



Aeroporto "Antonio Canova" di Treviso
Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
SEZIONE C
QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE
PAESAGGIO E BENI CULTURALI

Estensore dello Studio di Impatto Ambientale



ing. Giovanni Zarotti



Aprile 2017



Committente: AerTre S.p.A.

Oggetto: SIA MP TV

Titolo doc.: Strumento di pianificazione e
ottimizzazione al 2030
dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso
Studio di Impatto Ambientale
SEZIONE C
QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE
PAESAGGIO E BENI CULTURALI

Codice doc.: 25101-REL-T103.0 – PAESAGGIO E BENI CULTURALI

Distribuzione: AerTre, file 25101

rev.	data	emissione per	pagg.	redaz.	verifica	autorizz.
0	01.04.2017	informazione	48	AR	AR	SC
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

C1	Premessa	4
C2	Area di studio e area vasta.....	5
C3	Fonti informative.....	7
C4	Normativa di riferimento	8
C5	Stato di fatto	9
C5.1	Lettura dei caratteri strutturali	15
C5.1.1	Patrimonio storico culturale.....	15
C5.1.2	Vegetazione e uso del suolo	25
C5.1.3	Infrastrutture e reti.....	29
C5.2	Analisi della visibilità del sito - ambiti paesaggistici	32
C6	Valutazione degli impatti	43
C6.1	Metodologia.....	43
C6.1.1	Scala di impatto.....	44
C6.2	Impatti.....	44
C6.2.1	Incidenza morfologica e tipologica	44
C6.2.2	Incidenza linguistica	45
C6.2.3	Incidenza visiva	45
C6.2.4	Incidenza simbolica	45
C6.2.5	Sintesi.....	45
C7	Mitigazioni e compensazioni e monitoraggio	46
C8	Conclusioni.....	47
C9	Bibliografia.....	48



C1 Premessa

Nel presente elaborato viene inquadrata la componente paesaggio e beni culturali, relativamente agli aspetti direttamente ed indirettamente interferiti dalle azioni e dagli elementi costituenti lo Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso (nel seguito Piano 2030 o semplicemente Piano), in esame.

L'analisi della componente paesaggio e beni culturali si caratterizza per la sua "trasversalità", garantendo un approccio integrato in grado di sintetizzare aspetti afferenti le diverse componenti ambientali e culturali, in particolare per l'ambiente idrico, per il suolo e sottosuolo e per le componenti naturalistiche – vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi.

La parte di inquadramento storico e di patrimonio culturale fa riferimento a quanto riportato nella relazione di Verifica preliminare dell'interesse archeologico, ai fini della procedura ex Legge n. 109 del 25 giugno 2005, artt. 95 e 96 del Codice dei Contratti Pubblici, D.Lvo 163/2006 e ss.mm.ii. e al più recente art. 25 del Codice dei Contratti n. 50/2016, facente parte della Documentazione ambientale avviata alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del Piano.

C2 Area di studio e area vasta

Per la componente paesaggio e beni culturali l'area di studio, cioè l'area di indagine sufficientemente ampia da consentire il riconoscimento dei "segni" che strutturano il paesaggio nella sua generalità e rispetto ai quali viene verificata la presenza di impatti potenziali, coincide con il territorio compreso tra l'alveo del Piave a est e quello del Brenta a ovest e si estende tra l'asse della strada Schiavonesca – Marosticana a nord e la fascia delle risorgive a sud (Figura C2-1); tale area è attraversata, in direzione est-ovest, dalla strada realizzata in epoca medievale in sostituzione della dimessa strada consolare romana Via Postumia.

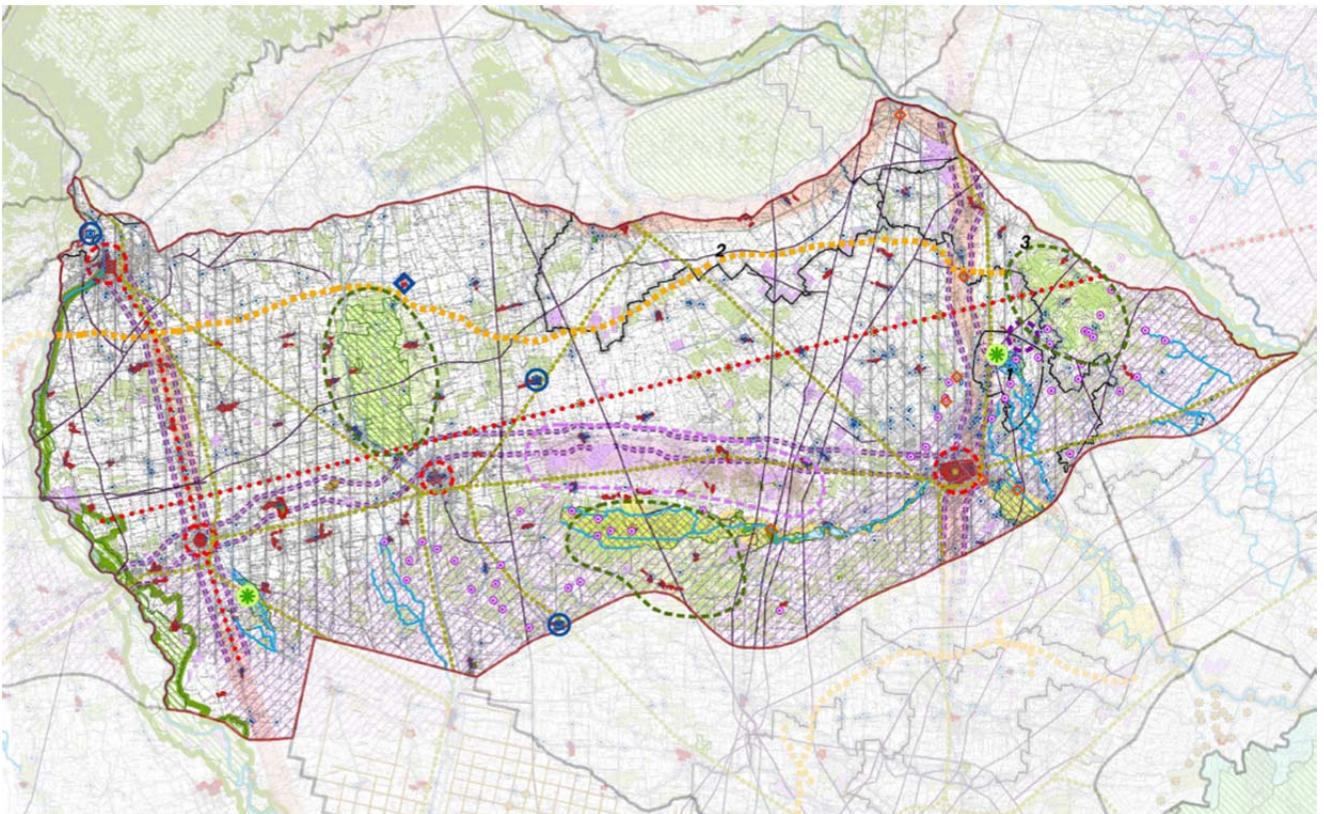


Figura C2-1 Estratto di mappa da allegato A5 "Ambito22- Alta pianura tra Brenta e Piave" (Fonte: PTRC DGR n. 2587 del 7 agosto 2007).

L'area vasta, che verrà poi confermata nelle successive valutazioni, si limita invece ai territori dei comuni in cui si sviluppa il sedime aeroportuale e cioè Treviso e Quinto di Treviso.

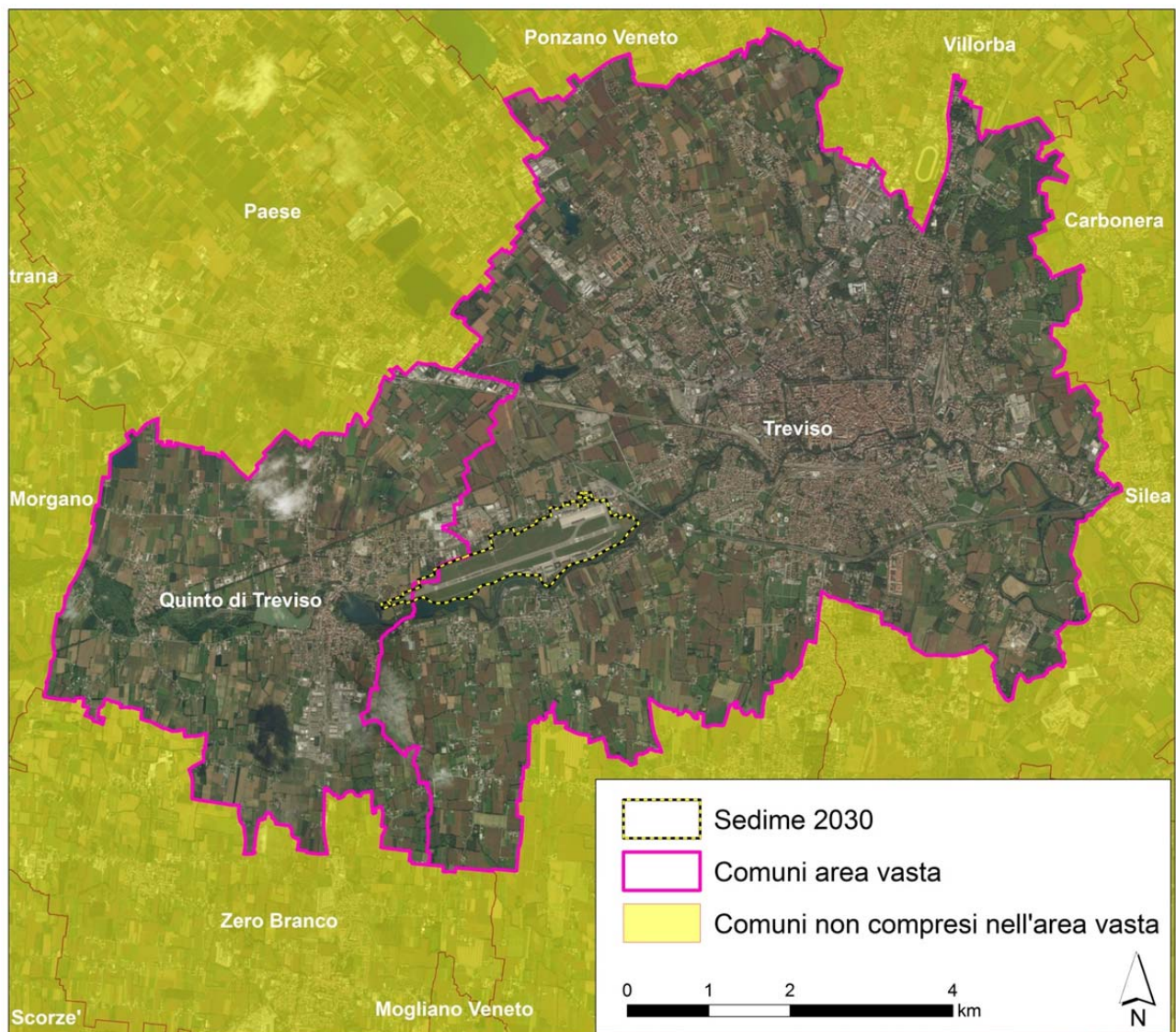


Figura C2-2 Comuni compresi nell'area vasta per la componente paesaggio e beni culturali.



C3 Fonti informative

Per la redazione dello stato di fatto della componente si è fatto ampio riferimento al Piano Ambientale del Parco Regionale del Fiume Sile, approvato con DGR Veneto n. 22 del 1 marzo 2000, che integra al suo interno molti degli aspetti conoscitivi di interesse.

Sono inoltre stati consultati alcuni documenti di base della pianificazione territoriale nell'area di interesse, quali il PTRC del Veneto, il PTCP di Treviso, il PAT di Quinto di Treviso e di Treviso.

Si è infine ampiamente attinto ai dati e alle informazioni contenute tra le schede di ricognizione dei beni paesaggistici, pubblicati dalla Regione Veneto (http://idt.regione.veneto.it/beni136/schede_index.html).

Altri documenti di riferimento citati nel testo sono reperibili in bibliografia.

Nel complesso il quadro informativo appare sufficientemente adeguato.



C4 Normativa di riferimento

La trattazione della componente ha tenuto conto della seguente normativa di settore:

- Convenzione europea del paesaggio, Firenze 20.10.2000, ratificata con la legge n. 14 del 09.01.2006;
- D.Lvo n. 42 del 22.01.2004 e ss.mm.ii. "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio", ai sensi dell'articolo 10 della legge 137 del 6 luglio 2002;
- DPCM 12.12.2005 "Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'articolo 146, comma 3, del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42";
- LR (Veneto) n. 11 del 23 aprile 2004 "Norme per il governo del territorio";
- LR (Veneto) n. 18 del 10 agosto 2006 "Disposizioni di riordino e semplificazione normativa".

