



MARINA PASSATEMPO s.r.l.

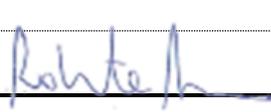
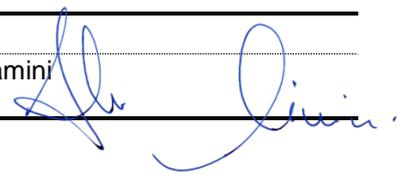
PORTO TURISTICO MARINA PASSATEMPO

REALIZZAZIONE DI CABINA ELETTRICA A SERVIZIO DEL AREA DI PUA
"MARINA PASSATEMPO" E RISAGOMATURA DEL TRACCIATO DELLA
VIABILITÀ DI URBANIZZAZIONE PRIMARIA

RELAZIONE PAESAGGISTICA SEMPLIFICATA

ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e del D.P.R.. 31/2017

	nome	data
Autori	Arch. Paola Barbato Dott. Roberta Rocco	Dicembre 2019

Verificato Dott. Roberta Rocco		Approvato Dott. Alessandro Vendramini	
--	---	---	---



ricerca **research**
pianificazione **planning**
progettazione **project**

AGRI.TE.CO. **Ambiente Progetto Territorio sc**
Istituto di Ricerca riconosciuto dal
Ministero dell'Istruzione e della Ricerca, dal
Ministero delle Politiche Agricole Forestali ed
inserita nell'European Directory of Fisheries and
Aquaculture Research UE

per la sostenibilità, la
resilienza degli ambienti
di transizione, lo sviluppo
delle comunità locali

for sustainability, the
resilience of transition
landes, the development
of local communities

1. RICHIEDENTE ⁽¹⁾

MARINA PASSATEMPO S.R.L. - Legale rappresentante della Società /Ente EMILIO XODO

persona fisica società impresa ente

2. TIPOLOGIA DELL'OPERA E/O DELL 'INTERVENTO ⁽²⁾ *Realizzazione di cabina elettrica a servizio del area di PUA "Marina Passatempo" e risagomatura del tracciato della viabilità di urbanizzazione primaria inserita nel medesimo ambito.*

L'esclusione dalla procedura ordinaria per l'autorizzazione paesaggistica avviene ai sensi dell'allegato B del DPR 31/2017:

B.10. installazione di cabine per impianti tecnologici a rete o colonnine modulari ovvero sostituzione delle medesime con altre diverse per tipologia, dimensioni e localizzazione;

B.13. opere di urbanizzazione primaria previste in piani attuativi già valutati ai fini paesaggistici, ove non siano oggetto di accordi di collaborazione tra il Ministero, le regioni e gli enti locali o di specifica disciplina contenuta nel piano paesaggistico approvato ai sensi dell'art. 143 del codice.

3. CARATTERE DELL'INTERVENTO:

temporaneo
 permanente

5. DESTINAZIONE D'USO

residenziale ricettiva/turistica industriale/artigianale agricolo commerciale/direzionale
 altro arenile in concessione;

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

centro o nucleo storico area urbana area periurbana insediamento rurale (sparso e nucleo)
 area agricola area naturale area boscata ambito fluviale ambito lacustre
 altro Ambito 39 "Delta e Lagune del Po".

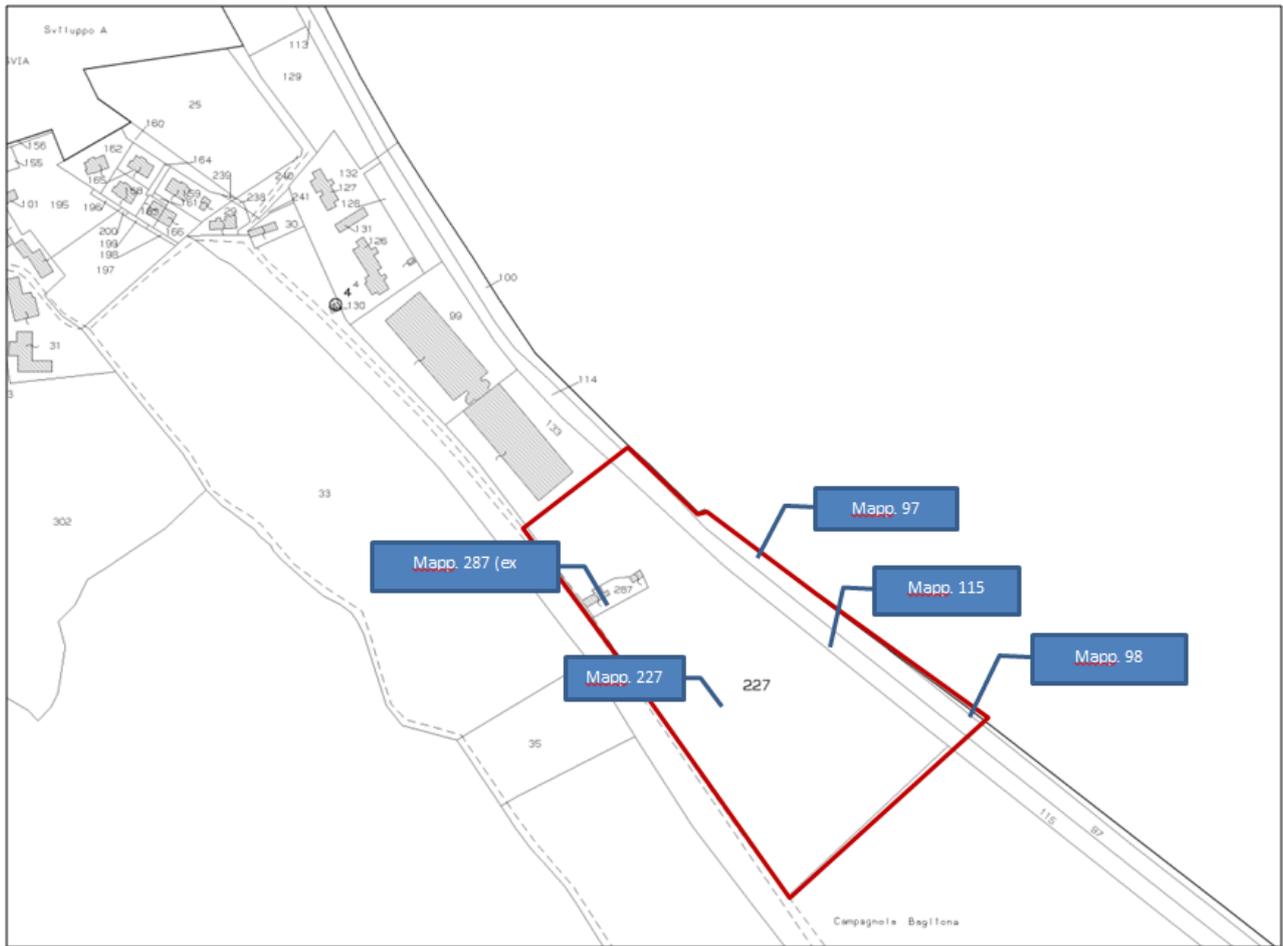
7. MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

pianura versante crinale (collinare/montano) piana valliva (montana/collinare)
 altopiano/promontorio costa(bassa/alta) altro _____;

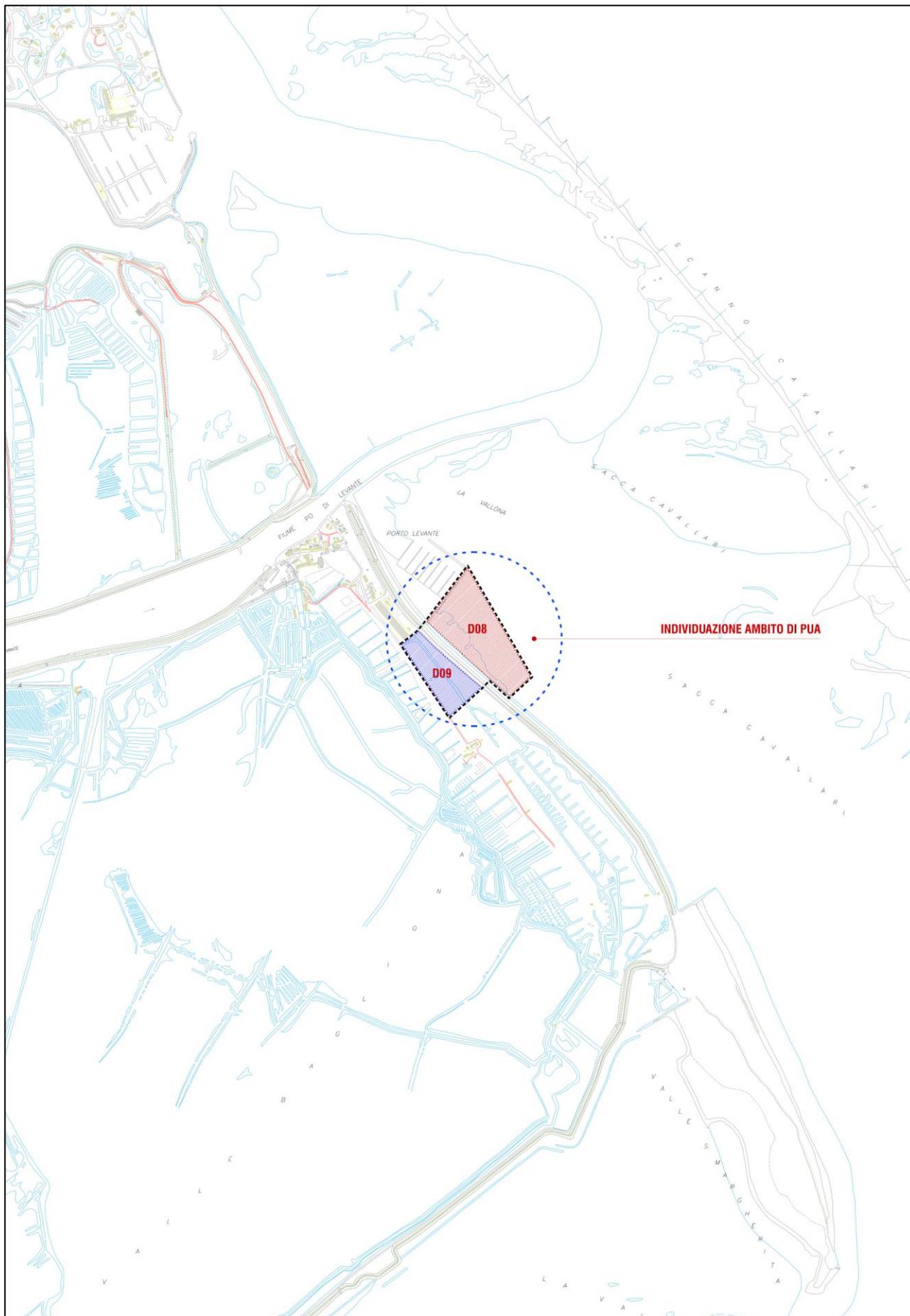
8. UBICAZIONE DELL'INTERVENTO

a) estratto cartografico

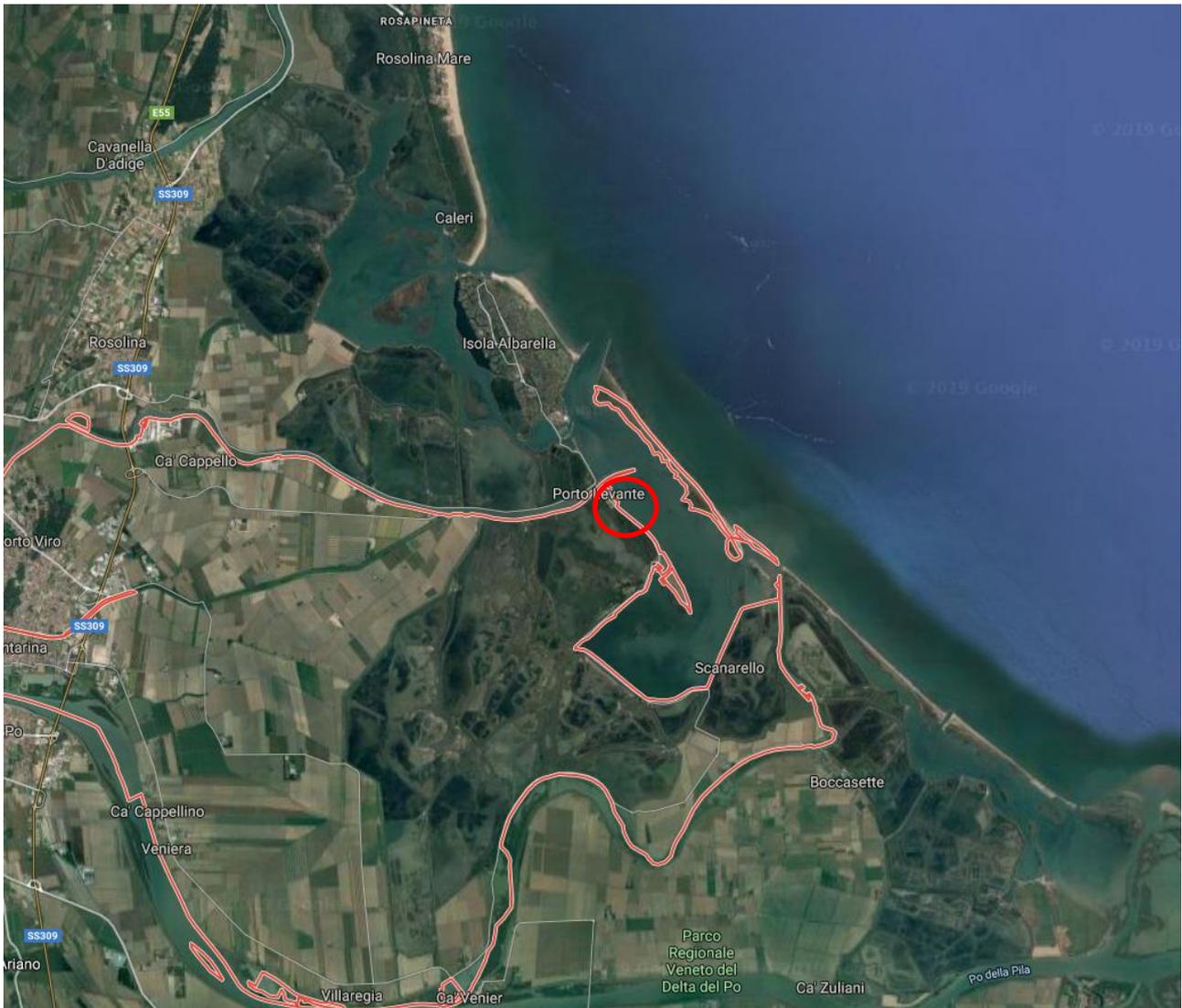
MAPPA CATASTALE



ESTRATTO DELLA CARTA TECNICA REGIONALE



ORTOFOTO



b) estratto cartografico degli strumenti della pianificazione urbanistica comunale e relative norme;

IL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI PORTO VIRO

Con D.C.C. n. 17 del 15/04/2009 il Comune di Porto Viro ha adottato il Piano di Assetto del Territorio. Il piano individua le direttrici di sviluppo dell'assetto urbanistico del territorio per i prossimi anni, recependo quanto già pianificato ed individuando nuove linee guida per uno sviluppo sostenibile del territorio.

