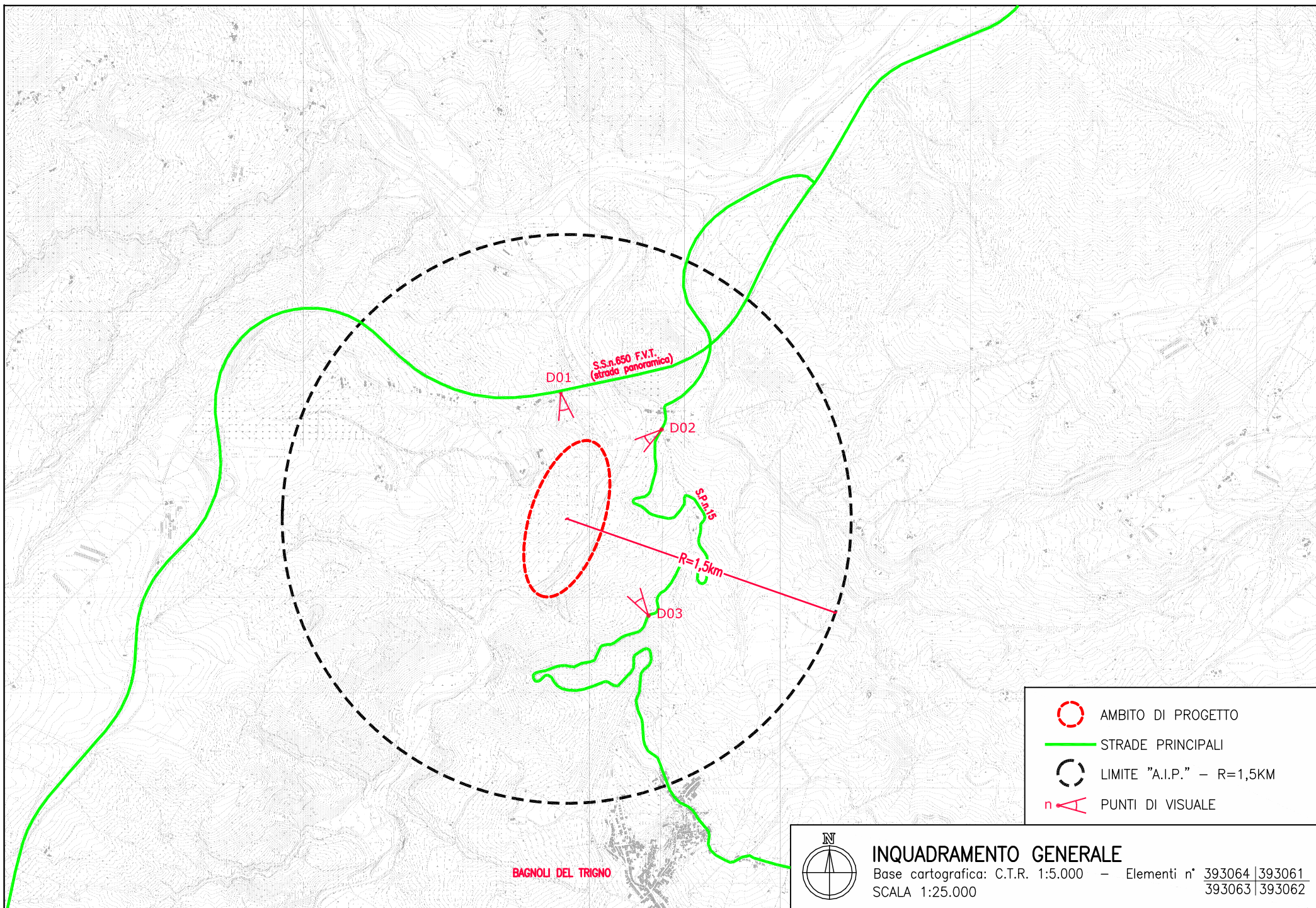
- realizzazione di eventuali interventi di compensazione volti a riequilibrare possibili scompensi indotti sull'ambiente.

