

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

MASTERPLAN 2021

ELABORATO

RELAZIONE
PAESAGGISTICA

COMMESSA: CO829 COD. C.d.P.: 0.02

CODICE ELABORATO
23957-REL-T500.0

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDAZIONE	VERIFICA	APPROVAZIONE	NOME FILE: MP_PAES_REL
0	12/09/2014	Procedura VIA	S. Colonna - M. Neidhardt	A. Regazzi	P. Rossetto	FILE DI STAMPA:
						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
R.U.P./R.L.

ing. Corrado Fischer

SAVE S.p.A.
COMMERCIALE
MARKETING NON AVIATION

dott. Andrea Geretto

SAVE S.p.A.
POST HOLDER
PROGETTAZIONE

ing. Franco Dal Pos

SAVE S.p.A.
COMMERCIALE E
SVILUPPO AVIATION

dott. Camillo Bozzolo - dott. Giovanni Rebecchi

SAVE S.p.A.
POST HOLDER
MANUTENZIONE

ing. Virginio Stramazzone

SAVE S.p.A.
QUALITÀ AMBIENTE
E SICUREZZA

ing. Davide Bassano

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

sig. Francesco Rocchetto

SAVE S.p.A.
SAFETY MANAGER

sig. Adriano Andreon

ESTENSORE STUDI AMBIENTALI



THETIS Spa
Castello 2737/F
30122 Venezia
telefono: +39/041 2406111
telefax: +39/041 5210292
e-mail: info@thetis.it
http://www.thetis.it





Committente: **SAVE Engineering**

Oggetto: **SIA PSA VE**

Titolo doc.: **Masterplan 2021
dell'aeroporto di Venezia "Marco Polo"**

Relazione paesaggistica

Codice doc.: 23957-REL-T500.0

Distribuzione: file 23957

rev.	data	emissione per	pagg.	redaz.	verifica	autorizz.
0	12.09.2014	informazione	132+Tavv.			
1						
2						
3						

Thetis S.p.A.
Castello 2737/f, 30122 Venezia
Tel. +39 041 240 6111
Fax +39 041 521 0292
www.thetis.it





Indice

1	Premessa	4
2	Analisi dello stato attuale.....	8
2.1	Caratteri del contesto paesaggistico.....	10
2.2	Caratteri dell'ambito di intervento	21
2.2.1	Inquadramento dei caratteri paesaggistici	21
2.2.2	Beni storico culturali	30
2.2.3	Analisi dei livelli di tutela.....	32
2.2.4	Analisi della visibilità del sito – ambiti paesaggistici	50
2.3	Sensibilità dell'ambito di intervento.....	72
3	Caratteristiche del Masterplan.....	75
3.1	Descrizione degli interventi	81
3.1.1	Interventi del Masterplan autorizzati	82
3.1.2	Interventi del Masterplan oggetto di valutazione.....	93
4	Elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica.....	111
4.1	La conformità dell'intervento con i vincoli e le tutele.....	111
4.2	Intervisibilità dell'intervento con il contesto paesaggistico – stato di progetto.....	112
4.3	Previsione degli effetti dell'intervento dal punto di vista paesaggistico	113
4.3.1	Grado di incidenza del Masterplan.....	114
4.3.2	Impatto paesaggistico del Masterplan.....	130
4.4	Conclusioni.....	131

ALLEGATO: TAVOLE

A - Elaborati di analisi dello stato attuale

A1 Inquadramento geografico

TAVOLA A1-1 Individuazione dell'ambito di intervento su base CTR

TAVOLA A1-2 Individuazione dell'ambito di intervento su Ortofoto (volo 2012)

A2 Inquadramento storico

TAVOLA A2-1 Individuazione dell'ambito di intervento su foto IGM 1955

TAVOLA A2-2 Carta di sintesi dei dati archeologici

TAVOLA A2-3 Carta del rischio archeologico



A3 Rappresentazione grafica dello stato attuale

TAVOLA A3-1	Siti Natura 2000 nei pressi dell'ambito d'intervento
TAVOLA A3-2	Uso del suolo (CORINE Land Cover) nell'ambito di intervento
TAVOLA A3-3	Infrastrutture e reti esistenti nell'ambito di intervento
TAVOLA A3-4	Sedime aeroportuale – stato di fatto
TAVOLA A3-5	Atlante fotografico – Contesto paesaggistico - Planimetria con coni ottici
TAVOLA A3-6	Atlante fotografico – Contesto paesaggistico – Documentazione fotografica
TAVOLA A3-7	Atlante fotografico – Ambito dell'intervento - Planimetria con coni ottici
TAVOLA A3-8	Atlante fotografico – Ambito dell'intervento – Documentazione fotografica

B - Elaborati di Masterplan

B1 Planimetrie generali

TAVOLA B1-1	Planimetria generale Masterplan 2021
TAVOLA B1-2	Interventi del Masterplan 2021

B2 Nuove infrastrutture di volo

TAVOLA B2-1	Ampliamento infrastruttura di volo
-------------	------------------------------------

B-3 Integrazione parcheggi

TAVOLA B3-1	Park multipiano B1 – Prospetti, sezioni e rendering del nuovo parcheggio
TAVOLA B3-2	Parcheggi a raso – Individuazione aree dei nuovi parcheggi, planimetrie e rendering

B-4 Modifiche edifici e piazzali

TAVOLA B4-1.1	Ampliamento terminal passeggeri – Pianta piano terra ed ammezzato con indicazione delle funzioni e prospetto lato laguna
TAVOLA B4-1.2	Ampliamento terminal passeggeri – Pianta piano primo e secondo con indicazione delle funzioni e prospetto lato terra
TAVOLA B4-2	Palazzina SAVE – Pianta e prospetti

C – Simulazione degli effetti degli interventi

TAVOLA C-1	Rendering dell'intervento complessivo (vista a volo d'uccello)
------------	--



1 Premessa

Il presente documento costituisce la Relazione Paesaggistica, ai sensi del D.Lvo 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei Beni Culturali e del paesaggio", e ss.mm.ii., finalizzata alla valutazione della compatibilità paesaggistica delle trasformazioni previste tra il 2014 e il 2021 dal Piano di Sviluppo Aeroportuale (nel seguito denominato anche PSA o Masterplan) dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia.

Infatti l'area di intervento del Masterplan, come verrà evidenziato all'interno del paragrafo 2.2.3.1, è in gran parte soggetta a vincolo paesaggistico, in quanto compresa nell'ecosistema della laguna veneziana (ai sensi dell'art. 136 del D.Lvo 42/2004).

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA o Masterplan) è il documento che individua e sancisce l'attitudine, ed al contempo, la necessità di un bene a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo (Circolare ENAC, APT-32 del 07.12.2009, art. 4).

Il legislatore definisce i PSA come quegli strumenti pubblicistici che indicano "per l'intero ambito aeroportuale o per le aree comunque interessate, la distribuzione delle opere e dei servizi, sia pubblici che privati, previsti, il quadro di consistenza delle opere e la loro compatibilità con i vincoli aeronautici, i tempi di attuazione, il programma economico-finanziario; e possono prevedere la definizione edilizia delle opere e dei manufatti compresi nel perimetro interessato".

Il Masterplan 2021 in esame pertanto, sulla base di previsioni di sviluppo dello scalo, in termini principalmente di passeggeri, individua e programma tutti gli interventi di riassetto e riorganizzazione del sedime che si prevede di attuare entro l'anno 2021.

Gli interventi previsti dal Masterplan 2021 riguardano quindi:

- interventi funzionali all'adeguamento capacitivo dell'aeroporto, connessi allo sviluppo di traffico e movimenti;
- interventi funzionali ad una maggiore efficienza dell'aeroporto, indipendenti da variazioni di traffico e movimenti.

In tale senso una esigua parte degli interventi inserita nel Masterplan, la cui realizzazione risulta necessaria ed urgente nel breve periodo per garantire una maggiore efficienza dell'aeroporto nelle condizioni attuali di traffico, hanno anticipato le procedure autorizzative a livello locale, tra cui l'autorizzazione paesaggistica, e risultano essere, ad oggi, cantierabili.

La presente Relazione paesaggistica terrà conto di tali interventi nella lettura e valutazione complessiva delle trasformazioni indotte dal Masterplan, pur non entrando nel merito di giudizi di compatibilità paesaggistica già ottenuti.

A livello metodologico si ricorda inoltre che la presente Relazione, nel valutare le trasformazioni indotte dal Masterplan rispetto al paesaggio, terrà conto specificamente degli interventi aventi rilevanza urbanistico/edilizia.

In tal senso non vengono evidenziati nell'elenco alcuni interventi che sono "impliciti" nelle trasformazioni urbane ed edilizie previste, rappresentate dall'adeguamento dei sottoservizi (idraulici ed elettrici) e della viabilità, che nella relazione di Masterplan hanno rispettivamente i codici 5.06-5.32 e 3.44.

Si veda un primo inquadramento degli interventi nella tabella e nella figura successiva (cfr. Tavola B1-2 in Allegato).

Tabella 1-1 Interventi previsti dal Masterplan 2021.

Codice	Intervento	Descrizione
1.01*	Lotto 1 - Ampliamento terminal	Ampliamento vs landside con la copertura delle attuali corti e vasche d'acqua.
1.04	Lotto 2 - Ampliamento terminal	Ampliamento con la costruzione di due corpi di fabbrica ai lati del terminal attuale.
2.09*	Riprotezione VVF e GdF (Fase 1 e Nuova Fase 2)	Realizzazione in area airside di un complesso di tre edifici destinati ad hangar elicotteri e mezzi di soccorso, oltre ad alloggi e uffici per gli addetti, e precisamente: <ul style="list-style-type: none"> • Presidio antincendio VV.F. • Nucleo elicotteri VV.F. • Nucleo elicotteri GdF oltre che dei piazzali e delle urbanizzazioni primarie relative. Gli edifici attualmente in uso per le medesime attività saranno demoliti dopo il completamento del nuovo complesso, a seguito dello spostamento delle attività medesime.
2.19	Riprotezione UPS e Dogana	Realizzazione di un edificio ad uso degli spedizionieri e della Dogana, che conterrà funzioni miste: uffici, magazzini ed aree coperte esterne.
2.20*	Campo prove VVF	Realizzazione di una struttura per prove antincendio a servizio del Distaccamento dei Vigili del Fuoco, richiesta dal Corpo Nazionale per poter procedere con le prove di spegnimento.
2.21*	Nuova autorimessa	Realizzazione di un nuovo edificio per il ricovero dei mezzi di rampa, da costruirsi in prossimità della darsena e dell'aviazione generale.
2.33	DHL nuovo cargo building	Realizzazione di un edificio ad uso degli spedizionieri, che conterrà funzioni miste: uffici, magazzini ed aree coperte esterne.
2.34	Varco doganale, ricollocazione	Ricollocazione del varco doganale esistente in ragione del previsto ampliamento del terminal passeggeri.
3.01*	Percorso pedonale in quota e nuova darsena	Realizzazione di un percorso pedonale assistito da tappeti mobili, in quota di collegamento tra il terminal (al piano partenze) e la darsena, denominato Moving walkway, e di un edificio presso la darsena (porta d'acqua dell'aeroporto), che copre la zona di attracco dei mezzi d'acqua (taxi, traghetti) per rendere più confortevole lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri che utilizzano il collegamento navale con Venezia e le isole.
3.05	Park multipiano B1	Realizzazione di un parcheggio multipiano sviluppato su tre livelli e gradonato che consente la creazione di circa 1900 posti auto.
3.41-3.42-3.43	Parcheggi	Realizzazione di tre nuovi parcheggi a raso per circa 1540 posti (1140-90-310).
4.06.01*	Ampliamento del piazzale - fase 1	Estensione del piazzale aeromobili (APRON).
4.06.02	Ampliamento del piazzale - fase 2	Estensione del piazzale aeromobili (APRON).
4.14.01*	Riqualfica infrastruttura di volo	Riqualfica delle infrastrutture di volo esistenti (piste).
4.14.02	Ampliamento infrastruttura di volo	Riqualfica delle infrastrutture di volo (piste) al fine di aumentare la capacità dell'aeroporto.
5.01	Opere idrauliche	Realizzazione di un bacino di laminazione.
5.11	Volume di ampliamento palazzina SAVE (CED)	Riqualfica e creazione di un volume in ampliamento, ai fini di ricollocare le attività CED.
5.33	Cabina di trasformazione alta tensione	Realizzazione di una cabina di trasformazione da alta tensione a media tensione (indicate n. 2 posizioni alternative).
6.18*	Nuova centrale trigenerazione e collegamenti relativi	Realizzazione di una nuova centrale di trigenerazione e dei relativi collegamenti.

* interventi per i quali sono state anticipate le procedure a livello locale

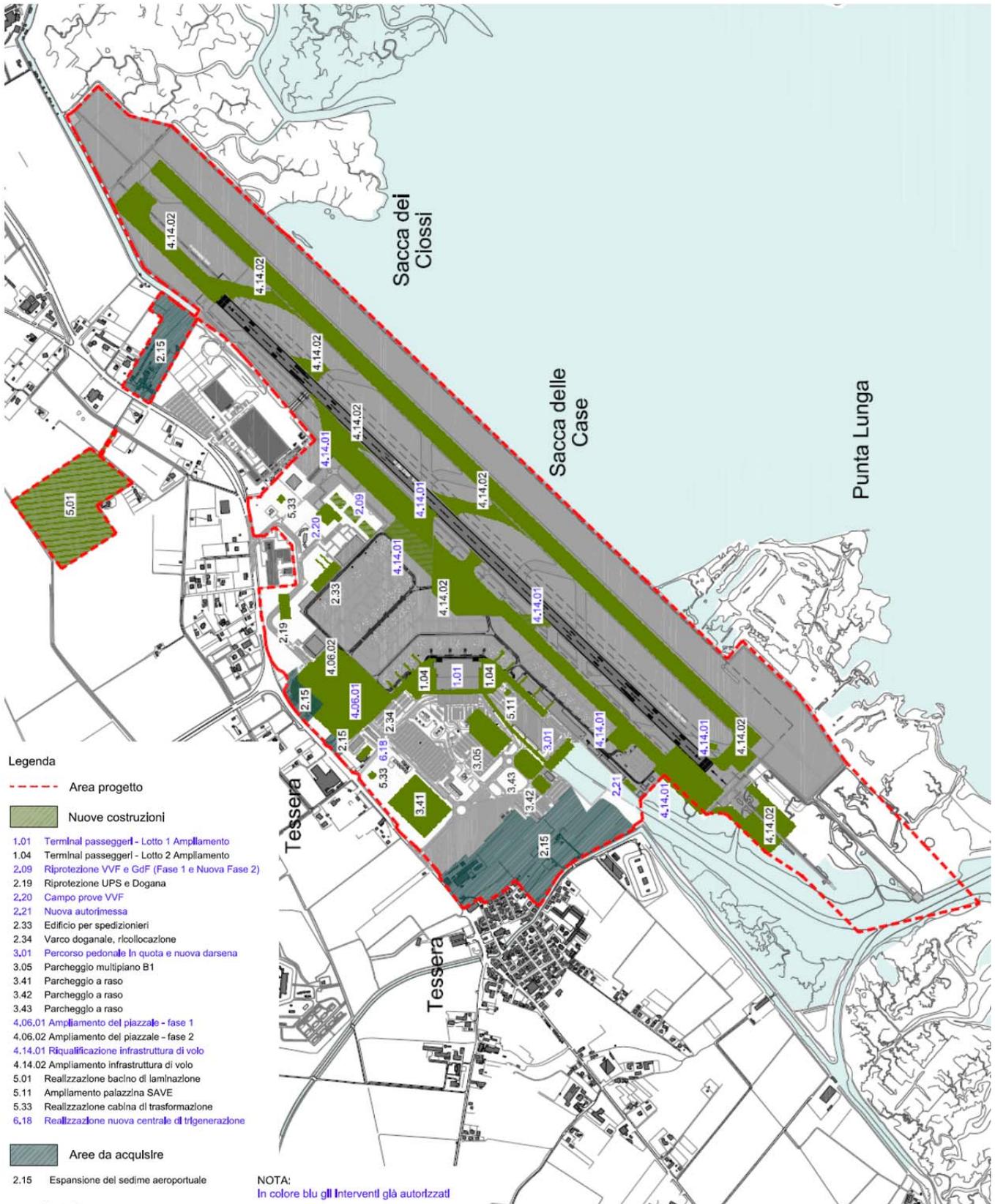


Figura 1-1 Interventi del Masterplan 2021 (cfr. Tavola B1-2 in Allegato).



La struttura della presente relazione è organizzata secondo quanto stabilito dal DPCM 12.12.2005 "Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'articolo 147, comma 3, del Codice dei beni culturali del paesaggio di cui al D.Lvo 22 gennaio 2004, n. 42" e dei conseguenti schemi di Relazione paesaggistica emanati dalla Regione del Veneto¹.

Essa è articolata in modo da fornire in primo luogo l'analisi dello stato attuale dei luoghi interessati dagli interventi (Capitolo 2), per riprendere quindi gli aspetti del Masterplan rilevanti rispetto alla trasformazione del paesaggio ed alla potenziale interferenza con i beni tutelati (Capitolo 3), per presentare infine gli elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica (Capitolo 4).

Completa la relazione una serie di tavole esplicative e l'atlante fotografico.

Le Tavole in Allegato sono distinte in 3 gruppi:

- A elaborati di inquadramento (relativi allo stato di fatto);
- B elaborati di Masterplan;
- C render.

La presente Relazione paesaggistica costituisce inoltre parte della documentazione di Valutazione di Impatto Ambientale del Masterplan, pertanto risulta congruente nei contenuti e nella metodologia di analisi a quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale (in particolare nella trattazione componente paesaggio e patrimonio culturale del Quadro di riferimento ambientale); inoltre la parte di inquadramento storico fa riferimento a quanto riportato nella relazione di Verifica preliminare dell'interesse archeologico redatta ai fini della procedura ex Legge n. 109 del 25 giugno 2005 e artt. 95 e 96 del Codice dei Contratti Pubblici, D.Lvo 163/2006 e ss.mm.ii..

¹ cfr. http://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/autorizzazioni_paesaggistiche, ultimo accesso 31.10.2013.



2 Analisi dello stato attuale

La descrizione dello stato del paesaggio in cui si attuano le trasformazioni previste dal Masterplan in esame, si sviluppa descrivendo:

- i caratteri del contesto paesaggistico, il quale comprende gli ambiti di paesaggio interessati dal Masterplan, come definiti nell'Atlante ricognitivo degli ambiti di paesaggio del Veneto (Regione del Veneto, 2009)², e che riguardano i caratteri geomorfologici ed idraulici, naturalistici, agro-forestali, del paesaggio agrario, degli insediamenti storici e delle dinamiche insediative;
- i caratteri paesaggistici dell'ambito di intervento (le aree direttamente interessate dagli interventi del Masterplan ed in relazione visiva e funzionale), che comprende anche la disamina della pianificazione territoriale, urbanistica e di settore, le tutele e i vincoli ed una trattazione sulla presenza dei beni storico-culturali, coerente con le analisi e gli approfondimenti contenuti nella relazione di Verifica preliminare dell'interesse archeologico del Masterplan in esame, redatta ai fini della procedura ex Legge n. 109 del 25 giugno 2005 e artt. 95 e 96 del Codice dei Contratti Pubblici, D.Lvo 163/2006 e ss.mm.ii..

Quanto emerso dalle descrizioni dei caratteri del paesaggio, declinati negli elementi che lo compongono, concorrerà a definire la sensibilità del sito di intervento, necessaria per poi valutare il livello di impatto paesistico. Ci si avvarrà a tal proposito del metodo proposto dalla Regione Lombardia³.

L'analisi è corredata di documentazione fotografica, riportata nelle sue immagini salienti nel presente capitolo e raccolta integralmente nell'atlante fotografico in allegato.

L'area interessata dagli interventi definiti dal Masterplan si trova prevalentemente all'interno del sito dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia, posto in località Tesserà (Municipalità di Favaro Veneto, Comune di Venezia), così come riportato nella figura successiva, al margine della laguna di Venezia.

² L'Atlante è parte integrante del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del 2009 (PTRC 2009) e della sua recente Variante parziale (cfr. Allegato B3, DGR Veneto n. 427 del 10.04.2013).

³ "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti", approvate con DGR (Lombardia) n. 7/11045 del 8 novembre 2002, ai sensi dell'art. 30 delle Norme di Attuazione del Piano Territoriale Paesistico Regionale.

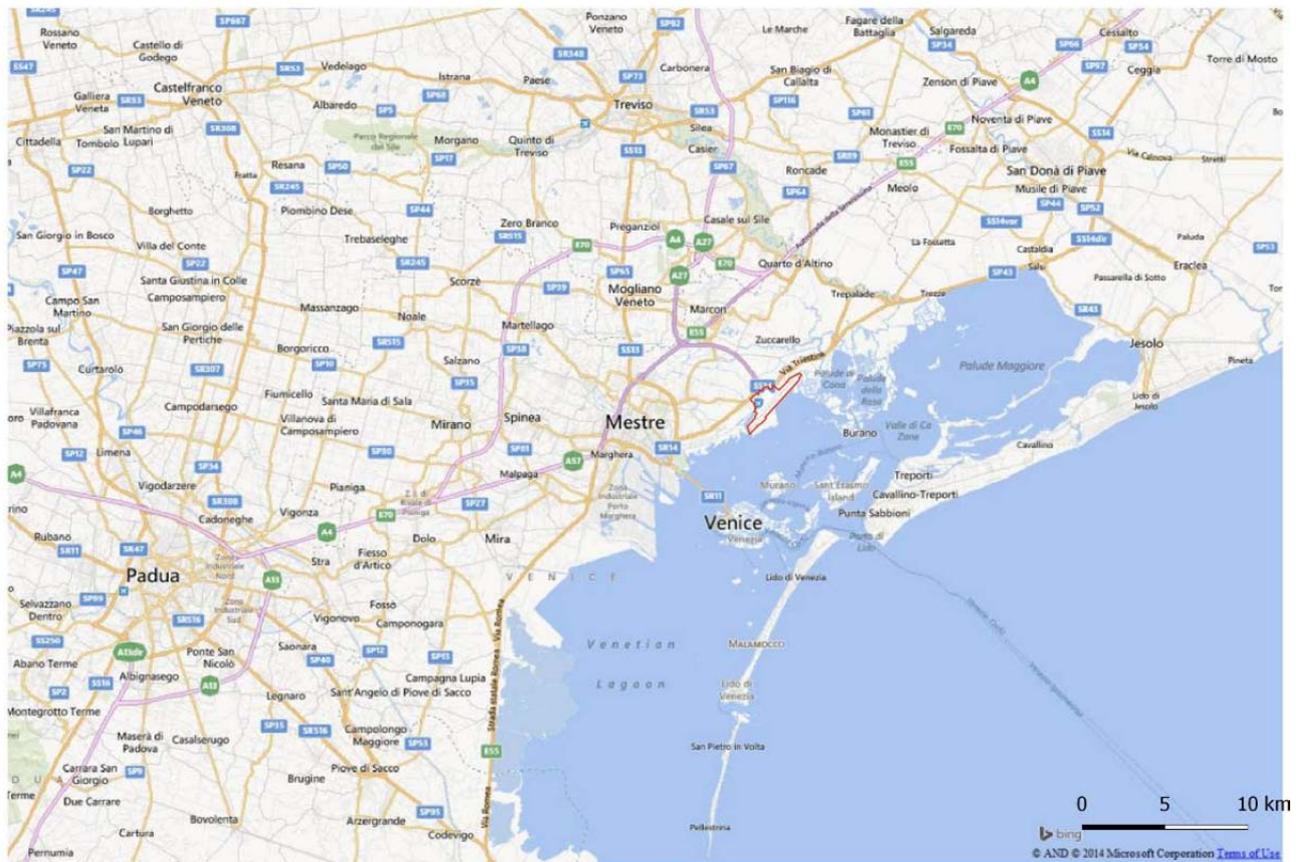


Figura 2-1 Inquadramento geografico dell'area aeroportuale.

2.1 Caratteri del contesto paesaggistico

Secondo l'Atlante ricognitivo degli ambiti di paesaggio del Veneto (cfr. nota n. 2 a pag. 8), il contesto paesaggistico in esame, appartiene (cfr. Figura 2-2) principalmente all'ambito 31 - Laguna di Venezia (cfr. Figura 2-3) ed in misura minore all'ambito 27 - Pianura agropolitana centrale (Figura 2-4).

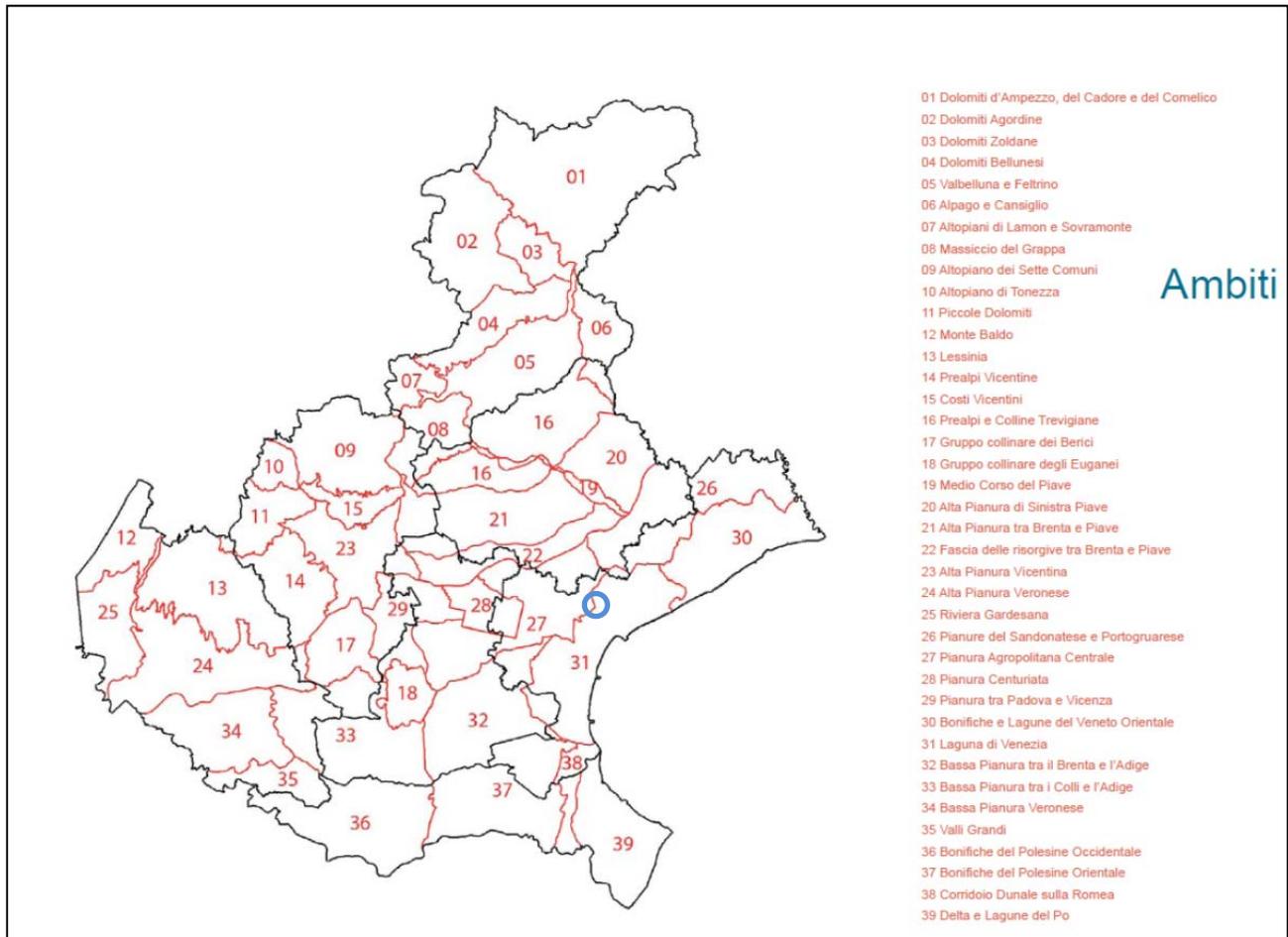


Figura 2-2 Individuazione dell'area di intervento rispetto agli ambiti di paesaggio indicati dal PTRC (Fonte: Atlante ricognitivo del paesaggio del Veneto, PTRC 2009).

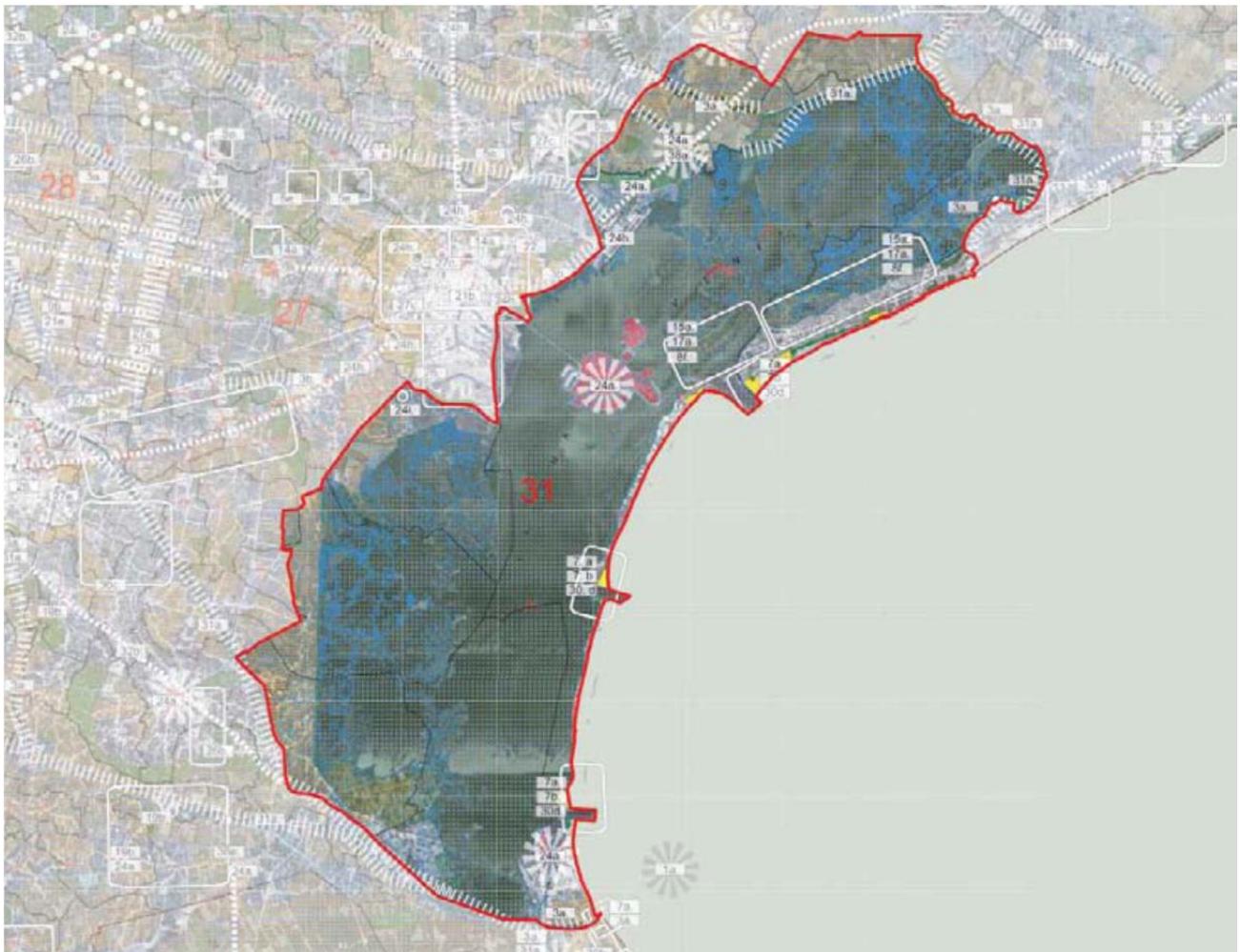


Figura 2-3 Ambito 31 - Laguna di Venezia (Fonte: Atlante ricognitivo del paesaggio del Veneto, PTRC 2009).

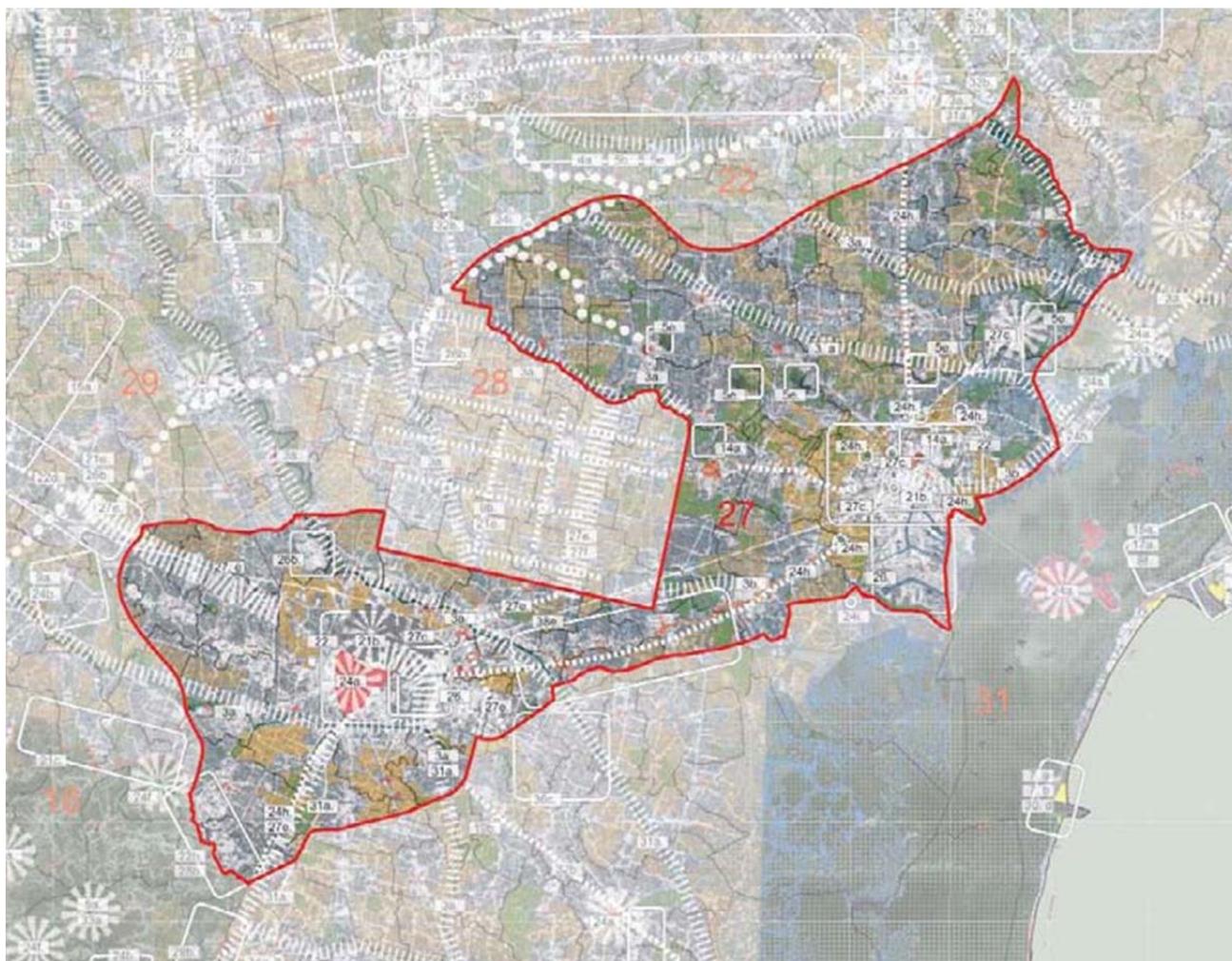


Figura 2-4 Ambito 27 - Pianura agropolitana centrale (Fonte: Atlante ricognitivo del paesaggio del Veneto, PTRC 2009).

Nel seguito verranno riportate le descrizioni di pertinenza dei suddetti ambiti.

La laguna (Ambito 31 - Laguna di Venezia) è un bacino costiero dominato dalle maree, separato dal mare, con cui comunica attraverso bocche lagunari, da un cordone litorale costituito da un insieme di lidi, e delimitato verso la "terraferma" da una gronda lagunare. Al suo interno sono presenti isole lagunari pianeggianti formate da sabbie litoranee e fanghi lagunari di riporto da molto ad estremamente calcaree.

Sul bacino lagunare vero e proprio, si affacciano i territori della pianura costiera, deltizia e lagunare, costituiti da aree lagunari bonificate (olocene), drenate artificialmente, formati da limi, da molto ad estremamente calcarei. Sulle aree litoranee sono presenti recenti corridoi dunali, pianeggianti, costituiti da sabbie litoranee, da molto ad estremamente calcaree.

L'area lagunare è morfologicamente caratterizzata dai seguenti elementi:

- isole: hanno origine naturale o artificiale. Le isole naturali, dove comunque l'azione dell'uomo è intervenuta per conformare e consolidare l'assetto naturale, sono relitti degli antichi cordoni dunali litoranei, come nel caso delle Vignole o di Sant'Erasmo, o originate dall'opera di deposizione e accumulo di mate-

riali solidi trasportati dai fiumi, come nel caso di Burano o Torcello; quelle artificiali sono state create a partire dal XIX secolo con l'utilizzo di materiali di risulta delle attività edilizie e produttive e, più recentemente, dei fanghi di scavo dei canali lagunari;

- lidi: isole di origine naturale, di profilo naturale, che delimitano la laguna verso il mare e sono costituite da suoli sabbiosi disposti anche in dorsali lineari di duna;
- barene: possono essere naturali o artificiali, sono la struttura geomorfologica emersa più diffusa nella laguna. Sono costantemente emerse tranne nei periodi di alta marea; queste condizioni ambientali estreme determinano i fattori limitanti per le associazioni vegetali che le popolano, influenzate dalla salinità, dalla disponibilità d'acqua, dal soleggiamento, ecc.;
- velme: terreni sabbiosi e fangosi che emergono unicamente con la bassa marea;
- canali ed aree d'acqua: le strutture morfologiche principali della laguna sono i canali (principali, secondari e ghebi) e i fondali (incluse velme e barene). Oltre ai canali naturali, morfologicamente definiti solo dal flusso delle maree, numerosi canali sono stati scavati artificialmente o sono interessati da interventi di manutenzione per mantenere le quote dei fondali.

L'idrologia residuale di affaccio alla laguna è caratterizzata dalla presenza di canali artificiali, e da una serie di canali minori interconnessi al sistema lagunare.

La porzione pianeggiante del contesto (ambito 27) fa parte del sistema della bassa pianura antica, calcarea, a valle della linea delle risorgive con modello deposizionale a dossi sabbiosi e piane a depositi fini.

La geomorfologia è influenzata dalla storia dell'idrografia di questo territorio. Morfologicamente l'area si può inserire in un contesto di bassa pianura alluvionale interessata da corsi d'acqua che si sviluppano, per lo più, con un andamento meandriforme.

La divagazione delle aste fluviali dei principali corsi d'acqua presenti nella zona ha generato la sovrapposizione nel tempo e nella sequenza stratigrafica, di diversi ambienti caratterizzati da differente energia di trasporto e deposizione dei sedimenti.

Dossi fluviali e paleoalvei si distinguono per la presenza di lenti e depositi a granulometria media, generalmente sabbie (sabbie limose e limi sabbiosi), che, essendo caratterizzati da un basso grado di costipamento, risultano sopraelevati rispetto ai terreni circostanti per lo più costituiti da terreni argillosi, limoargillosi, con un elevato grado di costipamento.

Influiscono sulla struttura geomorfologica del territorio le opere antropiche per il controllo dell'idrografia.

L'idrografia è caratterizzata dalla presenza di alcuni corsi d'acqua di risorgiva (quali il Dese, lo Zero, il Marzenego, appartenenti al bacino scolante della laguna di Venezia).

