

COMUNE DI SPINEA



PROGETTO DEFINITIVO

COMMITTENTE

RUP

COMUNE DI SPINEA

arch. Vincenzo Manes

Piazza del Municipio, 1
30038 Spinea (VE)
tel +39 041 5071111

PROGETTISTA

ing. Renato Crosato



studio associato
ingegneria dei trasporti

Piazza della Serenissima 20
31033 Castelfranco Veneto (TV)
tel/fax +39 0423 720203
P.IVA e C.F. 04418810265

www.studiologit.it
info@studiologit.it

PROGETTAZIONE VIABILISTICA:

PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA:

SICUREZZA:

CONSULENZA URB./AMB.:

ing. Omar Luison



ing. Simone Romanello
ing. Luca Ferronato
ing. Candeloro Orlando
arch. Tommaso Gasparini
arch. Marco Bozzetto
ing. Paolo Bergamin
Terre Srl

OGGETTO

REALIZZAZIONE DI UN'INTERSEZIONE A ROTATORIA TRA
VIA ROMA, VIA MATTEOTTI E VIA CATTANEO
IN COMUNE DI SPINEA (VE)

ELABORATO

N.

RELAZIONE
PAESAGGISTICA

1.06

DATA

SCALA

CODICE COMMESSA

21.01.2022

CSPPS21 289

CODICE ELABORATO

21.289.106.X.RE.PD.00.REL_PAE

REV	DATA	DESCRIZIONE
00	21.01.2022	progetto definitivo

INDICE

1 RELAZIONE PAESAGGISTICA SEMPLIFICATA	1
1.1 RICHIEDENTE	1
1.2 TIPOLOGIA DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO	1
1.3 CARATTERE DELL'INTERVENTO	1
1.4 DESTINAZIONE D'USO.....	1
1.5 CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'OPERA E/O INTERVENTO	1
1.6 MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO	1
1.7 UBICAZIONE DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO	2
1.8 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA STATO ATTUALE	10
1.9 PRESENZA DI IMMOBILI ED AREE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO	19
1.10 DESCRIZIONE SINTETICA DELLO STATO ATTUALE DELL'IMMOBILE O DELL'AREA DI INTERVENTO	20
1.11 DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA.....	29
1.11.1 <i>Percorsi utenza debole</i>	34
1.11.2 <i>Accesso Sagrato Chiesa dei Santi Vito e Modesto</i>	35
1.11.3 <i>Illuminazione stradale</i>	36
1.11.4 <i>Scenario di lungo periodo</i>	38
1.12 SIMULAZIONI DI PROGETTO	43
1.13 EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA	46
1.14 EVENTUALI MISURE DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO	46
INDICE DELLE FIGURE	47

1 RELAZIONE PAESAGGISTICA SEMPLIFICATA

1.1 RICHIEDENTE

Comune di Spinea

persona fisica società impresa ente

1.2 TIPOLOGIA DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO

B11 – interventi puntuali di adeguamento della viabilità esistente, quali: sistemazioni di rotatorie, riconfigurazione di incroci stradali, realizzazione di banchine, pensiline, marciapiedi e percorsi ciclabili, manufatti necessari per la sicurezza della circolazione, realizzazione di parcheggi a raso con fondo drenante o che assicurino adeguata permeabilità del suolo.

1.3 CARATTERE DELL'INTERVENTO

temporaneo
 permanente

1.4 DESTINAZIONE D'USO

residenziale ricettiva/turistica industriale/artigianale agricolo
 commerciale/direzionale altro: **viabilità**

1.5 CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'OPERA E/O INTERVENTO

centro o nucleo storico area urbana area periurbana
 insediamento rurale (sparso e nucleo)
 area agricola area naturale area boscata ambito fluviale ambito lacustre
 altro

1.6 MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

pianura versante crinale (collinare/montano) piana valliva (montana/collinare)
 altopiano/promontorio costa (bassa/alta) altro

CSPP521 289 – Progetto definitivo “Realizzazione di intersezione a rotatoria tra Via Roma, Via Matteotti e Via Cattaneo in Comune di Spinea (VE)”
Relazione paesaggistica



1.7 UBICAZIONE DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO



Figura 1.1 - Mappa del catasto austroungarico relativo alla terza campagna militare - 1840 - sito maps.arcanum.com



Figura 1.2 - Estratto I.G.M. levata 1960 Nel tondo azzurro l'ambito di intervento

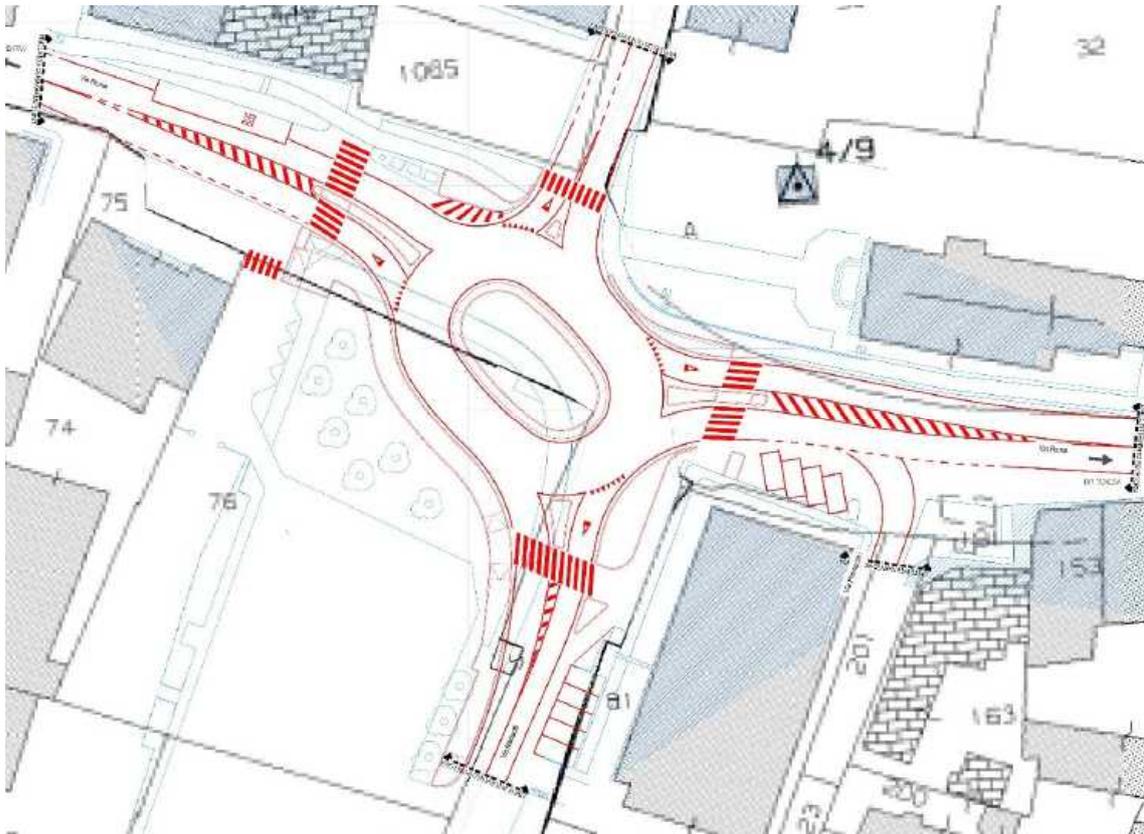


Figura 1.3 - Estratto catastale



Figura 1.4 - Estratto C.T.R

CSPP521 289 – Progetto definitivo “Realizzazione di intersezione a rotatoria tra Via Roma, Via Matteotti e Via Cattaneo in Comune di Spinea (VE)”
Relazione paesaggistica



Figura 1.5 - Ortofoto

CSPP521 289 – Progetto definitivo “Realizzazione di intersezione a rotatoria tra Via Roma, Via Matteotti e Via Cattaneo in Comune di Spinea (VE)”
Relazione paesaggistica

Il presente documento non potrà essere riprodotto o altrimenti pubblicato, in tutto o in parte. Ogni utilizzo non autorizzato sarà perseguito a norma di legge