P.A.T. del Comune di Porto Viro	Vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2004 (tavola 1) Vincolo ambientale (SIC/ZPS) Rete Natura 2000 (tavola 1) Vincolo idrogeologico forestale ai sensi del R.D. 3267/1923 (tavola 1) Ambito delle valli invariante di natura ambientale (art.20 delle N.T.A.) Area idonea a condizione (tavola 3) (art. 21 delle N.T.A.) Ambito territoriale omogeneo a prevalente destinazione residenziale (tavola 4.1) Area di urbanizzazione consolidata a prevalente destinazione produttiva, commerciale o direzionale" (artt. 30-31 delle N.T.A.)
--	--

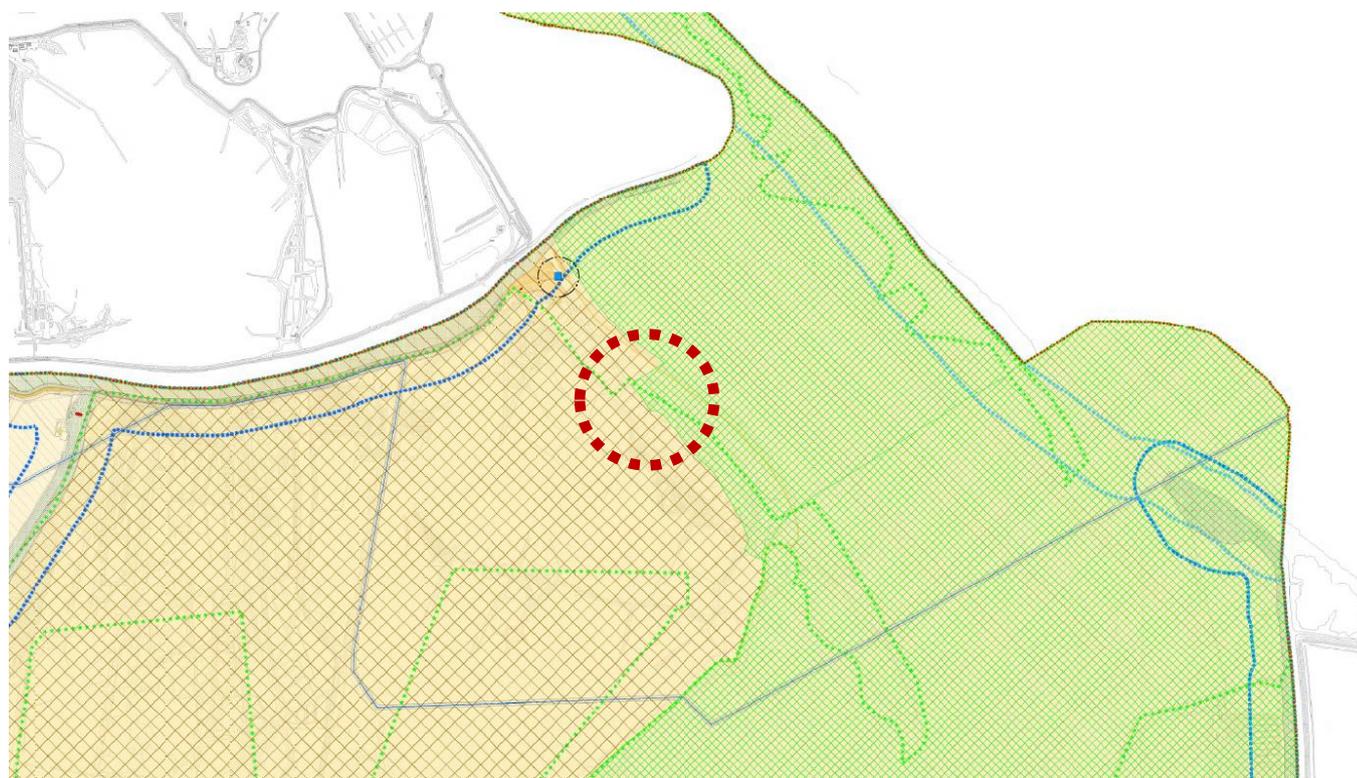


Figura 1: P.A.T. Comune di Porto Viro – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale

Carta dei Vincoli e della Pianificazione territoriale: l'ambito in esame ricade all'interno del perimetro di vincolo ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004 (aree di notevole interesse pubblico). L'area è inoltre inserita in un ambito SIC/ZPS ED è sottoposta a vincolo forestale.

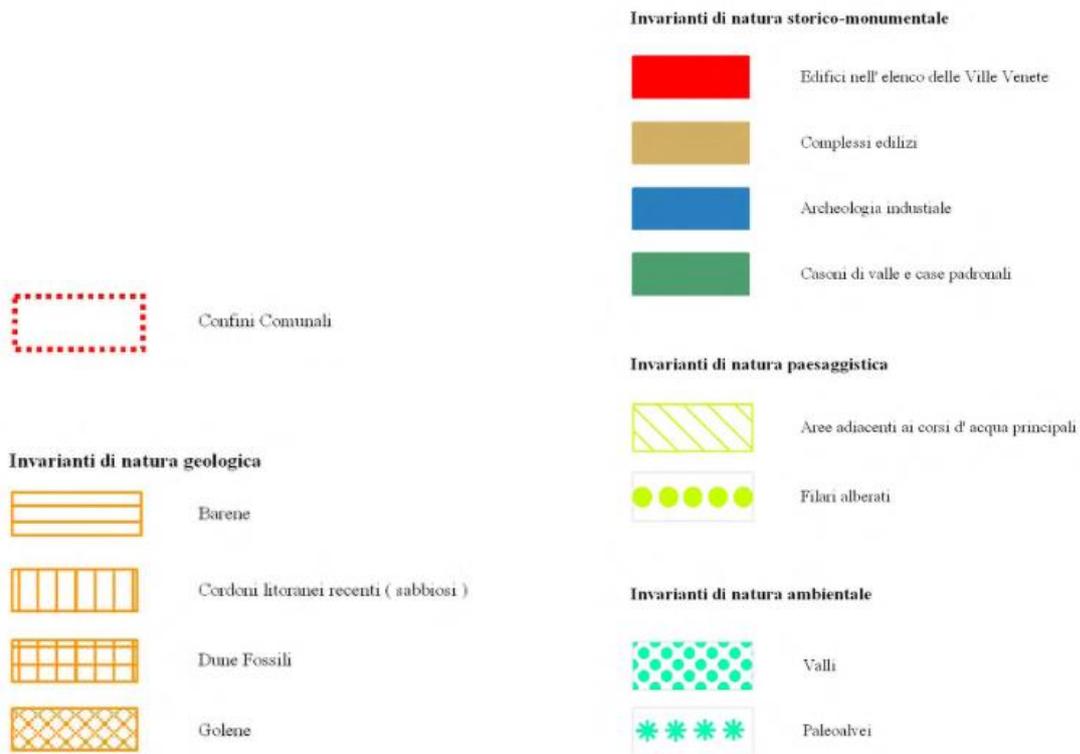
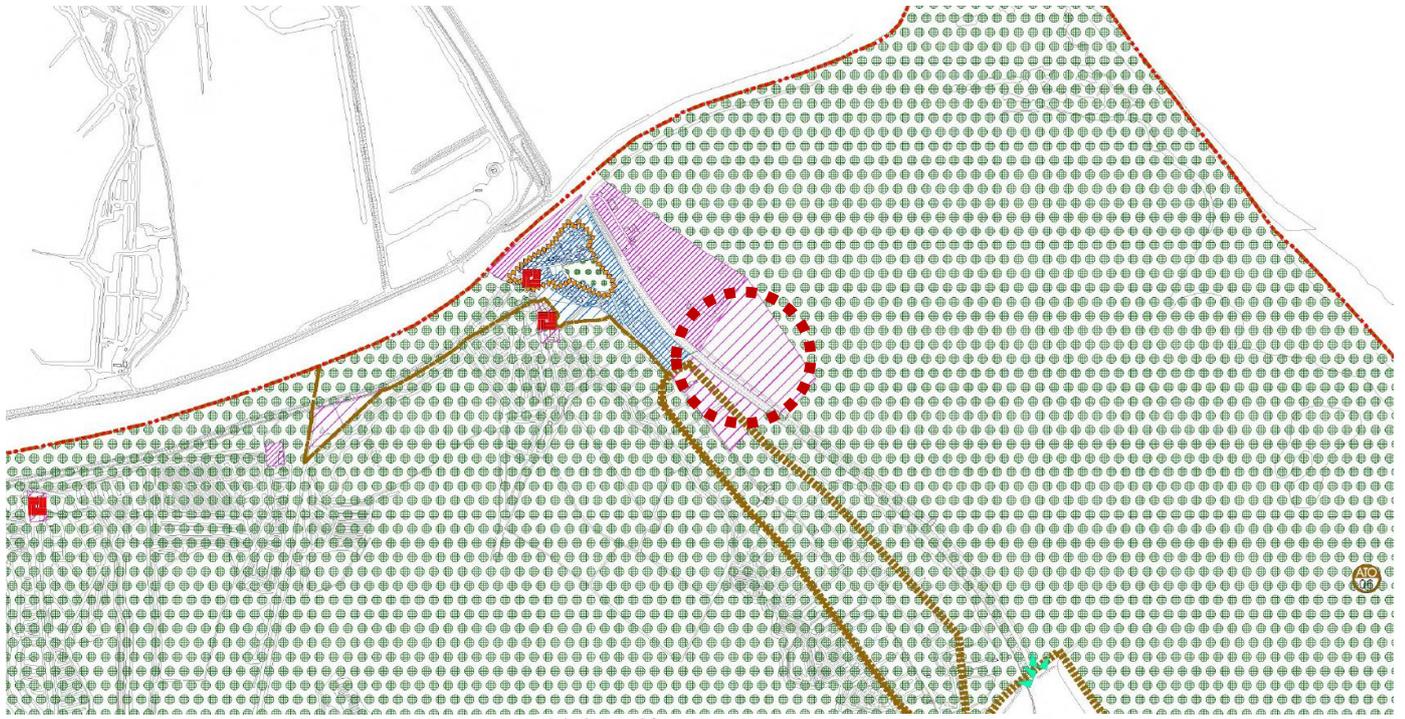


Figura 2: P.A.T. Comune di Porto Viro – Carta delle Invarianti



Azioni strategiche

-  Aree di urbanizzazione consolidata residenziale
-  Aree residenziali di trasformazione programmata
-  Aree di urbanizzazione consolidata produttive
-  Aree produttive di trasformazione programmata

 Confini Comunali

Individuazione degli Ambiti Territoriali Omogenei - A.T.O.