C5 Stato di fatto

La fascia localizzata sull'asse Treviso-Castelfranco-Cittadella è stata oggetto negli ultimi decenni di un'intensa urbanizzazione, che ha portato alla crescita di una città continua, dove sovente si riconoscono i caratteri insediativi della casualità, cui si associano identità poco caratterizzate e tra loro omologhe. L'ambito si connota per la presenza dei caratteri propri della città diffusa, ove agli insediamenti residenziali sono frammisti quelli produttivo-artigianali, entrambi concentrati lungo le principali direttrici stradali e connotati da uno scarso valore edilizio-architettonico.

Relativamente alla presenza delle Ville Venete si rileva che il sistema paesaggistico ad esse afferente è stato anch'esso per lo più compromesso dallo sviluppo insediativo e infrastrutturale, decontestualizzando il manufatto dal sistema di relazioni originario.

Rispetto alla tavola sinottica descritta dal Corine Land Cover (Figura C5-1 e Figura C5-2) per l'intervallo di tempo dal 1990 al 2000, è possibile dedurre un profilo macroscopico che evidenzia trasformazioni in atto per il paesaggio dell'ambito. In particolare per quanto concerne l'uso del suolo, la copertura a seminativi ha subito un leggero aumento, mentre si evidenzia la contrazione delle aree destinate a colture permanenti e in particolar modo quella delle zone agricole eterogenee.

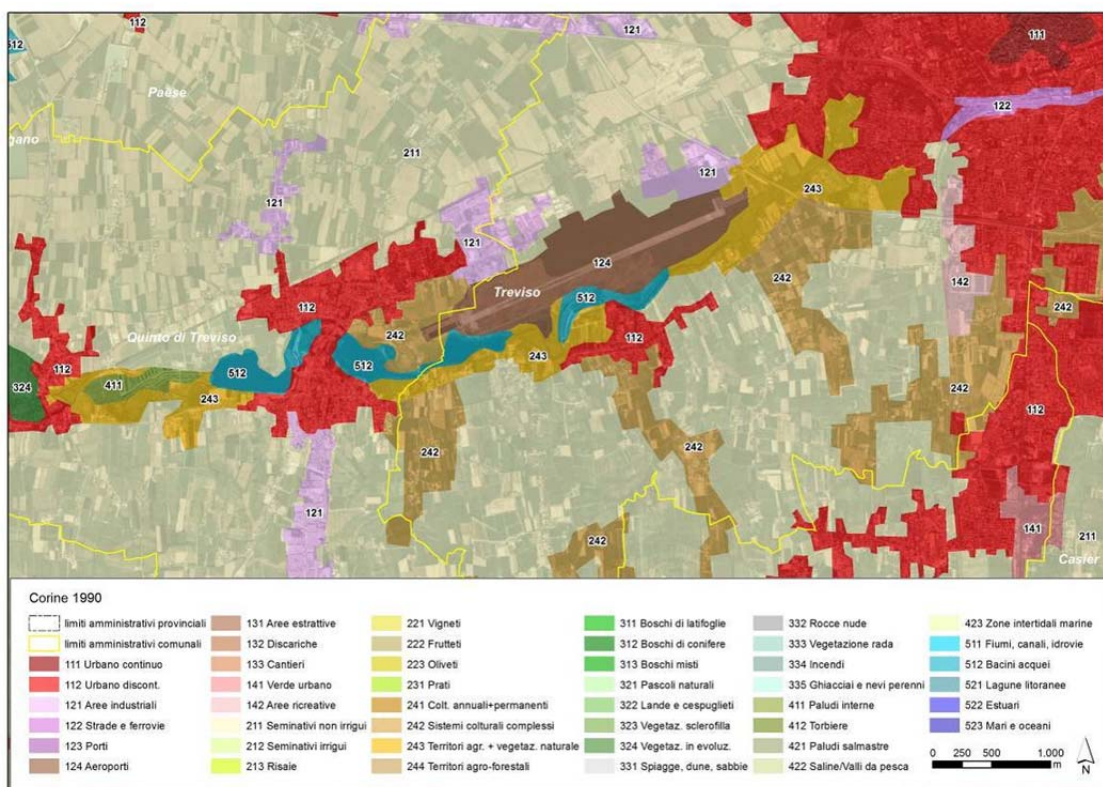


Figura C5-1 Uso del suolo (Fonte: Corine Land Cover 1990).

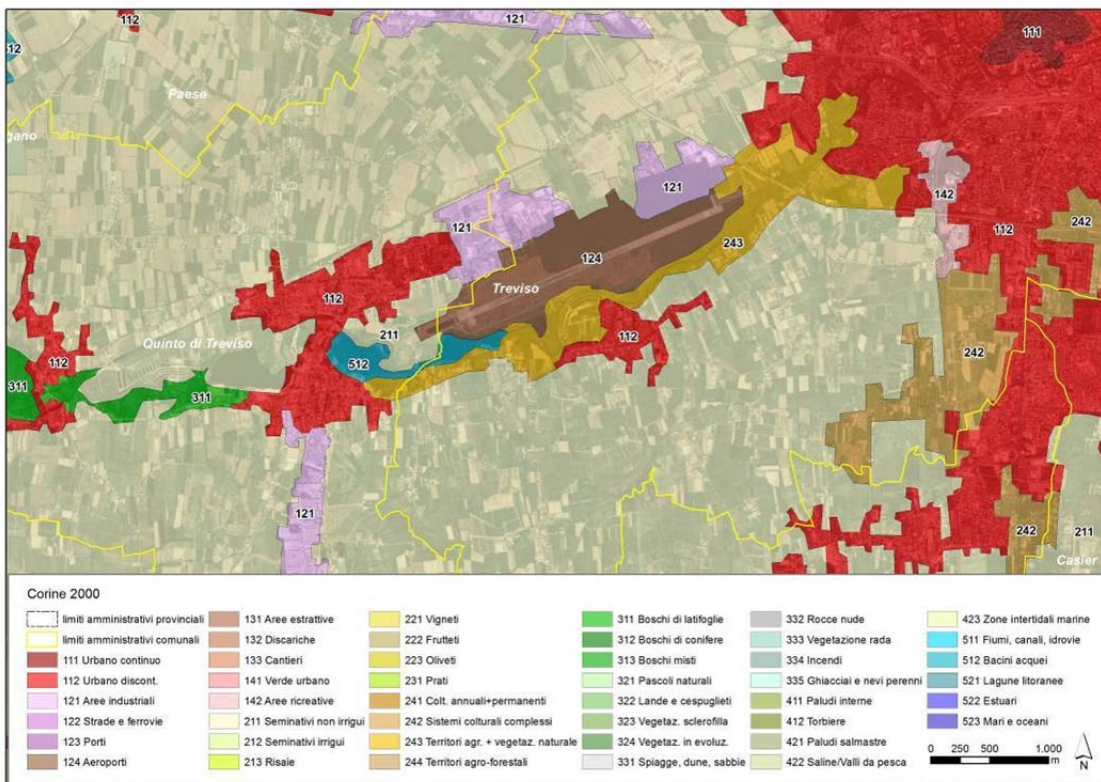


Figura C5-2 Uso del suolo (Fonte: Corine Land Cover 2000).

Per quanto riguarda le aree e i beni soggetti a vincolo culturale e paesaggistico presenti, 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 n. 42/2004).

Per quanto riguarda i vincoli ambientali, si segnala che il sedime aeroportuale confina e parzialmente ricade all'interno del perimetro del Parco Regionale del fiume Sile e del Sito di Importanza Comunitaria (SIC) "IT3240031 Fiume Sile da Treviso est a San Michele Vecchio".

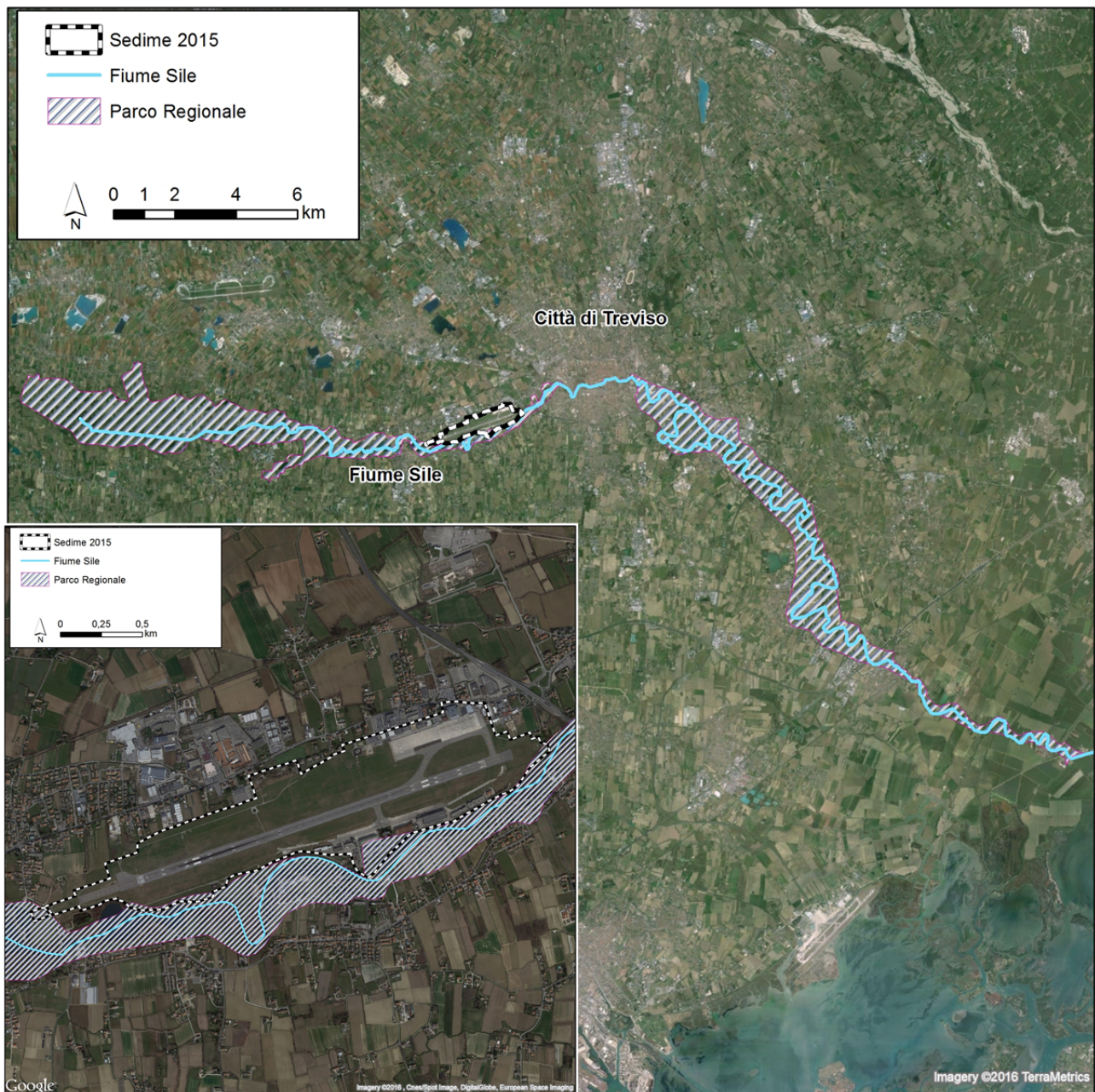


Figura C5-3 Parco Naturale Regionale del fiume Sile.

Tabella C5-1 Siti della rete Natura 2000 limitrofi all'aeroporto "A. Canova" di Treviso.