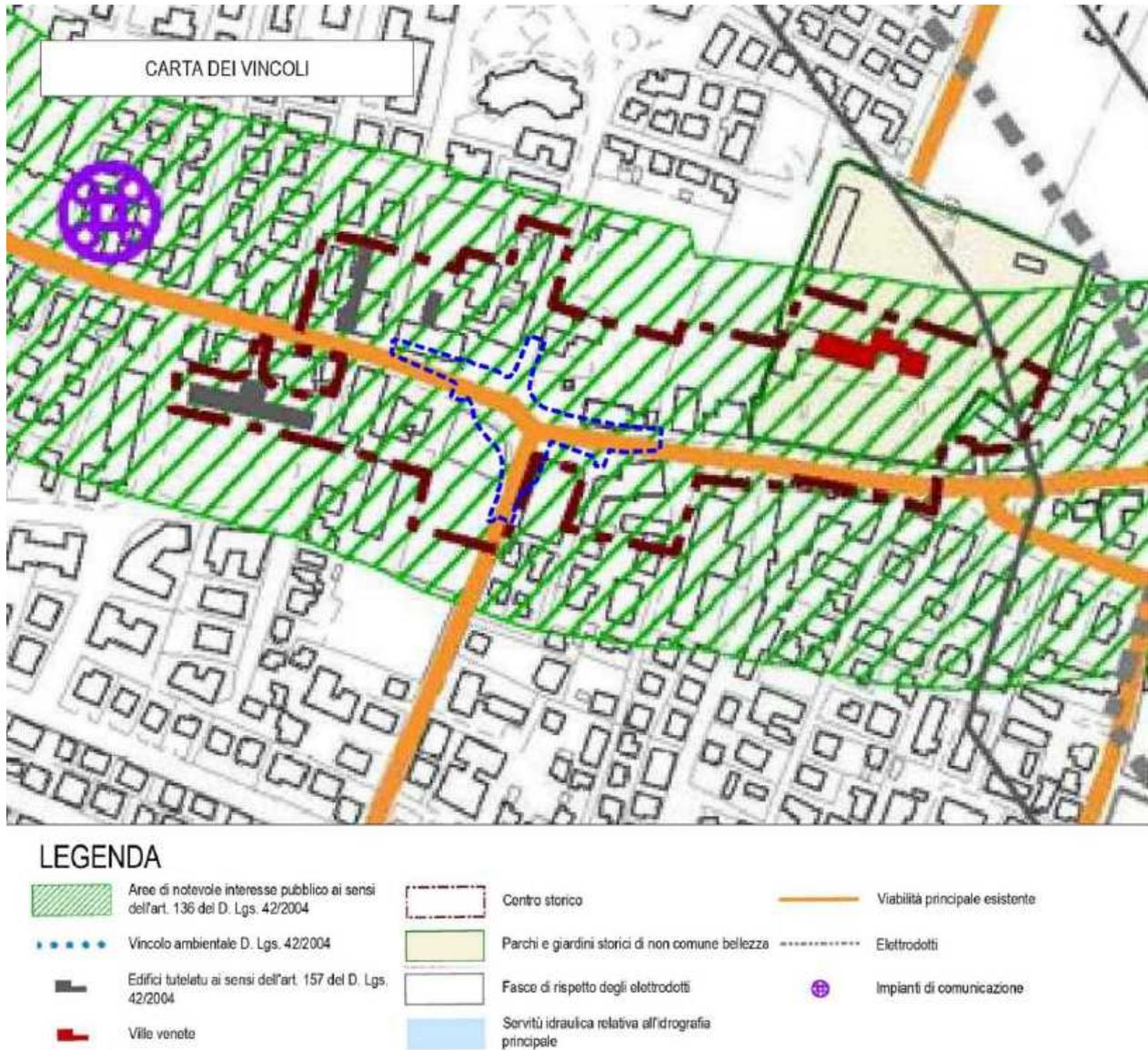


Figura 1.6 - Estratto Carta dei Vincoli PAT

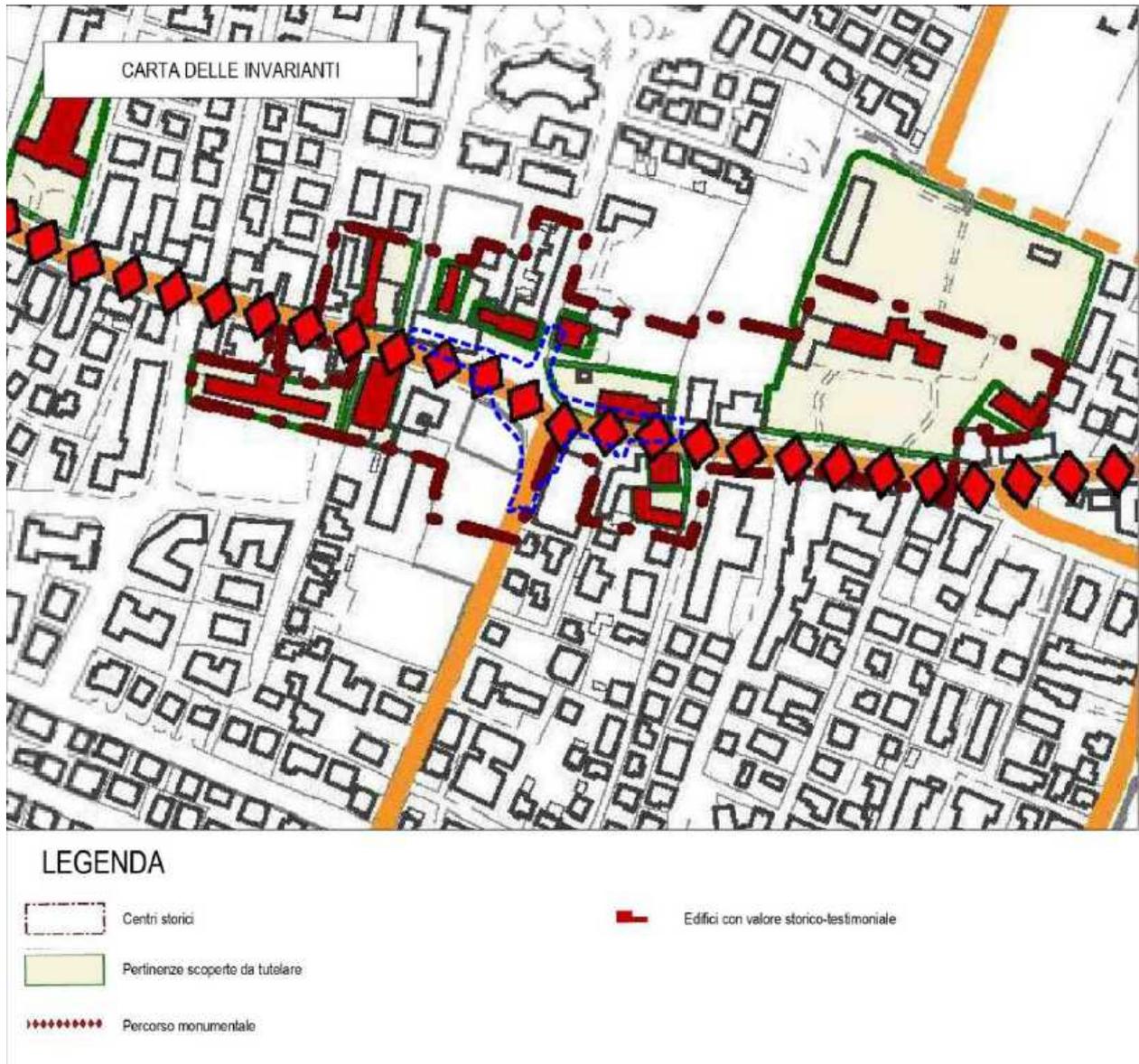
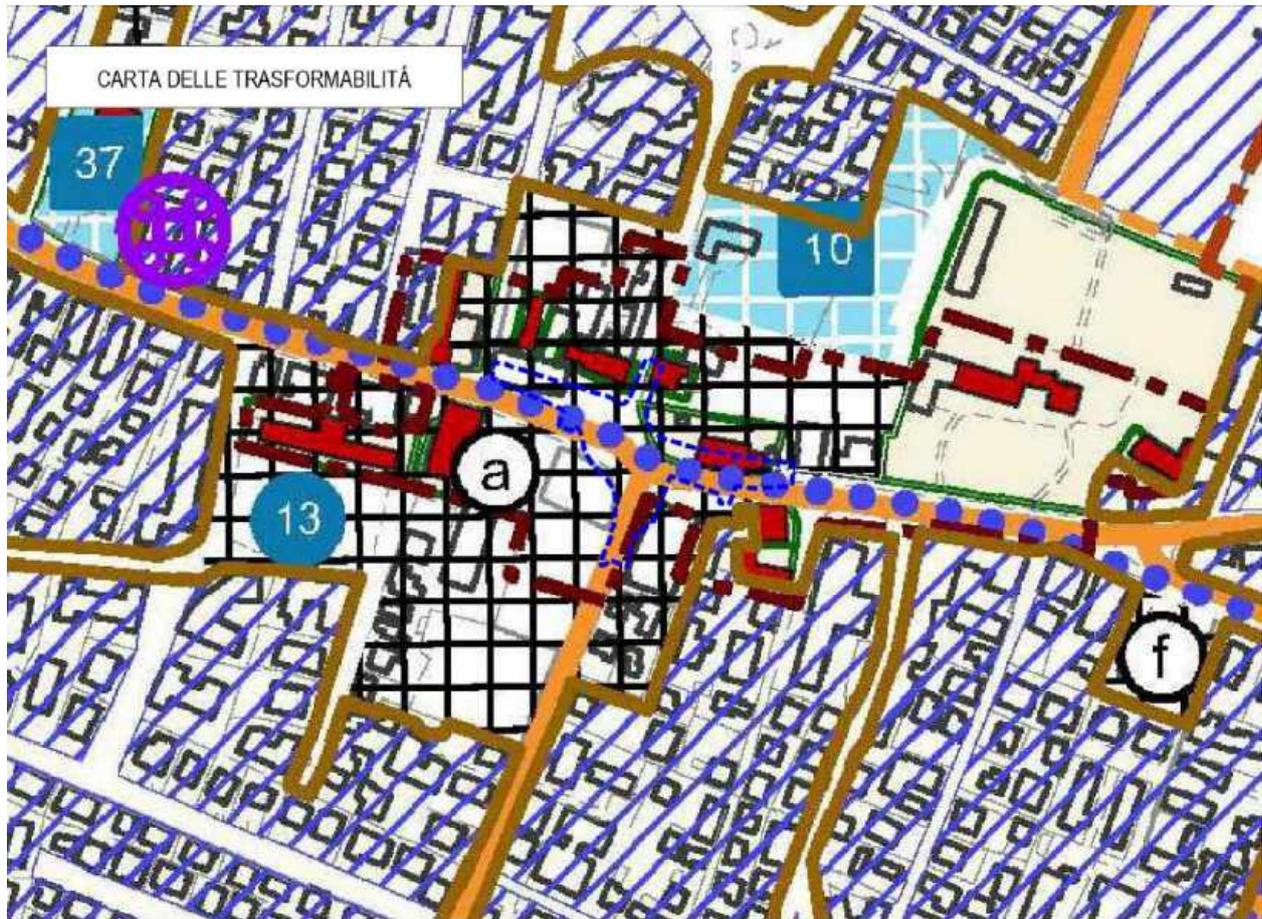