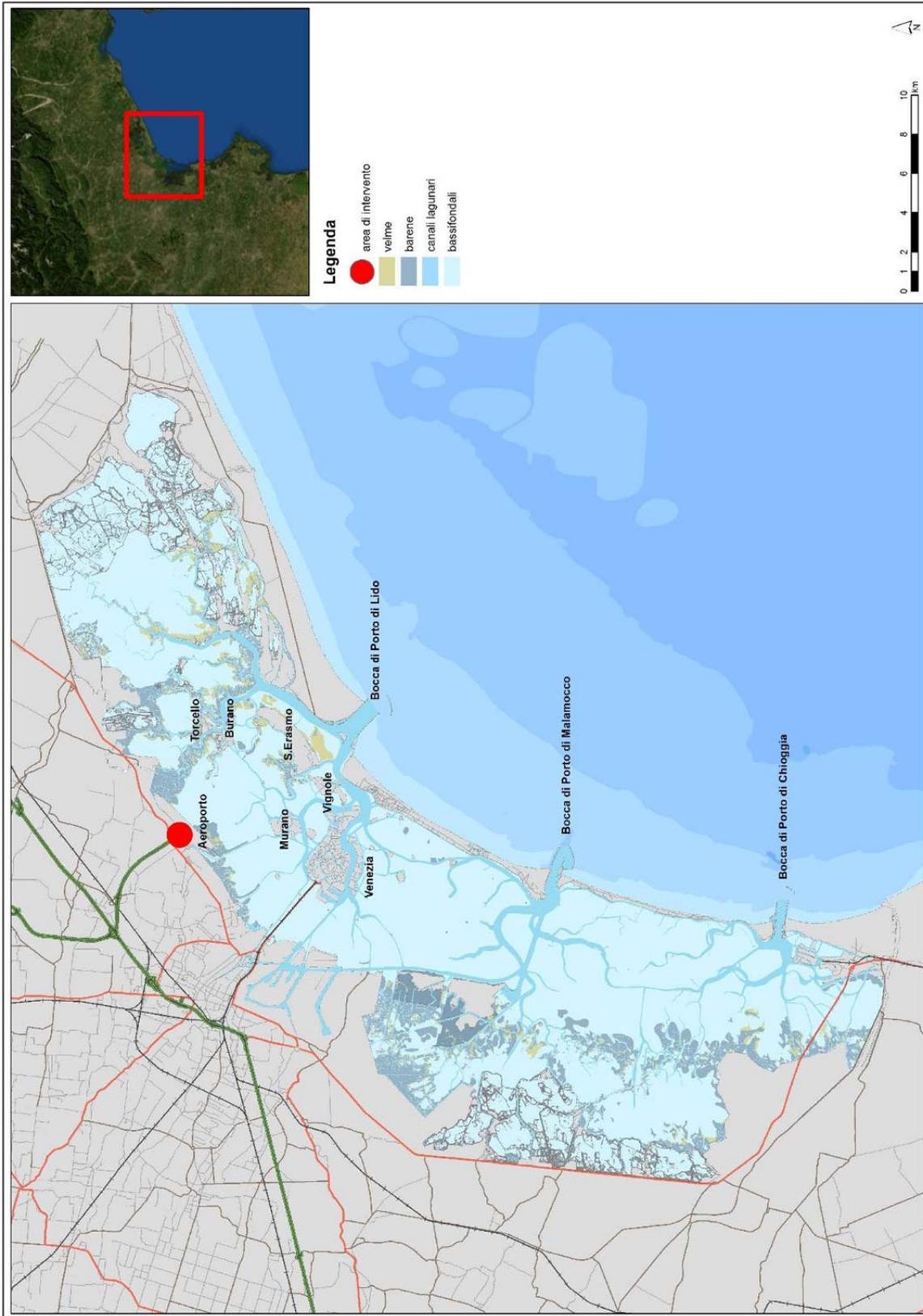


Figura 2-5 Principali elementi della morfologia e dell'idrografia del contesto paesaggistico lagunare.



Il paesaggio naturale lagunare nel complesso è costituito da spazi di acqua libera con vegetazione macrofittica sommersa e da ampi isolotti piatti (barene) che ospitano tipi e sintipi alofili, alcuni dei quali endemici del settore nord-adriatico.

Le piante presenti nelle barene hanno adottato differenti strategie per sopravvivere: dalla fanghiglia dei bordi compatti e a diretto contatto con l'acqua salmastra della laguna spunta *Spartina striata*; nelle barene più vicine alla terraferma o nelle zone marginali che vengono sommerse solo durante le maggiori alte maree o dove l'acqua è meno salata, troviamo più frequenti altre specie, tra cui il Giunco marino (*Juncus maritimus*); nelle aree centrali, dove l'acqua ristagna in superficie anche dopo il deflusso e dove, soprattutto d'estate, l'evaporazione accentua la salinità del suolo, ritroviamo numerose alofite succulente in densi cespugli, che nei periodi autunnali assumono tinte rossastre: sono le Salicornie, tra cui la Salicornia veneta, e, più frequente, la Salicornia fruticosa (*Arthrocnemum fruticosum*). Oltre alla Salicornia, vegetano altre specie alofile tipiche (*Puccinellia palustris*, *Aster tripolium*, *Limonium vulgare*, ecc.) che, nell'insieme, formano una vegetazione ricca, tipica della barena non attaccata all'erosione e che predomina nei terreni argillosi fortemente imbevuti d'acqua salmastra.

Nei bordi più salati, dove l'acqua salmastra arriva con le alte maree e la concentrazione salina è elevata, si trova una vegetazione costituita da specie dagli spiccati adattamenti all'ambiente estremamente salato e arido: piante dalle foglie carnose o ricoperte da peluria o da scaglie cerose per diminuire il più possibile la traspirazione ed evitare perdita d'acqua. In particolare si segnalano il Santonico (*Artemisia caerulescens*), il Salin (*Inula crithmoides*) e l'Obione (*Halimione portulacoides*).

Una specie comune agli ambienti umidi salati e a quelli dolci è la comune Canna di palude (*Phragmites australis*) presente in luoghi diversi: lungo le sponde di laghi, stagni, fiumi, ma anche nelle zone salmastre, come i margini della barena o le arginature delle valli.

Le specie vegetali che popolano le velme sono per lo più alghe verdi e la *Zostera*.

Nelle zone salmastre, sia lagunari che di litorale marino, si trovano altre specie come *Atriplex latifolia* e *Beta vulgaris* ssp. *maritima*. *Atriplex latifolia* cresce frequentemente nei terreni litoranei, incolti, o sui bordi non sommersi delle isole.

Lungo le coste, in alcune aree, è presente la tipica vegetazione delle dune costiere, tra cui si rinvencono le comunità delle dune primarie, o dune costiere mobili, colonizzate da Graminacee specializzate; le comunità delle dune secondarie, o dune bianche, insediate dall'associazione ad *Ammophila*; le comunità delle dune grigie, dune stabilizzate dalla copertura di piante superiori e da muschi e licheni che danno alla formazione il caratteristico colore grigio; le comunità della dune brune, dune più antiche colonizzate da pinete litoranee. Le pinete litoranee sono per la maggior parte derivanti da opere di rimboschimento e composte da formazioni vegetali di pineta mista e formazioni di boscaglia autoctona e alloctona; le specie arboree maggiormente presenti sono *Pinus pinea*, *P. pinaster* e *Quercus ilex*.

Da evidenziare, per la loro importanza ecologica, le aree interdunali, depressioni umide situate tra due cordoni di dune, dove si trova la vegetazione tipica degli ambienti umidi, tra cui degna di nota l'associazione ad *Eriantho-Schoenetum nigricantis*.

Le casse di colmata (zone bonificate negli anni '60 per ospitare la terza zona industriale, mai realizzata) sono ricolonizzate da vegetazione spontanea con formazioni umide sia alofile che salmastre, con presenza di Cannuccia di palude (*Phragmites australis*), Giunco marittimo (*Juncus maritimus*), Tifa (*Typha angustifolia*), Salicornia (*Sarcocornia fruticosa*) e fasce boscate con pioppi (*Populus alba* e *P. nigra*), salici (*Salix alba*), e tamerice (*Tamarix gallica*).



Per quanto riguarda l'uso del suolo ampie porzioni del sistema di specchi d'acqua (valli, foci fluviali, barene, canali) sono usate per l'allevamento del pesce e dei molluschi o vengono sfruttate dall'attività di pesca. Nelle aree di gronda lagunare è presente in forma maggiore il seminativo tipico delle zone di bonifica, fatta eccezione per alcune aree marginali in prossimità della penisola delle Giare, dove è presente vegetazione di tipo arbustivo.

Da sottolineare anche alcune eccellenze come gli orti del lido di Cavallino-Treporti, Lio Piccolo, Vignole, Mazzorbo e S. Erasmo, luoghi dove l'attività orticola segna il territorio e delinea un paesaggio ecologicamente interessante.

La pianura (Ambito 27 - Pianura agropolitana centrale) è caratterizzata da una forte presenza antropica e pertanto gli elementi vegetazionali sono di tipo sinantropico-ruderale, ovvero associati alla presenza dell'uomo. Dal punto di vista fitogeografico l'area appartiene al Sistema planiziale padano della regione medioeuropea, la cui vegetazione tipica è quella del *Quercus-Carpinetum*, ormai rara, presente in relitti con *Ulmus minor* e *Acer campestre*.

Attualmente la vegetazione forestale più diffusa e ubiquitaria è costituita da saliceti a salice bianco (*Salix alba*), distribuiti a ridosso dei fiumi dove il condizionamento morfogenetico, in termini di erosione e deposizione, risulta ancora regolarmente presente stagionalmente. Le realtà associate ai corsi d'acqua presentano ancora vegetazione di boschi riparali, seppur poco diffusi, e canneti.

Il paesaggio agrario, caratterizzato un tempo dalla diffusa presenza della coltura promiscua del seminativo arborato vitato (filari di vite maritata a sostegni vivi disposti a piantata, con siepi confinarie capitozzate) è stato trasformato per esigenze produttive in seminativo semplice con estese colture di mais e frumento, a carattere intensivo (dove rimangono, a tratti, esclusivamente le siepi confinarie) e pioppeti per la produzione di legname da cellulosa.

Gli insediamenti principali dell'area sono costituiti dalle città storiche di Venezia - con Murano, Burano, Mazzorbo, Torcello, San Francesco del Deserto - e di Chioggia e dalle aree balneari di Cavallino e Lido.

Nel territorio lagunare sono presenti numerose isole, molte delle quali ancora abitate e destinate nel tempo a funzioni diverse e articolate (militari, conventuali, produttive, congressuali, ecc.).

Le infrastrutture ferroviarie e quelle stradali, quali il Ponte della Libertà per Venezia e la SS 309 per Chioggia, hanno determinato una progressiva accelerazione delle trasformazioni fisiche, urbanistiche e socioeconomiche, che ancora oggi stanno interessando le due città, soprattutto in relazione al fatto che il sistema della mobilità locale, in questa zona, va ad inserirsi all'interno di due linee transfrontaliere: il corridoio V Lisbona-Kiev e l'Autostrada del Mare Sud Europa.

Di grande rilevanza le trasformazioni che hanno interessato le strutture portuali (dall'Arsenale alla Marittima, da Porto Marghera a San Leonardo), aeroportuali (dal Nicelli al Lido, al Marco Polo a Tessera) e marittime (dai murazzi e dalle dighe foranee, veneziani e austro-ungarici, alle opere moderne e contemporanee di difesa del litorale e del Sistema MOSE) e che hanno determinato l'attuale assetto del sistema insediativo e produttivo lagunare.



Dal punto di vista storico ed archeologico, l'ambito si colloca in una zona molto particolare del territorio veneto. Il margine tra la laguna e la terraferma ha subito nel tempo numerosi movimenti causati sia dalle variazioni delle condizioni ambientali e climatiche sia dall'opera dell'uomo; al peregrinare della linea interna di costa è corrisposto il movimento degli insediamenti antropici affacciati sulla laguna.

La presenza antropica in tali aree è documentata da più di due millenni.

Se poco noti e visibili sono gli insediamenti archeologici lagunari, evidente e ormai nota è la Via Annia che collegava Adria con Aquileia già in epoca romana e che fu definitivamente completata nel 131 a.C.

La Via Annia, nel tratto interessato dall'area dell'aeroporto "Marco Polo" si staccava dalla stazione di Ad Tertium e raggiungeva Altino proprio sopra l'attuale Via Orlanda.

Attorno alla Via Annia la presenza dell'uomo è stata descritta da rinvenimenti di necropoli.

In laguna invece, gli insediamenti facevano capo alla Via Endolitoranea che per acque interne collegava Rimini con Aquileia e che in questa parte di laguna univa Murano con Torcello.

Le notizie certe sulla storia dei luoghi, delle genti e degli insediamenti diventano sistematiche solo a partire dal XII secolo, con i primi documenti scritti oggi conservati presso l'Archivio di Stato di Venezia.

Nel periodo che va tra le documentazioni degli storici romani e l'epoca veneziana, i materiali utili alla comprensione sullo stato del territorio e degli uomini sono quelli forniti dagli studi sull'evoluzione geomorfologica e dagli scavi archeologici dell'intera laguna nord.

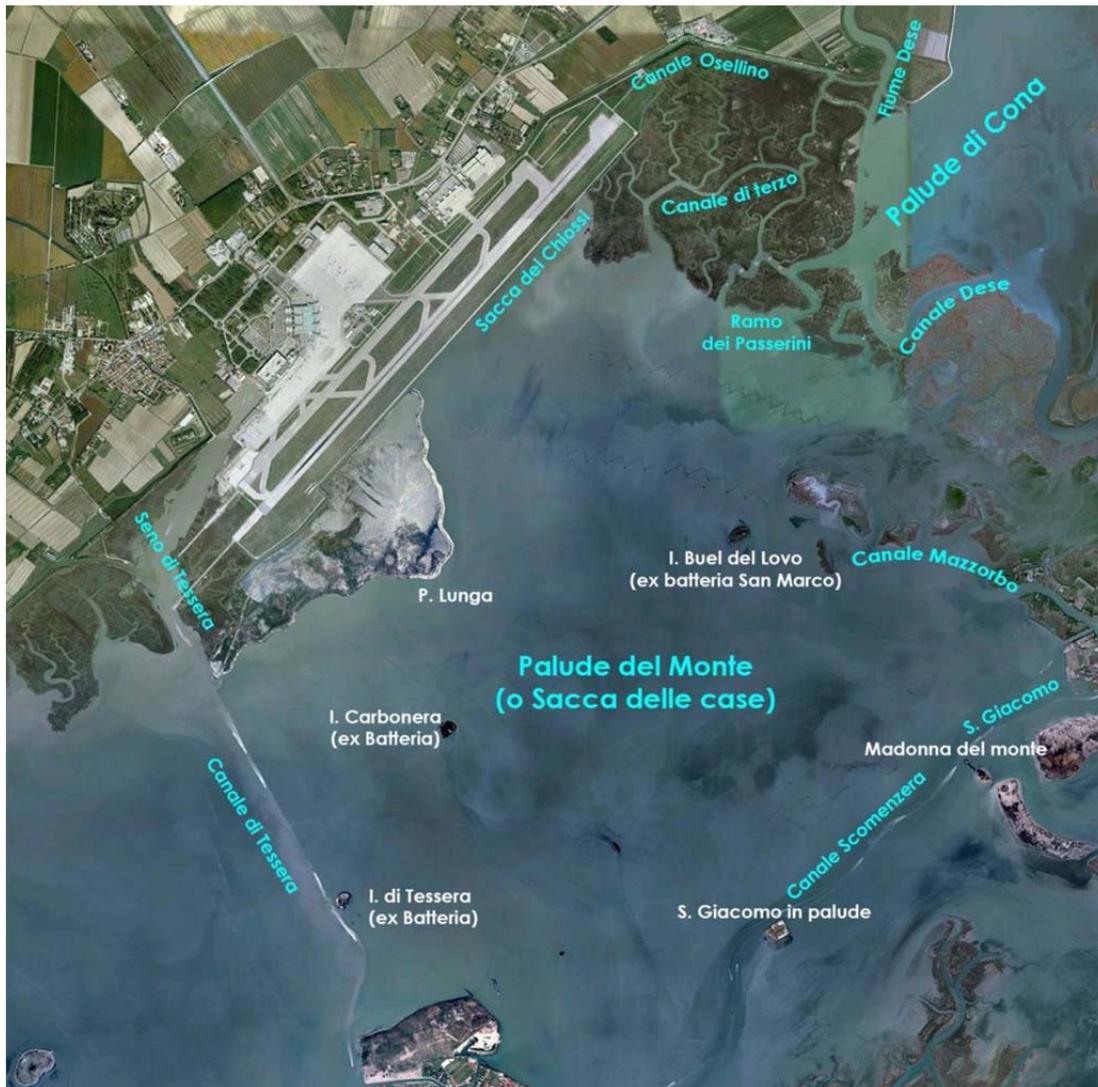


Figura 2-6 Vista aerea della porzione di laguna di Venezia compresa tra l'isola di Murano a Sud Ovest, l'isola di Mazzorbo a Est e le barene a nord limitrofe all'aeroporto di Tessera. In celeste sono indicati gli idronimi, e in bianco i toponimi.

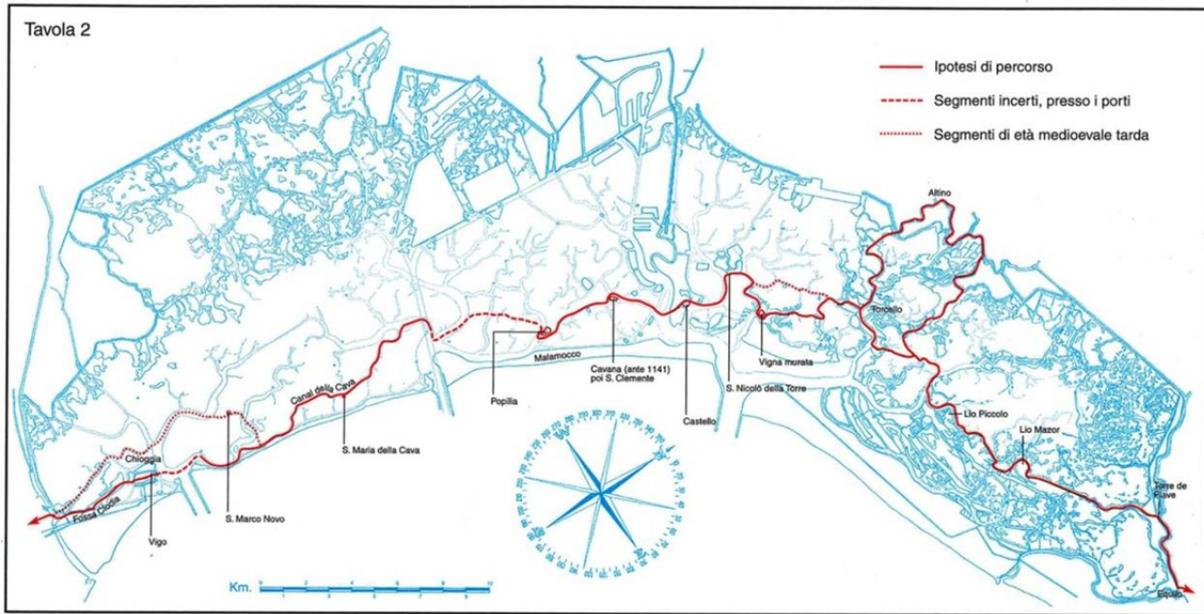


Figura 2-7 Tracciato della via endolagunare all'interno della laguna di Venezia secondo l'ipotesi di Wladimiro Dorigo. La via collegava Rimini con Aquileia per acque interne già in epoca pre-romana. (Tratto da: AAVV, *La laguna di Venezia, "La via acquea endolitoranea, fra Chioggia ed Equilo"*, Wladimiro Dorigo, pag.147, ed. Cierre).



Figura 2-8 Tracciato in rosso della strada consolare romana "Via Annia", completata nel 131 a.C., che nel tratto compreso tra Mestre e Tessera correva sotto l'attuale via Orlanda. (Tratto da L. Bosio, *"le strade romane della Venetia e dell' Histria"*, pag. 70, editoriale Programma).



Pur essendo questa un'area da sempre ubicata, almeno in epoca storica, ai margini fra terraferma e laguna e pertanto, anche per questo motivo, scarsamente antropizzata, è documentata la presenza in epoca medievale di insediamenti religiosi già scomparsi o in rovina nel XV secolo, quali ad esempio i monasteri di Sant'Antonio di Tessera e di San Cipriano da Terra: il primo oggi sepolto in terraferma, non lontano dall'attuale aeroporto; il secondo individuato in laguna aperta, al largo dell'attuale limite delle barene di gronda.

È nota inoltre l'esistenza, protrattasi almeno fino all'inizio dell'Ottocento, di numerosi fabbricati per la produzione di laterizi, attività documentata in loco almeno dal XII secolo, che ha da sempre, fino a tempi recentissimi, caratterizzato questo territorio ricco dei depositi argillosi, materia prima destinata sia alla lavorazione negli impianti locali, sia all'esportazione in altre località, come nel centro storico di Venezia.

2.2 Caratteri dell'ambito di intervento

L'ambito di intervento comprende le aree direttamente interessate dagli interventi del Masterplan ed in relazione visiva e funzionale, come illustrato nella successiva figura.



Figura 2-9 Ambito di intervento. In rosa i punti di intervisibilità, in blu il perimetro dell'ambito di intervento

2.2.1 Inquadramento dei caratteri paesaggistici

L'aeroporto "Marco Polo", oggetto del Masterplan in esame, si trova ai margini della laguna di Venezia. La storia dell'aeroporto inizia infatti con l'imbonimento della porzione lagunare di barena, velma e bassofondo a ridosso di un tratto del canale Osellino, che viene tombato (cfr. Figura 2-10).

In tal senso il contesto vasto risulta fortemente caratterizzato dalla laguna di Venezia, come dimostra la sua inclusione prevalente nell'ambito 31 - Laguna di Venezia, descritto al paragrafo precedente, secondo l'Atlante ricognitivo del paesaggio del Veneto (cfr. nota n. 2 a pag. 8).



Figura 2-10 Foto, scattata durante le fasi di costruzione della pista nel maggio 1960 (Fonte: Resini, 2008⁴).

L'aeroporto "Marco Polo" di Venezia è lo scalo di riferimento del nord est dell'Italia per il quale rappresenta la principale porta di accesso territoriale dalle lunghe distanze.

In generale l'aeroporto dispone di una buona accessibilità veicolare in gran parte assicurata dalla bretella che collega il tratto della SS 14 "Triestina" con l'autostrada A27 Venezia-Belluno, la tangenziale di Mestre con l'A4 Torino-Trieste e il Passante di Mestre (cfr. Figura 2-11). Inoltre è garantita l'accessibilità via acqua per il collegamento con Venezia centro storico e isole.

⁴ Resini D. (a cura di), 2008. Un aeroporto per Venezia. Marsilio, Venezia.

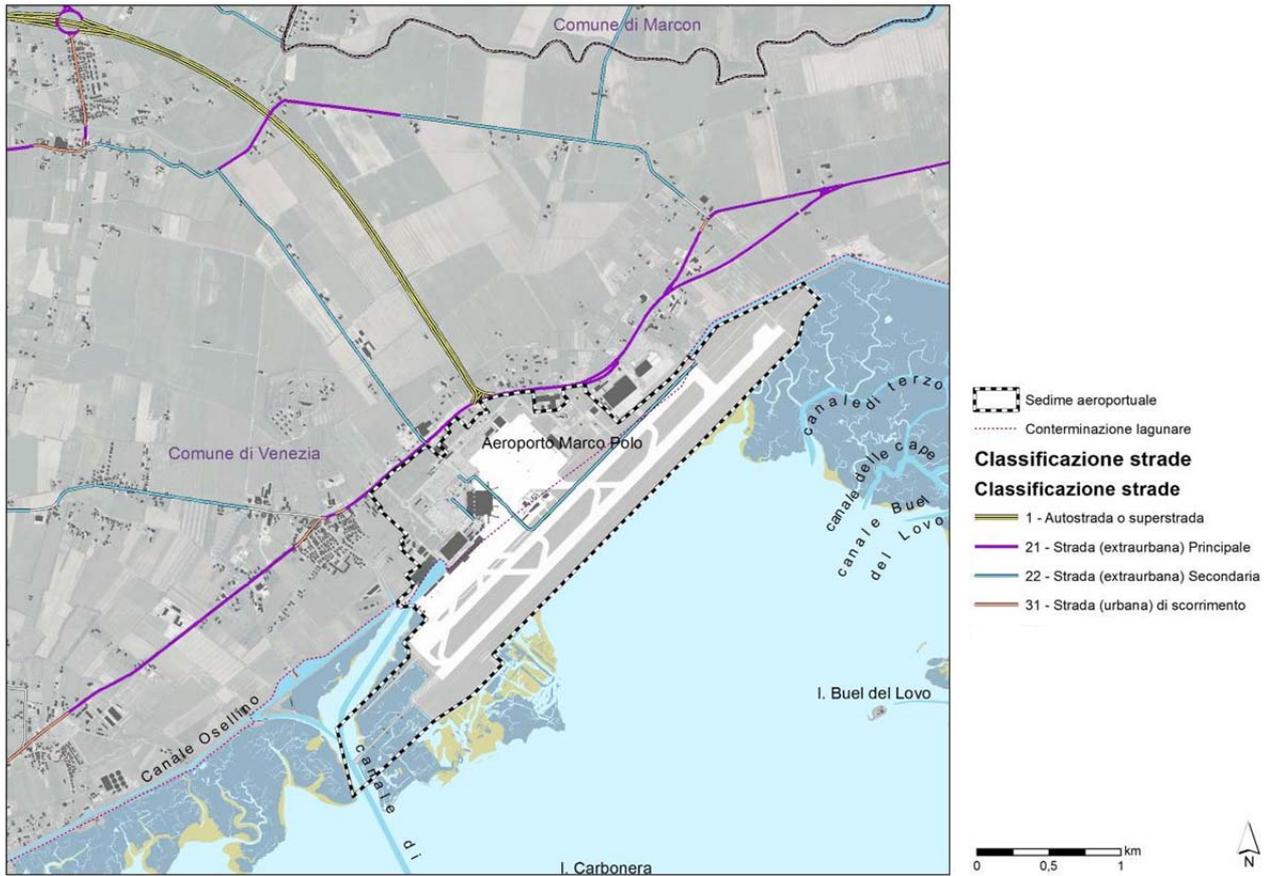


Figura 2-11 Infrastrutture e reti. Nella presente tavola si è preso a riferimento il sedime aeroportuale attuale.

L'accesso all'aeroporto via acqua avviene attraverso il canale di Tessera fino alla darsena omonima cui si affaccia il sedime aeroportuale (Figura 2-12).



Figura 2-12 Accesso acqueo all'aeroporto.

L'infrastruttura aeroportuale è interamente ubicata nel territorio del Comune di Venezia. L'unico centro abitato con cui confina direttamente è Tessera, frazione del Comune di Venezia. Altri centri abitati che potrebbero essere interessati dalle attività aeroportuali sono Favaro Veneto, Campalto, Terzo, Dese, Cà Noghera (rientranti nel territorio e nella giurisdizione del Comune di Venezia) e il Comune di Quarto d'Altino con le frazioni di Altino Trepalade e Portegrandi.

L'area circostante l'aeroporto è attualmente adibita ad uso agricolo. Nelle aree immediatamente adiacenti al sedime aeroportuale vi è una struttura, il casinò di Cà Noghera, principalmente dedicata all'intrattenimento, alcune piccole strutture dedicate alla recettività turistica, una centrale di betonaggio e alcune abitazioni private.

In prossimità della testata pista 22 esiste una modesta attività artigianale destinata al rimessaggio di imbarcazioni da diporto.

L'unico stabilimento industriale di rilevante interesse è quello delle aziende Agusta Westland e Superjet ubicato in prossimità della testata pista 22.

Si veda alla successiva figura la mappa delle infrastrutture e degli abitati segnalati.



Figura 2-13 Contesto territoriale.

Nell'intorno dell'aeroporto, a ridosso del confine attuale del sedime, sono da segnalare:

- forti storici;
- aree barenali, naturali e artificiali.

Nella porzione nord ovest, nord est e sud ovest dell'aeroporto si incrociano tre forti facenti parte del "Campo trincerato di Mestre": il forte Bazzera e i forti Rossarol e Pepe (più distanti) (cfr. Figura 2-14).

Il forte Bazzera è stato una polveriera costruita all'inizio '900. Si trova in una isoletta rettangolare interamente circondata da un canale artificiale, alla quale si accede solamente attraverso un ponticello, un tempo (probabilmente) scorrevole. Attualmente è gestito dal CCRT (Comitato Culturale Ricreativo Tesserà), in collaborazione con la Municipalità, il Comune di Venezia, Il Coordinamento del Campo Trincerato di Mestre.

Il forte Rossarol viene costruito nel 1907 ed ha una struttura unica e notevolmente diversa da quella degli altri forti di inizio Novecento. Ospita attualmente comunità per minori stranieri gestite da diverse cooperative ed all'interno vi si svolgono molteplici iniziative anche rivolte alla cittadinanza.

Il forte Pepe fu costruito nel 1912, la struttura al momento non è gestita ed è in stato di abbandono, tuttavia l'area viene periodicamente disboscata.



Figura 2-14 Forti nell'intorno dell'aeroporto.

Nell'immediato intorno aeroportuale sono inoltre presenti barene naturali e barene artificiali. Nella successiva figura si riporta la mappa con evidenziate le strutture suddette, secondo i rilievi e le cartografie del Magistrato alle Acque.

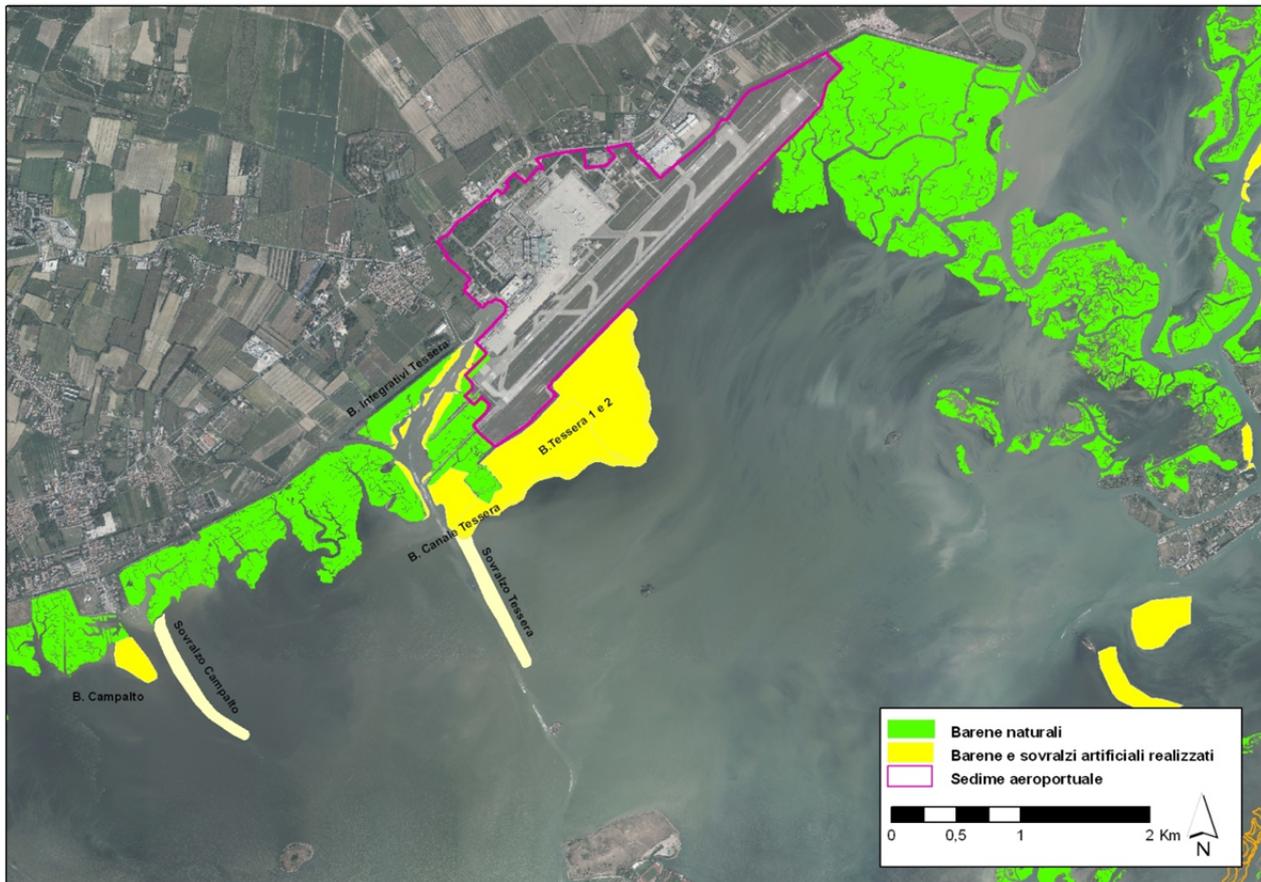


Figura 2-15 Strutture barenali nell'intorno dell'aeroporto. Nella presente tavola si è preso a riferimento il sedime aeroportuale attuale.

Dal punto di vista vegetazionale, il settore di terraferma in analisi è interessato da un'intensa attività antropica che ha prodotto profonde modificazioni sulle fitocenosi le quali conservano caratteri di naturalità solo in aree marginali e di ridotta estensione. La maggior parte del territorio risulta occupato da terreni agrari inframmezzati ad una fitta rete di corsi d'acqua secondari, soprattutto fossi e canali.

I corsi d'acqua presenti nell'area di studio sono per lo più canalizzati e sottoposti a periodiche pulizie dalla vegetazione spontanea che limitano lo sviluppo di comunità riparie naturaliformi. Non è raro, però, osservare la presenza, soprattutto in corrispondenza dei fiumi Dese e Sile, di comunità elofitiche, con distribuzione di tipo lineare, costituite soprattutto da canneti a *Phragmites australis*. Anche i pochi frammenti di formazioni arboree, in larga parte costituite da *Salix alba*, sono organizzati spesso in filari e, solo in poche circostanze, presentano uno sviluppo strutturale assimilabile a boschi di tipo ripariale.

Nel territorio in esame sono presenti piccole formazioni boscate che si conservano nelle pertinenze di abitazioni rurali o giardini. Si tratta spesso di popolamenti a dominanza di robinia (*Robinia pseudoacacia*).

Più rare sono le formazioni assimilabili al quercio - carpinetto della bassa pianura caratterizzate dalla presenza di carpino bianco (*Carpinus betulus*), farnia (*Quercus robur*), olmo (*Ulmus minor*), orniello (*Fraxinus ornus*), acero campestre (*Acer campestre*), corniolo (*Cornus mas*), sanguinella (*Cornus sanguinea*), nocciolo (*Corylus avellana*), biancospino (*Crataegus monogyna*), evonimo (*Euonymus europaeus*) e rovi (*Rubus ulmifolius*, *Rubus caesius*).



Inoltre, in prossimità ed all'interno dell'aeroporto sono presenti aree boscate di origine antropica a prevalenza di pino domestico (*Pinus pinea*).

Nell'area di studio, come in molte altre della pianura veneta, sono presenti pioppicoltura e vigneti, che si configurano come coltivazioni intensive che si inseriscono nel più ampio contesto dei seminativi circostanti. In prossimità dell'area aeroportuale sono inoltre presenti numerosi vivai, caratterizzati dall'impianto regolare di specie ornamentali prevalentemente esotiche. Molta parte della porzione terrestre dell'area in esame è occupata da seminativi, in particolare mais e soia, interrotti dalla presenza di filari e siepi che si sviluppano prevalentemente lungo i canali irrigui. Le specie arboree più diffuse in tal contesto sono olmo (*Ulmus minor*), acero campestre (*Acer campestre*) e robinia (*Robinia pseudoacacia*).

Dal punto di vista idraulico, la porzione di terraferma ricompresa nell'area in esame è caratterizzata da giacitura piuttosto depressa, inferiore al medio mare, ed il drenaggio delle acque meteoriche vi è assicurato da una fitta rete di canali e scoli di bonifica afferenti ad impianti di sollevamento dedicati, gestiti dal Consorzio di Bonifica Acque Risorgive.

Per quanto concerne la porzione lagunare, l'aeroporto Marco Polo, contornato da barene alle due estremità (cfr. Figura 2-15), si affaccia su un'area di bassi fondali con profondità medie dell'ordine di 50÷100 cm, crescenti da Nord verso Sud, intagliati a Sud dal Canale di Tessera, che assicura il collegamento acqueo tra l'aeroporto e il centro storico veneziano via Murano con una profondità media dell'ordine di 150÷200 cm.

Le velocità di corrente sono, in quest'area lagunare, estremamente ridotte a causa della posizione periferica, prossima al partiacque tra il bacino settentrionale, afferente al Canale di Treporti, ed il bacino centro-settentrionale, afferente al Canale di San Nicolò di Lido. Alla scarsa vivacità idrodinamica contribuiscono inoltre la limitata profondità dei fondali e l'assenza di canali principali che possano fungere da vie preferenziali di propagazione della marea.

Attualmente all'interno del sedime aeroportuale, normalmente distinto, come tutti gli aeroporti civili moderni, in due grandi macro-aree, dette airside e landside, costituite rispettivamente dalle infrastrutture di volo o ad esso asservite e dalle strutture ed aree accessibili al pubblico, trovano posto le seguenti funzioni ed infrastrutture, rappresentate sinteticamente alla figura successiva:

1	Aerostazione	19	Magazzini ex Brusutti
2	Marco Polo Park	20	Cabina E2 e Centro Servizi Area Tecnica - Uffici Save Engineering
3	Ex aerostazione	21	Depuratore
4	Officina automezzi	22	Catering
5	Ricovero mezzi rampa	23	Hangar
6	Palazzina SAVE	24	Magazzino merci
7	Vecchia torre di controllo	25	Nucleo elicotteri Guardia di Finanza
8	Centro elaborazione dati	26	Servizi pulizie
9	Ristorante - Mensa	27	Operatori
10	Magazzini ex aerogarage	28	Presidio Vigili del Fuoco
11	Caserme	29	Nucleo elicotteri Vigili del Fuoco
12	Canile unità cinofila	30	Reparto volo Polizia di Stato
13	Edificio dismesso - ex uffici SAVE Engineering	31	Radar
14	Distributore carburante	32	Piazzale e stazionamento aeromobili
15	Deposito carburante Jet A1	33	Pista di volo principale
16	Cabina elettrica	34	Pista di volo sussidiaria - rullaggio
17	Torre piezometrica	36	Nuova Torre di controllo
18	Centrale termica		



Figura 2-16 Sedime aeroportuale - stato di fatto (cfr. Tavola A3-4 in Allegato).



2.2.2 Beni storico culturali

Nell'ambito della Verifica Preliminare dell'Interesse Archeologico⁵, documento facente parte degli elaborati consegnati ai fini dell'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del Masterplan, è stato sviluppato uno studio archeologico che si compone dei risultati delle ricerche condotte nei seguenti ambiti disciplinari:

- la ricerca sui dati archeologici editi e inediti;
- la ricerca storico archivistica;
- la ricerca storico cartografica;
- la ricerca sulle trasformazioni geomorfologiche e l'analisi aerofotointerpretativa, per l'individuazione di possibili tracce antropiche.

La ricerca è stata quindi condotta direttamente presso i seguenti uffici:

- per la ricerca dei dati archeologici inediti è stato fatto lo spoglio dei dati conservati presso l'Archivio della Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto, nelle sedi di Venezia, Altino e Padova. È stato inoltre analizzato l'archivio dei dati conservati presso il Consorzio Venezia Nuova, nella sua sede presso l'Arsenale a Venezia;
- per la ricerca dei dati storico-archivistici e di cartografia storica è stato indagato l'Archivio di Stato di Venezia;
- per l'acquisizione di altra cartografia storica è stata condotta una ricerca presso l'ufficio cartografico dell'Università di Architettura di Venezia.

Alla luce di tutte le informazioni raccolte, selezionate ed organizzate è stato possibile delineare una ricostruzione diacronica del popolamento e del territorio in esame.

Sulla base dei dati archeologici, benché fino ad ora siano assenti tracce di epoca preistorica nell'area del sedime aeroportuale *strictu sensu*, esse non possono essere totalmente escluse dato il loro rinvenimento nel territorio circostante (Tessera, Campalto, Cà Noghera, ecc.), dove le raccolte di superficie hanno recuperato manufatti indizio della presenza di insediamenti stabili durante il Neolitico e l'Età del Bronzo. L'assenza di rinvenimenti di epoca pre-romana, in corrispondenza del sedime aeroportuale, potrebbe corrispondere anche a una mancata registrazione in relazione alle caratteristiche proprie del materiale pre e protostorico (assenza di resti strutturali chiaramente evidenti, cultura materiale di più difficile identificazione, ecc.).

In epoca romana, tardo antica e medioevale le tracce del popolamento sono numerose e ampiamente diffuse in tutta l'area considerata: esse comprendono frequentazioni di varia natura (a carattere funerario, agrario, commerciale in relazione agli sbocchi fluviali e ai traffici endolagunari, ecc.) e occupano aree attualmente sommerse testimoniando la vitalità antropica di quest'area e il suo legame con l'antistante laguna, con cui costituiva un sistema unitario.