-  ATO 1: Porto Viro "Città"
 -  ATO 2: Zona produttiva "Corridoio Romea"
 -  ATO 3: Zona produttiva portuale
 -  ATO 4: Il territorio agricolo
 -  ATO 5: Il sistema delle valli da pesca
 -  ATO 6: Porto Levante ed il sistema turistico lagunare e costiero
 -  ATO 7: Borgo Scianello e le terre del turismo rurale
 -  ATO 8: Il sistema paesaggistico - ambientale del fiume Po
-  Limiti fisici all'espansione
 -  Area idonea per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale
 -  Servizi ed attrezzature di interesse comune di maggior rilevanza
 -  Contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi
 -  Linee preferenziali di sviluppo insediativo (a prevalente destinazione residenziale)
 -  Linee preferenziali di sviluppo insediativo - Altre
 -  Linee preferenziali di sviluppo insediativo - Produttivo

Valori e Tuttele

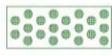
-  Ambiti territoriali cui attribuire i corrispondenti obiettivi di tutela, riqualificazione e valorizzazione
-  Ville individuate nella pubblicazione dell'Istituto regionale per le Ville venete
-  Edifici e complessi di valore monumentale testimoniale
-  Contesti figurativi dei complessi monumentali
-  Coni visuali
-  Centri storici
-  Area nucleo (Core area)
-  Area di connessione naturalistica (buffer zone)
-  Corridoio ecologico principale
-  Corridoio ecologico secondario

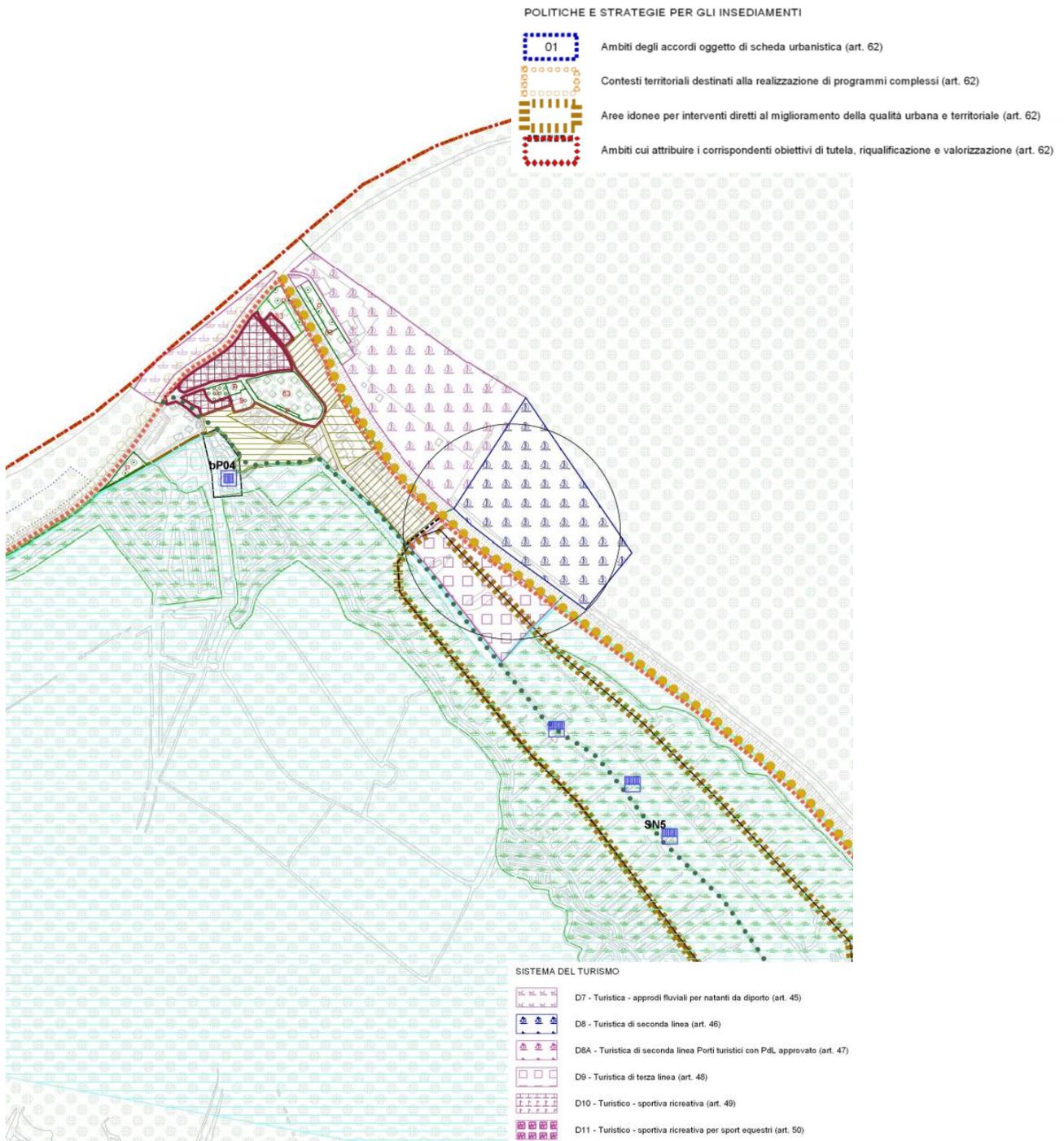
Figura 3: P.A.T. Comune di Porto Viro – Carta della Trasformabilità

IL PIANO DEGLI INTERVENTI DEL COMUNE DI PORTO VIRO

Il piano degli interventi (PI) è lo strumento urbanistico che, in coerenza e in attuazione del PAT, individua e disciplina gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e di trasformazione del territorio programmando in modo contestuale la realizzazione di tali interventi, il loro completamento, i servizi connessi e le infrastrutture per la mobilità.

Con delibera di Consiglio Comunale n. 53 del 26/11/2012 è stata approvata la Variante n. 2 del Piano degli Interventi.

PIANIFICAZIONE DI LIVELLO LOCALE	P.I. del Comune di Porto Viro	<p><i>ZONA D08 – Turistica di seconda linea – porti turistici (art. 46 delle N.T.O.) fornisce indicazioni rispetto a dimensionamenti, distanze, indici.</i></p> <p><i>ZONA D09 – Turistica di terza linea (art. 48 delle N.T.O.) fornisce indicazioni rispetto a dimensionamenti, distanze, indici.</i></p>
---	--------------------------------------	---



Il P.I. evidenzia per l'area in esame una destinazione legata al sistema del turismo con la presenza di una porzione classificata come D8 Turistica di seconda linea e una porzione in D9 Turistica di terza linea.

L'ambito viene inoltre parzialmente inserito in aree per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale.

Le norme di riferimento per le trasformazioni possibili in quest'area sono riportate di seguito.

Art. 46. ZONA D8 – Turistica di seconda linea – Porti turistici 1. Questa zona è destinata alla realizzazione di attrezzature per la nautica da diporto e dei manufatti comuni; tali manufatti, costituiti da opere ed impianti idonei alla ricettività dei natanti da diporto, possono essere dotati, nei limiti prescritti dal presente articolo, di attrezzature e di impianti destinati alla manutenzione, alaggio e rimessaggio delle imbarcazioni, nonché delle infrastrutture necessarie e complementari al soddisfacimento delle esigenze degli utenti. 2. È prescritto un rapporto di copertura non superiore al 10% della superficie territoriale corrispondente alla somma di tutte le aree che, in conseguenza delle previsioni dei piani attuativi, risulteranno emerse a seguito degli eventuali imbonimenti, con l'esclusione dei pontili e delle dighe foranee. Le strutture necessarie alla realizzazione delle opere di protezione e dei pontili di ormeggio dovranno essere costituite da elementi galleggianti mobili e/o da elementi fissi. 3. All'interno di queste zone l'edificazione è subordinata all'approvazione e relativa realizzazione di un Piano Urbanistico Attuativo, ai sensi degli artt. 19 e 20 della L.R. n. 11/2004. 4. Nella redazione del progetto delle attrezzature portuali, corredato da una verifica di compatibilità ambientale ai sensi della L.R. 26 marzo 1999, n. 10 e successive modifiche ed integrazioni, va tenuto conto: - delle possibili alterazioni delle componenti storico-culturali e naturalisticoambientali dei siti investiti dall'intervento; - dei problemi indotti dal traffico sulle vie di acqua e di terra; - dell'impatto sull'ambiente; - dei costi delle infrastrutture tecnologiche necessarie; - delle attrezzature di supporto a terra esistenti e previste; - dei fenomeni di degrado in atto sulle sponde e sui fondali nonché quelli indotti dal previsto intervento; - del pescaggio, lunghezza, ecc. delle imbarcazioni per cui è previsto l'attracco nonché degli altri parametri tecnico-settoriali. 5. La realizzazione delle attrezzature previste entro gli spazi acquei deve avvenire contestualmente a quella delle strutture di servizio a terra e degli sbocchi a mare.

Art. 48. ZONA D9 – Turistica di terza linea 1. Questa zona è destinata all'insediamento di attrezzature ricettive, anche residenziali, per il turismo. 2. Si assegnano i seguenti indici: - Densità territoriale: non può superare i 0,5 mc/mq; - Altezza delle costruzioni: non può superare i 7,00 ml; - Distanza dai confini di proprietà: non può essere inferiore a 5,00 ml; - Distanza tra fabbricati: non può essere inferiore a ml 10,00. 3. Data la particolare rilevanza ambientale di queste zone, per tutti gli interventi previsti, devono essere adottate tipologie tipiche dei luoghi nonché misure specifiche per un corretto inserimento nel contesto ambientale e paesaggistico. Deve inoltre essere favorita la messa a dimora di specie arboree e arbustive autoctone sia per un arricchimento estetico ed ecologico del paesaggio sia per gli effetti indotti sul microclima (difesa dal vento, protezione dei suoli dall'erosione, ecc.). 4. La zona di cui al titolo è in ogni caso soggetta alla formazione di un PUA ai sensi degli artt. 19 e 20 della L.R. n. 11/2004.

IL PUA “MARINA PASSATEMPO”

Il PUA prevede la realizzazione di un porto turistico in contiguità ad una darsena esistente in laguna Vallona la Marina di Porto Levante.

Gli interventi inerenti alle citate Z.T.O. sono individuati in modo puntuale nella cartografia di PI e trovano riscontro negli articoli 46 e 48 delle N.T.O del P.I. che definiscono in dettaglio le stereometrie per le due zone. La denominazione delle zone vengono tuttavia così modificate: D8 – Turistica di seconda linea – Porti turistici” e zona “D9 – Turistica di terza linea.

La delimitazione dell'ambito di intervento fa riferimento all'area di proprietà della società Marina Passatempo srl di cui al succitato atto di compravendita e dal Certificato di Destinazione Urbanistica rilasciato dal comune di Porto Viro il 25/02/2013. La definizione della perimetrazione di proprietà avverrà in dettaglio in occasione delle operazioni di dragaggio della parte ad acqua e della pulizia della parte a terra.

L'area sottoposta a PUA comprende una parte di territorio inedita, ad eccezione di due edifici esistenti facenti parte dell'ambito di intervento del citato SN 5, compresa a sud ed est dalla valle Bagliona e dalla strada bianca di penetrazione alla citata valle, a nord est dalla laguna in vicinanza di Sacca Cavallari e a ovest da edifici residenziali di mediocre qualità e dal confine con l'esistente Marina di Porto Levante. A dividere le zone è l'infrastruttura idraulica di difesa a mare con relativa strada demaniale di accesso a tale manufatto. Gli edifici esistenti hanno una struttura portante verticale costituita da mattoni pieni lavorati ad una testa, la copertura a due falde è realizzata con travi di legno e capriate sempre in legno; da una analisi in sito il fabbricato è privo di fondazioni e questo giustifica i numerosi cedimenti che si riscontrano dalle fessure presenti nelle strutture portanti. Nel complesso gli edifici sono in cattive condizioni statiche, le murature portanti presentano grosse fessure dovute a cedimenti alla base di appoggio e la copertura risulta molto inflessa a causa dell'ammaloramento di numerose travi di legno.

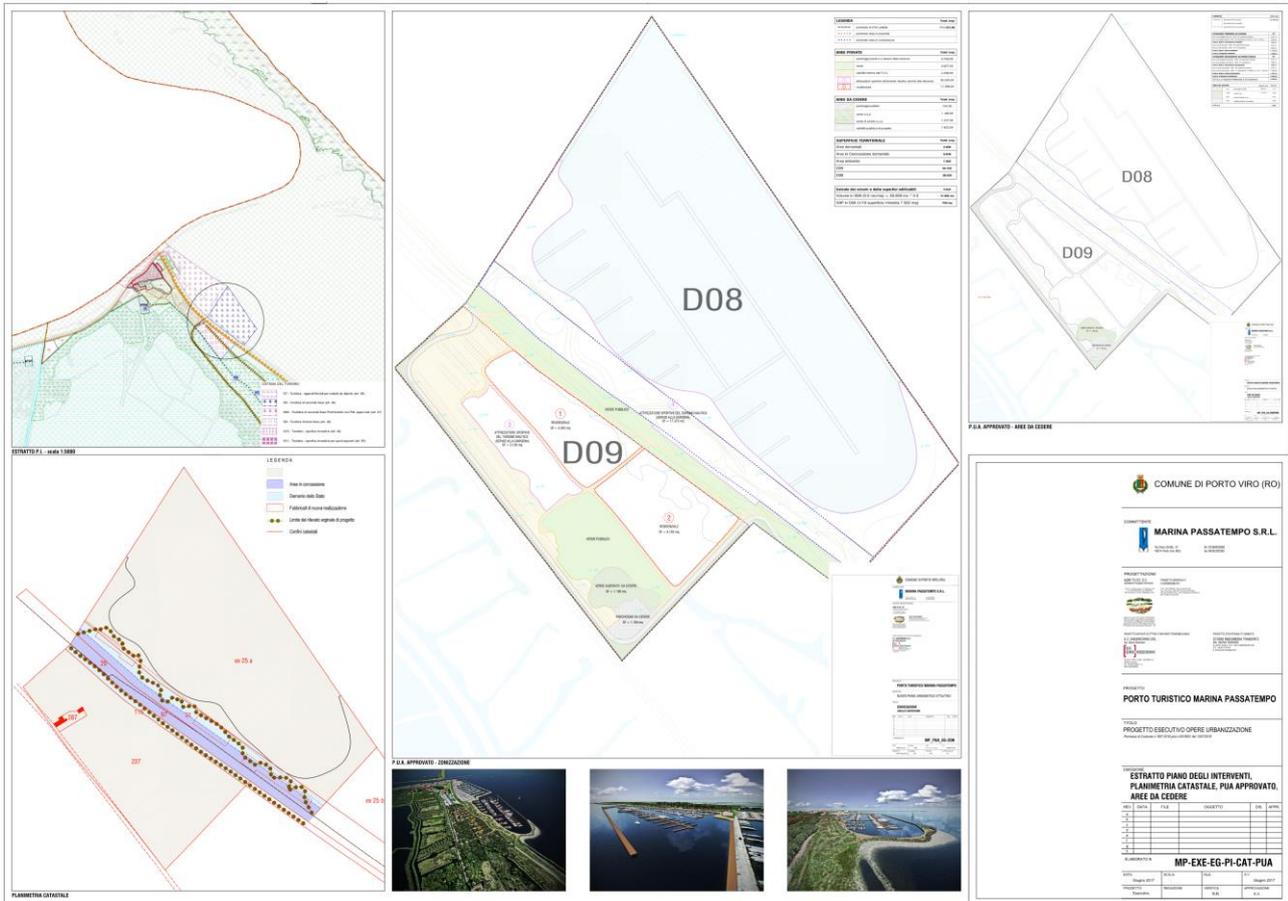
Il PI classifica e disciplina le zone territoriali omogenee con l'art. 46 e 48 di N.T.A. dedicate rispettivamente alla zona “turistica di seconda linea porti turistici” e zona “turistica di terza linea” prescrivendo parametri per l'edificazione secondo precise modalità.