SITI		CODICE	DISTANZA [km]
SIC	Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest	IT3240028	parzialmente incluso
ZPS	Sile: Sorgenti, Paludi di Morgano e S. Cristina	IT3240011	3
SIC/ZPS	Fontane Bianche di Lancenigo	IT3240012	8
SIC	Fiume Sile da Treviso Est a S. Michele Vecchio	IT3240031	4
ZPS	Fiume Sile: Sile Morto e ansa S. Michele Vecchio	IT3240019	4
SIC/ZPS	Cave di Gaggio	IT3250016	13
SIC/ZPS	Cave di Noale	IT3250017	12

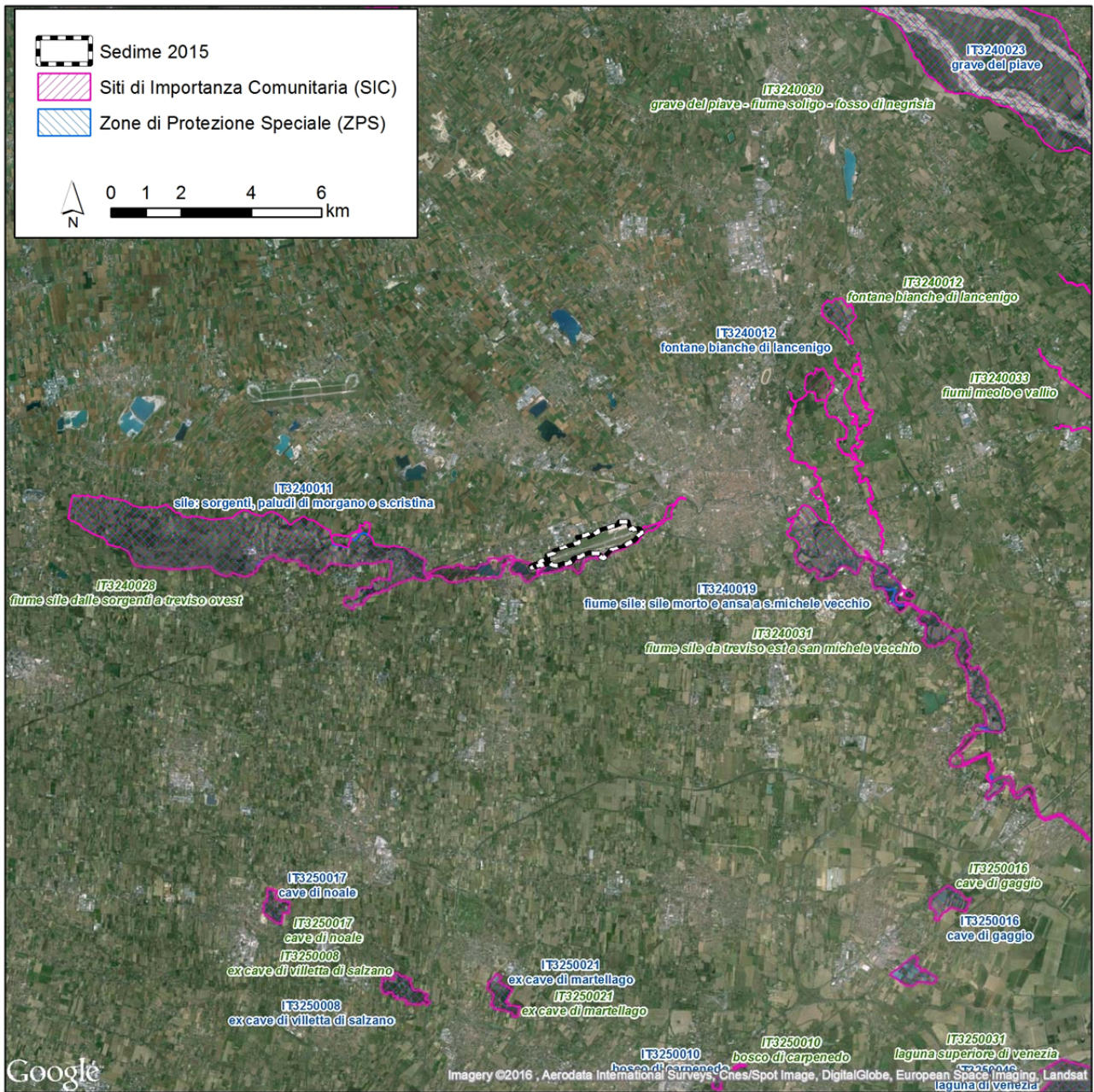


Figura C5-4 Siti Natura 2000 nei pressi dell'area dell'aeroporto.

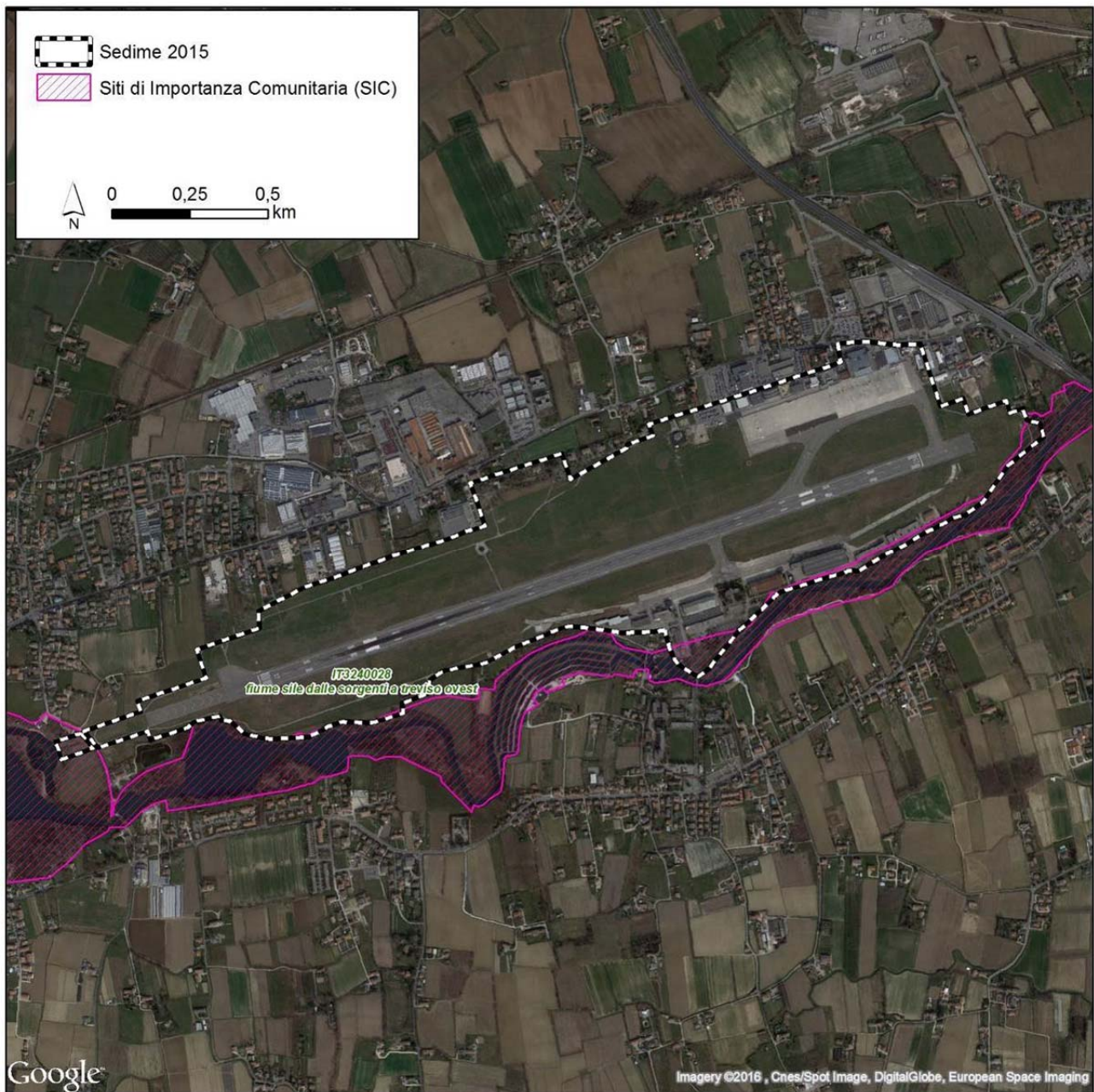


Figura C5-5 Siti Natura 2000 interferenti l'aeroporto.

L'aeroporto infine si trova nella sua porzione sud parzialmente interferente con l'area a vincolo ex art. 142 lett. c, D.Lvo 42/04 e ss.mm.ii. "i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua [...] e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 m ciascuna", per la fascia di rispetto del fiume Sile; il sedime aeroportuale inoltre lambisce un'area vincolata come bene culturale (Villa Veneta¹, ex art. 10 del D.Lvo 42/04 e ss.mm.ii.) (Figura C5-6).

¹ Si tratta della Villa Brilli (ora Busatto, dal nome della famiglia divenutane proprietaria agli inizi del '900), dimora settecentesca di grande valore storico e pregio architettonico inserita nell'elenco dell'Istituto Regionale Ville Venete. Classificata residenza di villeggiatura, è composta da un corpo centrale affiancato da due barchesse, da un oratorio e una cappella privata. Originariamente adibita a "frasca" oggi la villa ospita un ristorante.



Figura C5-6 Aree di vincolo ex D.Lvo 42/04 e ss.mm.ii..



C5.1 Lettura dei caratteri strutturali

C5.1.1 Patrimonio storico culturale

La struttura territoriale è caratterizzata dalla presenza della centuriazione romana che definisce uno schema di aggregazione degli abitati costituito dal nucleo urbano organizzato sull'incrocio di assi ortogonali. Segno importante che si è mantenuto è l'asse portante costituito dalla via Postumia (Figura C5-7). All'interno e nel rispetto di questa trama ortogonale è frequente l'inserimento della villa che si inserisce nel territorio a partire dal Cinquecento, per poi trasformarsi in sistema solo nel Settecento, collegato con le bonifiche veneziane e con una vera e propria colonizzazione della terraferma. Il paesaggio agrario pertanto, è profondamente legato alla presenza delle ville, accompagnate quasi sempre dalle chiese con cui formano i nuclei di crescita e di sviluppo degli insediamenti (Figura C5-8).

Nella pianura attorno a Treviso, il territorio è segnato dall'importante presenza delle ville e la campagna è fertile e rigogliosa per il riaffiorare in superficie di acque provenienti dai monti in una grande quantità di polle, i "fontanassi", che spuntano lungo la linea delle risorgive e danno origine a una fitta trama di corsi d'acqua, i quali nella gran parte confluiscono nel Sile, attorno al quale sorge la città di Treviso.

Il capoluogo si disperde, oltre il perimetro della città storica, lungo le strade e nelle campagne consumando gradualmente la propria identità nella continuità degli abitati disseminati verso i centri minori e le case e le fabbriche sparse.

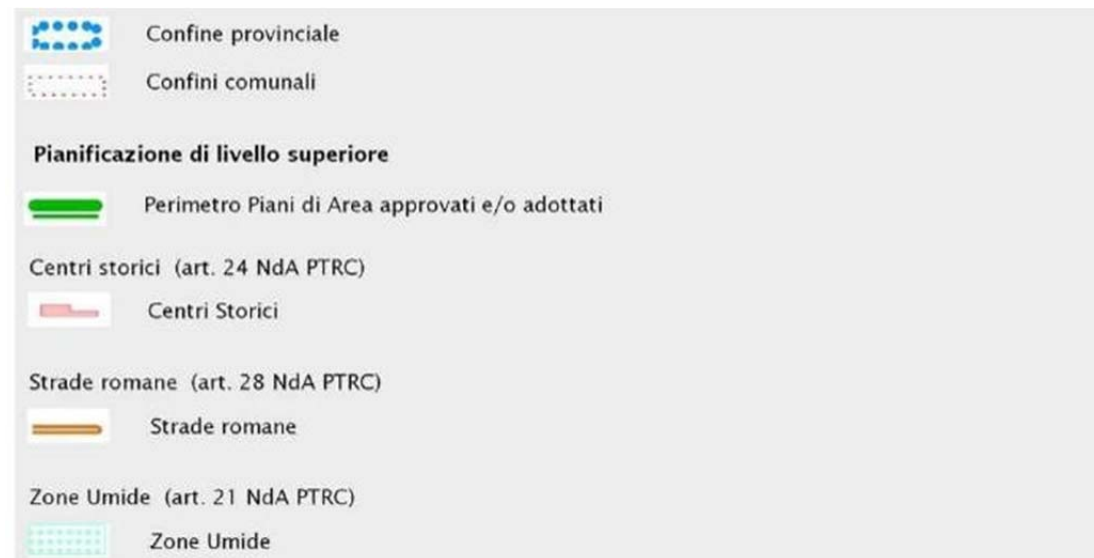
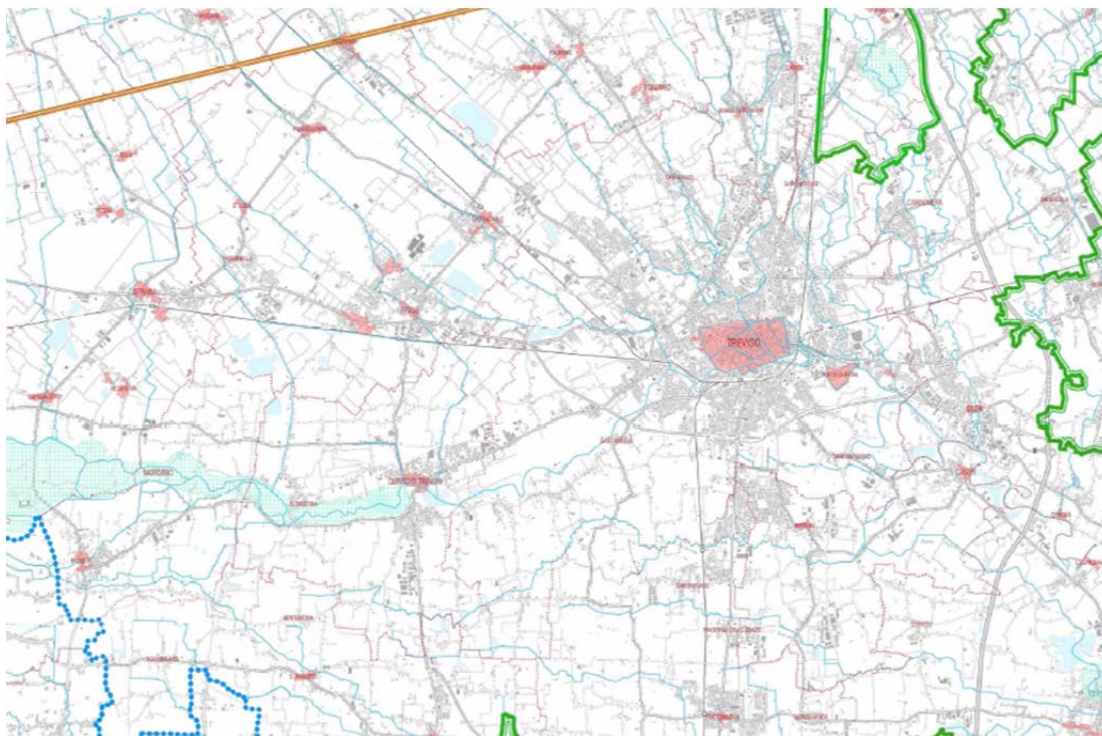


Figura C5-7 Estratto di mappa da Tavola 1-2-B “Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale – pianificazione di livello superiore” (Fonte: PTCP).