Nel 1507 la costruzione del canale dell'Osellino trasformò drasticamente il sistema del margine lagunare dal momento che interruppe definitivamente il sistema di penetrazione dalla laguna verso la terraferma di quei canali che ospitavano le Palade (palada di Tessera); tale situazione rimase inalterata fino alla metà del XX secolo, e per quattro secoli e mezzo tutta la zona rimase legata al sistema infrastrutturale dei canali e della

⁵ La Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico per il progetto del nuovo Masterplan 2014-2021 dell'aeroporto Marco Polo di Tessera risponde alle leggi italiane vigenti relative alla tutela e alla salvaguardia del patrimonio archeologico nazionale. In particolare, fa riferimento alla Legge n. 109 del 25 giugno 2005 e agli artt. 95 e 96 del Codice dei Contratti Pubblici, Decreto legislativo n. 163/2006 e ss. mm ii..



via Orlanda, interessata da trasformazioni marginali più legate all'incremento insediativo e alla bonifica delle terre depresse da destinare alla coltura. Il secondo grande evento che modificò in maniera sostanziale questo territorio fu la costruzione dell'aeroporto Marco Polo a seguito della quale si realizzò un'irreversibile operazione infrastrutturale, che portò all'ampliamento edilizio e alla riformulazione della sezione stradale della SS 14 Triestina, obliterando le proprietà che sorgevano ai margini perilagunari come, per es. Cà Zorzi.

L'analisi aerofotointerpretativa ha fatto emergere numerose lineazioni dovute a possibili attività antropiche; in particolare il tracciato dell'antica Via Annia si presenta con un segno talmente preciso che ci fa leggere anche le sue canalette laterali. Tutto ciò pone la zona intorno ad essa estremamente sensibile dal punto di vista archeologico.

L'evidenza dei rinvenimenti archeologici dimostra l'elevata antropizzazione dell'area degli interventi per un arco temporale molto ampio; questa evidenza, unita alle recenti indagini sulle trasformazioni geomorfologiche, consente la definizione di un criterio ristretto per quanto riguarda il Rischio Archeologico.

Infatti, la consistenza del popolamento e la possibilità di ricostruire le caratteristiche del territorio naturale antico inducono a escludere una valutazione, per l'area in esame, di un grado di rischio "nullo" e "basso", e di proporre una possibilità di rischio "medio" e "alto". Sembra, a questo proposito, particolarmente utile proporre, al di là di definizioni aprioristiche del grado di rischio, un livello di rischio puntuale e calibrato per ogni intervento previsto. In questo senso il parametro discriminante tra il grado "medio" e "alto" è stato individuato nella profondità che l'intervento prevede di raggiungere (medio: > -70 cm dal p.c.; alto: <-70 cm dal p.c.).

Nel Masterplan 2014-2021 è compreso l'intervento di realizzazione del nuovo bacino di laminazione, posto a nord dell'attuale SS14 Triestina in località Ca' Noghera (codice 5.01).

Questo lotto risulta essere ad elevato rischio archeologico in quanto in base all'analisi aerofotointerpretativa, e ai dati storici d'archivio, è sede del passaggio dell'antica via Annia, strada consolare realizzata tra il 159 e il 131 a. C. La via Annia è sottoposta al vincolo archeologico della legge Galasso 431/1985, che obbliga allo scavo archeologico stratigrafico tutti gli elementi assoggettati al vincolo, ed è quindi sotto la tutela della Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto. Questa condizione, imprescindibile, obbliga al coordinamento di ogni genere di intervento progettuale con la Soprintendenza stessa.

Si veda alle Tavole A2-2 e A2-3 in Allegato il rapporto tra gli interventi previsti e la consistenza archeologica del territorio studiato e la mappa del rischio archeologico che consegue tutta l'analisi effettuata.

2.2.3 Analisi dei livelli di tutela

2.2.3.1 Sistema dei vincoli

Dal punto di vista normativo la **tutela del paesaggio** prende avvio con la Legge 29 giugno 1939 n. 1497, rivolta principalmente agli aspetti naturalistici, panoramici e storici puntualmente individuati, più tardi integrata con la Legge 8 agosto 1986, n. 431 (Legge “Galasso”) che vi ha compreso ulteriori elementi, per lo più naturalistici, quali coste, corsi d’acqua, boschi, laghi, monti, riconoscendo a questi aspetti precisa valenza paesaggistica.

Il Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lvo 42/04, Codice Urbani) prevede la redazione, congiunta tra Stato e Regione, del Piano Paesaggistico e nel luglio 2009 è stato sottoscritto un Protocollo d’Intesa tra il Ministero dei Beni Culturali e la Regione del Veneto. In seguito è stato istituito il Comitato Tecnico per il Paesaggio (CTP) che coordina i lavori di elaborazione del Piano Paesaggistico non ancora emanato.

Attualmente, in assenza di Piano Paesaggistico Regionale, ai fini dell’individuazione dei vincoli insistenti sulle aree di intervento, si fa riferimento agli elenchi definiti dalla Legge n. 431/1985 e dalla Legge n. 1497/1939 (art. 136 “Immobili ed aree dichiarati di notevole interesse pubblico” – e art. 142 “Aree tutelate per legge” del D.Lvo 42/2004).

In particolare, l’area è in gran parte sottoposta a vincolo paesaggistico (ai sensi dell’art. 136 del D.Lvo 42/2004) in quanto si trova all’interno dell’ecosistema della laguna veneziana, quest’ultima descritta dalla Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Venezia con nota n. 382 del 23 gennaio 1985 quale “un esempio unico di sistema ambientale in cui sono presenti e si compenetrano valori naturalistici, singolari aspetti geologici, singolarità ecologiche, ricche presenze archeologiche e storiche. Elementi tutti che hanno lasciato la loro impronta tanto sulla conformazione del paesaggio quanto sugli insediamenti, con la loro straordinaria stratificazione di significatività architettoniche urbanistiche”.

L’area di intervento si trova in parte esterna alla conterminazione lagunare (ex Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici del 9 febbraio 1990).

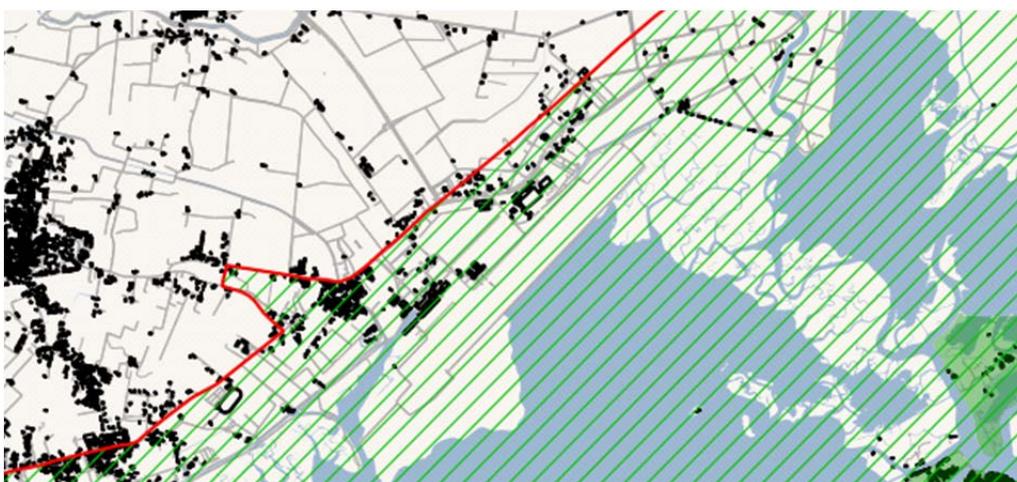


Figura 2-17 Particolare del vincolo paesaggistico vigente (tratteggio verde) (Fonte: sito web <http://venezia.gis.beniculturali.it>, ultimo accesso 13.12.2013).

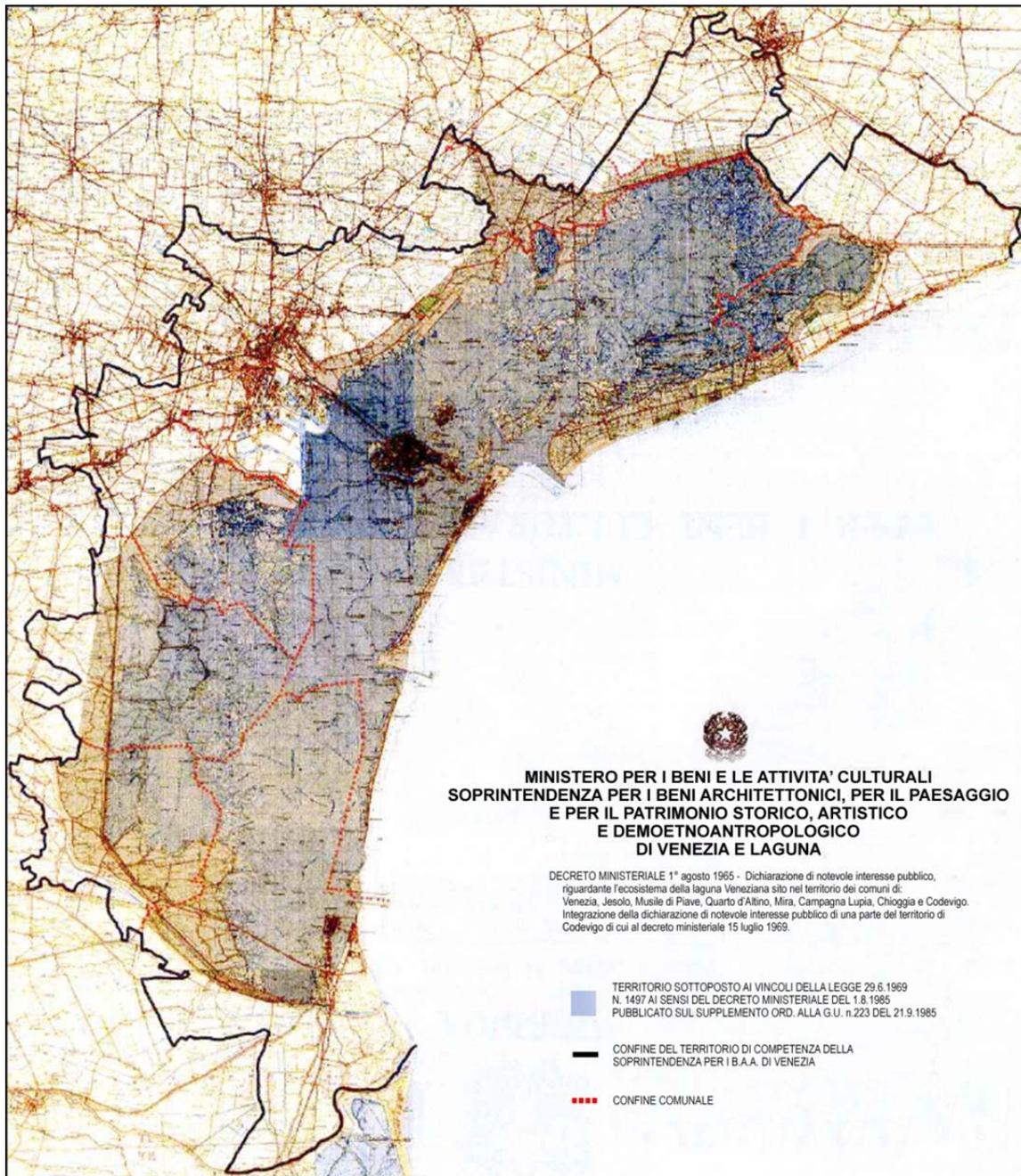


Figura 2-18 Territorio sottoposto ai vincoli della Legge n. 1497 del 29.06.1939 ai sensi del DM del 1 agosto 1985.

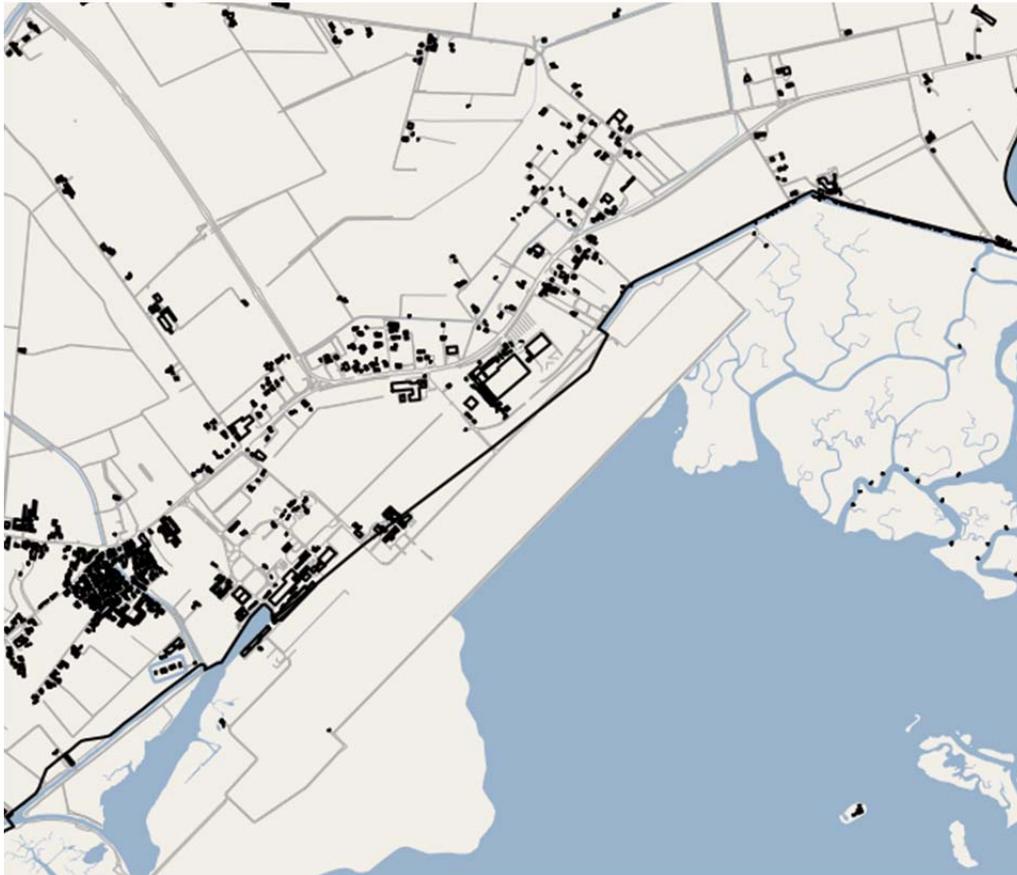


Figura 2-19 Particolare della conterminazione lagunare vigente (linea nera) (Fonte: sito web <http://venezia.gis.beniculturali.it>, ultimo accesso 13.12.2013).

Per quanto concerne il **vincolo archeologico** la laguna di Venezia, inclusa l'area di interesse risulta tutelata come zona di interesse paesaggistico-archeologico ai sensi dell'art. 142, c. 1 lett. m del Codice dei beni culturali, e delimitata ai sensi della legge n. 431 del 8 agosto 1985 (cd. Legge Galasso), pubblicate nel volume "Le zone archeologiche del Veneto" (1987)⁶ e recepite nel PTRC della Regione del Veneto.

In tal senso è stata sviluppata una specifica Relazione di Verifica preliminare dell'interesse archeologico, facente parte della documentazione consegnata ai fini dell'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del Masterplan.

⁶ AA.VV., *Le zone archeologiche del Veneto. Elenco e delimitazione ai sensi delle leggi 1° giugno 1939, n. 1089 e 8 agosto 1985, n. 431*, Venezia 1987.

PROVINCIA: VENEZIA, (PADOVA)
 COMUNE: CAMPAGNA LUPIA, CHIOGGIA, JESOLO, MIRA, MUSILE DI PIAVE, QUARTO D'ALTINO, VENEZIA
 (CODEVIGO)
 Laguna di Venezia
 (cfr. anche pp. 104-113)

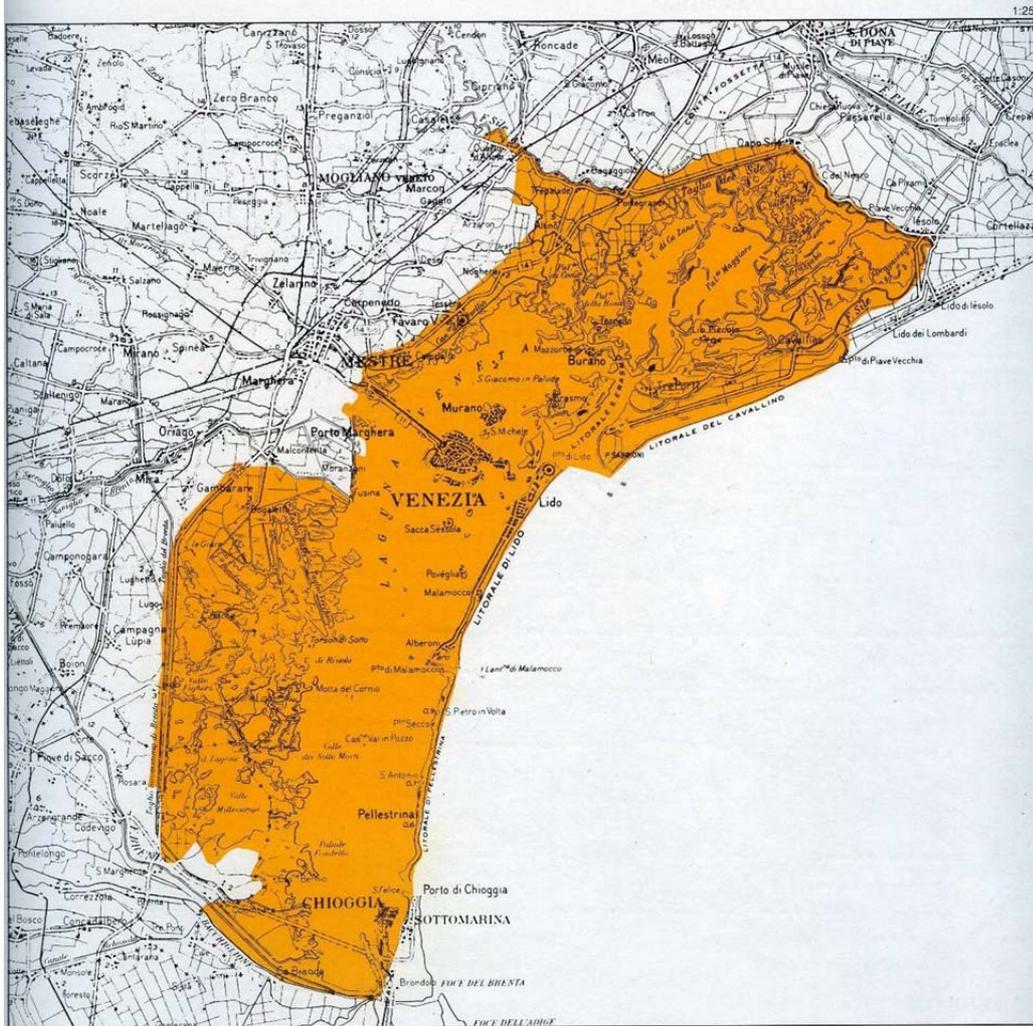


Figura 2-20 Zona di interesse paesaggistico-archeologico della laguna di Venezia (Estratto del volume "Le zone archeologiche del Veneto", Venezia, 1987).

In relazione al **quadro vincolistico ambientale**, gli interventi in generale non interessano direttamente alcuna area individuata come Sito Natura 2000 ma sono perlopiù prossimi al Sito SIC IT3250031 "Laguna superiore di Venezia" e al sito ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia". Tali aree, riportate nella seguente figura, sono sottoposte alla Direttiva Habitat 92/43/CEE e alla Direttiva Uccelli 2009/147/CE.

In tal senso è stata sviluppata una specifica Relazione di Valutazione di incidenza, facente anche essa parte della documentazione consegnata ai fini dell'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del Masterplan.

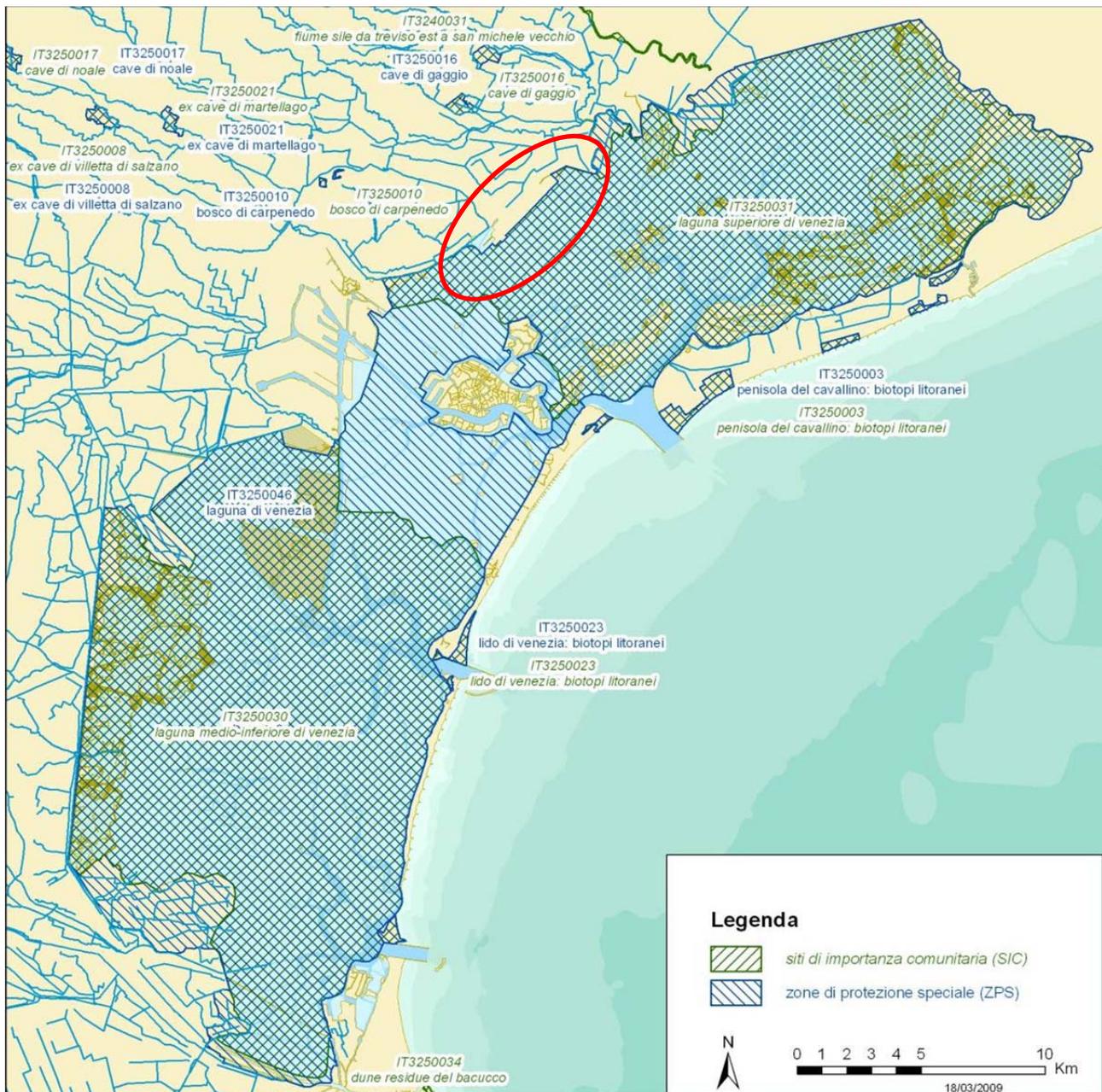


Figura 2-21 Siti Rete Natura 2000 nella laguna di Venezia (cfr. Tavola A3-1 in Allegato).

Inoltre, si fa presente che in data 8 marzo 2013 la Giunta del Comune di Venezia ha presentato la delibera “Istituzione Parco regionale di interesse locale della laguna nord di Venezia (art. 27 LR 40/1984)”, parco previsto dal Piano di Assetto Territoriale del Comune di Venezia approvato dal Consiglio comunale il 22 dicembre 2012. Suddetta delibera, oltre ad istituire il Parco regionale di interesse locale della laguna nord di Venezia, dà mandato alla stessa Giunta Comunale di redigere il Piano ambientale, in collaborazione con l’Istituzione Parco della Laguna e altri specifici enti. Il Consiglio Comunale di Venezia nella seduta del 12-13 maggio 2014 con Deliberazione n. 27 ha definitivamente approvato l’istituzione del parco nominato “Parco regionale ambientale e antropologico di interesse locale della Laguna Nord di Venezia”. In questo caso, l’area interessata confina con il perimetro del parco.

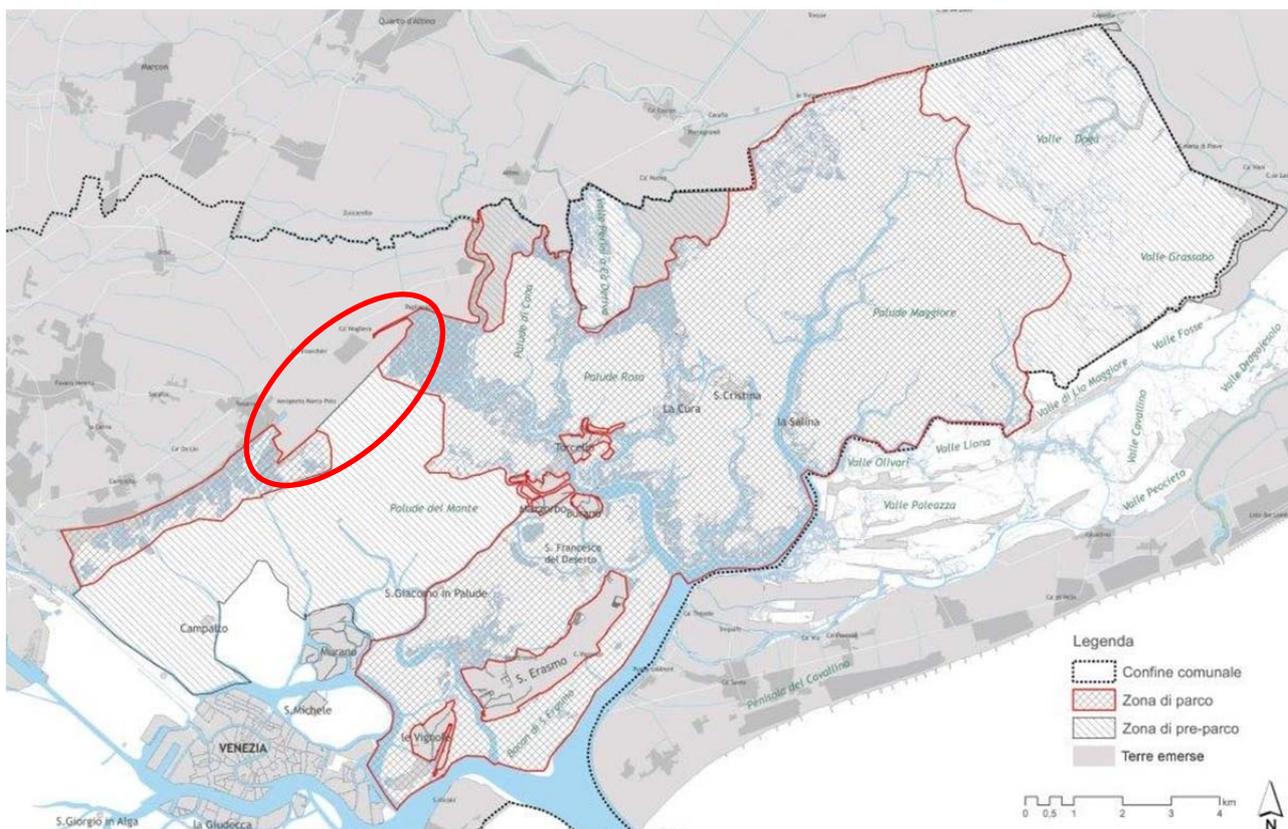


Figura 2-22 Allegato n.1 alla Deliberazione n. 27 del Consiglio Comunale di Venezia approvata nella seduta del 12-13 maggio 2014.

Il Sito “Venezia e la sua laguna” è stato iscritto nel 1987 nella World Heritage List (WHL) dell’UNESCO per l’unicità e singolarità dei suoi valori culturali, costituiti da un patrimonio storico, archeologico, urbano, architettonico, artistico e di tradizioni culturali eccezionale, integrato in un contesto ambientale, naturale e paesaggistico altrettanto eccezionale e straordinario.

Con la Legge 20 febbraio 2006, n. 77 l’Italia ha previsto che l’elaborazione del Piano di Gestione del Sito costituisca una dotazione obbligatoria anche di quelli già iscritti nella WHL, nell’ottica di garantire una protezione e tutela continua di tali beni fino a raggiungere gli standard e le indicazioni contenuti nella dichiarazione di Budapest⁷.

Il Piano di Gestione costituisce uno strumento di indirizzo generale per valutare, prevedere e gestire i fattori e i processi naturali e di trasformazione antropica che possono incidere sulla qualità dei beni culturali riconosciuti patrimonio universale dell’umanità. Il Piano deve garantire un elevato livello di protezione del bene ec-

⁷ Per sottolineare l’importanza di un’adeguata gestione del patrimonio, nel 2002, nel corso della sua 26° sessione, il Comitato del Patrimonio Mondiale ha adottato il 28 giugno 2002 la “Dichiarazione di Budapest” invitando tutti i partner a sostenere la salvaguardia del Patrimonio Mondiale attraverso degli obiettivi strategici fondamentali, cercando di assicurare un giusto equilibrio tra conservazione, sostenibilità e sviluppo, in modo che i beni del Patrimonio mondiale possano essere tutelati attraverso attività adeguate che contribuiscono allo sviluppo socio-economico e alla qualità della vita delle nostre comunità; attraverso strategie di comunicazione, educazione, ricerca, formazione e sensibilizzazione; ricercando il coinvolgimento attivo degli enti locali, a tutti i livelli, nella individuazione, tutela e gestione dei beni del Patrimonio mondiale. Ciascuna richiesta di iscrizione nella Lista del Patrimonio Mondiale deve quindi essere accompagnata da un Piano di gestione in cui viene descritto in che modo l’eccezionale valore del sito sarà tutelato.



cellente e contribuire alla sua integrazione nei processi di adozione dei piani e programmi finalizzati allo sviluppo locale sostenibile.

Il Piano di Gestione definisce il quadro ricognitivo dei beni patrimoniali ambientali e culturali del Sito, individua gli obiettivi; definisce il quadro programmatico di riferimento per la tutela, conservazione e valorizzazione dei beni patrimoniali, determina, in coerenza con gli obiettivi, le politiche di intervento e i criteri di gestione e di monitoraggio delle stesse. Il Piano di Gestione di un Sito UNESCO si propone di promuovere progetti di tutela e valorizzazione, coordinati e condivisi tra i soggetti responsabili del Sito e provvede alla definizione delle azioni da adottare per il loro conseguimento.

Ai fini della protezione dei valori naturali, culturali e paesaggistici, l'ambito lagunare (Core Area del Sito) viene delimitato con il DM 1 agosto 1985, che definisce la laguna di Venezia di "notevole interesse pubblico" per "l'eccezionale complesso paesistico ambientale" e perché rappresenta "un esempio unico di sistema ambientale quale fonte inesauribile di accumulazioni visive ad alta valenza estetica, in cui sono presenti e si compenetrano valori naturalistici, singolarità ecologiche, ricche presenze archeologiche e storiche. Elementi tutti che hanno lasciato la loro impronta tanto sulla conformazione del paesaggio quanto sugli insediamenti, con la loro straordinaria stratificazione di significatività architettoniche ed urbanistiche". La Buffer Zone, ovvero una sorta di area "cuscinetto" attorno al Sito, deve contribuire al mantenimento del paesaggio, conservando le visuali significative e costituire un'area di supporto logistico per le attività connesse alla fruizione dei beni patrimoniali del Sito. Deve perciò svolgere una funzione di tutela naturale e paesaggistica e contenere una serie di funzioni e servizi che facciano da filtro alle pressioni di diverso tipo che possono gravare sulla Core Area.

Nell'ambito dei contenuti del Piano di Gestione, è stata elaborata un'analisi SWOT⁸ interessante i seguenti ambiti tematici:

- sistema della pianificazione territoriale e urbanistica;
- attività produttive;
- sistema turistico;
- sistema insediativo;
- sistema ambientale;
- patrimonio culturale.

L'analisi ha individuato le pressioni e le criticità che incidono sulla tutela dei beni patrimoniali del Sito, valutato le ipotesi della loro evoluzione e quali criteri e metodi da adottare per affrontarli.

Nell'ambito tematico del "Sistema insediativo", il Piano identifica fra i punti di forza la "presenza di rilevanti opere infrastrutturali di collegamento nazionale ed internazionale (porto, aeroporto)".

⁸ L'analisi SWOT, conosciuta anche come Matrice SWOT, è uno strumento di pianificazione strategica usato per valutare i punti di forza (Strengths), debolezza (Weaknesses), le opportunità (Opportunities) e le minacce (Threats) di un progetto o in un'impresa o in ogni altra situazione in cui un'organizzazione o un individuo deve prendere una decisione per raggiungere un obiettivo.

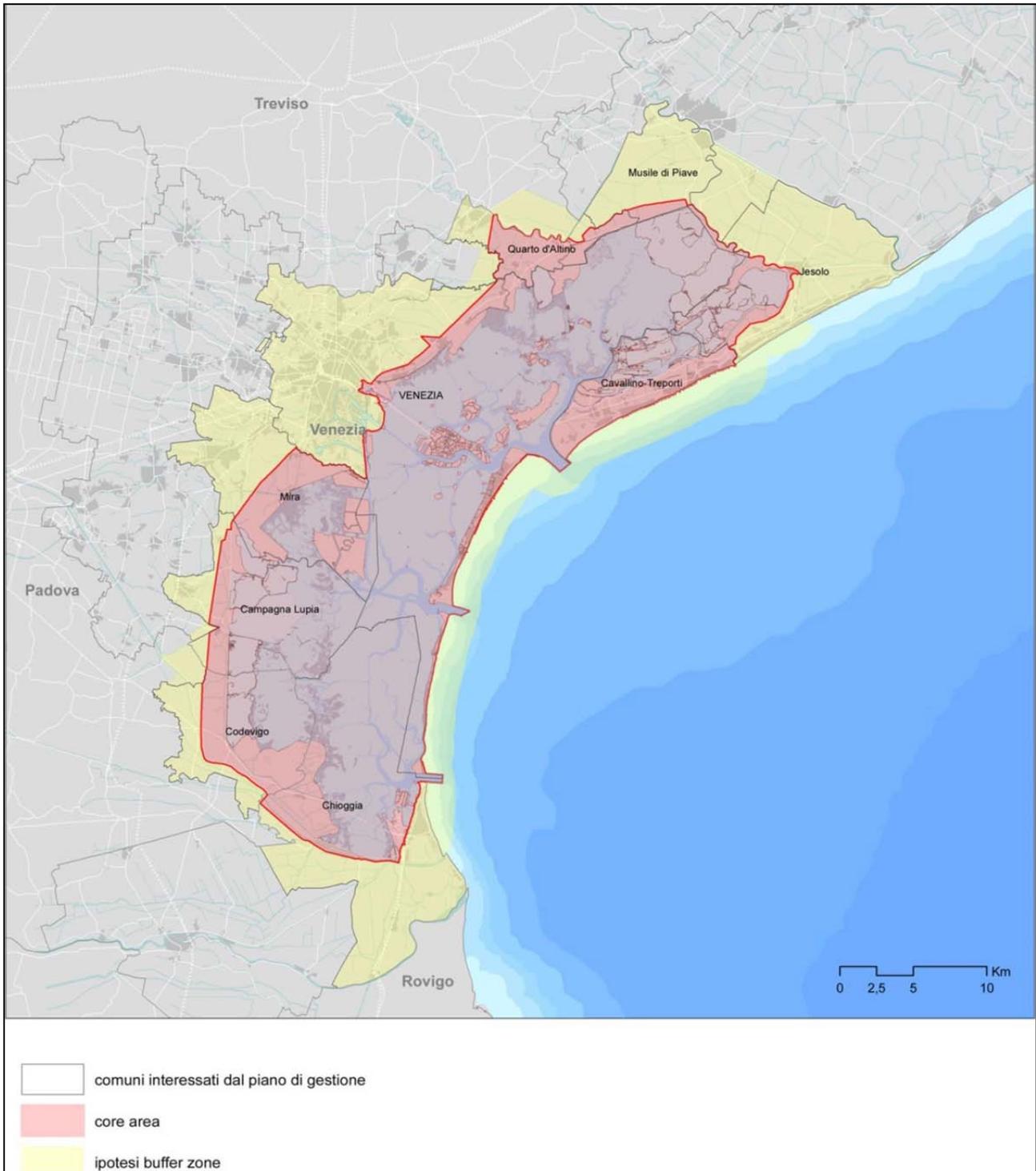


Figura 2-23 Il Sito UNESCO “Venezia e la sua Laguna” - Core Area e Buffer Zone.

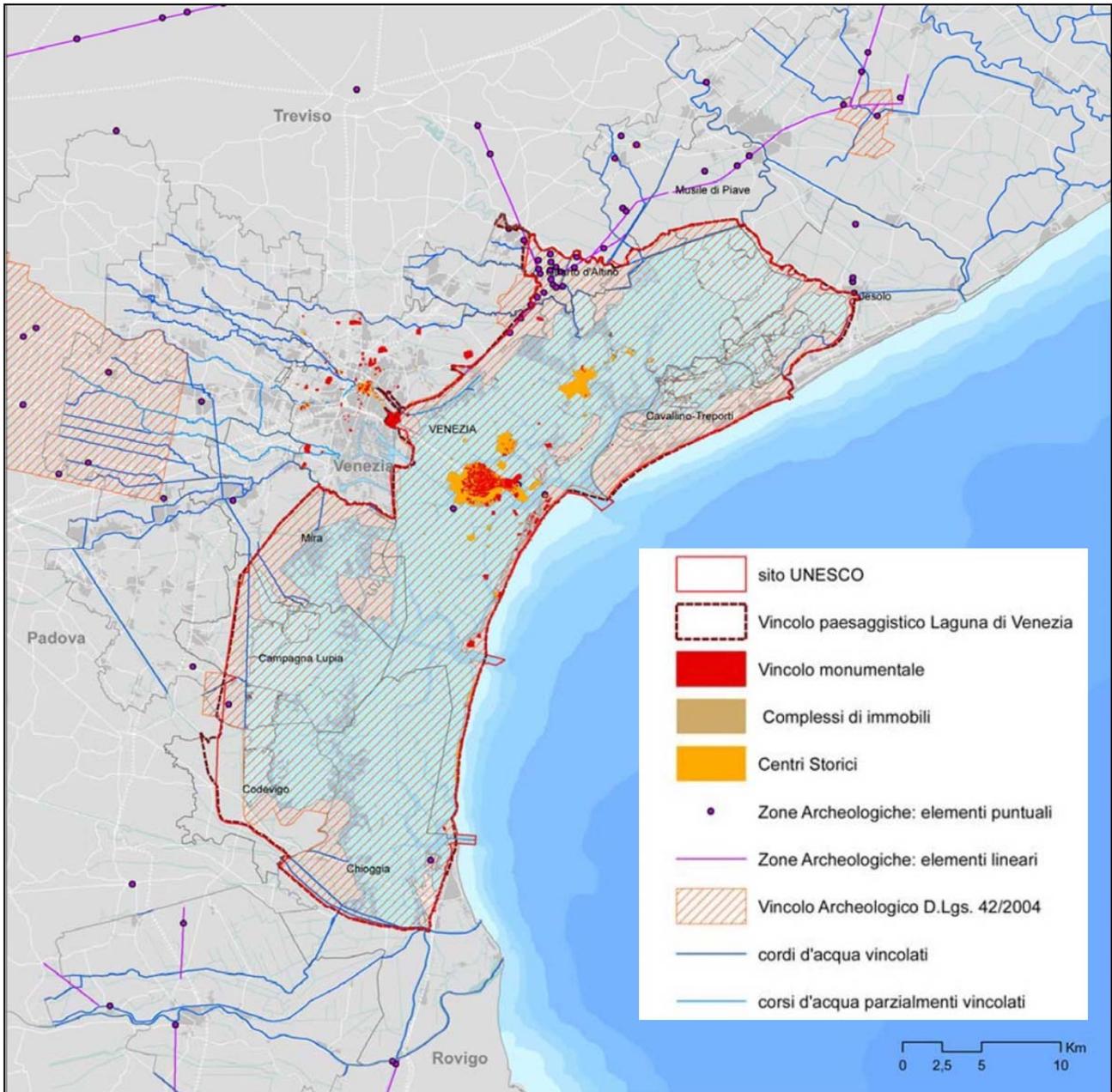


Figura 2-24 Il Sito UNESCO “Venezia e la sua Laguna” - Sistema delle tutele.



