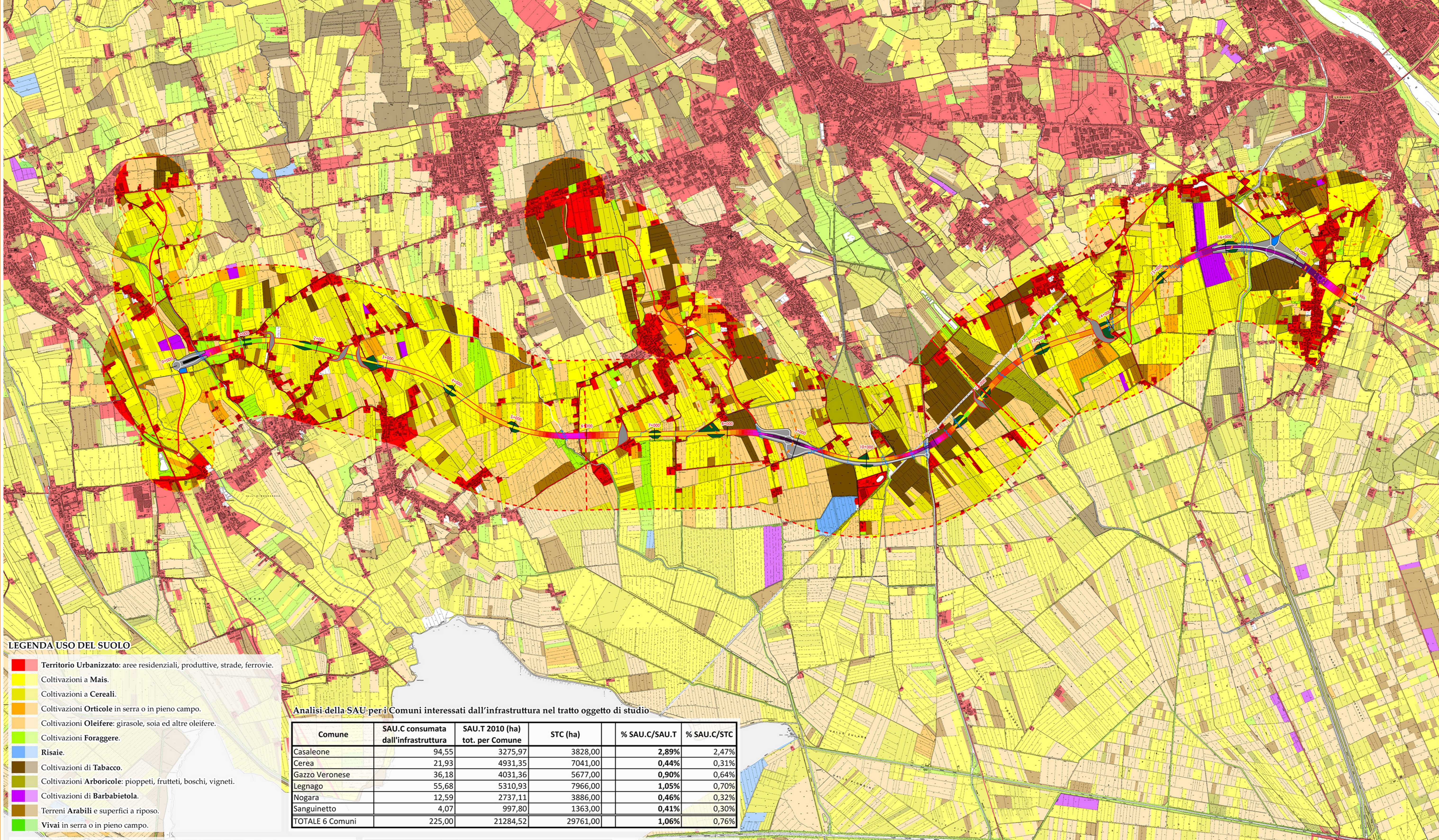


**ANALISI DEGLI USI DEI SUOLI RICOMPRESI NEL BUFFER DI INTERFERENZA TERRITORIALE DELL'AUTOSTRADA NOGARA - MARE ADRIATICO NEL TRATTO DELLE VALLI GRANDI VERONESI: (PROGR. KM 0+000 - 17+986)**

A



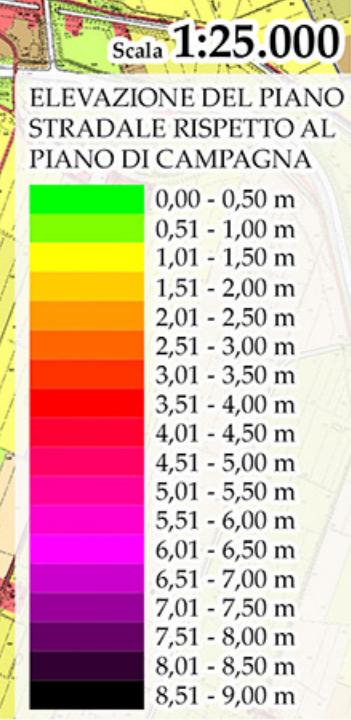
- LEGENDA USO DEL SUOLO**
- Territorio Urbanizzato: aree residenziali, produttive, strade, ferrovie.
  - Coltivazioni a Mais.
  - Coltivazioni a Cereali.
  - Coltivazioni Orticole in serra o in pieno campo.
  - Coltivazioni Oleifere: girasole, soia ed altre oleifere.
  - Coltivazioni Foraggere.
  - Risaie.
  - Coltivazioni di Tabacco.
  - Coltivazioni Arboricole: pioppeti, frutteti, boschi, vigneti.
  - Coltivazioni di Barbabietola.
  - Terreni Arabili e superfici a riposo.
  - Vivai in serra o in pieno campo.

Analisi della SAU per i Comuni interessati dall'infrastruttura nel tratto oggetto di studio

Comune	SAU.C consumata dall'infrastruttura	SAU.T 2010 (ha) tot. per Comune	STC (ha)	% SAU.C/SAU.T	% SAU.C/STC
Casaleone	94,55	3275,97	3828,00	2,89%	2,47%
Cerea	21,93	4931,35	7041,00	0,44%	0,31%
Gazzo Veronese	36,18	4031,36	5677,00	0,90%	0,64%
Legnago	55,68	5310,93	7966,00	1,05%	0,70%
Nogara	12,59	2737,11	3886,00	0,46%	0,32%
Sanguinetto	4,07	997,80	1363,00	0,41%	0,30%
<b>TOTALE 6 Comuni</b>	<b>225,00</b>	<b>21284,52</b>	<b>29761,00</b>	<b>1,06%</b>	<b>0,76%</b>

TIPOLOGIA USO DEL SUOLO	Superficie (ha)	% su totale del buffer
Mais	1392,20	29,48%
Oleifere	866,38	18,34%
Cereali	777,27	16,46%
Territorio Urbanizzato	399,80	8,46%
Tabacco	379,13	8,03%
Arabili	231,52	4,90%
Altri usi	179,86	3,81%
Foraggere	170,14	3,60%
Arboricole	155,39	3,29%
Orticole	112,63	2,38%
Barbabietola	39,98	0,85%
Risaie	18,70	0,40%
<b>TOTALE</b>	<b>4723,00</b>	<b>100,00%</b>

TIPOLOGIA USO DEL SUOLO	Superficie (ha)	% su totale consumato per l'infrastruttura
Mais	86,99	35,83%
Cereali	56,35	23,21%
Oleifere	25,83	10,64%
Tabacco	22,64	9,32%
Territorio Urbanizzato	15,53	6,40%
Foraggere	12,00	4,94%
Arabili	6,09	2,51%
Orticole	6,01	2,48%
Arboricole	5,75	2,37%
Barbabietola	3,76	1,55%
Altri usi	1,86	0,77%
<b>TOTALE</b>	<b>242,81</b>	<b>100,00%</b>





**CRITICITA'/OPPORTUNITA' INDIVIDUATE IN BASE ALLE ANALISI EFFETTUATE**

- V** **Tratti del tracciato autostradale in viadotto**  
**Criticita':** I tratti in viadotto si elevano fino a 9 metri sul piano di campagna, e in un paesaggio dai tratti pianeggianti come quello attraversato, risultano visibili da grandi distanze ed ostruiscono l'orizzonte per gli osservatori posti nelle vicinanze.  
**Opportunita':** Il fatto di trovarsi in posizione sopraelevata rispetto alla campagna circostante, può offrire ai viaggiatori dell'autostrada una visione privilegiata del paesaggio che stanno attraversando.
- S** **Sovrappassi per la viabilità interferita**  
**Criticita':** I cavalcavia si elevano fino a 8,50 metri sul piano di campagna, e in un paesaggio dai tratti pianeggianti come quello attraversato, risultano visibili da grandi distanze ed ostruiscono l'orizzonte per gli osservatori posti nelle vicinanze.  
**Opportunita':** Il fatto di trovarsi in posizione sopraelevata rispetto alla campagna circostante, li può trasformare in punti di visione privilegiata del paesaggio circostante; inoltre, se opportunamente sistemati a verde sulle scarpate, possono trasformarsi in elementi di continuità visiva di sistemi verdi tagliati dal tracciato autostradale.
- C** **Caselli autostradali**  
**Criticita':** I caselli costituiscono un punto particolarmente critico per quanto riguarda l'impatto sul territorio e sul paesaggio. Occupano una grande superficie, sono dotati di strutture in elevazione, la possibilità di avere automobili ferme in coda genera un maggiore grado di inquinamento rispetto al tracciato principale; inoltre fungono da attrattori di attività legate al consumo di suolo: il rischio è che nel lungo periodo possano trasformarsi in volano per un aumento delle aree urbanizzate destinate al settore produttivo e logistico, caratterizzate da una bassa qualità architettonica degli interventi.  
**Opportunita':** Tramite una pianificazione comunale che impedisca un indiscriminato sviluppo edilizio nelle vicinanze del casello autostradale, esso può diventare un punto di ingresso al territorio in grado di aumentare le potenzialità di sviluppo sostenibile del territorio, tramite la valorizzazione dell'attività turistica e delle produzioni agricole e della relativa filiera di trasformazione locale.
- CR.2** **Edifici di valore storico-testimoniale in rapporto visuale diretto con l'infrastruttura (vedasi schedatura relativa)**  
**Criticita':** Gli edifici di valore storico-testimoniale, in particolar modo quelli classificati come Ville Venete, traggono il loro pregio paesaggistico ed il loro valore testimoniale anche dal contesto in cui sono inseriti; il passaggio dell'infrastruttura altera tale contesto percettivo, determinando un peggioramento del valore paesaggistico.  
**Opportunita':** Il passaggio dell'autostrada può, nel caso il manufatto di valore storico-testimoniale sia percepibile dai viaggiatori in transito, far conoscere detti beni ad un elevato numero di persone. Inoltre, in caso di beni posti nelle vicinanze dei caselli, è possibile un recupero funzionale di edifici in cattivo stato di conservazione, a fini turistici o didattici, grazie al potenziale bacino di utenza portato dall'infrastruttura autostradale.

**Zone prive di elementi di schermatura del tracciato autostradale (campagna "deserta")**

**Criticita':** La campagna "deserta", ovvero priva di formazioni verdi lineari, case sparse, o insediamenti legati alla produzione agricola, non pone alcuna ostruzione visiva all'infrastruttura autostradale che risulterà visibile nel paesaggio anche da grande distanza. Anche i rumori prodotti dal traffico non trovano ostacoli e possono estendere la potenzialità di disturbo ai massimi. Inoltre, il paesaggio monotono visibile dall'autostrada, privo di elementi vicini riconoscibili, può risultare pericoloso per i viaggiatori inducendoli ad aumentare la velocità.  
**Opportunita':** Il passaggio dell'autostrada può essere sfruttato per la rigenerazione di un sistema di elementi verdi lineari che seguendo le linee di confine degli appezzamenti vadano a ricostituire un sistema paesaggistico di campagna vario e non banale.

**Interferenza diretta dell'infrastruttura con la rete ecologica (tracciato principale e viabilità complementare)**

**Criticita':** L'infrastruttura costituisce un ostacolo insuperabile per il movimento della fauna e contribuisce a frammentare il territorio, impedendo alle popolazioni animali il ricambio genetico necessario a mantenere sana la popolazione. Inoltre, il rumore, l'abbigliamento e l'inquinamento provocati dal traffico sono un fattore deterrente per gli animali che tendono ad allontanarsi dall'infrastruttura, abbandonando porzioni di territorio.

**Interferenza diretta dell'infrastruttura con i corsi d'acqua principali a valenza ambientale**

**Criticita':** L'infrastruttura costituisce un fattore di degrado per la valenza ambientale dei fiumi, in quanto il passaggio avviene in canali tombinati oppure tramite manufatti dalle sponde in calcestruzzo; in ogni caso vi è una interruzione della fascia ripariale che viene utilizzata da molte specie per gli spostamenti sul territorio.  
**Opportunita':** è possibile utilizzare i passaggi fluviali, tramite appositi manufatti ed accorgimenti, anche come passaggi per la fauna, ricostituendo una continuità ecologica tra i territori tagliati dall'infrastruttura.

**Corridoi ecologici in rapporto visuale diretto con il tracciato autostradale**

**Criticita':** L'infrastruttura, con i fattori di disturbo dovuti a rumore, abbigliamento, e inquinamento prodotti dal passaggio degli autoveicoli, può indurre la fauna presente ad abbandonare l'area, determinando così la perdita della funzione prevalente di un corridoio ecologico.  
**Opportunita':** In caso di corridoi ecologici di particolare pregio paesaggistico, il passaggio dell'infrastruttura può far conoscere tali aree ai viaggiatori e incrementare la potenziale fruizione turistica del paesaggio di pianura.

**Tessuto urbanizzato residenziale in rapporto visuale diretto con l'infrastruttura**

**Criticita':** La residenza subisce in modo particolare il disturbo del tracciato autostradale: si tratta di un disturbo visivo, in quanto l'autostrada stravolge il paesaggio di campagna a cui gli abitanti di un luogo sono legati; di un disturbo legato al rumore prodotto dagli autoveicoli; di un disturbo legato all'inquinamento atmosferico che si diffonde dal nastro autostradale.

**SISTEMA PATRIMONIO STORICO E CULTURALE**

- Centri storici**  
Rif.: Tavola 7 riq. A - C, Tavola 9.A riq. A.
- Ville storiche**  
Rif.: Tavola 6 riq. C - E, Tavola 8 riq. A - C, Tavola 9.A riq. A.
- Elementi puntuali di natura storico monumentale**  
Rif.: Tavola 9.A riq. A.

