



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI ENTE NAZIONALE AVIAZIONE CIVILE



AEROPORTO "MARCO POLO" DI TESSERA - VENEZIA

Concessionaria del MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI



COMMESSA

**INTERVENTI DI SISTEMAZIONE TEMPORANEA DELL'AREA DI CANTIERE "B"
PER LO SVOLGIMENTO DELLA CAMPAGNA DI ATTIVITA' DI TRATTAMENTO
RIFIUTI PER MEZZO DI IMPIANTI MOBILI**

PROGETTO PRELIMINARE

ELABORATO

COMMESSA: CO771 COD. C.d.P.: 4.14

RELAZIONE PAESAGGISTICA

CODICE ELABORATO

PP - 9RGB.3 - 00

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDAZIONE	VERIFICA	APPROVAZIONE	NOME FILE: CO-771-PP-9RGB.3-00
0	IX/2014	Prima emissione	G. Baldo	G. Baldo	A. Manganaro	FILE DI STAMPA: CTB TECNO
						SCALA: -

PROGETTISTA



SAVE ENGINEERING S.r.l.
Sede Legale: V.le G. Galilei, 30/1 - 30173
Venezia - Tessera (Italia)
Uffici: Via A. Ca' Da Mosto, 12/3 - 30173
telefono: +39/041 260 6191
telefax: +39/041 2606199
e-mail: saveeng@veniceairport.it

DIRETTORE TECNICO
Ing. Franco Dal Pos



COMMITTENTE

SAVE S.p.A.
DIREZIONE OPERATIVA
D.P.R.L.

Ing. Virginia Bramazzo

SAVE S.p.A.
POST HOLDER
PROGETTAZIONE

Ing. Franco Dal Pos

SAVE S.p.A.
POST HOLDER
MANUTENZIONE

Ing. Virginia Bramazzo

SAVE S.p.A.
POST HOLDER
AREA MOVIMENTO-TERMINAL

sig. Francesco Rocchetto

SAVE S.p.A.
COMMERCIALE E
SVILUPPO AVIATION

dott. Camillo Bezzolo - dott. Giovanni Rebecchi

SAVE S.p.A.
QUALITÀ AMBIENTE
E SICUREZZA

Ing. Davide Bassano

SAVE S.p.A.
SAFETY MANAGER

sig. Adriano Anderson

CONSULENTI PROGETTISTI

MADE
MADE ASSOCIATI architettura e paesaggio
arch. Mirella De Poli
20090 Ponzano Veneto (TV) - Italy
tel. 0423/800000 - fax 0423/800001
e-mail: made@made.it
www.made.it



INDICE

1. TIPOLOGIA DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO	2
3. OPERA CORRELATA.....	3
4. CARATTERE DELL'INTERVENTO	3
5.a DESTINAZIONE D'USO del manufatto esistente o dell'area interessata (se edificio o area di pertinenza).....	3
5.b USO ATTUALE DEL SUOLO (se lotto di terreno)	3
6. CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO E /O DELL'OPERA.....	3
7. MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO	3
8. UBICAZIONE DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO sul quale sia riportato se ricadente in area urbana	4
9. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA.....	12
10.a ESTREMI DEL PROVVEDIMENTO MINISTERIALE O REGIONALE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO DEL VINCOLO PER IMMOBILI O AREE DICHIARATE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO.....	14
10.b PRESENZA DI AREE TUTELATE PER LEGGE (142 del D.lgs 42/04)	14
11. NOTE DESCRITTIVE DELLO STATO ATTUALE DELL'IMMOBILE O DELL'AREA TUTELATA	15
12. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA CON ALLEGATA DOCUMENTAZIONE DI PROGETTO.....	17
13. EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA	21
14. MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO	23
15. MOTIVAZIONE DEL RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE E PER EVENTUALI PRESCRIZIONI DA PARTE DELL'AMMINISTRAZIONE COMPETENTE.....	24
16. EVENTUALE DINIEGO O PRESCRIZIONI DELLA SOPRINTENDENZA COMPETENTE.....	24

1. TIPOLOGIA DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO

L'area oggetto della presente richiesta di autorizzazione paesaggistica, ricadente nel Comune di Venezia, all'interno dell'area aeroportuale "Marco Polo" di Tesserà ed è parte integrante del Progetto per gli *"Interventi di riqualifica e adeguamento delle infrastrutture di volo"* dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia – Tesserà (LIPZ-VCE).

L'intervento in oggetto riguarda l'individuazione e l'adeguamento della "Zona B" come cantiere il deposito del materiale recuperato attraverso l'utilizzo di due impianti mobili di trattamento rifiuti derivanti da materiali di scavo e di demolizione provenienti da aree interne all'ambito aeroportuale in cui si concentreranno i lavori di ampliamento delle infrastrutture di volo in progetto.

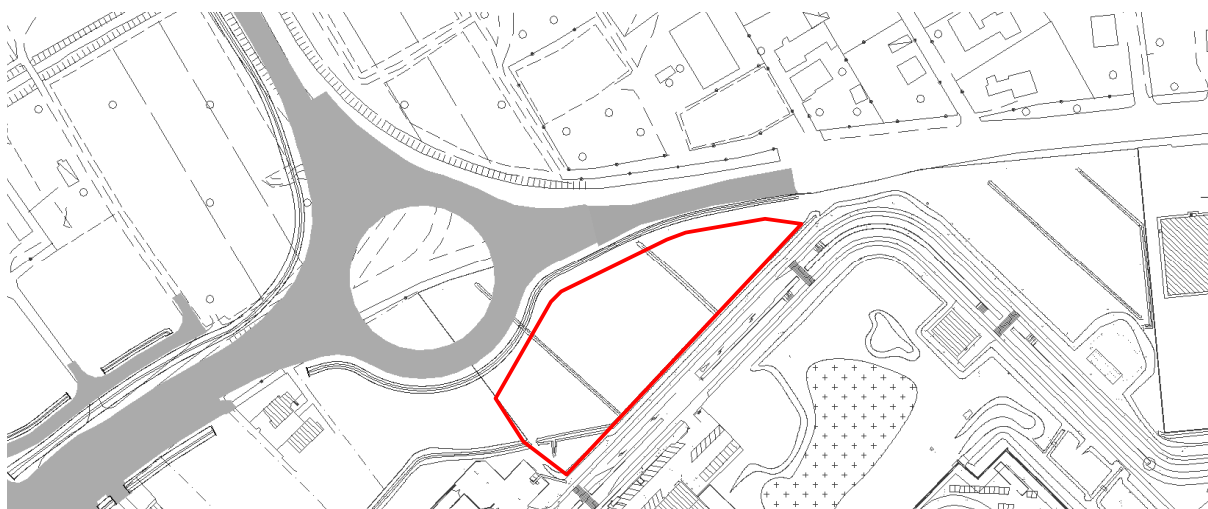


Figura 1. Rappresentazione dell'area di intervento allo stato di fatto.

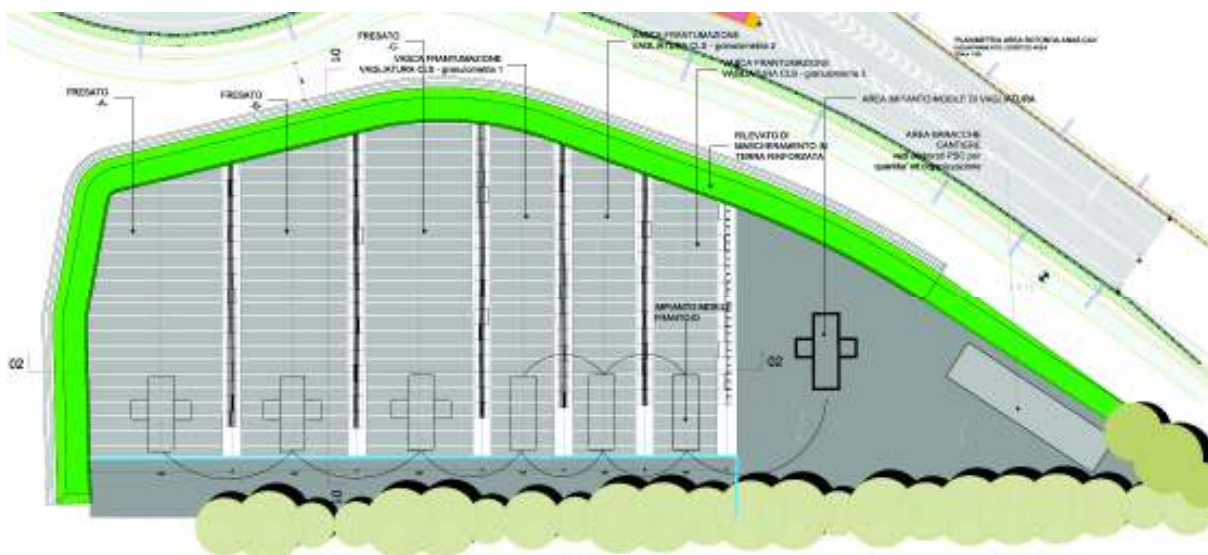


Figura 2. Rappresentazione dell'area di intervento allo stato di progetto.