2.2.3.2 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)

Il PTRC rappresenta il documento di riferimento per la tematica paesaggistica, stante quanto disposto dalla LR 18/06, che gli attribuisce valenza di “piano urbanistico-territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici”, già attribuita dalla LR 9/86 e successivamente confermata dalla LR 11/04. Tale attribuzione fa sì che nell’ambito del PTRC siano assunti e ottemperati gli adempimenti di pianificazione paesaggistica previsti dall’art. 135 del D.Lvo 42/04 e ss.mm.ii. (Codice dei beni culturali e del paesaggio - cd Codice Urbani). Con Delibera della Giunta Regionale del Veneto (DGR) n. 1175 del 18 marzo 2005, il governo regionale ha approvato le procedure per la redazione, elaborazione ed approvazione dei piani paesaggistici di cui all’art. 143 del D.Lvo 42/04 relativi agli “Ambiti per la pianificazione paesaggistica del Veneto” già individuati con precedente DGR n. 3712/04.

Il nuovo PTRC è stato adottato con DGR n. 372 del 17 febbraio 2009, ai sensi della LR 11/04 (artt. 4 e 25). Il nuovo Piano, come riportato nella delibera regionale di adozione, si pone come quadro di riferimento generale e non intende rappresentare un ulteriore livello di normazione gerarchica e vincolante, quanto invece costituire uno strumento articolato per direttive, su cui impostare in modo coordinato la pianificazione territoriale dei prossimi anni, in raccordo con la pluralità delle azioni locali.

Fra le opzioni strategiche individuate dalla Relazione Illustrativa del Piano vi è quella intesa come “Città al centro” dove, in una visione al futuro per le città venete, le opportunità che andranno colte saranno quelle offerte da alcune possibilità fra le quali la capacità di sviluppare i grandi nodi infrastrutturali come porto, aeroporti e grandi sistemi logistici. Inoltre, nell’ambito di un nuovo assetto organizzativo e funzionale del territorio regionale, il nuovo assetto trasportistico e insediativo del Veneto si offre come un sistema a densità decrescente dal centro verso i margini Nord e Sud della Regione. Il sistema infrastrutturale già oggi dispone di nodi dotati di infrastrutture intermodali di rango internazionale per il transito delle merci: due interporti (Padova e Verona), un porto maggiore (Venezia) e uno minore (Chioggia), e due aeroporti (Venezia e Verona), cui si aggiunge Treviso, i cui ruoli vanno considerati in una visione di sistema integrato della intermodalità nel Nord Est; al di sotto di questa rete infrastrutturale primaria, assume così maggior forza e chiarezza il problema della mobilità intraregionale, di passeggeri e di merci.

Nella normativa di attuazione del Piano, al Titolo V Mobilità, va evidenziato l’art. 40 “Cittadelle aeroportuali” dove si afferma al comma 1 che “la Regione riconosce nei sistemi aeroportuali di Venezia – Treviso e di Verona due poli (cittadelle aeroportuali) primari per lo sviluppo favorendo l’interconnessione delle cittadelle aeroportuali con la Rete della Mobilità Veneta e sviluppando a tal fine specifici progetti strategici ai sensi dell’art. 26 della LR n. 11/2004”.

Si evidenzia che l’Atlante ricognitivo degli ambiti di paesaggio, allegato e parte integrante del Piano adottato, individua trentanove ambiti, cui sono dedicate altrettante schede con una funzione di strumento conoscitivo e propositivo per la redazione del PTRC stesso e per l’integrazione del paesaggio nelle politiche di pianificazione del territorio. Gli interventi oggetto di questo studio ricadono nell’ambito della scheda n. 31 “Laguna di Venezia”.

Come evidenziato dalla figura seguente tratta dall’Atlante citato, l’area di intervento non risulta interessata direttamente da valori naturalistici ambientali e storici culturali.

Inoltre, fra gli obiettivi e gli indirizzi di qualità paesaggistica, l’area in generale prospiciente l’aeroporto Marco Polo è indicata dall’Atlante come punto “24h” ovvero si prevede di “promuovere la messa in rete degli insediamenti e dei manufatti di interesse storico-testimoniale, anche attraverso la realizzazione di percorsi di visita e itinerari dedicati” (cfr. Figura 2-26).

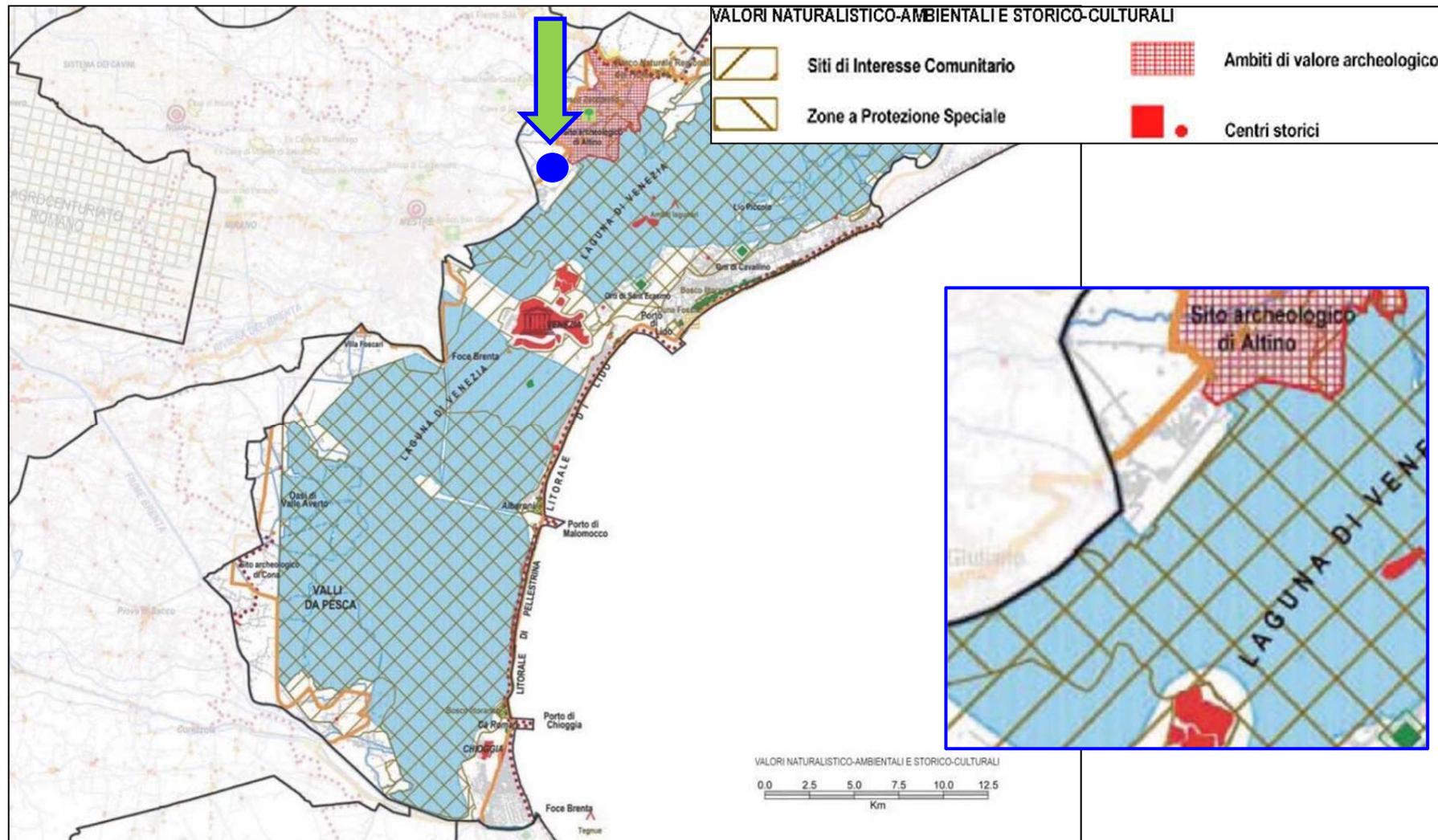


Figura 2-25 Valori naturalistico-ambientali e storico-culturale estratto dell'Atlante ricognitivo degli ambiti di paesaggio – PTRC Regione del Veneto.

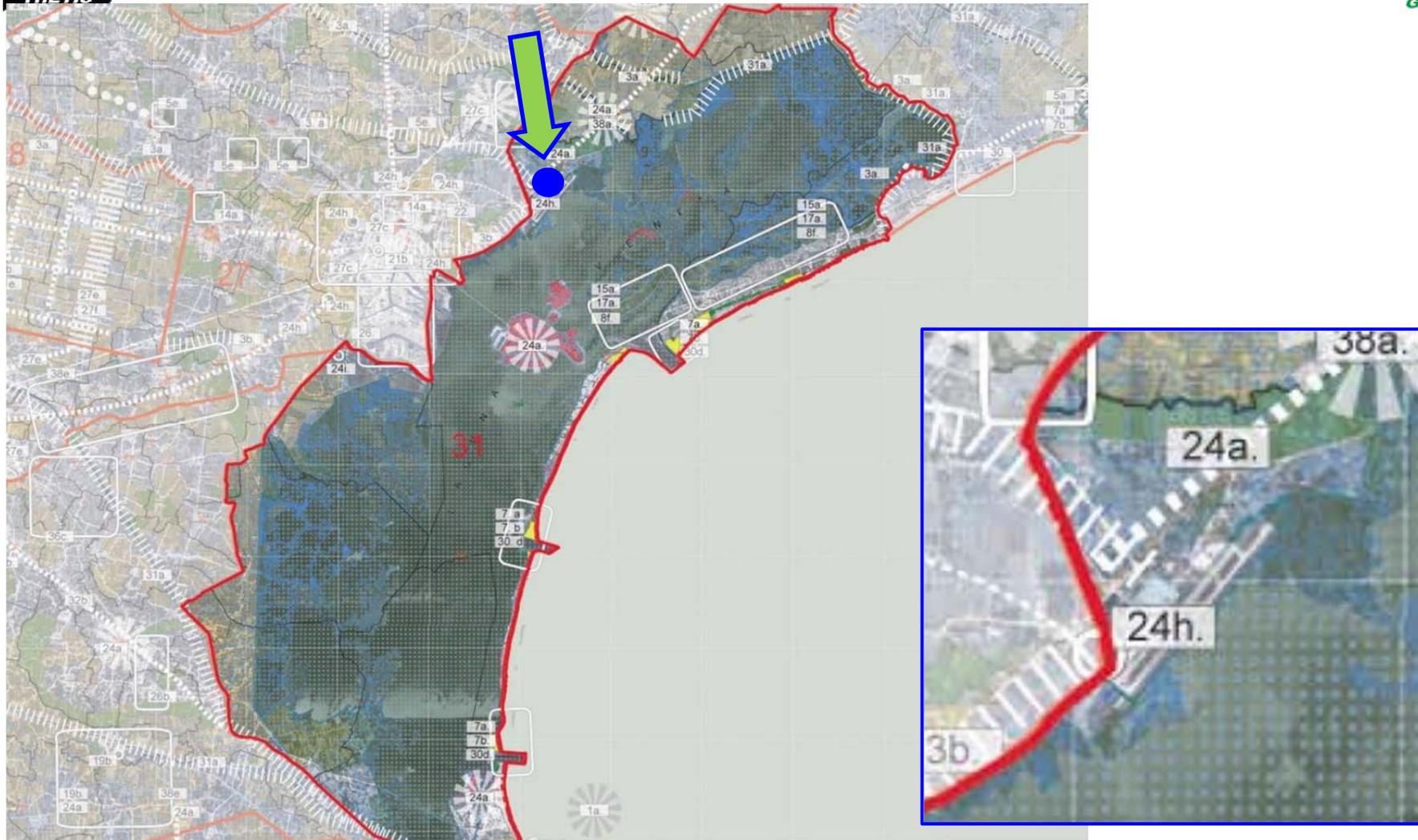


Figura 2-26 Obiettivi ed indirizzi di qualità paesaggistica estratto dell'Atlante ricognitivo degli ambiti di paesaggio – PTRC Regione del Veneto.



La Variante parziale n. 1 al PTRC con attribuzione della valenza paesaggistica ai sensi del D.Lvo 42/04, presentata a Padova dalla Regione del Veneto il 26 novembre 2012, è stata adottata dalla Giunta Regionale del Veneto il 9 aprile 2013.

Tale documento definisce la nuova articolazione paesaggistica del Veneto che viene così a comporre due momenti: il primo ha come oggetto il PTRC; il secondo riguarda la Pianificazione Paesaggistica Regionale d'Ambito, ai sensi dell'art. 45 ter della LR 11/04.

Il Piano Paesaggistico Regionale è dunque strutturato in PTRC e in Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA); tale articolazione consente, da un lato, la costruzione di uno scenario completo e coerente a livello regionale e, dall'altro, assicura un sufficiente grado di approfondimento per le tematiche d'ambito e una efficacia attuativa nei contesti locali. Per l'attribuzione della valenza paesaggistica al PTRC assume fondamentale importanza la configurazione degli Ambiti di Paesaggio, con efficacia ai sensi del Codice Urbani e della LR 11/2004, individuati, in numero di 14, nell'apposito elaborato contenuto nel Documento per la Pianificazione paesaggistica, e per i quali saranno redatti specifici Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA).

Il citato e analizzato in precedenza Atlante ricognitivo, svolge la funzione descrittiva e analitica, richiesta dal Codice relativamente all'analisi dei caratteri del paesaggio e delle dinamiche di trasformazione, riferita all'intero territorio regionale (art. 143).

I PPRA, redatti ai sensi di quanto disposto dal D.Lvo 42/2004, sono parte integrante del PTRC, di cui dettagliano i contenuti in relazione ai contesti specifici dei singoli ambiti, con efficacia di variante nei confronti degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica.

Si evidenzia pertanto che l'art. 71 della normativa di attuazione del PTRC, così come modificato dalla citata Variante n. 1, organizza la Regione "ai sensi dell'art. 45 ter, comma 1, della LR 11/2004 e dell'art. 135, comma 2, del D.Lvo 42/04 (Codice Urbani), in 14 Ambiti di Paesaggio come riportato nella seguente Figura 2-27, indicati nel Documento per la pianificazione paesaggistica, in ragione dei differenti valori espressi dai diversi contesti che la costituiscono e in considerazione degli aspetti geomorfologici, dei caratteri paesaggistici, dei valori naturalistico-ambientali e storico-culturali e delle dinamiche di trasformazione che interessano ciascun ambito, oltre che delle loro specificità peculiari". L'art. 71 bis punto 1 afferma che "i Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA), ai sensi dell'art. 45 ter, comma 1, della LR 11/2004 e dell'art. 135, comma 2, del Codice, provvederanno a predisporre specifiche normative d'uso aventi la finalità di assicurare che ciascun ambito di paesaggio, come individuato dal piano, sia adeguatamente conosciuto, tutelato, salvaguardato e disciplinato. Ad esso vengono inoltre attribuiti adeguati obiettivi di qualità, in attuazione dei fini di cui agli articoli 131, 133 e 135 del Codice, e sulla base della specificazione dei contenuti definiti dall'Atlante Ricognitivo, contenuto nel Documento per la pianificazione paesaggistica".

L'area di intervento in esame appartiene all'ambito n. 14, denominato "ARCO COSTIERO ADRIATICO, LAGUNA DI VENEZIA E DELTA DEL PO", il cui PPRA attualmente risulta in fase di redazione.

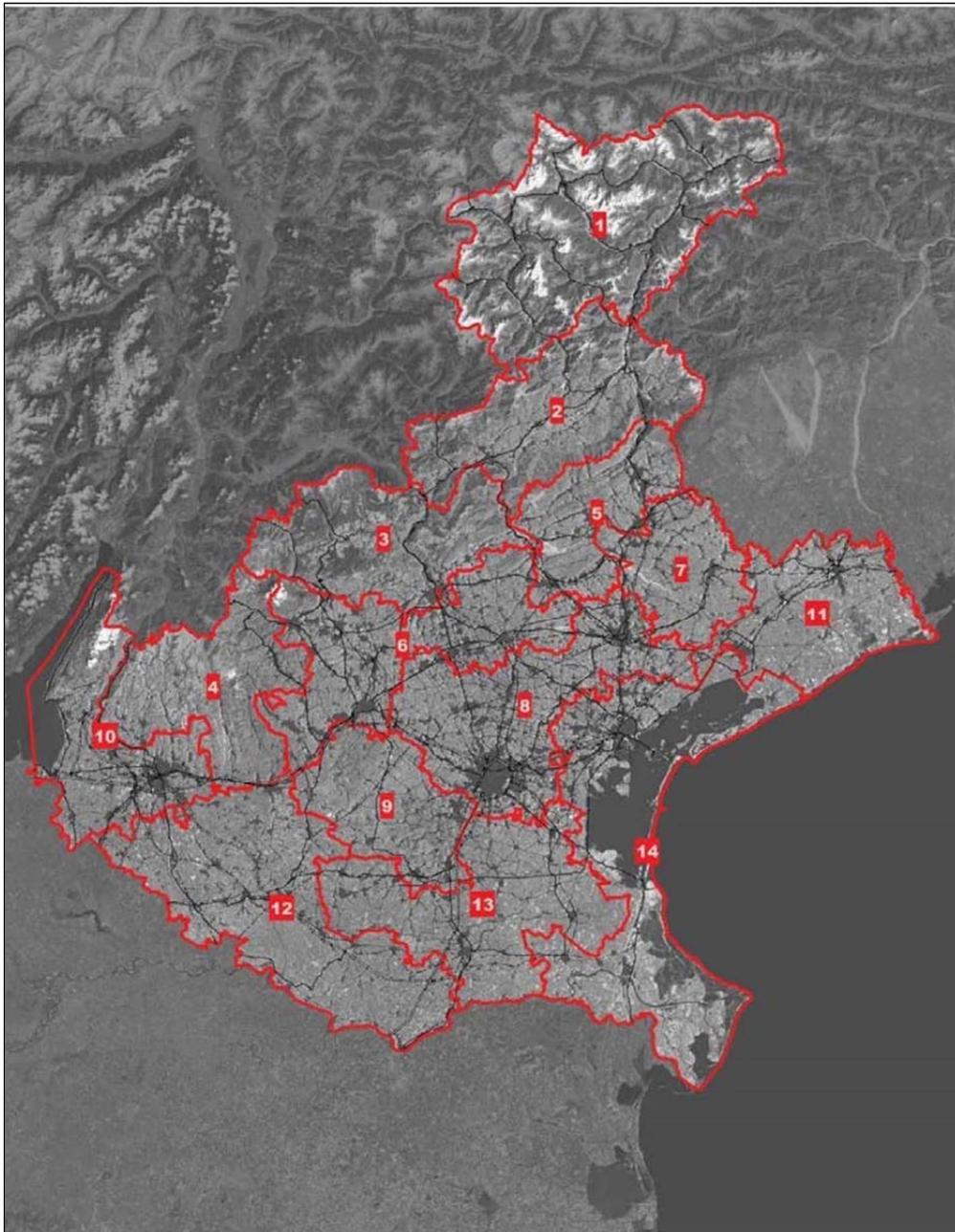


Figura 2-27 Ambiti di Paesaggio individuati dalla Variante n. 1 al PTRC.

Lo stesso Documento indica un Sistemi di valori ove si identificano alcuni temi ed elementi che, anche se non sottoposti a tutela paesaggistica, sono particolarmente rappresentativi del paesaggio e dell'identità regionale, sono riconoscibili in maniera diffusa su tutto il territorio regionale e costituiscono dei valori da salvaguardare. I sistemi di valori preliminarmente individuati sono: i siti patrimonio dell'UNESCO, le ville venete, le ville del Palladio, i parchi e giardini di rilevanza paesaggistica, i forti e manufatti difensivi (cfr. Figura 2-28), i luoghi dell'archeologia industriale e le architetture del Novecento.

Fra i siti patrimonio dell'UNESCO, viene indicata Venezia e la sua laguna mentre il forte Rossariol e il forte Bazzera situati in prossimità dell'area di intervento risultano espressamente citati nell'elenco dei Forti e manufatti difensivi di interesse storico (cfr. Figura 2-29).

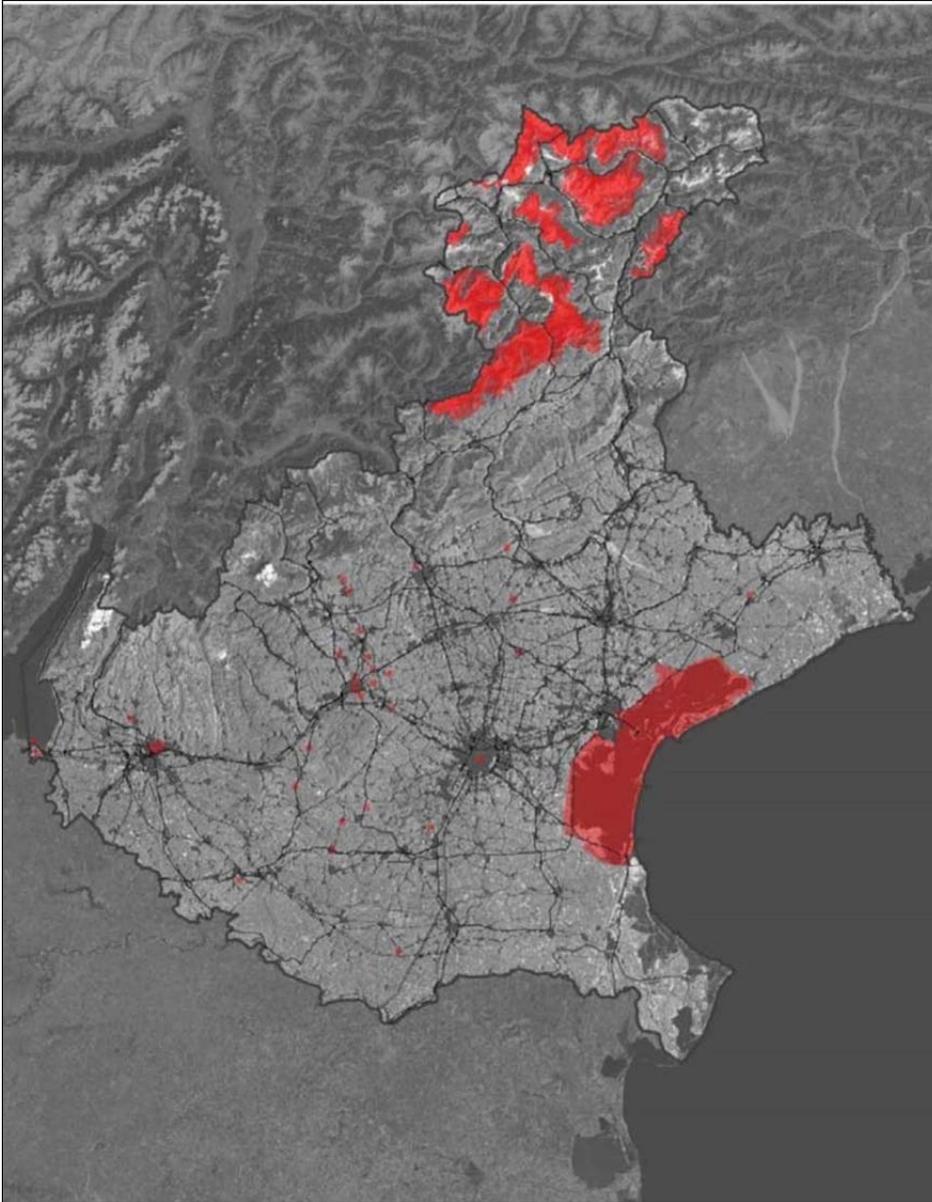


Figura 2-28 Sistema dei valori: i forti e manufatti difensivi (Fonte, Variante n. 1 al PTRC, Regione Veneto).



Figura 2-29 Forti e manufatti difensivi di interesse storico e paesaggistico in Provincia di Venezia (Fonte, Variante n. 1 al PTRC, Regione Veneto).

2.2.3.3 Piano di Area Laguna Veneziana (PALAV)

Il PALAV realizza, rispetto al PTRC dal quale è espressamente previsto, un maggiore grado di definizione dei precetti pianificatori per il territorio di 16 comuni comprendenti e distribuiti attorno alla laguna di Venezia.

Il Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV), redatto dall'amministrazione regionale del Veneto per incarico della Legge 171/1973 "Salvaguardia di Venezia", è stato adottato dalla Regione il 23 dicembre 1991 con Deliberazione della Giunta n. 7529 in base al combinato disposto dell'art. 4 della LR 61/1985, così come modificato dalla LR 9/1986 che prevede i contenuti e gli elaborati dei diversi piani, affinché soddisfino ai requisiti richiesti per avere valenza paesistica. Il Piano realizza un maggiore grado di definizione dei precetti pianificatori per il territorio di 16 comuni comprendenti e distribuiti attorno alla laguna di Venezia, tra i quali il Comune di Venezia entro il quale si attua l'intervento in esame.

Per le aree di interesse paesistico-ambientale (articolo 21, modificato a seguito della delibera del Consiglio Regionale n. 70 del 21 ottobre 1999) il PALAV prevede, tra l'altro, che i Comuni verifichino la congruità delle perimetrazioni delle aree individuate relative alle zone residenziali, produttive e per servizi, eventualmente rettificandole, e sottopongano le stesse ad un disciplina che garantisca la qualità ambientale nella conserva-



zione e nella trasformazione degli insediamenti esistenti e nella formazione di quelli di nuovo impianto. In particolare si indica di verificare la compatibilità delle attività esistenti e di nuova realizzazione con l'ambiente naturale e gli insediamenti circostanti, nonché di prevedere un'adeguata progettazione delle aree immediatamente contermini all'edificato verso gli spazi aperti e delle sistemazioni a verde degli spazi scoperti.

Per i beni storico culturali (art. 32, modificato a seguito della Delibera del Consiglio Regionale n. 70 del 21 ottobre 1999) il PALAV riconosce tra i beni da sottoporre a tutela le fortificazioni, entro e fuori la conterminazione lagunare costituite dalle installazioni e dai manufatti di difesa militare sia della Repubblica Veneta che dei periodi successivi, manufatti costituenti documenti della civiltà industriale, conche di navigazione ed i manufatti idraulici di interesse storico, ed incarica i Comuni di individuare e sottoporre a specifica normativa di tutela i più significativi manufatti di pregio architettonico.

L'area di interesse è individuata dal PALAV come "aree aeroportuali" e normate dall'art. 43 della normativa di attuazione del piano che fra le direttive afferma che "l'area aeroportuale di Tessera è riservata al complesso delle attrezzature e degli edifici destinati all'esercizio dell'attività aeroportuale, compresi gli immobili destinati ai servizi per il personale, le officine di riparazione, i magazzini e depositi, i ricoveri per i vettori aerei, i garage e parcheggi, la stazione passeggeri, i posti di sorveglianza, polizia, dogana e controllo, ed ogni altro servizio complementare. Detti edifici ed attrezzature vanno realizzati secondo criteri atti ad attenuare l'impatto visivo dalla antistante laguna. (...)".

Inoltre è opportuno segnalare che per quanto riguarda la laguna, classificata dal PALAV come "Laguna viva", all'art. 5 il Piano afferma fra le prescrizioni e vincoli che "sono vietati interventi di bonifica fatti salvi quelli finalizzati al recupero paesistico-ambientale delle discariche esistenti. Sono consentite operazioni di ripristino degli ambienti lagunari e/o manutenzione dei canali a fini idraulici, di vivificazione della laguna e di percorribilità, anche mediante l'estrazione di fanghi, i quali potranno essere utilizzati, compatibilmente con le loro caratteristiche qualitative, secondo quanto disposto dalla legislazione vigente, anche ai fini di ripristino dei sistemi lagunari erosi, e comunque secondo quanto stabilito all'articolo 61 delle presenti norme; sono altresì consentiti interventi connessi a ricerche e studi di natura archeologica autorizzati". L'art. 6 "Barene, velme e zone a canneto" fra le prescrizioni scrive che "sono vietati interventi di bonifica e colmata nonché movimenti di terra, scavi, depositi e discariche di materiali, fatti salvi gli interventi per la manutenzione e per la realizzazione delle reti di pubblico interesse nonché le opere di sistemazione, difesa idraulica e di mantenimento o miglioramento del ricambio e deflusso delle acque, da realizzarsi secondo tecniche di ingegneria naturalistica".

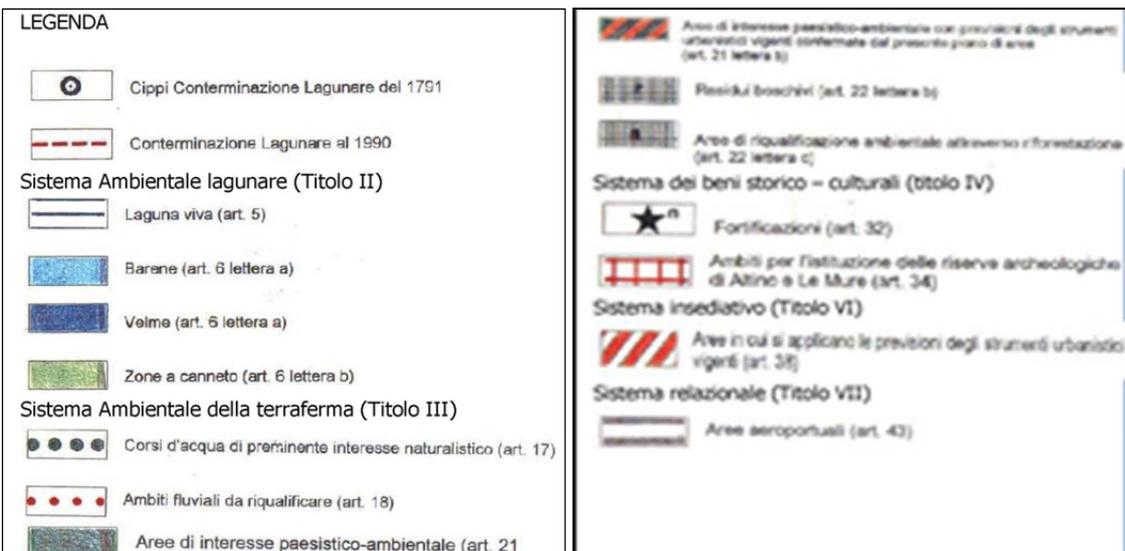


Figura 2-30 Estratto delle Tavole 15, 16, 25, 26 Sistemi e ambiti di progetto del PALAV.

2.2.4 Analisi della visibilità del sito – ambiti paesaggistici

La Tavola A3-2 in Allegato relativa all'uso del suolo, secondo le codifiche del CORINE Land Cover e la Tavola A3-3 in Allegato relative alle infrastrutture e reti esistenti, descrivono la complessità del territorio di cui ci stiamo occupando e la grande frammentazione di destinazioni ed usi. Da una prima analisi si possono, comunque, delineare tre aree con caratteri naturalistici, morfologici e funzionali ben definiti.

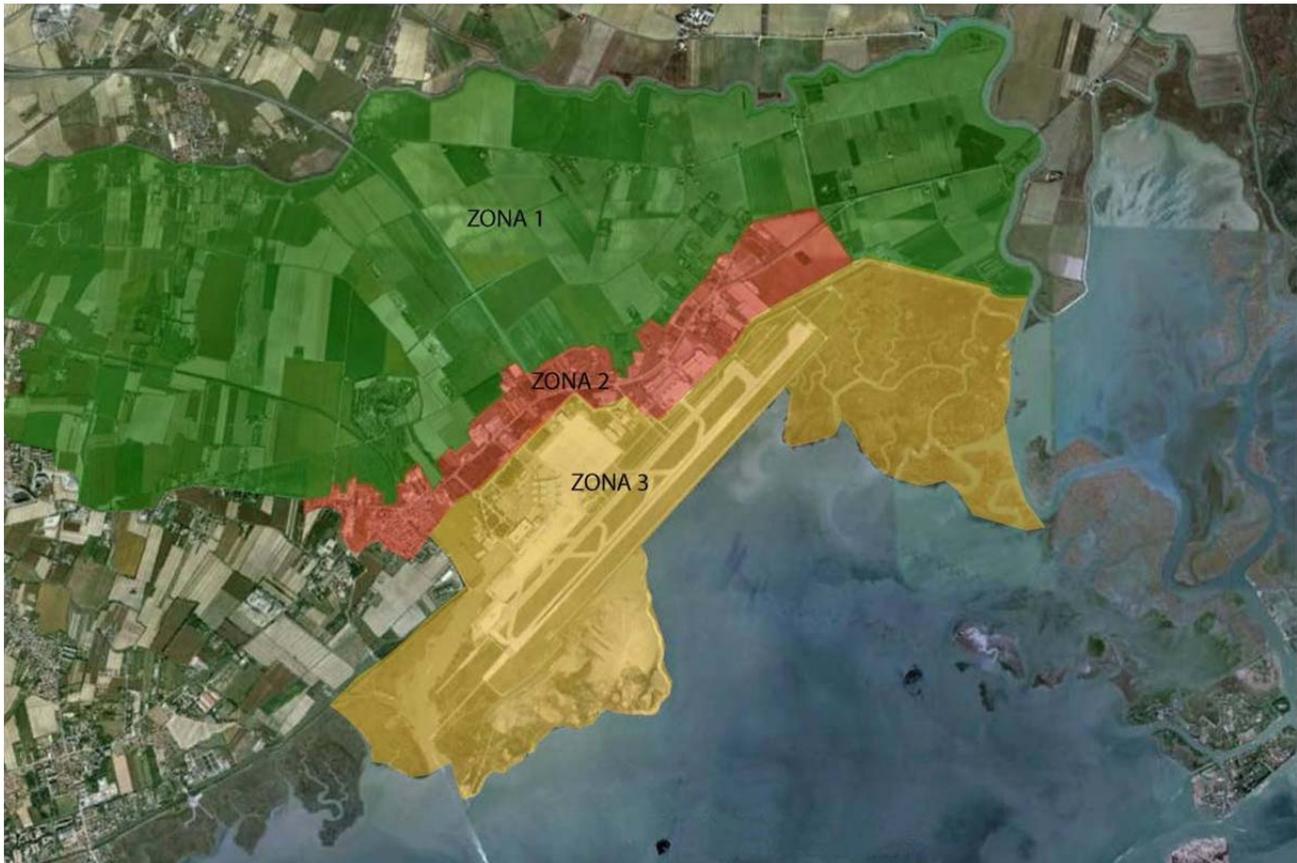


Figura 2-31 Ambiti unitari di paesaggio.

Una delle tre zone, lungo il tracciato della SS 14 Triestina (Zona 2), determina una separazione fra il contesto prettamente agricolo, a nord e quello lagunare a sud, con la presenza dell'aeroporto Marco Polo. Lungo questa fascia, con orientamento nord-est – sud-ovest, si sviluppa il tessuto urbano-residenziale, principalmente di tipo discontinuo, le aree produttive ed i servizi. Al suo interno si inseriscono brandelli di terreno agricolo, aree incolte, dominate da essenze arboree ed arbustive, e pioppeti. Presso l'ingresso dell'aeroporto è presente una folta area boschiva formata essenzialmente da salici, carpini, pioppi, olmi e tigli. Da segnalare, inoltre, la presenza di un cementificio lungo la strada statale.

All'interno del tessuto urbano emergono strutture a filare arboreo o arbustivo, facenti parte dell'arredo urbano.



A nord e a sud (vicino alla gronda lagunare) del centro abitato si trovano due fortini della 1° guerra mondiale, Rossarol e Bazzera, circondati da canali difensivi, adibiti a comunità di recupero sociale o ad eventi di vario genere.

L'area agricola (Zona 1), a nord dell'ambito precedentemente citato, è delimitata nella parte settentrionale dal fiume Dese e presenta due tipi di orientamento nord-est – sud-ovest, con una leggera differenza di angolatura, un retaggio, probabilmente, dell'antica disposizione dei graticolati romani. Si scorgono tratti di vegetazione ripariale lungo i corsi d'acqua (canali e fossi), che delimitano i campi, e tipologie a filare arboreo e arbustivo.

Si tratta di un territorio di bonifiche, operate nei secoli a partire dal periodo romano, che presenta suoli per lo più calcarei e argillosi e che è perciò adibito esclusivamente a colture cerealicole di largo consumo (grano, granturco, colza, soia), a discapito della varietà produttiva che aveva caratterizzato il territorio veneziano prima dell'avvento dell'industrializzazione del 2° dopoguerra.

Si scorgono, qua e là, antichi casolari, lasciati in rovina o riconvertiti a residenze private o ricettive (agriturismo).

La viabilità è di tipo secondario e di servizio alle residenze o ai campi agricoli, ad esclusione dell'A27, tratto di collegamento fra la SS 14 e l'A4 (cfr. Tavola A3-3 in Allegato).

L'ultima zona, ossia quella dell'aeroporto (Zona 3), presenta i caratteri tipici delle zone umide lagunari ma con una forte impronta antropica ed artificiale. La gronda lagunare, nei pressi dell'aeroporto, presenta una decisa geometrizzazione, dovuta alla presenza delle piste di atterraggio, estranea all'aspetto di labilità e mutevolezza dell'ambiente lagunare, continuamente soggetto ai movimenti delle maree. Si scorgono, tuttavia, tratti di barena a nord e a sud dell'area aeroportuale (Pagliaga e Campalto), caratterizzate da specie alofile (si vedano parr. 2.1-2.2).

All'interno dell'area di interesse, che si sviluppa dentro il sedime in uno spazio fortemente infrastrutturato, non vi sono elementi di naturalità.

L'analisi del paesaggio attuale, delle sue caratteristiche e delle valenze storico-culturali è stata determinante nell'individuazione di un'area di influenza visiva e delle relazioni di intervisibilità del Masterplan con il contesto paesaggistico.

Lo studio della cognizione visiva dello stato attuale dell'area e del contesto paesaggistico è stato attuato tenendo in considerazione l'analisi preventiva dei luoghi di normale accessibilità e in particolare dei punti e dei percorsi, dai quali fosse possibile cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del territorio e del suo rapporto con l'area di intervento.

Vengono di seguito analizzati i punti di intervisibilità con il contesto paesaggistico maggiormente significativi; l'analisi è riassunta nelle Tavole A3-5, A3-6, A3-7 e A3-8 in Allegato e prevede una prima ricognizione del contesto paesaggistico prossimo all'area di intervento ed una più specifica dell'ambito di intervento stesso.

Nella Figura 2-33 e nella Tavola A3-7, relative all'ambito di intervento, anticipando il rapporto di intervisibilità tra interventi del Masterplan e contesto paesaggistico (cfr. par. 4.2) sono rappresentati gli interventi (in rosso le nuove costruzioni e in giallo le demolizioni) all'interno delle mappe dei coni ottici.

Gli interventi alle infrastrutture di volo, percepibili solo da viste aeree, considerata la loro particolare estensione territoriale e la relazione visiva bidimensionale con il contesto, non sono stati rappresentati tra i coni ottici interni all'area di studio.



Figura 2-32 Coni ottici all'interno dell'area di studio – contesto paesaggistico.



Figura 2-33 Coni ottici all'interno dell'area di studio – ambito di intervento (in rosso le nuove costruzioni e in giallo le demolizioni).

2.2.4.1 Analisi della visibilità – contesto paesaggistico

Su area vasta le foto offrono una lettura degli ambiti limitrofi al sedime aeroportuale, prediligendo le presenze più sensibili quali i forti Bazzera e Rossarol e, sul fronte opposto, la laguna (cfr. Figura 2-34, Figura 2-35, Figura 2-36, Figura 2-37 e Figura 2-38).



Figura 2-34 Vista 10 – contesto paesaggistico: Forte Rossarol.



Figura 2-35 Vista 05 – contesto paesaggistico: canale di San Giuliano in prossimità di Forte Rossarol.



Figura 2-36 Vista 12 – contesto paesaggistico: vista del parcheggio da Forte Bazzera.



Figura 2-37 Vista 17 - contesto paesaggistico: Forte Bazzera.



Figura 2-38 Vista 14 – contesto paesaggistico: aerostazione dal Canale di Tessera.

Le aree verdi del contorno sono parte integrante dell'arredo urbano dell'area senza alcuna ovvia pretesa di naturalità, smorzando tuttavia la percezione prevalente del costruito e dell'artificiale delle strutture aeroportuali di accesso e accoglienza (cfr. Figura 2-39).