Legenda

1. "Villa Rosta", Comune di Treviso, Loc. Confine
2. "Villa Fossati–Marinello", Comune di Treviso, Loc. S. Angelo
3. "Villa Letizia", Comune di Treviso, Loc. S. Angelo
4. "Casa Canonica", Comune di Quinto di Treviso, Loc. Mure di Canizzano
5. "Villa Busatto", Comune di Treviso, Loc. Moncia
6. "Villa de I birilli", Comune di Treviso, Loc. Moncia
7. "Villa Schioppo-Micheletto", Comune di Treviso, Loc. Mure di Canizzano
8. "Villa Zucchelli-Pavan", Comune di Quinto di Treviso, Loc. S. Giuseppe
9. "Villa Zucchelli (Pia Casa Cronici)", Comune di Quinto di Treviso, Loc. S. Giuseppe
10. "Villa Giordani", Comune di Quinto di Treviso, Loc. Quinto di Treviso

Figura C5-8 Individuazione Ville di interesse storico architettonico (Fonte: Piano Ambientale del Parco Regionale del Fiume Sile).

Solo una minima parte delle ville trevigiane è oggi stabilmente utilizzata e, tra quelle che ancora godono di questo privilegio, moltissime sono state convertite ad usi differenti dall'originario scopo abitativo. Usi che, tuttavia, per quanto difforni dall'originale, ne hanno garantito il mantenimento ovvero il recupero.

Un altro fattore di rischio è rappresentato dalla perdita delle radici storiche e fondative della loro presenza in un luogo. In molti casi infatti tali abitazioni signorili e nobiliari col tempo sono rimaste avulse dal contesto paesaggistico ed urbanistico-agrario circostante, perdendo le proprie connotazioni d'uso originarie, causa

l'abbandono dello sfruttamento agricolo delle campagne o la radicale mutazione delle tecnologie colturali stesse.

In altri casi, oltre all'abbandono progressivo delle campagne e delle coltivazioni, si è assistito al contemporaneo accrescersi delle piccole realtà urbane contermini e alla trasformazione dei centri agricoli (o borghi rurali) in centri cittadini. Un tale cambiamento del contesto urbanistico e paesaggistico, ha spesso comportato la perdita totale del contesto pertinenziale originario con grave detrimento del bene architettonico stesso nel caso di ville "intrappolate" all'interno di zone industriali, commerciali o residenziali di recente realizzazione.



Figura C5-9 Vista della “Villa de I birilli” dalla SR 515.



Figura C5-10 Vista della pista aeroportuale dal piazzale di “Villa de I birilli”.



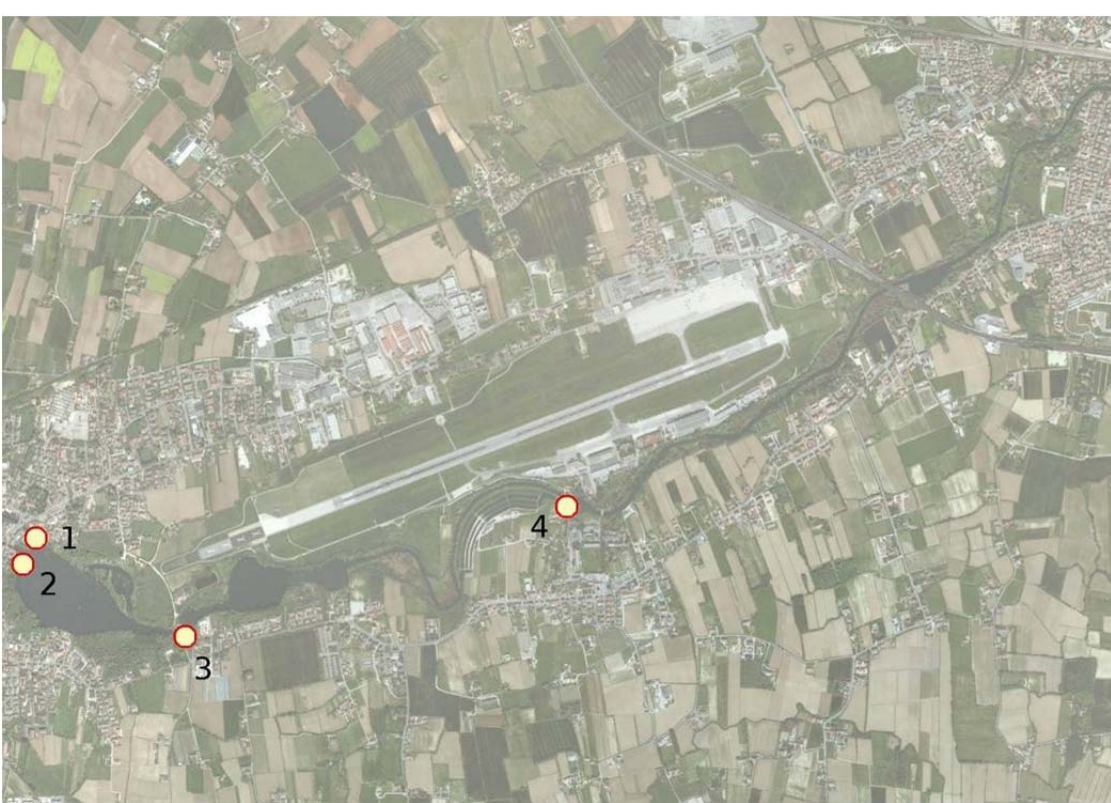
Figura C5-11 Vista della “Villa Giordani” da Piazza Roma.

Il corso costantemente regolare del fiume Sile ha favorito la costruzione lungo le rive di molti mulini che per secoli hanno ridotto a farina i raccolti delle circostanti campagne coprendo, oltre che il fabbisogno locale, anche le richieste della Serenissima.

Il Cinquecento fu il momento di massima presenza di mulini nel territorio, ma già nel XIV secolo si hanno notizie di un mulino a Quinto e nel 1325 è documentato il mulino di Cervara (attivo fino ad inizio secolo).

Nel territorio quintino sono ad oggi conservati altri due complessi molitori: i mulini Grendene e Bordignon e, dal lato opposto della statale Treviso-Padova, in via Rosta, il complesso dei mulini Rachello e Favaro.

All'interno del Comune di Treviso si sottolinea la presenza del mulino Granello e dei mulini Torresan di Canizzano (Figura C5-12).



Legenda

1. "Mulino Bordignon", Comune di Quinto di Treviso, Loc. Quinto di Treviso;
2. "Paratoie di regolazione Ex Mulino Grandene", Comune di Quinto di Treviso, Loc. Quinto di Treviso;
3. "Ex Mulino Granello e paratoie di regolazione", Comune di Treviso, Loc. Confine;
4. "Ex Mulini Torresan di Canizzano", Comune di Treviso, Loc. Mure.

Figura C5-12 Individuazione dei manufatti idraulici (Fonte: Piano Ambientale del Parco Regionale del Fiume Sile).



Figura C5-13 Vista panoramica del “Mulino Bordignon” sul Lago inferiore di Quinto.



Figura C5-14 Vista delle paratoie di regolazione e del “l'Ex Mulino Granello”, sui quali affaccia “Villa Rosta”.

Attraverso l'analisi dei segni morfologici e delle strutture storiche del paesaggio è possibile individuare la grana del paesaggio e un ordine strutturale riconoscibile.

La parte meridionale del territorio quintino e trevigiano si caratterizza per le forme dell'agro-centuriato, ossia le aree interessate da tracce visibili o latenti della centuriazione romana.

Le centuriazioni hanno impresso un ordine del paesaggio molto evidente, seppur artificiale, che è resistito nel tempo e che si caratterizzava, almeno in origine, per una grana piuttosto fine. All'interno dell'area vasta d'indagine e in particolare in quella più prossima all'area aeroportuale emerge come l'ordine definito dalla centuriazione sia stato progressivamente sconvolto dall'urbanizzazione diffusa (Figura C5-15).

Altri segni morfologici evidenti in quest'area sono quelli relativi alle forme impresse al paesaggio dal reticolo fluviale: si tratta, in questo caso, di forme di coerenza tra il paesaggio e il substrato geolitologico. E' possibile infatti riconoscere segni perpendicolari al corso del fiume Sile e, conseguentemente, dalla modificazione

della posizione reciproca di segni lungo il corso d'acqua, è possibile supporre le eventuali variazioni nel tracciato fluviale (Figura C5-17).

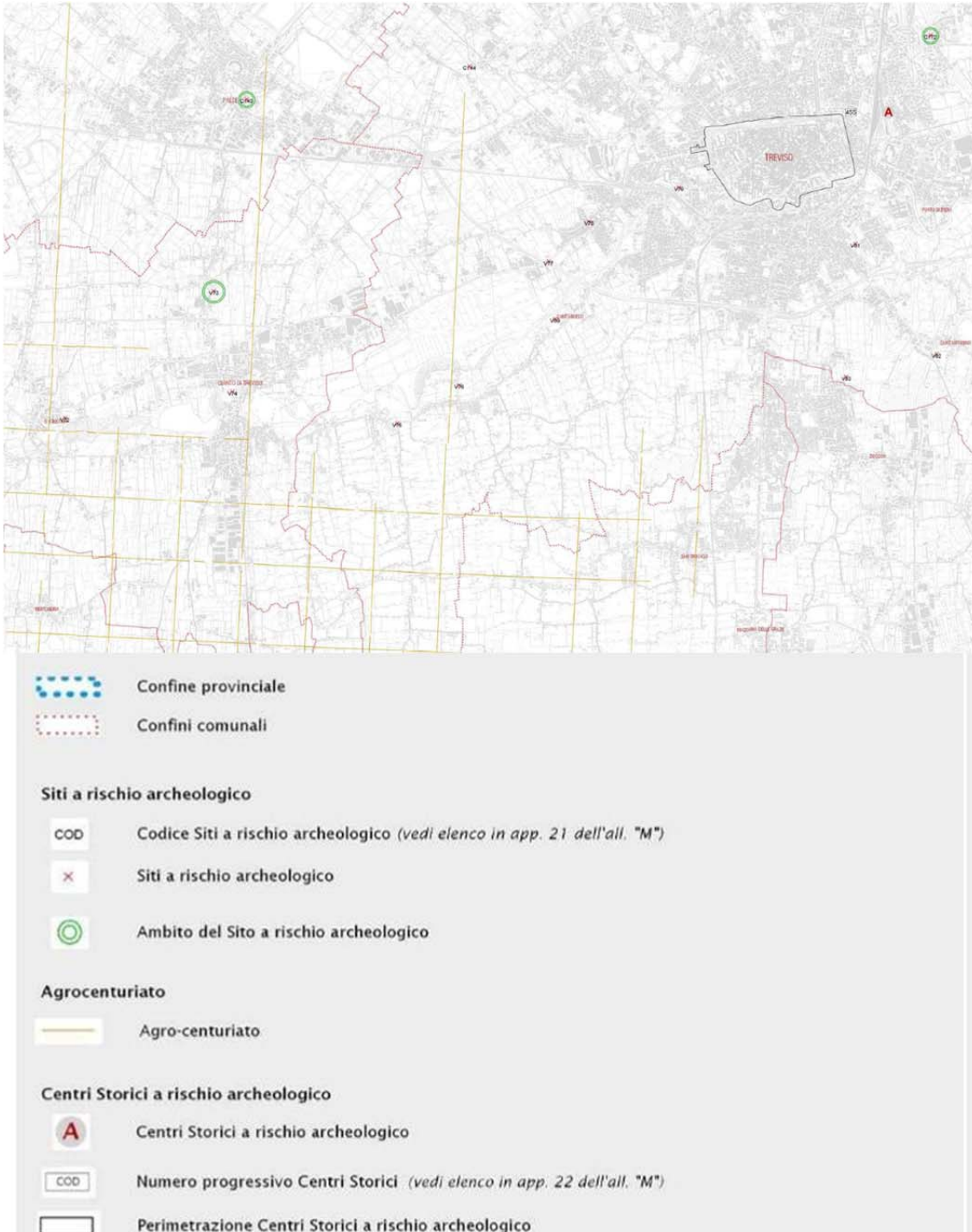


Figura C5-15 Estratto di mappa da Tavola 2-4-VIII “Carta della fragilità” (Fonte: Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale D.G.R.V. n. 1137 del 23 Marzo 2010).