**SISTEMA INSEDIATIVO**

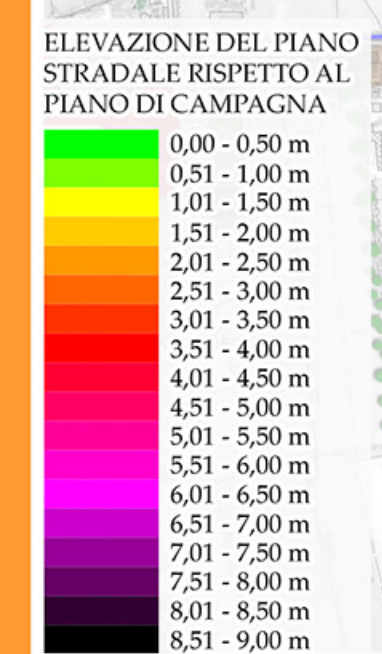
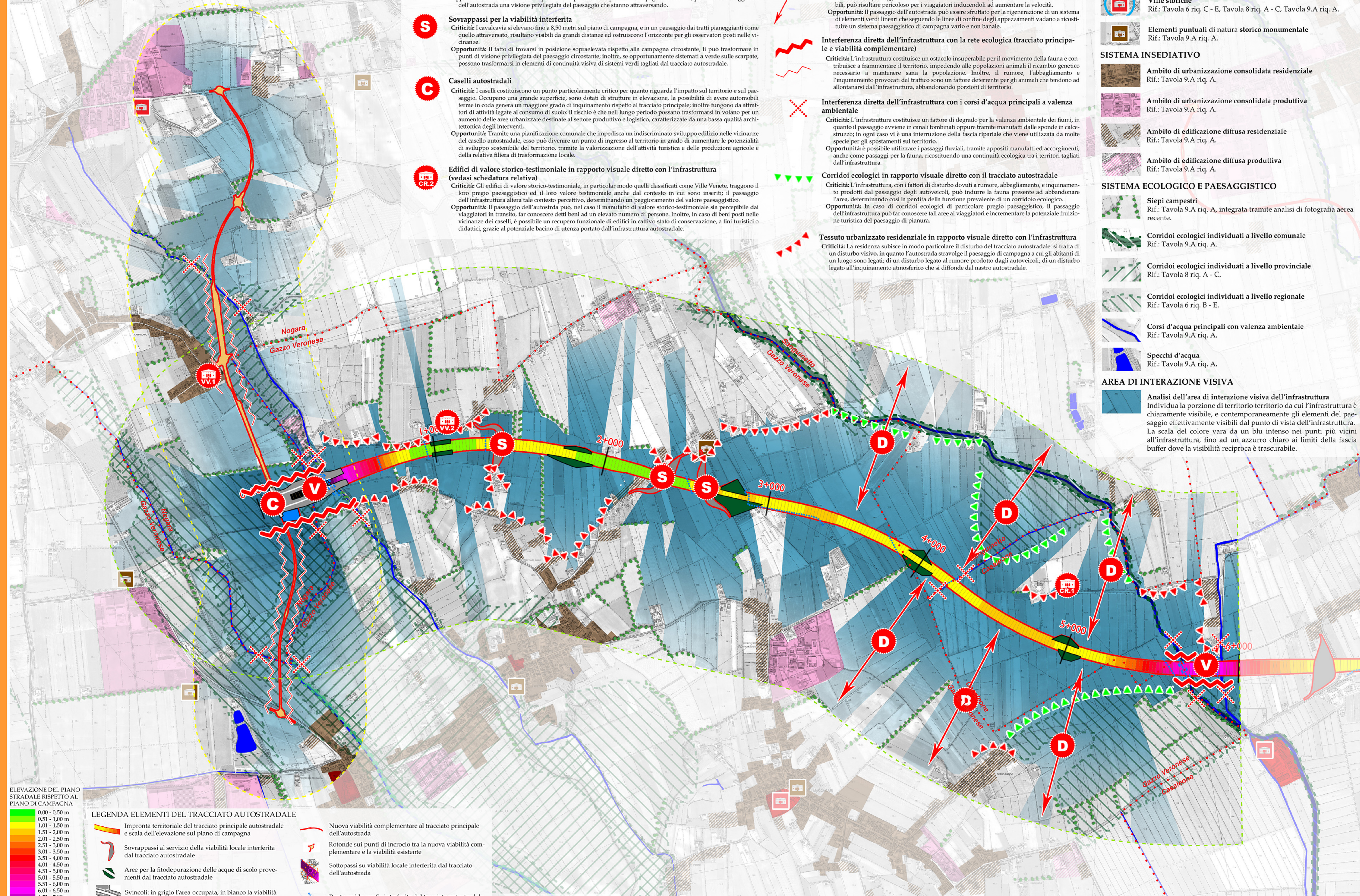
- Ambito di urbanizzazione consolidata residenziale**  
Rif.: Tavola 9.A riq. A.
- Ambito di urbanizzazione consolidata produttiva**  
Rif.: Tavola 9.A riq. A.
- Ambito di edificazione diffusa residenziale**  
Rif.: Tavola 9.A riq. A.
- Ambito di edificazione diffusa produttiva**  
Rif.: Tavola 9.A riq. A.

**SISTEMA ECOLOGICO E PAESAGGISTICO**

- Siepi campestri**  
Rif.: Tavola 9.A riq. A, integrata tramite analisi di fotografia aerea recente.
- Corridoi ecologici individuati a livello comunale**  
Rif.: Tavola 9.A riq. A.
- Corridoi ecologici individuati a livello provinciale**  
Rif.: Tavola 8 riq. A - C.
- Corridoi ecologici individuati a livello regionale**  
Rif.: Tavola 6 riq. B - E.
- Corsi d'acqua principali con valenza ambientale**  
Rif.: Tavola 9.A riq. A.
- Specchi d'acqua**  
Rif.: Tavola 9.A riq. A.

**AREA DI INTERAZIONE VISIVA**

**Analisi dell'area di interazione visiva dell'infrastruttura**  
 Individua la porzione di territorio da cui l'infrastruttura è chiaramente visibile, e contemporaneamente gli elementi del paesaggio effettivamente visibili dal punto di vista dell'infrastruttura. La scala del colore varia da un blu intenso nei punti più vicini all'infrastruttura, fino ad un azzurro chiaro ai limiti della fascia buffer dove la visibilità reciproca è trascurabile.



**LEGENDA ELEMENTI DEL TRACCIATO AUTOSTRADALE**

- Impronta territoriale del tracciato principale autostradale e scala dell'elevazione sul piano di campagna
- Nuova viabilità complementare al tracciato principale dell'autostrada
- Sovrappassi al servizio della viabilità locale interferita dal tracciato autostradale
- Rotonde sui punti di incrocio tra la nuova viabilità complementare e la viabilità esistente
- Aree per la fitodepurazione delle acque di scolo provenienti dal tracciato autostradale
- Sottopassi su viabilità locale interferita dal tracciato dell'autostrada
- Svincoli: in grigio l'area occupata, in bianco la viabilità
- Ponte su idrografia interferita dal tracciato autostradale
- Parcheggi a servizio degli svincoli
- Manufatto scotolare su idrografia interferita dal tracciato autostradale

**Confini Comunali**  
 Nogara, Gazzo Veronese, Casalbono

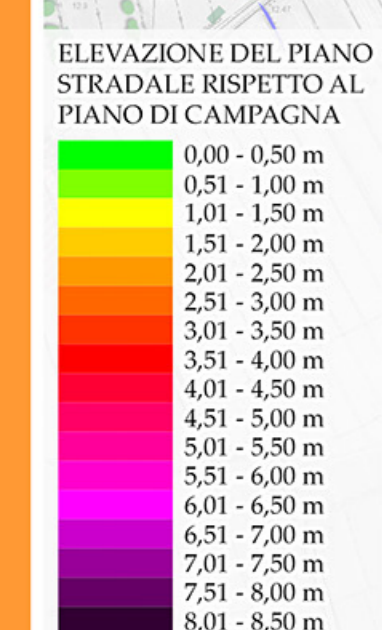
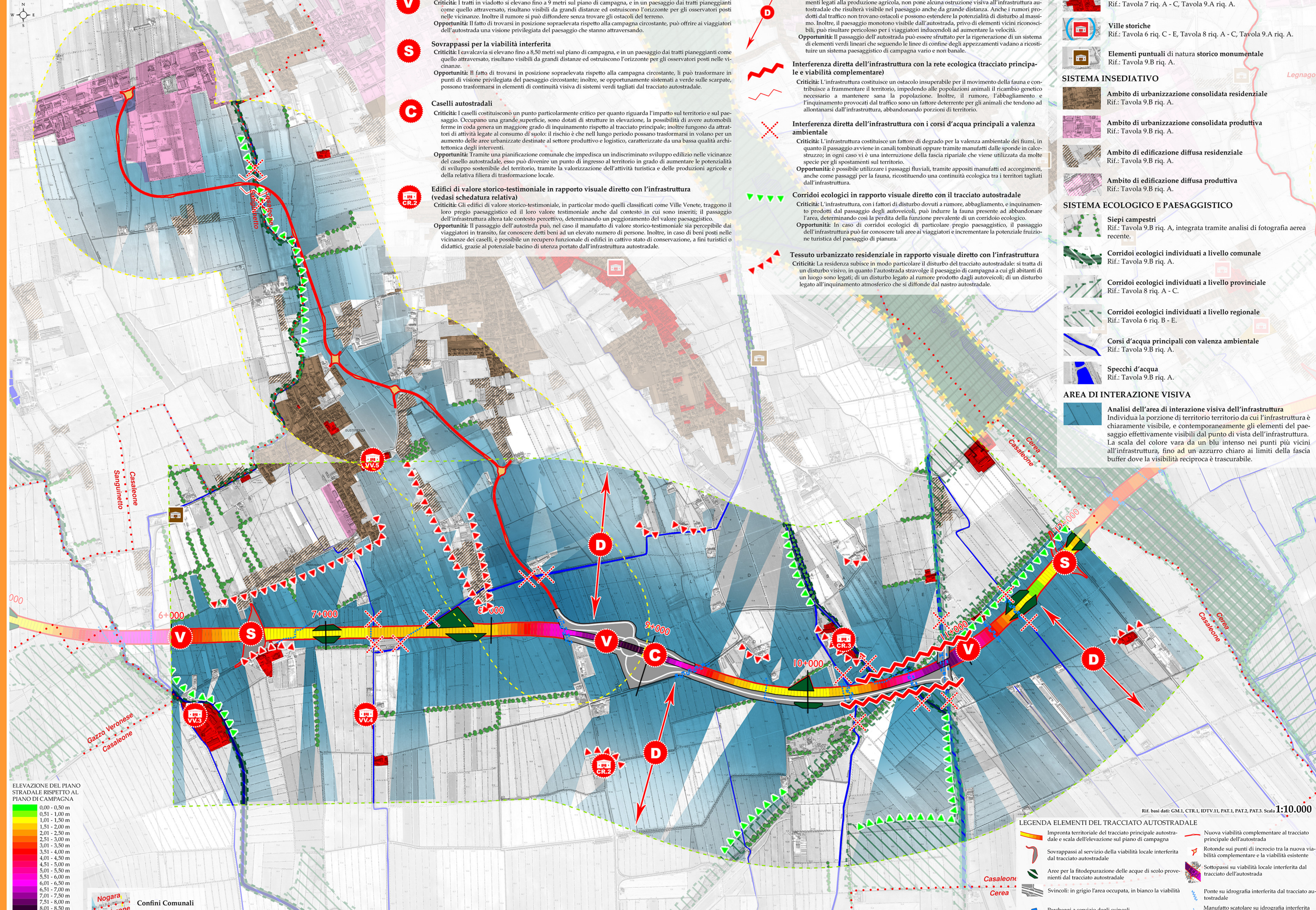


**CRITICITA'/OPPORTUNITA' INDIVIDUATE IN BASE ALLE ANALISI EFFETTUATE**

- V** **Tratti del tracciato autostradale in viadotto**  
**Criticità:** I tratti in viadotto si elevano fino a 9 metri sul piano di campagna, e in un paesaggio dai tratti pianeggianti come quello attraversato, risultano visibili da grandi distanze ed ostruiscono l'orizzonte per gli osservatori posti nelle vicinanze. Inoltre il rumore si può diffondere senza trovare gli ostacoli del terreno.  
**Opportunità:** Il fatto di trovarsi in posizione sopraelevata rispetto alla campagna circostante, può offrire ai viaggiatori dell'autostrada una visione privilegiata del paesaggio che stanno attraversando.
- S** **Sovrappassi per la viabilità interferita**  
**Criticità:** I cavalcavia si elevano fino a 8,50 metri sul piano di campagna, e in un paesaggio dai tratti pianeggianti come quello attraversato, risultano visibili da grandi distanze ed ostruiscono l'orizzonte per gli osservatori posti nelle vicinanze.  
**Opportunità:** Il fatto di trovarsi in posizione sopraelevata rispetto alla campagna circostante, li può trasformare in punti di visione privilegiata del paesaggio circostante; inoltre, se opportunamente sistemati a verde sulle scarpate, possono trasformarsi in elementi di continuità visiva di sistemi verdi tagliati dal tracciato autostradale.
- C** **Caselli autostradali**  
**Criticità:** I caselli costituiscono un punto particolarmente critico per quanto riguarda l'impatto sul territorio e sul paesaggio. Occupano una grande superficie, sono dotati di strutture in elevazione, la possibilità di avere automobili ferme in coda genera un maggiore grado di inquinamento rispetto al tracciato principale; inoltre fungono da attrattori di attività legate al consumo di suolo: il rischio è che nel lungo periodo possano trasformarsi in volano per un aumento delle aree urbanizzate destinate al settore produttivo e logistico, caratterizzate da una bassa qualità architettonica degli interventi.  
**Opportunità:** Tramite una pianificazione comunale che impedisca un indiscriminato sviluppo edilizio nelle vicinanze del casello autostradale, esso può divenire un punto di ingresso al territorio in grado di aumentare le potenzialità di sviluppo sostenibile del territorio, tramite la valorizzazione dell'attività turistica e delle produzioni agricole e della relativa filiera di trasformazione locale.
- CR.2** **Edifici di valore storico-testimoniale in rapporto visuale diretto con l'infrastruttura (vedasi schedatura relativa)**  
**Criticità:** Gli edifici di valore storico-testimoniale, in particolar modo quelli classificati come Ville Venete, traggono il loro pregio paesaggistico ed il loro valore testimoniale anche dal contesto in cui sono inseriti; il passaggio dell'infrastruttura altera tale contesto percettivo, determinando un peggioramento del valore paesaggistico.  
**Opportunità:** Il passaggio dell'autostrada può, nel caso il manufatto di valore storico-testimoniale sia percepibile dai viaggiatori in transito, far conoscere detti beni ad un elevato numero di persone. Inoltre, in caso di beni posti nelle vicinanze dei caselli, è possibile un recupero funzionale di edifici in cattivo stato di conservazione, a fini turistici o didattici, grazie al potenziale bacino di utenza portato dall'infrastruttura autostradale.

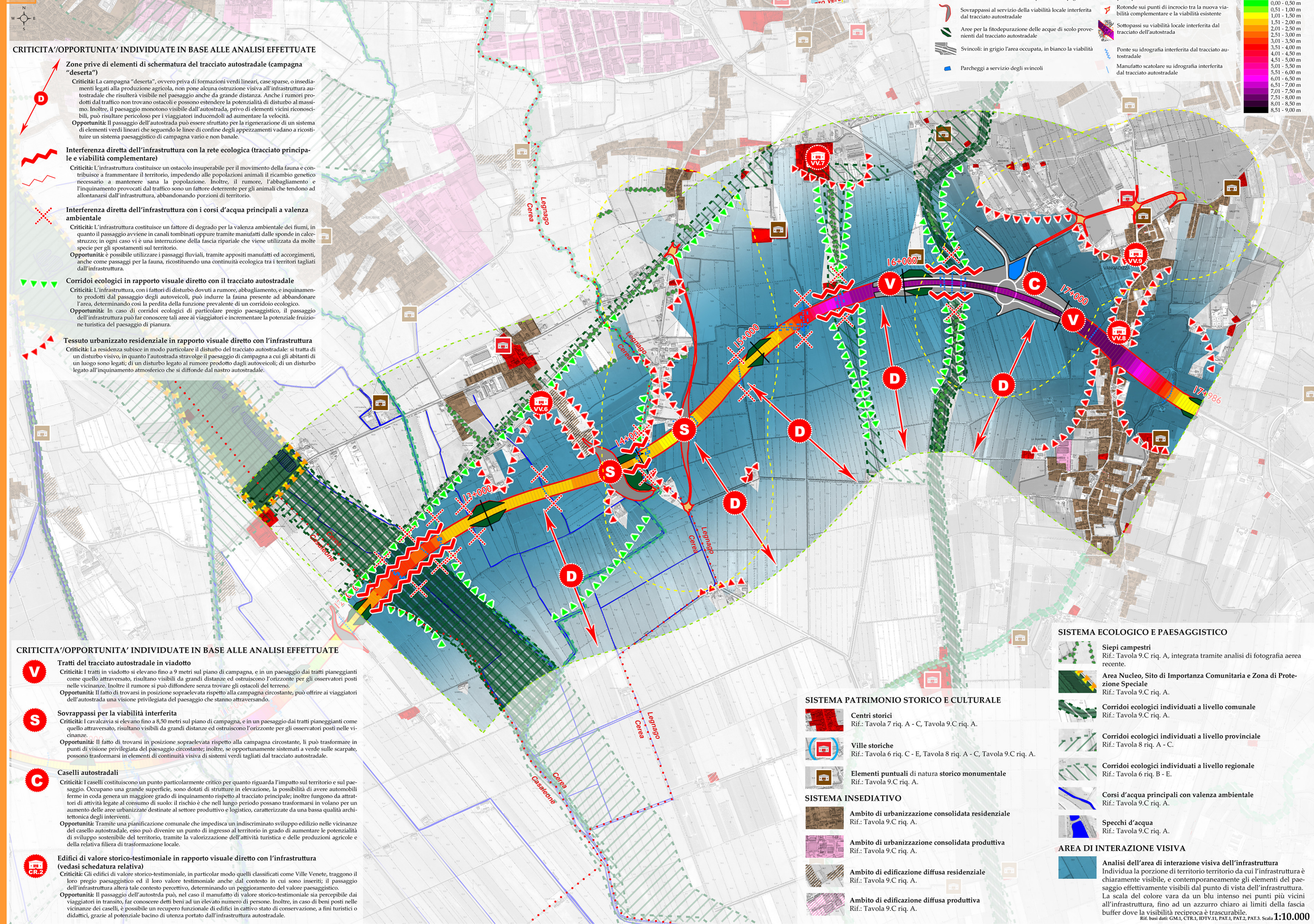
- D** **Zone prive di elementi di schermatura del tracciato autostradale (campagna "deserta")**  
**Criticità:** La campagna "deserta", ovvero priva di formazioni verdi lineari, case sparse, o insediamenti legati alla produzione agricola, non pone alcuna ostruzione visiva all'infrastruttura autostradale che risulterà visibile nel paesaggio anche da grande distanza. Anche i rumori prodotti dal traffico non trovano ostacoli e possono estendere la potenzialità di disturbo al massimo. Inoltre, il paesaggio monotono visibile dall'autostrada, privo di elementi vicini riconoscibili, può risultare pericoloso per i viaggiatori inducendoli ad aumentare la velocità.  
**Opportunità:** Il passaggio dell'autostrada può essere sfruttato per la rigenerazione di un sistema di elementi verdi lineari che seguendo le linee di confine degli appezzamenti vadano a ricostituire un sistema paesaggistico di campagna vario e non banale.
- I** **Interferenza diretta dell'infrastruttura con la rete ecologica (tracciato principale e viabilità complementare)**  
**Criticità:** L'infrastruttura costituisce un ostacolo insuperabile per il movimento della fauna e contribuisce a frammentare il territorio, impedendo alle popolazioni animali il ricambio genetico necessario a mantenere sana la popolazione. Inoltre, il rumore, l'abbagliamento e l'inquinamento provocati dal traffico sono un fattore deterrente per gli animali che tendono ad allontanarsi dall'infrastruttura, abbandonando porzioni di territorio.
- I** **Interferenza diretta dell'infrastruttura con i corsi d'acqua principali a valenza ambientale**  
**Criticità:** L'infrastruttura costituisce un fattore di degrado per la valenza ambientale dei fiumi, in quanto il passaggio avviene in canali tombinati oppure tramite manufatti dalle sponde in calcestruzzo; in ogni caso vi è una interruzione della fascia ripariale che viene utilizzata da molte specie per gli spostamenti sul territorio.  
**Opportunità:** è possibile utilizzare i passaggi fluviali, tramite appositi manufatti ed accorgimenti, anche come passaggi per la fauna, ricostituendo una continuità ecologica tra i territori tagliati dall'infrastruttura.
- CR.3** **Corridoi ecologici in rapporto visuale diretto con il tracciato autostradale**  
**Criticità:** L'infrastruttura, con i fattori di disturbo dovuti a rumore, abbagliamento, e inquinamento prodotti dal passaggio degli autoveicoli, può indurre la fauna presente ad abbandonare l'area, determinando così la perdita della funzione prevalente di un corridoio ecologico.  
**Opportunità:** In caso di corridoi ecologici di particolare pregio paesaggistico, il passaggio dell'infrastruttura può far conoscere tali aree ai viaggiatori e incrementare la potenziale fruizione turistica del paesaggio di pianura.
- I** **Tessuto urbanizzato residenziale in rapporto visuale diretto con l'infrastruttura**  
**Criticità:** La residenza subisce in modo particolare il disturbo del tracciato autostradale: si tratta di un disturbo visivo, in quanto l'autostrada stravolge il paesaggio di campagna a cui gli abitanti di un luogo sono legati; di un disturbo legato al rumore prodotto dagli autoveicoli; di un disturbo legato all'inquinamento atmosferico che si diffonde dal nastro autostradale.