Figura 2-39 Vista 03 – contesto paesaggistico: vista della torre di controllo oltre la SS 14.



Figura 2-40 Vista dall'alto – contesto paesaggistico: infrastrutture di volo.

2.2.4.2 Analisi della visibilità – ambito di intervento

A livello locale l'area è fortemente connotata dalla funzione aeroportuale e dalle infrastrutture viarie di accesso al terminal passeggeri. Il tutto risulta pertanto funzionalmente coerente con la destinazione aeroportuale e percettivamente riconoscibile come tale.

In particolare l'area interessata dal Percorso pedonale in quota e nuova darsena (codice 3.01) è caratterizzata dalla presenza del parcheggio multipiano (cfr. Figura 2-42) e delle infrastrutture viarie di accesso al terminal passeggeri (cfr. Figura 2-41 e Figura 2-42).

Tutti i punti di vista risultano estremamente omogenei nella loro regolarità di forme squadrate e colori (grigio dell'asfalto e mattone delle facciate degli edifici).

La vista dalla darsena (cfr. Figura 2-43) che accoglie il passeggero in arrivo all'aeroporto via acqua, anticipa le forme e i colori delle strutture di accoglienza più interne del terminal passeggeri.



Figura 2-41 Vista 1- ambito di intervento: gli approdi della darsena.



Figura 2-42 Vista 2 - ambito di intervento: dalle infrastrutture viarie di accesso al terminal passeggeri.



Figura 2-43 Vista 3 – ambito di intervento: arrivo al terminal dalla darsena.

Le aree interessate dal nuovo sistema di parcheggi sono contraddistinte, sotto il profilo tipologico, dalle medesime funzioni ed elementi; in particolare l'area dove andrà ad inserirsi il Park multipiano B1 (codice 3.05) è attualmente occupata da parcheggi a raso (cfr. Figura 2-44), mentre i nuovi parcheggi a raso (codici 3.41-3.42-3.43) saranno collocati in adiacenza a parcheggi esistenti, estendendoli e inserendosi in corrispondenza in alcune aree verdi del contorno e dell'arredo urbano (cfr. Figura 2-45 e Figura 2-46).



Figura 2-44 Vista 4 - ambito di intervento: fronte ovest del terminal esistente.



Figura 2-45 Vista 5 – ambito di intervento: viabilità interna parallela alla Strada Statale 14.



Figura 2-46 Vista 6 – ambito di intervento: viabilità interna in corrispondenza del parcheggio multi-piano esistente.

Le opere interessate dal Lotto 1 – Ampliamento terminal (codice 1.01) si inseriscono tra due volumi edificati esistenti, in corrispondenza della doppia viabilità del terminal, connotata da spazi semi-coperti e passerelle di accesso (cfr. Figura 2-47÷Figura 2-49).



Figura 2-47 Vista 7 – ambito di intervento: “doppia viabilità”, innesto del ponte stradale e passerella di ingresso, fronte nord.



Figura 2-48 Vista 8 – ambito di intervento: ripresa dall’accesso pedonale nord.



Figura 2-49 Vista 9 – ambito di intervento: “doppia viabilità”, innesto del ponte stradale e passerella di ingresso, fronte sud

Uno scorcio sul terminal e sull'area d'intervento (cfr. Figura 2-50) ricrea la percezione del passeggero dall'estremo ponte meridionale, una tra le prime e ultime immagini percepite al momento dell'ingresso o dell'uscita dalle torri imbarco.



Figura 2-50 Vista 10 - ambito di intervento: vista sul prospetto laterale dal ponte estremo meridionale

Le opere interessate dall'Ampliamento del terminal – Lotto 2 (codice 1.04) si sviluppano ai lati del terminal esistente, in direzione nord-ovest e sud-ovest, e sono attualmente in gran parte occupate dalla rete viabilistica interna e dai parcheggi a raso (cfr. Figura 2-51 e Figura 2-52). Tale discontinuità e divisione data dal terminal esistente è facilmente leggibile dal fonte laguna (cfr. Figura 2-53).



Figura 2-51 Vista 11 - ambito di intervento: vista “park 3” coperto sosta lunga.



Figura 2-52 Vista 12 – ambito di intervento: ripresa del terminal dall’accesso sud della “doppia viabilità”.



Figura 2-53 Vista 13 – ambito di intervento: vista del terminal esistente, lato airside.

La nuova centrale di trigenerazione (codice 6.18) verrà realizzata tra la centrale termica esistente e la Strada Statale "Triestina" (SS 14), nell'area attualmente occupata dall'edificio denominato Ex Brusutti⁹ (cfr. Figura 2-54 e Figura 2-55). Adiacente a quest'ultima è prevista un'ipotesi di collocazione della nuova cabina di trasformazione alta tensione (codice 5.33).



Figura 2-54 Vista 14 - ambito di intervento: vista sud in corrispondenza della centrale termica.



Figura 2-55 Vista 15 - ambito di intervento: vista nord in corrispondenza della centrale termica.

La visuale dell'area d'intervento di ampliamento piazzale aeromobili fase 2 (codice 4.06.02) dalla Strada Statale "Triestina" (SS 14) è completamente occlusa dalla presenza di una fitta vegetazione arborea ed arbustiva, che ne impedisce totalmente la percezione.

Dalla rotonda della strada Galileo Galilei si percepisce, oltre alla strada di servizio all'aeroporto, un'area a prato e la macchia arborea a nord-ovest della pista di atterraggio, l'area boschiva, attigua alla statale, con una forte presenza di elementi verticali di illuminazione (cfr. Figura 2-56).

⁹ Per la localizzazione dell'edificio si veda l'edificio n. 19 della Figura 2-16 e Tavola A3-4 in Allegato.



Figura 2-56 Vista 16 - ambito di intervento: vista su strada di servizio all'aeroporto dalla rotonda di strada Galileo Galilei.

Dal limite nord-est emerge, nitidamente, l'edificio della Fata Logistic Systems e sullo sfondo si intravede la macchia arborea, attigua a suddetto fabbricato, e il consueto bosco presso la zona nord-ovest. Anche in questo caso è preponderante la forte verticalità dei lampioni della strada di circolazione interna (cfr. Figura 2-57).



Figura 2-57 Vista 17 - ambito di intervento: ripresa su strada di servizio in corrispondenza dell'edificio della Fata Logistic Systems.

La percezione visiva diventa più complessa dalla rampa di uscita dal terminal, seppur area di transito, dove si scorge in primo piano uno dei parcheggi dell'aeroporto con una decisa presenza di elementi verticali, i lampioni di illuminazione. Presente in primo piano una siepe mista di *Photinia* e *Prunus laurocerasus*. Nello sfondo è ancora visibile il boschetto presso il limite nord-ovest, a ridosso della strada statale, e si intravede la siepe di *Photinia*, precedentemente nominata (cfr. Figura 2-58).

La vista sempre sopraelevata dall'edificio Ex Brusutti, sul fronte opposto, ricrea la percezione del piazzale verso la laguna, racchiuso tra il terminal, la centrale termica e l'edificio della Fata Logistic Systems (cfr. Figura 2-59).



Figura 2-58 Vista 18 - ambito di intervento: piazzale esistente dalla doppia viabilità del terminal.



Figura 2-59 Vista 19 – ambito di intervento: piazzale esistente dall'edificio Ex Brusutti.

Il territorio interessato dall'intervento di compensazione idraulica previsto in concomitanza con l'intervento di ampliamento del piazzale aeromobili fase 1 (codice 4.06.01) e dal DHL nuovo cargo building (codice 2.33) si presenta come un'area incolta, abbandonata e delimitata da una recinzione plastica, che ne impedisce l'accessibilità. Al suo interno sono visibili piantumazioni singole e una macchia arborea presso il confine con la proprietà della società D.B. Group s.p.a. (cfr. Figura 2-60 e Figura 2-62). Fra le essenze arboree si possono distinguere *Populus nigra*, *Salix alba*, *Robinia pseudoacacia*.

Nello skyline generale emerge, in modo incisivo, la torre, oltre agli elementi illuminanti del piazzale (torrifaro) (cfr. Figura 2-61).



Figura 2-60 Vista 20 - ambito di intervento: vista sud sull'area destinata alle attività dello spedizioniere DHL.

Analogamente l'area destinata ad ospitare le attività UPS e Dogana (codice 2.19) sono ancora contraddistinte da verde incolto (cfr. Figura 2-61 e Figura 2-62) e dalla presenza di un piccolo edificio (cfr. Figura 2-63).



Figura 2-61 Vista 21 - ambito di intervento: vista est sull'area destinata alle attività dello spedizioniere UPS e della Dogana.



Figura 2-62 Vista 22 - ambito di intervento: vista sud sull'area destinata alle attività dello spedizioniere UPS e della Dogana.



Figura 2-63 Vista 23 – ambito di intervento: area di ricollocazione UPS/Dogana.

L'area destinata al nuovo presidio dei Vigili del Fuoco e della Guardia di Finanza (codici 2.09 e 2.20) è connotata dalla torre di controllo (cfr. Figura 2-65) e dall'edificio merci, entrambi gli elementi di recente costruzione, e dalle infrastrutture ad esse afferenti (strade e parcheggi, cabina elettrica) (cfr. Figura 2-66).

Prevale per l'area interessata direttamente dall'intervento l'aspetto incolto e abbandonato con vegetazione infestante e ruderale e tracce di movimentazione terra (cfr. Figura 2-64).

In linea generale tutti i punti di vista non evidenziano singolarità di pregio, mentre il costruito risulta omogeneo e coerente alle funzioni aeroportuali.



Figura 2-64 Vista 24 - ambito di intervento: vista sud dal piazzale della torre di controllo.



Figura 2-65 Vista 25 - ambito di intervento: scorcio dell'area destinata al campo prove VVF con presenza della torre di controllo sullo sfondo.



Figura 2-66 Vista 26 - ambito di intervento: la zona di accesso al nuovo complesso VVF ed elicotteri-sti GdF.

Le seguenti due immagini illustrano la situazione degli edifici attualmente in uso per quanto riguarda il presidio VVF e il Nucleo elicotteri GdF.



Figura 2-67 Vista 27 - ambito di intervento: il fronte nord-ovest del presidio VVF.



Figura 2-68 Vista 28- ambito di intervento: il fronte sud-est del Nucleo elicotteri GDF.



Figura 2-69 Vista 29 - ambito di intervento: Riprotezione VVF e GdF e campo prove dalla pista, lato laguna.

Infine una vista a “volo d’uccello” consente la visione d’insieme dell’area del terminal esistente e del suo intorno più immediato.



Figura 2-70 Vista a volo d'uccello: il terminal esistente.

Non si è ritenuto necessario approfondire, mediante rilievo fotografico di dettaglio, l'analisi delle aree da acquisire nelle diverse fasi di attuazione, in quanto non sono previste modificazioni alcune che possano recare pregiudizio ai valori paesaggistici di tali aree o, nel caso dell'area di espansione conosciuta come "Area Aero-terminal", non sono oggetto della presente valutazione in quanto il Masterplan non identifica interventi specifici ma solo le future destinazioni d'uso. Nel cap. 3 verrà brevemente descritta la consistenza di tali aree e la prevista destinazione d'uso.

2.3 Sensibilità dell'ambito di intervento

Mutuando la metodologia suggerita dalla Regione Lombardia (cfr. nota n. 3 a pag. 8), si sintetizzano nel presente paragrafo le caratteristiche della componente, sia a scala di contesto sovralocale, che a scala di ambito locale, con l'obiettivo di fornire una lettura complessiva della sensibilità del paesaggio.

La metodologia prevede la compilazione di una serie di tabelle di sintesi delle caratteristiche illustrate ai paragrafi precedenti in termini:

- sistemici;
- vedutistici;
- simbolici;

che poi vengono ulteriormente accorpate in un giudizio complessivo.

Tabella 2-1 Sintesi delle caratteristiche del contesto paesaggistico (scala sovralocale).

Modo di valutazione	Caratteri del contesto paesaggistico	Si	No
1) Sistemico	Partecipazione a sistemi paesistici sovralocali di:		
	interesse geo - morfologico (leggibilità delle forme naturali del suolo)	x	
	interesse naturalistico (presenza di reti e/o aree di rilevanza ambientale)	x	
	interesse storico - insediativo (leggibilità dell'organizzazione spaziale e delle stratificazione storica degli insediamenti e del paesaggio agrario)	x	
	Partecipazione ad un sistema di testimonianze della cultura formale e materiale (stili, materiali, tecniche costruttive, tradizioni culturali di un particolare ambito geografico)	x	
2) Vedutistico	Percepibilità da un ampio ambito territoriale	x	
	Interferenza con percorsi panoramici di interesse sovralocale		x
	Inclusione in una veduta panoramica		x
3) Simbolico	Appartenenza ad ambiti oggetto di celebrazioni letterarie, e artistiche o storiche	x	
	Appartenenza ad ambiti di elevata notorietà (richiamo turistico)	x	

Tabella 2-2 Sintesi delle caratteristiche dell'ambito di intervento (scala locale).

Modo di valutazione	Caratteri dell'ambito di intervento	Si	No
1) Sistemico	Appartenenza/continuità a sistemi paesistici di livello locale: di interesse geo-morfologico		x
	interesse naturalistico (elementi naturalistico – ambientali significativi per quel luogo, ad esempio: alberature, monumenti naturali, fontanili, aree verdi che svolgono un ruolo nodale nel sistema del verde)	x	
	interesse storico – agrario - artistico (centri e nuclei storici, monumenti, chiese e cappelle, mura storiche.; filari, chiuse, ponticelli, percorsi poderali, nuclei e manufatti rurali,...)		x
	di relazione, tra elementi storico - culturali, tra elementi Verdi e/o siti di rilevanza naturalistica (percorsi - anche minori – che collegano edifici storici di rilevanza pubblica, parchi urbani, elementi lineari - verdi o d'acqua - che costituiscono la connessione tra situazioni naturalistico - ambientali significative, "porte" del centro o nucleo urbano, stazione ferroviaria)	x	
	Appartenenza/continuità ad un luogo contraddistinto da un elevato livello di coerenza sotto il profilo tipologico, linguistico e dei valori di immagine (quartieri o complessi di edifici con caratteristiche unitarie; edifici prospicienti una piazza compresi i rivolti; edifici su strada aventi altezza in gronda non superiore alla larghezza della via; zone con maglia urbana definita; area o edificio oggetto di intervento prossimi ad edifici storici o contemporanei di rilievo civile o religioso, pubblici e privati; fabbricato oggetto di intervento caratterizzato da una composizione architettonica significativa quali edifici storici/moderni, "d'autore", ecc....)	x	
2) Vedutistico	Interferenza con punti di vista panoramici (il sito/l'edificio appartiene o si colloca su uno specifico punto prospettico o lungo visuali storicamente consolidate)		x
	Interferenza/contiguità con percorsi di fruizione paesistico - ambientale (il sito/l'edificio si colloca lungo un percorso locale di fruizione paesistico - ambientale, es: pista ciclabile, parco, percorso in area agricola)		x
	Interferenza con relazioni percettive significative tra elementi locali (adiacenza a tracciati stradali anche di interesse storico, percorsi di grande viabilità, tracciati ferroviari)	x	
3) Simbolico	Interferenza/contiguità con luoghi contraddistinti da uno status di rappresentatività nella cultura locale (luoghi, che pur non essendo oggetto di celebri citazioni, rivestono un ruolo rilevante nella definizione e nella consapevolezza dell'identità locale; luoghi oggetto di celebri "citazioni" letterarie, pittoriche, ecc....; luoghi connessi sia a riti religiosi sia ad eventi o ad usi civili; funzioni pubbliche e private per la cultura contemporanea)	x	
	Appartenenza ad ambiti di elevata notorietà (richiamo turistico)		x

Tabella 2-3 Classificazione della sensibilità paesistica.

Molto bassa	Bassa	Media	Alta	Molto Alta
1	2	3	4	5

Tabella 2-4 Modi di valutazione e chiavi di lettura per l'attribuzione della sensibilità paesistica dei luoghi.

Modo di valutazione:	Valutazione ed esplicazione sintetica in relazione alle chiavi di lettura delle tabelle di sintesi di cui sopra	Classe di sensibilità	
1) Sistemico	A scala vasta, l'ambito di intervento fa, a pieno titolo, parte della laguna di Venezia con tutte le peculiarità ed elementi di valore che questa presenta di interesse naturale storico - insediativo. A scala locale l'ambito di intervento è prevalentemente antropizzato dagli anni '60 e, in particolare, il sedime aeroportuale e le sue adiacenze non presentano elementi significativi dal punto di vista sistemico se non per l'affaccio sulla laguna e il complesso edilizio dell'aerostazione.		molto bassa
			bassa
			media
		4	alta
			molto alta
2) Vedutistico	A scala sovralocale l'ambito di intervento è visibile in particolar modo dalla laguna di Venezia, il limite di visibilità viene identificato nel Ponte della Libertà di accesso a Venezia, mentre dalla terraferma sono numerosi gli ostacoli che impediscono la vista. Anche localmente la vista è spesso occlusa sia dalla vegetazione che dalle strutture edilizie esistenti.		molto bassa
			bassa
		3	media
			alta
			molto alta
3) Simbolico	Sia a scala sovralocale che locale, l'ambito di intervento ricade all'interno di un contesto molto frequentato a livello di passaggi/anno e di grande valore sedimentato nell'immaginario collettivo essendo in diretta relazione con Venezia.		molto bassa
			bassa
			media
		4	alta
			molto alta
Giudizio Complessivo	Per le caratteristiche e peculiarità sopra evidenziate, in particolare a scala sovralocale, la sensibilità paesistica dei luoghi è ritenuta alta. Non si è attribuito il massimo punteggio in quanto a scala locale l'ambito di intervento non interessa direttamente quegli elementi unici che caratterizzano questi luoghi.		molto bassa
			bassa
			media
		4	alta
			molto alta

3 Caratteristiche del Masterplan

Il Masterplan 2021 dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia, in esame, rappresenta quel documento che, sulla base di previsioni di sviluppo dello scalo, in termini principalmente di passeggeri, individua e programma tutti gli interventi di riassetto e riorganizzazione del sedime che si prevede di attuare nel periodo compreso tra il 2014 e il 2021.

Le previsioni di incremento nel numero dei passeggeri e dei movimenti aerei nei prossimi anni, sintetizzati nella successiva tabella, i cui dettagli sono riportati nella Relazione di Masterplan 2021, comportano quindi un conseguente adeguamento infrastrutturale del sedime aeroportuale, che costituisce appunto il contenuto del Masterplan in esame.

Tabella 3-1 Sintesi delle previsioni di traffico del Masterplan 2021.

	passeggeri	merci (t)	movimenti totali
2013*	8'388'475	37'681	80'999
2021	11'622'148	47'121	102'967

* L'anno di riferimento delle previsioni del Masterplan 2021 è stabilito nell'anno 2013.

Nella successiva tabella si riporta per facilità di lettura l'elenco degli interventi di rilevanza urbanistico/edilizia previsti dal Masterplan 2021, già anticipato in premessa (cfr. Cap. 1 e Tabella 1-1) che costituiranno l'oggetto della valutazione, con indicata la tipologia di intervento. In tal senso non vengono evidenziati nell'elenco alcuni interventi che sono "impliciti" nelle trasformazioni urbane ed edilizie previste, rappresentate dall'adeguamento dei sottoservizi (idraulici ed elettrici) e della viabilità, che nella relazione di Masterplan hanno rispettivamente i codici 5.06-5.32 e 3.44.

Vengono invece evidenziati gli interventi per i quali sono state anticipate le procedure a livello locale, con il relativo avanzamento.

Si ricorda infatti, come anticipato in premessa (cap. 1), che una esigua parte degli interventi inserita nel Masterplan, la cui realizzazione risulta necessaria ed urgente nel breve periodo per garantire una maggiore efficienza dell'aeroporto nelle condizioni attuali di traffico, hanno anticipato le procedure autorizzative a livello locale, tra cui l'autorizzazione paesaggistica e risultano essere, ad oggi, cantierabili.

Di questi la presente Relazione paesaggistica ne terrà conto nella lettura e valutazione complessiva delle trasformazioni indotte dal Masterplan, pur non entrando nel merito di giudizi di compatibilità paesaggistica già ottenuti.

Non viene inserito, tra gli interventi autorizzati, l'intervento 6.05 "Canale scolmatore tratto di valle" che riguarda interventi situati al di fuori del sedime aeroportuale, e sono cofinanziati da SAVE S.p.A. e dal Consorzio di Bonifica Acque Risorgive, cui va l'onere di autorizzazione, comunque già ottenuto.

Tutti gli interventi sono stati poi opportunamente mappati nella figura successiva. Si veda inoltre la Figura 1-1 e la Tavola B1-2 in Allegato.

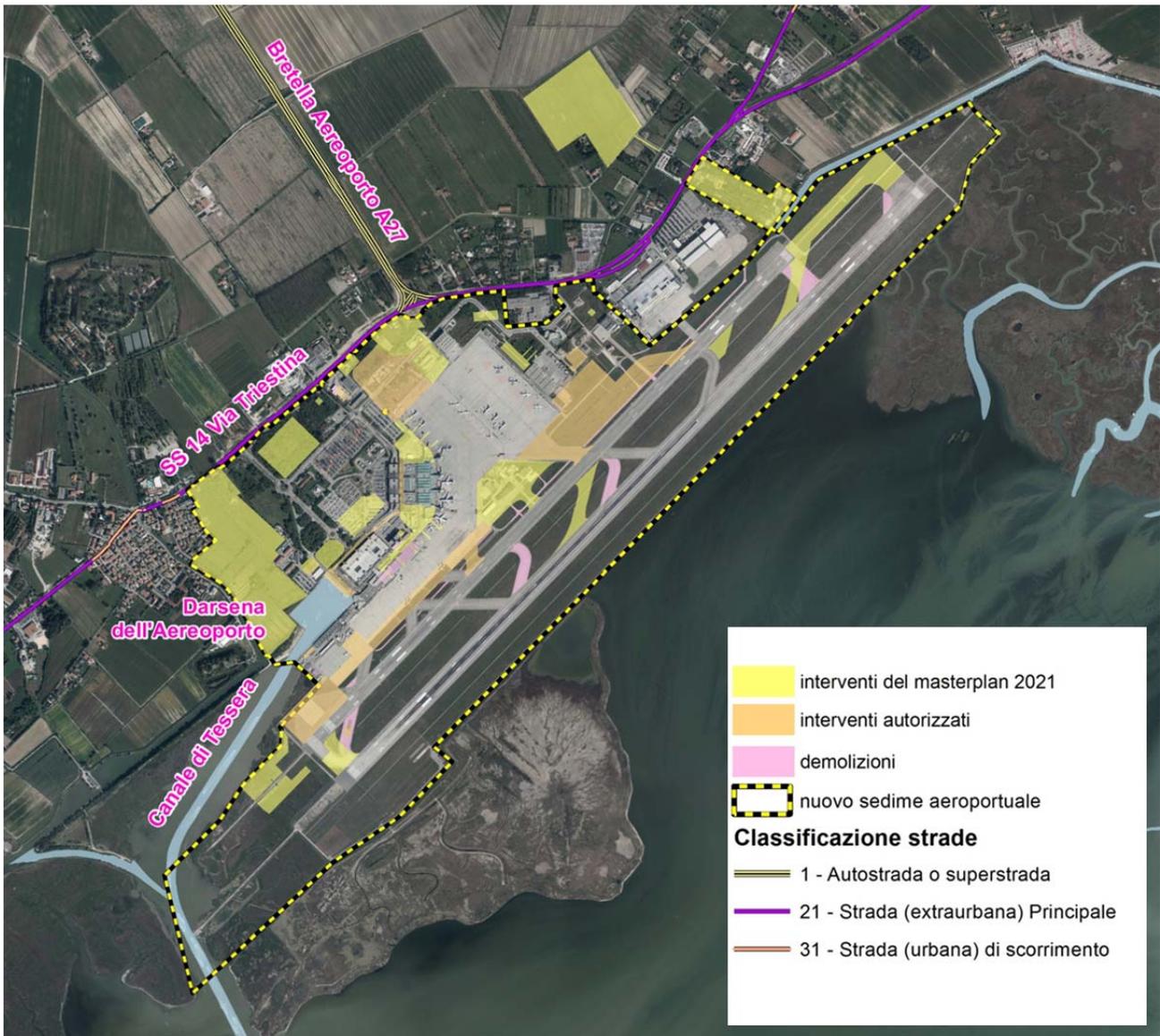


Figura 3-1 Sedime aeroportuale - stato di progetto (cfr. Tavola A1-2 in Allegato).

Tabella 3-2 Interventi previsti dal Masterplan 2021.

Codice	Intervento	Descrizione	Tipologia A. Nuove costruzioni B. Adeguamento/ Riqua- lificazione/Demolizioni C. Aree di espansione
1.01*	Lotto 1 - Ampliamento terminal	Ampliamento vs landside con la copertura delle attuali corti e vasche d'acqua.	A
1.04	Lotto 2 - Ampliamento terminal	Ampliamento con la costruzione di due corpi di fabbrica ai lati del terminal attuale.	A
2.09*	Riprotezione VVF e GdF(Fase 1 e Nuova Fase 2)	Realizzazione in area airside di un complesso di tre edifici destinati ad hangar elicotteri e mezzi di soccorso, oltre ad alloggi e uffici per gli addetti, e precisamente: <ul style="list-style-type: none"> • Presidio antincendio VV.F. • Nucleo elicotteri VV.F. • Nucleo elicotteri GdF oltre che dei piazzali e delle urbanizzazioni primarie relative. Gli edifici attualmente in uso per le medesime attività saranno demoliti dopo il completamento del nuovo complesso, a seguito dello spostamento delle attività medesime.	A-B ¹
2.19	Riprotezione UPS e Dogana	Realizzazione di un edificio ad uso degli spedizionieri e della Dogana, che conterrà funzioni miste: uffici, magazzini ed aree coperte esterne.	C
2.20*	Campo prove VVF	Realizzazione di una struttura per prove antincendio a servizio del Distaccamento dei Vigili del Fuoco, richiesta dal Corpo Nazionale per poter procedere con le prove di spegnimento.	A
2.21*	Nuova autorimessa	Realizzazione di un nuovo edificio per il ricovero dei mezzi di rampa, da costruirsi in prossimità della darsena e dell'aviazione generale.	A
2.33	DHL nuovo cargo building	Realizzazione di un edificio ad uso degli spedizionieri, che conterrà funzioni miste: uffici, magazzini ed aree coperte esterne.	C
2.34	Varco doganale, ricollocazione	Ricollocazione del varco doganale esistente in ragione del previsto ampliamento del terminal passeggeri.	A
3.01*	Percorso pedonale in quota e nuova darsena	Realizzazione di un percorso pedonale assistito da tappeti mobili, in quota di collegamento tra il terminal (al piano partenze) e la darsena, denominato Moving walkway, e di un edificio presso la darsena (porta d'acqua dell'aeroporto), che copre la zona di attracco dei mezzi d'acqua (taxi, traghetti) per rendere più confortevole lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri che utilizzano il collegamento navale con Venezia e le isole.	A
3.05	Park multipiano B1	Realizzazione di un parcheggio multipiano sviluppato su tre livelli e gradonato che consente la creazione di circa 1900 posti auto.	A
3.41-3.42-3.43	Parcheggi	Realizzazione di tre nuovi parcheggi a raso per circa 1540 posti (1140-90-310).	B
4.06.01*	Ampliamento del piazzale - fase 1	Estensione del piazzale aeromobili (APRON).	A
4.06.02	Ampliamento del piazzale - fase 2	Estensione del piazzale aeromobili (APRON).	A
4.14.01*	Riqualfica infrastruttura di volo	Riqualfica delle infrastrutture di volo esistenti (piste).	B
4.14.02	Ampliamento infrastruttura di volo	Riqualfica delle infrastrutture di volo (piste) al fine di aumentare la capacità dell'aeroporto.	A-C ²
5.01	Opere idrauliche	Realizzazione di un bacino di laminazione.	A



Codice	Intervento	Descrizione	Tipologia
			A. Nuove costruzioni B. Adeguamento/ Riqualificazione/Demolizioni C. Aree di espansione
5.11	Volume di ampliamento palazzina SAVE (CED)	Riqualifica e creazione di un volume in ampliamento, ai fini di ricollocare le attività CED.	A
5.33	Cabina di trasformazione alta tensione	Realizzazione di una cabina di trasformazione da alta tensione a media tensione (indicate n. 2 posizioni alternative).	A
6.18*	Nuova centrale trigenerazione e collegamenti relativi	Realizzazione di una nuova centrale di trigenerazione e dei relativi collegamenti.	A

¹ demolizione degli attuali presidi (vedi edifici n. 25-26-27-28-29 nella Figura 2-16)

² allungamento della pista in porzione di barena (lato canale di Tessa)

* interventi per i quali sono state anticipate le procedure a livello locale

Il Masterplan prevede una espansione del sedime aeroportuale, indicato nella Relazione di Masterplan con il codice 2.15, mediante l'acquisizione di alcune aree limitrofe (si veda tabella e figura successive e Tavola 9 del Masterplan).

Per l'area "A" che si trova tra l'aeroporto, la darsena e il centro abitato di Tessa, conosciuta come "Area Aeroterminal", ne è prevista l'acquisizione entro il 2021, tuttavia non sono identificati interventi specifici, se non una destinazione d'uso.

Le aree a nord-est dell'aeroporto (area "D") verranno utilizzate a servizio dei cantieri di riqualifica delle infrastrutture di volo (intervento 4.14.02), come aree di deposito temporaneo per la gestione delle terre e rocce da scavo ai sensi del DM 161/2012; successivamente al periodo temporale in esame tale area sarà impiegata per attività aeronautiche di supporto all'esercizio dello scalo, che verranno meglio declinate negli sviluppi successivi dell'aeroporto.

Le aree "B" e "C" sono necessarie per l'intervento di espansione del piazzale APRON fase 2 (intervento 4.06.02), descritto al par. 3.1.2.4.

L'area "E", al di là della SS Triestina, sarà destinata a bacino di laminazione (intervento 5.01), descritto al par. 3.1.2.7.

Infine nella Figura 3-2, che illustra le aree "da acquisire", sono evidenziate in giallo anche due aree di superficie ridotta, in corrispondenza delle due testate della pista, già del demanio e già in concessione a SAVE ma attualmente esterne alla recinzione; tali aree verranno quindi ricomprese all'interno della recinzione, senza alcuna reale acquisizione.

Le aree di espansione per le quali non sono previsti interventi specifici, caratterizzati urbanisticamente e/o dal punto di vista edilizio non sono oggetto della valutazione.

Tabella 3-3 Aree di espansione.

Area	Destinazione prevista	Superficie [m ²]
A	Aeroterminal	165'000
B	Espansione piazzale (4.06.02)	3800
C	Espansione piazzale (4.06.02)	15'200
D	Servizi aeroportuali	50'314
E	Bacino di laminazione (5.01)	149'400

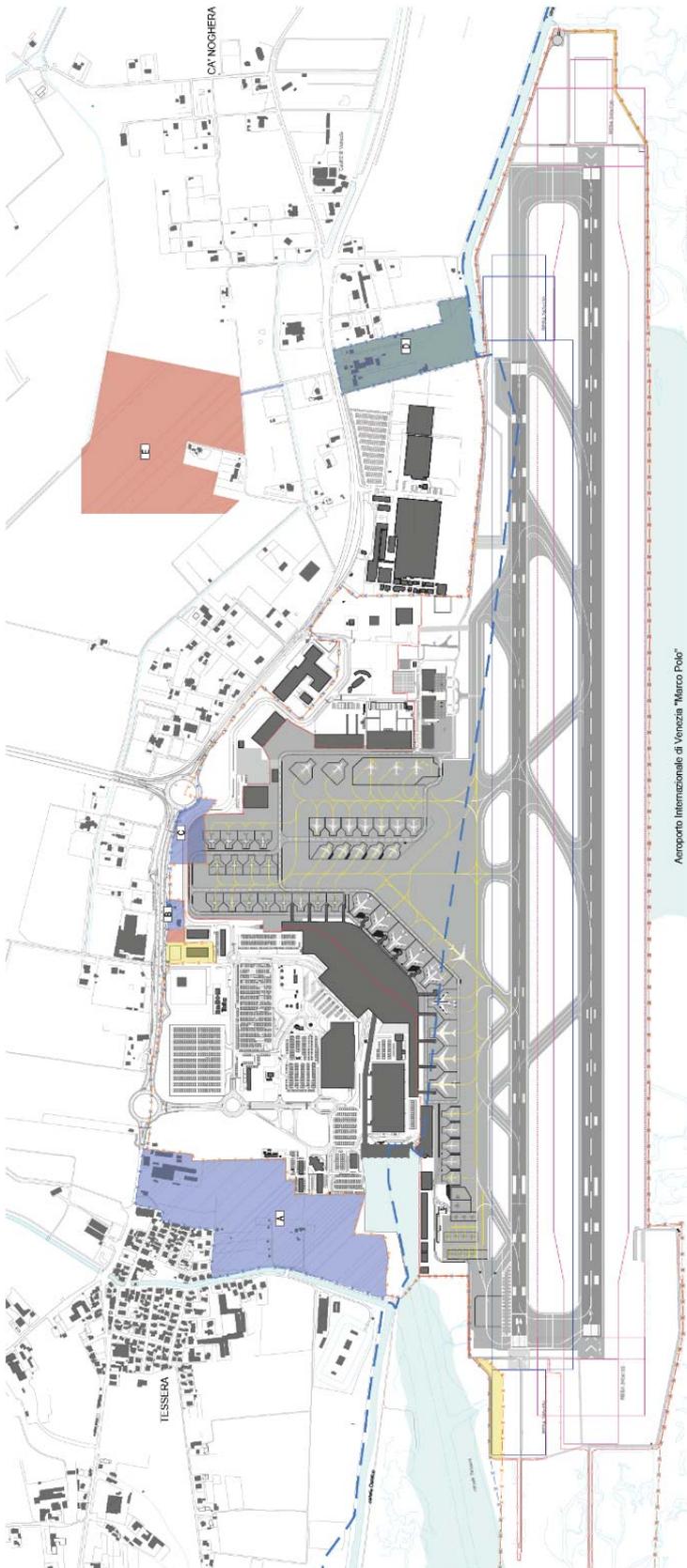


Figura 3-2 Aree di espansione del sedime aeroportuale (Fonte: Tavola 9 del Masterplan).

All'interno del Masterplan vi è inoltre una voce di investimento "Mitigazioni e compensazioni" in cui vengono inseriti quegli interventi di cui lo Studio di Impatto Ambientale rilevi la necessità. Gli interventi sono stati identificati, a livello di fattibilità, dallo Studio di Impatto Ambientale e non derivano da esigenze di compensazione e mitigazione paesaggistica delle trasformazioni urbanistico/edilizie derivanti dall'attuazione del Masterplan. Per tali ragioni tali interventi non sono oggetto della presente valutazione.

Per completezza e congruenza rispetto allo Studio di Impatto Ambientale vengono riportati nella successiva tabella e mappati alla Figura 3-3.

Nella tabella inoltre vengono evidenziati quegli interventi che potranno comportare, qualora realizzati, anche una valenza paesaggistica nel contesto vasto.

Tabella 3-4 Interventi di mitigazione e compensazione individuati dallo Studio di Impatto Ambientale.

Codice Mitigazioni (M) - Compensazioni (C)	Intervento	Possibile valenza paesaggistica nel contesto di area vasta
M1	Insonorizzazione acustica degli edifici	-
M2	Terrapieno vegetato sul fronte sud est della darsena dell'aeroporto	-
M3	Cintura alberata sul fronte dell'abitato di Tesserà	-
M3b	Terrapieno e cintura alberata sul fronte dell'abitato di Tesserà	-
M4	Trattamento fotocatalitico anti-smog sulla viabilità stradale interna dell'aeroporto	-
M5	Dissuasori di velocità in canale di Tesserà	-
M6	Dissipatori di moto ondoso in darsena dell'aeroporto	-
C1a	Nuovo percorso ciclopedonale Tesserà – Cà Noghera	riqualificazione del territorio, favorendone un utilizzo sostenibile e una fruizione turistico-ricreativa.
C1b	Nuovo percorso ciclopedonale Tesserà - Campalto	
C2	Rotatoria stradale a Tesserà	-
C3	Recupero e tutela di un tratto dell'antica Via Anna	recupero e tutela di un tratto archeologico di elevato interesse nazionale di Via Annia risalente al 159-131 a.C.
C4	Riqualifica dell'area di barena Campalto	riqualificazione del territorio, favorendone un utilizzo sostenibile e una fruizione turistico-ricreativa
C5	Riqualifica barene canale di Tesserà	mantenimenti dei tipici paesaggi perilagunari

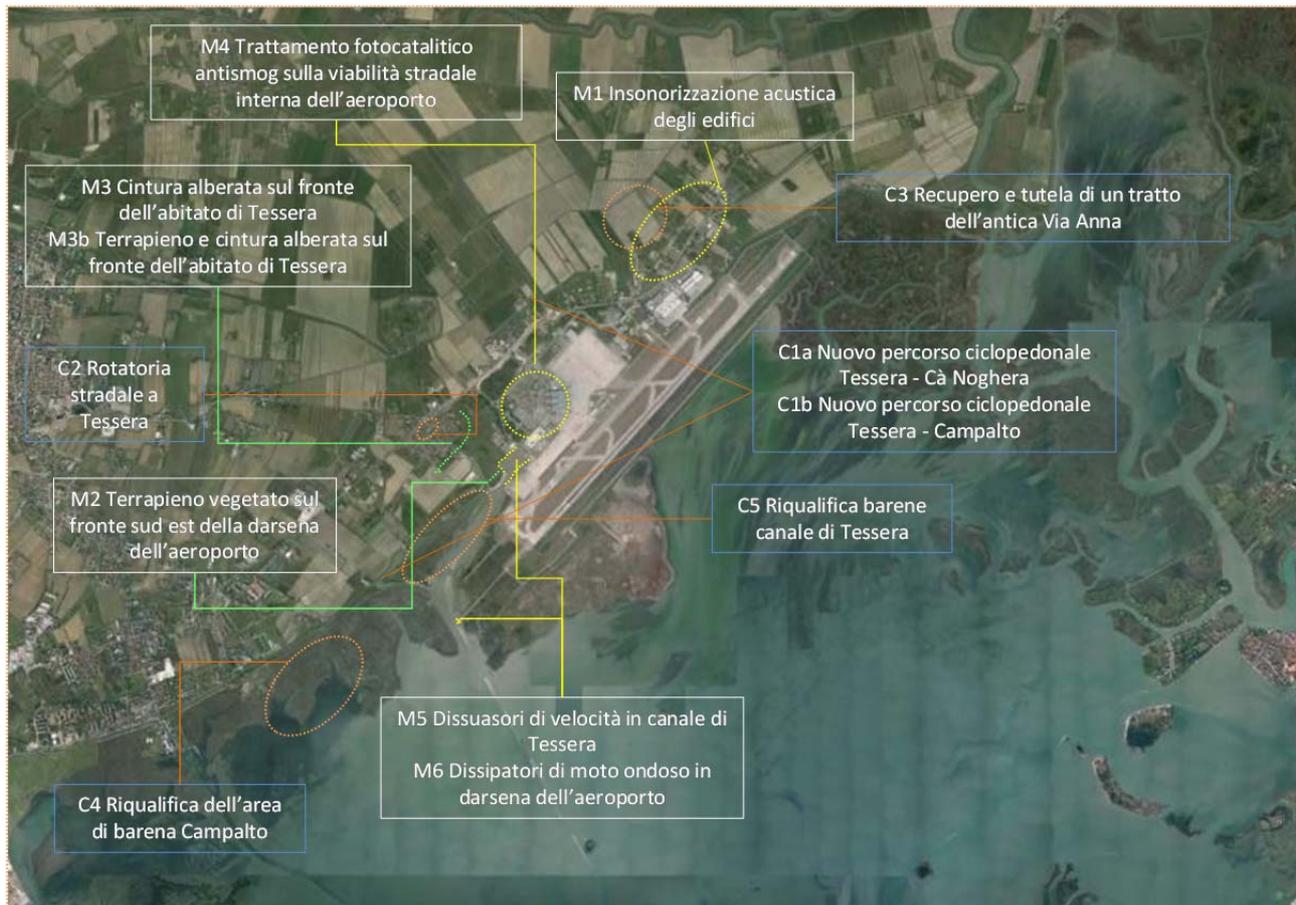


Figura 3-3 Localizzazione degli interventi di mitigazione e compensazione.