Figura 1.7 - Estratto Carta delle Invarianti PAT



LEGENDA

- | | | | |
|---|--|---|---------------------------------|
|  | Area di urbanizzazione consolidata |  | Centro storico |
|  | Area idonee per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana |  | Edifici storico testimoniali |
|  | Area di riqualificazione e conversione |  | Pertinenze scoperte da tutolare |
|  | Servizi di interesse comune di maggiore rilevanza esistenti |  | Itinerari ciclabili esistenti |

Figura 1.8 - Estratto Carta delle Trasformabilità PAT

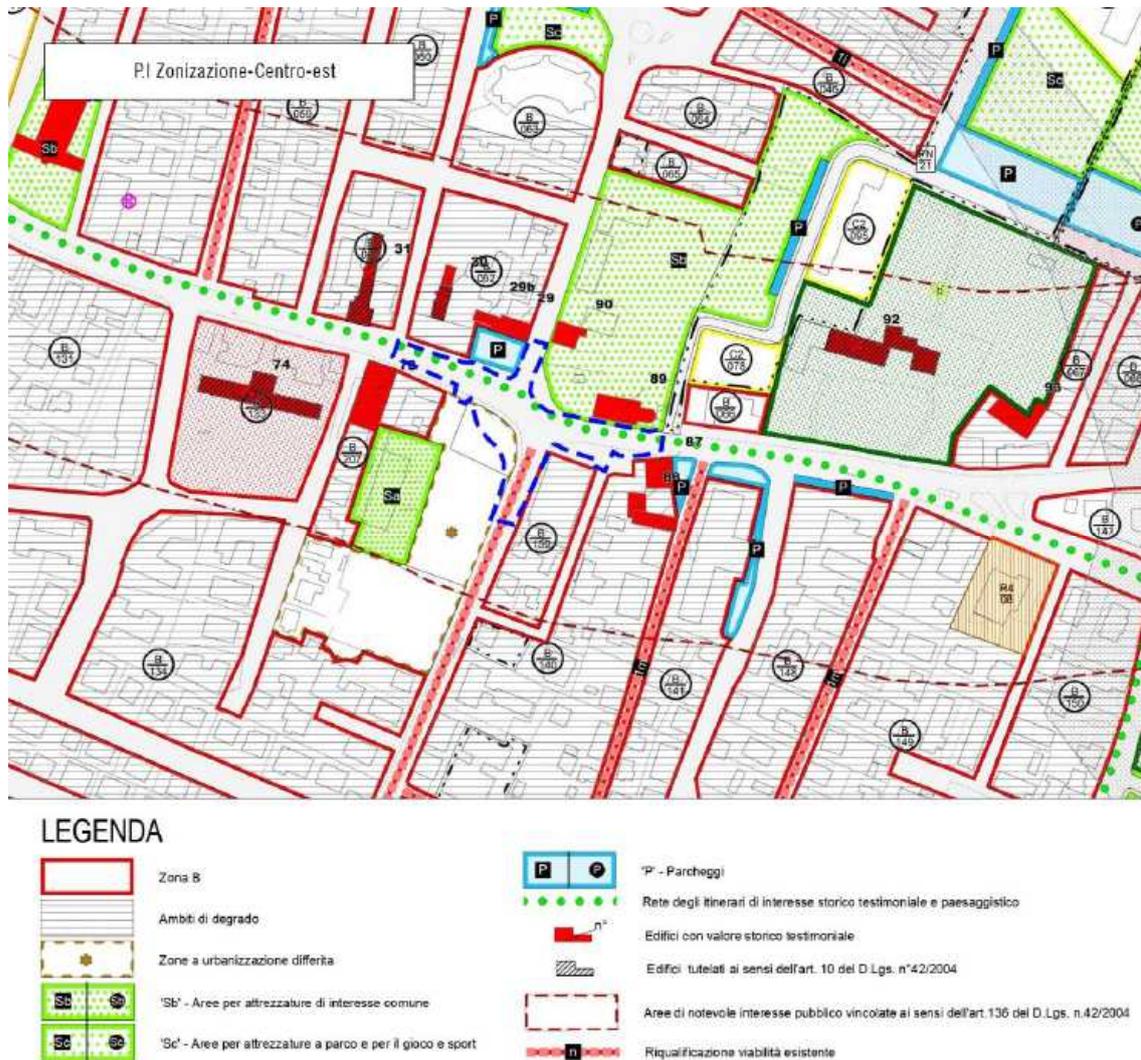


Figura 1.9 - Estratto tav. 1:2000 P.I. – non risulta individuato il bene monumentale costituito dalla Chiesa dei SS Vito e Modesto

Dall'analisi cartografica, integrata con ricognizione documentale, con riferimento al D. Lgs 42/2004, risultano interferiti dalle opere di progetto i seguenti vincoli paesaggistici e monumentali:

a art. 136 D.M 18.11.1971

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della strada provinciale miranese nel comune di Spinea.

Si segnalano inoltre, in prossimità dell'ambito di intervento:

	tipologia	id	data	nome	Distanza	Interferenza
b	VIC su art. 12 Verifica positiva	3076675	26.11.2012	Chiesa SS Vito e Modesto	Contiguo all'ambito di intervento	Non Interferito
c	Art. 10	253106	22.03.1982	Villa foresteria o dei frati e barchesse del XVI sec	60m	Non Interferito
d	Art. 10	252749	09.07.1964	Villa Fornori detta il Palazzon del sec. XVI	100m	Non Interferito

Tabella 1.1 – Beni monumentali prossimi all'ambito di intervento

1.8 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA STATO ATTUALE

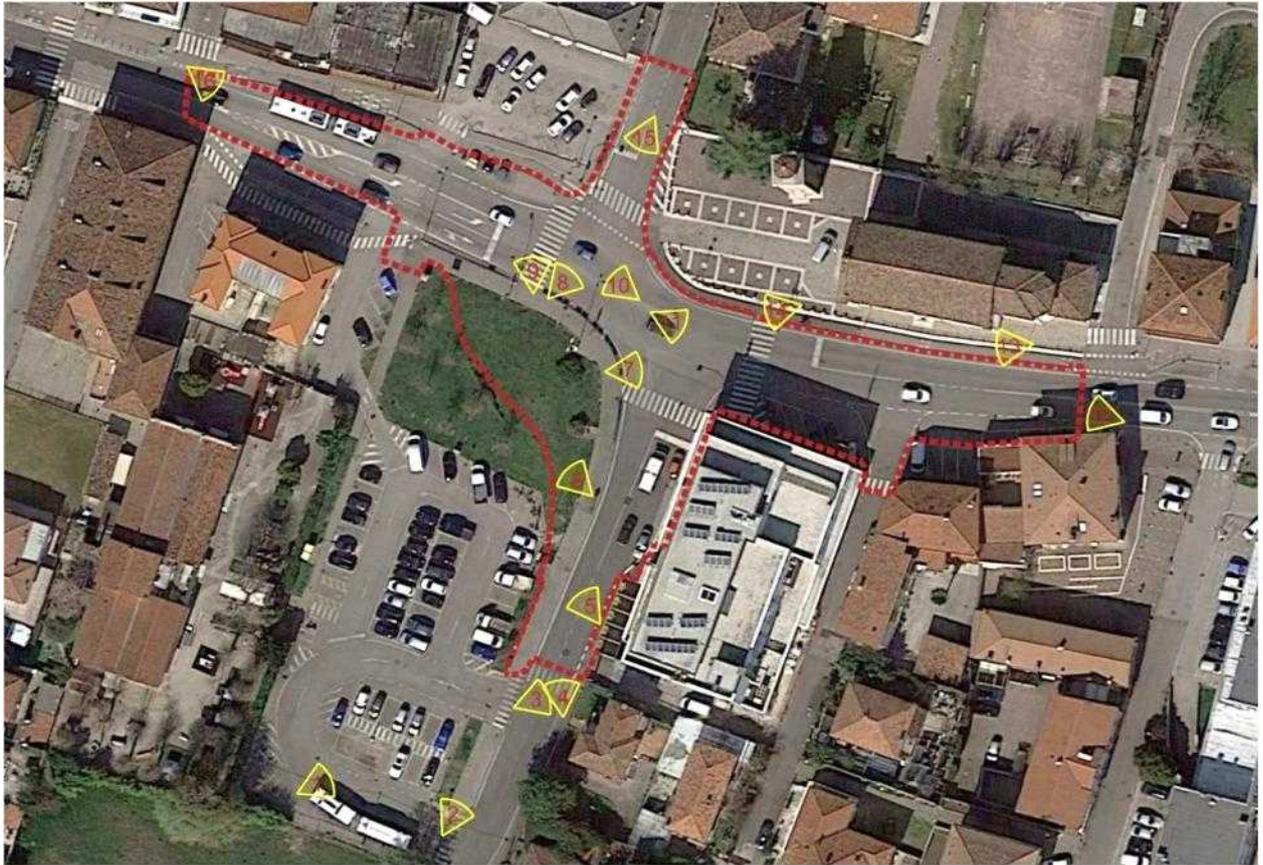


Figura 1.10 - Individuazione coni ottici



Figura 1.11 – presa 1



Figura 1.12 – presa 2



Figura 1.13 – presa 3



Figura 1.14 – presa 4



Figura 1.15 – presa 5



Figura 1.16 – presa 6



Figura 1.17 – presa 7



Figura 1.18 – presa 8



Figura 1.19 – presa 9



Figura 1.20 – presa 10



Figura 1.21 – presa 11



Figura 1.22 – presa 12



Figura 1.23 – presa 13



Figura 1.24 – presa 14



Figura 1.25 – presa 15



Figura 1.26 – presa 16

1.9 PRESENZA DI IMMOBILI ED AREE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO

Si fa riferimento agli art. 136, 141 e 157 del D.lgs. 42/2004

Tipologia di cui all'art. 136 comma 1:

a) cose immobili b) ville, giardini, parchi c) complessi di cose immobili d) bellezze panoramiche

DECRETO MINISTERIALE 18 NOVEMBRE 1971.