- SISTEMA PATRIMONIO STORICO E CULTURALE**
  - Centri storici**  
Rif.: Tavola 7 riq. A - C, Tavola 9.A riq. A.
  - Ville storiche**  
Rif.: Tavola 6 riq. C - E, Tavola 8 riq. A - C, Tavola 9.A riq. A.
  - Elementi puntuali di natura storico monumentale**  
Rif.: Tavola 9.B riq. A.
- SISTEMA INSEDIATIVO**
  - Ambito di urbanizzazione consolidata residenziale**  
Rif.: Tavola 9.B riq. A.
  - Ambito di urbanizzazione consolidata produttiva**  
Rif.: Tavola 9.B riq. A.
  - Ambito di edificazione diffusa residenziale**  
Rif.: Tavola 9.B riq. A.
  - Ambito di edificazione diffusa produttiva**  
Rif.: Tavola 9.B riq. A.
- SISTEMA ECOLOGICO E PAESAGGISTICO**
  - Siepi campestri**  
Rif.: Tavola 9.B riq. A, integrata tramite analisi di fotografia aerea recente.
  - Corridoi ecologici individuati a livello comunale**  
Rif.: Tavola 9.B riq. A.
  - Corridoi ecologici individuati a livello provinciale**  
Rif.: Tavola 8 riq. A - C.
  - Corridoi ecologici individuati a livello regionale**  
Rif.: Tavola 6 riq. B - E.
  - Corsi d'acqua principali con valenza ambientale**  
Rif.: Tavola 9.B riq. A.
  - Specchi d'acqua**  
Rif.: Tavola 9.B riq. A.
- AREA DI INTERAZIONE VISIVA**
  - Analisi dell'area di interazione visiva dell'infrastruttura**  
 Individua la porzione di territorio territorio da cui l'infrastruttura è chiaramente visibile, e contemporaneamente gli elementi del paesaggio effettivamente visibili dal punto di vista dell'infrastruttura. La scala del colore varia da un blu intenso nei punti più vicini all'infrastruttura, fino ad un azzurro chiaro ai limiti della fascia buffer dove la visibilità reciproca è trascurabile.



- Rif. basi dati: GM.1, CTR.1, IDTV.11, PAT.1, PAT.2, PAT.3. Scala **1:10.000**
- LEGENDA ELEMENTI DEL TRACCIATO AUTOSTRADALE**
- Impronta territoriale del tracciato principale autostradale e scala dell'elevazione sul piano di campagna
  - Sovrappassi al servizio della viabilità locale interferita dal tracciato autostradale
  - Aree per la fitodepurazione delle acque di scolo provenienti dal tracciato autostradale
  - Svincoli: in grigio l'area occupata, in bianco la viabilità
  - Parcheggi a servizio degli svincoli
  - Nuova viabilità complementare al tracciato principale dell'autostrada
  - Rotonde sui punti di incrocio tra la nuova viabilità complementare e la viabilità esistente
  - Sottopassi su viabilità locale interferita dal tracciato dell'autostrada
  - Ponte su idrografia interferita dal tracciato autostradale
  - Manufatto scotolare su idrografia interferita dal tracciato autostradale





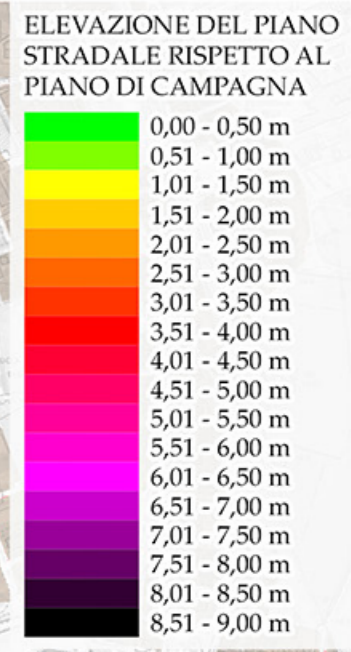
**CRITICITA'/OPPORTUNITA' INDIVIDUATE IN BASE ALLE ANALISI EFFETTUATE**

- Zone prive di elementi di schermatura del tracciato autostradale (campagna "deserta")**  
**Criticità:** La campagna "deserta", ovvero priva di formazioni verdi lineari, case sparse, o insediamenti legati alla produzione agricola, non pone alcuna ostruzione visiva all'infrastruttura autostradale che risulterà visibile nel paesaggio anche da grande distanza. Anche i rumori prodotti dal traffico non trovano ostacoli e possono estendere le potenzialità di disturbo ai massimi. Inoltre, il paesaggio monotono visibile dall'autostrada, privo di elementi vicini riconoscibili, può risultare pericoloso per i viaggiatori inducendoli ad aumentare la velocità.  
**Opportunità:** Il passaggio dell'autostrada può essere sfruttato per la rigenerazione di un sistema di elementi verdi lineari che seguendo le linee di confine degli appezzamenti vadano a ricostituire un sistema paesaggistico di campagna vario e non banale.
- Interferenza diretta dell'infrastruttura con la rete ecologica (tracciato principale e viabilità complementare)**  
**Criticità:** L'infrastruttura costituisce un ostacolo insuperabile per il movimento della fauna e contribuisce a frammentare il territorio, impedendo alle popolazioni animali il ricambio genetico necessario a mantenere sana la popolazione. Inoltre, il rumore, l'abbagliamento e l'inquinamento provocati dal traffico sono un fattore deterrente per gli animali che tendono ad allontanarsi dall'infrastruttura, abbandonando porzioni di territorio.
- Interferenza diretta dell'infrastruttura con i corsi d'acqua principali a valenza ambientale**  
**Criticità:** L'infrastruttura costituisce un fattore di degrado per la valenza ambientale dei fiumi, in quanto il passaggio avviene in canali tombinati oppure tramite manufatti dalle sponde in calcestruzzo; in ogni caso vi è una interruzione della fascia ripariale che viene utilizzata da molte specie per gli spostamenti sul territorio.  
**Opportunità:** è possibile utilizzare i passaggi fluviali, tramite appositi manufatti ed accorgimenti, anche come passaggi per la fauna, ricostituendo una continuità ecologica tra i territori tagliati dall'infrastruttura.
- Corridoi ecologici in rapporto visuale diretto con il tracciato autostradale**  
**Criticità:** L'infrastruttura, con i fattori di disturbo dovuti a rumore, abbagliamento, e inquinamento prodotti dal passaggio degli autoveicoli, può indurre la fauna presente ad abbandonare l'area, determinando così la perdita della funzione prevalente di un corridoio ecologico.  
**Opportunità:** In caso di corridoi ecologici di particolare pregio paesaggistico, il passaggio dell'infrastruttura può far conoscere tali aree ai viaggiatori e incrementare la potenziale fruizione turistica del paesaggio di pianura.
- Tessuto urbanizzato residenziale in rapporto visuale diretto con l'infrastruttura**  
**Criticità:** La residenza subisce in modo particolare il disturbo del tracciato autostradale: si tratta di un disturbo visivo, in quanto l'autostrada stravolge il paesaggio di campagna a cui gli abitanti di un luogo sono legati; di un disturbo legato al rumore prodotto dagli autoveicoli; di un disturbo legato all'inquinamento atmosferico che si diffonde dal nastro autostradale.

**CRITICITA'/OPPORTUNITA' INDIVIDUATE IN BASE ALLE ANALISI EFFETTUATE**

- V** **Tratti del tracciato autostradale in viadotto**  
**Criticità:** I tratti in viadotto si elevano fino a 9 metri sul piano di campagna, e in un paesaggio dai tratti pianeggianti come quello attraversato, risultano visibili da grandi distanze ed ostruiscono l'orizzonte per gli osservatori posti nelle vicinanze. Inoltre il rumore si può diffondere senza trovare gli ostacoli del terreno.  
**Opportunità:** Il fatto di trovarsi in posizione sopraelevata rispetto alla campagna circostante, può offrire ai viaggiatori dell'autostrada una visione privilegiata del paesaggio che stanno attraversando.
- S** **Sovrappassi per la viabilità interferita**  
**Criticità:** I cavalcavia si elevano fino a 8,50 metri sul piano di campagna, e in un paesaggio dai tratti pianeggianti come quello attraversato, risultano visibili da grandi distanze ed ostruiscono l'orizzonte per gli osservatori posti nelle vicinanze.  
**Opportunità:** Il fatto di trovarsi in posizione sopraelevata rispetto alla campagna circostante, li può trasformare in punti di visione privilegiata del paesaggio circostante; inoltre, se opportunamente sistemati a verde sulle scarpate, possono trasformarsi in elementi di continuità visiva di sistemi verdi tagliati dal tracciato autostradale.
- G** **Caselli autostradali**  
**Criticità:** I caselli costituiscono un punto particolarmente critico per quanto riguarda l'impatto sul territorio e sul paesaggio. Occupano una grande superficie, sono dotati di strutture in elevazione, la possibilità di avere automobili ferme in coda genera un maggiore grado di inquinamento rispetto al tracciato principale; inoltre fungono da attrattori di attività legate al consumo di suolo: il rischio è che nel lungo periodo possano trasformarsi in volano per un aumento delle aree urbanizzate destinate al settore produttivo e logistico, caratterizzate da una bassa qualità architettonica degli interventi.  
**Opportunità:** Tramite una pianificazione comunale che impedisca un indiscriminato sviluppo edilizio nelle vicinanze del casello autostradale, esso può divenire un punto di ingresso al territorio in grado di aumentare le potenzialità di sviluppo sostenibile del territorio, tramite la valorizzazione dell'attività turistica e delle produzioni agricole e della relativa filiera di trasformazione locale.
- CR.2** **Edifici di valore storico-testimoniale in rapporto visuale diretto con l'infrastruttura (vedasi schedatura relativa)**  
**Criticità:** Gli edifici di valore storico-testimoniale, in particolar modo quelli classificati come Ville Venete, traggono il loro pregio paesaggistico ed il loro valore testimoniale anche dal contesto in cui sono inseriti; il passaggio dell'infrastruttura altera tale contesto percettivo, determinando un peggioramento del valore paesaggistico.  
**Opportunità:** Il passaggio dell'autostrada può, nel caso il manufatto di valore storico-testimoniale sia percepibile dai viaggiatori in transito, far conoscere detti beni ad un elevato numero di persone. Inoltre, in caso di beni posti nelle vicinanze dei caselli, è possibile un recupero funzionale di edifici in cattivo stato di conservazione, a fini turistici o didattici, grazie al potenziale bacino di utenza portato dall'infrastruttura autostradale.

- LEGENDA ELEMENTI DEL TRACCIATO AUTOSTRADALE**
- Impronta territoriale del tracciato principale autostradale e scala dell'elevazione sul piano di campagna
  - Sovrappassi al servizio della viabilità locale interferita dal tracciato autostradale
  - Aree per la fitodepurazione delle acque di scolo provenienti dal tracciato autostradale
  - Svincoli: in grigio l'area occupata, in bianco la viabilità
  - Parcheeggi a servizio degli svincoli
  - Nuova viabilità complementare al tracciato principale dell'autostrada
  - Rotonde sui punti di incrocio tra la nuova viabilità complementare e la viabilità esistente
  - Sottopassi su viabilità locale interferita dal tracciato dell'autostrada
  - Ponte su idrografia interferita dal tracciato autostradale
  - Manufatto scotolare su idrografia interferita dal tracciato autostradale



**SISTEMA PATRIMONIO STORICO E CULTURALE**

- Centri storici**  
Rif.: Tavola 7 riq. A - C, Tavola 9.C riq. A.
- Ville storiche**  
Rif.: Tavola 6 riq. C - E, Tavola 8 riq. A - C, Tavola 9.C riq. A.
- Elementi puntuali di natura storico monumentale**  
Rif.: Tavola 9.C riq. A.

**SISTEMA INSEDIATIVO**

- Ambito di urbanizzazione consolidata residenziale**  
Rif.: Tavola 9.C riq. A.
- Ambito di urbanizzazione consolidata produttiva**  
Rif.: Tavola 9.C riq. A.
- Ambito di edificazione diffusa residenziale**  
Rif.: Tavola 9.C riq. A.
- Ambito di edificazione diffusa produttiva**  
Rif.: Tavola 9.C riq. A.

**SISTEMA ECOLOGICO E PAESAGGISTICO**

- Siepi campestri**  
Rif.: Tavola 9.C riq. A, integrata tramite analisi di fotografia aerea recente.
- Area Nucleo, Sito di Importanza Comunitaria e Zona di Protezione Speciale**  
Rif.: Tavola 9.C riq. A.
- Corridoi ecologici individuati a livello comunale**  
Rif.: Tavola 9.C riq. A.
- Corridoi ecologici individuati a livello provinciale**  
Rif.: Tavola 8 riq. A - C.
- Corridoi ecologici individuati a livello regionale**  
Rif.: Tavola 6 riq. B - E.
- Corsi d'acqua principali con valenza ambientale**  
Rif.: Tavola 9.C riq. A.
- Specchi d'acqua**  
Rif.: Tavola 9.C riq. A.

**AREA DI INTERAZIONE VISIVA**

**Analisi dell'area di interazione visiva dell'infrastruttura**  
 Individua la porzione di territorio territorio da cui l'infrastruttura è chiaramente visibile, e contemporaneamente gli elementi del paesaggio effettivamente visibili dal punto di vista dell'infrastruttura. La scala del colore varia da un blu intenso nei punti più vicini all'infrastruttura, fino ad un azzurro chiaro ai limiti della fascia buffer dove la visibilità reciproca è trascurabile.  
 Rif. basi dati: GMI, CTR1, IDTV-11, PAT.1, PAT.2, PAT.3. Scala 1:10.000





SIEMI E FILARI DI NUOVO IMPIANTO

Il metodo impiegato per la mitigazione dell'impatto visivo dell'infrastruttura sul paesaggio è quello dell'impianto di formazioni verdi lineari sulle linee segnate dalla maglia delle scoline sul tessuto agricolo, seguendo per quanto possibile le linee inclinate di 45° rispetto al tracciato autostradale. Tale soluzione presenta una serie di vantaggi di seguito elencati:

- dal punto di vista dell'osservatore posto sul territorio, evita la percezione dell'infrastruttura nella sua dimensione lineare estesa, limitandone così l'impatto visivo sul paesaggio;
- dal punto di vista del viaggiatore dell'autostrada, mantiene comunque visuale aperte sul paesaggio e offre un alternarsi di elementi posti a diverse distanze dal tracciato che aumentano la sensazione della velocità nei conducenti degli autoveicoli, aumentando la sicurezza della viabilità;
- limita il consumo di suolo agricolo, ed interviene in minima parte con le coltivazioni agricole;
- contribuisce a limitare la dispersione degli inquinanti e delle polveri generate dal traffico autostradale;
- contribuisce ad attenuare l'inquinamento acustico;
- costituisce un nuovo paesaggio coerente con il territorio e la sua storia;
- le formazioni lineari costituiscono habitat per la sopravvivenza e lo spostamento sul territorio delle specie animali, funzionando come stepping stones per il collegamento sulla direttrice est-ovest tra i corridoi ecologici che nelle Valli Grandi Veronesi sono disposti principalmente lungo l'asse nord-sud.