Nei paragrafi successivi verrà proposta la descrizione degli interventi di rilevanza urbanistico/edilizia previsti dal Masterplan 2021 ed oggetto della valutazione.

3.1 Descrizione degli interventi

Nel presente paragrafo verranno descritti gli interventi di rilevanza urbanistico/edilizia previsti dal Masterplan, distinguendoli in:

- interventi autorizzati, cioè gli interventi che hanno anticipato le procedure autorizzative a livello locale, tra cui l'autorizzazione paesaggistica, in quanto non connessi ad aumento capacitivo dell'infrastruttura aeroportuale, e risultano essere, ad oggi, cantierabili;
- interventi del Masterplan, cioè gli interventi funzionali all'adeguamento capacitivo dell'aeroporto, connessi allo sviluppo di traffico e movimenti, oggetto specifico della presente relazione.

Si ribadisce che la lettura e valutazione complessiva delle trasformazioni indotte dal Masterplan terrà conto ovviamente anche degli interventi autorizzati, pur non entrando nel merito di giudizi di compatibilità paesaggistica già ottenuti.



3.1.1 Interventi del Masterplan autorizzati

3.1.1.1 Lotto 1 - Ampliamento terminal (codice 1.01)

Il progetto definitivo dell' "Ampliamento del terminal passeggeri - Lotto 1" ha ottenuto l'autorizzazione paesaggistica in Conferenza di Servizi (Regione del Veneto, prot. n. 186174 del 29.04.2014, autorizzazione paesaggistica n. 6 del 29.04.2014).

Il Progetto definitivo dell' "Ampliamento del terminal passeggeri - Lotto 1", prima parte di un progetto complessivo di ampliamento, approvato con dispositivo ENAC del 07.08.2013 n. 0094331/IPP sulla base del "Progetto preliminare di Ampliamento del terminal passeggeri", prevede interventi di ampliamento dell'attuale terminal passeggeri, sviluppati su una superficie totale di circa 11'000 m², che porteranno l'aerostazione ad una superficie complessiva lorda di circa 76'300 m².

Il Lotto 1 di ampliamento prevede la copertura e trasformazione delle corti tra la viabilità e il terminal esistenti (cfr. Figura 3-4): tali spazi vengono ristrutturati ed entrano a far parte del terminal. Ne segue un ridisegno delle attuali sala partenze e atrio arrivi per ottimizzare la funzionalità delle aree.

Con il progetto si andrà infatti a realizzare una grande galleria vetrata, destinata ad accogliere i passeggeri, con funzione di atrio commerciale e zona di orientamento, prima dell'ingresso nell'area dei check-in. L'attuale zona dei check-in, oggi disturbata dalla presenza di numerose attività commerciali e dagli accodamenti, verrà liberata e riordinata; se ne otterrà una sala confortevole a disposizione dei passeggeri, che finalmente potranno orientarsi più facilmente tra i banchi e verso i varchi di sicurezza. Eventuali accodamenti ai check-in avranno a disposizione uno spazio adeguato, senza intralciare il flusso dei passeggeri.

Ai due lati, le "ali" vetrate di nuova realizzazione ospiteranno sale d'attesa e zone per il ristoro, in uno spazio dai livelli elevati di servizio e di comfort per i passeggeri. Allo stesso modo, con i lavori di cui si tratta, verranno ampliati e riorganizzati gli spazi della sala arrivi al piano terra.

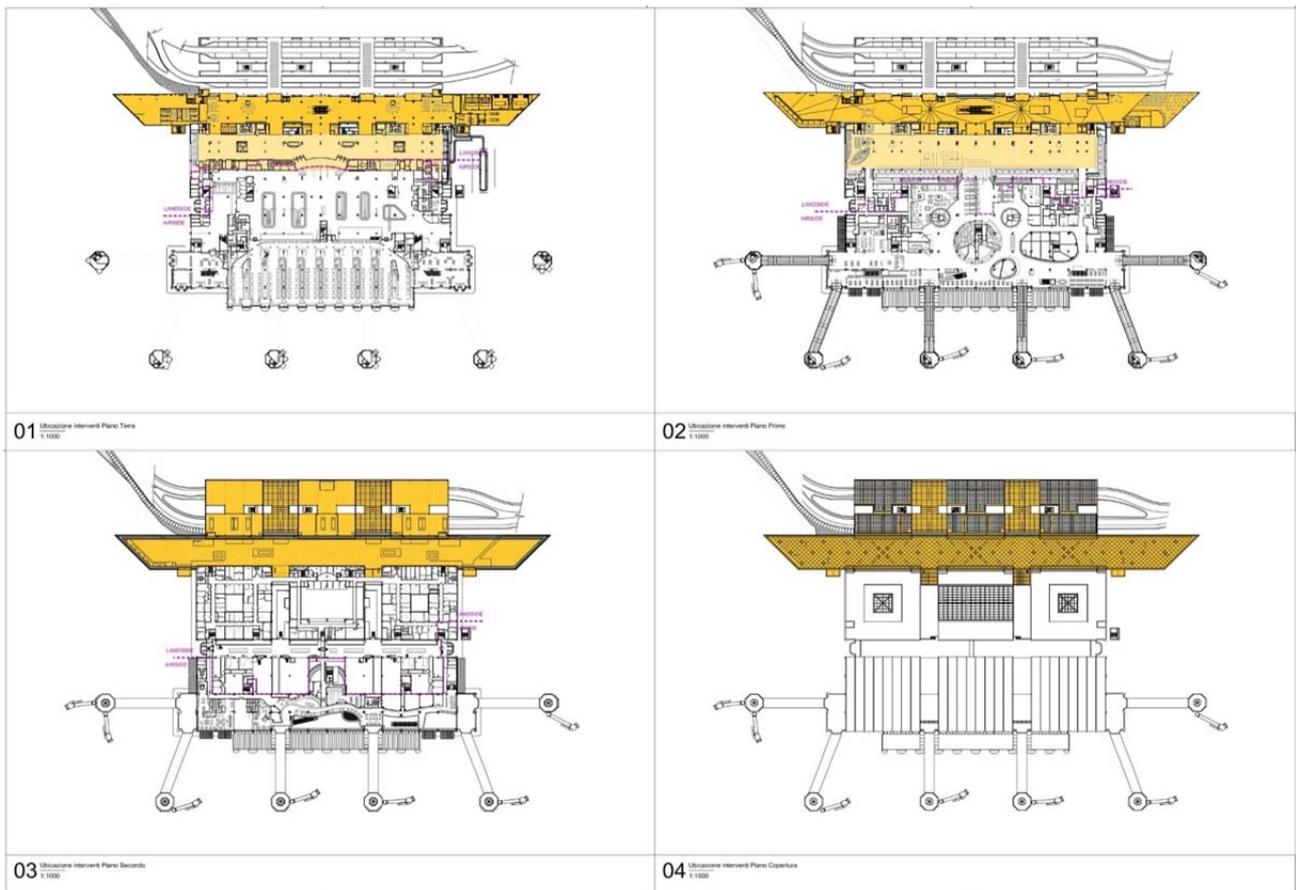


Figura 3-4 Lotto 1 - Ampliamento terminal (codice 1.01) - Ampliamenti e ristrutturazioni previsti dall'intervento.



Figura 3-5 Lotto 1 - Ampliamento terminal (codice 1.01) - Rendering dell'intervento.



3.1.1.2 Riprotezione VVF e GdF (Fase 1 e Nuova Fase 2) (codice 2.09) e Campo prove VVF (codice 2.20)

Riprotezione VVF e GdF (Fase 1 e Nuova Fase 2) (codice 2.09)

Il progetto definitivo di "Riprotezione nucleo elicotteri e presidio Vigili del Fuoco e nucleo elicotteri Guardia di Finanza" ha ottenuto l'autorizzazione paesaggistica in Conferenza di Servizi nella seduta del 02.03.2010.

Obiettivo dell'intervento è la realizzazione del nuovo complesso di tre edifici ad hangar e uffici destinato a Vigili del Fuoco e Guardia di Finanza, compresi i piazzali e le urbanizzazioni relative, all'interno dell'aeroporto.

L'intervento nasce dall'esigenza di liberare l'area di fronte al terminal passeggeri, per esigenze connesse alla sicurezza aeroportuale; per fare ciò le attività oggi intercluse tra piste e piazzali devono essere spostate in un'area diversa, e gli edifici oggi esistenti devono essere demoliti.

I nuovi fabbricati saranno realizzati con caratteristiche costruttive comuni e un layout architettonico simile, coerente con il contesto aeroportuale e con le funzioni ospitate, che sottolinea l'unitarietà del complesso.

Da Nord a Sud il progetto prevede: la fascia a parcheggio, la strada di accesso agli edifici, i tre edifici accostati, i tre piazzali relativi, la viabilità perimetrale alle piste.

A Nord, nell'area compresa tra gli edifici e le aree destinate allo scalo merci, lungo tutta l'estensione del lotto a disposizione, su pavimentazione in asfalto sono collocati i parcheggi per i mezzi privati di addetti e visitatori.

A Sud, sul lato verso la pista, si trovano i piazzali per gli elicotteri e per la movimentazione degli automezzi di soccorso. Sono garantiti accessi adeguati all'area landside e airside, e un accesso rapido alle piste ad uso degli automezzi di soccorso antincendio del Presidio VVF.

In generale i tre edifici sono composti da due parti: quella rivolta verso la strada su due/tre piani, destinata alle funzioni di caserma - uffici, magazzini, camere, ecc.- e quella rivolta verso il piazzale, ad un piano, destinata ad autorimessa/hangar, dotata di ingressi indipendenti direttamente dal piazzale.

La struttura e la tamponatura esterna degli edifici prevista è del tipo prefabbricato in cemento armato a vista. Il corpo destinato alle funzioni di caserma sarà individuabile perché rivestito ulteriormente da pannelli di lamiera metallica ondulata.

L'intervento comprende le lavorazioni necessarie alla demolizione degli edifici attualmente in uso. Le demolizioni saranno naturalmente eseguite dopo il completo trasferimento di tutte le attrezzature e di tutte le attività nel nuovo complesso.



Figura 3-6 Riprotezione VVF e GdF (Fase 1 e Nuova Fase 2) (codice 2.09) - Rendering, punto di ripresa landside.



Figura 3-7 Riprotezione VVF e GdF (Fase 1 e Nuova Fase 2) (codice 2.09) - Rendering, punto di ripresa airside.

Campo prove VVF (codice 2.20)

Il progetto definitivo del Campo prove VVF" ha ottenuto l'autorizzazione paesaggistica in Conferenza di Servizi (Regione del Veneto, prot. n. 456686 del 23.10.2013, autorizzazione paesaggistica n. 8 del 23.10.2013).

L'intervento prevede la realizzazione di un piazzale in calcestruzzo al cui centro verrà posizionato un simulatore di semiala A320 dedicato alle esercitazioni di spegnimento incendi esterni di velivolo, incluso il caso di incendio per spargimento a terra di carburante.

Il piazzale per l'addestramento avrà forma quadrata e dimensioni di 60 m x 60 m per garantire lo spazio necessario per consentire l'addestramento con movimentazione completa, a 360°, dei mezzi di soccorso aeroportuale intorno al simulatore.

L'accesso al campo prove avverrà dalla nuova viabilità prevista nell'ambito dell'intervento per la realizzazione del nuovo presidio aeroportuale dei Vigili del Fuoco. Sul lato sud ed ovest del piazzale è stata prevista la realizzazione di una strada di servizio con gli accessi all'area destinata alle esercitazioni.

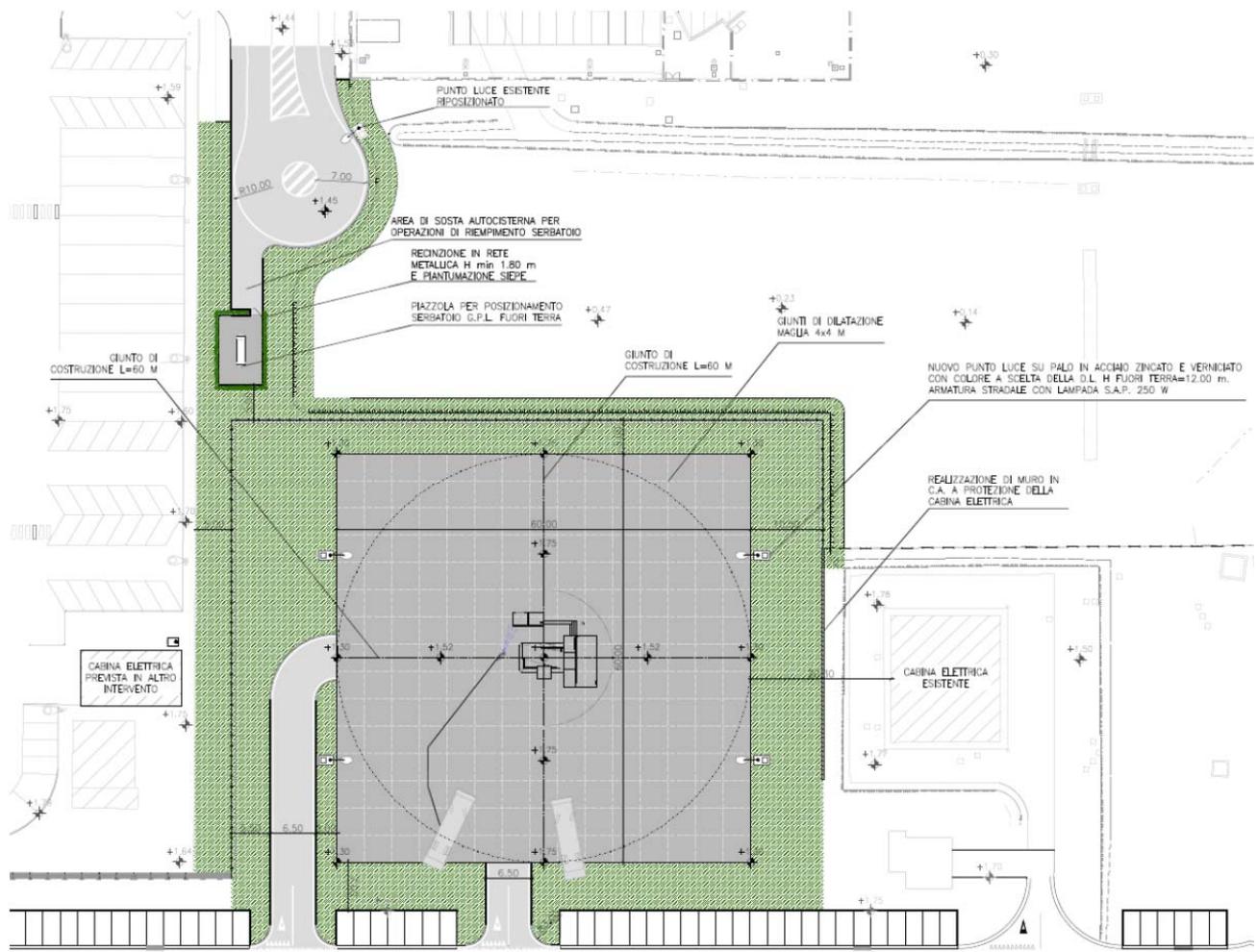


Figura 3-8 Campo prove VVF (codice 2.20) - Planimetria dell'intervento.

Le opere in progetto prevedono l'impermeabilizzazione di 3600 m², coincidenti con il piazzale, e di altri 400 m² della viabilità di accesso.

3.1.1.3 Nuova autorimessa (codice 2.21)

Il progetto esecutivo della "Fabbricato destinato ad autorimessa per il ricovero dei mezzi di rampa" ha ottenuto l'autorizzazione paesaggistica in Commissione per la Salvaguardia di Venezia nella seduta n. 09/13 del 24/10/2013 con voto n. 8/9308.

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo edificio per il ricovero dei mezzi di rampa, da costruirsi in prossimità della darsena e dell'aviazione generale.

Si riportano nel seguito alcune immagini tratte dal progetto.



Figura 3-9 Nuova autorimessa (codice 2.21) - Rendering, vista da Sud-Ovest.



Figura 3-10 Nuova autorimessa (codice 2.21) - Rendering, vista dal piazzale.

3.1.1.4 Percorso pedonale in quota e nuova darsena (codice 3.01)

Il progetto definitivo del "Moving walkway" ha ottenuto l'autorizzazione paesaggistica in Conferenza di Servizi (Regione del Veneto, prot. n. 250976 del 11.06.2014, voto n. 2/9472).

L'intervento consiste nella realizzazione di un percorso pedonale assistito mediante tappeti mobili (Moving walkway), sopraelevato rispetto al piano campagna in modo da evitare l'interferenza con la viabilità carraia esistente, e di un nuovo edificio, lungo la banchina nord-est della darsena, che copre la zona di attracco dei mezzi d'acqua (taxi, traghetti) finalizzato a rendere più confortevole lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri che utilizzano il collegamento via acqua con Venezia e isole.

L'intervento prevede inoltre la parziale modifica della viabilità esistente, interferente con il disegno del nuovo percorso sopraelevato e la sistemazione dei pontili di approdo in darsena.

Il percorso pedonale in quota funge da collegamento tra l'aerostazione e la darsena e si sviluppa per una lunghezza di circa 365 metri, di cui 310 metri su tappeti mobili. È costituito da una galleria chiusa e climatizzata, appoggiata su pilotis che ne sopraelevano l'impalcato di base fino a collocare il piano di calpestio a

quota +10.65 m s.l.m.m.. L'intero edificio ha un'altezza massima di +15.50 m s.l.m.m.. La superficie coperta complessiva è di 4'220 m².

Il tracciato parte dall'innesto con il primo piano dell'ampliamento dell'aerostazione, prosegue per circa 170 m parallelo alla viabilità esistente e percorre gli ultimi 195 m parallelo al fronte nord-nord ovest del parcheggio Marco Polo fino alla darsena dove si innesta nell'edificio che copre i pontili.

Il percorso pedonale è stato organizzato in modo asimmetrico: aperto alla vista mediante una parete completamente vetrata, con andamento a zig-zag, verso Nord-Nord Ovest e chiuso mediante una parete opaca nella direzione del massimo soleggiamento così da garantire protezione dall'eccessivo apporto solare estivo e contemporaneamente consentire illuminazione naturale. Il tetto giardino aumenta l'inerzia termica della struttura leggera di tamponamento e di copertura.

All'interno del Moving walkway trovano posto, allineandosi lungo tutto il percorso, i tratti di tappeti mobili affiancati da due percorsi pedonali. Tra un tappeto mobile e l'altro sono collocati i collegamenti con il Marco Polo Park e le scale di sicurezza.



Figura 3-11 Percorso pedonale in quota e nuova darsena (codice 3.01) - Rendering, vista interna del percorso pedonale in quota con tappeti mobili.

L'edificio presso la darsena si configura come uno spazio aperto coperto rettangolare, dell'estensione complessiva di 5000 m², posto lungo la costa nord-est della darsena. L'edificio è lungo 133 m, largo 36.40 m in corrispondenza delle darsene e 41.30 m in corrispondenza dei moli e si eleva fino a +13.20 m slmm (+11.50 m dal p.c.). Per poco più di metà della sua larghezza si erge sopra lo specchio acqueo.

Dal punto di vista distributivo il fabbricato si configura come un pettine che raccoglie il flusso di passeggeri provenienti via acqua mediante moli di attracco, ortogonali alla riva, per i motoscafi-taxi o i traghetti e lo accompagna lungo la riva fino all'innesto della linea dei tappeti mobili posta all'estremità sud-occidentale.

L'arrivo dei mezzi dalla laguna viene ospitato nella grande campata; il flusso dei passeggeri viene quindi raccolto dai pontili galleggianti innestati nello spessore dei grandi pilastri. I passeggeri vengono quindi condotti verso il Moving walkway, grazie alle scale mobili e agli ascensori.

Vista dal fronte acqueo, la struttura dell'edificio si configura come una successione ritmica di pieni e vuoti, i primi rappresentati dai pilastri di appoggio in mattoni, i secondi dalle campate che li separano e che ospitano

gli attracchi; in secondo piano, la vetrata identifica l'elemento trasversale della composizione, ossia la navata di attraversamento principale.



Figura 3-12 Percorso pedonale in quota e nuova darsena (codice 3.01) - Rendering, punto di ripresa dalla darsena.



Figura 3-13 Percorso pedonale in quota e nuova darsena (codice 3.01) - Rendering dell'intervento nel suo complesso.

3.1.1.5 Ampliamento del piazzale – fase 1 (codice 4.06.01)

Il progetto definitivo relativo alla "Riorganizzazione Lato Nord-Ovest dei Piazzali di Sosta Aeromobili" ha ottenuto l'autorizzazione paesaggistica in Conferenza di Servizi (Regione del Veneto, prot. n. 260339 del 18.06.2013, autorizzazione paesaggistica n. 4 del 18.06.2013).

L'intervento complessivo prevede l'ampliamento, in due fasi realizzative, del piazzale per la sosta degli aeromobili esistente (APRON).

I lavori della prima fase, autorizzati, attualmente in corso di realizzazione, riguardano la riorganizzazione dei piazzali aeromobili con la realizzazione di nuove piazzole di sosta in area Nord-Ovest.

L'area di intervento occupa un sedime di circa 55'000 m² di cui circa 45'000 m² per area piazzali e circa 10'000 m² per l'adeguamento della viabilità esistente comprensivo di aree a verde perimetrali e di raccordo.

Il progetto consente la realizzazione di n. 7 nuove piazzole di sosta aeromobili e, nell'angolo Nord-Ovest del nuovo piazzale, di un'area dedicata per la sosta di mezzi ausiliari ed attrezzature.

La configurazione geometrica dei nuovi piazzali comporta inoltre lo spostamento dell'attuale confine doganale airside/landside.

La pavimentazione viene realizzata con le stesse caratteristiche superficiali (soletta in calcestruzzo a quadroni) e con capacità portante/prestazionale analoga a quella dei piazzali contigui esistenti, pertanto alla realizzazione dei piazzali viene associata la posa di manufatti idraulici atti allo smaltimento delle portate meteoriche ed al parziale invaso delle stesse ai fini della laminazione delle piene e dell'invarianza idraulica dell'opera.

Per la compensazione dell'impatto idraulico (principio dell'invarianza idraulica) derivante dall'impermeabilizzazione delle superfici di nuova urbanizzazione, viene realizzata un'area golenale (bacino di laminazione a cielo aperto) lungo il canale consortile Pagliagheta più a valle rispetto al piazzale di progetto.



Ampliamento del piazzale – fase 1 (codice 4.06.01)

Figura 3-14 Planimetria di progetto.



Figura 3-15 Rendering, punto di ripresa dalla doppia viabilità.

3.1.1.6 Riqualifica infrastrutture di volo (codice 4.14.01)

Il progetto definitivo relativo agli "Interventi di riqualifica e adeguamento delle infrastrutture di volo - Lotto 1" ha ottenuto l'autorizzazione paesaggistica in Commissione per la Salvaguardia di Venezia nella seduta n. 06/14 del 5.06.2014 con voto n. 4/9474.

Gli interventi previsti in questa prima fase si sviluppano su una superficie totale di circa 110'000 m², di cui 42'000 m² di nuove superfici pavimentate.

La finalità dell'intervento di ampliamento sono:

- la riqualifica di alcune porzioni del piazzale aeromobili (via di scorrimento settore sud), attraverso interventi di ripavimentazione sia per necessaria manutenzione ed adeguamento, sia a fronte di situazioni di degrado tale da pregiudicare il sicuro transito degli aeromobili;
- il miglioramento delle operazioni di manovra degli aeromobili, attraverso la realizzazione di nuovi raccordi e di ampliamenti, necessari anche a titolo di opera provvisoria nelle varie fasi di cantiere (bypass delle vie di circolazione esistenti).

Il progetto non prevede nuove volumetrie.

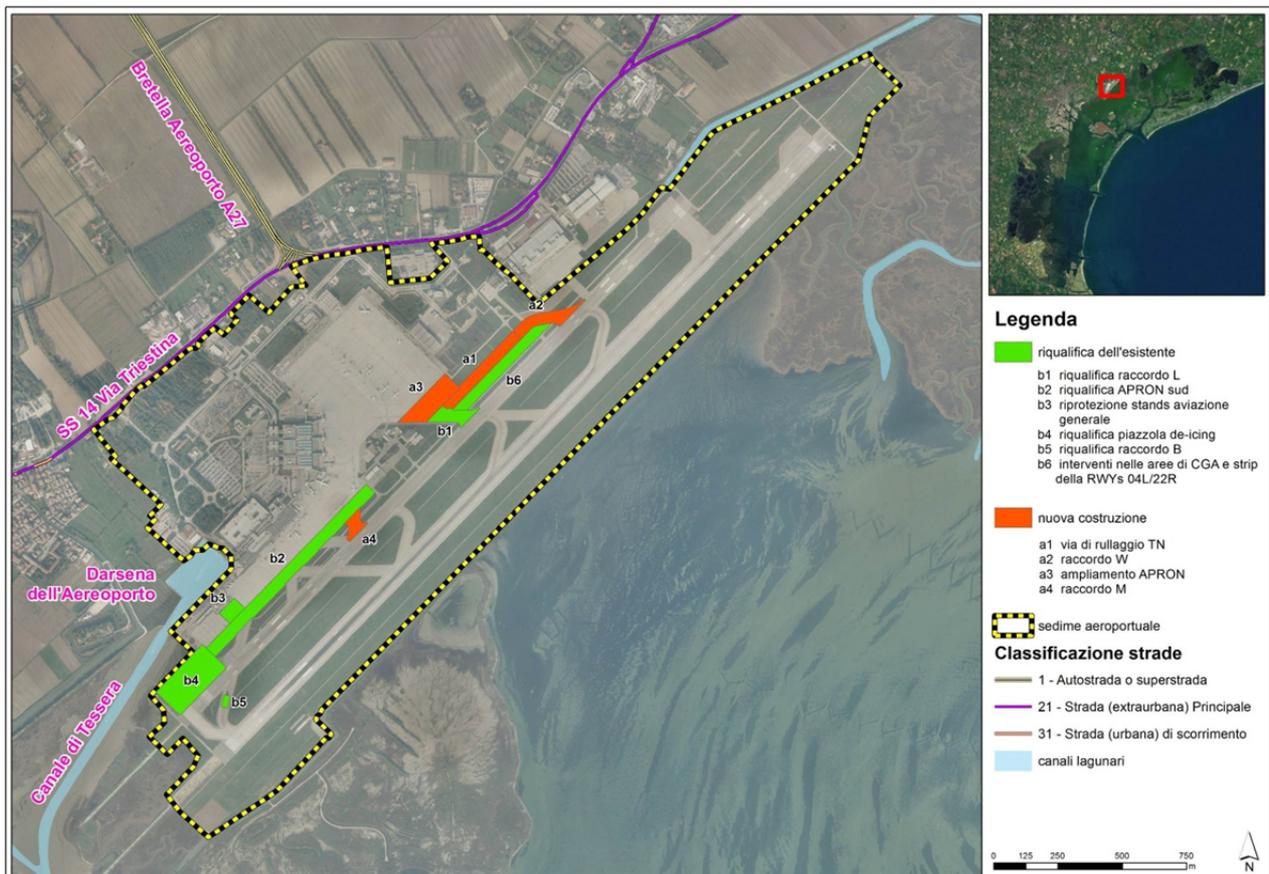


Figura 3-16 Riqualifica infrastrutture di volo (codice 4.14.01) - Identificazione su ortofoto delle opere previste dall'intervento.

3.1.1.7 Nuova centrale trigenerazione e collegamenti relativi (codice 6.18)

Il progetto definitivo della nuova centrale di trigenerazione ha ottenuto l'autorizzazione paesaggistica in Conferenza di Servizi (Regione del Veneto, prot. n. 219643 del 21.05.2014).

Il progetto della "Nuova centrale di trigenerazione" prevede i seguenti interventi:

- la realizzazione di un nuovo fabbricato tecnologico, ubicato nella posizione attualmente occupata dall'edificio denominato ex Brusutti e posto in prossimità del Fabbricato Area Tecnica (cfr. edificio n. 19 della Figura 2-16 e Tavola A3-4 in Allegato), al cui interno verranno ricollocate le seguenti funzioni:
 - nuova centrale di cogenerazione;
 - nuova centrale frigorifera per la futura aerostazione;
 - cabina elettrica a servizio delle centrali suddette;
 - magazzino;
 - nuovo generatore di calore di potenza utile pari a 4 MW in grado di coprire la potenza termica della futura aerostazione;
- opere edili di sistemazione delle aree esterne adiacenti alla nuova centrale di trigenerazione;
- ingrandimento della centrale idrica esistente, all'interno del fabbricato che attualmente ospita la centrale termica;
- nuovi sottoservizi a servizio della futura aerostazione (nuove tubazioni acqua calda, nuove tubazioni acqua refrigerata, nuova tubazione acqua sanitaria) e a servizio della nuova centrale di trigenerazione (tubazione gas metano, alimentazione idrica).

Il nuovo fabbricato avrà dimensioni in pianta di 81 m x 33 m con altezza utile interna di 5.10 m, rispetto al piano di calpestio posto a quota maggiore di circa 10 cm rispetto a quella esterna del camminamento. Esternamente verrà rivestito da pannelli di tamponamento con finitura in cotto che formerà anche la schermatura delle apparecchiature meccaniche poste sulla copertura, per un'altezza totale di 11.35 m dal piano stradale.

La copertura sarà di tipo piano a tegole a doppio T ed ospiterà degli elementi impiantistici.



Figura 3-17 Nuova centrale trigenerazione e collegamenti relativi (codice 6.18) - Prospetto Ovest.

3.1.2 Interventi del Masterplan oggetto di valutazione

3.1.2.1 Ampliamento infrastruttura di volo (codice 4.14.02)

L'intervento, secondo lotto, si pone l'obiettivo di incrementare la capacità del sistema infrastrutturale airside nel suo complesso attraverso l'efficientamento delle vie di circolazione e la realizzazione di nuovi raccordi e bretelle ad alta velocità a servizio della pista principale.

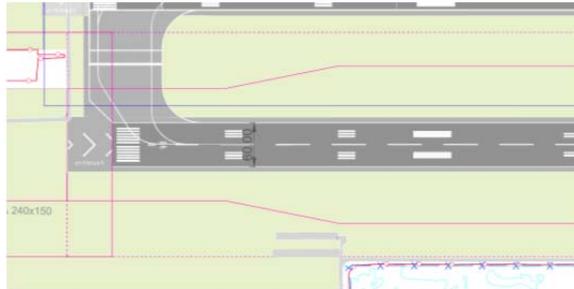
Al fine di una migliore comprensione del complesso delle opere, si riporta nella successiva ortofoto la nomenclatura delle infrastrutture di volo nello stato attuale.



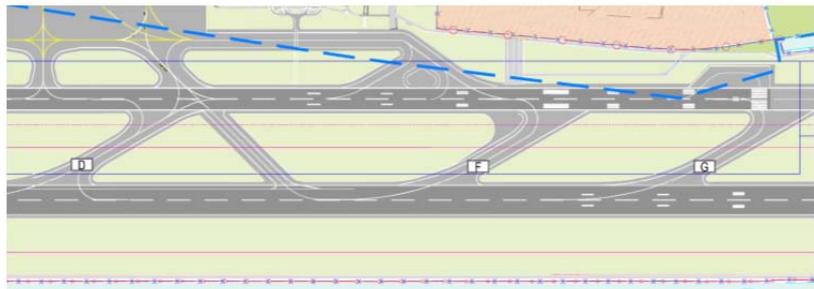
Figura 3-18 Layout delle infrastrutture di volo – stato attuale.

L'intervento prevede:

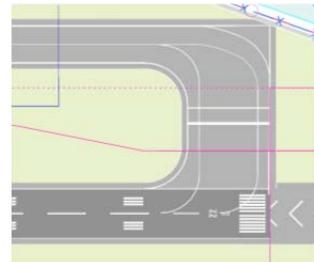
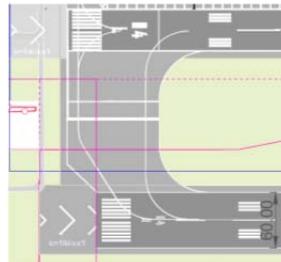
- La riqualifica della pista principale (RWYs 04R/22L) con allargamento del corpo portante dagli attuali 45 m a 60 m;



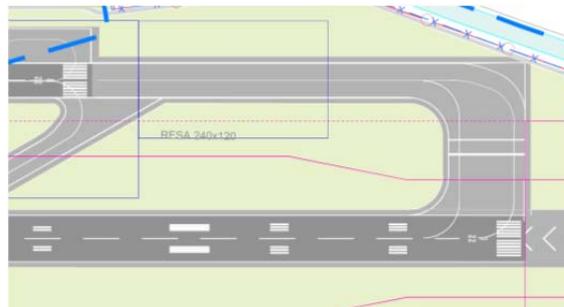
- la realizzazione di n. 3 bretelle ad alta velocità per atterraggi sulla pista principale (tra la pista principale e la pista secondaria);



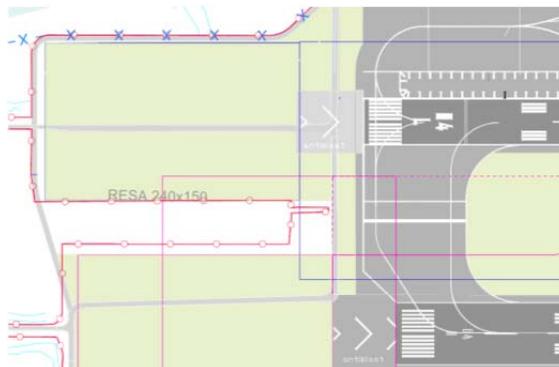
- la riconfigurazione dei raccordi di testa tra pista principale e pista secondaria con la realizzazione di piazzole di idonee geometrie;



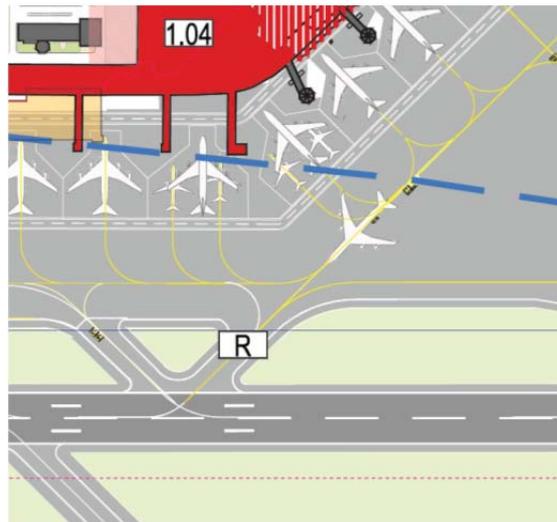
- il prolungamento della pista di volo secondaria (RWYs 04L/22R, denominata anche Main Taxiway in quanto utilizzata prevalentemente come via di rullaggio) fino alla testata Nord-Est della pista principale;



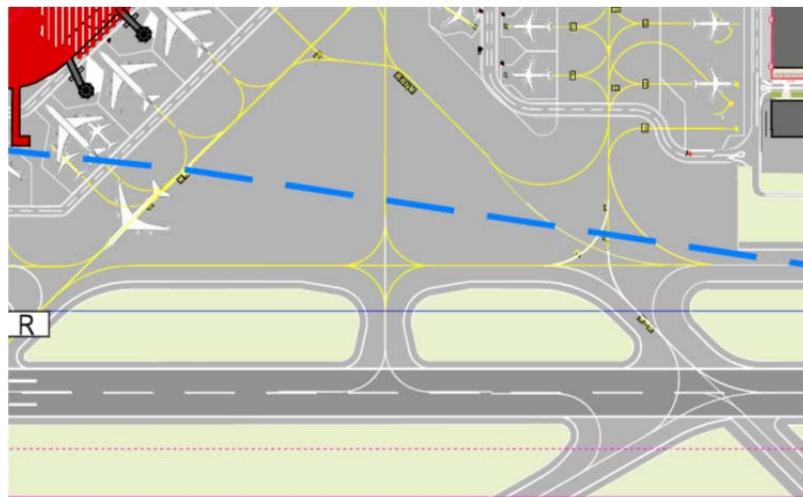
- la depenalizzazione della soglia Sud-Ovest della pista secondaria e conseguente adeguamento normativo della relativa RESA (area di sicurezza di fine pista - Runway End Safety Area);



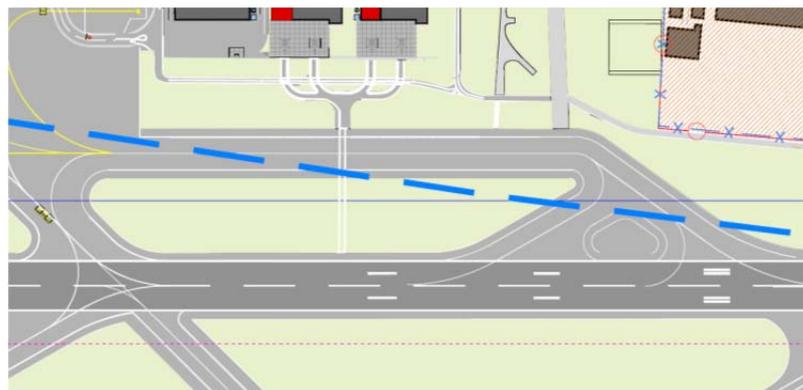
- la realizzazione della bretella R5 tra la pista secondaria e il piazzale APRON SUD;



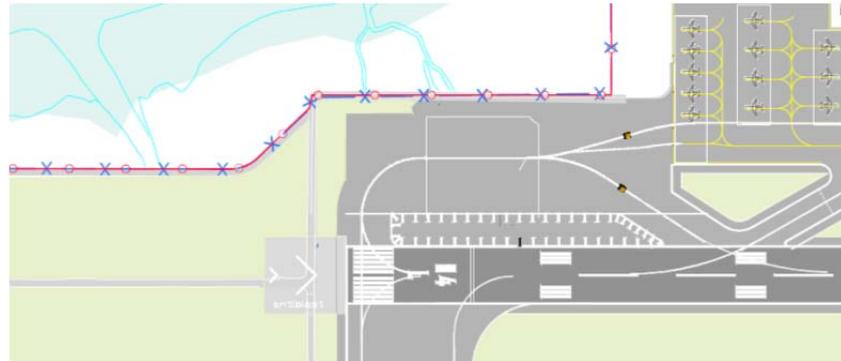
- la realizzazione del nodo TN presso area ex Caserme VVF/GdF;



- la realizzazione della controvia di rullaggio nord TN a Nord-Ovest;



- la riconfigurazione della De-Icing Bay in maniera coordinata con il raccordo di testa Ovest.



Si riporta nel seguito un estratto della Tavola 6 del Masterplan con la configurazione finale delle infrastrutture di volo, ripresa in scala maggiore anche nella Tavola B2-1 in Allegato.



Figura 3-19 Ampliamento infrastruttura di volo (codice 4.14.02) - Configurazione finale delle infrastrutture di volo (Fonte: Tavola 6 del Masterplan, estratto).

3.1.2.2 Park multipiano B1 (codice 3.05) e Parcheggi a raso (codici 3.41 – 3.42 – 3.43)

Il nuovo sistema dei parcheggi previsto dal Masterplan si basa sull'obiettivo di mantenere l'offerta di parcheggi in linea con la domanda derivante dall'aumento del traffico passeggeri in ogni fase realizzativa del Masterplan stesso.

Per tale motivo si è individuata come ottimale la scelta di realizzare due tipologie di parcheggio:

- un parcheggio principale multipiano per 1'924 posti auto, denominato "Park multipiano B1", che si caratterizza per un'elevata capienza di posti auto in rapporto al ridotto uso del suolo;
- la realizzazione/ampliamento di parcheggi a raso, che richiedono minor tempo di realizzazione rispetto al parcheggio multipiano, in grado quindi di rispondere in tempi brevi ai primi incrementi delle necessità di sosta fino a quando non sarà completato il parcheggio multipiano (completamento dell'opera stimata nel Masterplan per il 2019).

Il "Park multipiano B1", collocato nelle immediate vicinanze del terminal passeggeri, ha dimensioni in pianta pari a 187.00 m x 91.60 m di larghezza (rastremata a 64.30 m sul fronte del terminal passeggeri) per un'altezza massima fuori tutto di 14.70 m che si riduce sul fronte NE a 7.30 m dal piano terra ribassato. La sezione "a degradare" del fabbricato, che utilizza le terrazze scoperte su due fronti, è finalizzata a non sottrarre importanza all'Aerostazione esistente e al suo futuro ampliamento e a mitigare l'impatto sul paesaggio circostante.