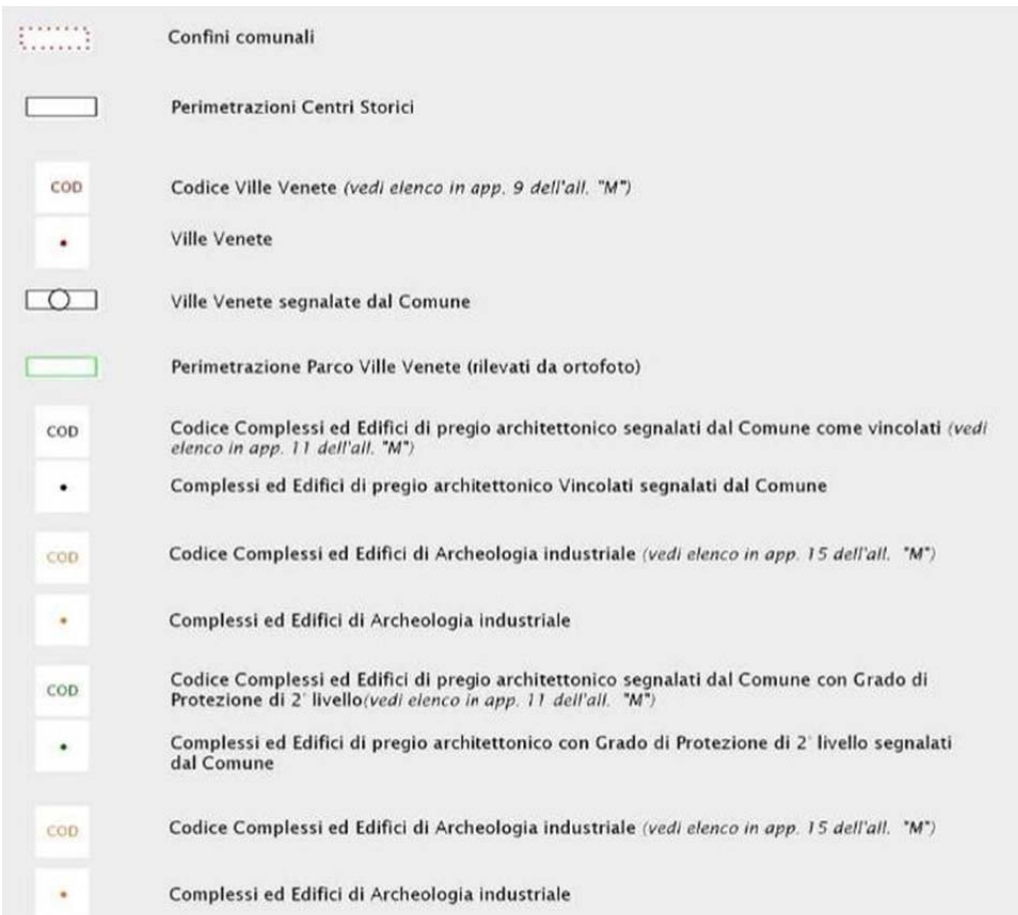
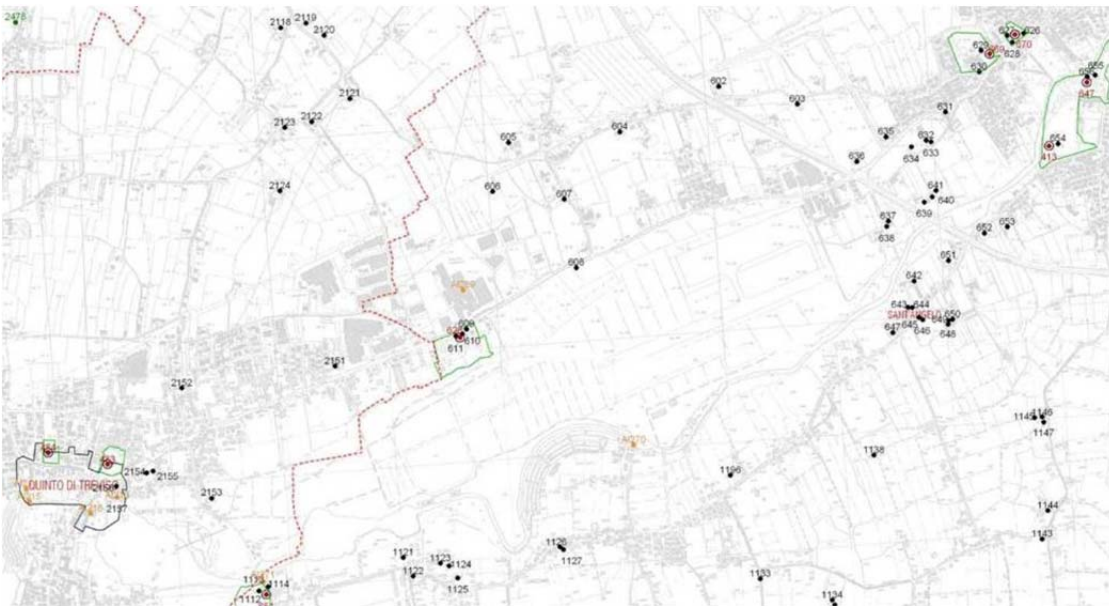


Figura C5-16 Estratto di mappa da Tavola 4-3-XII “Carta delle Ville Venete, Complessi ed edifici di pregio architettonico” (Fonte: PTCP).

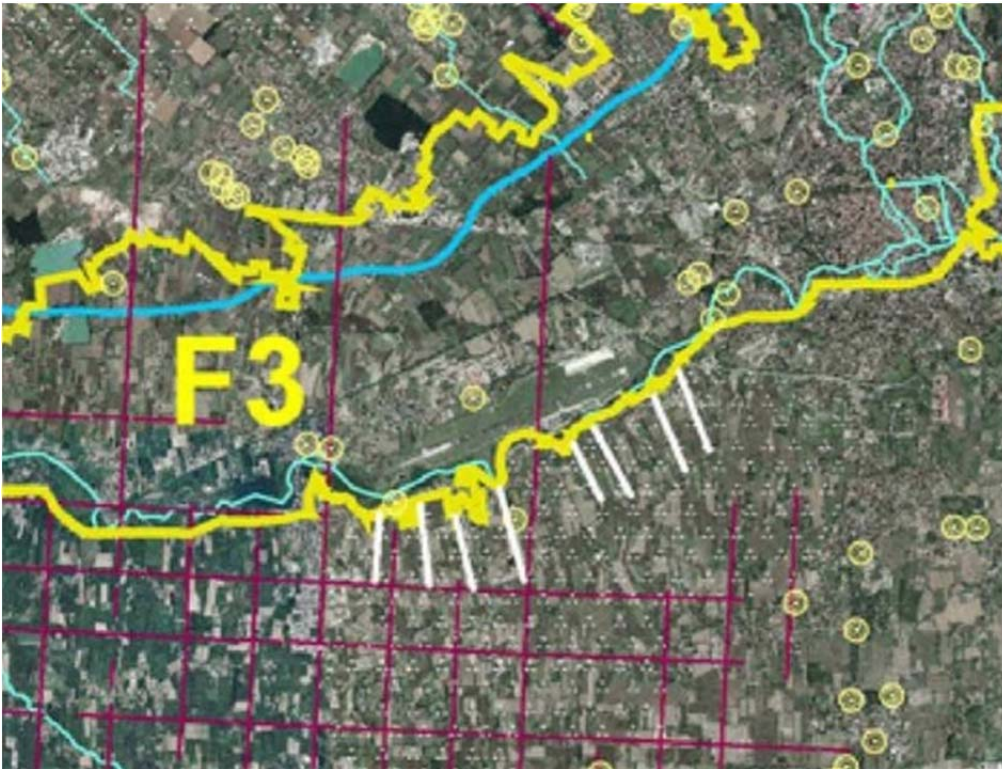


Figura C5-17 Estratto di mappa da Tavola RA 10 “Segni della struttura storica del paesaggio” (Fonte: PTCP).



C5.1.2 Vegetazione e uso del suolo

Nell'ambito la vegetazione di pregio è costituita da saliceti e formazioni riparie presente lungo i corsi d'acqua principali, mentre si riscontra, per il resto del territorio, la forte presenza di seminativi e, nella zona tra il Piave e Treviso, la presenza di aree coltivate a vigneto.

La rilevanza è espressa da un buon sviluppo di saliceti e formazioni riparie, e dalla presenza della fascia delle risorgive. A quest'ultima appartengono le sorgenti del fiume Sile, che presenta, per le caratteristiche naturali e per i segni legati all'azione dell'uomo, una successione di ambienti molto diversi tra loro.

Attraverso la Tavola 23.3 Azzonamento, la Tavola 25.3 Riserve naturali e corridoi ecologici e la Tavola 24 Elementi puntuali ed interconnessioni (Figura C5-18, Figura C5-19 e Figura C5-20) il Piano Ambientale del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile individua in prossimità dell'area di intervento una serie di Contesti omogenei, all'interno dei quali le funzioni espresse dalla componente vegetazionale assumono un carattere uniforme:

Contesto di Riserva Naturale Generale

- Zone a riserva naturale orientata, ubicate lungo tutto il corso del fiume Sile; comprendono aree con vegetazione naturale da conservare o in stato di degrado, ma con possibilità di evoluzione verso un equilibrio fra sistemi vegetazionali, faunistici;
- Zone di ripristino vegetazionale, destinate prevalentemente alla forestazione naturalistica mediante operazioni di imboscamento del paesaggio fluviale;
- Aree di interesse naturalistico, florofaunistico e corridoi ecologici, caratterizzate da elementi rappresentativi quali i campi chiusi ad erbaio, il bosco igrofilo di salice e pioppo, la torbiera e la palude sorgiva (elementi caratterizzanti la Zona delle risorgive), la cava senile di argilla o ghiaia, il fontanile e la prateria a Molinia (elementi caratterizzanti la Zona a riserva naturale orientata).

Contesto Paesaggistico-Rurale a tutela orientata

- Zone agricole a tutela paesaggistica, interessate dall'attività agricola in cui è rilevante la presenza di elementi costitutivi del paesaggio agrario di antico impianto;
- Zone agricole a orientamento colturale, interessate dall'esercizio dell'attività agricola di tipo intensivo;
- Zone agricole di rispetto ex art. 12, comprensive di ambiti edificati con presenza prevalente di attività agricole, sia estensive che intensive, e di elementi tipici del paesaggio agrario. L'urbanizzazione assume un carattere moderato e fortemente tipicizzato secondo i canoni dell'edilizia rurale, mentre dal punto di vista vegetazionale risultano prevalenti gli elementi arborei ed arbustivi posti ai margini delle colture: siepi, filari alberati, le bande boscate, le formazioni boschive, i pioppeti e le altre colture arboree specializzate.

Contesto Paraurbano e delle interconnessioni

- Zone ad urbanizzazione controllata comprensive di ambiti urbanizzati ed urbanizzabili;
- Viabilità primaria e secondaria, quali le arterie stradali funzionali al movimento del traffico veicolare tra i centri urbani e tra luoghi all'esterno degli abitati;
- Viabilità urbana, quale l'insieme di strade che afferisce all'area prettamente urbana e dei centri abitati.

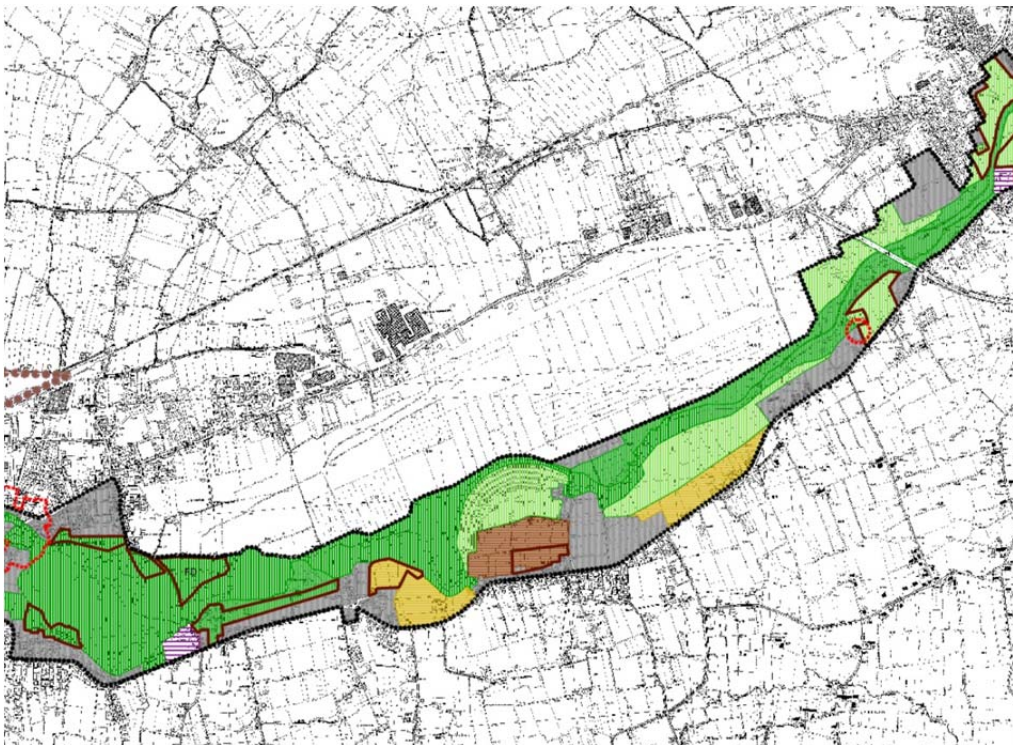


Figura C5-18 Estratto di mappa da Tavola 23.3 “Azzonamento” (Fonte: Piano Ambientale del Parco Regionale del Fiume Sile).

