

## **STUDIO DI PREFATTIBILITA' AMBIENTALE**

Lo studio di prefattibilità ambientale, contiene le informazioni necessarie allo svolgimento della fase di selezione preliminare dei contenuti dello studio di impatto ambientale ed ha lo scopo di ricercare le condizioni che consentano un miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica del contesto territoriale.

### **INDIVIDUAZIONE DEI DIFFERENTI IMPATTI**

Come già precedentemente definito, in una valutazione paesaggistica di un progetto molteplici sono le letture del paesaggio, da quella geomorfologica a quella estetica a quella naturalistica a quella legata alla psicologia della visione.

#### ***a) Impatto geomorfologico***

L'intervento in oggetto non prevede alcun impatto a livello geomorfologico.

Non è previsto alcun intervento che possa alterare la conformità naturale del suolo. L'asse stradale prescelto segue il percorso esistente che, da rilievi eseguiti in sito, si è constatato essere più stabile e seguire le curve di livello in modo da diminuire le pendenze. Non si prevedono scavi o sbancamenti di terreno di particolare entità.

#### ***b) Impatto naturalistico***

Gli elementi naturalistici sono i principali elementi da tutelare, in quanto beni "non riproducibili". Ne scaturisce, quindi che gli interventi compatibili con il suddetto impatto devono mirare a conservare quel bene naturalistico.

Ciò non toglie che qualsiasi trasformazione del territorio operata dall'uomo anche se correttamente eseguita, irrimediabilmente modifica l'ambiente, l'importante però è non comprometterne l'equilibrio.

Nel caso specifico, non è previsto alcun intervento che possa alterare lo scenario vegetazionale dal momento che il tracciato interessa Strade già esistenti.

#### ***c) Impatto semantico***

Quello semantico è un particolare impatto che si riferisce alla capacità dell'intervento proposto di modificare il significato del luogo nel quale si inserisce.

In considerazione della tipologia dell'opera di che trattasi (consolidamento e messa in sicurezza di strade) non è previsto alcun intervento che possa alterare il significato del luogo nel quale si inserisce l'intervento proposto.

*d) Impatto sulla qualità della vita*

Questo particolare tipo di impatto assume estrema rilevanza in previsione di riduzione di aree verdi. Il tutto per garantire uno standard ambientale dell'abitato soddisfacente.

Nel nostro caso l'intervento proposto, non toglie nulla allo standard ambientale spettante alla popolazione residente, ma al contrario è finalizzato ad evitare danni all'ambiente circostante, all'ottimizzazione ed alla completa funzionalità dell'intero tracciato stradale dell'area. L'intervento si configura, pertanto, come opera di adeguamento e miglioramento della fruibilità stradale.

*e) Impatto storico*

L'impatto storico fa riferimento alla protezione dell'immagine del paesaggio costituito dall'uomo, dall'architettura minore, alle tracce del paesaggio agrario storico. Le problematiche derivanti da tale impatto sono abbastanza contenute, visto che l'intervento non andrà ad alterare il contesto architettonico e storico dell'area.

*f) Impatto percettivo*

L'impatto percettivo è quello che sicuramente ha maggiore influenza nella valutazione di un progetto perché, come dice la parola stessa, si basa sulla percezione visiva dell'opera e sull'integrazione tra opera e ambiente.

L'impatto visivo va analizzato da due punti di osservazione.

L'impatto visivo analizzato dal punto di vista "dinamico", cioè di osservazione in movimento e magari anche ad una certa distanza, dove l'intervento sarà connotato solo dai suoi caratteri generali che andranno valutati nella visione d'insieme del paesaggio, e l'altro "statico", in cui sarà leggibile anche la forma architettonica.

L'impatto visivo analizzato dal punto di vista "statico" presuppone, invece l'eventuale adozione di misure di mitigazione che attenuino la percezione visiva dell'opera.

Gli interventi proposti sono quelli che seguono.

## MISURE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE DEGLI IMPATTI

### ***Morfologia***

L'intervento progettuale in esame non presenta problematiche di alterazione ambientale.

Naturalmente le opere di compensazione e mitigazione hanno lo scopo di contrastare gli effetti negativi dell'intervento, quali, ad esempio, la possibilità di smottamento del terreno. Le pendenze stradali sono sempre contenute in valori bassi e compatibili con la tipologia dell'opera.

### ***Vegetazione***

Dall'analisi degli impatti eseguita risulta che l'intervento proposto non comporta alcuna riduzione nella densità delle specie vegetazionali, e nessuna variazione nella diversità biologica.

### ***Percezione***

Le modifiche dell'assetto visivo-percettivo sono senza dubbio quelle che arrecano un più immediato disturbo e come tali meritano una particolare attenzione.

La forma, i materiali e la tipologia dell'opera incidono inevitabilmente sulla percezione del paesaggio e sul suo cambiamento. Per questo è opportuno, prevedere degli accorgimenti mitigativi che permettano di assorbire visivamente le modificazioni paesaggistiche, senza una diminuzione sostanziale della qualità.

Gli interventi di sistemazione e messa in sicurezza della suddetta strada esistente non avranno alcuna incidenza sui deflussi idrogeologici in quanto non si va ad incidere sulla rete idrografica dei deflussi.

Inoltre, possiamo senz'altro escludere, visto il contesto generale, impatti sulla fauna; la localizzazione stessa dell'intervento non crea barriere nell'ambito degli ecosistemi esistenti, né impatti sulla flora,

Particolare rilievo nella mitigazione degli impatti, per quanto attiene alla percezione visiva viene dato agli interventi di rinverdimento.

Nel caso specifico, trattandosi di tratti stradali già esistenti, non è necessario prevedere l'utilizzo del verde per la mitigazione dell'impatto visivo. Lo studio progettuale del tracciato e le caratteristiche tecniche una volta realizzato l'intervento ne permette un facile inserimento tecnico nel contesto esistente, nel rispetto delle attuali forme del paesaggio. Particolare attenzione sarà posta nel cercare di ricostituire le scarpate a verde che non andranno ad alterare l'equilibrio del paesaggio circostante ma lo arricchiranno di elementi gradevoli. Il ripristino di essenze arboree presenti in loco come pure la risemina di graminacee per il rinverdimento delle scarpate e

l'inerbimento della sede stradale, oltre ad essere legato alla possibilità di migliorare l'inserimento del tracciato progettato nel contesto paesaggistico, ha anche la capacità complessiva di mitigare gli effetti indesiderati e di interagire positivamente con gli aspetti paesaggistici, naturalistici ed agronomici esistenti.