L'intervento privilegia la continuità con la caratterizzazione architettonica circostante; per i fronti NW e SE è stata quindi previsto l'uso di pannelli in doghe di laterizio e carpenteria leggera, mentre per la facciata NE si è optato per la soluzione in "vetro e verde", preservando comunque la funzionalità di comunicazione e prevedendo quindi pannelli ciechi di tamponamento a tutt'altezza intervallati alla vetrata sui quali sarà possibile installare immagini commerciali e pubblicitarie intercambiabili. In copertura sono previste alcune pensiline, comprensive di pannelli fotovoltaici.

L'edificio si sviluppa su tre livelli:

- il piano terra a quota assoluta 0.25 m (circa 1.00 m al di sotto del piazzale esistente);
- il piano primo a quota assoluta 3.75 m presenta, come i livelli superiori, uno sbalzo di 2.50 m sul fronte SE;
- il piano secondo a quota assoluta 7.25 m presenta la terrazza scoperta sul fronte NW;
- il piano terzo a quota assoluta 11.25 m si presenta come una terrazza scoperta, con una larghezza pari a 67.60 m ed un'estensione ridotta a 142.00 m sul fronte NE per limitare l'impatto sull'aerostazione.

Sulla terrazza fuoriescono i corpi dei vani scala/ascensori ed i parapetti/pannelli di mascheramento realizzati in doghe di laterizio e carpenteria leggera.

La luce netta di interpiano risulta pari a 2.30 m per i primi tre piani, considerando un solaio comprensivo di massetto di pavimentazione di spessore pari a 1.20 m, mentre l'ultimo piano presenta una luce netta pari a 2.80 m per risultare compatibile con eventuali futuri collegamenti viari al terminal passeggeri¹⁰.

L'ingresso del parcheggio multipiano è stata previsto sul lato NW dell'edificio, al piano terra, con accesso da un nuovo ramo della seconda rotatoria.

La viabilità di accesso si sviluppa lungo tutto il lato del parcheggio, consentendo diversi accessi, che permettono di articolare l'offerta di sosta. Il nuovo ramo di viabilità prosegue poi per raccordarsi all'anello esistente.

Il collegamento tra i livelli del parcheggio, in salita o in discesa, è affidato ad un sistema di due rampe areate e rettilinee posizionate nei terzi dell'edificio, con pendenza non superiore al 15% e larghezza pari a 3.00 m.

Il parcheggio avrà complessivamente 1924 posti auto:

- piano terra: n. 519 di cui una parte riservata alla sosta breve;
- piano primo: n. 557;
- piano secondo: n. 496 di cui 179 scoperti;
- piano terzo: n. 352 di cui 200 coperti da pensiline fotovoltaiche.

Le altre opere del Masterplan di maggiore interazione con il Park multipiano B1 sono l'ampliamento dell'aerostazione ed il percorso pedonale assistito Moving walkway, con i quali vengono previsti anche collegamenti pedonali sospesi.

Vengono riportate nel seguito alcune immagini del 1 "Park multipiano B1" (fase "Transitoria"), per un ulteriore approfondimento si rimanda alla Tavola B3-1 in Allegato.

¹⁰ Il progetto preliminare del Parcheggio Multipiano B1 sviluppa due fasi realizzative, denominate "Transitoria" e "Definitiva". La fase "Transitoria" è quella descritta nel presente paragrafo ed è coerente con il Masterplan 2021, in quanto l'intervento assolve puramente l'esigenza di aumento della sosta utilizzando la viabilità di accesso/uscita esistente attraverso una riconfigurazione della rotatoria di via Galileo Galilei ed una nuova bretella realizzata in adiacenza ai parcheggi "Rent a Car" e "P2". La fase "Definitiva", inquadrata successivamente all'anno 2021, prevede la funzione aggiuntiva di accesso principale su due livelli al terminal dell'aerostazione utilizzando le due nuove rampe in viadotto che si snodano da via Galileo Galilei.



Figura 3-20 Park multipiano B1 (codice 3.05) - Rendering, vista a volo d'uccello da Nord.

I **parcheggi a raso** di cui si prevede la nuova realizzazione/ampliamento sono nello specifico:

- nuovo parcheggio “P6”, lungo viale Da Mosto, che si sviluppa su un’area di 39’900 m² per una capacità totale di 1’119 posti auto;
- nuovo parcheggio denominato “Moving walkway”, in quanto posto in prossimità del Moving walking, che si sviluppa su un’area di circa 6’300 m² per una capacità totale di 222 posti auto;
- ampliamento del parcheggio esistente “P4” per ulteriori 90 posti auto.

I nuovi parcheggi “P6” e “Moving walkway” verranno realizzati in aree in cui attualmente sono presenti alberature di pregio che gli interventi, compatibilmente con le infrastrutture da realizzare, preservano e valorizzano.

In particolare l’area individuata per la realizzazione del **Parcheggio “P6”** è formata dall’associazione varia di alberature e arbusti con disposizione lineare, struttura residua di un vecchio vivaio.

L’assetto è composto da filari lineari parzialmente interrotti molto densi e variegati ripartiti in zone divise da scoline.

La vegetazione è sia piantata che spontanea con caratteristiche vegetazionali differenziate dovute sia allo stato di salute ma soprattutto alle condizioni determinate da una condizione di piantagione fitta (che rende le piante sbilanciate, filanti, in competizione). Le diverse qualità sono state mappate costruendo una gerarchia di valori da cui emergono le masse vegetali qualificate.

Seguendo i caratteri di qualità sono stati inseriti i posti auto con i relativi spazi di manovra e distribuzione.

Nella selezione le “tranches” di vivaio scelte compongono gli spazi alberati del parcheggio a costruire delle stanze vegetali alberate.

Il parcheggio è delimitato da una strada di bordo che consente di percepire la qualità e la densità delle masse arborea che contraddistinguono il parcheggio. Le aree alberate sono state trattate come ampie zolle “naturali” terrose.

All'interno del parcheggio viene mantenuto e ampliato il fossato principale su cui viene fatto confluire il canale Pagliaghetta, la cui realizzazione è prevista nell'ambito di un altro intervento, pertanto Il parcheggio è organizzato in due settori: il settore nord avente capacità di 783 posti auto e il settore sud avente una capacità di 336 posti auto.

Il percorso pedonale che guida i fruitori attraversa l'area facilitando l'orientamento sia in ingresso che in uscita e si collega con la struttura pedonale dell'intorno.



Figura 3-21 Nuovo parcheggio “P6” – Planimetria e render (i tratti in rosso indicano i percorsi pedonale principali).

L'area individuata per la realizzazione del parcheggio “Moving walkway” è costituita da una pineta matura con alberi disposti ad intervalli regolari. Il piano di imposta della vegetazione è ribassato rispetto alla quota del livello stradale circostante, ed è contornato da un fossato.

Il disegno del parcheggio prende forma dai diversi elementi che definiscono l'area: gli alberi, il salto di quota e il fossato, unita alla necessità di inserire posti auto.

L'inserimento dei parcheggi avviene nel rispetto della vegetazione esistente con la sottrazione di alcune alberature tra cui alcune morte o in stato di sofferenza.

Il piano di posizionamento delle auto viene rialzato e portato alla quota della strada mantenendo il fossato. L'esito propone un'immagine di parcheggio "in isola" in cui ricadono le alberature protette da ampie fioriere e spazi drenanti.

Il percorso pedonale di raccolta di chi parcheggia è collocato in aderenza al filare di pini esistente. Una linea rossa conduce dal parcheggio all'aerostazione.



Figura 3-22 Nuovo parcheggio "Moving walkway" – Planimetria e render (i tratti in rosso indicano i percorsi pedonali principali).

Per la realizzazione dei nuovi parcheggi è prevista la rimozione preventiva dello strato superficiale per uno spessore minimo pari a 20 cm e lo scavo di sbancamento fino ad opportuna profondità.

Per il parcheggio "P6" è prevista la realizzazione di fondazione mediante la stesa di terreno di spessore variabile, e comunque sempre superiore a cm 30, stabilizzato in loco con trattamento a calce e/o cemento e stato di misto granulare stabilizzato di spessore pari a 10 cm.

La pavimentazione relativa alle sedi stradali è prevista mediante la stesa di strato di binder in conglomerato bituminoso di spessore pari a 6 cm e strato di usura in conglomerato bituminoso dello spessore pari a 4 cm.

Gli stalli di sosta sono previsti con pavimentazione semipermeabile in masselli autobloccanti in cls poggianti su strato di pietrischetto frantumato dello spessore pari a 5 cm.

Per il parcheggio "Moving walkway" il pacchetto previsto è stato concepito al fine di ridurre al minimo l'impermeabilizzazione del suolo, prevedendo la realizzazione di fondazione composta da strati di pietrischetto e ghiaione e pavimentazione in asfalto drenante.



Per l'ampliamento del **parcheggio "P4"** si prevede di utilizzare il sedime attualmente occupato dai "Magazzini ex aerogarage" (cfr. edificio n. 10 della Figura 2-16 e della Tavola A3-4 in Allegato), fabbricato di cui si prevede la demolizione.

Nelle aree oggetto degli interventi sopracitati sono previsti interventi di adeguamento delle relative reti di smaltimento delle acque meteoriche e delle reti di illuminazione pubblica; anche per tali aspetti si procederà all'integrazione/realizzazione delle reti in continuità con quanto già esistente nell'aeroporto.

Verrà inoltre garantita l'invarianza idraulica degli interventi tramite volumi di invaso che verranno realizzati nell'ambito degli interventi previsti nel Masterplan idraulico aeroportuale.

Per un ulteriore approfondimento sui parcheggi a raso si rimanda alla Tavola B3-2 in Allegato.

3.1.2.3 Lotto 2 - Ampliamento terminal (codice 1.04) e Volume di ampliamento palazzina SAVE (codice 5.11)

L'intervento **Lotto 2 - Ampliamento terminal** (codice 1.04) si configura come la seconda parte dell'ampliamento complessivo del terminal passeggeri. L' "Ampliamento del terminal passeggeri" è stato infatti sviluppato per l'intervento nel suo complesso e prevede l'organizzazione in lotti distinti di cui il Lotto 1 è già stato approfondito a livello di progetto definitivo ed autorizzato a livello locale (cfr. par. 3.1.1.1).

Gli interventi di ampliamento del terminal, programmano il necessario adeguamento degli spazi al traffico passeggeri futuro, e il miglior livello dei servizi; essi si basano, oltre che sulle linee guida già consolidate, su strategie progettuali più mirate in coerenza con le nuove analisi delle quantità e delle tipologie di traffico, che influenzano le caratteristiche funzionali e architettoniche del nuovo terminal.

Per quanto riguarda gli aspetti architettonici, l'intervento si caratterizza per:

- garantire la maggiore continuità possibile con l'immagine architettonica del terminal attuale, accentuando quei caratteri peculiari che identificano il terminal passeggeri del "Marco Polo";
- grande attenzione ai materiali di finitura e agli allestimenti degli spazi interni, in modo da caratterizzare il futuro terminal "Marco Polo" con una propria specifica identità, già forte nel terminal attuale, per evitare l'effetto di "omologazione" con molti dei terminal recenti;
- utilizzare materiali locali con caratteristiche di compatibilità ambientale ed efficienza energetica, come ad esempio il legno per parti della copertura e per la pavimentazione, in continuità con il terminal esistente;
- utilizzare tutti i sistemi costruttivi e di impiantistica utili ad ottenere la migliore sostenibilità energetica e ambientale dell'edificio: isolamento acustico e termico, uso di pannelli solari, valorizzazione della luce naturale, riduzione dei consumi energetici e dell'uso dell'acqua potabile, ecc..

L'intervento prevede un ampliamento di circa 95'000 m² (Lotto 1 + Lotto 2), e pertanto, ad intervento completato, il terminal misurerà circa 160'000 m².

Il layout del Lotto 2 prevede due corpi di ampliamento: a nord e a sud del terminal attuale, che rimarrà così il fulcro dell'intero complesso del terminal passeggeri conservando l'immagine architettonica ormai consolidata. L'ampliamento a nord è destinato alla nuova area per i varchi di sicurezza, e ai passeggeri Schengen; l'ampliamento a sud è destinato ai passeggeri extra-Schengen.

Dal punto di vista architettonico, uno degli aspetti più delicati da risolvere è stato quello del rapporto tra la nuova architettura e l'esistente.

La scelta progettuale è ricaduta sulla soluzione che, pur salvaguardando l'autonomia e la riconoscibilità architettonica del terminal esistente, ne riprende la configurazione compositiva e i tratti stilistici che caratterizzano l'immagine complessiva, soprattutto sul fronte air side, con i riferimenti architettonici alle Gaggiandre, le antiche fabbriche veneziane.

Il prospetto airside infatti si caratterizza per una scansione della facciata sul modulo di 12 m come l'esistente, che risulta ulteriormente suddivisa in fasce verticali e orizzontali dai montanti della vetrata. Il basamento a livello del piano terra è prevalentemente cieco, data la presenza di funzioni di supporto, aree tecniche e operative.

Il risultato è quello di un fronte "panoramico" affacciato sulla pista e sulla laguna di Venezia, che permette un'ottima luminosità all'interno dei nuovi volumi.

I volumi landside dell'ampliamento, che si allineano all'altezza dell'edificio esistente, presentano invece un'alternanza di fronti trasparenti vetrati, a zone cieche.

Le coperture saranno caratterizzate da finiture metalliche, come ad esempio lo zinco titanio, che permettono elevate prestazioni energetiche e ottima tenuta all'acqua, oltre ad una facilità di esecuzione delle opere durante tutte le fasi di cantiere.

Vengono riportate nel seguito alcune immagini dell'intervento, per un ulteriore approfondimento si rimanda anche alla Tavola B4-1.1 e B4-1.2 in Allegato.



Figura 3-23 Lotto 2 - Ampliamento terminal (codice 1.04) - Prospetti.



Lotto 2 - Ampliamento terminal (codice 1.04)

Figura 3-24 Rendering della hall landside.

Figura 3-25 Rendering delle sale airside.



Figura 3-26 Lotto 2 - Ampliamento terminal (codice 1.04) - Schemi funzionali, dall'alto: Piano terra, mezzanino, primo e secondo.

Si prevede inoltre l'intervento di ristrutturazione con ampliamento volumetrico della **Palazzina SAVE**, intervento 5.11, con l'obiettivo principale di riorganizzare le attività CED.

L'intervento, attualmente sviluppato a livello di Studio di fattibilità, prevede la realizzazione ad Est del fabbricato esistente di un corpo aggiuntivo, che si sviluppa su 4 piani, complanari ai piani dell'edificio esistente:

- il piano terra avrà una superficie di 310 m² calpestabili e circa 24 m² di vano scala e ospiterà uffici e magazzini;
- il piano primo avrà una superficie di 300 m² calpestabili e circa 24 m² di vano scala e ospiterà uffici e i server;
- il piano secondo e il piano terzo saranno costituiti dai soli vani scala e da spazi tecnici (di cui quello al terzo piano su area scoperta) e fungeranno da ulteriore collegamento verticale per l'edificio esistente.

La consistenza complessiva dell'intervento di ampliamento è di 735 m² di superficie utile e di 2204 m³ di volume.

Per un ulteriore approfondimento si rimanda alla Tavola B4-2 in Allegato.

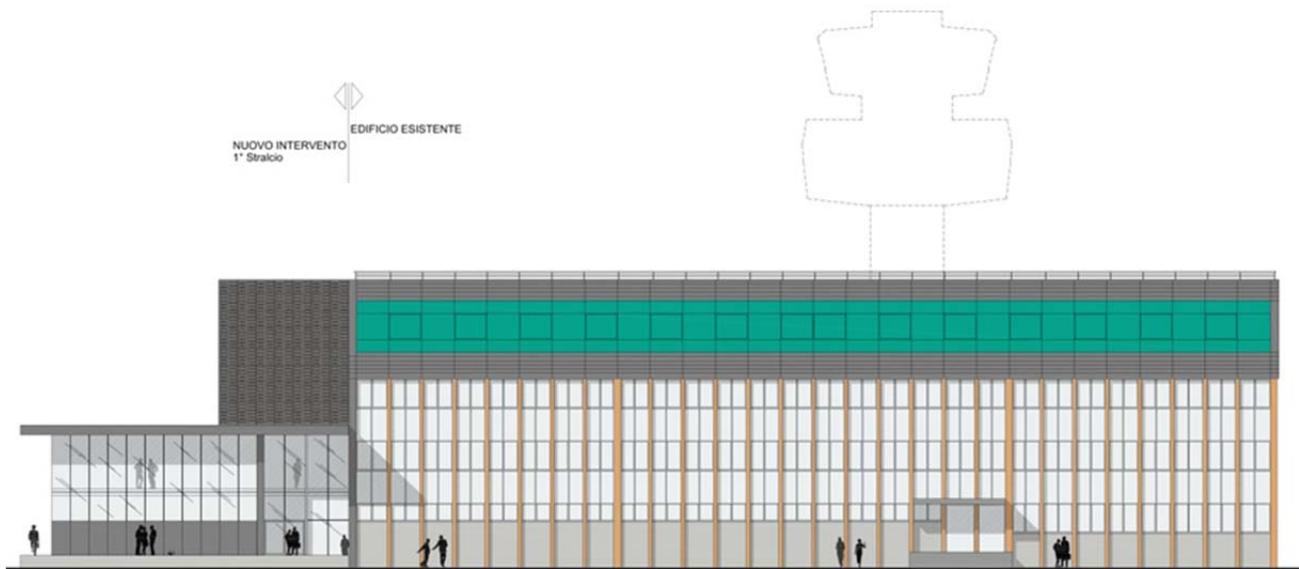


Figura 3-27 Volume di ampliamento palazzina SAVE (codice 5.11) - Prospetto Nord, a sinistra il corpo aggiuntivo previsto dall'intervento.

3.1.2.4 Ampliamento del piazzale – fase 2 (codice 4.06.02)

La seconda fase realizzativa dell'ampliamento del piazzale per la sosta degli aeromobili (APRON) prevede, dati i vincoli al contorno e in particolare la presenza della SS14 "Triestina", di utilizzare per l'espansione del piazzale le aree a nord fino alla statale, con l'acquisizione di alcuni terreni privati e la demolizione dell'attuale catering (si veda per le aree di espansione le aree B e C di Tabella 3-3 e Figura 3-2, per la localizzazione dell'edificio catering si veda il n. 22 di Figura 2-16 e Tavola A3-4 in Allegato).

Come per la fase 1 di ampliamento, autorizzata (cfr. par. 3.1.1.5), la pavimentazione verrà realizzata con le stesse caratteristiche superficiali (soletta in calcestruzzo a quadroni) e con capacità portante/prestazionale analoga a quella dei piazzali contigui esistenti; pertanto alla realizzazione dei piazzali sarà associata la posa di manufatti idraulici atti allo smaltimento delle portate meteoriche ed al parziale invaso delle stesse ai fini della laminazione delle piene e dell'invarianza idraulica dell'opera. L'intervento includerà inoltre l'adeguamento della viabilità esistente.

Si riportano nel seguito un estratto della Tavola 8.1 "Configurazione al 2016" e della Tavola 8.2 "Configurazione al 2021" del Masterplan per la comprensione dell'estensione dell'ampliamento del piazzale in questa seconda fase.



Ampliamento del piazzale – fase 2 (codice 4.06.02)

Figura 3-28 La configurazione del piazzale aeromobili al 2016 (intervento già autorizzato) (Fonte: Tavola 8.1 del Masterplan, estratto).



Figura 3-29 La configurazione del piazzale aeromobili al 2021 (area di ampliamento è campita in rosa, mentre le aree in azzurro indicano le acquisizioni di terreni) (Fonte: Tavola 8.2 del Masterplan, estratto).

3.1.2.5 Riprotezione UPS e Dogana (codice 2.19), DHL nuovo cargo building (codice 2.33) e varco doganale, ricollocazione (codice 2.34)

Per quanto riguarda le aree cargo e i servizi per la logistica, nel breve periodo il terminal merci rimane unico, nella posizione attuale; nelle immediate vicinanze verranno costruiti invece due edifici destinati ad accogliere gli spedizionieri, che devono essere ricollocati con i cantieri previsti per l'ampliamento del terminal passeggeri.

I due edifici di cui si tratta nel presente paragrafo, Edificio UPS e Dogana ed edificio DHL, sono attualmente in corso di progettazione; se ne fornisce qui una descrizione di sintesi, con i dati attualmente a disposizione.

Il varco doganale esistente infine dovrà essere ricollocato in ragione del previsto ampliamento del terminal passeggeri. Il nuovo varco doganale sarà collocato in prossimità del terminal ampliato con accesso diretto al piazzale aeromobili.

Riprotezione UPS e Dogana (codice 2.19)

L'edificio è destinato ad ospitare le attività dello spedizioniere UPS e della Dogana; ha una superficie coperta di circa 4620 m² e scoperta di pertinenza di circa 6650 m²; è composto di due corpi di fabbrica che si compenetrano, e che sono chiaramente identificati architettonicamente, per un'altezza rispettiva di 6 m e 8 m. Non sono previsti piani interrati. La struttura sarà realizzata in calcestruzzo armato.

Il corpo principale sarà utilizzato a magazzino, per circa 2820 m², e la restante parte ad uffici per circa 1800 m², utilizzati parte da UPS e parte dalla Dogana.

All'intorno dell'edificio, sui lati landside, sono previsti spazi per la manovra e la sosta dei mezzi pesanti, come si vede nello schema che segue.



Figura 3-30 Riprotezione UPS e Dogana (codice 2.19) - studio di progetto, planimetria.



Figura 3-31 Riprotezione UPS e Dogana (codice 2.19) - Studio di progetto, prospetto lato airside.



Figura 3-32 Riprotezione UPS e Dogana (codice 2.19) - Studio di progetto, rendering, lato airside.

DHL nuovo cargo building (codice 2.33)

L'edificio è destinato ad ospitare le attività dello spedizioniere DHL; ha una superficie coperta di circa 5750 m², per un'altezza di circa 8 m, e superficie scoperta di circa 13'290 m². La parte a magazzino e movimentazione merci occupa l'area maggiore dell'edificio; la parte ad uffici occupa circa il 15% della superficie coperta ed è distribuita su due piani sovrapposti. Non sono previsti piani interrati. La struttura sarà in acciaio, rivestita da pannelli prefabbricati.

Sul retro sono previste due baie di carico della lunghezza di circa 50 m. All'intorno dell'edificio, sui lati land-side, sono previsti ampi spazi per la manovra e la sosta dei mezzi pesanti, e un parcheggio per i dipendenti. Sul lato airside, l'edificio affaccia direttamente sul piazzale aeromobili.

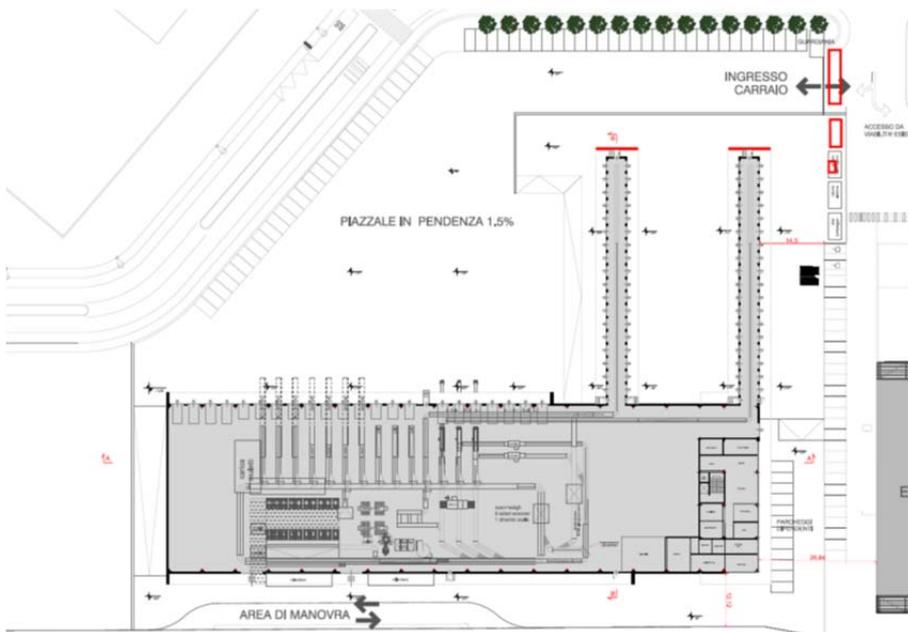
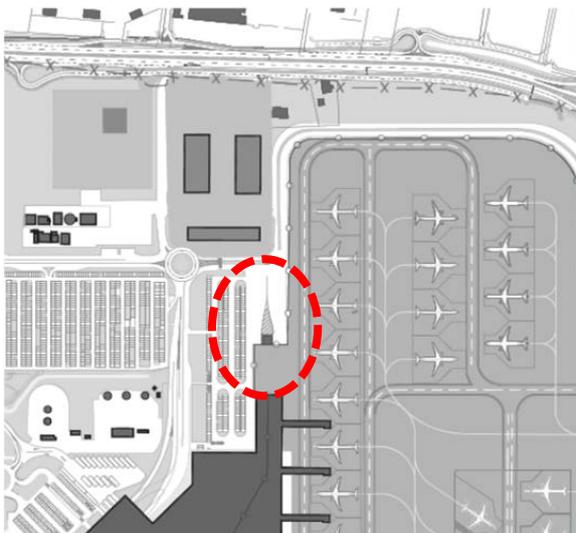


Figura 3-33 DHL nuovo cargo building (codice 2.33) - Studio di progetto, planimetria generale.

Varco doganale, ricollocazione (codice 2.34)

Il nuovo varco doganale, collocato in prossimità dell'ala Nord del terminal passeggeri ampliato, sarà costituito da un edificio di dimensioni ridotte, circa 50 x 50 m, di un solo piano, del tutto simile a quello oggi esistente; sarà inoltre servito da due aree di sosta per gli automezzi leggeri e pesanti, una in landside e una in airside, prima dell'immissione nella viabilità perimetrale, esattamente come nella situazione attuale.



Varco doganale, ricollocazione (codice 2.34)

Figura 3-34 Il nuovo varco doganale nella configurazione definitiva del Masterplan.

Figura 3-35 Il varco doganale esistente; il nuovo varco avrà dimensioni e tipologia del tutto simili.

3.1.2.6 Cabina di trasformazione alta tensione (codice 5.33)

Per l'alimentazione dell'aeroporto, successivamente all'anno 2016 è prevista la realizzazione di una nuova sottostazione AT/MT (Alta tensione/Media tensione). L'area dedicata, comprensiva degli spazi tecnici e delle aree di manovra e viabilità, è di circa m 100 x m 100 (tale area comprende anche lo spazio necessario per la sottostazione di smistamento AT di Terna).

Negli elaborati del Masterplan aeroportuale sono indicate due posizioni alternative, la prima in prossimità dell'attuale area tecnica, la seconda in prossimità dell'area servizi a nord-est; entrambe le posizioni sono vicine alla SS Triestina. La posizione ottimale sarà scelta una volta chiarite appieno le condizioni tecniche ed economiche di realizzazione di ognuna delle 2 soluzioni, anche e soprattutto con il contributo dell'Ente Distributore pubblico.

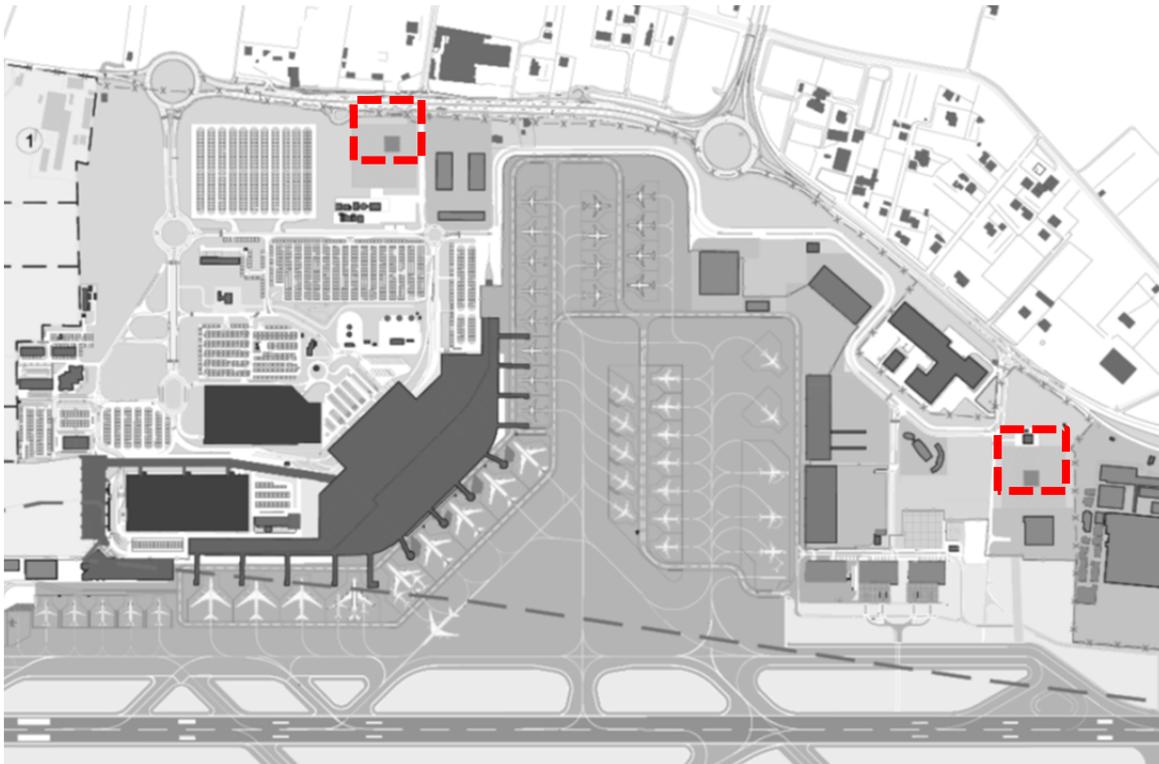


Figura 3-36 Cabina di trasformazione alta tensione (codice 5.33) - Le due posizioni alternative per la sottostazione AT/MT.

3.1.2.7 Opere idrauliche (codice 5.01)

Tra gli interventi idraulici, l'intervento di maggiore rilevanza consiste nella realizzazione di un bacino di laminazione in area esterna all'attuale sedime aeroportuale con la finalità di calmierare i picchi di piena sia in ambito aeroportuale che nei bacini posti a monte rispetto all'aeroporto, in modo da ridurre le portate in arrivo alle idrovore consortili.

L'intervento prevede uno scavo e un'arginatura dell'area, che verrà poi restituita all'uso agricolo.

L'intervento risulta esterno all'ambito soggetto a vincolo paesaggistico e non verrà analizzato nella presente relazione.

4 Elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica

4.1 La conformità dell'intervento con i vincoli e le tutele

Dal punto di vista vincolistico, oltre a quello paesaggistico ed archeologico, non insistono nell'area oggetto della Relazione ulteriori vincoli di natura ambientale. Fuori vincolo paesaggistico e pertanto non considerato nelle successive valutazioni, si trova l'intervento previsto di realizzazione del bacino di laminazione (codice 5.01). Per quanto concerne le aree di espansione, per le quali non sono previsti interventi specifici, esse non si ritengono oggetto della valutazione in quanto ad oggi il Masterplan non dettaglia trasformazioni urbanistiche e/o edilizie.

Per quanto concerne il vincolo archeologico, in ottemperanza alle leggi italiane vigenti relative alla tutela e alla salvaguardia del patrimonio archeologico nazionale¹¹, è stata avviata la procedura di Verifica preventiva dell'interesse archeologico, che ha comportato la produzione della documentazione di verifica, concordata nei contenuti e nelle forme con i funzionari locali competenti della Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto, sviluppata a livello di complessivo Masterplan, a costituire lo strumento conoscitivo sul rischio archeologico sito-specifico ed intervento-specifico.

In merito alla vicinanza ai Siti Natura 2000 (SIC IT3250031 "Laguna superiore di Venezia" e ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia") sottoposti alla Direttiva Habitat 92/43/CEE e alla Direttiva Uccelli 2009/147/CE, è stata sviluppata una specifica Relazione di Valutazione di incidenza¹². Verifica preliminare dell'interesse archeologico e Valutazione di incidenza fanno entrambe parte, con lo Studio di Impatto Ambientale e la presente relazione, della documentazione consegnata ai fini dell'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del Masterplan.

L'insieme degli interventi in esame risultano conformi a livello regionale con il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) e con il relativo "Atlante" ricognitivo degli ambiti di paesaggio nonché con la nuova Variante Parziale al PTRC n. 1. Gli interventi non risultano interessare direttamente aree con valori naturalistici e storico ambientali.

L'intervento prefigura invece una incoerenza con il Piano di Area Laguna Veneziana (PALAV) redatto in attuazione dello stesso PTRC, laddove il Masterplan prevede, nell'ambito della riqualificazione della pista aeroportuale, un imbonimento in laguna a sud della pista stessa di circa 3 ettari. Tale intervento interferisce infatti sia con le prescrizioni dell'art. 5 "Laguna viva" e art. 6 "Barene, velme e zone a canneto" del PALAV che vieta interventi di bonifica fatti salvi quelli finalizzati al recupero paesistico-ambientale o di pubblico interesse. A tal proposito va comunque sottolineato che l'imbonimento previsto consente l'adeguamento dell'area di RESA della pista per finalità di sicurezza aeroportuale. Infatti l'area di RESA (Runway End Safety Area) è un'area di sicurezza di fine pista (simmetrica rispetto al prolungamento dell'asse pista), di caratteristiche tali da minimizzare i danni in caso di uscita di pista degli aeromobili e facilitare il movimento dei veicoli di soccorso ed antincendio. Pertanto tale intervento lo si può considerare di pubblico interesse e ritenerlo coerente con il PALAV.

¹¹ In particolare, fa riferimento alla Legge n. 109 del 25 giugno 2005 e agli artt. 95 e 96 del Codice dei Contratti Pubblici, Decreto legislativo n. 163/2006 e ss. mm ii..

¹² Valutazione di incidenza (VINCA), contiene gli elementi di cui all'allegato G del DPR n. 357/1997 e redatta secondo le linee guida della DGR Veneto n. 3173/2006.

4.2 Intervisibilità dell'intervento con il contesto paesaggistico – stato di progetto

Considerata l'estensione territoriale dell'ambito del Masterplan, gli interventi nel loro complesso saranno percepibili esclusivamente attraverso viste aeree, riducendo così l'intervisibilità generale con il contesto paesaggistico.

In particolare è stata selezionata la ripresa aerea a seguire al fine di rappresentare in scala adeguata la visione di insieme degli interventi.



Figura 4-1 Vista aerea del terminal esistente e del suo più immediato intorno.



4.3 Previsione degli effetti dell'intervento dal punto di vista paesaggistico

L'identità estetica del luogo e il modo in cui essa viene percepita sono elementi di primaria importanza nella valutazione della componente paesaggistica, in quanto il concetto stesso di paesaggio è imprescindibilmente legato all'interazione tra gli elementi del territorio e gli individui che lo percepiscono. Si può affermare infatti che la percezione soggettiva dell'insieme delle caratteristiche ecologiche ed antropiche di un territorio definiscono il paesaggio. Questa è d'altronde la concezione di paesaggio espressa dalla normativa di riferimento.

Nella Convenzione Europea del Paesaggio si afferma infatti che il paesaggio "designa una determinata parte del territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni".

A livello nazionale il "Codice Urbani" definisce il paesaggio "una parte omogenea di territorio i cui caratteri derivano dalla natura, dalla storia umana o dalle reciproche interrelazioni. La tutela e la valorizzazione del paesaggio salvaguardano i valori che esso esprime quali manifestazioni identitarie percepibili".

La valutazione dell'impatto paesaggistico degli interventi presi in esame deve quindi avvalersi dell'analisi di diversi parametri, che rispondano all'esigenza di prevedere i mutamenti delle caratteristiche territoriali - e della loro percezione - che compongono il paesaggio.

I criteri ed i parametri per determinare il grado di incidenza del Masterplan, riprendendo le linee guida per l'esame paesistico dei progetti emanate con DGR 8 novembre 2002 n. 7/11045 della Regione Lombardia, si dividono in:

- incidenza morfologica e tipologica;
- incidenza linguistica (stile, materiali, colori);
- incidenza visiva;
- incidenza simbolica.

La valutazione tende ad accertare in primo luogo se gli interventi inducano un cambiamento paesisticamente significativo a scala locale e/o sovralocale. Il contesto sovralocale deve essere inteso non soltanto come "veduta" da lontano, ma anche come ambito di congruenza storico-culturale e stilistico, entro il quale sono presenti quei valori di identità e specificità storica, culturale e linguistica trattati nei paragrafi precedenti (parr. 2.1-2.2).

A livello locale, come descritto nei paragrafi precedenti, sono riconoscibili gli ambiti paesaggistici dell'area aeroportuale e area servizi, in cui ricadono gli interventi, con bassa sensibilità, e le zone limitrofe, in cui sono presenti i beni di interesse storico, architettonico e paesaggistico che determinano una sensibilità più elevata.

In merito è opportuno segnalare che le presenti valutazioni riguardano il Masterplan aeroportuale, che configura principalmente l'assetto insediativo dell'area, le destinazioni d'uso e le funzioni, la viabilità e le percorrenze, le sistemazioni a terra e l'ingombro. Alcuni interventi previsti dal Masterplan (cfr. par. 3.1.1), che hanno già raggiunto un livello di progettazione avanzata, sono già stati autorizzati paesaggisticamente mediante le procedure previste dal D.Lvo 42/04. Tali progetti non sono oggetto della seguente analisi di incidenza, ma contribuiranno alla valutazione complessiva del Masterplan.



4.3.1 Grado di incidenza del Masterplan

Vengono di seguito sviluppate le analisi di incidenza dei singoli interventi del Masterplan.

Come per la determinazione della sensibilità del sito, le tabelle, sviluppate per ciascun intervento, "Incidenza del progetto", non sono finalizzate ad un'automatica determinazione della classe di incidenza dell'intervento, ma costituiscono un riferimento per la valutazione sintetica che sarà espressa nelle tabelle "Grado di incidenza del progetto" a sostegno delle classi di incidenza da individuare.

Così il grado di incidenza delle tabelle "Criteri e parametri per la determinazione del grado di incidenza del progetto" non è il risultato della media matematica dei "Si" e dei "No" delle tabelle "Incidenza del progetto", ma è determinato da ulteriori analisi esplicitate all'interno dell'intero documento, tenendo conto delle modifiche anche parziali apportate dal progetto al contesto. Lo stesso dicasi per il "giudizio complessivo" che viene determinato in linea di massima, dal valore più alto delle classi di incidenza.

Le incidenze dei singoli interventi vengono infine riunite e riassunte nell'analisi di incidenza del Masterplan, attraverso un giudizio medio complessivo finale.

4.3.1.1 Analisi di incidenza dei singoli interventi

Ampliamento infrastruttura di volo (codice 4.14.02)

Tabella 4-1 Incidenza del progetto “Ampliamento infrastruttura di volo” (codice 4.14.02).

Criteri di valutazione	Rapporto contesto/progetto a scala sovralocale	Si	No
1) Incidenza morfologica e tipologica	Incidenza del progetto rispetto:		
	• alla forme naturali del suolo		x
	• alla presenza di sistemi/aree di interesse naturalistico		x
	• alle regole morfologiche e compositive riscontrate nella organizzazione degli insediamenti e del paesaggio rurale		x
2) Incidenza linguistica	Incidenza del progetto rispetto ai modi linguistici del contesto, inteso come ambito di riferimento storico- culturale:		
	• stile		x
	• materiali		x
	• colori		x
3) Incidenza visiva	Ingombro visivo		x
	Contrasto cromatico		x
	Alterazione dei profili e dello skyline		x
4) Incidenza simbolica	Interferenza con i valori simbolici attribuiti dalla comunità al luogo (importanza dei segni e del loro significato)		x

Criteri di valutazione	Rapporto contesto/progetto a scala locale	Si	No
1) Incidenza morfologica e tipologica	Alterazione dei caratteri morfologici del luogo	x	
	Adozione di tipologie costruttive diverse da quelle presenti nell'intorno per le medesime destinazioni funzionali		x
	Alterazione della continuità delle relazioni tra elementi storico-culturali o tra elementi naturalistici		x
2) Incidenza linguistica	Incidenza del progetto rispetto ai modi linguistici prevalenti nel contesto, inteso come intorno immediato:		
	• stile		x
	• materiali		x
	• colori		x
3) Incidenza visiva	Ingombro visivo		x
	Occultamento di visuali rilevanti		x
	Prospetto su spazi pubblici		x
4) Incidenza simbolica	Interferenza con i valori simbolici attribuiti dalla comunità locale al luogo (importanza dei segni e del loro significato)		x

Tabella 4-2 Grado di incidenza del progetto “Ampliamento infrastruttura di volo” (codice 4.14.02).