PASSAGGI PER LA FAUNA



L'infrastruttura autostradale rappresenta un ostacolo rilevante per la possibilità di movimento degli animali sul territorio. Nell'ambito delle Valli Grandi Veronesi tale problema è accentuato dal fatto che i corridoi ecologici sono disposti lungo i fiumi che scendono sulla direttrice nord-sud, e l'autostrada li taglia trasversalmente.

- passaggi per la fauna realizzati mediante appositi elementi scartolari dotati di banchine asciutte per il passaggio degli animali e di sistemi che ne rendono agevole l'imbocco da parte degli stessi;
- passaggi per la fauna in corrispondenza di ponti e viadotti sui fiumi maggiori, dove si dovrà prevedere una fascia verde in continuità della fascia ripariale, che attraverso il manufatto, garantendo agli animali uno spazio protetto per l'attraversamento;
- opere di sistemazione a verde nei pressi dei passaggi che favoriscano lo spostamento degli animali verso di essi.

AREE BOSCADE DI NUOVO IMPIANTO



In presenza di situazioni particolari, laddove il metodo di mitigazione visiva dell'impianto di formazioni lineari sulle linee del tessuto agricolo non è utilizzabile, si ricorre all'impianto di fasce boscate. E' il caso di aree di risulta tra il tracciato autostradale e nuclei abitati particolarmente vicini ad esso; in tal caso, lo spazio limitato non consente l'impianto efficace

- di formazioni verdi lineari, e le aree occupate per l'impianto dell'area boscata, a causa della frammentazione indotta dal passaggio dell'infrastruttura, avrebbero comunque perso gran parte della loro vocazione agricola, configurandosi come frammenti anche di difficile accesso per le lavorazioni agricole.
Un altro caso in cui è previsto l'utilizzo di aree boscate è per la mitigazione di impatti particolarmente rilevanti, come quello costituito dal punto di partenza dell'infrastruttura, che si incunea tra i centri abitati di Levà di Sopra e Levà di Sotto con un viadotto alto oltre 8,50 metri. In tal caso l'area boscata permette di limitare, oltre all'impatto visivo, anche l'impatto acustico senza ricorrere alle barriere che andrebbero ad aumentare il già notevole impatto visivo.
Le aree boscate inoltre possono costituire, nei pressi di passaggi per la fauna su corridoi ecologici particolarmente importanti, un'area attrattiva per gli animali verso tali passaggi.

BARRIERE ACUSTICHE



In caso di necessità di schermatura particolari, come la presenza di centri abitati o singole abitazioni posti immediatamente a ridosso del tracciato autostradale, e quindi in mancanza di spazio per soluzioni di mitigazione alternative, è previsto l'impianto di barriere acustiche.

TRATTAMENTO DELLE SCARPATE DEI VIADOTTI E DEI SOVRAPPASSI

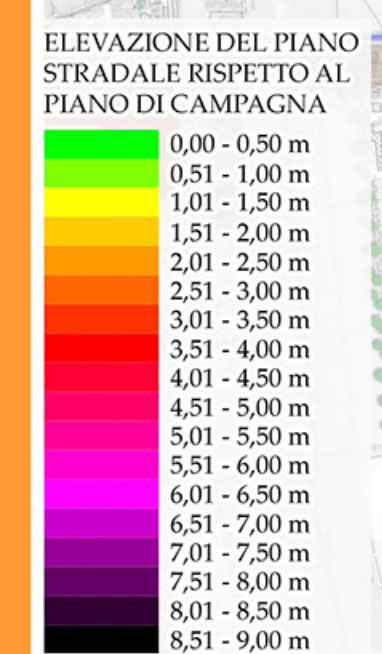
Laddove il tracciato autostradale si eleva sul territorio per la presenza dei viadotti, si rende necessario trattare le scarpate di questi ultimi con sistemazioni a verde al fine di limitarne l'impatto visivo e dove possibile integrarle con le formazioni verdi lineari per agevolare gli spostamenti della fauna verso gli appositi passaggi. Anche le scarpate dei cavalcavia sono trattate mediante sistemazioni a verde, se possibile in sinergia con l'impianto di nuovi filari sulla viabilità di approccio e sulle linee del tessuto agricolo circostante, in modo da costituire una continuità visiva e integrare il cavalcavia nel paesaggio.

- Centri storici
Rif.: Tavola 7 riq. A - C, Tavola 9.A riq. A.
Ville storiche
Rif.: Tavola 6 riq. C - E, Tavola 8 riq. A - C, Tavola 9.A riq. A.
Elementi puntuali di natura storico monumentale
Rif.: Tavola 9.A riq. A.

- SISTEMA INSEDIATIVO
Ambito di urbanizzazione consolidata residenziale
Rif.: Tavola 9.A riq. A.
Ambito di urbanizzazione consolidata produttiva
Rif.: Tavola 9.A riq. A.
Ambito di edificazione diffusa residenziale
Rif.: Tavola 9.A riq. A.
Ambito di edificazione diffusa produttiva
Rif.: Tavola 9.A riq. A.

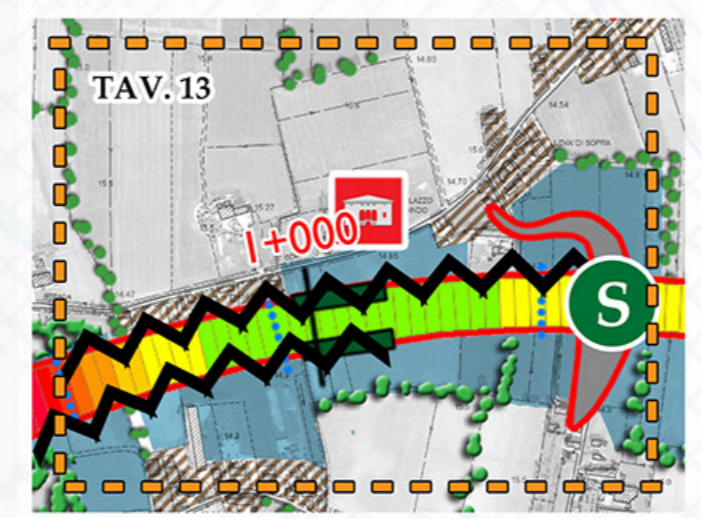
- SISTEMA ECOLOGICO E PAESAGGISTICO
Siepi campestri esistenti
Rif.: Tavola 9.A riq. A, integrata tramite analisi di fotografia aerea recente.
Corridoi ecologici individuati a livello comunale
Rif.: Tavola 9.A riq. A.
Corridoi ecologici individuati a livello provinciale
Rif.: Tavola 8 riq. A - C.
Corridoi ecologici individuati a livello regionale
Rif.: Tavola 6 riq. B - E.
Corsi d'acqua principali con valenza ambientale
Rif.: Tavola 9.A riq. A.
Specchi d'acqua
Rif.: Tavola 9.A riq. A.

- AREA DI INTERAZIONE VISIVA
Analisi dell'area di interazione visiva dell'infrastruttura: situazione post-mitigazione.
Individua la porzione di territorio da cui l'infrastruttura è chiaramente visibile, e contemporaneamente gli elementi del paesaggio effettivamente visibili dal punto di vista dell'infrastruttura. La scala del colore varia da un blu intenso nei punti più vicini all'infrastruttura, fino ad un azzurro chiaro ai limiti della fascia buffer dove la visibilità reciproca è trascurabile.



LEGENDA ELEMENTI DEL TRACCIATO AUTOSTRADALE

- Impronta territoriale del tracciato principale autostradale e scala dell'elevazione sul piano di campagna
Sovrappassi al servizio della viabilità locale interferita dal tracciato autostradale
Aree per la fitodepurazione delle acque di scolo provenienti dal tracciato autostradale
Svincoli: in grigio l'area occupata, in bianco la viabilità
Parcheggi a servizio degli svincoli
Nuova viabilità complementare al tracciato principale dell'autostrada
Rotonde sui punti di incrocio tra la nuova viabilità complementare e la viabilità esistente
Sottopassi su viabilità locale interferita dal tracciato dell'autostrada
Ponte su idrografia interferita dal tracciato autostradale
Manufatto scartolare su idrografia interferita dal tracciato autostradale



Progetto di mitigazione dell'area di Palazzo Lando (vedi Tavola 13)
L'area di palazzo Lando è stata oggetto di un approfondimento progettuale in scala 1:1000, a causa della criticità relativa alla presenza di Palazzo Lando e alla vicinanza dei centri di Levà di Sopra e di Sotto al tracciato autostradale di progetto.



**INTERVENTI DI PROGETTO PER LA MITIGAZIONE DEGLI IMPATTI DELL'INFRASTRUTTURA**

**SIEPI E FILARI DI NUOVO IMPIANTO**

Il metodo impiegato per la mitigazione dell'impatto visivo dell'infrastruttura sul paesaggio è quello dell'impianto di formazioni verdi lineari sulle linee segnate dalla maglia delle scoline sul tessuto agricolo, seguendo per quanto possibile le linee inclinate di 45° rispetto al tracciato autostradale. Tale soluzione presenta una serie di vantaggi di seguito elencati:

- dal punto di vista dell'osservatore posto sul territorio, evita la percezione dell'infrastruttura nella sua dimensione lineare estesa, limitandone così l'impatto visivo sul paesaggio;
- dal punto di vista del viaggiatore dell'autostrada, mantiene comunque visuali aperte sul paesaggio e offre un alternarsi di elementi posti a diverse distanze dal tracciato che aumentano la sensazione della velocità nei conducenti degli autoveicoli, aumentando la sicurezza del viaggio;
- limita il consumo di suolo agricolo, ed interrisce in minima parte con le coltivazioni agricole;
- contribuisce a limitare la dispersione degli inquinanti e delle polveri generate dal traffico autostradale;
- contribuisce ad attenuare l'inquinamento acustico;
- costituisce un nuovo paesaggio coerente con il territorio e la sua storia;
- le formazioni lineari costituiscono habitat per la sopravvivenza e lo spostamento sul territorio delle specie animali, funzionando come stepping stones per il collegamento sulla direttrice est-ovest tra i corridoi ecologici che nelle Valli Grandi Veronesi sono disposti principalmente lungo l'asse nord-sud.

**PASSAGGI PER LA FAUNA**

L'infrastruttura autostradale rappresenta un ostacolo rilevante per la possibilità di movimento degli animali sul territorio. Nell'ambito delle Valli Grandi Veronesi tale problema è accentuato dal fatto che i corridoi ecologici sono disposti lungo i fiumi che scendono sulla direttrice nord-sud, e l'autostrada li taglia trasversalmente.

Risulta pertanto necessario, al fine di mantenere la funzione ecologica che i fiumi e le relative zone riparie costituiscono, prevedere appositi passaggi per la fauna in corrispondenza delle opere idrauliche ed ingegneristiche che consentono la continuità della rete idraulica. Tali opere si possono suddividere in:

- passaggi per la fauna realizzati mediante appositi elementi scatolari dotati di banchine asciutte per il passaggio degli animali e di sistemi che ne rendono agevole l'imbocco da parte degli stessi;
- passaggi per la fauna in corrispondenza di ponti e viadotti sui fiumi maggiori, dove si dovrà prevedere una fascia verde in continuità della fascia ripariale, che attraverso il manufatto, garantendo agli animali uno spazio protetto per l'attraversamento;
- opere di sistemazione a verde nei pressi dei passaggi che favoriscano lo spostamento degli animali verso di essi.

**AREE BOScate DI NUOVO IMPIANTO**

In presenza di situazioni particolari, laddove il metodo di mitigazione visiva dell'impianto di formazioni lineari sulle linee del tessuto agricolo non è utilizzabile, si ricorre all'impianto di fasce boscate. E' il caso di aree di risulta tra il tracciato autostradale e nuclei abitati particolarmente vicini ad esso; in tal caso, lo spazio limitato non consente l'impianto efficace di formazioni verdi lineari, e le aree occupate per l'impianto dell'area boscata, a causa della frammentazione indotta dal passaggio dell'infrastruttura, avrebbero comunque perso gran parte della loro vocazione agricola, configurandosi come frammenti anche di difficile accesso per le lavorazioni agricole.

Un altro caso in cui è previsto l'utilizzo di aree boscate è per la mitigazione di impatti particolarmente rilevanti, come quello costituito dal punto di partenza dell'infrastruttura, che si incastra tra i centri abitati di Levà di Sopra e Levà di Sotto con un viadotto alto oltre 8,50 metri. In tal caso l'area boscata permette di limitare, oltre all'impatto visivo, anche l'impatto acustico senza ricorrere alle barriere che andrebbero ad aumentare il già notevole impatto visivo. Le aree boscate inoltre possono costituire, nei pressi di passaggi per la fauna su corridoi ecologici particolarmente importanti, un'area attrattiva per gli animali verso tali passaggi.

**BARRIERE ACUSTICHE**

In caso di necessità di schermatura particolari, come la presenza di centri abitati o singole abitazioni posti immediatamente a ridosso del tracciato autostradale, e quindi in mancanza di spazio per soluzioni di mitigazione alternative, è previsto l'impianto di barriere acustiche.

**TRATTAMENTO DELLE SCARPATE DEI VIADOTTI E DEI SOVRAPPASSI**

Laddove il tracciato autostradale si eleva sul territorio per la presenza dei viadotti, si rende necessario trattare le scarpate di questi ultimi con sistemazioni a verde al fine di limitarne l'impatto visivo e dove possibile integrarle con le formazioni verdi lineari per agevolare gli spostamenti della fauna verso gli appositi passaggi sistemazioni a verde, se possibile in sinergia con l'impianto di nuovi filari sulla viabilità di approccio e sulle linee del tessuto agricolo circostante, in modo da costituire una continuità visiva e integrare il cavalcavia nel paesaggio.

**SISTEMA PATRIMONIO STORICO E CULTURALE ESISTENTE**

- Centri storici**  
Rif.: Tavola 7 riq. A - C, Tavola 9.A riq. A.
- Ville storiche**  
Rif.: Tavola 6 riq. C - E, Tavola 8 riq. A - C, Tavola 9.A riq. A.
- Elementi puntuali di natura storico monumentale**  
Rif.: Tavola 9.A riq. A.