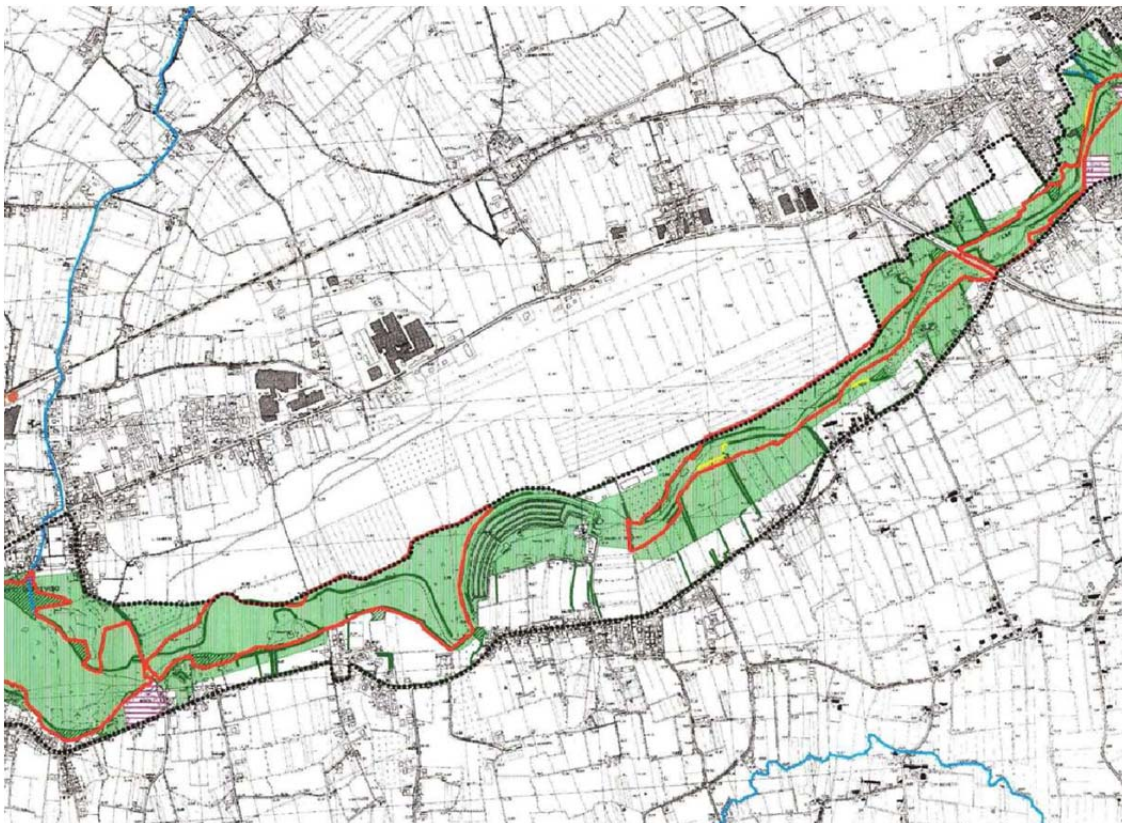


Figura C5-19 Estratto di mappa da Tavola 25.3 “Riserve naturali e corridoi ecologici” (Fonte: Piano Ambientale del Parco Regionale del Fiume Sile).

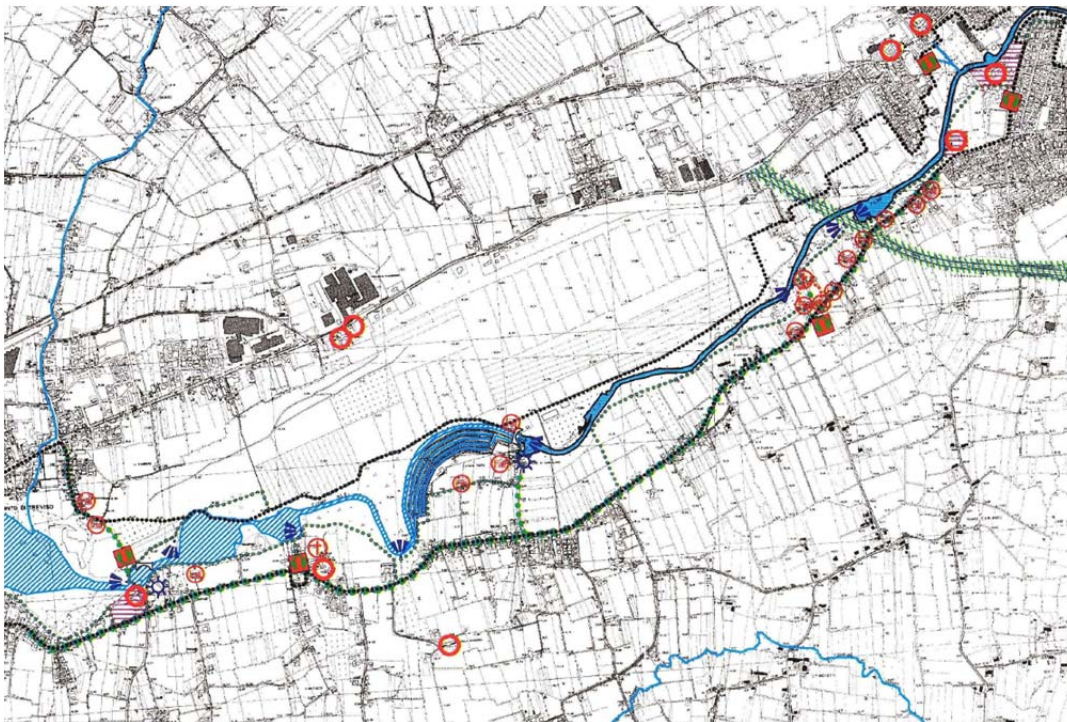


Figura C5-20 Estratto di mappa da Tavola 24 "Elementi puntuali ed interconnessioni" (Fonte: Piano Ambientale del Parco Regionale del Fiume Sile).



Figura C5-21 Vista panoramica del Parco Regionale del Fiume Sile dal “Punto focale da salvaguardare” posto in corrispondenza della SR53.



Figura C5-22 Vista panoramica del Parco Regionale del Fiume Sile dal “Punto focale da salvaguardare” posto in località San’Angelo.



Figura C5-23 Vista panoramica del Parco Regionale del Fiume Sile dal “Punto focale da salvaguardare” posto in corrispondenza degli Ex Mulini Torresan di Canizzano.

C5.1.3 Infrastrutture e reti

L’impianto territoriale, che ha come capisaldi i centri di Treviso, Bassano, Montebelluna, Cittadella e Castelfranco, ha subito, a partire dagli anni Sessanta, profonde trasformazioni che hanno snaturato il sistema delle relazioni funzionali sino ad allora esistenti.

I centri di Cittadella e Castelfranco, oltre a mantenere le storiche relazioni rispettivamente con Padova e Treviso, si sono affermati come sistemi di cerniera tra l’alta pianura e l’area metropolitana policentrica. L’espansione insediativa è evidente anche nel sistema di relazioni da Cittadella verso Treviso lungo la strada Postumia. Similmente tra i maggiori centri si sono sviluppate, in un sistema a rete, sia in termini insediativi che logistico-infrastrutturali, le direttrici di collegamento.

La viabilità carrabile principale presente nell’area di indagine è costituita dalla Strada Regionale SR 515 “Noalese” che collega la città di Treviso a quella di Padova passando per il centro di Quinto di Treviso, mentre attraverso la SR 53 “Postumia” avviene il collegamento con Castelfranco Veneto e la rete autostradale.

Tutta l'area limitrofa al sedime aeroportuale è servita da un fitto sistema di strade Provinciali che collegano il centro urbano di Treviso ai numerosi paesi collocati tra Zero Branco e Paese (Figura C5-24).

Una forte criticità è legata a queste infrastrutture che, se pur necessarie per lo sviluppo del territorio, generano forti pressioni sul paesaggio. Tra gli elementi che deteriorano la qualità del paesaggio si evidenzia la cartellonistica stradale, spesso posta in modo improprio e invadente.

All'interno della provincia di Treviso, la rete ciclopedonale si limita spesso al collegamento tra periferia e centro, sintomo di una pianificazione strettamente a scala comunale; diversamente il territorio tra il centro di Quinto e il centro di Treviso, grazie soprattutto alla presenza del corridoio ecologico del Parco Regionale del Fiume Sile, dispone di un'ampia rete di percorsi destinati alla mobilità "lenta" (ciclabile, pedonale e in barca), che collegano i principali siti di interesse (Figura C5-25).

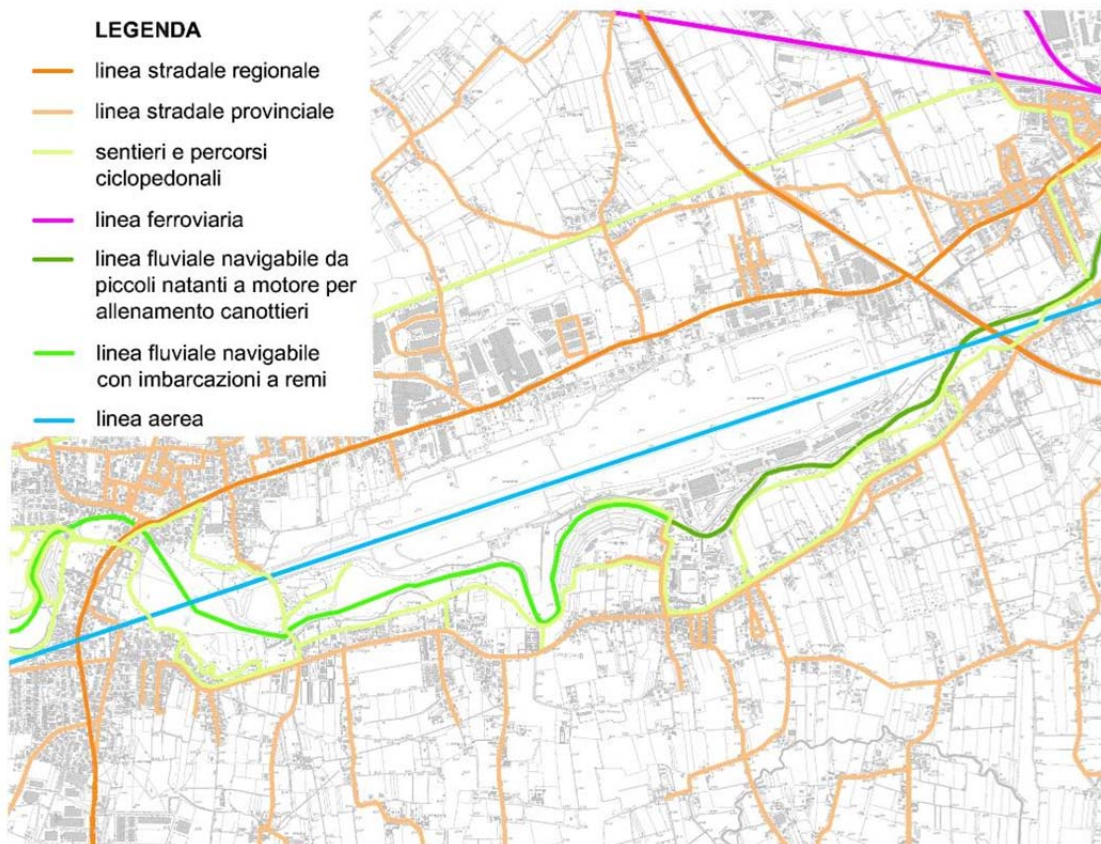


Figura C5-24 Infrastrutture e reti esistenti.