DICHIARAZIONE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO DELLA STRADA PROVINCIALE MIRANESE, NEL
COMUNE DI SPIEA

MOTIVAZIONE

“Riconosciuto che suddetta strada ha notevole interesse pubblico perché ai lati di essa si possono godere attraenti masse verdi ad alto fusto, in particolare nella zona di Ornago, creando gradevoli intervalli tra edifici e ville ivi esistenti. Nell’insieme si denota la caratteristica propria del tradizionale ambiente veneto, che si fonde armoniosamente fra l’espressione della natura e quella del lavoro umano”.

1.10 DESCRIZIONE SINTETICA DELLO STATO ATTUALE DELL'IMMOBILE O DELL'AREA DI INTERVENTO

Allo stato attuale l'ambito di intervento si configura come una intersezione stradale, tra Via Roma e le vie Matteotti e Cattaneo, leggermente disassate tra di loro, regolata da impianto semaforico. Ai lati dell'intersezione si collocano: nel quadrante nord est si trova la Chiesa dei SS Vito e Modesto, con lo spazio del sagrato pertinenziale antistante che accoglie il campanile e disegna nella pavimentazione l'integrazione tra l'impianto dell'edificio storico e la condizione di contorno; nel quadrante sud est insiste un edificio di aspetto contemporaneo, risalente alla fine del secolo scorso. Oltre Via Matteotti si trova un vuoto urbano, attualmente dedicato a parcheggio nella parte meridionale e con superficie a prato in prossimità di Via Roma. Tale area, dal punto di vista della pianificazione urbanistica, viene prevista in trasformazione senza tuttavia una destinazione individuata. Il quadrante nord ovest nelle immediate prossimità dell'intersezione vede la presenza di un piccolo parcheggio oltre il quale proseguono le cortine edilizie attestanti sulla viabilità.

Risulta utile, al fine di meglio inquadrare le tendenze evolutive dell'ambito, la lettura comparata delle ortofoto storiche disponibili, così come delle foto storiche rinvenute. Tale lettura evidenzia una progressiva perdita del sistema di valori relativi al vincolo paesaggistico art. 136, nella misura in cui sono progressivamente rarefatte le alberature citate nel decreto, e le cortine urbane hanno assunto un diverso aspetto con la graduale sostituzione dei volumi storici.

Nell'ambito, tuttavia, gravitano tuttora alcuni importanti presidi dell'immagine paesaggistica, identificabili nel sistema di edifici vincolati ex art. 10 Dlgs 42/2004, unitamente agli edifici storico testimoniali da pianificazione, che consente la conservazione, quantomeno parziale, dell'immagine storica. Questa rimane ancorata al presidio degli edifici storici, tuttavia la commistione di episodi contemporanei di diverse fatture con la trama storica, e il generale processo di accumulo e stratificazione che certamente deriva dal processo di evoluzione urbana, ma che probabilmente non aveva un chiaro indirizzo progettuale riferito all'immagine urbana, comporta una sfocatura dell'immagine identitaria così come raccontata anche dal decreto di vincolo.



Figura 1.27 – Volo VE TV 1983



Figura 1.28 – Volo Reven 1987



Figura 1.29 – Volo 1994



Figura 1.30 – Volo 2004

Si raccolgono in quanto utili come riferimento alcune immagini storiche dell'intersezione prossima alla chiesa dei SS Vito e Modesto, utili a rappresentare l'immagine identitaria del luogo.



Figura 1.31 – foto storica



Figura 1.32 – foto storica



Figura 1.33 – foto storica

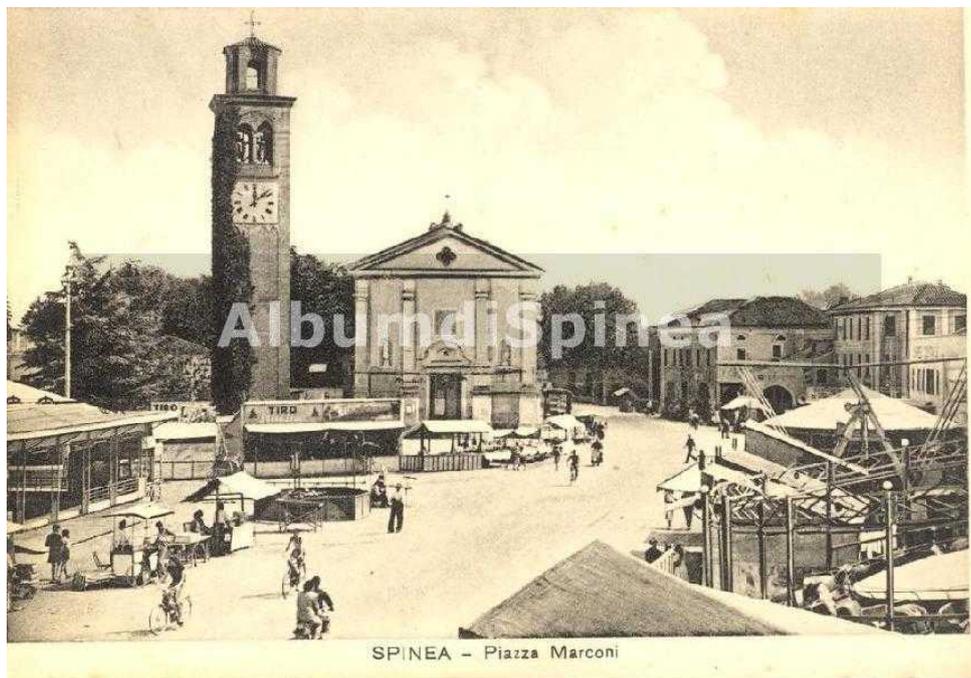


Figura 1.34 – foto storica



Figura 1.35 – foto storica

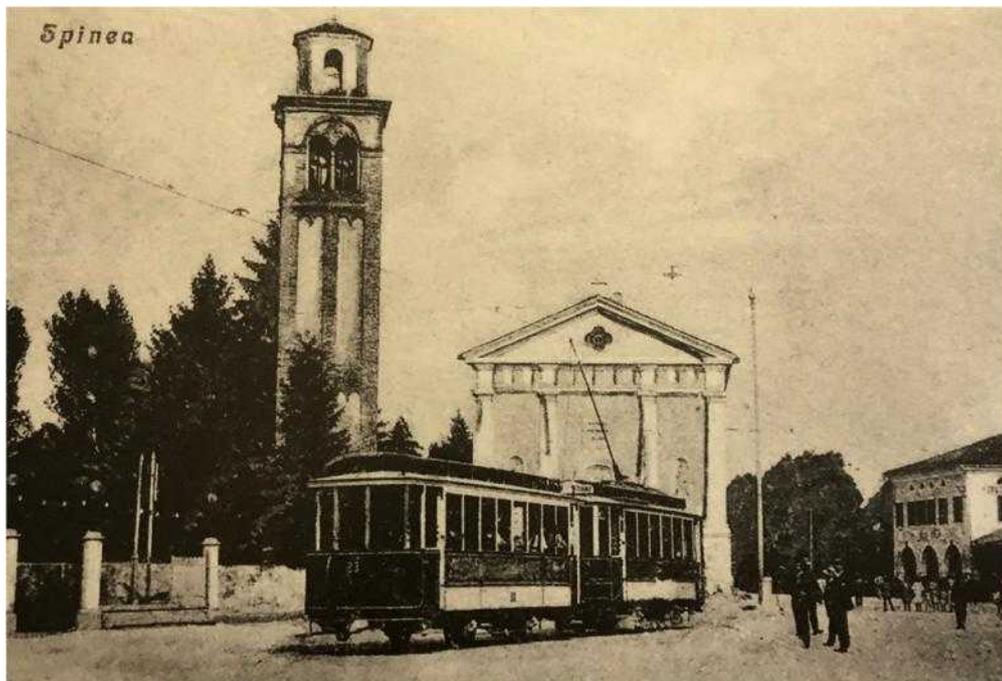


Figura 1.36 – foto storica



Figura 1.37 – foto storica



Figura 1.38 – foto storica



Figura 1.39 – foto storica

1.11 DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA

L'intervento di progetto prevede la riqualificazione dell'intersezione esistente tramite la realizzazione dell'intersezione a rotatoria tra la Via Roma, Via Cattaneo e Via Matteotti.

La rotatoria è caratterizzata da una forma ovale con dimensione longitudinale pari a 40.00 m e dimensione trasversale pari a 29.00 m. I rami di ingresso e di uscita presentano una corsia di ingresso di larghezza rispettivamente pari a 3.50 m e 4.50 m. L'anello di circolazione presenta una corsia di 7.00 m di larghezza, ai sensi del D.M. 19 aprile 2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali".

La pendenza delle corsie sarà del 2.5% verso il ciglio esterno per favorire il corretto smaltimento delle acque meteoriche e facilitare il raccordo con la viabilità esistente. La pendenza trasversale della corona giratoria sarà verso l'esterno e pari al 2.0%.

La rotatoria presenta la parte carrabile in asfalto porfirico, mentre le isole spartitraffico in macinato di porfido delimitate da cordonate in porfido.