**SISTEMA INSEDIATIVO**

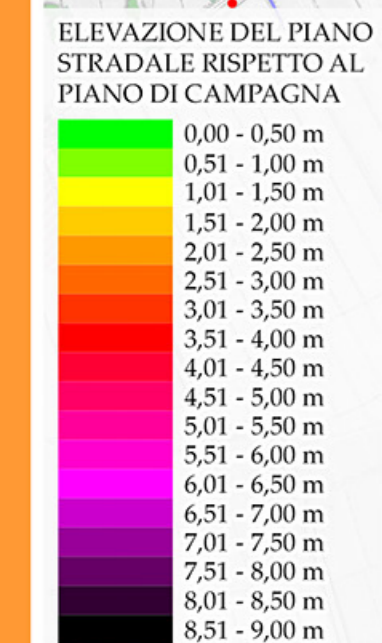
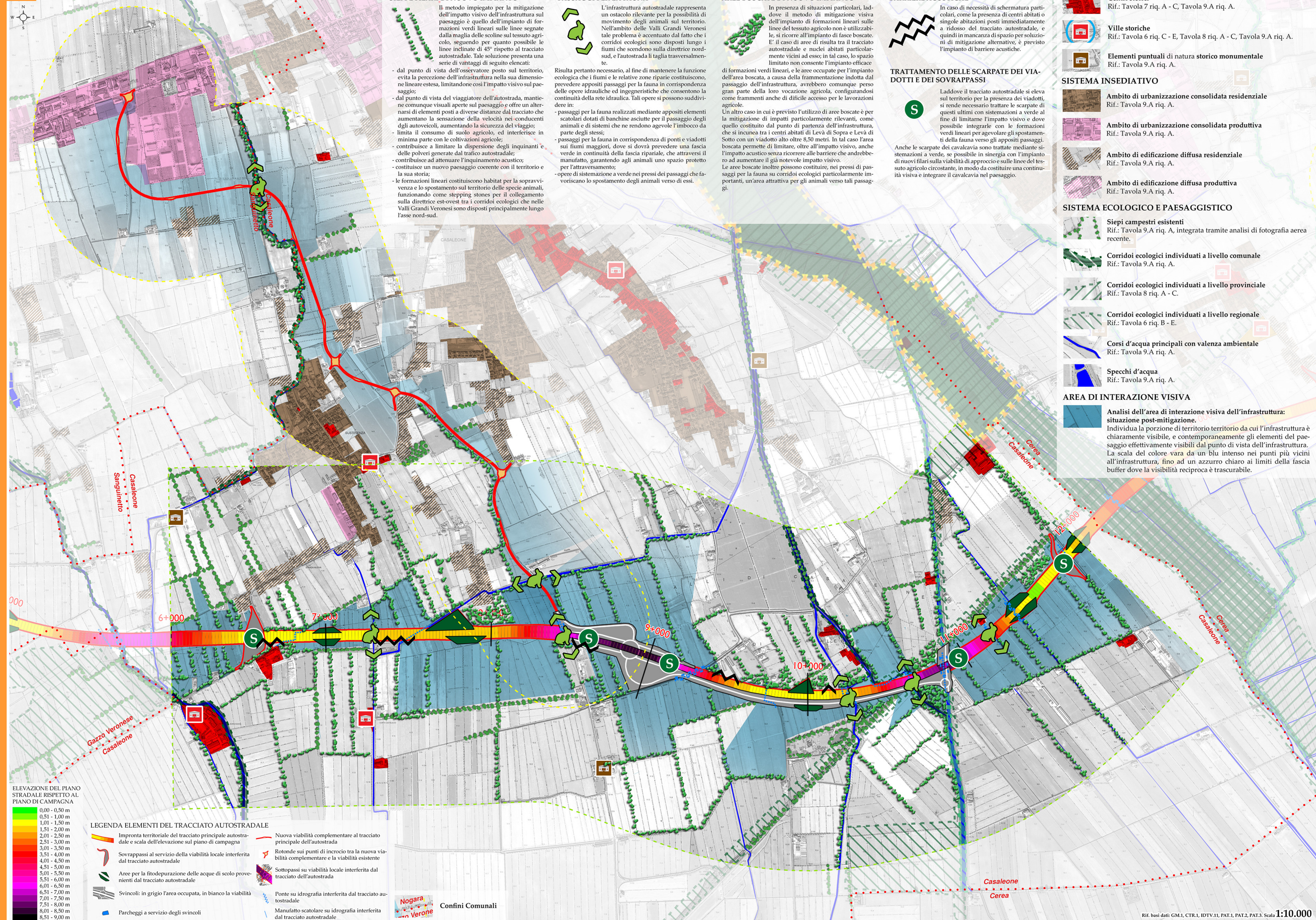
- Ambito di urbanizzazione consolidata residenziale**  
Rif.: Tavola 9.A riq. A.
- Ambito di urbanizzazione consolidata produttiva**  
Rif.: Tavola 9.A riq. A.
- Ambito di edificazione diffusa residenziale**  
Rif.: Tavola 9.A riq. A.
- Ambito di edificazione diffusa produttiva**  
Rif.: Tavola 9.A riq. A.

**SISTEMA ECOLOGICO E PAESAGGISTICO**

- Siepi campestri esistenti**  
Rif.: Tavola 9.A riq. A, integrata tramite analisi di fotografia aerea recente.
- Corridoi ecologici individuati a livello comunale**  
Rif.: Tavola 9.A riq. A.
- Corridoi ecologici individuati a livello provinciale**  
Rif.: Tavola 8 riq. A - C.
- Corridoi ecologici individuati a livello regionale**  
Rif.: Tavola 6 riq. B - E.
- Corsi d'acqua principali con valenza ambientale**  
Rif.: Tavola 9.A riq. A.
- Specchi d'acqua**  
Rif.: Tavola 9.A riq. A.

**AREA DI INTERAZIONE VISIVA**

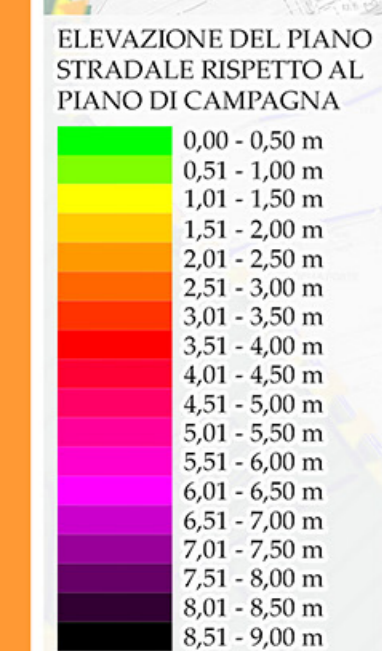
**Analisi dell'area di interazione visiva dell'infrastruttura: situazione post-mitigazione.**  
Individua la porzione di territorio da cui l'infrastruttura è chiaramente visibile, e contemporaneamente gli elementi del paesaggio effettivamente visibili dal punto di vista dell'infrastruttura. La scala del colore varia da un blu intenso nei punti più vicini all'infrastruttura, fino ad un azzurro chiaro ai limiti della fascia buffer dove la visibilità reciproca è trascurabile.



- LEGENDA ELEMENTI DEL TRACCIATO AUTOSTRADALE**
- Impronta territoriale del tracciato principale autostradale e scala dell'elevazione sul piano di campagna
  - Sovrappassi al servizio della viabilità locale interferita dal tracciato autostradale
  - Arece per la fitoriduzione delle acque di scolo provenienti dal tracciato autostradale
  - Svincoli in grigio l'area occupata, in bianco la viabilità
  - Parcheggi a servizio degli svincoli
  - Nuova viabilità complementare al tracciato principale dell'autostrada
  - Rotonde sui punti di incrocio tra la nuova viabilità complementare e la viabilità esistente
  - Sottopassi su viabilità locale interferita dal tracciato dell'autostrada
  - Ponte su idrografia interferita dal tracciato autostradale
  - Manufatto scatolare su idrografia interferita dal tracciato autostradale

**Confini Comunali**  
Nogara  
Verona





**SISTEMA PATRIMONIO STORICO E CULTURALE ESISTENTE**

- Centri storici**  
Rif.: Tavola 7 riq. A - C, Tavola 9.A riq. A.
- Ville storiche**  
Rif.: Tavola 6 riq. C - E, Tavola 8 riq. A - C, Tavola 9.A riq. A.
- Elementi puntuali di natura storico monumentale**  
Rif.: Tavola 9.A riq. A.

**SISTEMA INSEDIATIVO**

- Ambito di urbanizzazione consolidata residenziale**  
Rif.: Tavola 9.A riq. A.
- Ambito di urbanizzazione consolidata produttiva**  
Rif.: Tavola 9.A riq. A.
- Ambito di edificazione diffusa residenziale**  
Rif.: Tavola 9.A riq. A.
- Ambito di edificazione diffusa produttiva**  
Rif.: Tavola 9.A riq. A.

**SISTEMA ECOLOGICO E PAESAGGISTICO**

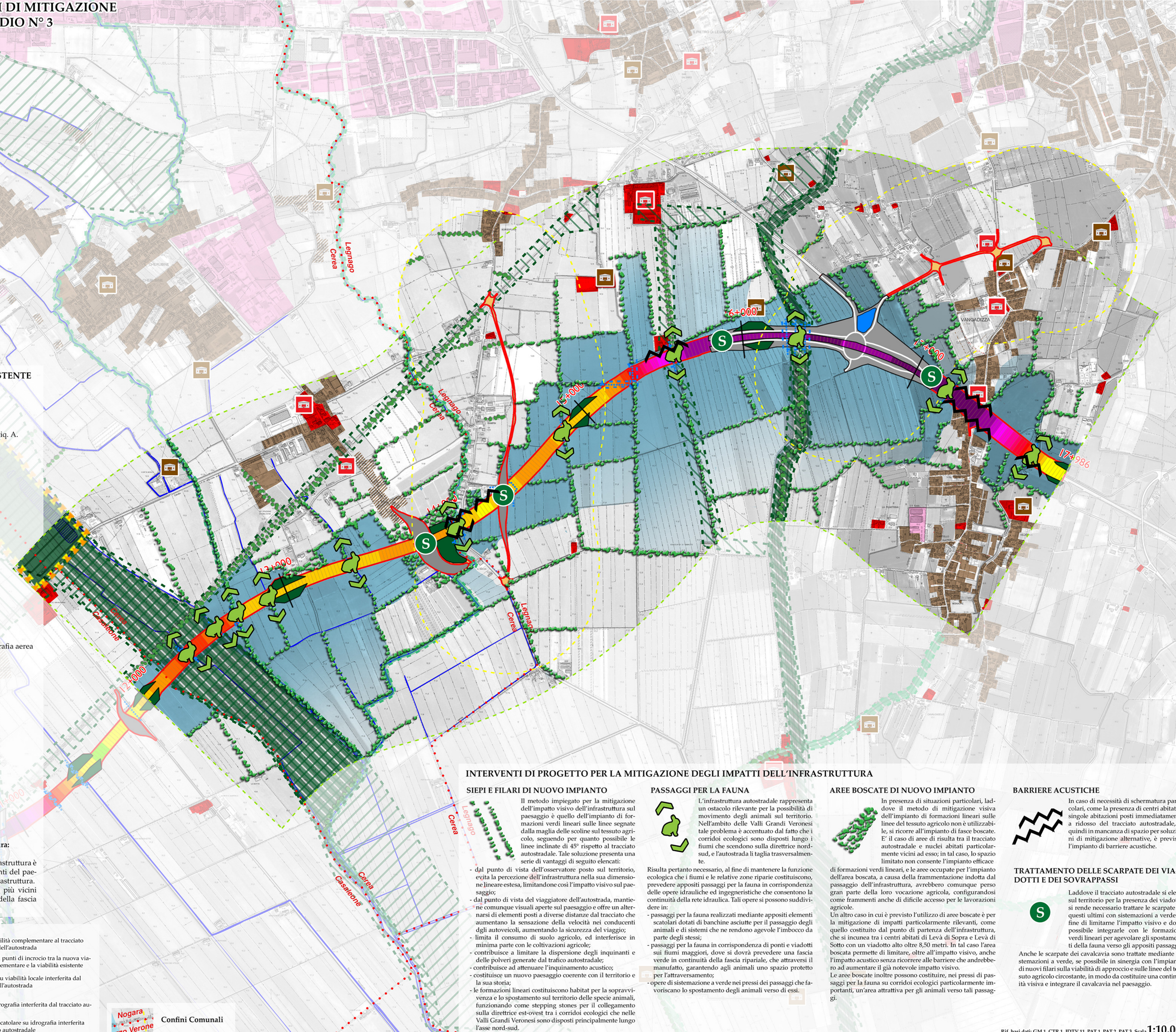
- Siepi campestri esistenti**  
Rif.: Tavola 9.A riq. A, integrata tramite analisi di fotografia aerea recente.
- Corridoi ecologici individuati a livello comunale**  
Rif.: Tavola 9.A riq. A.
- Corridoi ecologici individuati a livello provinciale**  
Rif.: Tavola 8 riq. A - C.
- Corridoi ecologici individuati a livello regionale**  
Rif.: Tavola 6 riq. B - E.
- Corsi d'acqua principali con valenza ambientale**  
Rif.: Tavola 9.A riq. A.
- Specchi d'acqua**  
Rif.: Tavola 9.A riq. A.

**AREA DI INTERAZIONE VISIVA**

**Analisi dell'area di interazione visiva dell'infrastruttura: situazione post-mitigazione.**  
Individua la porzione di territorio da cui l'infrastruttura è chiaramente visibile, e contemporaneamente gli elementi del paesaggio effettivamente visibili dal punto di vista dell'infrastruttura. La scala del colore varia da un blu intenso nei punti più vicini all'infrastruttura, fino ad un azzurro chiaro ai limiti della fascia buffer dove la visibilità reciproca è trascurabile.

**LEGENDA ELEMENTI DEL TRACCIATO AUTOSTRADALE**

- Impronta territoriale del tracciato principale autostradale e scala dell'elevazione sul piano di campagna
- Sovrappassi al servizio della viabilità locale interferita dal tracciato autostradale
- Arece per la fitodepurazione delle acque di scolo provenienti dal tracciato autostradale
- Svincoli: in grigio l'area occupata, in bianco la viabilità
- Parcheggi a servizio degli svincoli
- Nuova viabilità complementare al tracciato principale dell'autostrada
- Rotonde sui punti di incrocio tra la nuova viabilità complementare e la viabilità esistente
- Sottopassi su viabilità locale interferita dal tracciato dell'autostrada
- Ponte su idrografia interferita dal tracciato autostradale
- Manufatto scotolare su idrografia interferita dal tracciato autostradale



**INTERVENTI DI PROGETTO PER LA MITIGAZIONE DEGLI IMPATTI DELL'INFRASTRUTTURA**

**SIEPI E FILARI DI NUOVO IMPIANTO**

Il metodo impiegato per la mitigazione dell'impatto visivo dell'infrastruttura sul paesaggio è quello dell'impianto di formazioni verdi lineari sulle linee segnate dalla maglia delle scoline sul tessuto agricolo, seguendo per quanto possibile le linee inclinate di 45° rispetto al tracciato autostradale. Tale soluzione presenta una serie di vantaggi di seguito elencati:

- dal punto di vista dell'osservatore posto sul territorio, evita la percezione dell'infrastruttura nella sua dimensione lineare estesa, limitandone così l'impatto visivo sul paesaggio;
- dal punto di vista del viaggiatore dell'autostrada, mantiene comunque visuali aperte sul paesaggio e offre un alternarsi di elementi posti a diverse distanze dal tracciato che aumentano la sensazione della velocità nei conducenti degli autoveicoli, aumentando la sicurezza del viaggio;
- limita il consumo di suolo agricolo, ed interferisce in minima parte con le coltivazioni agricole;
- contribuisce a limitare la dispersione degli inquinanti e delle polveri generate dal traffico autostradale;
- contribuisce ad attenuare l'inquinamento acustico;
- costituisce un nuovo paesaggio coerente con il territorio e la sua storia;
- le formazioni lineari costituiscono habitat per la sopravvivenza e lo spostamento sul territorio delle specie animali, funzionando come stepping stones per il collegamento sulla direttrice est-ovest tra i corridoi ecologici che nelle Valli Grandi Veronesi sono disposti principalmente lungo l'asse nord-sud.

**PASSAGGI PER LA FAUNA**

L'infrastruttura autostradale rappresenta un ostacolo rilevante per la possibilità di movimento degli animali sul territorio. Nell'ambito delle Valli Grandi Veronesi tale problema è accentuato dal fatto che i corridoi ecologici sono disposti lungo i fiumi che scendono sulla direttrice nord-sud, e l'autostrada li taglia trasversalmente.

Risulta pertanto necessario, al fine di mantenere la funzione ecologica che i fiumi e le relative zone riparie costituiscono, prevedere appositi passaggi per la fauna in corrispondenza delle opere idrauliche che consentono la continuità della rete idraulica. Tali opere si possono suddividere in:

- passaggi per la fauna realizzati mediante appositi elementi scotolari dotati di banchine ascutte per il passaggio degli animali e di sistemi che ne rendono agevole l'imbocco da parte degli stessi;
- passaggi per la fauna in corrispondenza di ponti e viadotti sui fiumi maggiori, dove si dovrà prevedere una fascia verde in continuità della fascia ripariale, che attraverso il manufatto, garantendo agli animali uno spazio protetto per l'attraversamento;
- opere di sistemazione a verde nei pressi dei passaggi che favoriscano lo spostamento degli animali verso di essi.

**AREE BOSCADE DI NUOVO IMPIANTO**

In presenza di situazioni particolari, laddove il metodo di mitigazione visiva dell'impianto di formazioni lineari sulle linee del tessuto agricolo non è utilizzabile, si ricorre all'impianto di fasce boscate. E' il caso di aree di risulta tra il tracciato autostradale e nuclei abitati particolarmente vicini ad esso; in tal caso, lo spazio limitato non consente l'impianto efficace di formazioni verdi lineari, e le aree occupate per l'impianto dell'area boscata, a causa della frammentazione indotta dal passaggio dell'infrastruttura, avrebbero comunque perso gran parte della loro vocazione agricola, configurandosi come frammenti anche di difficile accesso per le lavorazioni agricole.

Un altro caso in cui è previsto l'utilizzo di aree boscate è per la mitigazione di impatti particolarmente rilevanti, come quello costituito dal punto di partenza dell'infrastruttura, che si incunea tra i centri abitati di Levà di Sopra e Levà di Sotto con un viadotto alto oltre 8,50 metri. In tal caso l'area boscata permette di limitare, oltre all'impatto visivo, anche l'impatto acustico senza ricorrere alle barriere che andrebbero ad aumentare il già notevole impatto visivo. Le aree boscate inoltre possono costituire, nei pressi di passaggi per la fauna su corridoi ecologici particolarmente importanti, un'area attrattiva per gli animali verso tali passaggi.