Dal Regolamento edilizio della VPRG alla Terraferma di Venezia emerge che la tipologia delle opere è riconducibile a quanto disposto nel Capo IV "Cautele da osservare nell'esecuzione dei lavori" all'art. 79 *"Movimento ed accumulo dei materiali"* che precisa quanto segue:

"Nei luoghi aperti al pubblico è vietato il carico, lo scarico e l'accumulo dei materiali da costruzione o di risulta da scavi o demolizioni. Solo nel caso di necessità, il Dirigente, a richiesta dell'interessato, può autorizzare il carico, lo scarico e il deposito temporaneo dei materiali.

Lo smaltimento dei rifiuti di qualsiasi genere derivanti dall'attività edilizia dovrà avvenire secondo le prescrizioni del Decreto legislativo 5 febbraio 1997 n. 22 e successive integrazioni e modificazioni."

3. OPERA CORRELATA

L'opera risulta correlata al deposito temporaneo di materiali recuperati dai lavori di ampliamento dell'aeroporto Marco Polo in un lotto di terreno denominato nel Progetto esecutivo come "zona B".

4. CARATTERE DELL'INTERVENTO

La Zona B fungerà da deposito per terre da scavo e materiali di demolizione recuperati attraverso gli impianti di trattamento rifiuti, provenienti da aree esterne in cui si concentreranno i lavori di ampliamento delle infrastrutture aeroportuali in progetto.

Il carattere dell'intervento sarà quindi temporaneo.

5.a DESTINAZIONE D'USO del manufatto esistente o dell'area interessata (se edificio o area di pertinenza)

L'area oggetto di autorizzazione non è di pertinenza pertanto si rimanda al seguente cap. 5.b.

5.b USO ATTUALE DEL SUOLO (se lotto di terreno)

L'attuale uso del suolo risulta **a verde**.

6. CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO E /O DELL'OPERA

Il contesto in cui si inserisce l'intervento è rappresentato da un ambiente tipicamente agricolo con alcune zone a carattere urbano e suburbano.

L'opera, nello specifico, si inserisce in un'area verde incolta **periurbana (fuori dal centro abitato/edificato) nel complesso dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia.**

7. MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

L'intervento si inserisce in un contesto di **pianura**.

8. UBICAZIONE DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO sul quale sia riportato se ricadente in area urbana

A) Estratto dello stradario

L'area di intervento **non ricade in area urbana** ma ricade in **territorio extraurbano**.

L'area è collocata a sud della rotatoria d'innesto della Tangenziale A57-D25 e la Strada Statale SS14 Via Triestina. Risulta interclusa tra la SS14 e un arco di viabilità interna all'area Aeroportuale.

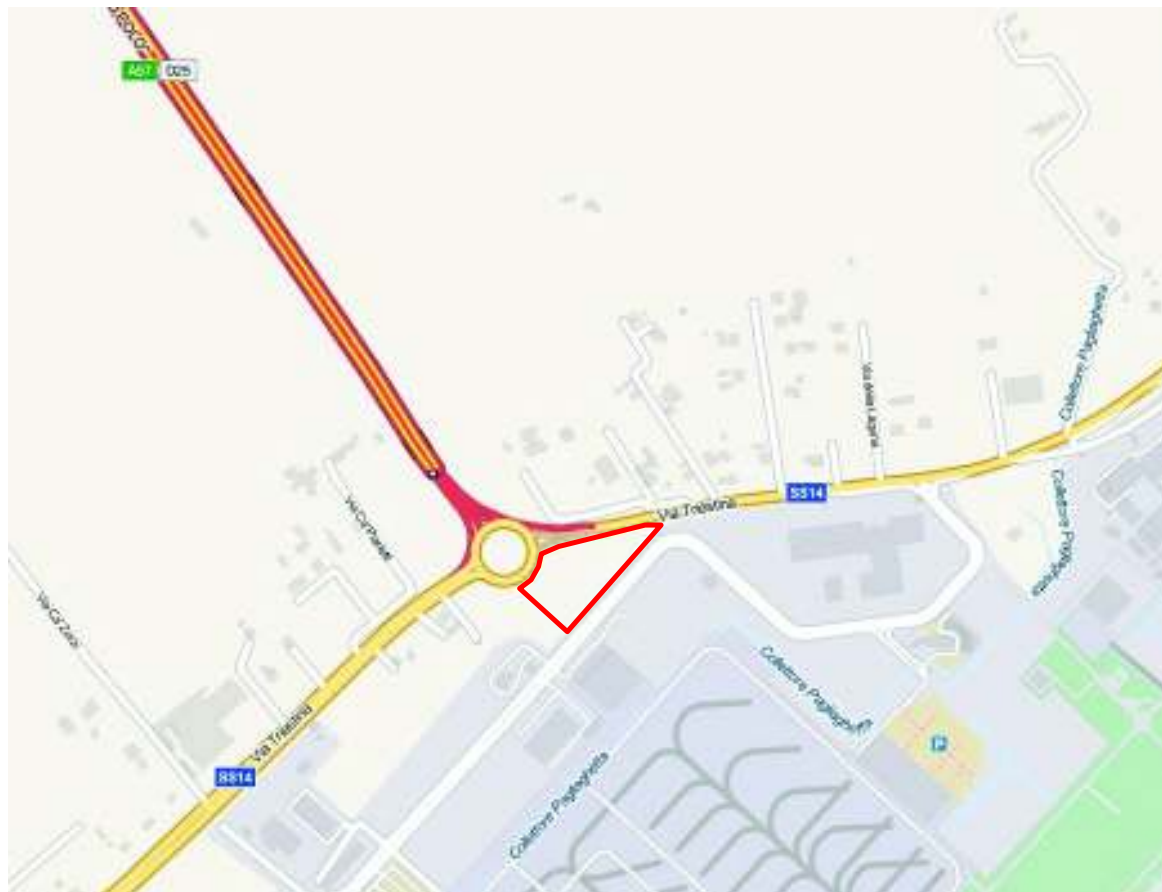


Figura 3. Estratto dello stradario. Fonte: OpenStreetMap. In rosso l'indicazione dell'area di intervento.

B) Estratto da CTR e Ortofoto

Nella cartografia sotto riportata è evidenziata in rosso l'area di intervento complessiva in località Tessera in Comune di Venezia.

In rosso è evidenziato il punto di ripresa fotografica più significativo.



Figura 4. Estratto dell'area di intervento su CTR.



Figura 5. Estratto dell'area di intervento su ortofoto. Fonte: Google Maps.

C) Estratto tavola PRG e relative norme

Nell'estratto della tavola del PRG riportato di seguito, si individua l'area oggetto di intervento come "F5: aeroporto civile esistente" e ricadente parzialmente nella fascia di rispetto stradale corrispondente alla nuova rotatoria ANAS.



Figura 6. Estratto dell'area di intervento da PRG. Fonte: SIT Comune di Venezia. In rosso l'area di intervento.

Di seguito si riportano gli articoli delle NTA del PRG del Comune di Venezia inerenti all'area ed alle opere in progetto.