La SCHEDA NORMA N° 5 “Percorso vallivo” a Porto Levante previsto dal P.R.G. del Comune di Porto Viro viene recepito all'interno del P.U.A. di iniziativa privata del Porto Turistico di Marina Passatempo. La scheda prevede la valorizzazione del percorso di visitazione con il potenziamento dei nuclei rurali esistenti attraverso modesti incrementi volumetrici ed parziale recupero di quota della cubatura eliminata, rispetto al PRG vigente, localizzata in un luogo altamente fragile e quindi fortemente invasiva.

Il nuovo PUA di iniziativa privata riunisce, come detto, le zone D8 e D9 in un unico ambito di intervento denominato “Porto turistico Marina Passatempo” da realizzarsi in un unico stralcio esecutivo funzionale. Pur ricadendo in zone urbanistiche con destinazione d'uso diverse, si è comunque intrapreso un iter di approvazione unico con un unico momento esecutivo considerato che non vi sono attività o condizioni ostative tali da comportare dimissioni o chiusura di attività insediate. Le conseguenti dotazioni di standards

rispettano il dimensionamento previsto per le singole zone D8 e D9. L'intervento sarà realizzato in maniera unitaria con consegna delle aree a collaudo avvenuto in un unico momento temporale. Inserisce le indicazioni della SN5 e prevede la demolizione e ricostruzione degli edifici esistenti.

Nella figura seguente viene visualizzato l'ambito di PUA e la zonizzazione delle aree così come indicate nei piani urbanistici vigenti.



PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO VIGENTE (PTRC)

Il PTRC vigente, approvato con DCR n. 250 del 13.12.91 ed in seguito con DCR n. 382 del 28.05.92, è stato ulteriormente modificato con DCR n. 461 e 462 del 18.11.92 e con DGR n. 1063 del 26.07.2011. Il Piano ha posto come suoi elementi cardine i criteri e gli orientamenti di assetto spaziale e funzionale per concertare le diverse iniziative e gli interventi volti a rendere compatibili le trasformazioni territoriali, sia con la società che con l'ambiente in modo unitario e coerente con il sistema che loro stessi costituiscono e caratterizzano.

Nelle tavole seguenti sono riportati alcuni degli elaborati grafici del P.T.R.C.:

TAV. 1 Difesa del suolo e degli insediamenti – scala 1:250.000 individua l'area interessata dall'intervento tra le zone sottoposte a vincolo idrogeologico (art. 7 N.T.A.) e tra le aree litoranee soggette a subsidenza (art. 11 N.T.A.).

TAV. 2 Ambiti naturalistico-ambientali e paesaggistici di livello regionale – scala 1:250.000 individua l'ambito d'intervento come area di tutela paesaggistica ai sensi delle L. 1497/1939 e L. 431/1965 (ora D.Lgs 42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio). Tali ambiti sono normati all'art. 19 delle N.T.A. al piano.



Figura 4: PTRC - Tavola 2 - Ambiti naturalistico-ambientali e paesaggistici di livello regionale

TAV. 5 Ambiti per l'istituzione di parchi e riserve regionali naturali ed archeologici ed aree di massima tutela paesaggistica – scala 1:250.000 individua l'area all'interno del perimetro di ambito per l'istituzione di parchi e riserve naturali "Delta del Po" e come area di tutela paesaggistica.

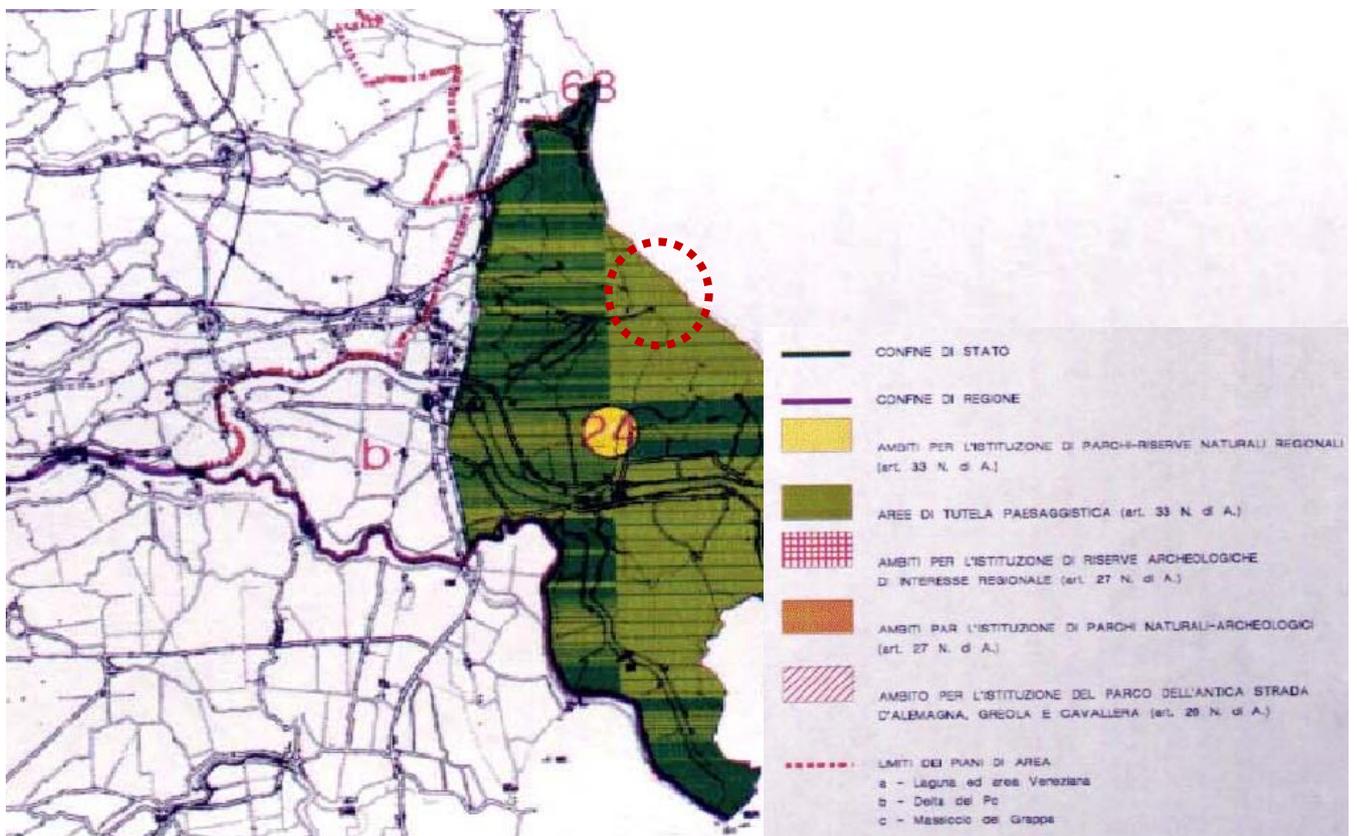


Figura 5: PTRC – Tavola 5 - Ambiti per l'istituzione di parchi e riserve regionali naturali ed archeologici ed aree di massima tutela paesaggistica

TAV. 10.48 Valenze storico-culturali e paesaggistico-ambientali – scala 1:250.000 comprende l'area d'intervento nelle aree litoranee soggette a subsidenza (art. 11 N.T.A.), l'area litoranea inoltre presenta una tendenza all'arretramento.

Come si vede, l'area in oggetto viene identificata come di particolare attenzione, rimandandone per la trasformazione a specifici studi e cautele, volti a salvaguardare gli aspetti relativi alla sicurezza ed ai valori ambientali, non precludendone a priori la trasformabilità. Le attenzioni e le prescrizioni indicate vengono comunque demandate dal PTRC al dettaglio dello specifico Piano di Area del Delta del Po, scelta congrua con la filosofia del piano territoriale regionale, che prevedeva, per le aree maggiormente problematiche e/o di particolare valenza, un rinvio a puntuali PDA, aventi lo stesso valore del piano stesso

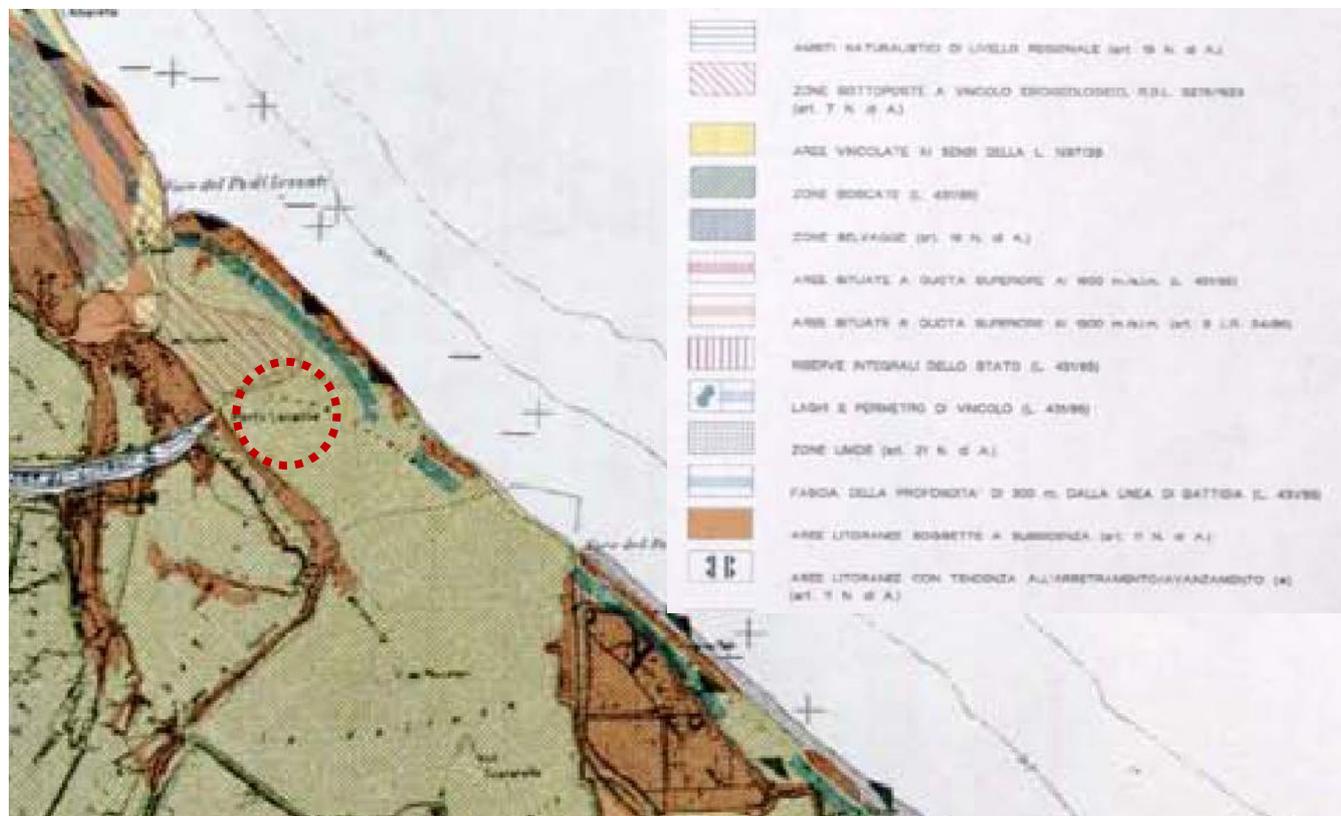


Figura 6: PTRC – Tavola 10.47 – Valenze storico-culturali e paesaggistiche-ambientali

IL NUOVO PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO

La redazione del Nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento adottato D.G.R.V. n. 372 del 17.02.2009 diventa un passaggio fondamentale per fissare degli obiettivi di assetto spaziale e di uso delle risorse in un contesto di scelte strategiche, senza perdere di vista il fatto che il territorio regionale è il risultato di un processo di sviluppo produttivo ed insediativo, ma anche una stratificazione di valori legati al territorio, alle sue risorse, ed alle civiltà che vi si sono insediate.

La tavola n. 1a “Uso del suolo – Terra” indica che l'area d'intervento interessa “area agropolitana” situata sotto il livello del mare; mentre dall'analisi della tavola n. 1b “Uso del suolo – acqua” emerge che l'ambito di progetto occupa “aree di maggiore pericolosità idraulica” e “area sottoposta a vincolo idrogeologico”, posizionandosi lungo il “Corso d'acqua significativo” del fiume Piave.

La tavola n. 1a “Uso del suolo – Terra” indica che l'area d'intervento interessa “area agropolitana” situata sotto il livello del mare; mentre dall'analisi della tavola n. 1b “Uso del suolo – acqua” emerge che l'ambito di progetto occupa “aree di maggiore pericolosità idraulica” e “area sottoposta a vincolo idrogeologico”, posizionandosi lungo il “Corso d'acqua significativo” del fiume Piave.

VARIANTE PARZIALE AL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO REGIONALE (PTRC 2009)

La variante parziale al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC 2009) con attribuzione della valenza paesaggistica, è stata adottata con deliberazione della Giunta Regionale n. 427 del 10 aprile 2013 e pubblicata nel Bollettino ufficiale n. 39 del 3 maggio 2013.

Dall'analisi svolta emerge che l'intervento è coerente con le previsioni della variante del PTRC.

La tavola relativa all'“Uso del suolo” raccoglie le azioni di piano volte a gestire il processo di urbanizzazione, attraverso specifiche misure per gli spazi aperti e la “matrice agricola” del territorio e del sistema insediativo. Si prevedono specifiche tutele per gli ambiti collinari e montani e per le aree pianiziali di pregio. Si prevedono misure di salvaguardia dei “varchi” liberi da edificazione lungo le coste marine e lacuali e nelle aree aperte periurbane. Si individuano le aree con problemi di frammentazione paesaggistica a dominanza insediativa ed agricola, da assoggettare a specifiche azioni di piano.