**BARRIERE ACUSTICHE**

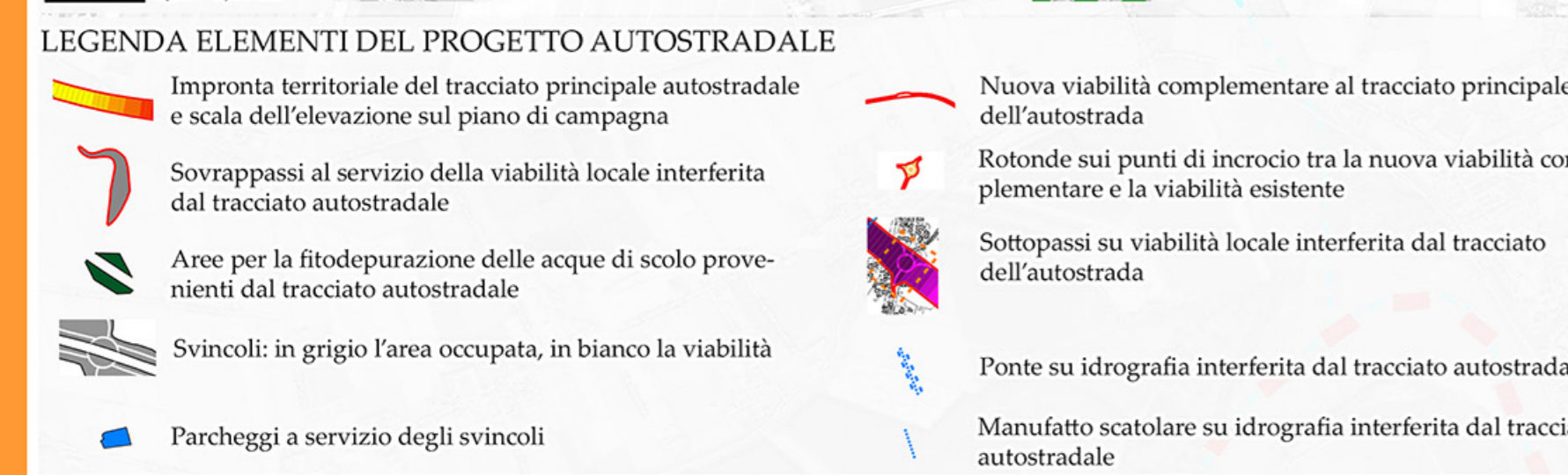
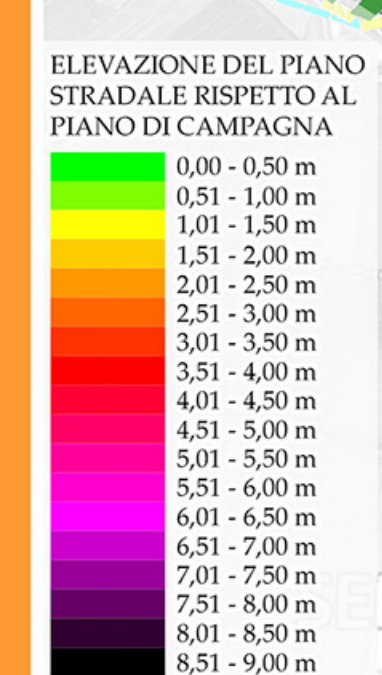
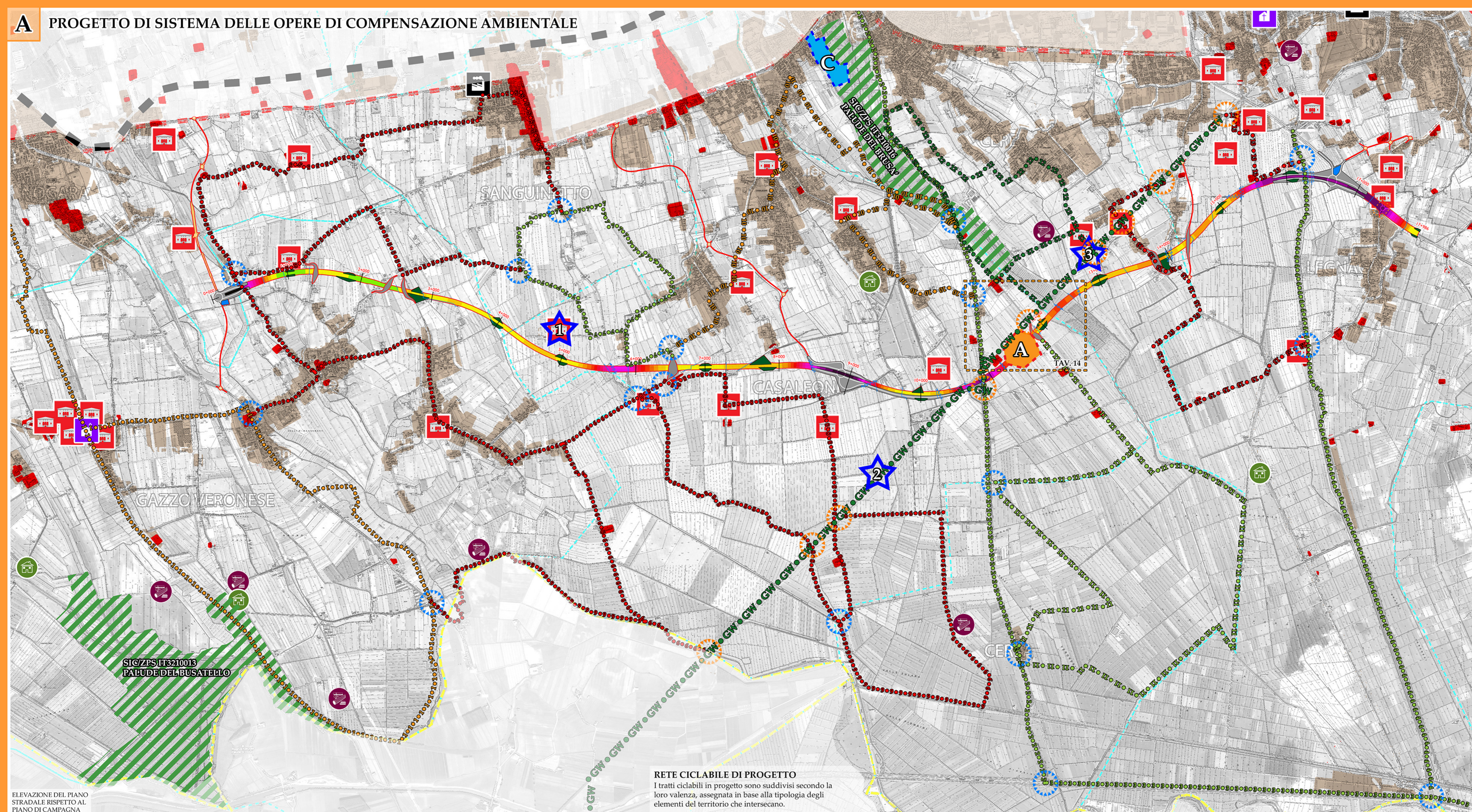
In caso di necessità di schermatura particolari, come la presenza di centri abitati o singole abitazioni posti immediatamente a ridosso del tracciato autostradale, e quindi in mancanza di spazio per soluzioni di mitigazione alternative, è previsto l'impianto di barriere acustiche.

**TRATTAMENTO DELLE SCARPATE DEI VIADOTTI E DEI SOVRAPPASSI**

Laddove il tracciato autostradale si eleva sul territorio per la presenza dei viadotti, si rende necessario trattare le scarpate di questi ultimi con sistemazioni a verde al fine di limitarne l'impatto visivo e dove possibile integrarle con le formazioni verdi lineari per agevolare gli spostamenti della fauna verso gli appositi passaggi.

Anche le scarpate dei cavalcavia sono trattate mediante sistemazioni a verde, se possibile in sinergia con l'impianto di nuovi filari sulla viabilità di approccio e sulle linee del tessuto agricolo circostante, in modo da costituire una continuità visiva e integrare il cavalcavia nel paesaggio.





**RADDOPPIO DELLA LINEA FERROVIARIA TRA CERA E NOGARA**

**GREENWAY DI PROGETTO LEGNAGO-OSTIGLIA**

La greenway in progetto è posta sul sedime dell'ex-ferrovia Treviso-Legnago-Ostiglia e si pone come elemento di connessione principale tra la rete di piste ciclabili che consentono la fruizione del paesaggio delle Valli Grandi Veronesi e dei principali luoghi naturalistici e di rilievo storico-culturale.

- RETE CICLABILE DI PROGETTO**
- I tratti ciclabili in progetto sono suddivisi secondo la loro valenza, assegnata in base alla tipologia degli elementi del territorio che intersecano.
- Valenza paesaggistica
  - Valenza paesaggistico-naturalistica
  - Valenza paesaggistico-culturale
  - Valenza mista
- PERCORSI CICLABILI**
- Ciclabile Tartaro - Busatello - Valli di Roncanova
  - Ciclabile argine Fiume Menago
  - Ciclabile argine Canal Bianco
  - Ciclabile argine Naviglio Bussé
  - Ciclabile Castello di Sanguinetto - Levà - Albarelle
  - Ciclabile Correzzo - Macaccari
  - Ciclabile Bonzanini
  - Ciclabile Borghesana - Castellazzo - Facciabella
  - Ciclabile Castello del Tartaro
  - Ciclabile Casaleone - Suspirogna - Sustinenza
  - Ciclabile Valli Grandi - S.Teresa in Valle
  - Ciclabile Palude del Brusà
  - Ciclabile Aselogna - Bragadina

- ELEMENTI CUI DEDICARE APPOSITA SEGNALETICA SULLA RETE CICLABILE**
- Connessioni con la greenway
  - Connessioni tra piste ciclabili
  - Ville e corti rurali
  - Archeologia industriale
  - Pievi, Monasteri, Santuari
  - Siti archeologici
  - Agriturismi

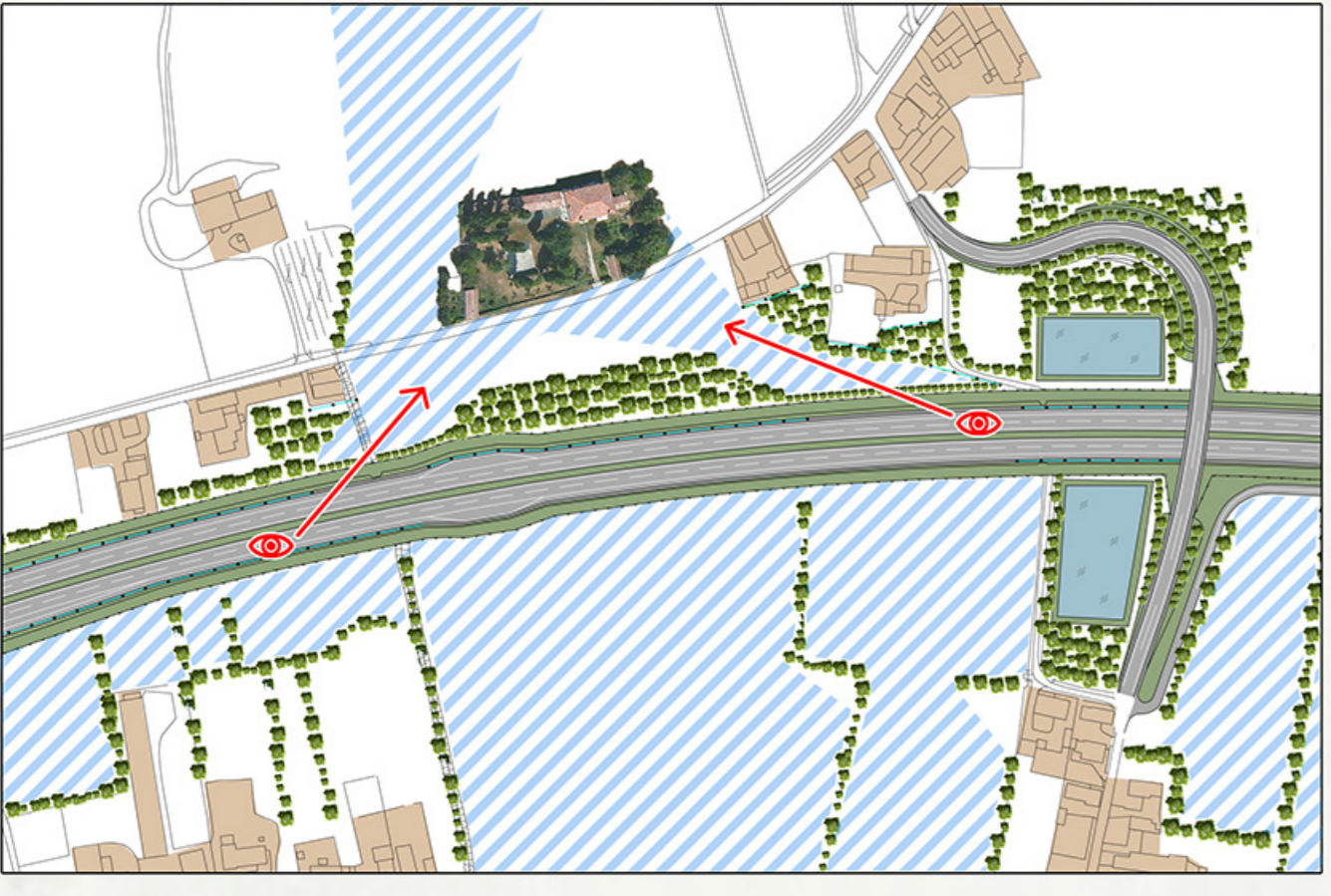
- ELEMENTI DI PROGETTO A LOCALIZZAZIONE PUNTUALE**
- RECUPERO DI FABBRICATI DISMESSI**
- 1 - Corte Bosco. Possibilità di recupero della casa padronale e del complesso stalla-portico-fienile.
  - 2 - Ex stazione di Casaleone. Possibilità di recupero dell'ex stazione, in relazione all'uso del sedime dell'ex ferrovia come greenway.
  - 3 - Ex stazione di Aselogna. Possibilità di recupero dell'ex stazione, in relazione all'uso del sedime dell'ex ferrovia come greenway.
- AREA DI SERVIZIO TERRITORIALE "VALLI GRANDI" E MUSEO DELLA BONIFICA (vedi TAVOLA 14)**
- La localizzazione di un'area di servizio in prossimità della greenway di progetto sull'ex-ferrovia Legnago-Ostiglia e della SP47, consente di progettare un luogo che, oltre ad assolvere la funzione basilare legata al percorso autostradale, sia in grado di promuovere i valori culturali, paesaggistici e ambientali del territorio in cui si colloca. A tale scopo, l'area di servizio è concepita come un luogo aperto anche all'utenza della rete ciclabile, mediante accesso diretto tramite la greenway, e della viabilità ordinaria, tramite un parcheggio collegato a Via Ravagnana, da cui poi accedere a piedi agli spazi. Tra gli spazi previsti vi è un museo della bonifica, oltre a spazi dedicati alla promozione e vendita dei prodotti tipici locali, punti informativi in merito all'offerta cicloagrituristica del territorio e di particolari tipicità produttive (mobile d'arte).
- CENTRO ECOSPORTIVO PRESSO L'AREA SIC/ZPS "PALUDE DEL BRUSA"**
- All'esterno del perimetro dell'area SIC/ZPS "Palude del Brusà" vi è un ampio appezzamento di terreno agricolo sfuggito alla massiccia urbanizzazione del territorio avvenuta ai margini della S.R.10; E' possibile utilizzare tale spazio per la realizzazione di un centro ecosportivo in grado di ospitare attività sportive e ricreative, come un invaso dedicato alla pesca sportiva, un percorso per l'equitazione, un anello per il ciclocross, spazi per la pratica dell'agility dog, un campo di tiro con l'arco; inoltre, la vicinanza della Palude del Brusà e, più a nord, del nuovo Parco delle Vallette, suggerisce una sinergia tra tali spazi volta alla realizzazione di una fascia verde multifunzionale a servizio degli abitanti dei Comuni dislocati lungo la S.R. 10.

Scala 1:25.000



# DETTAGLIO INTERVENTO DI MITIGAZIONE AMBIENTALE ELEMENTO DI VALORE STORICO-TESTIMONIALE VV.2 - PALAZZO LANDO

## AREA DI INTERAZIONE VISIVA POST-MITIGAZIONE



**Aree edificate**      **Coni visuali su Palazzo Lando**

**Area di interazione visiva post-mitigazione**  
Rappresenta le porzioni di territorio in cui vi è interazione visiva reciproca tra esso e l'infrastruttura di progetto, anche a seguito degli interventi di mitigazione di progetto.



## PALAZZO LANDO, BALDI (Rif. Allegato 3, Scheda VV.2)

All'altezza della progressiva chilometrica 1+000 del progetto autostradale, si trova Palazzo Lando, Baldi, una Villa del XVII secolo con annessi rustici, giardino ed oratorio, in territorio del Comune di Gazzo Veronese, località Levà di Sopra. Tra tutte le corti rurali in rapporto visivo diretto con l'infrastruttura di progetto, Palazzo Lando è la più sfavorita in ragione della vicinanza al tracciato autostradale, previsto a 100 metri a sud del complesso, con assenza di elementi di schermatura visiva interposti. Inoltre, la facciata principale della Villa è rivolta direttamente verso l'infrastruttura autostradale, di cui è destinata a subire anche l'impatto acustico e gli inquinanti emessi dai mezzi di passaggio. Il progetto preliminare prevede inoltre la presenza, di fronte alla Villa, delle aree per la fitodepurazione delle acque di scolo.