Art. 46 Zone territoriali omogenee F e relative fasce di rispetto

Comma 1 – “Tali zone sono destinate alla realizzazione di attrezzature e di impianti speciali di interesse generale come specificati nelle tavole 13.1.a.28”.

Art. 61 - Viabilità e fasce di rispetto stradale

“61.1 La presente variante al P.R.G. individua le aree per le viabilità stradali esistenti e di progetto che interessano il territorio quali autostrade, superstrade, strade statali e provinciali, nonché la rete principale della viabilità di connessione e distribuzione locale e le piste ciclo-pedonali.”

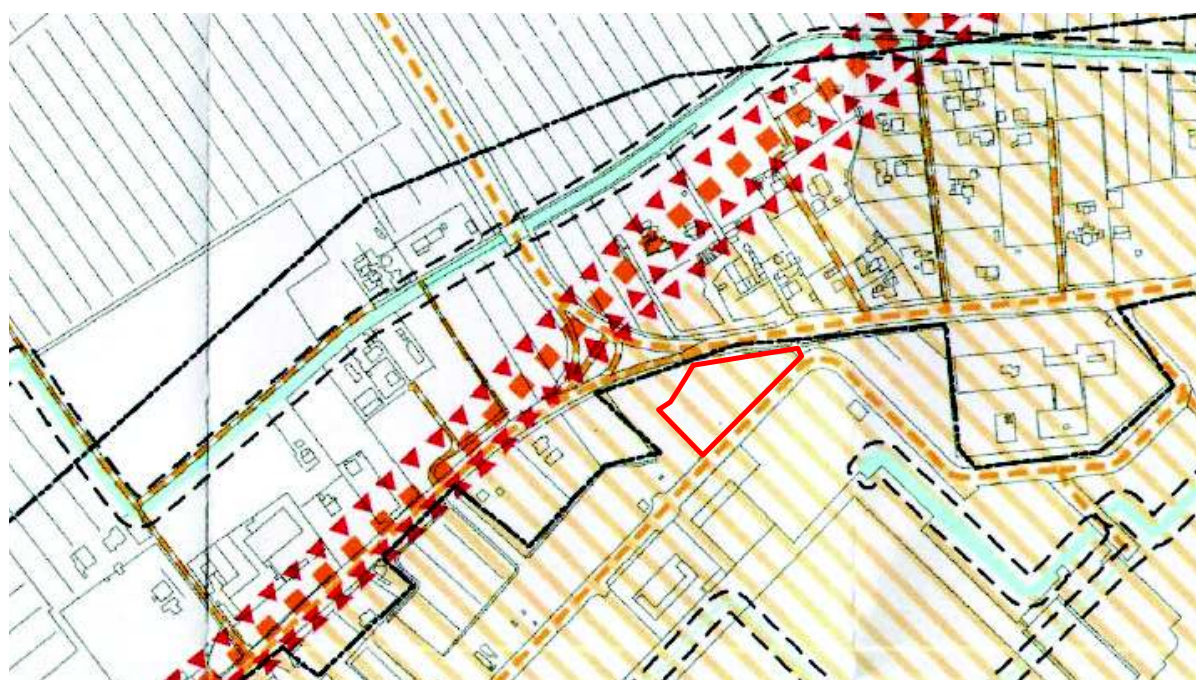
“61.6.2 All'interno delle fasce di rispetto stradale è consentita unicamente la realizzazione di opere a servizio della strada o che non contrastino con quanto disposto dal precedente comma 61.1, quali:

- e) reti idriche e fognanti, metanodotti, gasdotti, canalizzazioni irrigue;*
- f) recinzioni;*

- g) opere di sistemazione viaria necessarie per l'adeguamento delle sezioni stradali o per l'ubicazione delle immissioni laterali;*
- l) manufatti anti-inquinamento quali rilevati di terreno o barriere antirumore;*
- m) piantumazione e sistemazione a verde;*
- n) conservazione dello stato di natura o delle coltivazioni agricole.”*

Estratto tavola PAT e relative norme

La Tav. 1 “Carta dei Vincoli e della Pianificazione” del PAT (adottato con D.C.C. n. 118 del 31.10.2012), individua l'area oggetto di intervento a “Vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 del D. lgs n. 42/2004.”



Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 - Laguna di Venezia

Art. 5

Vincolo archeologico D.Lgs. 42/2004

Art. 5

Di seguito si riportano gli articoli delle NTA del PAT del Comune di Venezia inerenti all'area ed alle opere in progetto.

L'art. 23 “Definizione degli ambiti territoriali omogenei (ATO)” delle NTA, individua l'area di intervento nell'ATO 5 Dese – Aeroporto, caratterizzato dal sistema del Dese fino alle foci della laguna, da un tratto di gronda lagunare ancora integro e dalle aree agricole della bonifica. Il sistema insediativo in quest'ambito è fortemente determinato dal sistema infrastrutturale autostradale e dell'aeroporto, per cui trovano localizzazione attività produttive e di servizio di scala territoriale.

Art. 5 Vincoli paesaggistici, ambientali e idrologico forestali

“Il PAT, nella Tavola 1, evidenzia, a titolo ricognitivo e non esaustivo, le aree sottoposte a vincolo dalla vigente legislazione in materia. In particolare evidenzia i vincoli:

- **Paesaggistici ex decreto legislativo 42/2004 parte III**
- *Vincolo paesaggistico – corsi d’acqua*
- *Siti di interesse comunitario (SIC) e zone protezione speciale*
- *Idrologico – forestale*

Il PI aggiorna la ricognizione dei vincoli, senza costituire variante al PAT, e precisa la disciplina dei diversi contesti assoggettati a vincolo in funzione delle loro caratteristiche e in relazione al livello di rilevanza ed integrità dei valori presenti. Il venir meno degli elementi generatori di vincolo e/o delle relative disposizioni di legge, a seguito di modificazione degli stessi, fa venir meno la cogenza delle relative norme di tutela.

In particolare il PI definisce le trasformazioni compatibili con i valori paesaggistici e ambientali e le azioni di recupero e riqualificazione, nonché gli interventi di valorizzazione del paesaggio quali:

- a) Il mantenimento delle caratteristiche, degli elementi costitutivi e delle morfologie, tenuto conto anche delle tipologie architettoniche, nonché delle tecniche dei materiali costruttivi;*
- b) La previsione di linee di sviluppo urbanistico ed edilizio compatibili con diversi livelli di valore riconosciuti e tali da non diminuire il pregio paesaggistico del territorio;*
- c) Il recupero e la riqualificazione degli immobili e delle aree sottoposti a tutela compromessi o degradati, al fine di reintegrare i valori preesistenti ovvero di realizzare nuovi valori paesaggistici coerenti ed integrati con quelli esistenti.*

Art. 7 Altri vincoli e fasce di rispetto

“Il PAT, nella Tavola 1, individua inoltre:

- *Le fasce di rispetto delle principali infrastrutture viarie e ferroviarie e le opere e le infrastrutture che comunque determinano una fascia di rispetto sulla base delle norme nazionali o regionali, all'interno delle quali trova applicazione la disciplina indicata dal PI, nei limiti precisati dalla disciplina di settore; le fasce di rispetto relative alle infrastrutture permangono solo con l'effettiva esistenza dell'infrastruttura stessa; il PI pertanto provvede a verificare ed aggiornare le fasce di rispetto e le opere e le infrastrutture che le determinano;*
[...]
- *Le fasce di rispetto aeroportuale, all'interno delle quali sono ammessi gli interventi di zona nei limiti della legislazione vigente in materia;*
[...].”

D) Estratto degli strumenti di pianificazione paesaggistica

In questo paragrafo vengono prese in considerazione le indicazioni della pianificazione sovraordinata vigente in merito ai vincoli di tutela paesaggistica ed ambientale presenti nel contesto d'intervento.

Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.), adottato dalla Giunta Regionale nel DGR n° 7090 in data 23/12/1986 e approvato dal Consiglio Regionale con DCR n° 250 in data 13/12/1991, disciplina l'intero territorio della regione Veneto. Individua gli ambiti territoriali meritevoli di approfondimento urbanistico in ordine alle emergenze ambientali e naturalistiche già esistenti, per cui si sono resi necessari degli studi di settore e/o area; illustra, per ciascuno dei sistemi e delle aree, gli obiettivi dell'azione pubblica e privata per la tutela, la trasformazione e l'uso del territorio; definisce le aree da sottoporre a particolare disciplina o da assoggettare a Piani Territoriali per cui fornire particolari direttive.

Nelle Tav.n. 2 e 10 il P.T.R.C. individua il "Sistema degli ambiti naturalistico ambientali e paesaggistici di livello regionale", articolato in:

- ambiti naturalistici di livello regionale;
- aree di tutela paesaggistica, vincolate ai sensi delle leggi 29.6.1939, n. 1497 e 8.8.1985, n.431;
- zone umide;
- zone selvagge.

Si riporta di seguito l'estratto della Tavola 2 del PTRC, Ambiti naturalistico- ambientali e paesaggistici di livello regionale.

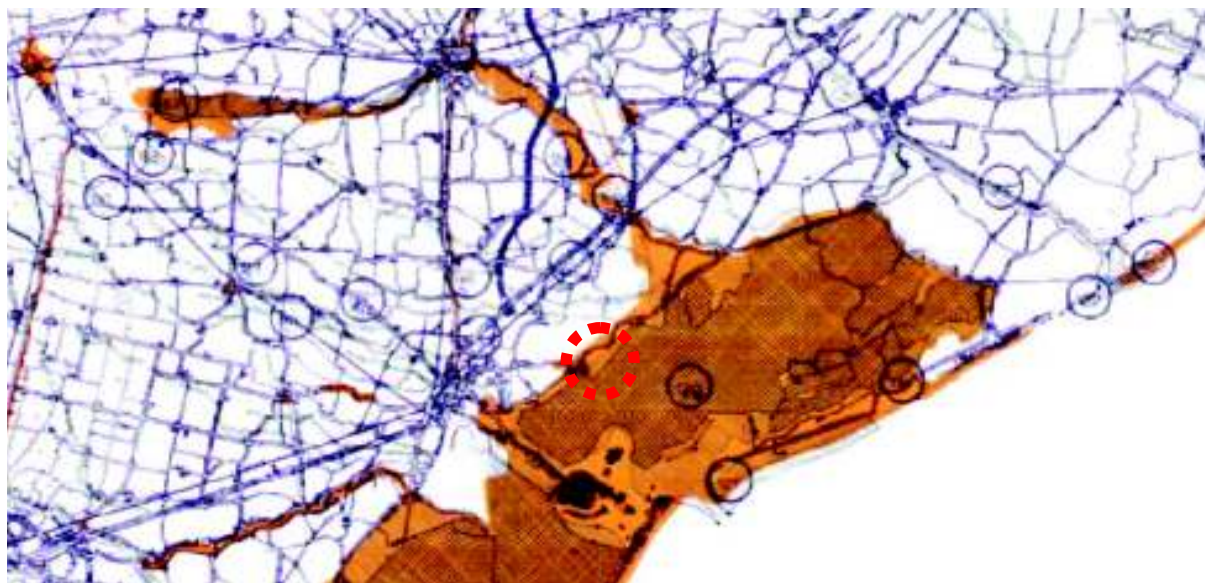


Figura 7. Estratto della Tav.2 del PTRC.

Come riportato dall'art. 19 delle NTA - Direttive per la tutela delle risorse naturalistico-ambientali:
“Il P.T.R.C. individua nelle Tav.n. 2 e 10 il “Sistema degli ambiti naturalistico ambientali e paesaggistici di livello regionale”, articolato in:

- ambiti naturalistici di livello regionale;
- aree di tutela paesaggistica, vincolate ai sensi delle leggi 29.6.1939, n. 1497 e 8.8.1985, n.431;
- zone umide;
- zone selvagge.

Tutte le aree così individuate costituiscono zone ad alta sensibilità ambientale o ad alto rischio ecologico.

La Regione nel redigere i Piani di Area e/o Piani di Settore, le Province e i Comuni nel predisporre i Piani territoriali e urbanistici di rispettiva competenza che interessino i sopracitati “ambiti di valore naturalistico, ambientale e paesaggistico”, orientano la propria azione verso obiettivi di salvaguardia, tutela, ripristino e valorizzazione delle risorse che caratterizzano gli ambiti stessi.

I Piani Territoriali Provinciali dettano norme volte alla tutela e valorizzazione di particolari siti od aree, anche con l'imposizione di prescrizioni progettuali nel caso di interventi che apportino modificazioni consistenti dello stato dei luoghi.

Gli strumenti territoriali e urbanistici relativi ad aree comprese nel “sistema degli ambiti naturalistici ambientali” di cui al presente articolo sono redatti con particolare considerazione dei valori paesaggistici e ambientali ai sensi della L. 8.8.1985, n. 431 e dalla L.R. 11.3.1986, n. 9.”

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)

Il PTCP della Provincia di Venezia è stato adottato dal Consiglio Provinciale con Deliberazione n. 2008/104 del 5/12/2008, approvato definitivamente e trasmesso alla Regione del Veneto il 7 aprile 2009 e approvato dalla stessa Regione del Veneto con Deliberazione della Giunta Regionale n. 3359 del 30 dicembre 2010.

Il PTCP è lo strumento di pianificazione che delinea gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio provinciale. Il PTCP assume i contenuti previsti dall'articolo 22 della LR 11/2004, costituisce il “supporto territoriale” delle scelte e degli strumenti provinciali di programmazione economica e sociale, in coerenza con gli strumenti sovraordinati, con riguardo alle prevalenti vocazioni, alle caratteristiche geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, paesaggistiche ed ambientali.

Dall'analisi della Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale, emerge che l'area oggetto di intervento risulta ricadere nella perimetrazione del Vincolo paesaggistico e del vincolo archeologico D. Lgs. 42/2004.