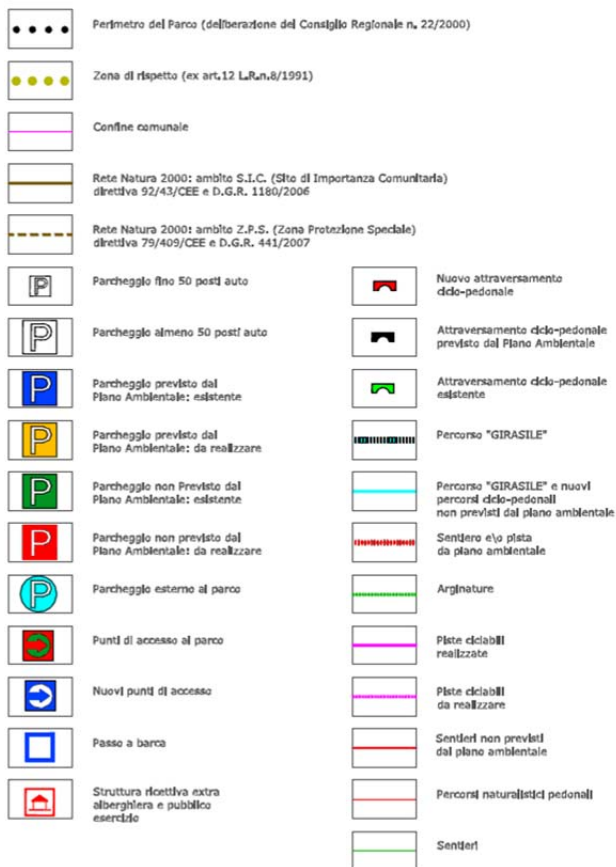
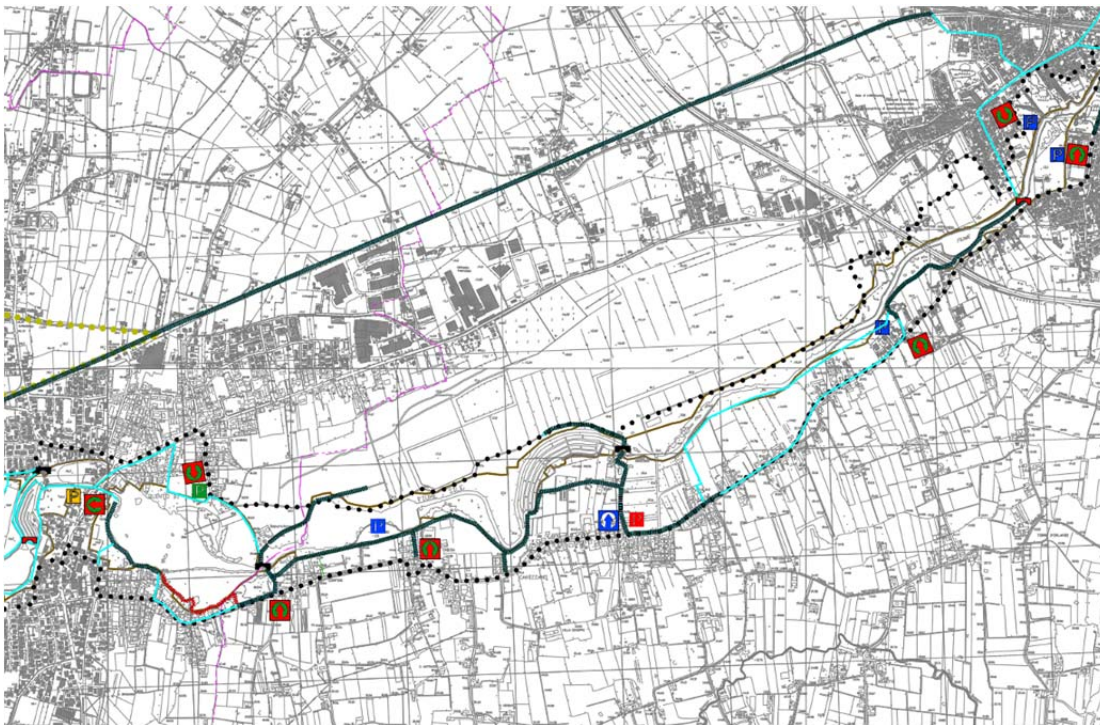


Figura C5-25 Estratto di mappa da Tavola 38 "Percorsi, accessi e parcheggi" (Fonte: Piano Ambientale del Parco Regionale del Fiume Sile).

C5.2 Analisi della visibilità del sito - ambiti paesaggistici

L'analisi del paesaggio esistente, delle sue caratteristiche e delle valenze storico-culturali, è stata effettuata individuando l'influenza visiva e le relazioni di intervisibilità tra l'area aeroportuale e 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 panoramici, dai quali fosse possibile cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del territorio e del suo rapporto con l'area di intervento (Figura C5-26 e foto successive).

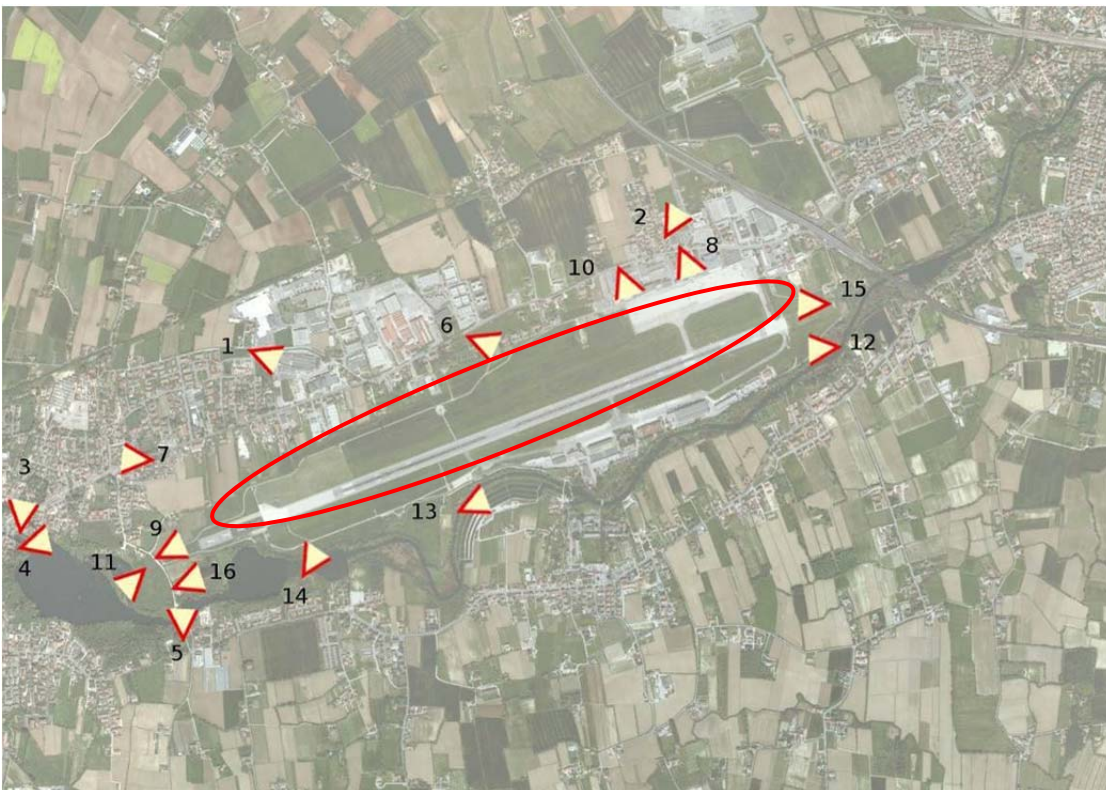


Figura C5-26 Individuazione dei punti di ripresa.

Nel dettaglio il territorio preso in considerazione rappresenta un esempio del confronto tra strutture territoriali diverse, caratterizzate spesso da destinazioni d'uso conflittuali e dalla presenza di un paesaggio altamente frammentato.

Il continuum di aree urbanizzate, costituito da insediamenti lineari appoggiati al reticolo della viabilità esistente, si è sviluppato senza soluzione di continuità tra i due comuni di Quinto di Treviso e di Treviso e interferisce spesso con bellezze di tipo particolare, come gli edifici monumentali, inserendosi in modo pesante all'interno dei contesti figurativi di quest'ultime.

Le case si attestano lungo gli assi viari senza una enucleazione forte intorno a un centro di un qualche interesse e le campagne non risultano mai di fatto completamente libere, bensì punteggiate di fabbricati che hanno spesso poco a che fare con la conduzione dei fondi.

Sono state individuate, attraverso l'analisi degli elementi naturalistici e storico-culturali, cinque ambiti unitari di paesaggio, rappresentati graficamente nella Figura C5-27 e di seguito descritti:

- aree produttive;
- aree urbane;
- area aeroportuale ed aree servizi;
- paesaggi del fiume Sile;
- paesaggi agricoli.

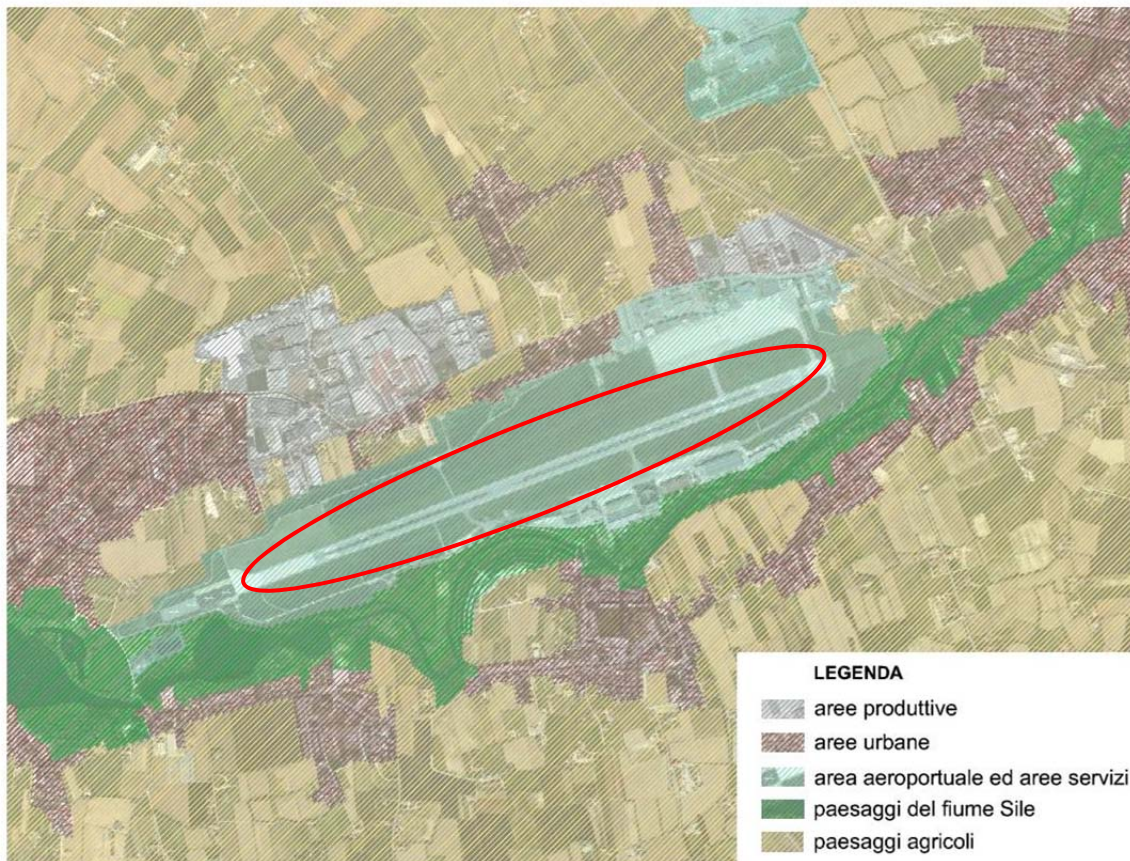


Figura C5-27 Individuazione degli ambiti paesaggistici.

Le aree produttive

Il modello di sviluppo sinora seguito nel Veneto ha portato ad una saturazione del territorio con la creazione di una sorta di area industriale diffusa che ha coinvolto tutte le comunità sociali, dalla grande città al piccolo paese. Questa industrializzazione “a macchia di leopardo” realizzata spesso senza tenere conto delle reti logistiche di comunicazione e collegamento necessarie, ha comportato la presenza di “punti di pressione” sulla quasi totalità del territorio provinciale.

La particolare collocazione geografica e l'elevato grado di connettività con le infrastrutture principali ha favorito lo sviluppo di alcune aree produttive a nord della zona aeroportuale, con conseguente commistione, e riduzione delle distanze, tra funzioni residenziali e attività produttive (Figura C5-28 e Figura C5-29).



Figura C5-28 Punto di ripresa n. 1.



Figura C5-29 Punto di ripresa n. 2.

Le aree urbane

L'insediamento urbano risulta notevolmente dilatato lungo gli assi viari che conducono a Treviso, lungo i quali se pur limitatamente è possibile rilevare visivamente la presenza dell'aeroporto (Figura C5-32 e Figura C5-33), e si infittisce in prossimità dei nuclei storici sorti e sviluppati in ragione del fiume (Figura C5-30 e Figura C5-31), che ancora conservano tracce e memorie dell'antico legame con l'acqua come Quinto di Treviso, Canizzano e S. Angelo. I numerosi mulini, in parte attivi e nella maggioranza dismessi, spesso dotati di paratoie e passerelle consentivano l'attraversamento del corso d'acqua, tracciando così la rete dei percorsi tra i nuclei urbanizzati e gli insediamenti rurali.



Figura C5-30 Punto di ripresa n. 3.



Figura C5-31 Punto di ripresa n. 4 e Punto di ripresa n. 5.



Figura C5-32 Punto di ripresa n. 6.



Figura C5-33 Punto di ripresa n. 7.