Ogni ramo presenta un attraversamento pedonale, caratterizzato dalle seguenti dimensioni:

- larghezza pari a 4.00 m e protetto lungo la Via Roma. La parte pedonale in corrispondenza delle isole spartitraffico è prevista in cubetti di porfido;

- larghezza pari a 4.00 m lungo Via Matteotti;
- larghezza pari a 2.50 m lungo Via Cattaneo.

Gli attraversamenti pedonali collegano tra di loro percorsi pedonali e ciclo-pedonali esistenti o di progetto presenti e previsti lungo la viabilità.

Per la definizione materica delle superfici è possibile fare riferimento all'elaborato 21.289.405.X.EG.PD.00.PLA_PRO di cui si riporta un estratto

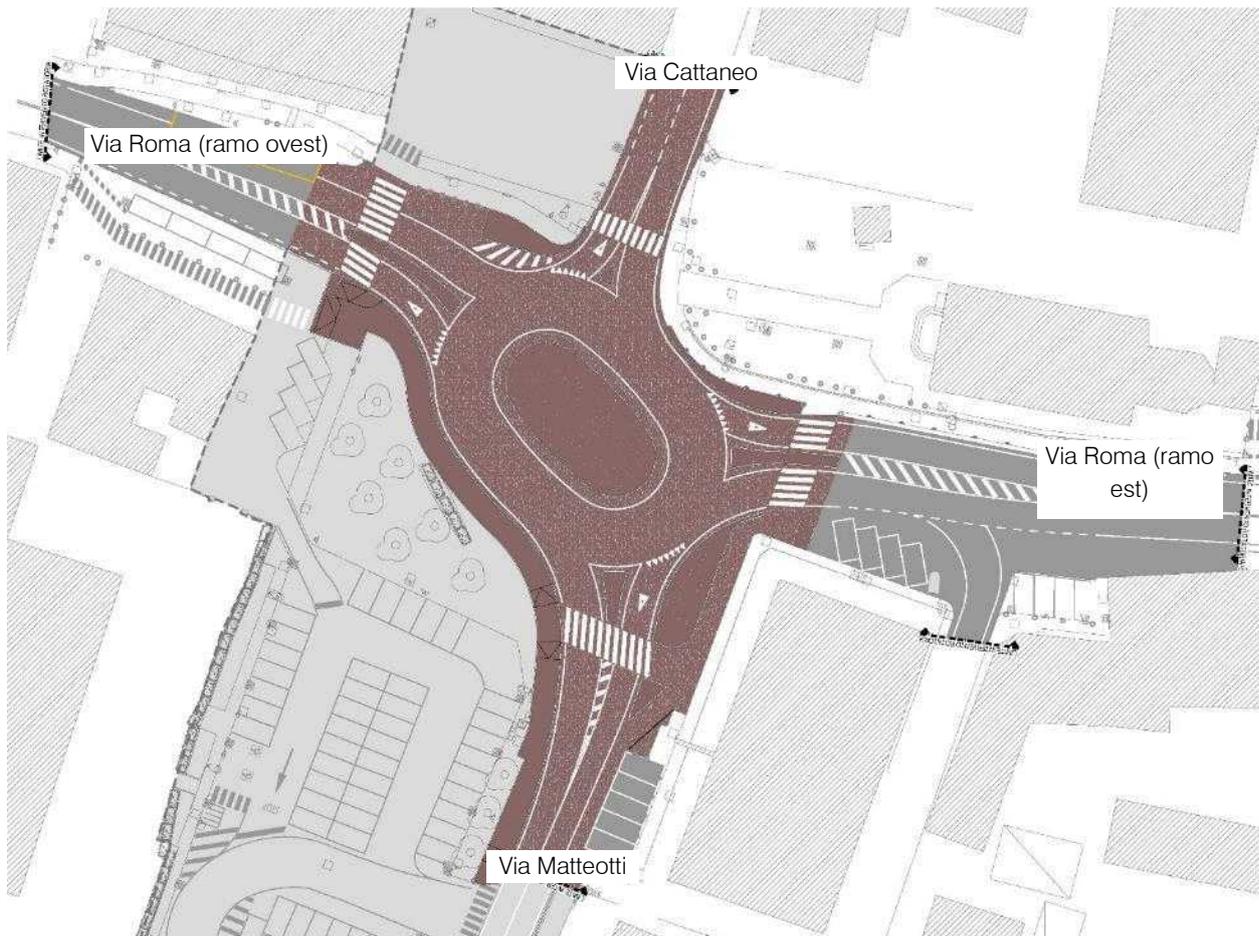


Figura 1.40 – Rotatoria di progetto oggetto di richiesta di autorizzazione paesaggistica