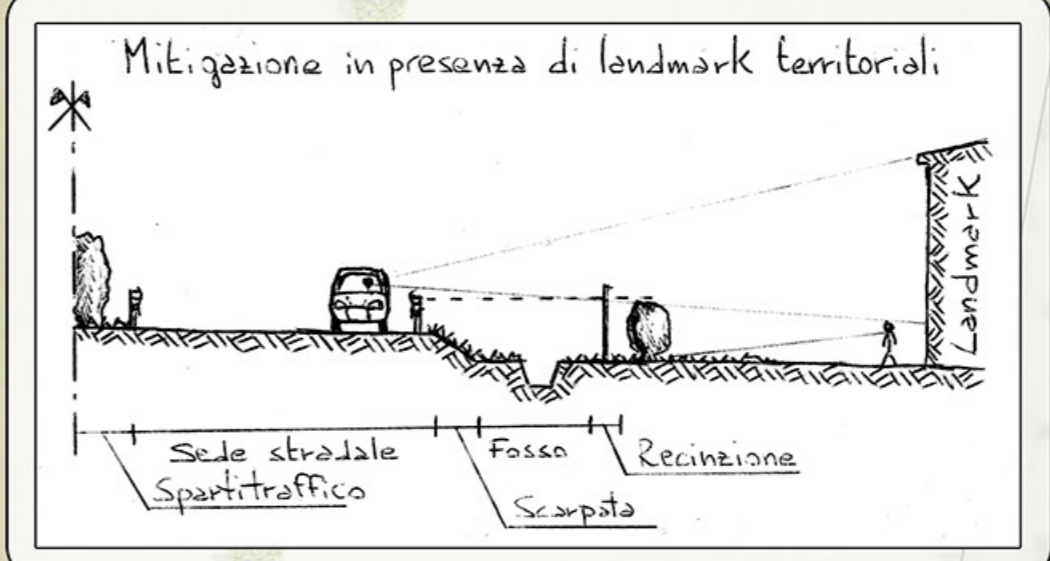
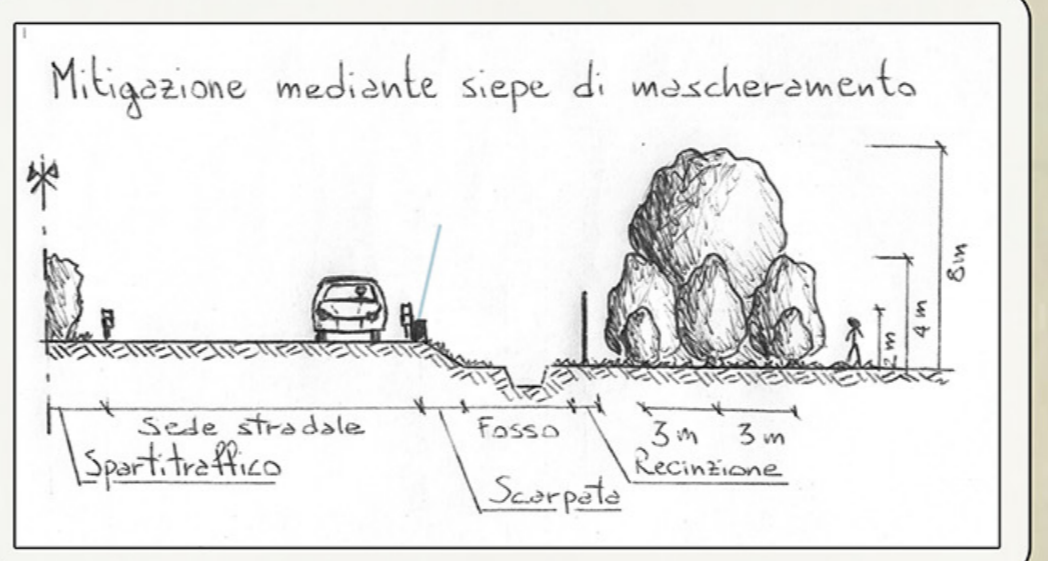


**Coltivazione a PRATO STABILE per mantenere liberi i coni visuali su Palazzo Lando**



**SPOSTAMENTO DELLE AREE DIFITODEPURAZIONE nei reliquati del cavalcavia**

**Barriere acustiche trasparenti**



## LIMITI DEL TRACCIATO AUTOSTRADALE

Recinzione del tracciato autostradale

## ELEMENTI DEL PROGETTO DI MITIGAZIONE AMBIENTALE

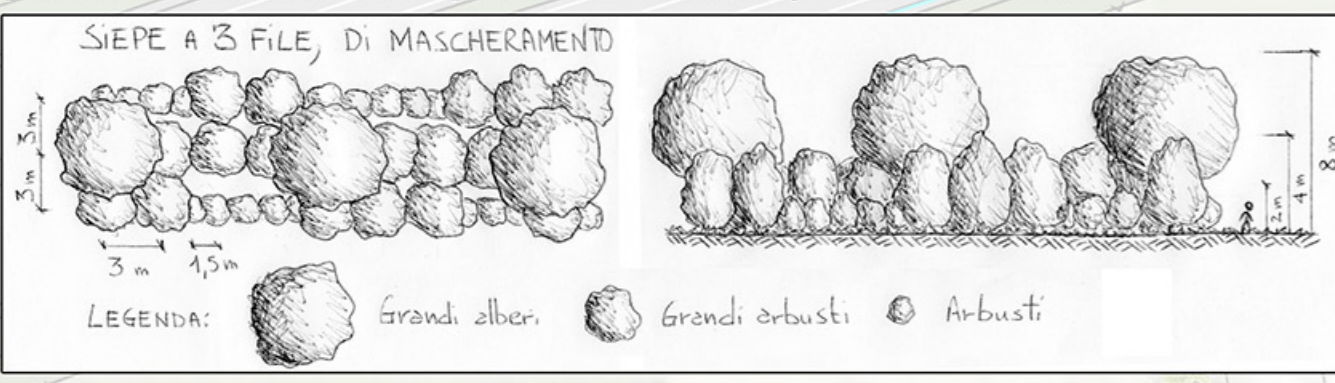
- Aree di fitodepurazione**  
Sono le aree per la depurazione delle acque di scolo dell'infrastruttura, previste nel progetto preliminare.
- Elementi vegetazionali di progetto**  
Si tratta di siepi, filari ed aree boscate il cui impianto si rende necessario al fine di mitigare gli impatti dell'infrastruttura. (vedi box dedicato)
- Barriere antirumore**  
Dove la presenza di edifici residenziali è particolarmente vicina all'infrastruttura, sono previste barriere antirumore di tipo trasparente, per non impedire la fruizione del paesaggio ai viaggiatori sull'autostrada.
- Trattamento a verde delle scarpate dei cavalcavia**  
Per limitare l'impatto visivo dei cavalcavia, le scarpate vengono trattate mediante l'impianto di vegetazione.

## FORMAZIONI VERDI PER GLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE

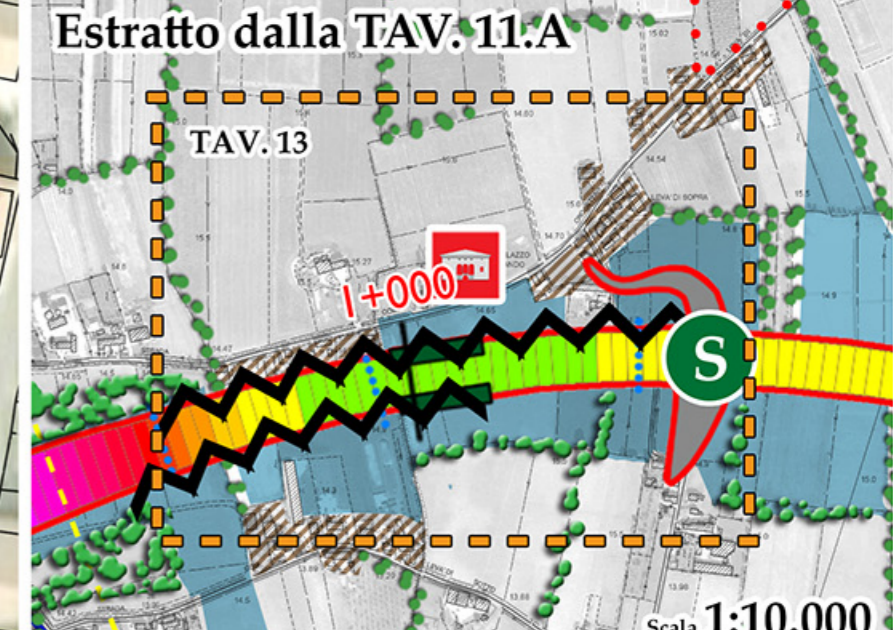
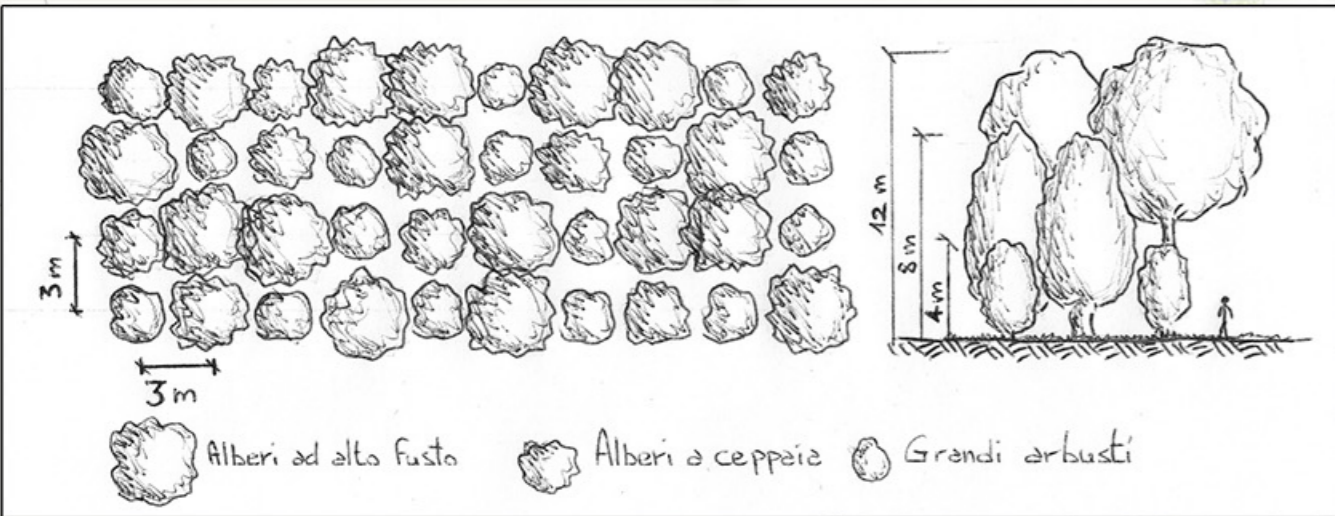
**Siepe campestre per mitigazione estesa**  
Laddove non vi è la necessità di schermare edifici residenziali posti nelle immediate vicinanze del tracciato autostradale, si è optato per un metodo di mitigazione a fascia estesa, utilizzando siepi ad una fila piantate sulle linee del tessuto agricolo (scoline, capezzagne, strade poderali), preferendo, dove possibile, disposizioni diagonali rispetto al tracciato. In tale modo è possibile mitigare l'impatto visivo dell'infrastruttura sul territorio, impedendone la percezione come elemento estraneo da parte di un osservatore posto a distanza, e nel contempo lasciare aperte visuali dinamiche sul paesaggio per gli utenti dell'autostrada. La medesima tipologia di siepe è utilizzata per interventi di mitigazione locale su edifici o abitati posti non nelle immediate vicinanze dell'autostrada, ma comunque in rapporto visuale diretto con essa.



**Siepe di mascheramento**  
In caso di edifici od abitati particolarmente vicini al tracciato autostradale, in cui è necessario mitigare nel miglior modo possibile l'impatto visivo dell'infrastruttura, viene adottata una tipologia di siepe a tre file, con conformazione in sezione "a capanna", dove nella fila centrale sono piantati grandi alberi e grandi arbusti, mentre nelle file esterne grandi arbusti ed arbusti. Con tale schema di impianto si ottiene una formazione compatta ed efficace dal punto di vista della schermatura visiva, e abbastanza variabile nel ritmo dei volumi, limitando parzialmente l'effetto tunnel che un elemento compatto e continuo ai bordi del tracciato può indurre nei confronti degli utenti dell'autostrada.



**Area boscata**  
Dove sono presenti edifici nelle immediate vicinanze dell'autostrada e gli spazi tra essi ed il tracciato si conformano come reliquati di difficile uso agricolo, a causa della forma e del difficile accesso, tali spazi sono utilizzati per l'impianto di aree boscate. Il bosco si configura come intervento integrato di mitigazione, risultando efficace nella mitigazione degli impatti visivo, acustico e dagli inquinanti prodotti dagli automezzi in movimento sull'autostrada.



Scala 1:10.000

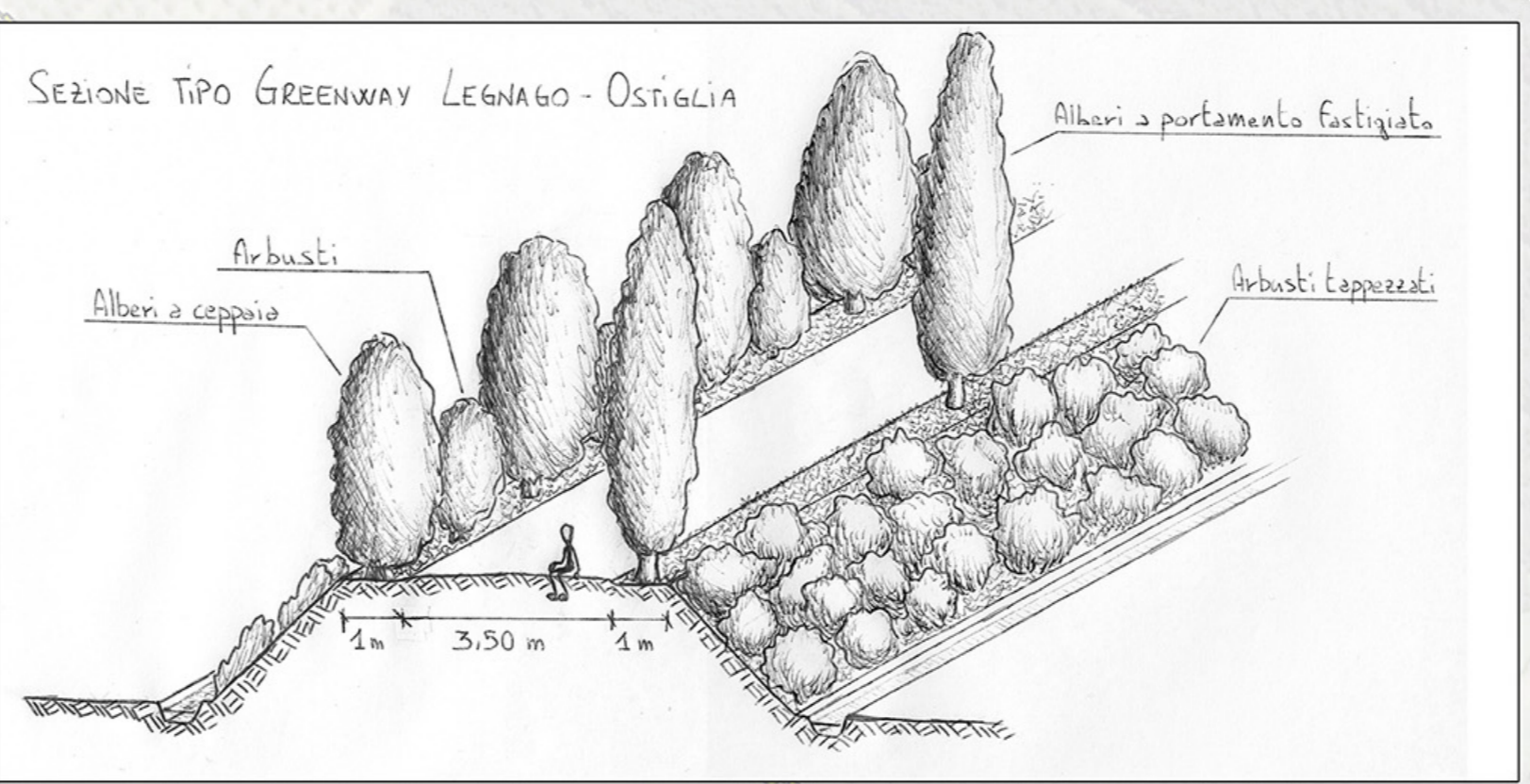
Scala 1:1.000





# DETTAGLI INTERVENTI DI COMPENSAZIONE AMBIENTALE AREA DI SERVIZIO TERRITORIALE "VALLI GRANDI"

A



**Greenway di progetto sul sedime dell'ex-ferrovia Treviso-Ostiglia: tratto da Legnago ad Ostiglia.**  
Tra le opere di compensazione previste, vi è il recupero del sedime dell'ex-ferrovia Legnago-Ostiglia, nell'ambito del progetto generale di riqualificazione della stessa a greenway ad uso misto ciclabile - pedonale - equitazione da Treviso fino ad Ostiglia. Le sistemazioni a verde tipiche adottate sono: l'inverdimento delle scarpate mediante piantumazione di arbusti tappezzati; l'affiancamento alla greenway di una siepe arboreo-arbustiva dove vi siano esigenze di schermatura visiva; l'affiancamento di filari di alberi a portamento fastigiato radi dove non vi siano esigenze di mitigazione visiva, per lasciare aperta la visuale sul paesaggio. In prossimità dell'area di servizio "Valli Grandi" è previsto un accesso diretto alla stessa.