B. In fase di esercizio.

Predisporre un piano/sistema di monitoraggio degli impatti durante l'intero periodo di esercizio dell'attrezzatura.

ALLEGATO A :

CARTA DEL BACINO VISUALE – INTERVISIBILITA' – CONI OTTICI (scala
1:25.000)



ALLEGATO B :

SCHEDA DEI PUNTI VISUALI - FOTOCOMPOSIZIONE – CAMPI VISIVI

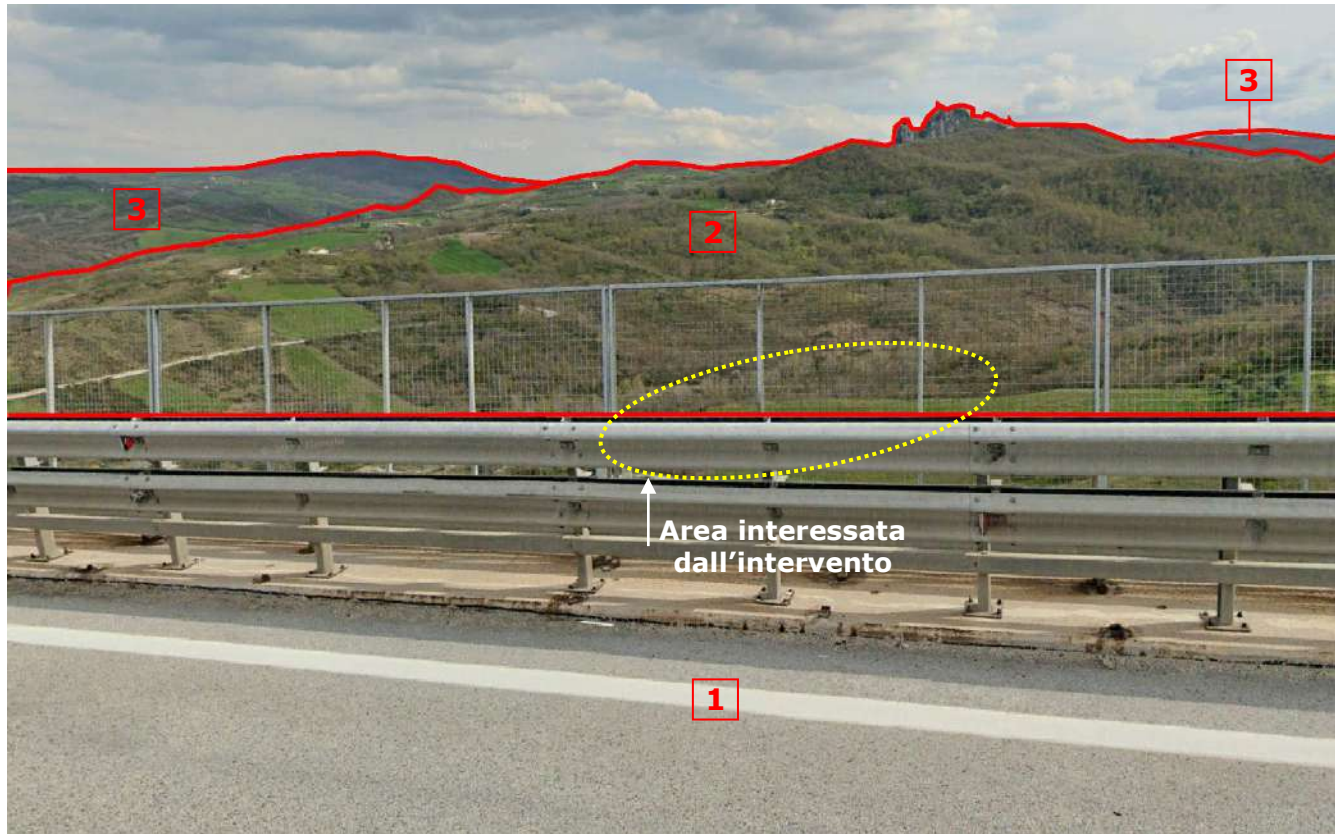
VISUALE ANTE OPERAM



VISUALE **POST OPERAM**



CAMPI VISIVI



Punto di Osservazione	pv D01
Località	S.S. n.650 – Viadotto sul Trigno
Tipo di Osservazione	Osservazione Dinamica
Distanza media dall’opera	~ 500,00 ml
Orientamento	Nord-Sud
Altitudine	~ 450,00 ml s.l.m.
Differenza di quota	~ +80,00 ml
Campi visivi	
1	Carreggiata e barriere di protezione bordo-ponte del Viadotto della S.S. n.650
2	Versanti collinari a variegato andamento orografico con copertura boschiva continua e in parte discontinua, con presenza di insediamenti, strade e del centro arroccato di Bagnoli.
3	Sistema orografico di sfondo
Analisi Percettiva	L’opera di progetto risulta <u>parzialmente visibile</u> ed è inserita nel campo visivo 2. La percezione dell'intervento è contestualizzata all'interno di un paesaggio prevalentemente naturale ma in cui spicca comunque la presenza di elementi infrastrutturali preesistenti (a partire dalla S.S. stessa). L'opera di progetto non introduce significative variazioni della caratterizzazione d'insieme del paesaggio.