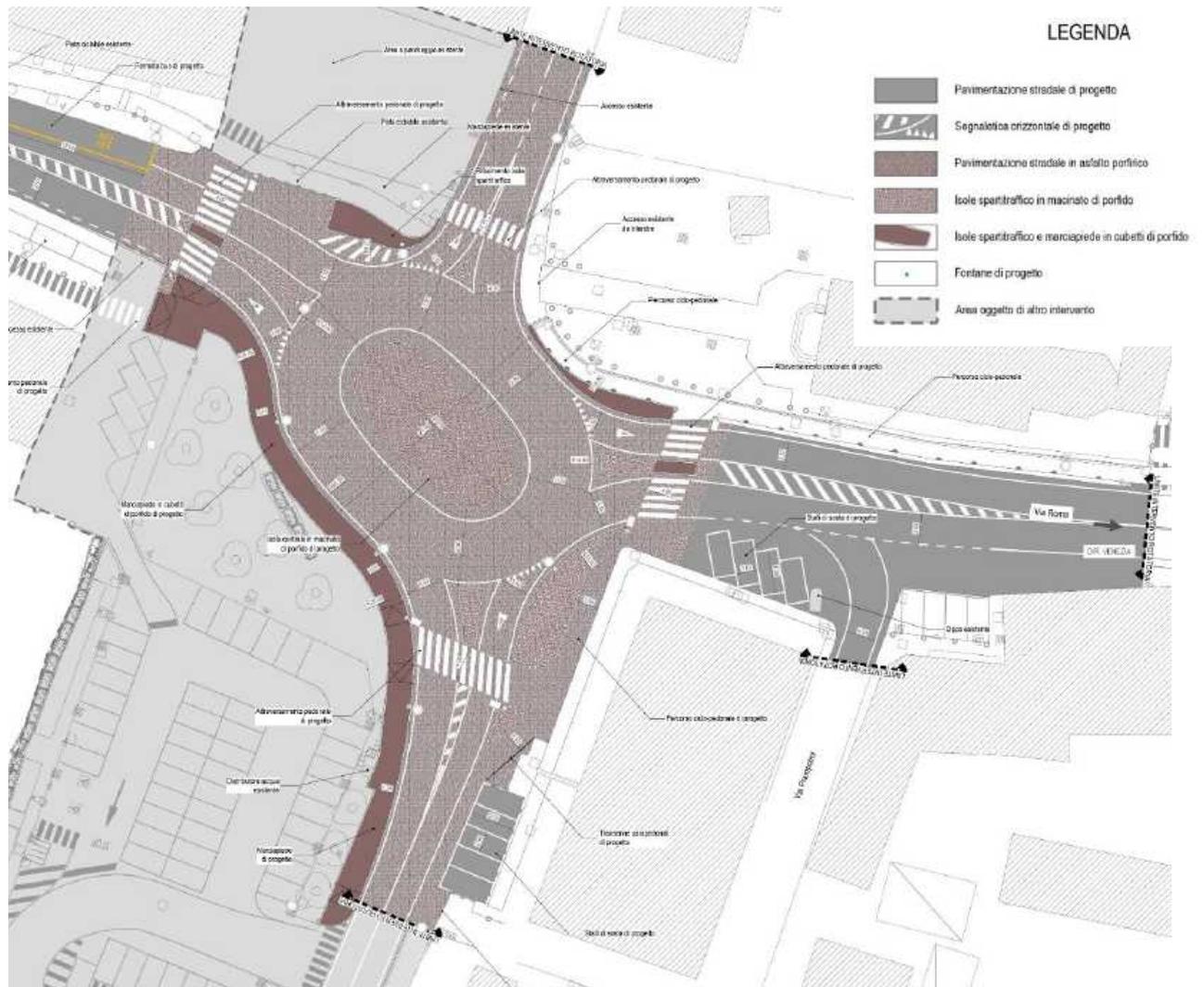


Figura 1.41 – Rotatoria di progetto

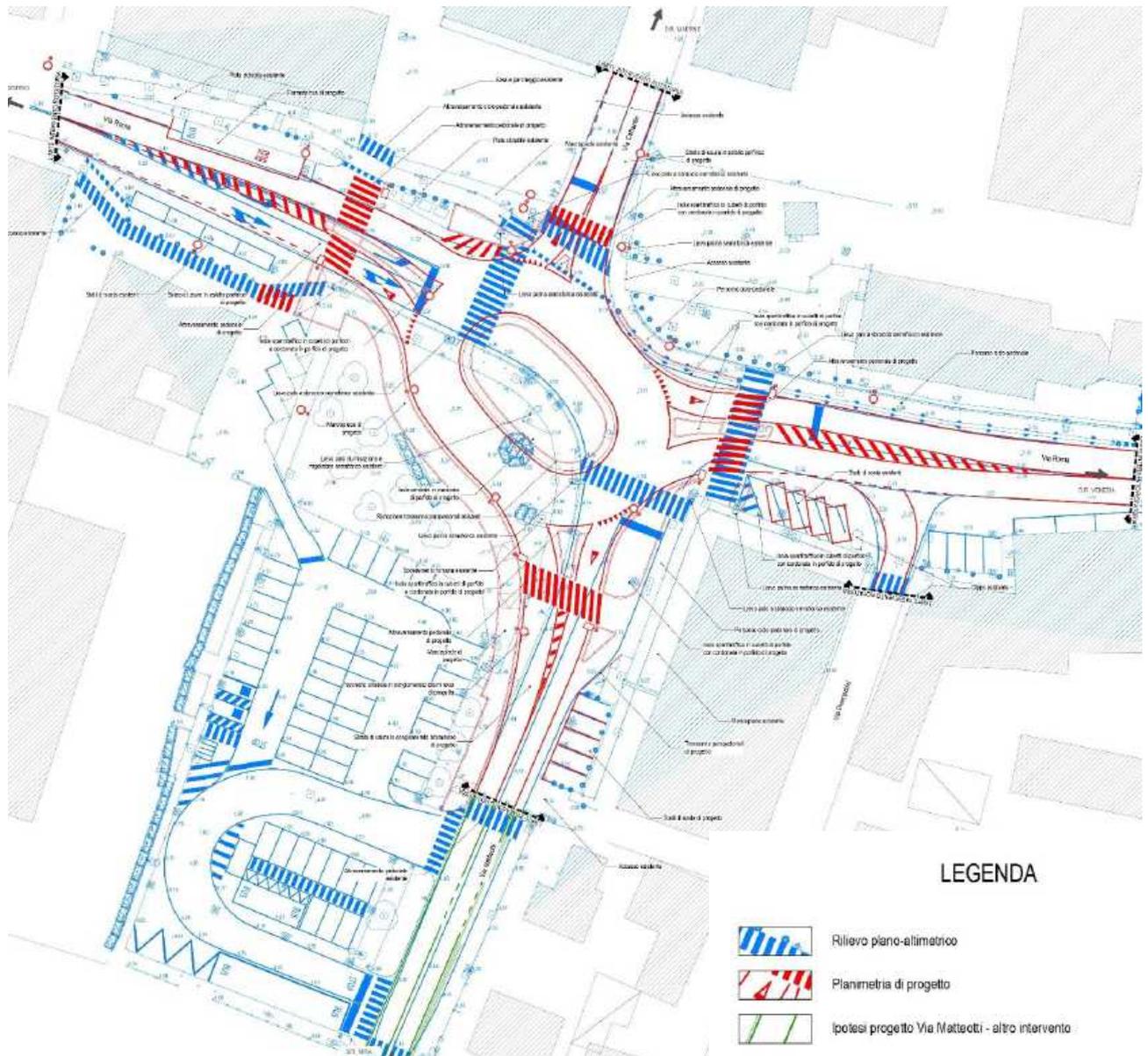


Figura 1.42 – Rotatoria di progetto

Si evidenzia la non interferenza con l'ambito del sacro della Chiesa dei SS Vito e Modesto.

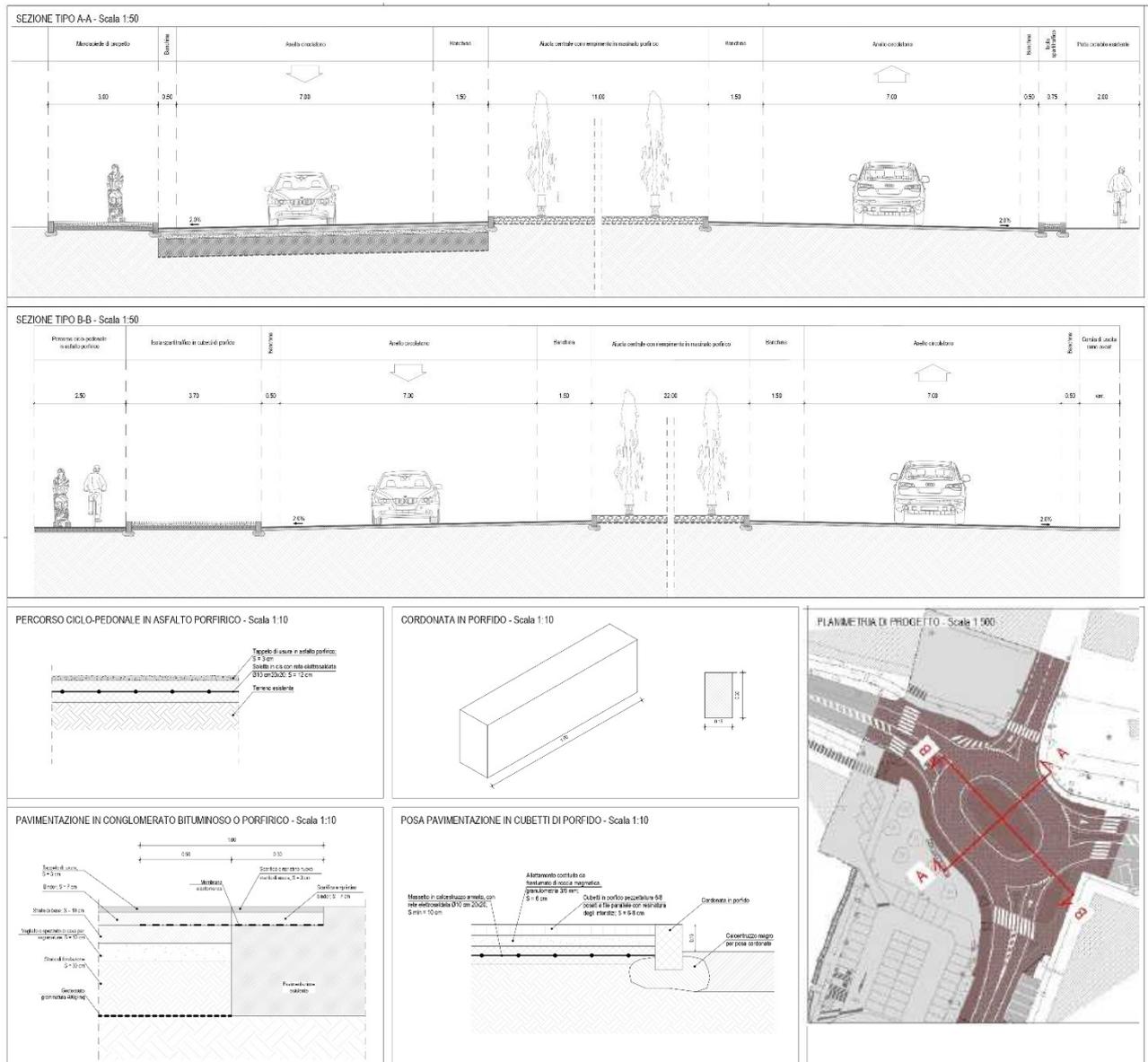


Figura 1.43 – Rotatoria di progetto – Dettagli costruttivi

1.11.1 Percorsi utenza debole

La rotatoria di progetto garantisce la presenza di percorsi per l'utenza debole in parte esistenti (in celeste) e in parte di progetto (in giallo).

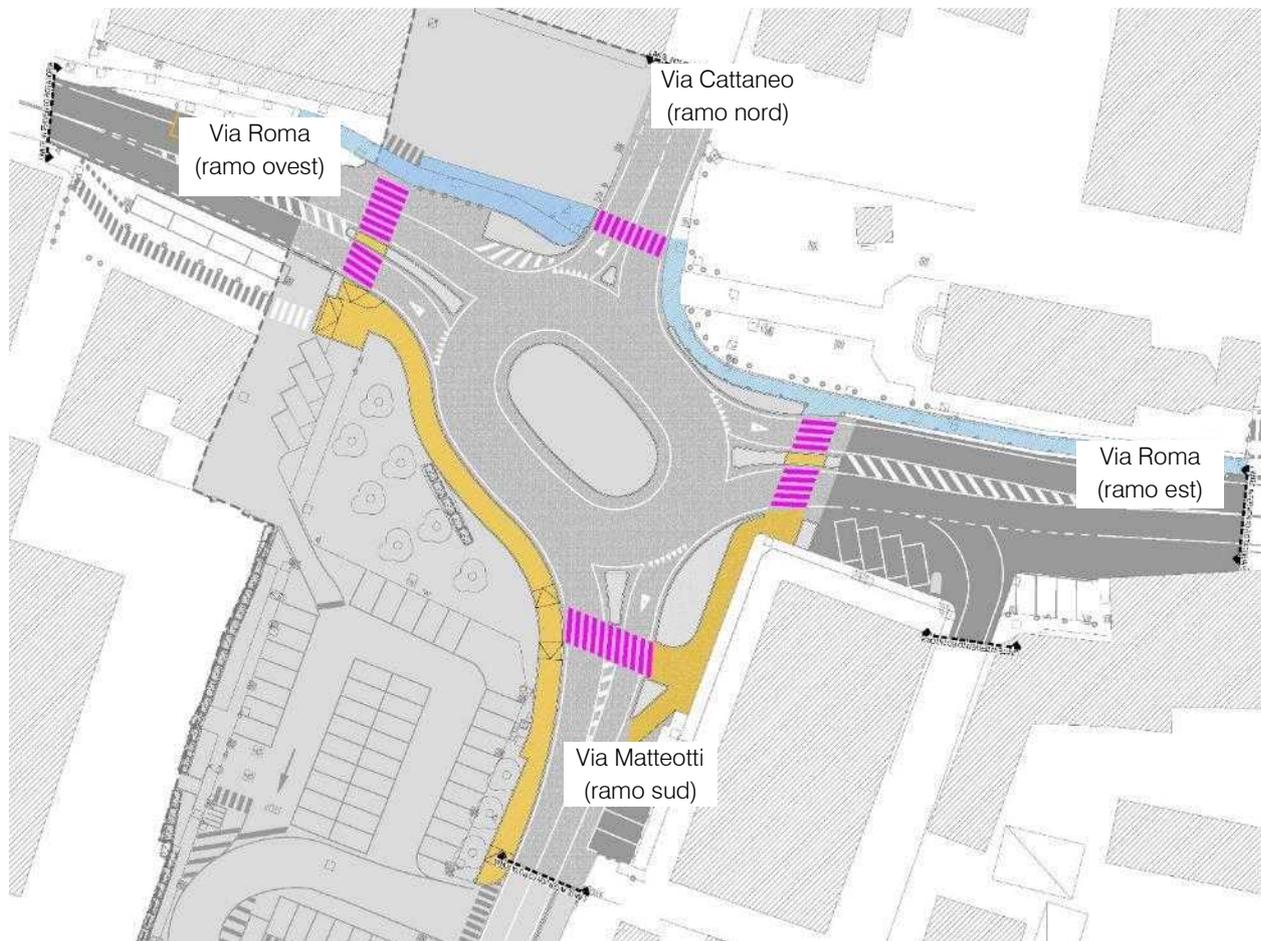


Figura 1.44 – Percorsi utenza debole

Tutti i percorsi risultano essere rialzati (di massimo 15 cm) o protetti da un'isola spartitraffico di larghezza minima pari a 0.50 m e collegati tra loro da attraversamenti pedonali (in magenta nella figura soprariportata) di larghezza pari a 2.50 m (Via Cattaneo) e 4.00 m.