L'ambito d'intervento è sottoposto a vincolo idrogeologico e relativamente al tematismo suoli il piano si propone di favorire gli interventi finalizzati alla riduzione del rischio idrogeologico.

L'Uso del suolo – Acqua- evidenzia invece un'area sottoposta a vincolo idrogeologico, oltre ad essere un'area vulnerabile ai nitrati.

La tavola dedicata alla "**Biodiversità**" raccoglie le azioni di piano volte a tutelare e accrescere la diversità biologica. Ciò si ottiene attraverso l'individuazione e la definizione di sistemi ecorelazionali (corridoi ecologici) estesi all'intero territorio regionale e connessi alla rete ecologica europea. Vengono previste specifiche misure per potenziare il contributo delle attività agricole alla biodiversità. A tal fine sono state individuate alcune aree soggette a "frammentazione paesaggistica a dominante agricola" dove prevedere anche adeguate misure di aumento della agrodiversità. In connessione al sistema insediativo sono indicati gli ambiti di agricoltura periurbana e le aree "urbanorurali" in cui valorizzare le caratteristiche di multifunzionalità.

L'area ricade nell'ambito "deltizio lagunare": per il territorio in esame il piano prevede di rafforzare il sistema dei parchi e tutelare gli ambienti deltizi.

La tavola relativa alla "**Mobilità**" raccoglie le azioni di piano volte a governare il rapporto tra le infrastrutture e il sistema insediativo, cogliendo l'opportunità di razionalizzare il territorio urbanizzato sulla base della presenza dei Corridoi Plurimodali I e V, del SFMR e dell'asse viario della Pedemontana.

Anche attraverso la perequazione territoriale nelle aree in fregio all'asse viario, il riordino può avvenire attraverso idonee azioni finalizzate a disincentivare la produzione agroalimentare e a razionalizzare/valorizzare le attività produttive e commerciali. Il tracciato dei corridoi plurimodali europei si presta a ripensare il sistema dei nodi funzionali ad esso afferenti, nonché a favorire le connessioni con le due cittadelle aeroportuali di Verona e Venezia. Il sistema ferroviario metropolitano regionale (SFMR), costituisce la matrice di riordino/sviluppo del sistema insediativo della regione, da strutturarsi secondo un preciso quadro di coordinamento territoriale di rango regionale.

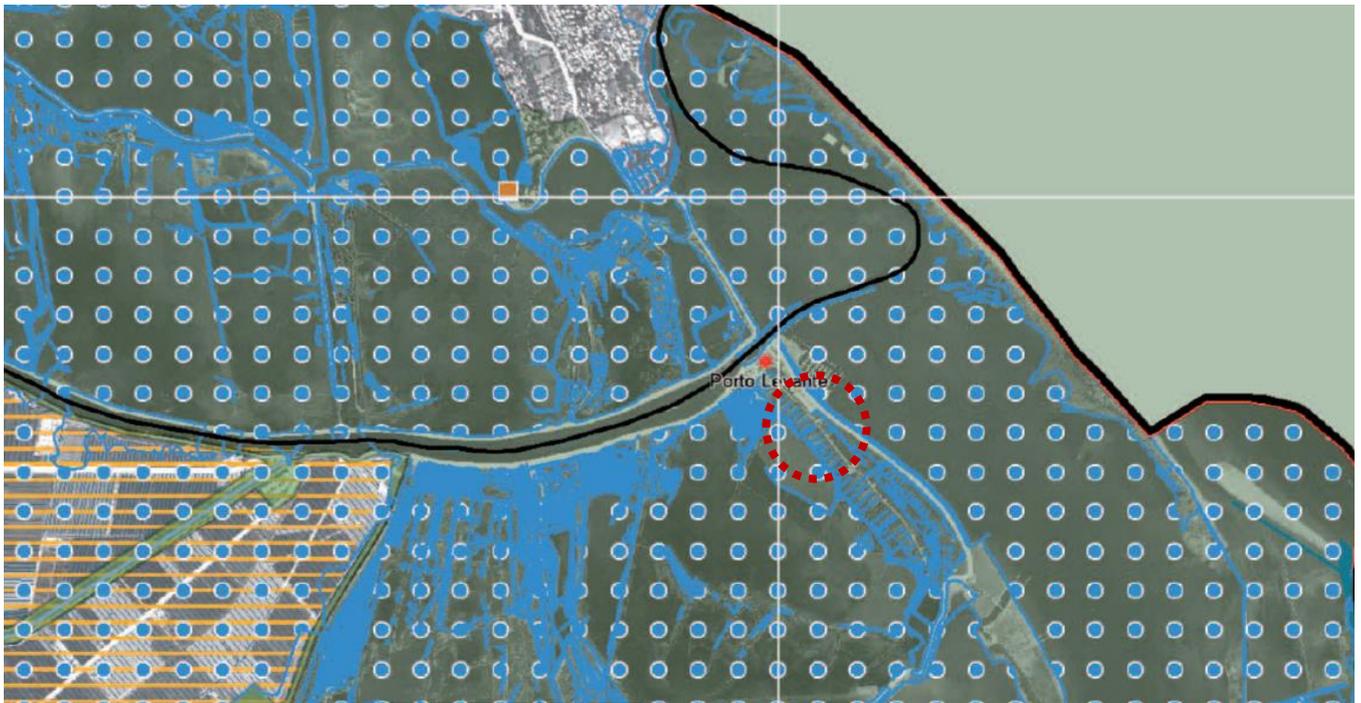
La rete della logistica regionale è organizzata in due livelli, con gli hub principali posizionati sull'asse Venezia-Padova e Verona e con connessioni secondarie nel territorio. Sono individuati i collegamenti intervallivi e quelli tra la pianura e la montagna, nonché quelli in ambito alpino transregionale e transfrontaliero.

Per l'ambito d'intervento si identifica come azione di piano "il mettere a sistema la portualità" e questo trova una logica nella definizione delle due bocche di porto come caselli dell'"Autostrada del Mare".

La tavola relativa a "**Sviluppo economico turistico**" raccoglie elementi e contesti da valorizzare e tutelare, al fine di sviluppare armonicamente i diversi turismi ridefinendo il legame tra ospitalità e l'armatura culturale e ambientale del territorio. Sono previste azioni di valorizzazione del sistema delle ville venete, delle città storiche e delle città murate. E' previsto di coniugare, anche attraverso i "parchi agroalimentari", le produzioni agricole di pregio con il turismo culturale ed enogastronomico. Sono individuate le zone di produzione DOC, DOP, IGP e le aree caratterizzate di attività artigianali di eccellenza, quale fattore di qualità dell'offerta turistica. E' previsto lo sviluppo del turismo termale, congressuale, musicale, teatrale, diportistico e quali nuovi "focus" di specializzazione turistica. E' evidenziata la rete delle aviosuperfici esistenti quale fattore di competitività.

Da tale cartografia appare come l'area d'intervento sia inserito all'interno di un sistema del turismo naturalistico e rurale ed inserito nel parco agroalimentare del Delta del Po.

Nel particolare riportato della tavola 9 del PTRC adottato viene rappresentato il Sistema del territorio rurale e della rete ecologica, di cui di seguito si riporta lo stralcio della tavola relativa al "Delta del Po". In tale rappresentazione l'area in cui è prevista la realizzazione dell'intervento presenta una consistente idrografia superficiale ed è identificata come area sotto il livello del mare.



<p>SISTEMA DELLA RETE ECOLOGICA</p> <p> aree nucleo</p> <p> corridoi ecologici</p>	<p> centro storico</p> <p> centro storico minore</p>
<p>SISTEMA DEL TERRITORIO RURALE</p> <p> aree ad elevata utilizzazione agricola</p> <p> agricoltura mista a naturalità diffusa</p> <p> agricoltura periurbana</p> <p> aree agropolitane in pianura</p> <p> aree sotto il livello del mare</p> <p> prati stabili</p>	<p> città murata</p> <p> strada romana</p> <p> zona archeologica</p> <p> villa veneta</p> <p> villa del palladio</p> <p> castello</p> <p> luoghi e manufatti della grande guerra</p>
<p>ELEMENTI TERRITORIALI DI RIFERIMENTO</p> <p> confine comunale</p> <p> perimetro ambiti di paesaggio</p> <p> ipotesi di tracciato viario</p> <p> idrografia superficiale</p> <p> corso d'acqua di interesse regionale</p> <p> fascia delle risorgive</p> <p> testa di fontanile</p> <p> geosito</p>	<p> paesaggi agrari storici</p> <p> paesaggi terrazzati</p> <p> bosco della serenissima repubblica</p> <p> bosco litoraneo</p> <p> bosco di pianura</p> <p> dune consolidate, boscate e fossili</p>

L'ambito di riferimento paesaggistico riferibile all'Atlante ricognitivo predisposto dalla Regione Veneto in sede di elaborazione del nuovo PTRC è l'ambito 39 "Delta e Lagune del Po".

L'ambito in oggetto è disegnato dalla foce del fiume Po e dai suoi rami che si aprono a ventaglio a nord e a sud del Po di Venezia e che delimitano territori chiamati "isole".

È delimitato verso ovest dalla fascia di origine più antica attestata sui cordoni dunali, che testimoniano le successive posizioni assunte dalla linea di costa fino al 1600 posizioni assunte dalla linea di costa fino al 1600; a nord dalla parte terminale del fiume Adige; ed est dal Mare Adriatico; a sud dal Po di Goro, che lo separa dall'Emilia Romagna.

Quasi tutto il territorio si trova sotto il livello del mare (tra -2 e -4 metri) mentre i corsi fluviali scorrono in condizioni di pensilità; a questi si somma una rete idrografica costituita da canali artificiali arginati o scavati al di sotto della superficie del piano campagna.



Figura 7: Ambito 39 - Atlante ricognitivo degli ambiti di paesaggio

Per conservare e migliorare la qualità del paesaggio vengono proposti i seguenti obiettivi e indirizzi prioritari.

Il paesaggio del Delta, fortemente caratterizzato dalla presenza dei numerosi rami fluviali del Po e dagli importanti e continui interventi dell'uomo sul territorio, presenta un profilo di notevole valore. Qui natura, storia e tradizione si fondono e si intrecciano in modo imprescindibile. In generale il paesaggio risulta integro ed ancora con un basso grado di antropizzazione. Tutta l'area si presenta come un territorio molto labile; in particolare le caratteristiche idrogeologiche ne testimoniano l'alto grado di vulnerabilità, anche rispetto ai fenomeni correlati all'inquinamento.

Per conservare e migliorare la qualità del paesaggio si propongono all'attenzione delle popolazioni, per questo ambito, i seguenti obiettivi e indirizzi prioritari.

6. Funzionalità ambientale delle zone lagunari

6a. Salvaguardare l'idrodinamica lagunare naturale.

giugno 1939 n. 1497, e della legge 8 agosto 1985 n. 431, nelle norme di attuazione definisce i contenuti del piano ed i sistemi di riferimento così come di seguito riportato.

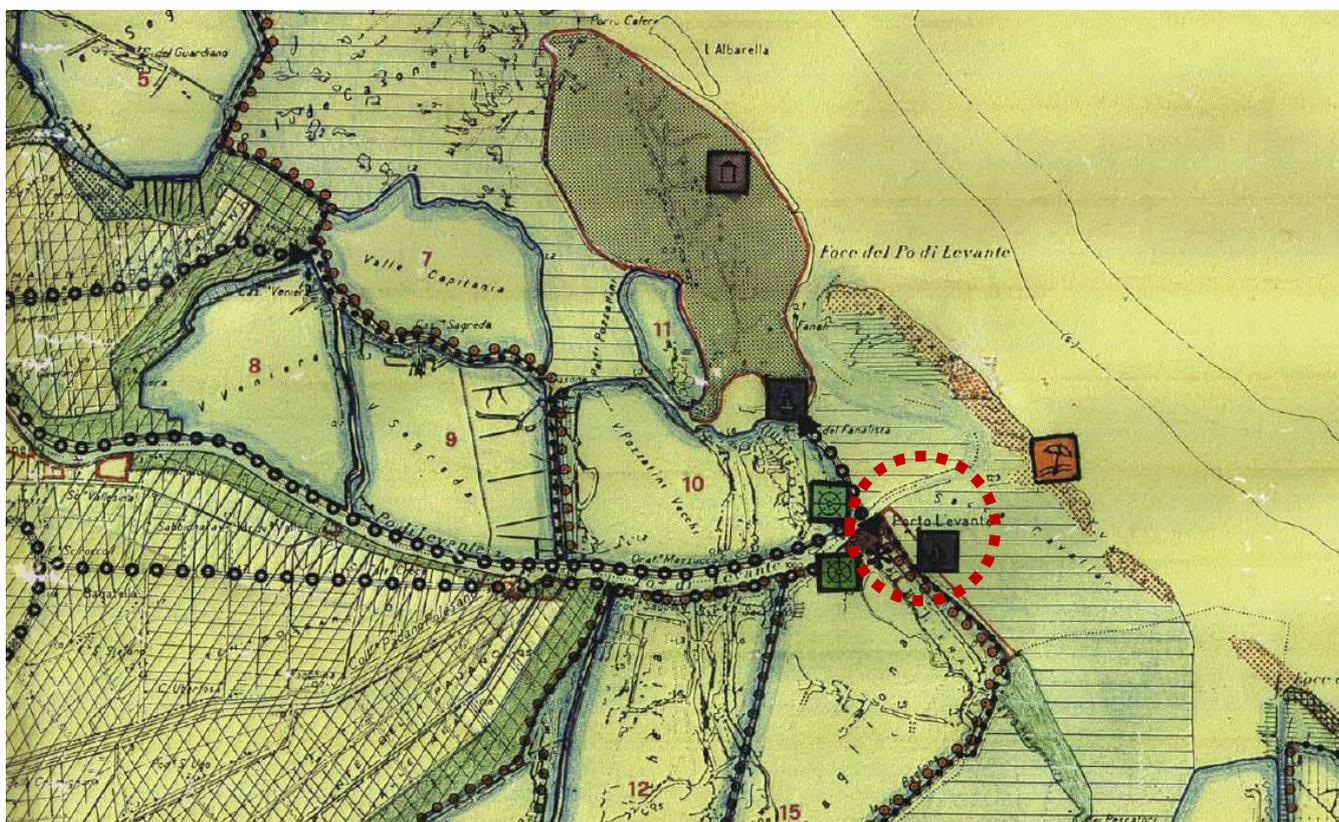
Nel Piano d'area l'ambito di intervento è normato come

- **Aree di interesse paesistico ambientale (art. 23)**
- **Percorsi pedonali, ciclabili ed equestri (art. 32)**
- **Porti turistici (art. 35)**
- **Aree con previsioni degli strumenti urbanistici vigenti confermate (art. 51)**

Sinteticamente l'ambito:

- è indicato come aree con previsioni degli strumenti urbanistici vigenti confermate (rif. Tavola 2.11 Sistemi e Ambiti di Progetto – Barchessa Ravagnani e art. 51 N.T.A.)
- è indicato nel Piano d'Area come Porto Turistico: l'art. 35 N.T.A. consente la costruzione o l'ampliamento di attrezzature portuali per la nautica da diporto nell'area. In particolare, in località Porto Levante, il piano d'area consente la realizzazione di strutture per l'attracco su pontili galleggianti in legno senza limitazioni dimensionali.
- presenta in corrispondenza della viabilità oggetto d'intervento un percorso "pedonale, ciclabile ed equestre" (normato dall'art. 31) all'interno di un ambito di dune consolidate e boscate (art.9) in cui sono possibili interventi di manutenzione.