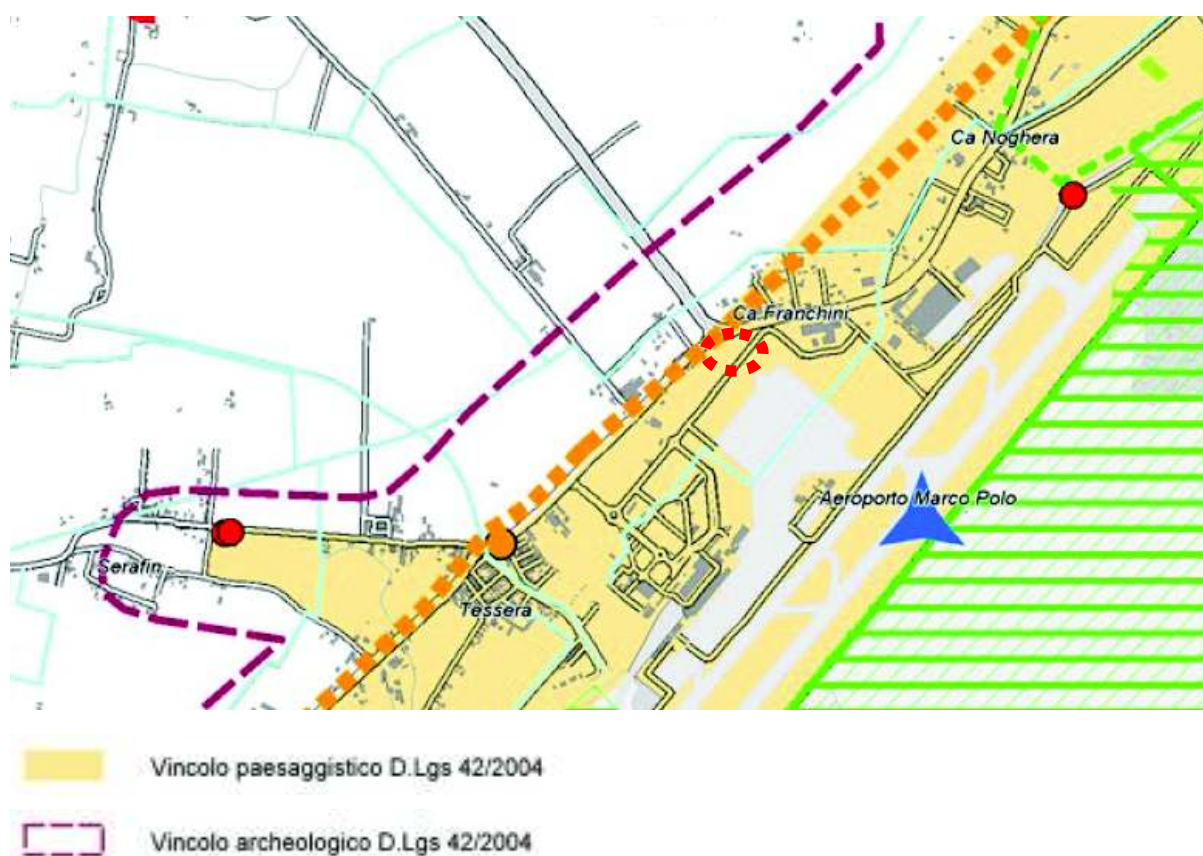


Figura 8 - Estratto P.T.C.P. della Provincia di Venezia-TAV.1.2: Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale.

9. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

L'intervento in oggetto si integra formalmente e dimensionalmente con quelli esistenti e con l'ambiente circostante.

Il panorama non viene in alcun modo alterato e l'aspetto paesaggistico rimane inalterato.

Nelle immagini successive si riportano alcune viste significative che rappresentano l'inserimento paesaggistico dell'intervento nel contesto; la simulazione consente il confronto con le viste dello stato attuale, in modo da effettuare la valutazione della compatibilità paesaggistica del progetto con l'intorno e l'adeguatezza delle soluzioni adottate.

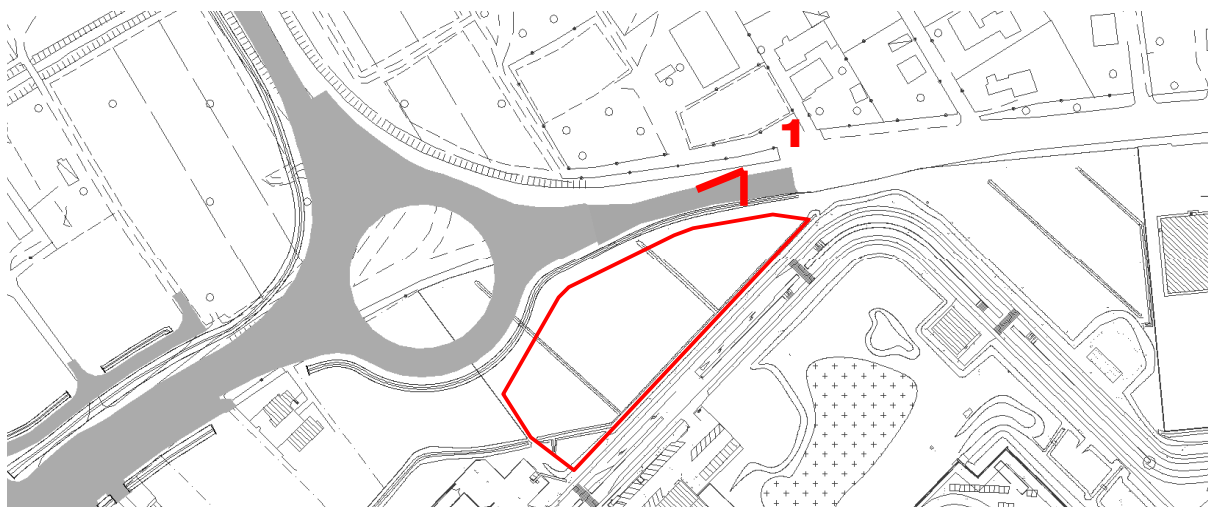


Figura 9. Estratto dell'area di intervento allo Stato di fatto su CTR.

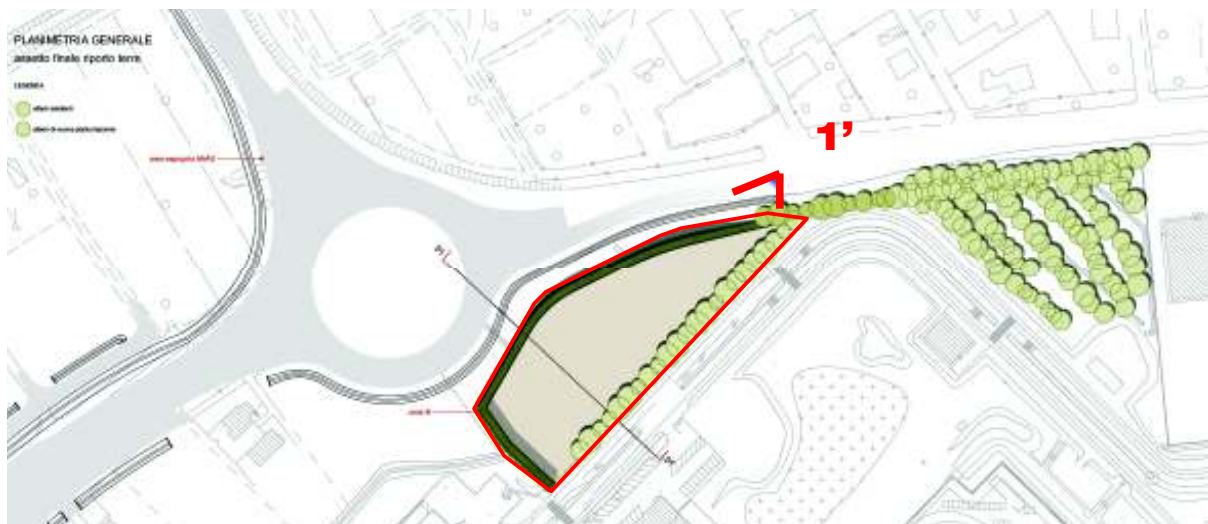


Figura 10. – Estratto dell'area di intervento allo Stato di progetto su CTR.



Foto 1 - Fotografia dello stato di fatto – vista da nord verso sud-ovest.



Fotoinserimento 1 - Fotografia dello stato di fatto con inserimento del nuovo intervento – vista da nord verso sud-ovest.

10.a ESTREMI DEL PROVVEDIMENTO MINISTERIALE O REGIONALE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO DEL VINCOLO PER IMMOBILI O AREE DICHIARATE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO

Si rimanda al capitolo seguente 10.b.

10.b PRESENZA DI AREE TUTELATE PER LEGGE (142 del D.lgs 42/04)

L'area oggetto di intervento è tutelata per legge ai sensi dell'art. 142 del D. lgs 42/04.

“1. Fino all'approvazione del piano paesaggistico ai sensi dell'articolo 156, sono comunque sottoposti alle disposizioni di questo Titolo per il loro interesse paesaggistico:

m) le zone di interesse archeologico individuate alla data di entrata in vigore del presente codice.”

11. NOTE DESCRITTIVE DELLO STATO ATTUALE DELL'IMMOBILE O DELL'AREA TUTELATA

L'area oggetto di intervento, definita di seguito "Zona B" o "area di intervento" si trova nella parte nord est del perimetro aeroportuale.

La Zona B risulta limitata lungo il lato nord dalla SS Statale Triestina e a sud ed est da via Alvisè da Mosto, facente parte della viabilità interna dell'aeroporto. Ad ovest essa confina invece con un territorio agricolo, non compreso nel perimetro dell'area aeroportuale.

Il sedime della Zona B, indicato nell'immagine fotografica seguente, si presenta ridotta a nord di una fascia già espropriata da ANAS per la realizzazione della nuova rotatoria in luogo della precedente intersezione a raso. Tale fascia ospita oggi la fascia di rispetto ed il nuovo fossato di guardia appena di recente realizzazione.

Come documenta la stessa immagine seguente, il resto dell'area di intervento indicato in rosso, dove si concentreranno le lavorazioni di cui allo stato di progetto, è oggi coperto interamente a verde.