**MUSEO DELLA BONIFICA**  
Il museo della bonifica prevede una organizzazione in sezioni, che comprendono le caratteristiche principali del territorio delle Valli Grandi Veronesi, da un punto di vista storico, culturale e ambientale:  
- Sezione Bonifica: le storie, i mezzi, gli uomini che hanno cambiato il territorio.  
- Sezione Archeologica: la storia antica nei siti archeologici e nei reperti rinvenuti.  
- Sezione Etnografica: la cultura e le tradizioni della gente delle Valli.  
- Sezione Naturalistica: flora e fauna negli ecosistemi delle Valli.



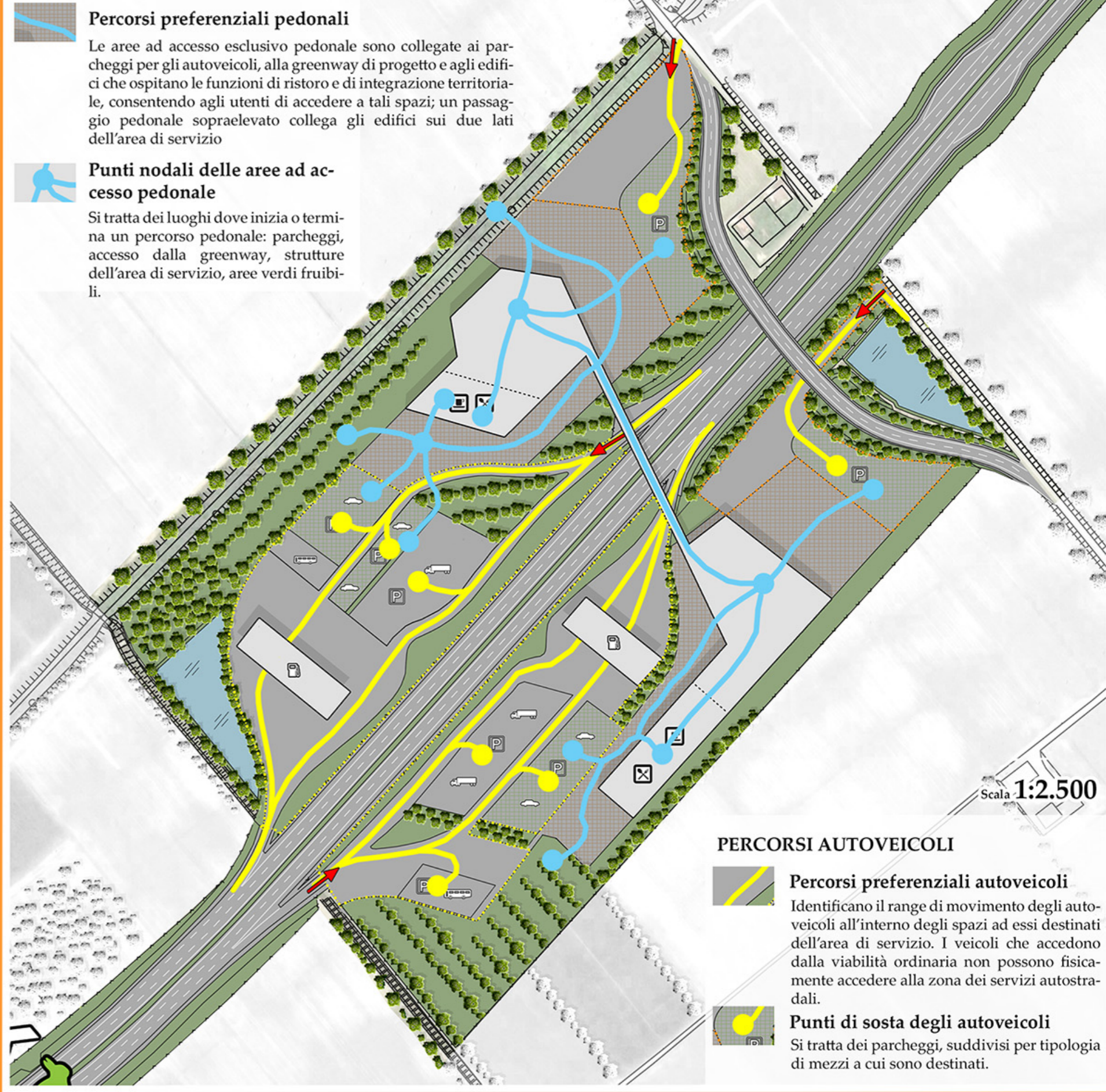
## LEGENDA INTERVENTI DI COMPENSAZIONE AMBIENTALE

- Greenway di progetto Legnago - Ostiglia**  
La greenway si colloca sul sedime della ferrovia dismessa Treviso-Legnago-Ostiglia e fa parte di un progetto più ampio che mira alla realizzazione di una greenway ciclabile percorribile da Treviso ad Ostiglia.
- Percorsi ciclabili sul territorio**  
I percorsi ciclabili sono individuati nella Tav. 12 e classificati secondo le caratteristiche dei luoghi che attraversano.
- Punti nodali della rete dei percorsi ciclabili**  
Si tratta dei punti di intersezione tra i percorsi ciclabili, segnalati da apposita segnaletica. In questa tavola, sono presenti e facilmente raggiungibili dall'area di servizio territoriale "Valli Grandi":  
Percorso n. 2 - Argine del Fiume Menago  
Percorso n. 10 - Casaleone - Suspirogra - Sustinenza  
Percorso n. 11 - Valli Grandi - S. Teresa in Valle  
Percorso n. 12 - Palude del Brusà
- Area dedicata alle funzioni autostradali**  
Comprende i parcheggi e gli spazi di manovra per gli utenti dell'autostrada, i magazzini, i distributori di carburante ed i servizi alle automobili.
- Area pedonale comune dedicata alle funzioni di ristoro e di integrazione territoriale**  
Comprende gli spazi per il ristoro, il museo della bonifica e il mercato contadino, consente il collegamento tra le aree a servizio dell'autostrada e le aree di integrazione con il territorio, da cui è accessibile.
- Area riservata all'accesso automobilistico dalla viabilità ordinaria**
- Strutture per le attività di integrazione territoriale**  
Comprendono il Museo della Bonifica (struttura nord) e il mercato contadino (struttura sud)
- Strutture per le attività di ristoro**  
Spazi dedicati alle attività di ristoro, accessibili sia dalla zona degli utenti autostradali che dalla zona degli utenti della viabilità ordinaria.
- Parcheggi per gli utenti della viabilità ordinaria**
- Parcheggi per gli utenti dell'autostrada**
- Parcheggi per gli autobus dell'autostrada**
- Parcheggi per i mezzi pesanti dell'autostrada**
- Strutture per la distribuzione dei carburanti per gli utenti autostradali**
- Accessi carrabili all'area di servizio**
- Cavalcavia pedonale**  
Cavalcavia pedonale che consente il collegamento tra i due lati dell'area di servizio
- Collegamento con la Greenway di progetto**  
La Greenway di progetto entra direttamente nella parte dell'area di servizio dedicata alle funzioni di integrazione territoriale, consentendo un collegamento efficace con la rete della mobilità lenta.

## LEGENDA AREA DI SERVIZIO TERRITORIALE "VALLI GRANDI"

- Area dedicata alle funzioni autostradali**
- Area pedonale comune dedicata alle funzioni di ristoro e di integrazione territoriale**
- Area riservata all'accesso automobilistico dalla viabilità ordinaria**
- Strutture per le attività di integrazione territoriale**
- Strutture per le attività di ristoro**
- Parcheggi per gli utenti della viabilità ordinaria**
- Parcheggi per gli utenti dell'autostrada**
- Parcheggi per gli autobus dell'autostrada**
- Parcheggi per i mezzi pesanti dell'autostrada**
- Strutture per la distribuzione dei carburanti per gli utenti autostradali**
- Accessi carrabili all'area di servizio**
- Cavalcavia pedonale**
- Collegamento con la Greenway di progetto**

## PERCORSI PEDONALI



- Percorsi preferenziali pedonali**  
Le aree ad accesso esclusivo pedonale sono collegate ai parcheggi per gli autoveicoli, alla greenway di progetto e agli edifici che ospitano le funzioni di ristoro e di integrazione territoriale, consentendo agli utenti di accedere a tali spazi; un passaggio pedonale sopraelevato collega gli edifici sui due lati dell'area di servizio
- Punti nodali delle aree ad accesso pedonale**  
Si tratta dei luoghi dove inizia o termina un percorso pedonale: parcheggi, accesso dalla greenway, strutture dell'area di servizio, aree verdi fruibili.

## PERCORSI AUTOVEICOLI

- Percorsi preferenziali autoveicoli**  
Identificano il range di movimento degli autoveicoli all'interno degli spazi ad essi destinati dell'area di servizio. I veicoli che accedono dalla viabilità ordinaria non possono fisicamente accedere alla zona dei servizi autostradali.
- Punti di sosta degli autoveicoli**  
Si tratta dei parcheggi, suddivisi per tipologia di mezzi a cui sono destinati.

## LIMITI DEL TRACCIATO AUTOSTRADALE

Recinzione del tracciato autostradale

## ELEMENTI DEL PROGETTO DI MITIGAZIONE AMBIENTALE

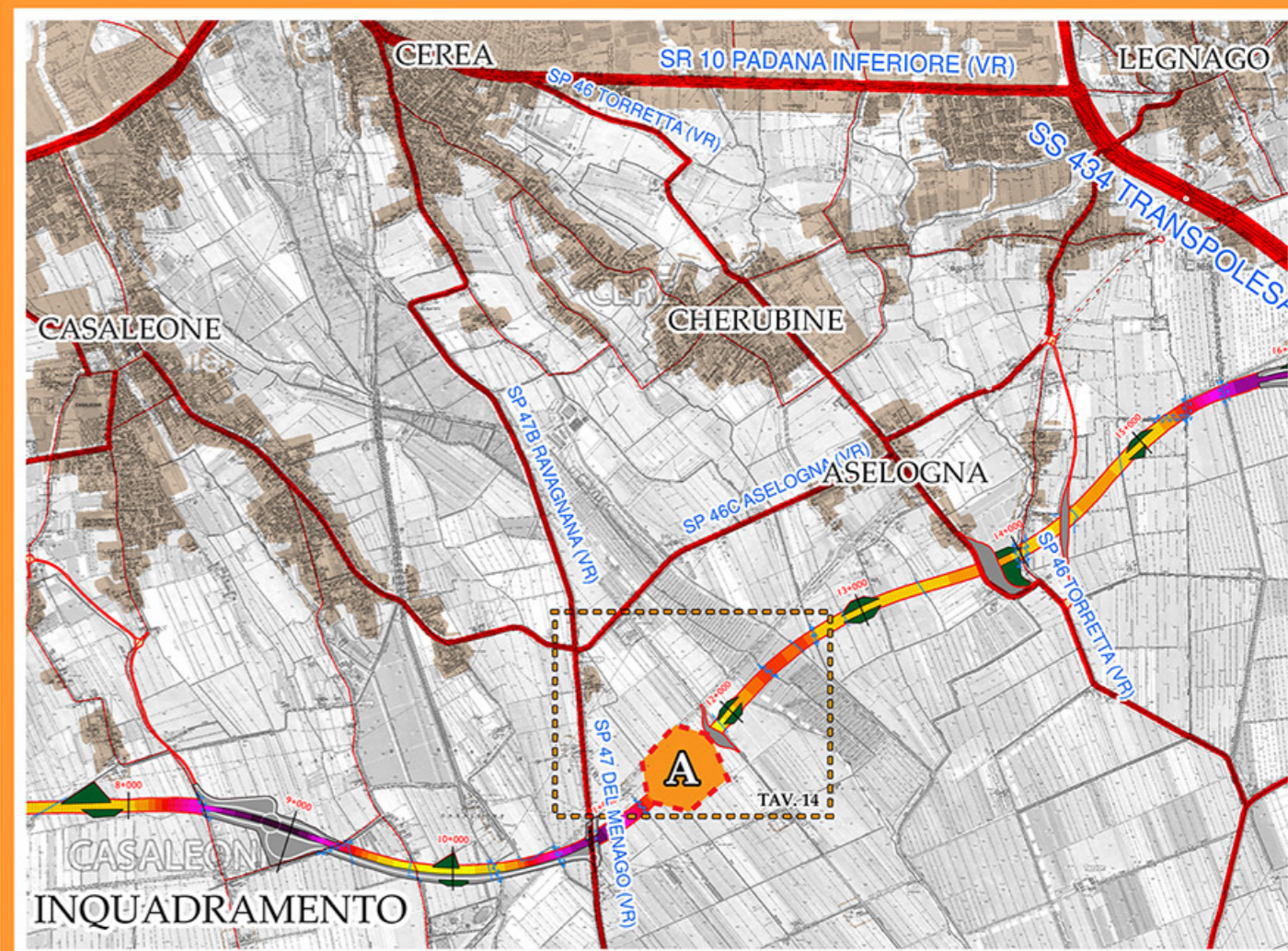
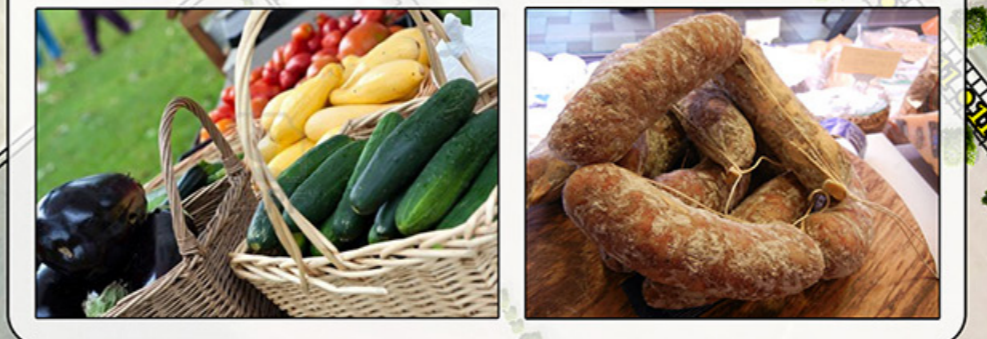
- Are di fitodepurazione**  
Sono le aree per la depurazione delle acque di scolo dell'infrastruttura, previste nel progetto preliminare.
- Siepi e filari di progetto**  
Si tratta delle siepi e dei filari il cui impianto si rende necessario al fine di mitigare gli impatti dell'infrastruttura. Essendo una misura di mitigazione di tipo integrato, agisce sugli impatti visivo, acustico e da inquinamento provocati dall'autostrada.
- Are sistemate a bosco di progetto**  
Nelle zone in cui gli impatti dell'infrastruttura sono più critici e la mitigazione tramite l'impianto di siepi e filari sulla rete di scoline e capezzagne del tessuto agricolo non è efficacemente perseguibile, si prevede l'impianto di aree boscate.
- Barriere antirumore**  
Dove la presenza di edifici residenziali è particolarmente vicina all'infrastruttura, sono previste barriere antirumore di tipo trasparente, per non impedire la fruizione del paesaggio ai viaggiatori sull'autostrada.
- Trattamento a verde delle scarpate dei cavalcavia**  
Per limitare l'impatto visivo dei cavalcavia, le scarpate vengono trattate mediante l'impianto di vegetazione.
- Passaggi per la fauna**  
I passaggi per la fauna sono ricavati in corrispondenza dei manufatti scolorati e dei ponti per la continuità della rete idraulica; in tale modo viene sfruttata la capacità dei corsi d'acqua di funzionare come corridoi ecologici per garantire la continuità degli stessi laddove intercettati dall'autostrada.

**SPOSTAMENTO DELLE AREE DI FITODEPURAZIONE nei liquati dell'area di servizio**



## MERCATO CONTADINO

Il mercato contadino rappresenta, in sinergia con il bacino di utenza potenziale offerto dall'infrastruttura autostradale, una opportunità per la promozione delle produzioni tipiche dell'agricoltura delle Valli Grandi Veronesi, e dei prodotti derivati e tipici della tradizione del territorio, come ad esempio i salumi. La presenza dell'autostrada inoltre offre la possibilità di organizzare servizi di vendita avanzati sfruttando il canale dell'Information Technology, in sinergia con un servizio di consegna rapido ed efficiente a supporto dei produttori, in modo da aumentare, in tutto il bacino di utenza delle Valli Grandi e dei Comuni limitrofi, il consumo di beni prodotti localmente.



Scala 1:2.000

Scala 1:2.500