La **Tavola 2.11 Sistemi e Ambiti di Progetto – Barchessa Ravagnani** individua, invece, con maggior dettaglio il perimetro delle aree con previsioni degli strumenti urbanistici vigenti confermate ai sensi dell'art. 51 delle N.T.A.



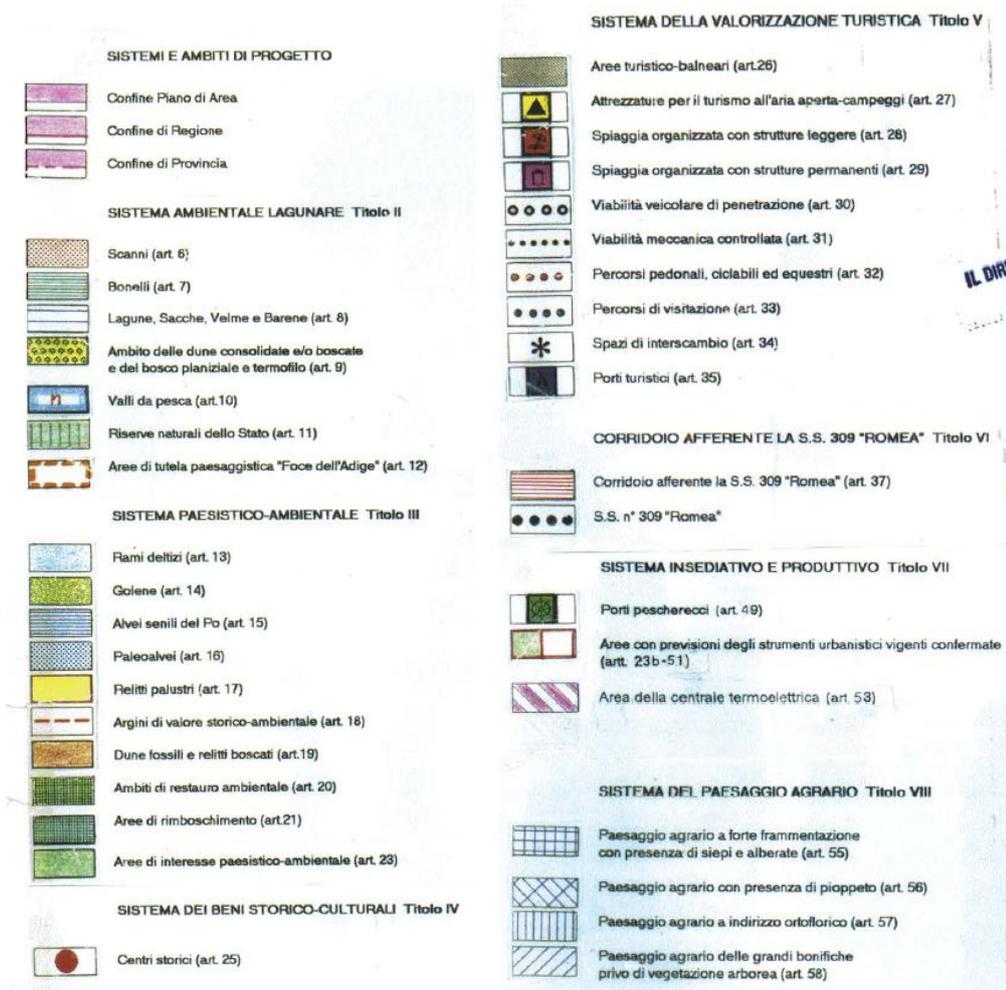
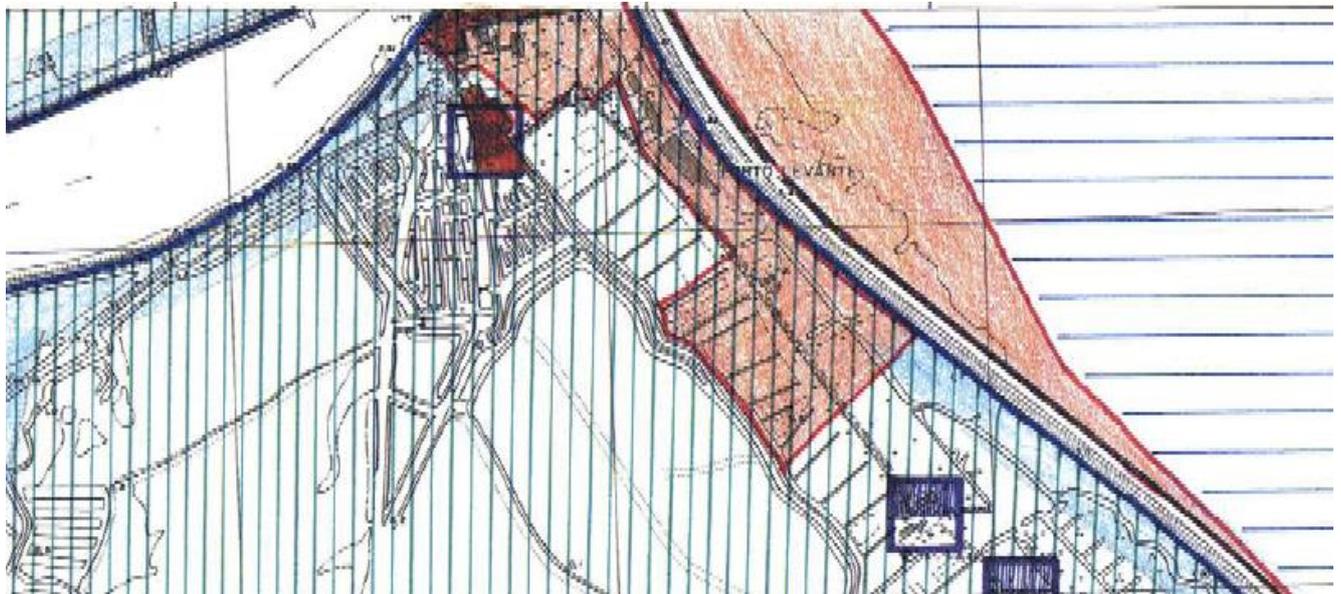


Figura 8: Estratto Piano d'Area del Delta del Po – Tavola 1 – Sistemi e ambiti di progetto



-  Confine di Regione
-  Confine di Provincia
-  Confine del Piano di Area

SISTEMA AMBIENTALE LAGUNARE E LITORANEO Titolo II

-  Scanni (art. 6)
-  Bonelli (art. 7)
-  Lagune, Sacche, Velme e Barane (art. 8)
-  Ambito delle dune consolidate e/o boscate e del bosco planiziale e termofilo (art. 9)
-  Valli da pesca (art.10)
-  Riserve naturali dello Stato (art. 11)
-  Oasi naturali/Oasi naturali soggette a rimboscimento (artt. 11-21)
-  Casoni lagunari e di valle (art. 24)

SISTEMA PAESISTICO AMBIENTALE Titolo III

-  Rami deltizi (art. 13)
-  Golene (art. 14)
-  Alveo senile del Po (art. 15)
-  Paleoalvei (art. 16)
-  Relitti palustri (art. 17)
-  Dune fossili e relitti boscati (art. 19)
-  Ambiti di restauro ambientale (art. 20)
-  Aree di rimboscimento (art. 21)
-  Alberate - piantate (art. 22)
-  Grandi Alberi (art. 22)
-  Aree di interesse paesistico ambientale (art. 23)
-  Attività e/o edifici da allontanare o eliminare (art. 48)

SISTEMA INSEDIATIVO E PRODUTTIVO Titolo VII

-  Cavane (art. 50)
-  Aree con previsioni degli strumenti urbanistici vigenti confermate comprese nelle aree di interesse paesistico-ambientale (art. 23b)
-  Aree con previsioni degli strumenti urbanistici vigenti confermate (art.51)
-  Area della centrale termoelettrica (art. 53)
-  Opere di consolidamento, risagomatura arginale, rettificazione e regolarizzazione delle acque di piena del Po (realizzate, in atto e di futura realizzazione)

Figura 9: Estratto Piano d'Area del Delta del Po – Tavola 2.11 – Sistemi e ambiti di progetto – Barchessa Ravagnani

9. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELLO STATO ATTUALE



Foto 1 – Punto d'innesto della nuova viabilità in variante



Foto 2 – Area per l'innesto della viabilità esistente (Via delle Valli) con la nuova viabilità perimetrale e della cabina Enel in prossimità della recinzione con altra proprietà – confine nord-ovest



Foto 3 – Area per l’inserimento della nuova cabina elettrica lungo il confine nord-ovest



Foto 4: Confine nord-ovest



Foto 5: strada esistente dove è prevista la realizzazione della nuova viabilità perimetrale all'ambito di PUA



Foto 6: strada esistente dove è prevista la realizzazione della nuova viabilità perimetrale all'ambito di PUA

10 a. PRESENZA DI IMMOBILI ED AREE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO (art. 136 - 141 - 157 Dlgs 42/04)

Tipologia di cui all'art. 136 co. 1 :

a) cose immobili b) ville, giardini, parchi c) complessi di cose immobili d) bellezze panoramiche estremi del provvedimento di tutela, denominazione e motivazione in esso indicate

Dal punto di vista vincolistico l'area di intervento, risulta essere soggetta a vincolo paesaggistico per i beni di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004.

L'ambito in esame è compreso e disciplinato dal Piano di Area del Delta del Po (approvato dalla Regione Veneto nel 1994), esteso al territorio dei comuni di Rosolina, Porto Viro, Taglio di Po, Porto Tolle, Corbola, Ariano nel Polesine e a ridotta parte dei comuni di Loreo e Papozze;), tale piano assume valenza paesaggistica ai sensi e per gli effetti della legge 29 giugno 1939 n. 1497, e della legge 8 agosto 1985 n. 431.

L'area di intervento è assoggetta a a vincolo idrogeologico e forestale ai sensi de R.D. n. 3267 del 30.12.1923; R.D. n. 1126 del 16.05.1926; L.R. 13.09.1978, n. 52.

Sul territorio è stato istituito, con L.R. 8 settembre 1997, n. 9, il Parco Regionale Veneto del Delta del Po e in data 17 dicembre 2012 è stato adottato il Piano Ambientale del Parco del Delta del Po, l'area di intervento è esterna al perimetro del parco anche se limitrofa allo stesso.

L'area di intervento ricade all'interno dei seguenti Siti Rete Natura 2000:

- a Zona di Protezione Speciale **ZPS IT3270023 "Delta del Po"**;
- il Sito di Importanza Comunitaria **SIC IT3270017 "Delta del Po: tratto terminale e delta veneto"**.

Sull'ambito ricade inoltre la Riserva Naturale Regionale delle Bocche di Po.

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

- | | | |
|---|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> a) territori costieri | <input type="checkbox"/> b) territori contermini ai laghi | <input type="checkbox"/> c) fiumi, torrenti, corsi d'acqua |
| <input type="checkbox"/> d) montagne sup. 1200/1600 m | <input type="checkbox"/> e) ghiacciai e circhi glaciali | <input type="checkbox"/> f) parchi e riserve |
| <input type="checkbox"/> g) territori coperti da foreste e boschi | <input type="checkbox"/> h) università agrarie e usi civici | <input type="checkbox"/> i) zone umide |
| <input type="checkbox"/> l) vulcani | <input type="checkbox"/> m) zone di interesse archeologico | |

11. NOTE DESCRITTIVE DELLO STATO ATTUALE DELL'IMMOBILE O DELL'AREA TUTELATA ⁽⁴⁾

Il progetto per la Realizzazione del Nuovo Porto Turistico "Marina Passatempo" in località Porto Levante, Comune di Porto Viro avente come committente Marina Passatempo S.r.l. ha avuto, con protocollo 484/2018 del 27/07/2018, da parte del comune di Porto Viro un'autorizzazione paesaggistica secondo la procedura ordinaria di cui all'art. 146 del D.lgs. 22.01.2004 n. 42,

Aree da cedere

Il progetto di PUA prevede la suddivisione dell'ambito unitario in differenti lotti, distinti per funzioni ed attività insediabili.