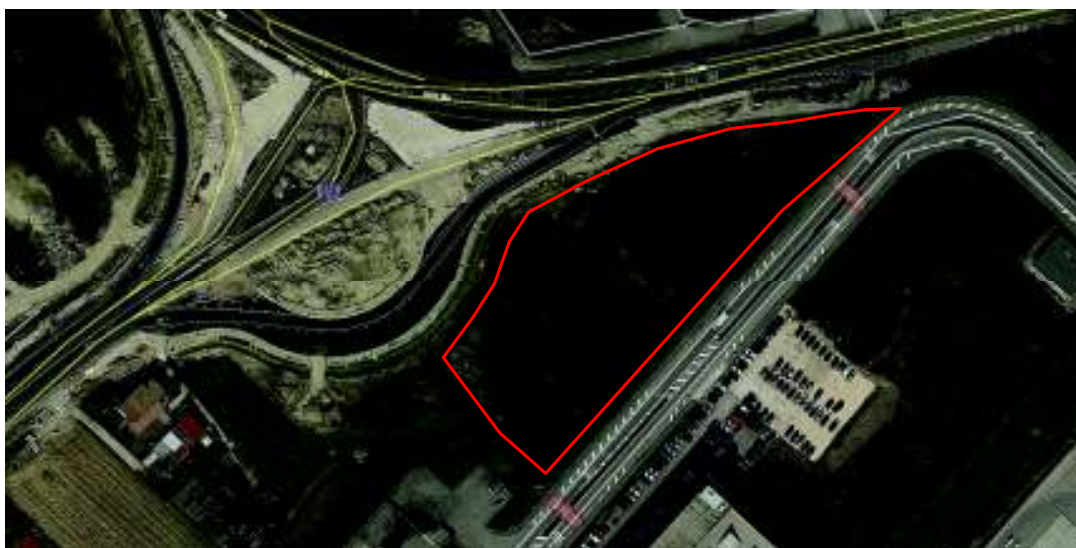


Figura 11. – Vista aerea della Zona B. In rosso il perimetro dell'area di intervento, da cui è esclusa la fascia a nord già oggetto di esproprio per i lavori di realizzazione della nuova rotatoria ANAS comprensivi del fossato di guardia.

L'esame dell'andamento altimetrico del piano campagna rileva la presenza di un piano approssimativamente orizzontale, con una leggera pendenza degradante verso sud est, in direzione del fossato di guardia lungo il lato nord di via Ca' da Mosto. L'area si presenta ribassata di circa 1 metro rispetto al piano strada di via Triestina e si attesta su quote di circa +070-+0,55 smm.

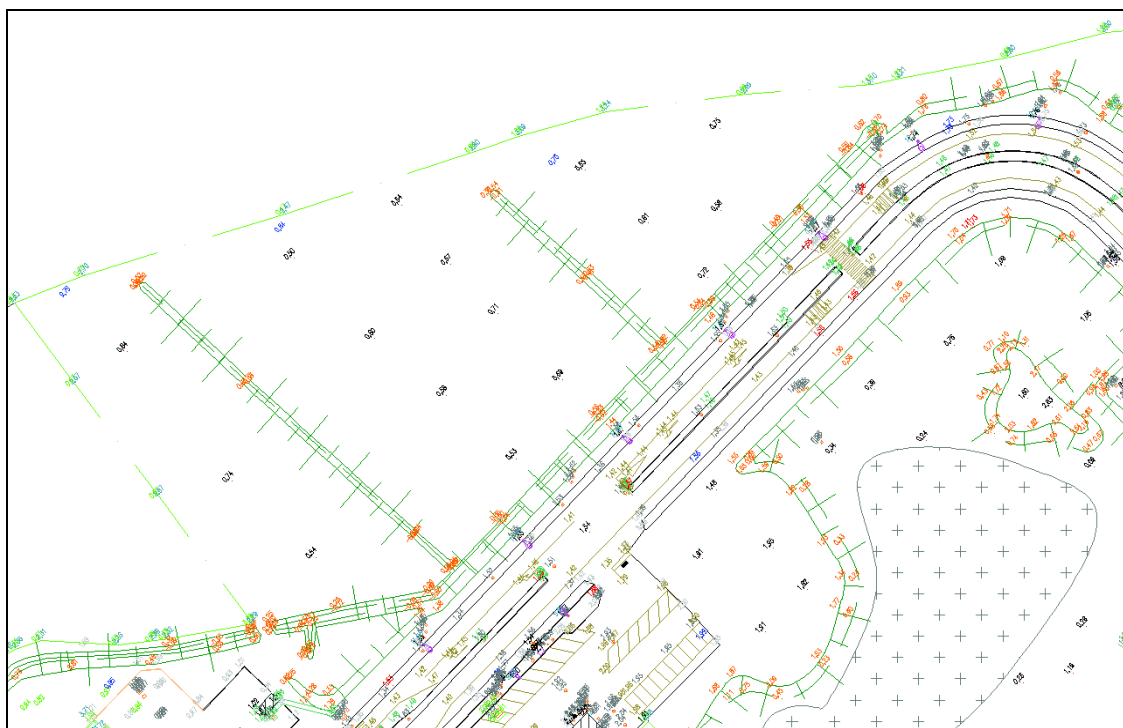


Figura 12. – Estratto del rilievo piano altimetrico relativo alla Zona B e ad alcuni punti delle aree limitrofe.

Si osserva infine che il fondo del fossato di via Ca' da Mosto è a quota mediamente di -0,60 m s.m., dunque in posizione depressa rispetto al livello stesso. Come sarà più dettagliatamente descritto ai paragrafi seguenti, il ricettore finale, il Collettore Acque Medie, dopo aver ricevuto le acque del fosso consortile Pagliaghetta, scarica per sollevamento meccanico sul fiume Dese a sua volta diretto verso la Laguna.

12. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA CON ALLEGATA DOCUMENTAZIONE DI PROGETTO

La Zona B fungerà da deposito per i materiali di recupero (attraverso due impianti mobili di trattamento), provenienti da scavi e demolizioni di aree esterne in cui si concentreranno i lavori di ampliamento delle infrastrutture aeroportuali in progetto.

Per la realizzazione delle opere di predisposizione della Zona B ad area di deposito materiali recuperati, al servizio dei lavori sopra riportati, sono state individuate 4 fasi, di cui 3 di cantiere e 1 di esercizio, per ognuna sono state individuate delle azioni di esercizio che sommariamente vengono riassunte nella tabella che segue:

FASI	AZIONI DI ESERCIZIO
I – FASE DI CANTIERE	Realizzazione del rilevato mitigatore e dell'innalzamento del piano campagna dell'area con riporto di terre da scavo ed esecuzione di opere idrauliche annesse.
II – FASE DI CANTIERE	Predisposizione nell'area di 6 vasche in cls atte ad ospitare materiale di rifiuto tratto mediante la contestuale l'installazione di due impianti mobili di trattamento rifiuti (una vagliatrice e un frantoio).
FASE DI ESERCIZIO	<ul style="list-style-type: none">- <u>Trasporto in entrata Zona B</u>: rifiuto derivante dagli interventi di riqualifica e adeguamento delle infrastrutture di volo interne all'area aeroportuale;- <u>Trattamento rifiuti</u>: attraverso gli impianti mobili di frantumazione e vagliatura;- <u>Trasporto in uscita Zona B</u>: misto cementato e cold mix di alta qualità al fine del suo riutilizzo presso le aree di intervento di riqualifica e adeguamento delle infrastrutture di volo interne all'area aeroportuale. Inoltre, misto granulare arido recuperato in attesa di verifiche chimico – fisiche da svolgere in Area A.
III – FASE DI CANTIERE	Dismissione e demolizione di tutte le opere previste e realizzate nelle precedenti fasi, al fine di ripristinare l'area della Zona B alla conformazione odierna, ante interventi.