Gli elementi di protezione dei pedoni attualmente esistenti, interessati dalla realizzazione delle opere di progetto saranno ripristinati in analogia e coerenza formale con quanto realizzato sul sagrato della chiesa dei SS Vito e Modesto.

1.11.2 Accesso Sagrato Chiesa dei Santi Vito e Modesto

Attualmente, l'accesso al sagrato della Chiesa dei Santi Vito e Modesto avviene in corrispondenza dell'intersezione semaforica esistente.

Dal punto di vista normativo, l'accesso privato non è consentito lungo i rami delle intersezioni, per cui dovrà essere valutata di comune accordo con gli Uffici e con la Parrocchia, la chiusura di tale accesso (eventualmente mediante catena all'occasione amovibile) anche alla luce del futuro intervento di riqualificazione dell'intersezione.

Una possibile soluzione di accesso al sagrato potrebbe essere quella di accedere da Via Tintoretto, previa rimozione dei paracarri esistenti.

Attualmente comunque l'accesso su Via Roma è riservato, secondo quanto riferito dagli Uffici Tecnici Comunali, solo al passaggio del carro funebre o dell'auto degli sposi. Si ricorda che, in mancanza di accordo tra Parrocchia e Comune su soluzioni alternative da adottare, tale condizione deve permanere anche nello stato futuro.

L'accesso dovrà essere costantemente chiuso con una catenella e sarà aperto solo in caso di manifestazioni, cortei funebri e al passaggio dei mezzi sopracitati. Ciò potrà avvenire solo in presenza degli agenti della Polizia Locale.



Figura 1.45 – Accesso sagrato

1.11.3 Illuminazione stradale

L'intervento di progetto prevede anche la riqualificazione dell'illuminazione stradale esistente mediante sostituzione delle lanterne esistenti con lanterne a led della stessa tipologia e la posa di nuovi centri luminosi necessari per illuminare correttamente la rotatoria, i percorsi per l'utenza debole e gli attraversamenti pedonali di progetto.

In particolare sono previste le seguenti lavorazioni, che verranno approfondite nelle successive fasi di progettazione:

- preliminare attività di smantellamento e rimozione dei centri luminosi già esistenti nell'area e non più riconducibili alla nuova soluzione di progetto e smontaggio delle sole armature stradali in corrispondenza dei centri luminosi oggetto di semplice relamping;
- posa in opera di n.9 nuovi centri luminosi di arredo urbano / decorativi del tutto analoghi a quelli già esistenti nell'area, con armature stradali dotate di sorgenti led ad alta efficienza e ridotti consumi, conformi ai requisiti di legge regionale Veneto 17/09 in materia di inquinamento luminoso. A completamento, posa in opera di ulteriori n.6 sole apparecchiature illuminanti (del tutto analoghe a quelle sopradescritte), in sostituzione di altri già esistenti (relamping);



Centri luminosi esistenti



Lanterna tipo di progetto

Figura 1.46 – Tipologie punti luce

- posa in opera di n.6 nuovi centri luminosi con specifiche armature per l'illuminazione di attraversamenti pedonali dotate di sorgenti led ad alta efficienza e ridotti consumi, conformi ai requisiti di legge regionale Veneto 17/09 in materia di inquinamento luminoso.



Figura 1.47 – Planimetria punti luce

1.11.4 Scenario di lungo periodo

Il progetto definitivo introduce anche una visione di lungo periodo di riqualificazione più ampia dell'ambito interessato dall'intersezione, **NON OGGETTO DI RICHIESTA DI AUTORIZZAZIONE NELLA PRESENTE PROCEDURA**. Il progetto della rotatoria si inserisce nel più ampio layout totale previsto nello scenario a lungo periodo per tutto il quadrante comprensivo delle piazze e dei parcheggi limitrofi a Via Cattaneo e Via Matteotti. Il progetto prevede infatti, nel lungo periodo la valorizzazione dell'ambito rispetto alla zona abitata, dando maggiore importanza alla presenza della Chiesa Parrocchiale dei Santi Vito e Modesto, rafforzandone la caratteristica di spazio pubblico ed identitario.

Al fine di migliorare la viabilità attuale, l'approccio progettuale propone di:

- ridurre le superfici asfaltate;
- introdurre attraversamenti pedonali sicuri e integrare i percorsi ciclabili esistenti;
- ottimizzare le aree a parcheggio;
- rallentare e fluidificare il traffico veicolare, considerando i percorsi e le fermate dei mezzi pubblici e valutando l'eventuale transito di mezzi pesanti, che preferibilmente andrebbero deviati su altri percorsi;
- riqualificare l'area nord-ovest quale prosecuzione pedonale del sagrato della chiesa, svincolandola dalla necessità di sosta dei veicoli e potenziandola a livello commerciale.

La soluzione progettuale mira quindi ad innalzare la qualità dell'area in oggetto utilizzando materiali di qualità per le pavimentazioni ed incrementando la presenza del verde con alberature, pur mantenendo intatta la funzionalità.

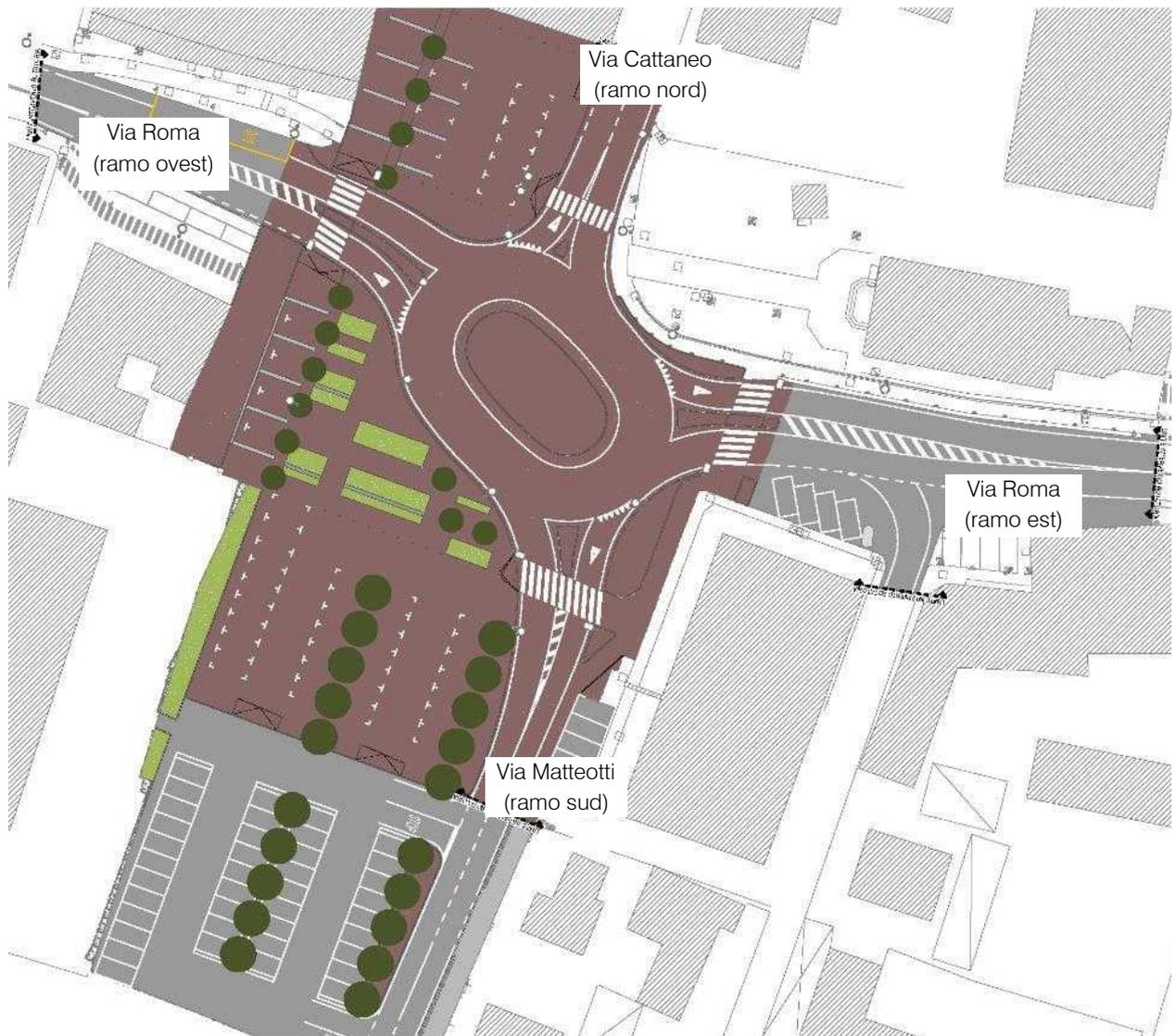


Figura 1.48 – Planimetria di progetto – Scenario lungo periodo (non oggetto di richiesta di autorizzazione paesaggistica)