Sono previste aree in proprietà da cedere al Comune di Porto Viro e aree private.

Le aree in proprietà da cedere riguardano essenzialmente il sedime della nuova strada e le aree per il soddisfacimento degli standard primari.

L'immagine che segue mostra l'individuazione di tali aree ed il dimensionamento delle stesse.

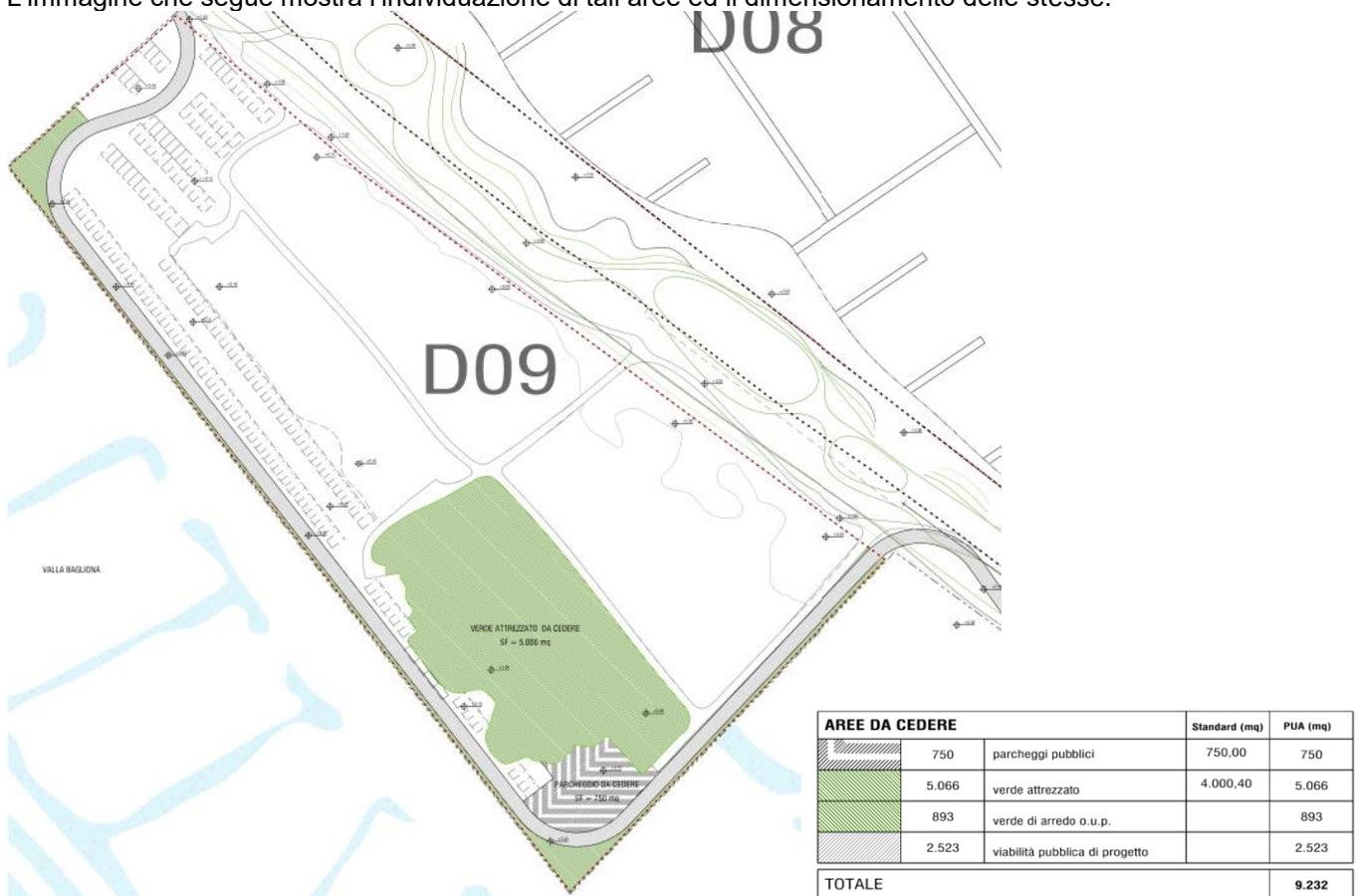


Figura 10: Zonizzazione – Aree da cedere al Comune di Porto Viro

La viabilità prevista dal PUA

L'area di intervento oggetto di PUA approvato risulta attraversata dalla viabilità comunale posta a quota 1,00 m s.l.m.m. con una sezione stradale di 3,00 m e banchina di 50 cm per lato.



Figura 11: Stato di fatto via delle Valli Sud nell'area di intervento

La strada comunale di Via Valli sud per allontanare il traffico veicolare nel tratto compreso tra l'ingresso all'ambito di intervento e il molo sud viene deviata a margine dell'intervento.

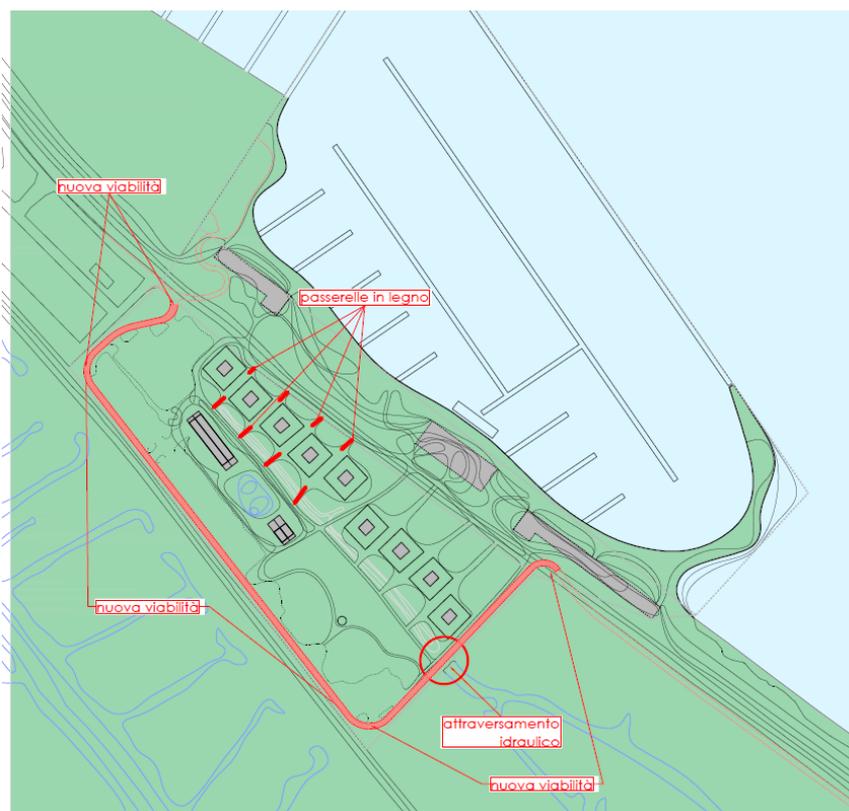


Figura 12: Nuova viabilità

Tale viabilità di progetto dovrà svilupparsi tra due quote principali di scorrimento:

- Strada lungargine esistente, posta indicativamente alla quota +1.00 m s.m.m. ;
- Strada di progetto sul lato ovest del complesso turistico, posta indicativamente alla quota +0.90 m s.m.m. .

Ortogonalmente a queste due "direttrici principali" si sviluppano due modesti rilevati stradali di adeguate pendenze per il relativo collegamento.

Per il tratto di strada si utilizza un'unica piattaforma stradale con dimensioni leggermente maggiori rispetto a quella esistente (3,5 m) con una banchina laterale di larghezza pari a 0.50 m per una larghezza complessiva

di 4.50 m. Su entrambi i lati della piattaforma sono previsti cigli erbosi realizzati in ghiaia inerbata e nel lato interno all'intervento per il tratto rettilineo 5 piazzole di interscambio.

Il gruppo di progettazione ha individuato come possibile **azione migliorativa un INTERVENTO ATTIVO di contenimento sulla sorgente** rumore operando sul manto bituminoso dello strato superficiale della pavimentazione stradale (tappeti di usura) normalmente realizzati con un conglomerato composto da inerti lapidei e bitumi.

Con questa proposta viene **ridotto l'impatto acustico dell'opera lungo tutto il tracciato**, riducendo così il disturbo anche a carico della fauna e sull'ambito rurale aperto.

Il tappeto bituminoso drenante pertanto oltre a garantire condizioni di guida di maggiore sicurezza in caso di precipitazioni atmosferiche, realizza quindi un concreto contenimento delle emissioni sonore agendo direttamente sulla sorgente.

La proposta di migliorativa si basa sull'utilizzo di un asfalto drenante-fonoassorbente in luogo di quello di tipo standard previsto dal progetto precedente.

La soluzione adottata prevede una pavimentazione di tipo flessibile con l'utilizzo di strati in conglomerato bituminoso prestazionale tipo Usura SPLITIMASTIX con SBR-NR confezionato a tiepido "metodo di sistema WAM FOAM" (temperatura di miscelazione inferiore a 130°C) che garantisce inoltre un basso impatto ambientale riducendo l'inquinamento da emissioni di fumi e polveri sia in fase di produzione sia durante la stesa in opera, cautelando gli operatori e garantendo loro una miglior qualità di lavoro; il contenimento della temperatura durante il confezionamento all'impianto e alla stesa si traduce poi in un considerevole risparmio energetico.

Tale soluzione è già stata utilizzata nella Regione Veneto su strade ad elevato flusso di circolazione.

L'abbattimento di rumore ottenibile con l'introduzione di tale miglioria documentato nel rapporto di prova relativo ad un rilievo fonometrico lungo un tratto sperimentale effettuato su una strada di forte circolazione della regione Veneto (RDP n. 156/re/08 fornito in allegato alla relazione specialistica) confrontato con prova eseguita su un tratto a pavimentazione con tappeto di usura tradizionale **è quantificabile in 4.2 dB(A).**

Date le caratteristiche dell'area di intervento, contraddistinta dalla presenza di anfibi e rettili tra i quali alcune specie di interesse conservazionistico, e in considerazione del rischio di road mortality, il progetto prevede il posizionamento di barriere invalicabili dagli animali lungo la nuova viabilità, intervallate da tunnel o sottopassi che consentano l'attraversamento (Langton, s.d.; Brehm et al., 1992; Jackson & Griffin, 2000; Puky, 2003, 2006; Scoccianti, 2001).

Il posizionamento delle barriere anti attraversamento è previsto lungo tutto il lato nord occidentale della nuova viabilità (170 m ca.) e lungo la porzione mediana del tratto meridionale (50 m ca.), mentre per il restante tratto si prevede la costruzione di barriere da ambo i lati, intervallate da sottopassi specifici per la microfauna, a coprire una lunghezza di circa 180 m.

In quest'ultimo tratto verranno posizionati 10 tunnel, concentrati nei punti in cui la strada risulta più prossima all'ambito boscato presente nella porzione sud occidentale dell'area, al fine di rendere tali passaggi non troppo lunghi (massimo 10 m) e di intercettare i potenziali ambienti frequentati dalle specie target (anfibi, rettili, piccoli mammiferi).

Tali tunnel sono così distribuiti (a partire da nord):

- 2 tunnel in corrispondenza della duna grigia esistente, ad una distanza reciproca di 6 m;
- 3 tunnel tra il punto precedente e lo sbocco del percorso pedonale, ad una distanza reciproca di 8 m;
- 2 tunnel tra il punto precedente e la curva della strada, ad una distanza reciproca di 8 m;
- 3 tunnel laddove la strada attraversa l'ambito boscato, in prossimità della canaletta esistente, ad una distanza reciproca di 8 m.

Le barriere anti attraversamento verranno ricoperte sul lato stradale con terreno di riporto che verrà poi inerbato.

Le barriere tra un tunnel e l'altro andranno posizionate a "V", con una certa inclinazione rispetto al lato della strada, così da "invitare" l'animale a dirigersi verso il tunnel più vicino.

Un fattore da non trascurare è la manutenzione delle barriere e dei tunnel, specialmente in prossimità di aree boscate con conseguente elevata produzione di detrito vegetale.

L'ostruzione dei tunnel e l'accumulo di detriti, crescita della vegetazione adiacente, ecc. lungo le barriere può infatti inficiare completamente l'azione di queste opere. Viene dunque prevista tassativamente una manutenzione semestrale: a fine inverno, per la pulizia dai detriti accumulatisi specialmente durante l'autunno, ed in estate, per sfalciare la vegetazione erbacea in prossimità della barriera. Inoltre, è prevista la tempestiva sostituzione di tratti eventualmente danneggiati dall'accidentale sbandamento di autoveicoli o da altre cause.

Laddove la nuova viabilità attraversa il giuncheto esistente, nella porzione sud orientale dell'area, il progetto prevede l'inserimento di elementi scatolari in calcestruzzo dotati di mensole per il passaggio della piccola fauna.

Gli elementi scolorari in calcestruzzo non saranno collocati "a raso", ma leggermente incassati e parzialmente ricoperti, sul fondo, di terriccio, al fine di favorire la ricolonizzazione della vegetazione nel tratto di giuncheto obliterato dall'opera. Tale posizionamento consentirà, così, di mantenere la continuità, anche idraulica, tra la porzione di giuncheto all'interno dell'area d'intervento e quella all'esterno.

In corrispondenza della parete laterale dell'elemento scolorare verrà fissata una mensola che permetterà l'attraversamento del manufatto da parte della fauna; tale mensola, costituita da una vasca in alluminio forata sostenuta da un reggimensola, verrà rivestita di tessuto non tessuto e riempita di argilla espansa e, al di sopra, di terreno di coltura, al fine di favorire la sua utilizzazione da parte della piccola fauna.

12. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA (dimensioni materiali, colore, finiture, modalità di messa in opera, ecc.) CON ALLEGATA DOCUMENTAZIONE DI PROGETTO ⁽⁵⁾

La presente relazione viene presentata in ordine alla modifica del sedime stradale e per la localizzazione della cabina elettrica in posizione più prossima al punto di consegna come indicato dall'ente gestore di media tensione.

Per quanto riguarda le modifiche al sedime stradale queste sono conseguenti ad un coordinamento con gli uffici comunali a seguito del quale si è scelto di modificare i raggi di curvatura dell'accesso Nord dell'area, di aumentare la carreggiata rispetto alla strada esistente e per agevolare ulteriormente il traffico di provvedere all'inserimento di 5 aree di sosta, posizionati ogni circa 100 m lungo il tracciato della nuova viabilità perimetrale.

Le modifiche del sedime stradale sono di modeste dimensioni interessando uno sviluppo longitudinale di 500 m ed una traslazione media del sedime di 3,5 m.

La figura seguente meglio descrive le variazioni apportate.



Figura 13: Tavola comparativa strada autorizzata e nuovo tracciato.

La cabina di trasformazione Enel in media tensione è prevista nel lato nord ovest dell'area di intervento. La localizzazione risulta la più prossima al punto di consegna e viene in tale fase progettuale per la prima volta individuata negli elaborati di progetto. Il manufatto di trasformazione è un volume tecnico delle dimensioni di 11,9 x 2,5 m con altezza 2,60 m.

Le figure seguenti individuano la localizzazione del manufatto nell'area e le caratteristiche tecniche dello stesso.

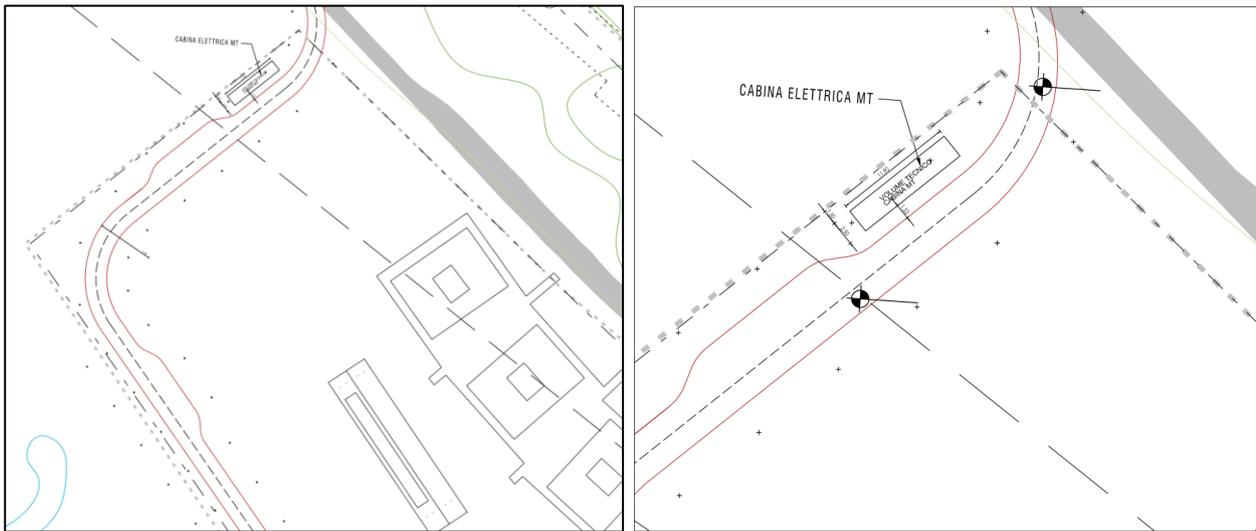


Figura 14: Individuazione planimetrica del volume tecnico

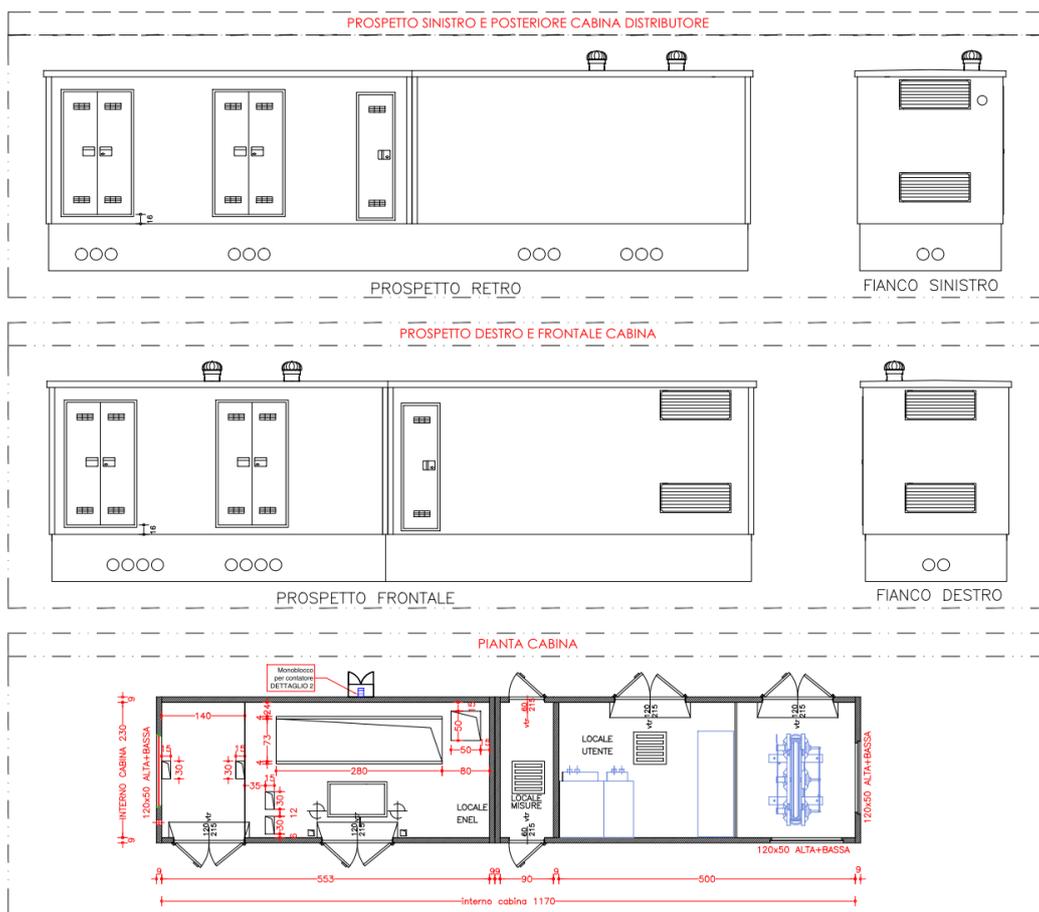


Figura 15: Sezione e prospetti del manufatto.

13. EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA ⁽⁶⁾

effetti positivi:
 effetti compatibili:
 nessun effetto negativo:

-

effetti contrastanti:



effetti negativi:



Sintetica descrizione degli effetti:

Di seguito si descrivono le modificazioni e le alterazioni derivanti dall'inserimento dell'opera nel contesto paesaggistico di riferimento. Tali valutazioni esaminano l'influenza dell'opera sui principali caratteri distintivi del paesaggio lagunare, ponendo particolare attenzione a quelli che sono considerati i coni visuali più significativi e caratterizzanti l'area d'intervento (visuale da viabilità principale).

MODIFICAZIONI	VALUTAZIONE
Modificazioni della morfologia	Rispetto a quanto già autorizzato non sono previste ulteriori modifiche morfologiche per la realizzazione dell'intervento in esame
Modificazioni della compagine vegetale	Rispetto a quanto già autorizzato non sono previste modificazioni della compagine vegetali
Modificazioni dello skyline	Le modifiche dello skyline sono di tipo compatibile con quanto già approvato nel progetto di PUA già autorizzato.
Modificazioni della funzionalità	Il progetto modifica in modo positivo la funzionalità; la parziale modifica del tracciato stradale nei punti di cambio di direzione favorisce la fruibilità della strada.
Modificazioni dell'aspetto percettivo	Non si rilevano modificazioni significative dell'aspetto percettivo. Per quanto riguarda il posizionamento della cabina elettrica è stata scelta una localizzazione lungo la viabilità e facilmente accessibile per le manutenzioni.
Modificazioni di caratteri tipologici	Non sono previste modificazioni dei caratteri tipologici. La tipologia di cabina elettrica è fra quelle solitamente utilizzate per tale funzione.
Modificazioni dell'assetto fondiario	Non sono previste modificazioni dell'assetto fondiario.
Modificazioni dei caratteri strutturali del territorio costiero	Non sono presenti modificazioni dei caratteri strutturali del territorio.

ALTERAZIONE DEI SISTEMI PAESAGGISTICI	VALUTAZIONE
Intrusione	Non vengono introdotti elementi di intrusione.
Suddivisione	Non si evidenziano elementi di separazione.
Frammentazione	Non si evidenziano elementi di frammentazione dello spazio percettivo di riferimento.
Riduzione	Non si evidenzia una diminuzione, eliminazione, alterazione, sostituzione degli elementi strutturali del sistema di riferimento, in quanto le funzioni già autorizzate risultano essere congrue con l'utilizzo attuale dei luoghi.
Concentrazione	Le previsioni di modifica evidenziate nel progetto non evidenziano particolari concentrazioni di interventi.
Interruzione di processi ecologici e ambientali	Si possono escludere interruzioni di processi ecologici e ambientali.
Destutturazione	Non si evidenziano destrutturazioni del sistema paesaggistico.
Deconnotazione	Non si evidenzia un'alterazione dei caratteri degli elementi costitutivi del sistema paesaggistico di riferimento.

14. EVENTUALI MISURE DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO (7)

Le modalità costruttive della nuova cabina elettrica risultano coerenti con altri esempi di cabine presenti nell'intorno dell'area d'intervento. La struttura verrà realizzata in calcestruzzo prefabbricato e posizionata lungo il margine nord-ovest della proprietà, in una posizione mascherata dalla presenza di alberature e vegetazione arbustiva. Il tracciato della strada, pur essendo parzialmente modificato nel sedime e nei raggi di curvatura non presenta modifiche sostanziali per quanto riguarda modalità costruttive e tracciati, riproponendo comunque il collegamento nord-sud lungo il perimetro ovest della proprietà già autorizzato. Le modalità costruttive della strada risultano essere coerenti con la volontà di ridurre l'impatto dell'opera su un ambiente ad elevata naturalità.

La scelta dei materiali appare coerente con il contesto paesaggistico di riferimento grazie all'utilizzo di superfici drenanti e atte alla riduzione degli impatti acustici.

15. INDICAZIONI DEI CONTENUTI PRECETTIVI DELLA DISCIPLINA PAESAGGISTICA VIGENTE IN

RIFERIMENTO ALLA TIPOLOGIA DI INTERVENTO: CONFORMITA' CON I CONTENUTI DELLA DISCIPLINA

Le valutazioni sulle caratteristiche del contesto sopra descritte hanno rilevato come l'intervento proposto non metta a rischio la qualità generale del contesto paesaggistico. Allo stesso modo non si evidenziano rischi o criticità introdotte dall'intervento che possano aumentare il degrado del paesaggio; infatti, la realizzazione dell'opera è finalizzata al miglioramento della fruibilità della strada con una sezione stradale che, seppur minima, risulta coerente con la viabilità già presente ed ulteriormente maggiorata da slarghi posizionati ogni 100 m per lo scambio di eventuali mezzi pesanti.

Essendo interventi di modesta entità è da escludere la possibilità che possano verificarsi effetti tali da costituire pregiudizio per i valori e i caratteri del paesaggio, ed escludono l'insorgere di fenomeni che possono aggravare possibili condizioni di rischio o criticità già in atto.



Firma del Tecnico incaricato _____

NOTE PER LA COMPILAZIONE

- (1) La compilazione della scheda è a carico del soggetto che richiede l'autorizzazione paesaggistica.
- (2) L'indicazione della tipologia dell'opera deve essere accompagnata dal riferimento preciso alla fattispecie di cui all'Allegato B.
- (3) Lo stralcio deve riportare una rappresentazione significativa della struttura territoriale e dei caratteri paesaggistici.
- (4) La descrizione deve riportare la lettura dei caratteri che effettivamente connotano l'immobile o l'area di intervento e il contesto paesaggistico, (anche con riferimento ai quadri conoscitivi degli strumenti della pianificazione e a quanto indicato dalle specifiche schede di vincolo). Il livello di dettaglio dell'analisi deve essere adeguato rispetto ai valori del contesto e alla tipologia di intervento.
- (5) La documentazione, in relazione alla tipologia e consistenza dell'intervento, può contenere fotoinserti del progetto competenti un adeguato interno dell'area di intervento desunto dal rapporto di intervisibilità esistente, al fine di valutare il corretto inserimento.
- (6) Tale valutazione si ricava dal confronto fra le caratteristiche dello stato attuale, gli elementi di progetto e gli obiettivi della tutela. Si elencano, a titolo esemplificativo, alcune delle possibili modificazioni dell'immobile o dell'area tutelata :
 - cromatismi dell'edificio;
 - rapporto vuoto/pieni;
 - sagoma;
 - volume;
 - caratteristiche architettoniche;
 - copertura;
 - pubblici accessi;
 - impermeabilizzazione del terreno;
 - movimenti di terreno/sbancamenti;
 - realizzazione di infrastrutture accessorie;
 - aumento superficie coperta;
 - alterazione dello skyline (profilo dell'edificato o profilo dei crinali);
 - alterazione percettiva del paesaggio (intrusione o ostruzione visuale);
 - interventi su elementi arborei e vegetazione.
- (7) Qualificazione o identificazione degli elementi progettuali finalizzati ad ottenere il migliore inserimento paesaggistico dell'intervento nel contesto in cui questo è realizzato.