Molto bassa	Bassa	Media	Alta	Molto Alta
1	2	3	4	5

Tabella 4-3 Criteri e parametri per la determinazione del grado di incidenza del progetto “Ampliamento infrastruttura di volo” (codice 4.14.02).

Criteri di valutazione	Valutazione ed esplicazione sintetica in relazione alle chiavi di lettura della tabella di cui sopra	Grado di incidenza	
1) Incidenza morfologica e tipologica	A livello sovralocale l'intervento non comporta alterazione dei caratteri morfologici dell'ambito di interesse e non altera la continuità delle relazioni tra gli elementi storico-culturali e naturali. A livello locale l'intervento si sviluppa unicamente nelle due dimensioni, attraverso pavimentazioni coerenti con l'esistente. Il progetto prevede l'attuazione di interventi razionalizzati e coordinati di riqualifica e potenziamento delle infrastrutture di volo esistenti, cercando di ridurre al massimo il grado di incidenza rispetto all'ambiente lagunare circostante; l'imbonimento previsto a sud-ovest della pista principale è finalizzato alla sicurezza aeroportuale e quindi si può considerare di pubblico interesse, per quanto quest'ultimo intervento ricada all'interno dell'area lagunare.		Molto bassa
			Bassa
		3	Media
			Alta
			Molto alta
2) Incidenza linguistica: stile, materiali, colori	Il progetto è coerente rispetto ai modi linguistici tipici del contesto, sia per materiali che per colori.	1	Molto bassa
			Bassa
			Media
			Alta
			Molto alta
3) Incidenza visiva	L'intervento in progetto, in relazione ai punti di vista più significativi, non riduce o altera la percezione dei quadri visivi più sensibili, assicurando il permanere delle relazioni visive tra gli stessi.	1	Molto bassa
			Bassa
			Media
			Alta
			Molto alta
4) Incidenza simbolica	A livello sovralocale, gli interventi previsti non alterano il valore simbolico che le comunità attribuiscono al luogo e non compromettono la leggibilità, la continuità e la riconoscibilità dei sistemi geo-morfologici, naturalistici e storico insediativi che strutturano il territorio.	1	Molto bassa
			Bassa
			Media
			Alta
			Molto alta
Giudizio complessivo	L'incidenza sugli ambiti paesaggistici limitrofi più sensibili, principalmente riconducibili ad alcuni elementi storici (come il Forte Bazzera e Forte Rossarol) e al paesaggio lagunare, non altera sostanzialmente la situazione attuale in quanto non interferisce con i suddetti ambiti. Solo l'intervento di imbonimento previsto a sud-ovest della pista principale interferisce con la naturalità (se pur ridotta) dell'ambiente circostante. L'intervento non incide visivamente a livello locale.	1	Molto bassa
		2	Bassa
		3	Media
		4	Alta
		5	Molto alta

Park multipiano B1 (codice 3.05) e Parcheggi a raso (codici 3.41-3.42-3.43)

Tabella 4-4 Incidenza dei progetti “Park multipiano B1” (codice 3.05) e “Parcheggi a raso” (codici 3.41-3.42-3.43).

Criteri di valutazione	Rapporto contesto/progetto a scala sovralocale	Si	No
1) Incidenza morfologica e tipologica	Incidenza del progetto rispetto:		
	• alla forme naturali del suolo		x
	• alla presenza di sistemi/aree di interesse naturalistico		x
	• alle regole morfologiche e compositive riscontrate nella organizzazione degli insediamenti e del paesaggio rurale		x
2) Incidenza linguistica	Incidenza del progetto rispetto ai modi linguistici del contesto, inteso come ambito di riferimento storico- culturale:		
	• stile		x
	• materiali		x
	• colori		x
3) Incidenza visiva	Ingombro visivo		x
	Contrasto cromatico		x
	Alterazione dei profili e dello skyline		x
4) Incidenza simbolica	Interferenza con i valori simbolici attribuiti dalla comunità al luogo (importanza dei segni e del loro significato)		x

Criteri di valutazione	Rapporto contesto/progetto a scala locale	Si	No
1) Incidenza morfologica e tipologica	Alterazione dei caratteri morfologici del luogo	x	
	Adozione di tipologie costruttive diverse da quelle presenti nell'intorno per le medesime destinazioni funzionali		x
	Alterazione della continuità delle relazioni tra elementi storico-culturali o tra elementi naturalistici		x
2) Incidenza linguistica	Incidenza del progetto rispetto ai modi linguistici prevalenti nel contesto, inteso come intorno immediato:		
	• stile		x
	• materiali		x
	• colori		x
3) Incidenza visiva	Ingombro visivo	x	
	Occultamento di visuali rilevanti	x	
	Prospetto su spazi pubblici	x	
4) Incidenza simbolica	Interferenza con i valori simbolici attribuiti dalla comunità locale al luogo (importanza dei segni e del loro significato)	x	

Tabella 4-5 Grado di incidenza dei progetti “Park multipiano B1” (codice 3.05) e “Parcheggi a raso” (codici 3.41-3.42-3.43).

Molto bassa	Bassa	Media	Alta	Molto Alta
1	2	3	4	5

Tabella 4-6 Criteri e parametri per la determinazione del grado di incidenza dei progetti “Park multipiano B1” (codice 3.05) e Parcheggi a raso (codici 3.41-3.42-3.43).

Criteri di valutazione	Valutazione ed esplicazione sintetica in relazione alle chiavi di lettura della tabella di cui sopra	Grado di incidenza	
1) Incidenza morfologica e tipologica	A livello sovralocale l'intervento non comporta alterazione dei caratteri morfologici dell'ambito di interesse e non altera ulteriormente la continuità delle relazioni tra gli elementi storico-culturali e naturali. Localmente le aree di intervento allo stato attuale sono contraddistinte, sotto il profilo tipologico, dalle medesime funzioni ed elementi di progetto; in particolare l'area dove andrà ad inserirsi il parcheggio multipiano B1 è attualmente occupata da parcheggi a raso mentre i nuovi parcheggi a raso saranno collocati in adiacenza a parcheggi esistenti, estendendoli e inserendosi in corrispondenza di alcune aree verdi del contorno e dell'arredo urbano. In particolare il progetto dei nuovi parcheggi a raso preservano, compatibilmente alle infrastrutture da realizzare, le alberature di pregio attualmente presenti.		Molto bassa
			Bassa
		3	Media
			Alta
			Molto alta
2) Incidenza linguistica: stile, materiali, colori	Il progetto appare coerente rispetto ai modi linguistici tipici del contesto; in particolare è previsto per il parcheggio multipiano B1 un trattamento differenziato delle facciate in relazione al contesto ambientale con cui queste comunicano: pannelli in doghe di laterizio e carpenteria leggera per i fronti NW, SE e SO, “vetro e verde” per la facciata NE.		Molto bassa
		2	Bassa
			Media
			Alta
			Molto alta
3) Incidenza visiva	A livello locale e sovralocale i nuovi parcheggi a raso non riducono la percezione dai quadri visivi più sensibili. L'intervento previsto dal Park multipiano B1 privilegia la continuità con la caratterizzazione architettonica circostante, anche attraverso un ridimensionando volumetrico fronte aerostazione. Ciononostante le opere in progetto riducono la visuale del complesso esistente limitando la lettura del fronte ovest sia per chi arriva via terra dalla SS Triestina sia per chi arriva via acqua dalla darsena, privilegiando l'asse est-ovest nell'ottica della configurazione "Definitiva" prevista dal progetto successiva al 2021; rimane infatti aperta e libera la visuale del terminal esistente e in particolare della “doppia viabilità” dall'attuale “Park sosta breve”.		Molto bassa
			Bassa
			Media
		4	Alta
			Molto alta
4) Incidenza simbolica	A livello sovralocale e a livello locale per quanto riguarda i nuovi parcheggi a raso, gli interventi previsti non alterano il valore simbolico che le comunità attribuiscono al luogo e non compromettono la leggibilità, la continuità e la riconoscibilità dei sistemi geo-morfologici, naturalistici e storico insediativi che strutturano il territorio. A livello locale la posizione ravvicinata del Park multipiano B1 rispetto al terminal ha reso necessaria una ricerca dei volumi in relazione al ruolo e all'importanza degli edifici/costruzioni limitrofe, che ha portato alla scelta di una sezione “a degradare” che utilizza le terrazze scoperte sui due fronti, lasciando maggiore visibilità e “respiro” all'ampliamento dell'aerostazione. E' evidente che l'ubicazione dell'edificio B1 lo configura in questa fase (Masterplan 2021) come “portale” di accesso al terminal rispetto al traffico veicolare in avvicinamento proveniente da via Galileo Galilei; la comprensione globale e completa delle soluzioni urbanistico-architettoniche adottate per quest'ultimo è possibile solo attraverso la lettura della configurazione “Definitiva” del progetto Park multipiano B1.		Molto bassa
			Bassa
			Media
		4	Alta
			Molto alta
Giudizio complessivo	L'incidenza sugli ambiti paesaggistici limitrofi più sensibili, principalmente riconducibili ad alcuni elementi storici (come il Forte Bazzera e Forte Rosarol) e al paesaggio lagunare, non altera minimamente la situazione attuale in quanto non interferisce con i suddetti ambiti. L'intervento incide visivamente e simbolicamente a livello locale per quanto concerne il Park B1, in quanto riduce la visuale del complesso esistente limitando la lettura del fronte ovest dagli accessi e riconfigura gli accessi identificandolo simbolicamente come nuovo portale.	1	Molto bassa
		2	Bassa
		3	Media
		4	Alta
		5	Molto alta

Lotto 2 – Ampliamento terminal (codice 1.04) e Volume di ampliamento palazzina SAVE (codice 5.11)

Tabella 4-7 Incidenza dei progetti “Lotto 2 – Ampliamento terminal” (codice 1.04) e “Volume di ampliamento palazzina SAVE” (codice 5.11).

Criteri di valutazione	Rapporto contesto/progetto a scala sovralocale	Si	No
1) Incidenza morfologica e tipologica	Incidenza del progetto rispetto:		
	• alla forme naturali del suolo		x
	• alla presenza di sistemi/aree di interesse naturalistico		x
	• alle regole morfologiche e compositive riscontrate nella organizzazione degli insediamenti e del paesaggio rurale		x
2) Incidenza linguistica	Incidenza del progetto rispetto ai modi linguistici del contesto, inteso come ambito di riferimento storico- culturale:		
	• stile		x
	• materiali		x
	• colori		x
3) Incidenza visiva	Ingombro visivo		x
	Contrasto cromatico		x
	Alterazione dei profili e dello skyline		x
4) Incidenza simbolica	Interferenza con i valori simbolici attribuiti dalla comunità al luogo (importanza dei segni e del loro significato)		x

Criteri di valutazione	Rapporto contesto/progetto a scala locale	Si	No
1) Incidenza morfologica e tipologica	Alterazione dei caratteri morfologici del luogo	x	
	Adozione di tipologie costruttive diverse da quelle presenti nell'intorno per le medesime destinazioni funzionali		x
	Alterazione della continuità delle relazioni tra elementi storico-culturali o tra elementi naturalistici		x
2) Incidenza linguistica	Incidenza del progetto rispetto ai modi linguistici prevalenti nel contesto, inteso come intorno immediato:		
	• stile		x
	• materiali		x
	• colori		x
3) Incidenza visiva	Ingombro visivo	x	
	Occultamento di visuali rilevanti		x
	Prospetto su spazi pubblici	x	
4) Incidenza simbolica	Interferenza con i valori simbolici attribuiti dalla comunità locale al luogo (importanza dei segni e del loro significato)		x

Tabella 4-8 Grado di incidenza dei progetti “Lotto 2 – Ampliamento terminal” (codice 1.04) e “Volume di ampliamento palazzina SAVE” (codice 5.11).

Molto bassa	Bassa	Media	Alta	Molto Alta
1	2	3	4	5

Tabella 4-9 Criteri e parametri per la determinazione del grado di incidenza dei progetti “Lotto 2 – Ampliamento terminal” (codice 1.04) e “Volume di ampliamento palazzina SAVE” (codice 5.11).

Criteri di valutazione	Valutazione ed esplicazione sintetica in relazione alle chiavi di lettura della tabella di cui sopra	Grado di incidenza	
1) Incidenza morfologica e tipologica	A livello sovralocale l'intervento non comporta alterazione dei caratteri morfologici dell'ambito di interesse e non altera ulteriormente la continuità delle relazioni tra gli elementi storico-culturali e naturali. A livello locale il layout, per quanto preservi l'immagine architettonica dei fronti est ed ovest del terminal attuale, inciderà morfologicamente sui fronti nord e sud con la realizzazione dei due nuovi corpi di ampliamento.		Molto bassa
			Bassa
		3	Media
			Alta
			Molto alta
2) Incidenza linguistica: stili, materiali, colori	Il progetto appare coerente rispetto ai modi linguistici tipici del contesto, garantendo la maggiore continuità possibile con l'immagine architettonica del terminal attuale, accentuando quei caratteri peculiari che identificano il terminal passeggeri del “Marco Polo”.		Molto bassa
		2	Bassa
			Media
			Alta
			Molto alta
3) Incidenza visiva	L'intervento in progetto, in relazione ai punti di vista più significativi, pur incidendo visivamente a livello locale, non riduce o altera la percezione dei quadri visivi più sensibili del contesto paesaggistico sovralocale, assicurando il permanere delle relazioni visive tra gli stessi.		Molto bassa
			Bassa
		3	Media
			Alta
			Molto alta
4) Incidenza simbolica	A livello sovralocale, gli interventi previsti non alterano il valore simbolico che le comunità attribuiscono al luogo e non compromettono la leggibilità, la continuità e la riconoscibilità dei sistemi geo-morfologici, naturalistici e storico insediativi che strutturano il territorio. A livello locale il fulcro del terminal rimarrà l'aerostazione esistente, conservando così l'immagine architettonica ormai consolidata.		Molto bassa
		2	Bassa
			Media
			Alta
			Molto alta
Giudizio complessivo	L'incidenza sugli ambiti paesaggistici limitrofi più sensibili, principalmente riconducibili ad alcuni elementi storici (come il Forte Bazzera e Forte Rossarol) e al paesaggio lagunare, non altera minimamente la situazione attuale in quanto non interferisce con i suddetti ambiti. L'intervento incide morfologicamente e visivamente a livello locale, in relazione ai due corpi di ampliamento che si sviluppano a nord e a sud del terminal attuale.	1	Molto bassa
		2	Bassa
		3	Media
		4	Alta
		5	Molto alta

Cabina di trasformazione alta tensione” (codice 5.33)

Tabella 4-10 Incidenza del progetto “Cabina di trasformazione alta tensione” (codice 5.33).

Criteri di valutazione	Rapporto contesto/progetto a scala sovralocale	Si	No
1) Incidenza morfologica e tipologica	Incidenza del progetto rispetto:		
	• alla forme naturali del suolo		x
	• alla presenza di sistemi/aree di interesse naturalistico		x
	• alle regole morfologiche e compositive riscontrate nella organizzazione degli insediamenti e del paesaggio rurale		x
2) Incidenza linguistica	Incidenza del progetto rispetto ai modi linguistici del contesto, inteso come ambito di riferimento storico- culturale:		
	• stile		x
	• materiali		x
	• colori		x
3) Incidenza visiva	Ingombro visivo		x
	Contrasto cromatico		x
	Alterazione dei profili e dello skyline		x
4) Incidenza simbolica	Interferenza con i valori simbolici attribuiti dalla comunità al luogo (importanza dei segni e del loro significato)		x

Criteri di valutazione	Rapporto contesto/progetto a scala locale	Si	No
1) Incidenza morfologica e tipologica	Alterazione dei caratteri morfologici del luogo	x	
	Adozione di tipologie costruttive diverse da quelle presenti nell'intorno per le medesime destinazioni funzionali	-	-
	Alterazione della continuità delle relazioni tra elementi storico-culturali o tra elementi naturalistici		x
2) Incidenza linguistica	Incidenza del progetto rispetto ai modi linguistici prevalenti nel contesto, inteso come intorno immediato:		
	• stile	-	-
	• materiali	-	-
	• colori	-	-
3) Incidenza visiva	Ingombro visivo		x
	Occultamento di visuali rilevanti		x
	Prospetto su spazi pubblici	x	
4) Incidenza simbolica	Interferenza con i valori simbolici attribuiti dalla comunità locale al luogo (importanza dei segni e del loro significato)		x

Tabella 4-11 Grado di incidenza del progetto “Cabina di trasformazione alta tensione” (codice 5.33).

Molto bassa	Bassa	Media	Alta	Molto Alta
1	2	3	4	5

Tabella 4-12 Criteri e parametri per la determinazione del grado di incidenza del progetto “Cabina di trasformazione alta tensione” (codice 5.33).

Criteri di valutazione	Valutazione ed esplicazione sintetica in relazione alle chiavi di lettura della tabella di cui sopra	Grado di incidenza	
1) Incidenza morfologica e tipologica	A livello sovralocale l'intervento non comporta alterazione dei caratteri morfologici dell'ambito di interesse e non altera ulteriormente la continuità delle relazioni tra gli elementi storico-culturali e naturali. A livello locale la nuova cabina, considerate entrambe le ipotesi progettuali, non inciderà tipologicamente nel paesaggio, ma produrrà un'alterazione morfologica data dall'apertura tra la vegetazione esistente dello spazio necessario all'installazione della cabina. Si segnala comunque che entrambe le aree sono caratterizzate da verde incolto con locale presenza di alberature ad alto fusto nell'area in prossimità della nuova centrale di Trigenerazione.		Molto bassa
			Bassa
		3	Media
			Alta
			Molto alta
2) Incidenza linguistica: stili, materiali, colori	Il livello di progettazione non consente la valutazione dell'incidenza linguistica.	-	Molto bassa
		-	Bassa
		-	Media
		-	Alta
		-	Molto alta
3) Incidenza visiva	L'intervento in progetto, in relazione ai punti di vista più significativi, non riduce o altera la percezione dei quadri visivi più sensibili, assicurando il permanere delle relazioni visive tra gli stessi; allo stesso tempo dai punti di intervisibilità con elevata frequentazione, come la SS Triestina le opere saranno schermate da opportuna fascia verde. L'intervento rimarrà visibile in tutti i suoi elementi caratteristici dall'accesso e dalla viabilità a sud est dell'area.		Molto bassa
			Bassa
		3	Media
			Alta
			Molto alta
4) Incidenza simbolica	A livello sovralocale, gli interventi previsti non alterano il valore simbolico che le comunità attribuiscono al luogo e non compromettono la leggibilità, la continuità e la riconoscibilità dei sistemi geo-morfologici, naturalistici e storico insediativi che strutturano il territorio.	1	Molto bassa
			Bassa
			Media
			Alta
			Molto alta
Giudizio complessivo	L'incidenza sugli ambiti paesaggistici limitrofi più sensibili, principalmente riconducibili ad alcuni elementi storici (come il Forte Bazzera e Forte Rossarol) e al paesaggio lagunare, non altera minimamente la situazione attuale in quanto non interferisce con i suddetti ambiti. L'intervento incide morfologicamente e visivamente in relazione alla riduzione del verde esistente sostituito dal complesso della cabina.	1	Molto bassa
		2	Bassa
		3	Media
		4	Alta
		5	Molto alta

Ampliamento del piazzale - fase 2 (codice 4.06.02)

Tabella 4-13 Incidenza del progetto “Ampliamento del piazzale - fase 2” (codice 4.06.02).

Criteri di valutazione	Rapporto contesto/progetto a scala sovralocale	Si	No
1) Incidenza morfologica e tipologica	Incidenza del progetto rispetto:		
	• alla forme naturali del suolo		x
	• alla presenza di sistemi/aree di interesse naturalistico		x
	• alle regole morfologiche e compositive riscontrate nella organizzazione degli insediamenti e del paesaggio rurale		x
2) Incidenza linguistica	Incidenza del progetto rispetto ai modi linguistici del contesto, inteso come ambito di riferimento storico- culturale:		
	• stile		x
	• materiali		x
	• colori		x
3) Incidenza visiva	Ingombro visivo		x
	Contrasto cromatico		x
	Alterazione dei profili e dello skyline		x
4) Incidenza simbolica	Interferenza con i valori simbolici attribuiti dalla comunità al luogo (importanza dei segni e del loro significato)		x

Criteri di valutazione	Rapporto contesto/progetto a scala locale	Si	No
1) Incidenza morfologica e tipologica	Alterazione dei caratteri morfologici del luogo	x	
	Adozione di tipologie costruttive diverse da quelle presenti nell'intorno per le medesime destinazioni funzionali		x
	Alterazione della continuità delle relazioni tra elementi storico-culturali o tra elementi naturalistici		x
2) Incidenza linguistica	Incidenza del progetto rispetto ai modi linguistici prevalenti nel contesto, inteso come intorno immediato:		
	• stile		x
	• materiali		x
	• colori		x
3) Incidenza visiva	Ingombro visivo		x
	Occultamento di visuali rilevanti		x
	Prospetto su spazi pubblici	x	
4) Incidenza simbolica	Interferenza con i valori simbolici attribuiti dalla comunità locale al luogo (importanza dei segni e del loro significato)		x

Tabella 4-14 Grado di incidenza del progetto “Ampliamento del piazzale - fase 2” (codice 4.06.02).

Molto bassa	Bassa	Media	Alta	Molto Alta
1	2	3	4	5

Tabella 4-15 Criteri e parametri per la determinazione del grado di incidenza del progetto “Ampliamento del piazzale - fase 2” (codice 4.06.02).

Criteri di valutazione	Valutazione ed esplicazione sintetica in relazione alle chiavi di lettura della tabella di cui sopra	Grado di incidenza	
1) Incidenza morfologica e tipologica	La natura stessa delle opere non comporta modifiche sostanziali al sistema aeroportuale, né al traffico aereo, né alla morfologia del territorio; la disposizione delle piazzole è stata studiata in modo da conciliare il fabbisogno stimato per il periodo di interesse del Masterplan e lo spazio materialmente a disposizione fra i piazzali esistenti e la SS Triestina.		Molto bassa
		2	Bassa
			Media
			Alta
			Molto alta
2) Incidenza linguistica: stili, materiali, colori	Il progetto appare coerente rispetto ai modi linguistici tipici del contesto, delle piste e dei piazzali.	1	Molto bassa
			Bassa
			Media
			Alta
			Molto alta
3) Incidenza visiva	L'incidenza visiva risulta di scarsa rilevanza vista l'estensione perlopiù orizzontale delle opere, sia dal punto di vista delle principali arterie di percorrenza che dal fronte laguna.		Molto bassa
		2	Bassa
			Media
			Alta
			Molto alta
4) Incidenza simbolica	A livello sovralocale, gli interventi previsti non alterano il valore simbolico che le comunità attribuiscono al luogo e non compromettono la leggibilità, la continuità e la riconoscibilità dei sistemi geo-morfologici, naturalistici e storico insediativi che strutturano il territorio.	1	Molto bassa
			Bassa
			Media
			Alta
			Molto alta
Giudizio complessivo	L'incidenza sugli ambiti paesaggistici limitrofi più sensibili, principalmente riconducibili ad alcuni elementi storici (come il Forte Bazzera e Forte Rossarol) e al paesaggio lagunare, non altera minimamente la situazione attuale in quanto non interferisce con i suddetti ambiti. L'intervento incide visivamente a livello locale da punti di vista a bassa frequentazione o di scarsa rilevanza paesaggistica..	1	Molto bassa
		2	Bassa
		3	Media
		4	Alta
		5	Molto alta

Riprotezione UPS e Dogana” (codice 2.19) “Varco doganale, ricollocazione” (codice 2.34) e “DHL nuovo cargo building” (codice 2.33)

Tabella 4-16 Incidenza dei progetti “Riprotezione UPS e Dogana” (codice 2.19) “Varco doganale, ricollocazione” (codice 2.34) e “DHL nuovo cargo building” (codice 2.33).

Criteri di valutazione	Rapporto contesto/progetto a scala sovrallocale	Si	No
1) Incidenza morfologica e tipologica	Incidenza del progetto rispetto:		
	• alla forme naturali del suolo		x
	• alla presenza di sistemi/aree di interesse naturalistico		x
	• alle regole morfologiche e compositive riscontrate nella organizzazione degli insediamenti e del paesaggio rurale		x
2) Incidenza linguistica	Incidenza del progetto rispetto ai modi linguistici del contesto, inteso come ambito di riferimento storico- culturale:		
	• stile		x
	• materiali		x
	• colori		x
3) Incidenza visiva	Ingombro visivo		x
	Contrasto cromatico		x
	Alterazione dei profili e dello skyline		x
4) Incidenza simbolica	Interferenza con i valori simbolici attribuiti dalla comunità al luogo (importanza dei segni e del loro significato)		x

Criteri di valutazione	Rapporto contesto/progetto a scala locale	Si	No
1) Incidenza morfologica e tipologica	Alterazione dei caratteri morfologici del luogo	x	
	Adozione di tipologie costruttive diverse da quelle presenti nell'intorno per le medesime destinazioni funzionali		x
	Alterazione della continuità delle relazioni tra elementi storico-culturali o tra elementi naturalistici		x
2) Incidenza linguistica	Incidenza del progetto rispetto ai modi linguistici prevalenti nel contesto, inteso come intorno immediato:		
	• stile		x
	• materiali		x
	• colori		x
3) Incidenza visiva	Ingombro visivo	x	
	Occultamento di visuali rilevanti		x
	Prospetto su spazi pubblici		x
4) Incidenza simbolica	Interferenza con i valori simbolici attribuiti dalla comunità locale al luogo (importanza dei segni e del loro significato)		x

Tabella 4-17 Grado di incidenza dei progetti “Riprotezione UPS e Dogana” (codice 2.19) “Varco doganale, ricollocazione” (codice 2.34) e “DHL nuovo cargo building” (codice 2.33).

Molto bassa	Bassa	Media	Alta	Molto Alta
1	2	3	4	5

Tabella 4-18 Criteri e parametri per la determinazione del grado di incidenza dei progetti “Riprotezione UPS e Dogana” (codice 2.19) “Varco doganale, ricollocazione” (codice 2.34) e “DHL nuovo cargo building” (codice 2.33).

Criteri di valutazione	Valutazione ed esplicazione sintetica in relazione alle chiavi di lettura della tabella di cui sopra	Grado di incidenza	
1) Incidenza morfologica e tipologica	Il progetto prevede la costruzione di due edifici destinati ad accogliere gli spedizionieri, collocati all'interno del contesto aeroportuale, nelle immediate vicinanze di edifici di caratteristiche simili e la ricollocazione del varco doganale.		Molto bassa
		2	Bassa
			Media
			Alta
			Molto alta
2) Incidenza linguistica: stile, materiali, colori	L'intervento propone un miglioramento della qualità paesaggistica complessiva del luogo in cui si colloca, attraverso il riordino di un complesso di edifici improntato alla chiarezza di impianto e alla semplicità costruttiva, che si traduce in un linguaggio architettonico del tutto coerente con il contesto e con le funzioni ospitate.	1	Molto bassa
			Bassa
			Media
			Alta
			Molto alta
3) Incidenza visiva	L'intervento non altera la relazione visiva tra acqua e terra, in quanto inserito all'interno del più ampio contesto aeroportuale. L'incidenza visiva complessiva delle opere risulta di scarsa importanza.		Molto bassa
		2	Bassa
			Media
			Alta
			Molto alta
4) Incidenza simbolica	A livello locale e sovra locale gli interventi previsti mantengono inalterato il valore simbolico del luogo, garantendo la riconoscibilità del sistema insediativo.	1	Molto bassa
			Bassa
			Media
			Alta
			Molto alta
Giudizio complessivo	L'incidenza sugli ambiti paesaggistici limitrofi più sensibili, principalmente riconducibili ad alcuni elementi storici (come il Forte Bazzera e Forte Rossarol) e al paesaggio lagunare, non altera la situazione attuale in quanto non interferisce con i suddetti ambiti.	1	Molto bassa
		2	Bassa
		3	Media
		4	Alta
		5	Molto alta



4.3.1.2 Giudizio complessivo

Partendo dalle singole analisi degli interventi e tenendo in considerazione i pareri ottenuti per i progetti già approvati, vengono di seguito riunite e descritte le incidenze paesaggistiche del Masterplan, formulando un giudizio complessivo d'insieme.

Incidenza morfologica e tipologica

Data l'ampiezza dell'area investita dalle trasformazioni e il carattere puntiforme delle previsioni di nuovi volumi ed edifici, la rilevanza complessiva dell'intervento risulta stemperata e difficilmente percepibile nell'insieme, se non attraverso alcune viste aeree. L'entità delle opere previste, come risulta dalla loro descrizione, non è tale da modificare sostanzialmente l'assetto del territorio e i caratteri morfologici locali; buona parte degli interventi in progetto prevedono una razionalizzazione e riorganizzazione funzionale dello stato attuale, e solo una parte delle opere previste avrà sviluppi tridimensionali (molti interventi, quali le piste, i piazzali, i parcheggi a raso e la viabilità, riguarderanno le sole superfici a terra). Le previsioni dei nuovi volumi risultano proporzionate agli insediamenti ed agli elementi infrastrutturali già presenti e caratterizzanti il sito.

Complessivamente le nuove strutture assumono un grado di incidenza morfologica e tipologica MEDIO (3).

Incidenza linguistica

L'area è già allo stato attuale caratterizzata fortemente, nel suo assetto paesaggistico, dalla presenza dell'aeroporto e degli altri elementi infrastrutturali, collegati ad esso o autonomi; le trasformazioni proposte si calano dunque su di un paesaggio che ha caratteri allo stato attuale assai simili a quelli previsti per lo scenario di attuazione del Masterplan.

Si ritiene che il grado di incidenza del progetto dal punto di vista linguistico possa essere considerato BASSO (2).

Incidenza visiva

Gli edifici con rilievo tridimensionale, attuali e in progettazione, sono dispersi su una superficie molto ampia, rendendo difficoltosa la lettura complessiva sia del polo esistente che del complesso degli interventi, che finiranno per avere rilievo meramente locale e scarsa visibilità a distanza. La stessa vista dalla laguna non sarà alterata in modo significativo, in quanto gli interventi in progetto saranno mascherati in gran parte dalle infrastrutture esistenti, soprattutto rispetto ai tratti di maggiore percorrenza della viabilità lagunare come il Canale di Tessera.

In particolare appare opportuno ripetere che l'intervento previsto dal Park multipiano B1 privilegia la continuità con la caratterizzazione architettonica circostante, anche attraverso un ridimensionando volumetrico fronte Aerostazione. Ciononostante le opere in progetto riducono la visuale del complesso esistente limitando la lettura del fronte ovest sia per chi arriva via terra dalla SS Triestina sia per chi arriva via acqua dalla Darsena, privilegiando l'asse est-ovest nell'ottica della configurazione "Definitiva" prevista successivamente al 2021 (cfr. nota n. 10, pag. 97); rimane infatti aperta e libera la visuale del terminal esistente e in particolare della "doppia viabilità" dall'attuale "Park sosta breve".

Dalla viabilità secondaria, con un livello di frequentazione piuttosto ridotto, si avrà visibilità delle opere in alcune situazioni puntuali e solo di una porzione di esse. Gran parte dell'area rimarrà, come allo stato attuale, non accessibile (area interna all'aeroporto o altre aree con funzioni specialistiche) e pertanto non raggiungibile e di fatto non frequentata se non da personale autorizzato.

Per le ragioni sopra esposte il grado di incidenza dal punto di vista vedutistico è MEDIO (3).



Incidenza ambientale

Per quanto attiene ad ecosistemi, vegetazione e fauna, le analisi svolte per l'ambito di riferimento, portano a concludere che le trasformazioni previste non risultano impattanti in quanto non coinvolgono direttamente aree naturalisticamente tutelate o in qualche modo fruite per la loro valenza ambientale.

Inoltre è necessario sottolineare le misure di inserimento paesaggistico vegetazionale che i singoli interventi del Masterplan anticipano, la cui progettazione e attuazione comporterà un ridisegno complessivo dell'attuale sedime, eventualmente anche attraverso fasce a verde di mitigazione e ambientazione paesaggistica.

Il grado di incidenza ambientale del progetto è da considerare MEDIO (3).

Incidenza simbolica

Per quanto riguarda gli aspetti insediativi caratteristici della zona, l'analisi ha evidenziato la presenza di un tessuto edilizio abbastanza eterogeneo senza particolari caratteri di qualità sull'asse principale della SS Triestina. I due forti Rossarol e Bazzera, tra gli elementi storici più sensibili, non sono minimamente alterati rispetto alla situazione attuale, mentre la gronda lagunare, il cui profilo sarà in piccola parte modificato dall'intervento di adeguamento delle infrastrutture di volo, presenta già una decisa geometrizzazione in corrispondenza dell'aeroporto.

Torna necessario sottolineare che nel caso specifico la posizione ravvicinata del Park multipiano B1 rispetto al terminal ha reso necessaria una ricerca dei volumi in relazione al ruolo e all'importanza degli edifici/costruzioni limitrofe, che ha portato alla scelta di una sezione "a degradare" che utilizza le terrazze scoperte sui due fronti, lasciando maggiore visibilità e "respiro" all'ampliamento dell'aerostazione. E' evidente che l'ubicazione dell'edificio B1 lo configura in questa fase (Masterplan 2021) come "portale" di accesso al terminal rispetto al traffico veicolare in avvicinamento proveniente da via Galileo Galilei; la comprensione globale e completa delle soluzioni urbanistico-architettoniche adottate per quest'ultimo è possibile solo attraverso la lettura del layout successivo al 2021 (configurazione "Definitiva" del progetto Park multipiano B1).

Anche per tali ragioni l'incidenza simbolica del progetto si ritiene MEDIO (3).

Nel complesso si ritiene di poter considerare l'intervento compatibile con la tutela dell'assetto del paesaggio con grado di incidenza MEDIO (3), in quanto gli interventi non alterano in modo significativo i rapporti visuali che determinano l'immagine paesaggistica locale, possono essere considerati minimi gli impatti sulle componenti antropiche storiche e culturali, non vi sono impatti rilevanti sulle componenti morfologiche, geologiche e idrogeologiche e viene sempre privilegiato un linguaggio architettonico coerente con il contesto e con le funzioni ospitate.



Figura 4-2 Masterplan 2021 - Rendering punto di ripresa “volo di uccello” (cfr. Tavola C-1 in Allegato).



4.3.2 Impatto paesaggistico del Masterplan

Riprendendo lo schema di valutazione presentato in apertura, l'impatto paesaggistico del progetto è dato dal prodotto dell'incidenza media del Masterplan (valore più alto: 3, cfr. par. 4.3.1, giudizio complessivo di insieme) con la sensibilità paesistica del sito, di livello alto (classe di sensibilità: 4, cfr. par. 2.3, Tabella 2-4).

L'impatto è dunque da considerarsi, nella scala di valori descritta, pari a 12: nella soglia di rilevanza – non quindi tale da potersi considerare nullo o indifferente – ma inferiore alla soglia di tolleranza (valori uguali o superiori a 16).

Tabella 4-19 Scala di impatto paesaggistico.

IMPATTO PAESISTICO = SENSIBILITÀ DEL SITO×INCIDENZA DEL MASTERPLAN					
Classe di sensibilità	Grado di incidenza del Masterplan				
	1	2	3	4	5
5	5	10	15	20	25
4	4	8	12	16	20
3	3	6	9	12	15
2	2	4	6	8	10
1	1	2	3	4	5

Legenda:

soglia di rilevanza:	5
soglia di tolleranza:	16
da 1 a 4:	impatto paesistico sotto la soglia di rilevanza
da 5 a 15:	impatto paesistico sopra la soglia di rilevanza ma sotto la soglia di tolleranza
da 16 a 25	impatto paesistico sopra la soglia di tolleranza



4.4 Conclusioni

Le aree oggetto di questo studio ricadono in un contesto fortemente caratterizzato dalla storica presenza dell'infrastruttura aeroportuale, presente dagli anni '60.

L'aeroporto "Marco Polo" di Venezia rappresenta una porzione del contesto paesaggistico locale con un'identità estetica ben definita e radicata, la cui percezione deriva direttamente dall'evoluzione del rapporto con il territorio e con i suoi fruitori.

Il ruolo dell'aeroporto e dei servizi limitrofi nel contesto locale che lo ospita e la percezione della zona da parte degli abitanti e dei fruitori del territorio in cui è inserita deriva direttamente dall'interazione tra gli interventi antropici che si sono susseguiti nel tempo e gli aspetti fisico – ambientali distintivi del luogo.

Come descritto nell'analisi dello stato di fatto l'area aeroportuale risulta sostanzialmente inscritta in una zona, delimitata a sud-est dalla laguna e a nord dalle aree produttive e urbane intervallate da campi aperti, all'interno di un definito ambito paesaggistico.

L'analisi condotta nei paragrafi precedenti di questo capitolo, basandosi anche sulle simulazioni fotorealistiche prodotte, rileva che l'incidenza sugli ambiti paesaggistici limitrofi più sensibili, principalmente riconducibili ad alcuni elementi storici (come il Forte Bazzera e Forte Rossarol) e al paesaggio lagunare, non altera significativamente la situazione attuale in quanto non interferisce con i suddetti ambiti.

Le scelte progettuali sono state sviluppate ponendo la massima attenzione al rapporto dello scalo con l'ambiente circostante e con il territorio antropizzato, attraverso l'ottimizzazione dello spazio disponibile e la razionalità e funzionalità della distribuzione di infrastrutture e manufatti.

Gli interventi garantiscono che non vi siano irreversibili diminuzioni della qualità paesaggistica complessiva dei luoghi, pur nelle trasformazioni da essi indotte.

In dettaglio si ricorda che:

- l' "Ampliamento infrastruttura di volo" (codice 4.14.02) prevede l'attuazione di interventi razionalizzati e coordinati di riqualifica e potenziamento delle infrastrutture di volo esistenti, cercando di ridurre al massimo il grado di incidenza rispetto all'ambiente lagunare circostante; l'imbonimento previsto a sud-ovest della pista principale si inserisce in una zona che presenta i caratteri tipici delle zone umide lagunari, ma con una forte impronta antropica e artificiale.
- le aree di intervento legate al Park multipiano B1 (codice 3.05) e ai nuovi parcheggi a raso (codici 3.41-3.42-3.43) sono contraddistinte allo stato attuale, sotto il profilo tipologico, dalle medesime funzioni ed elementi e preservano, compatibilmente alle infrastrutture da realizzare, le alberature di pregio attualmente presenti;
- il "Lotto 2 – Ampliamento terminal" (codice 1.04) e il "Volume di ampliamento palazzina SAVE" (codice 5.11) appaiono coerenti rispetto ai modi linguistici tipici del contesto, garantendo la maggiore continuità possibile con l'immagine architettonica del terminal attuale, accentuando quei caratteri peculiari che identificano il terminal passeggeri del "Marco Polo";
- la nuova "Cabina di trasformazione alta tensione" (codice 5.33), considerate entrambe le ipotesi progettuali, non inciderà tipologicamente sul paesaggio;



- l'incidenza visiva dell' "Ampliamento del piazzale - fase 2" risulta di scarsa rilevanza vista l'estensione orizzontale o per lo più sotterranea delle opere, sia dal punto di vista delle principali arterie di percorrenza che dal fronte laguna;
- "Riprotezione UPS e Dogana" (codice 2.19), "Varco doganale, ricollocazione" (codice 2.34) e "DHL nuovo cargo building" (codice 2.33) propongono un miglioramento della qualità paesaggistica complessiva del luogo in cui si collocano.

Nella valutazione dell'incidenza paesaggistica del "Park multipiano B1" (codice 3.05), in particolare per la componente vedutistica e simbolica, va sottolineato che per quanto l'interazione con gli elementi esistenti (terminal e attuale parcheggio multipiano) e in previsione (percorso pedonale in quota, nuova darsena e ampliamento terminal) avverrà inizialmente in funzione nello scenario del Masterplan previsto nell'anno 2021, la comprensione globale delle soluzioni urbanistico-architettoniche adottate sarà possibile solo attraverso una lettura anticipata del layout previsto successivamente al 2021 e della configurazione "Definitiva" del Park multipiano B1.

La realizzazione del parcheggio multipiano è infatti prevista come fase "Transitoria", in quanto l'intervento assolve puramente l'esigenza di aumento della sosta utilizzando la viabilità di accesso/uscita esistente. La soluzione corrispondente invece alla fase denominata "Definitiva", inquadrata successivamente al 2021, prevede la funzione aggiuntiva di accesso principale su due livelli al terminal passeggeri utilizzando le due nuove rampe in viadotto che si snodano da via Galileo Galilei e una totale riconfigurazione degli spazi circostanti.