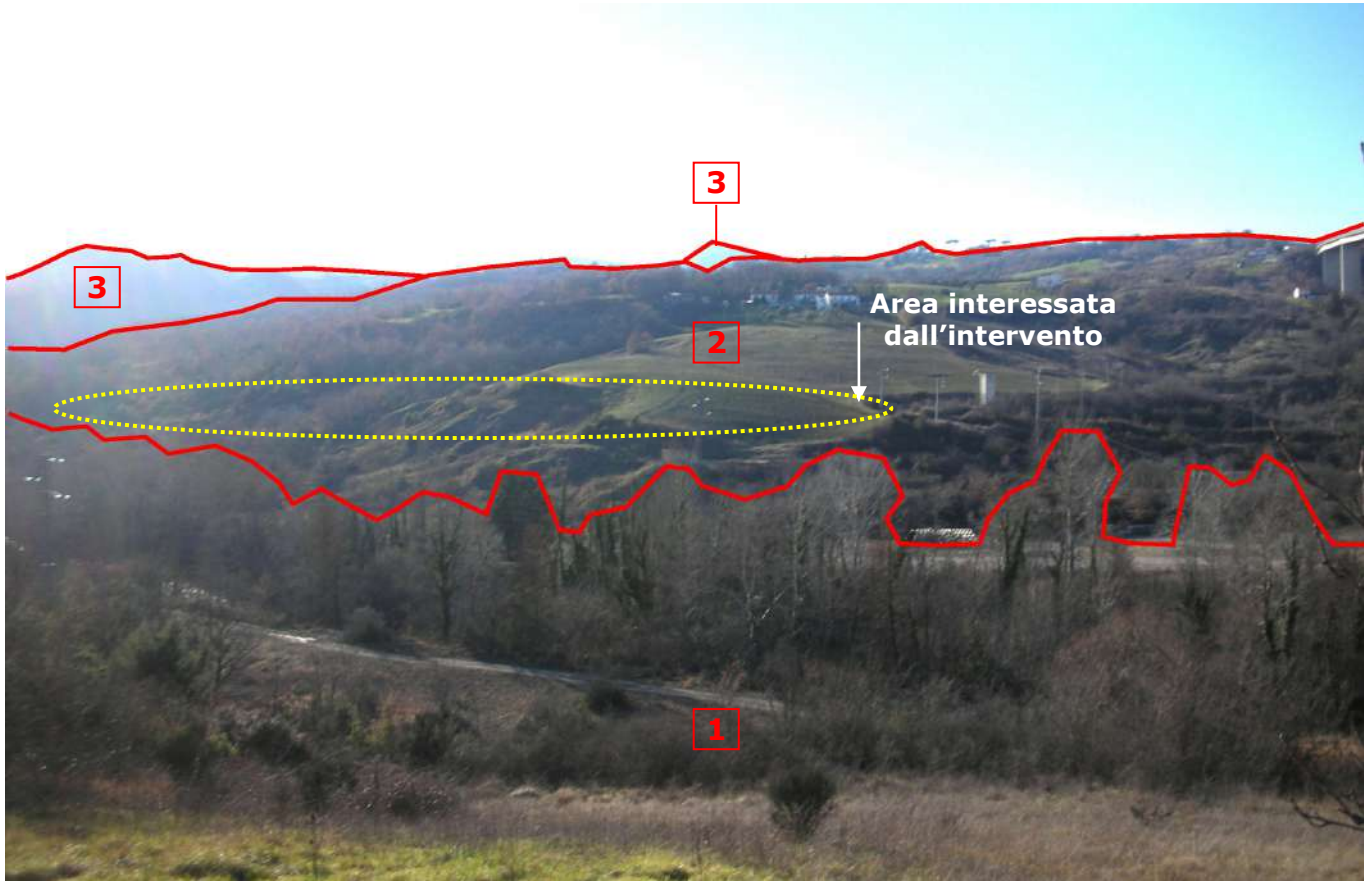
VISUALE ANTE OPERAM



VISUALE **POST OPERAM**



CAMPI VISIVI



Punto di Osservazione	pv D02
Località	S.P. n.15 – Strada provinciale Bagnolese (Sprondasino)
Tipo di Osservazione	Osservazione Dinamica
Distanza media dall’opera	~ 500,00 ml
Orientamento	Est-Ovest
Altitudine	~ 360,00 ml s.l.m.
Differenza di quota	~ -10,00 ml
Campi visivi	
1	Sponda destra arborata del Fiume Trigno e corso d’acqua.
2	Versanti collinari a variegato andamento orografico con presenza di areali boscati e di insediamenti abitativi sparsi. Presenza di infrastrutture a rete (linee elettriche MT) e viadotto Trigno su S.S. 650.
3	Sistema orografico di sfondo
Analisi Percettiva	L’opera di progetto risulta <u>visibile</u> ed è inserita nel campo visivo 2. La percezione dell'intervento è contestualizzata all'interno di un paesaggio prevalentemente naturale ma in cui spicca comunque la presenza di elementi infrastrutturali preesistenti. L'opera di progetto non introduce significative variazioni della caratterizzazione d'insieme del paesaggio.