Durante la **prima fase di cantiere** sarà realizzato un rilevato con materiale di riporto costituito da terre da scavo. Complessivamente è previsto un volume complessivo pari a circa 12.000 mc di terra riportata. Tale configurazione prevede in ogni caso che tutta l'area sia mantenuta a verde, e che non ci sia alcun incremento dell'impermeabilizzazione progettuale né del coefficiente di deflusso medio allo stato di progetto. Il rilevato sarà opportunamente sagomato in accordo con quanto previsto dalla progettazione paesaggistica, la quale indica per la mitigazione anche la messa a dimora di alcuni esemplari di piante autoctone a proseguimento e completamento del filare esistente su via Ca' da Mosto. In questa fase è inoltre prevista la contestuale sistemazione della rete idraulica di scolo, successivamente dettagliata.

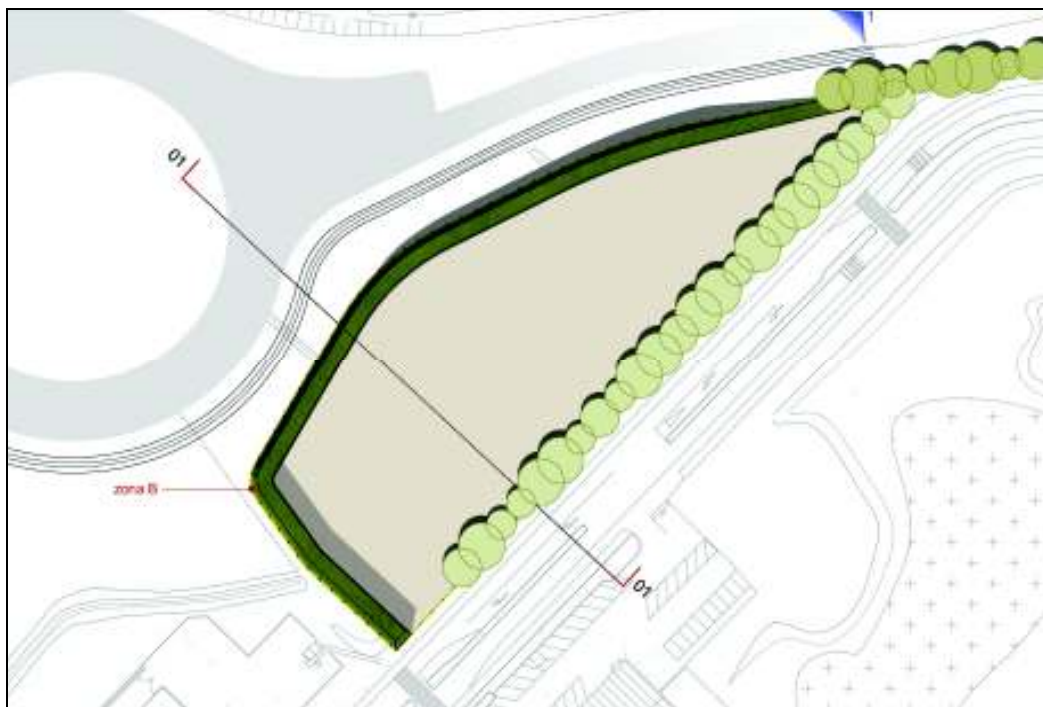


Figura 13. Planimetria generale dello stato di progetto. Prima fase, con costruzione del rilevato in terra di riporto.

La **seconda fase di cantiere** prevede la realizzazione di 6 vasche in cls a tenuta aventi superficie pari a circa 1.000 mq e altezza fuori terra pari a 4 m circa. Le vasche, comunque temporanee, permetteranno l'accumulo di prodotti di rifiuto che usciranno dall'area come misto cementato e "cold mix" (in seguito al trattamento con un impianto tipo KMA).

Le vasche, impermeabilizzate al fondo, saranno confinate da muri di separazione in cls armato. Il rilevato di terreno di riporto precedentemente descritto fungerà da contenimento e da mitigazione lungo il lato sud e ovest, a confine con la SS 14. In figura seguente è riportata una planimetria riferita allo stato di progetto:

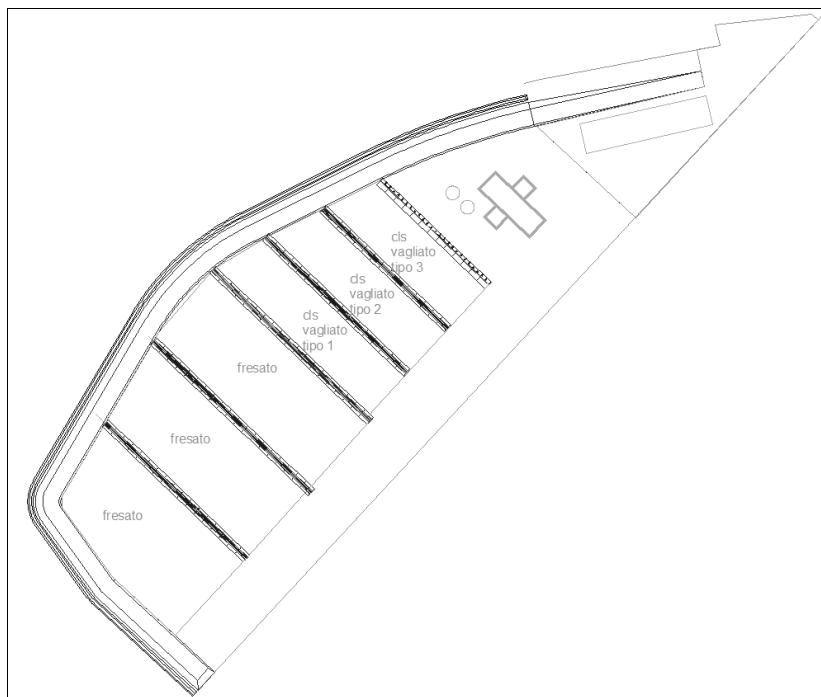


Figura 14. Planimetria generale dello stato di progetto. Schema delle vasche in cls in progetto (prima fase).

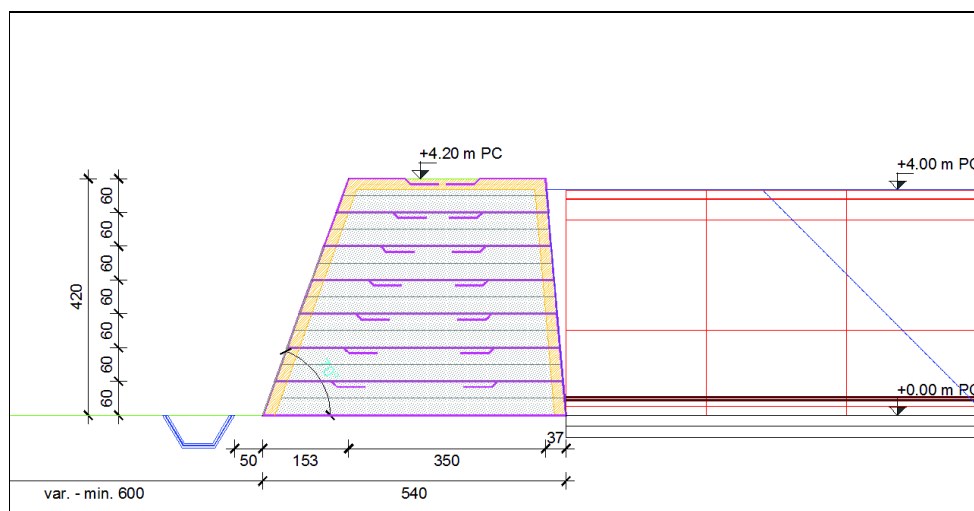


Figura 15. Sezione tipo dello stato di progetto rappresentativa del rilevato perimetrale, delle vasche in cls e della canaletta di scarico prefabbricata.