L'area aeroportuale ed aree servizi

L'area aeroportuale risulta sostanzialmente inscritta in una zona delimitata a sud dal fiume Sile e a nord dalle aree produttive e urbane puntualmente intervallate dai campi aperti del paesaggio agricolo.

Tale ambito si distingue per l'estesa superficie scoperta delle piste di volo e dei piazzali in cemento e delle rispettive aree a verde interpista. In alcuni casi si assiste a particolari contrasti determinati dalla percezione di elementi e infrastrutture caratteristici dell'impianto aeroportuale all'interno dei limitrofi e diversi ambiti di paesaggio, come il prolungamento del sentiero luminoso Calvert sullo specchio d'acqua del fiume Sile (Figura C5-36).

Tutti gli edifici si collocano lungo il perimetro del sedime aeroportuale; in particolare alcuni edifici militari tra cui la torre di controllo sono posizionati a sud in prossimità del fiume Sile mentre alcune residenze militari sono distribuite a nord in prossimità di Via Noalese affianco agli hangar e alcuni capannoni di ricovero mezzi; in prossimità del nodo della SR 53 si trovano il terminal passeggeri e la stazione dei vigili del fuoco (Figura C5-34).



Figura C5-34 Punto di ripresa n. 8.



Figura C5-35 Punto di ripresa n. 9 e Punto di ripresa n. 10.



Figura C5-36 Punto di ripresa n. 11.

I paesaggi del fiume Sile

Il paesaggio sviluppato lungo il fiume Sile, dotato di un ricco patrimonio floro-faunistico e da numerose risorgive che alimentano il corso d'acqua, è caratterizzato da diversi elementi costitutivi e diverse tipologie di uso del suolo e degli insediamenti, con densità variabili, in cui predominano, di volta in volta, ambienti agrari piuttosto che urbanizzati o antropizzati.

Nello specifico il territorio compreso tra Quinto di Treviso e la periferia di Treviso al limite della tangenziale è un ambito caratterizzato da insediamenti agricoli, ma allo stesso tempo ampiamente urbanizzato; gli elementi di naturalità lungo le rive solo in parte riescono a mitigare gli impatti derivanti da tale uso del suolo; inoltre la presenza di allevamenti ittici di ampie dimensioni hanno notevolmente modificato l'assetto naturale dell'alveo del fiume (Figura C5-37).

Tra le aree di notevole pregio ambientale si distinguono le paludi di Quinto ed i laghi, ex cave, superiore e inferiore, le paludi di Canizzano e quelle di S. Angelo e S. Giuseppe che si estendono fino a Treviso (Figura C5-38).

Nonostante la particolare vicinanza al sedime aeroportuale, le rispettive infrastrutture non sono particolarmente visibili e percepibili da tale ambito, grazie soprattutto al mascheramento costituito dalle fasce a verde oltre le sponde del fiume.



Figura C5-37 Punto di ripresa n. 12 e Punto di ripresa n. 13.



Figura C5-38 Punto di ripresa n. 14.

I paesaggi agricoli

L'utilizzo agricolo del suolo è caratterizzato prevalentemente da campi aperti a maglia larga, solo in parte ancora delimitati da siepi e filari di platani o da zone a pioppeto, e da un sistema viario interpodereale con caratteristiche tradizionali che, insieme ai fossi e ai canali irrigui, segue la tessitura degli apprezzamenti.

In alcune parti del territorio si rileva un abbandono delle sistemazioni idraulico-agrarie tradizionali con la rispettiva meccanizzazione delle operazioni colturali e conseguente semplificazione paesistica. Si rileva inoltre l'occupazione e la frammentazione del territorio, a motivo dell'espansione urbana con la diffusione dell'edificato residenziale in zona rurale.

In alcuni tratti si assiste a un forte contrasto determinato dal passaggio diretto dai campi aperti privi di delimitazione a verde all'area aeroportuale (Figura C5-39 e Figura C5-40).



Figura C5-39 Punto di ripresa n. 15.



Figura C5-40 Punto di ripresa n. 16.



C6 Valutazione degli impatti

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 progetto, riprendendo le linee guida per l'esame paesistico dei progetti emanate con Delibera della Giunta Regionale della Lombardia n. 7/11045 del 8 novembre 2002, si dividono in:

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

Per quanto concerne la presente componente, lo Scenario di riferimento e lo Stato di fatto, cioè lo Scenario previsivo senza intervento, si equivalgono, non essendoci variazioni riconoscibili tra le condizioni dei due scenari, riferiti rispettivamente al 2014 e al 2015, per quanto concerne le variabili di interesse per la componente. In tal senso gli scenari si riducono a due: Stato di fatto-Scenario di riferimento e Scenario 2030.

C6.1 Metodologia

La valutazione degli impatti sulla componente trattata tende ad accertare in primo luogo se gli interventi previsti dal Piano 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.

A livello locale, come descritto nei paragrafi precedenti, sono riconoscibili gli ambiti paesaggistici dell'area portuale e area servizi, in cui ricadono gli interventi e 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.



I criteri ed i parametri per determinare il grado di incidenza degli interventi vengono quindi applicati a livello locale, con particolare riferimento al rapporto di intervisibilità tra le aree sensibili e le opere in progetto.

C6.1.1 Scala di impatto

La valutazione dell'impatto paesaggistico è una pratica di recente adozione e ancora piuttosto controversa rispetto agli aspetti metodologici e giuridico – normativi, per la quale non sono ancora stati condivisi approcci standard applicabili in modo efficace agli svariati contesti potenzialmente oggetto di studio. La maggior parte degli studi recentemente effettuati tende comunque a concordare sul fatto che l'impatto paesaggistico non sia misurabile con procedimenti deterministici e non sia parametrabile.

Considerata la mancanza di una scala di giudizio di uso corrente e comunemente accettata che consenta di quantificare l'intensità dell'impatto paesaggistico si è scelto quindi di adottare una scala degli impatti di tipo qualitativo, ritenuta idonea a sintetizzare l'incisività della nuova opera sulla matrice considerata.

positivo l'opera introduce un miglioramento della componente paesaggistica

trascurabile l'opera produce un impatto al di sotto della soglia di rilevanza

negativo basso l'opera produce un impatto negativo di scarsa entità

negativo medio l'opera produce un impatto negativo di media entità

negativo alto l'opera produce un impatto negativo di elevata entità

E' inoltre previsto un impatto **nullo** qualora l'analisi escludesse e/o estinguesse il fattore perturbativo considerato.

Nel seguito vengono individuate e descritte le possibili interferenze previste con la componente paesaggio. Sono esclusi dalla presente valutazione tutti gli impatti durante la fase di cantiere, di per sé temporanei e irreversibili.

C6.2 Impatti

C6.2.1 Incidenza morfologica e tipologica

La conformazione morfologica finale prevista per il 2030 presenta limitate variazioni rispetto allo stato di fatto. Le infrastrutture airside in particolare (piste, raccordi e piazzali) non subiscono modifiche.

Tutti gli interventi mirano al riordino delle funzioni, soprattutto per quanto concerne l'intervento di adeguamento della viabilità principale di accesso all'aeroporto (tratto dei Noalese).

Inoltre gli interventi previsti non incidono sulle strutture morfologiche di maggiore rilevanza individuate prevalentemente in corrispondenza del fiume Sile, tra cui gli elementi di naturalità lungo le rive, gli specchi d'acqua e le numerose paludi.



L'intervento non comporta un'alterazione dei caratteri morfologici dell'ambito di interesse. La continuità delle relazioni tra gli elementi storico - culturali e naturali descritti nella sezione dedicata allo stato di fatto non viene ulteriormente alterata.

C6.2.2 Incidenza linguistica

Gli interventi previsti, di modesta entità e prevalentemente miranti ad adeguamenti logistici (spostamento di alcune funzioni: caserma VVF e deposito carburanti) appaiono coerenti rispetto ai modi linguistici tipici del contesto, inteso come ambito storico – culturale e come intorno immediato, in quanto tutti gli adeguamenti funzionali verranno realizzati in continuità delle strutture aeroportuali esistenti.

C6.2.3 Incidenza visiva

L'analisi dello stato di fatto ha messo in evidenza i punti di osservazione più significativi, privilegiando quelli che insistono su spazi pubblici o che interferiscono con percorsi o punti panoramici.

Gli interventi del Piano, in relazione a tale analisi, 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 le opere non si pongono come elemento estraneo, bensì si allineano ai manufatti esistenti.

L'ingombro dei manufatti di ampliamento previsti è minimo e in continuità con gli edifici e le costruzioni presenti nel contesto.

C6.2.4 Incidenza simbolica

Gli interventi previsti non alterano il valore simbolico che le comunità locali e sovra locali 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.

C6.2.5 Sintesi

Il Piano prevede una serie di interventi di limitata entità che interessano in sostanza una razionalizzazione/riposizionamento di alcune importanti strutture aeroportuali (deposito carburanti, caserma VVF e torre di controllo), un modesto ampliamento del terminal passeggeri e una razionale distribuzione delle infrastrutture landside, con una particolare attenzione alla sistemazione dei parcheggi e della viabilità di accesso principale e secondaria.

In tal senso, data anche la ridotta previsione di crescita non sono attese trasformazioni alteranti il paesaggio nel territorio in esame.

Tenuto conto di ciò l'**impatto** dello Scenario 2030 dovrà essere valutato come **trascurabile** rispetto allo Scenario di riferimento-Stato di fatto.



C7 Mitigazioni e compensazioni e monitoraggio

L'analisi degli impatti sulla componente non ha evidenziato l'esigenza di attuare interventi di mitigazione e di compensazione, né di attuare specifiche azioni di monitoraggio.



C8 Conclusioni

Le aree oggetto di questo studio ricadono in un contesto fortemente caratterizzato dalla storica presenza dell'infrastruttura aeroportuale, nata con funzione militare e aperta successivamente al traffico civile intorno alla metà degli anni '30. L'aeroporto "A. Canova" di Treviso 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 dal fiume Sile e a nord dalle aree produttive e urbane intervallate da campi aperti, all'interno di un definito ambito paesaggistico.

Il Parco Regionale del fiume Sile, che si sovrappone in parte a tale ambito, ha un valore ambientale – naturalistico e storico – culturale riconosciuto e tutelato da tutti gli strumenti di pianificazione.

L'analisi condotta sugli scenari, dove nel caso in esame lo Scenario di riferimento e lo Stato di fatto si equivalgono, non riscontrandosi variazioni nell'assetto dell'aeroporto tra il 2014 e il 2015, rileva che l'incidenza sugli ambiti paesaggistici limitrofi, principalmente riconducibili ad alcuni tratti urbani lungo la Noalese, non altera la situazione attuale in quanto non comporta alcuna la separazione dei suddetti ambiti.

Le scelte progettuali degli interventi previsti 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.

L'impatto paesaggistico complessivo può essere quindi considerato **trascurabile**.

Per questa componente in particolare è importante l'aspetto legato al fatto che il Piano in esame denominato appunto "Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030" diversamente da precedenti strumenti di sviluppo denominati "Piani di sviluppo aeroportuale", non preveda, dal punto di vista funzionale ed urbanistico, variazioni sostanziali dell'assetto del sedime nè potenziamenti delle infrastrutture di volo, ma propone interventi che mirano prevalentemente ad una riorganizzazione degli spazi e ad adeguamenti di dotazioni standard (es. parcheggi) in uno scenario di crescita decisamente limitato nel quale i movimenti aerei complessivi ipotizzati al 2030 mantengono l'ordine di grandezza già raggiunto dall'aeroporto negli anni recenti. Questa limitazione degli scenari di crescita dei movimenti sottolinea la volontà di perseguire la strada di un minor impatto sul territorio e sull'ambiente.

Si propone alla successiva tabella la sintesi delle valutazioni effettuate.

Tabella C8-1 Paesaggio e beni culturali: sintesi delle valutazioni.

Confronti	Valutazione di impatto	Mitigazioni/compensazioni	Monitoraggi	Note
STATO DI FATTO/ SCENARIO DI RIFERIMENTO	-	-	-	Scenari equivalenti
SCENARIO 2030/ STATO DI FATTO-SCENARIO DI RIFERIMENTO	Trascurabile	Non previste	-	-



C9 Bibliografia

Cicala V., M Guermandi. (a cura di), 2005. Regioni e ragioni nel nuovo codice dei beni culturali e del paesaggio, atti del convegno, Bologna, 28 maggio 2004, Bologna.

D'Angelo P., 2003. Estetica della natura, bellezza naturale, paesaggio, arte ambientale, Bari.

Empler T., Bianconi F., Bagagli R., 2006. Rappresentazione del paesaggio, modelli virtuali per la progettazione ambientale e territoriale.

Ministero per i beni e le attività culturali – Direzione generale per i beni architettonici e paesaggistici, 2006. La relazione paesaggistica, finalità e contenuti, Roma.

Regione della Lombardia, 2008. Piano Territoriale Paesistico Regionale.

Romani V., 2005. Il Paesaggio, teoria e pianificazione, Padova.

Scazzosi L. (a cura di), 2001. Politiche e culture del paesaggio, nuovi confronti. Roma.

Stanghellini S. (a cura di), 1996. Valutazione e processo di piano.

Turri E., 1979, Semiologia del paesaggio italiano, Milano.