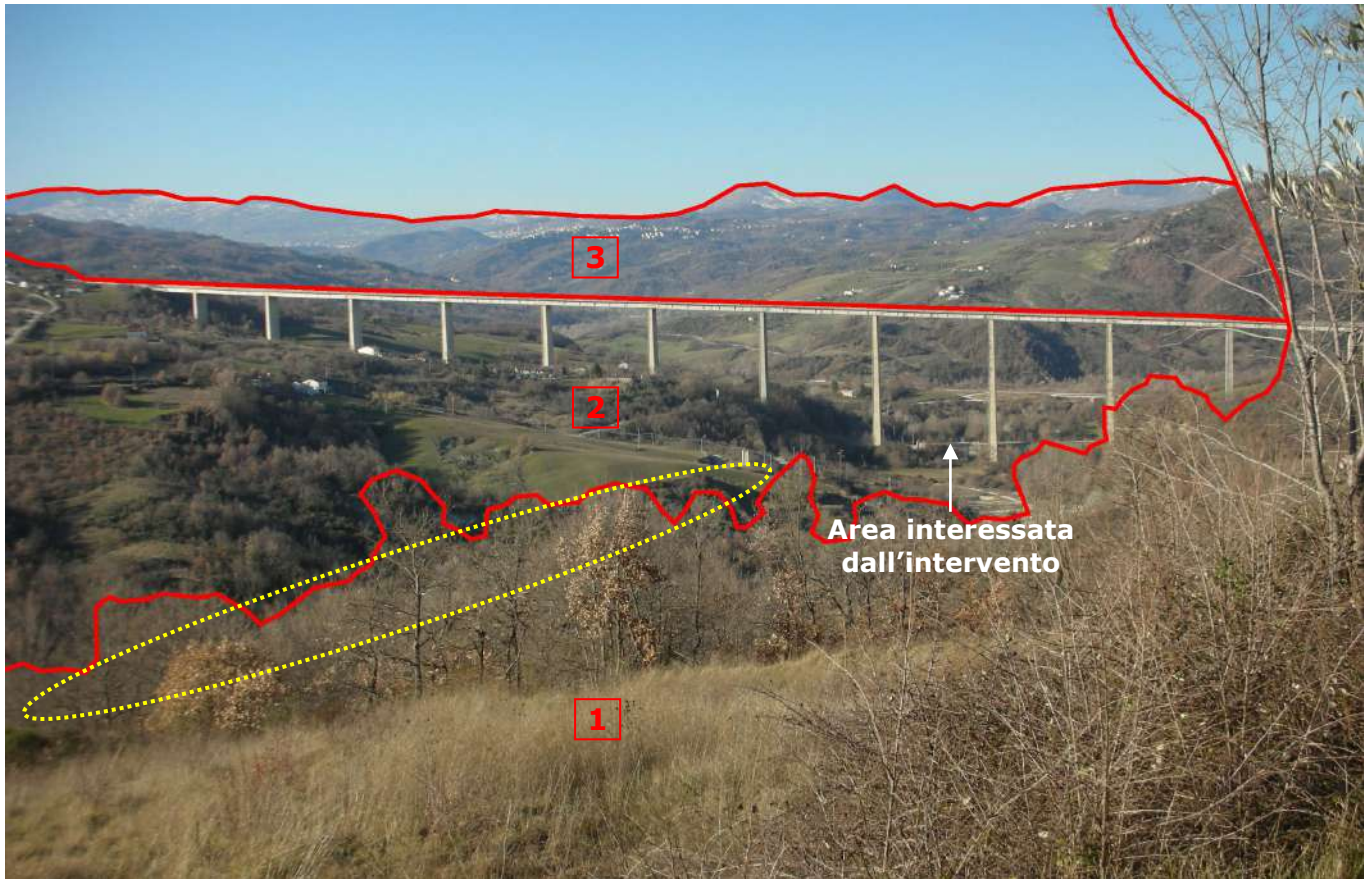
VISUALE ANTE OPERAM



VISUALE **POST OPERAM**



CAMPI VISIVI



Punto di Osservazione	pv D03
Località	S.P. n.15 – Strada provinciale Bagnolese (mezza costa)
Tipo di Osservazione	Osservazione Dinamica
Distanza media dall’opera	~ 700,00 ml
Orientamento	Est-Ovest
Altitudine	~ 460,00 ml s.l.m.
Differenza di quota	~ +90,00 ml
Campi visivi	
1	Versante arborato in destra Trigno.
2	Versanti collinari della sponda opposta a variegato andamento orografico con presenza di areali boscati e di insediamenti abitativi sparsi. Presenza invadente del viadotto Trigno su S.S. 650.
3	Sistema orografico di sfondo con centri abitati di crinale
Analisi Percettiva	L’opera di progetto risulta <u>parzialmente visibile</u> , in quanto occlusa da quinte arboree in primo piano, ed è inserita nel campo visivo 2. La percezione dell'intervento è contestualizzata all'interno di un paesaggio prevalentemente naturale ma in cui spicca comunque la presenza di elementi antropici ed infrastrutturali preesistenti, soprattutto il viadotto della S.S. 650. L'opera di progetto non introduce significative variazioni nella caratterizzazione d'insieme del paesaggio.