In **fase di esercizio** la configurazione definitiva sarà la seguente:

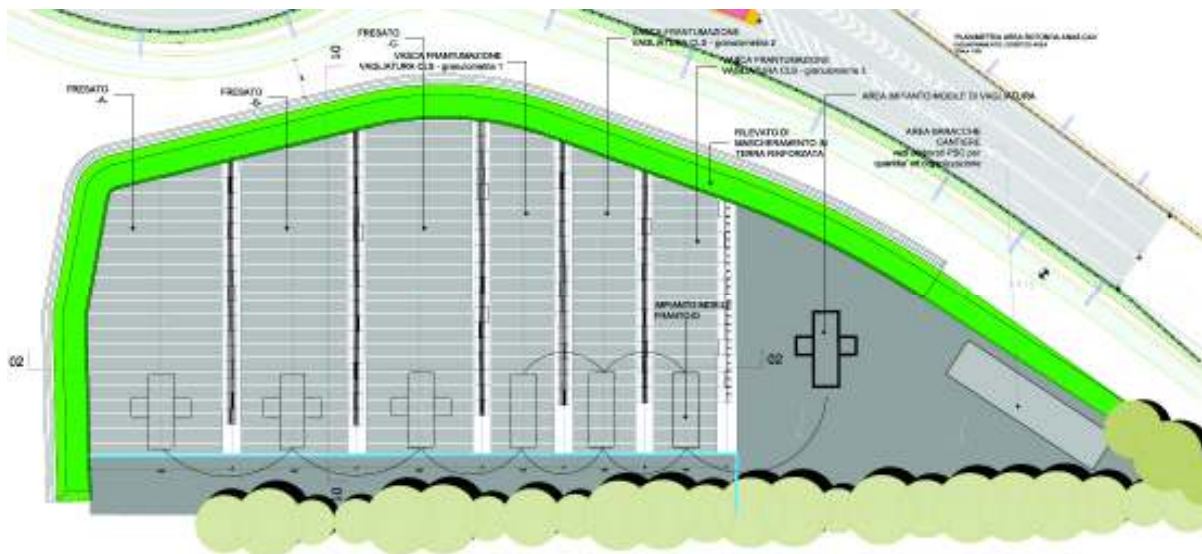


Figura 16. Sezione tipo dello stato di progetto rappresentativa del rilevato perimetrale e delle vasche in cls.

In questa fase è previsto il deposito del materiale recuperato attraverso l'utilizzo dei due impianti mobili di trattamento rifiuti derivanti dalle demolizioni delle pavimentazioni rigide e flessibili, relative agli interventi di adeguamento delle infrastrutture di volo.

Il progetto in questione prevede quindi l'istallazione di due impianti mobili, un frantoio e una vaglio, per il trattamento dei rifiuti con codice CER 17.01.01 "cemento" e CER 17.03.02 "miscele bituminose diverse da quelle di cui alla voce 17.03.01*" per un volume totale di 46.500 mc.

Per tale configurazione è opportuno verificare puntualmente che non vi siano portate generate all'interno della Zona B che vadano ad aggravare lo stato idraulico delle aree limitrofe sversando verso l'esterno. Inoltre, anche all'interno della stessa Zona B sarà necessario prevedere una rete idraulica interna per evitare fenomeni di ristagno e favorire lo scarico, anche in relazione dello stato di sofferenza idraulica verificato in occasione dei sopralluoghi.

La **terza fase di cantiere** prevede il progressivo smantellamento del rilevato e delle vasche: una volta recuperati i materiali di cui è possibile il riciclo, ed esaurito il compito di stoccaggio delle vasche, esse saranno completamente rimosse.

Al termine del trasporto del materiale precedentemente riportato, la zona B avrà quindi la stessa conformazione di quanto oggi indicato nello stato di fatto, sia in termini di impermeabilizzazione progettuale che di andamento altimetrico del piano campagna.

La durata complessiva delle lavorazioni che includono le tre fasi di cantiere e la fase di esercizio avrà una durata massima di **2 anni**.

In questo senso, le **opere previste sono da considerarsi provvisorie**.

Tuttavia, visto l'orizzonte temporale ipotizzato, si ritiene comunque di dover studiare la rete di scarico a servizio della Zona B e delle aree limitrofe.

Gli interventi di sistemazione idraulica previsti consistono in:

- INTERVENTO 1: Creazione di una canaletta prefabbricata perimetrale.
- INTERVENTO 2: Ripristino della continuità idraulica e dello scarico del fossato di guardia di via Ca' da Mosto.
- INTERVENTO 3: Spostamento di un tratto del fossato stradale di via Ca' da Mosto.

13. EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA

Nello specifico, l'entità e la tipologia delle trasformazioni comportate dall'intervento e dei conseguenti impatti sul paesaggio vengono valutate in relazione ai seguenti criteri, come suggerito dal D.P.C.M. 12/12/2005:

- Modificazione della morfologia;
- Modificazione della compagine vegetale;
- Modificazione dello skyline;
- Modificazione della funzionalità ecologica ed idraulica;
- Modificazione dell'assetto percettivo scenico e panoramico;
- Modificazione dell'assetto insediativo e storico;
- Modificazione dei caratteri tipologici, materici, coloristici, costruttivi, dell'insediamento storico.

Le seguenti considerazioni raccolgono gli esiti del confronto tra le viste, in relazione ai criteri di riferimento e alle caratteristiche del contesto attuale.

Modificazione della morfologia: **Impatto minimo**

L'intervento comporta alterazioni della morfologia limitate alla realizzazione di terrapieno temporaneo di mitigazione di un'area destinata a deposito di materiale inerte recuperato.

Modificazione della compagine vegetale: **Impatto minimo**

L'intervento comporta minime alterazioni della compagine vegetale.

Modificazione dello skyline: **Impatto minimo**

L'intervento comporta l'inserimento di nuovi volumi che alterano lo skyline attuale per un periodo limitato.

Modificazione delle funzionalità ecologica e idraulica: **Impatto nullo**

Le trasformazioni previste migliorano la funzionalità ecologica ed idraulica del contesto. In sostanza l'intervento non altera la situazione attuale.

Modificazione dell'assetto percettivo scenico e panoramico: **Impatto minimo**

L'intervento si inserisce nel contesto modificando l'assetto percettivo scenico e panoramico per un periodo limitato. Considerato lo stato di abbandono attuale dell'area verde, si può considerare l'intervento con un impatto positivo in merito alla mitigazione della zona aeroportuale dal punto di vista della SS14.

Modificazione dell'assetto insediativo e storico: **Impatto nullo**

L'intervento non modifica l'assetto insediativo e storico.

Modificazione dei caratteri tipologici, materici, coloristici e costruttivi dell'insediamento storico:

Impatto nullo

Non intervengono modifiche dei caratteri tipologici, materici, coloristici e costruttivi dell'insediamento storico.

In conclusione, l'intervento non rappresenta un elemento intrusivo rispetto al contesto paesaggistico di riferimento e non vi saranno quindi paesaggisticamente effetti negativi.

Le modifiche indotte dall'intervento risultano avere impatto minimo e temporaneo.

14. MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO

Il Codice dei Beni Ambientali e del Paesaggio, D.P.C.M. 12.12.2005, nel descrivere i contenuti della Relazione Paesaggistica ed in particolare al paragrafo 3.2 "Elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica" indica che "fermo restando che dovranno essere preferite le soluzioni progettuali che determinano i minori problemi di compatibilità paesaggistica" dovranno essere indicate le opere di mitigazione previste, e "l'indicazione degli effetti negativi che non potendo essere mitigati, richiedono misure di compensazione".

Per il progetto in esame non si evidenzia la necessità di prevedere misure di mitigazione aggiuntive a quelle indicate in progetto attraverso l'inserimento di nuova vegetazione lungo il perimetro dell'area di intervento lato SS 14.

Il progetto modifica solo temporaneamente l'aspetto dell'esistente, perciò l'intervento può essere considerato privo di connotazioni negative per quanto riguarda la componente paesaggistica.

Data

.....

Firma del Richiedente

.....

Firma del Progettista dell'intervento

.....

15. MOTIVAZIONE DEL RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE E PER EVENTUALI PRESCRIZIONI DA PARTE DELL'AMMINISTRAZIONE COMPETENTE

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Data

.....

Firma del Responsabile

.....

16. EVENTUALE DINIEGO O PRESCRIZIONI DELLA SOPRINTENDENZA COMPETENTE

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Data

.....

Firma del Responsabile

.....