Figura 1.49 - Ambiti

In evidenza l'ambito di intervento, in rosso, OGGETTO DI RICHIESTA DI AUTORIZZAZIONE, e l'ambito dello scenario di lungo periodo, in nero, NON OGGETTO DI AUTORIZZAZIONE

Le superfici orizzontali, una volta liberate dall'asfalto, vengono sostituite con un unico materiale (che dovrà essere concordato con la Soprintendenza): il porfido. Il progetto individua porzioni di diversa larghezza, disposte da nord a sud. In direzione est-ovest, invece, si identificano:

- una fascia antistante l'edificio commerciale, che contempla la sosta dei veicoli, eventuali plateatici e un attraversamento pedonale su Via Roma;
- una fascia in corrispondenza di Via Matteotti, destinata al traffico veicolare;
- una fascia che inizia dal limite di Via Matteotti e termina in corrispondenza di Via Cattaneo, sulla quale si prevedono parcheggi alberati a sud, un'area pedonale in prossimità di Via Roma e la sede stradale a nord (Via Cattaneo);
- una fascia che inizia dal limite di Via Cattaneo (a nord) e termina in corrispondenza dell'attuale percorso pedonale adiacente alla siepe sito sul lato sud;
- due fasce verso ovest caratterizzate da una quinta alberata e dall'attraversamento pedonale posto su Via Roma.

In definitiva, il disegno della pavimentazione in porfido è contraddistinto da fasce in direzione nord-sud di ampiezza variabile – ciascuna realizzata con cubetti di diversa pezzatura ma disposti in direzione est-ovest – e da linee in direzione est-ovest realizzate in binderi – ricorrenti in ogni fascia con passo variabile.

Le immagini che seguono sono **solamente a titolo esemplificativo** della visione di lungo periodo e della volontà complessiva di riqualificazione.





Figura 1.50 – simulazioni esemplificative dello scenario di lungo periodo

1.12 SIMULAZIONI DI PROGETTO

Si propongono, al fine di visualizzare l'intervento, alcune simulazioni, estratte dalla relazione generale o contestualizzate.



Figura 1.51 – Stato di fatto, vista zenitale



Figura 1.52 – Simulazione di progetto



Figura 1.53 - Stato di fatto (le alberature presenti nell'estratto da Google earth in prossimità dell'intersezione non sono più esistenti)



Figura 1.54 - Simulazione di progetto

CSPP521 289 – Progetto definitivo “Realizzazione di intersezione a rotatoria tra Via Roma, Via Matteotti e Via Cattaneo in Comune di Spinea (VE)”
Relazione paesaggistica



Figura 1.55 - Stato di fatto (le alberature presenti nell'estratto da Google earth in prossimità dell'intersezione non sono più esistenti)



Figura 1.56 - Simulazione di progetto

CSPP521 289– Progetto definitivo “Realizzazione di intersezione a rotatoria tra Via Roma, Via Matteotti e Via Cattaneo in Comune di Spinea (VE)”
Relazione paesaggistica

Il presente documento non potrà essere riprodotto o altrimenti pubblicato, in tutto o in parte. Ogni utilizzo non autorizzato sarà perseguito a norma di legge



1.13 EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA

In relazione all'intervento, coerente con le destinazioni d'uso dell'ambito e con la sua immagine consolidata (vedi foto storiche), è possibile prevedere un effetto positivo rispetto al contesto paesaggistico, poiché le opere previste, di mero adeguamento dell'intersezione stradale, si inseriscono riqualificando la condizione esistente. Infatti lo stato attuale, risultato dell'accumularsi di interventi senza un filo ordinatore, presenta una certa incuria rispetto alle sistemazioni dei diversi percorsi pedonale e carrai, senza particolare cura per superfici e finiture adeguata ad un centro storico. Il progetto invece propone delle soluzioni, in merito ai materiali e alle superfici, che migliorano la situazione esistente e prefigurano la possibilità di una più complessiva e ampia riqualificazione dell'ambito verso una direzione di qualità paesaggistica.

1.14 EVENTUALI MISURE DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO

In relazione alle opere previste al miglioramento prodotto dall'intervento, non si prevedono opere di mitigazione.

Firma del Richiedente

.....

Firma del Progettista dell'intervento



INDICE DELLE FIGURE

<i>Figura 1.1 - Mappa del catasto austroungarico relativo alla terza campagna militare - 1840 - sito maps.arcanum.com</i>	<i>2</i>
<i>Figura 1.2 - Estratto I.G.M. levata 1960 Nel tondo azzurro l'ambito di intervento</i>	<i>2</i>
<i>Figura 1.3 - Estratto catastale.....</i>	<i>3</i>
<i>Figura 1.4 - Estratto C.T.R</i>	<i>3</i>
<i>Figura 1.5 - Ortofoto</i>	<i>4</i>
<i>Figura 1.6 - Estratto Carta dei Vincoli PAT.....</i>	<i>5</i>
<i>Figura 1.7 - Estratto Carta delle Invarianti PAT</i>	<i>6</i>
<i>Figura 1.8 - Estratto Carta delle Trasformabilità PAT.....</i>	<i>7</i>
<i>Figura 1.9 - Estratto tav. 1:2000 P.I. – non risulta individuato il bene monumentale costituito dalla Chiesa dei SS Vito e Modesto</i>	<i>8</i>
<i>Figura 1.10 - Individuazione con ottici.....</i>	<i>10</i>
<i>Figura 1.11 – presa 1.....</i>	<i>11</i>
<i>Figura 1.12 – presa 2.....</i>	<i>11</i>
<i>Figura 1.13 – presa 3.....</i>	<i>12</i>
<i>Figura 1.14 – presa 4.....</i>	<i>12</i>
<i>Figura 1.15 – presa 5.....</i>	<i>13</i>
<i>Figura 1.16 – presa 6.....</i>	<i>13</i>
<i>Figura 1.17 – presa 7.....</i>	<i>14</i>
<i>Figura 1.18 – presa 8.....</i>	<i>14</i>
<i>Figura 1.19 – presa 9.....</i>	<i>15</i>
<i>Figura 1.20 – presa 10.....</i>	<i>15</i>
<i>Figura 1.21 – presa 11.....</i>	<i>16</i>
<i>Figura 1.22 – presa 12.....</i>	<i>16</i>
<i>Figura 1.23 – presa 13.....</i>	<i>17</i>

<i>Figura 1.24 – presa 14.....</i>	<i>17</i>
<i>Figura 1.25 – presa 15.....</i>	<i>18</i>
<i>Figura 1.26 – presa 16.....</i>	<i>18</i>
<i>Figura 1.27 – Volo VE TV 1983.....</i>	<i>21</i>
<i>Figura 1.28 – Volo Reven 1987.....</i>	<i>22</i>
<i>Figura 1.29 – Volo 1994.....</i>	<i>23</i>
<i>Figura 1.30 – Volo 2004.....</i>	<i>24</i>
<i>Figura 1.31 – foto storica.....</i>	<i>25</i>
<i>Figura 1.32 – foto storica.....</i>	<i>25</i>
<i>Figura 1.33 – foto storica.....</i>	<i>26</i>
<i>Figura 1.34 – foto storica.....</i>	<i>26</i>
<i>Figura 1.35 – foto storica.....</i>	<i>27</i>
<i>Figura 1.36 – foto storica.....</i>	<i>27</i>
<i>Figura 1.37 – foto storica.....</i>	<i>28</i>
<i>Figura 1.38 – foto storica.....</i>	<i>28</i>
<i>Figura 1.39 – foto storica.....</i>	<i>29</i>
<i>Figura 1.40 – Rotatoria di progetto oggetto di richiesta di autorizzazione paesaggistica</i>	<i>30</i>
<i>Figura 1.41 – Rotatoria di progetto.....</i>	<i>31</i>
<i>Figura 1.42 – Rotatoria di progetto.....</i>	<i>32</i>
<i>Figura 1.43 – Rotatoria di progetto – Dettagli costruttivi</i>	<i>33</i>
<i>Figura 1.44 – Percorsi utenza debole.....</i>	<i>34</i>
<i>Figura 1.45 – Accesso sagrato.....</i>	<i>35</i>
<i>Figura 1.46 – Tipologie punti luce.....</i>	<i>36</i>
<i>Figura 1.47 – Planimetria punti luce</i>	<i>37</i>
<i>Figura 1.48 – Planimetria di progetto – Scenario lungo periodo (non oggetto di richiesta di autorizzazione paesaggistica).....</i>	<i>39</i>
<i>Figura 1.49 - Ambiti</i>	<i>40</i>



<i>Figura 1.50 – simulazioni esemplificative dello scenario di lungo periodo</i>	42
<i>Figura 1.51 – Stato di fatto, vista zenitale</i>	43
<i>Figura 1.52 – Simulazione di progetto</i>	43
<i>Figura 1.53 - Stato di fatto (le alberature presenti nell'estratto da Google earth in prossimità dell'intersezione non sono più esistenti)</i>	44
<i>Figura 1.54 - Simulazione di progetto</i>	44
<i>Figura 1.55 - Stato di fatto (le alberature presenti nell'estratto da Google earth in prossimità dell'intersezione non sono più esistenti)</i>	45
<i>Figura 1.56 - Simulazione di progetto</i>	45