



**Città di Vittorio Veneto**

Medaglia d'Oro al V.M.

**SETTORE INFRASTRUTTURE E GESTIONE DEL TERRITORIO**

Servizio Gestione Opere Pubbliche

Ufficio Progettazione e Realizzazione OO.PP.

**AEROCAMPO DI SAN GIACOMO DI VEGLIA  
A VITTORIO VENETO  
REALIZZAZIONE DI UN POLO SPORTIVO ED AREE  
ATTREZZATE PER LA SOCIALITA'**

**DOCUMENTO PRELIMINARE  
alla PROGETTAZIONE**



## Sommario

Premessa .....	2
Obiettivi del progetto .....	2
<i>Localizzazione dell'intervento</i> .....	3
Collocazione.....	4
Destinazione urbanistica dell'area .....	4
Vincoli .....	4
Indicazioni catastali .....	5
Sviluppo del progetto .....	6
Cenni storici .....	6
Descrizione dell'area .....	6
Contenuti del progetto .....	7
Impianti sportivi.....	7
Servizi per la zona produttiva .....	7
Parco urbano – Area culturale ricreativa.....	8
Altri contenuti.....	9
Livelli di progettazione .....	9
Primo grado .....	10
Tempi di svolgimento .....	10
Elaborati richiesti.....	10
Secondo grado.....	10
Tempi di svolgimento .....	10
Elaborati richiesti.....	10
Raccomandazioni particolari .....	11
La realizzazione dell'intervento .....	12
Copertura finanziaria .....	12

## Premessa

Il Comune di Vittorio Veneto storicamente è stato caratterizzato dalla presenza di Forze Armate su proprio territorio. A seguito della loro riorganizzazione e della necessità di razionalizzare l'utilizzo delle strutture militari poste su tutto il territorio nazionale, nel 2014, e più precisamente il 10 novembre, è stato stipulato un Protocollo d'Intesa tra il Ministero della Difesa, l'Agenzia del Demanio e il Comune di Vittorio Veneto per la Valorizzazione delle aree militari dismesse.

Tale protocollo individuava i seguenti immobili:

- 1) Palazzo "Doro Altan", via Cosmo n. 102
- 2) Palazzo "Marinotti", via Pretorio n. 11
- 3) Palazzo "Piccin", via Girolamo Celante n. 58
- 5) Caserma "Tandura", via Gramsci n. 28
- 5) Caserma "Gotti", viale Dante Alighieri n. 12
- 6) Aerocampo di San Giacomo di Veglia, via Menarè n. 237, tutti di proprietà dello Stato

nonché la caserma "Luigi Maronese", via Boni n. 32, attuale sede della Stazione dei Carabinieri, proprietà del Comune di Vittorio Veneto.

In particolare, per quanto qui interessa, sono stati individuati l'aerocampo di San Giacomo di Veglia e una porzione della Caserma Gotti quali immobili di proprietà dello Stato da permutare con la Caserma Luigi Maronese, sede della Sezione dei Carabinieri di Vittorio Veneto e di proprietà del Comune.

L'iter per addivenire alla permuta è stato lungo e complesso e si è concluso solamente lo scorso 21 giugno.

Da tale data l'aerocampo di S. Giacomo di Veglia e quota parte della Caserma Gotti sono di proprietà del Comune di Vittorio Veneto.

L'amministrazione comunale, nel frattempo, ha valutato le diverse opzioni di utilizzo dell'aerocampo, in ultimo anche coinvolgendo cittadini e professionisti che, nell'ambito del un progetto europeo Local Flavours, hanno avuto modo di confrontarsi sul futuro di quest'area nell'ambito di un Workshop appositamente organizzato.

## Obiettivi del progetto

Gli obiettivi che l'Amministrazione si pone con il progetto di rigenerazione dell'area dell'aerocampo di S. Giacomo di Veglia sono innanzitutto lo sviluppo armonico del territorio, anche dal punto di vista infrastrutturale, con la realizzazione di strutture o attualmente mancanti nell'ambito del territorio comunale, o, ove presenti, collocate in posizioni e situazioni non idonee. Le strutture che si prevede di realizzare, come si leggerà più oltre, avranno una valenza non solo comunale, a beneficio dei cittadini di Vittorio Veneto, ma, per collocazione, estensione e natura, avranno un rilievo a carattere territoriale, consolidando in questo modo il ruolo di polo attrattore e centro funzionale di Vittorio Veneto per il circondario.

La realizzazione del progetto, inoltre, potrà contribuire in maniera significativa allo sviluppo turistico del Comune. Su questo aspetto, giova una breve riflessione. Il Comune di Vittorio Veneto ricade interamente all'interno dell'area UNESCO delle colline del prosecco di Conegliano e Valdobbiadene. Inoltre è attraversato dal percorso ciclabile che congiunge Monaco di Baviera a Venezia. Non solo, ma il territorio si caratterizza anche per una grande varietà di paesaggi ed elementi antropici: dalla pianura con i prati umidi del Meschio, alle colline caratterizzate da una particolare conformazione

geomorfologica denominata Hogback, fino alla vetta del Col Visentin a 1786 metri (rappresenta la vetta più alta delle Prealpi trevigiane); dai centri storici di Ceneda e Serravalle, passando per centro storico di fondazione fine ottocentesca per arrivare ai numerosi borghi antichi sparsi su tutto il territorio; dai musei (il territorio conta oltre dieci tra musei e sale espositive), alle numerose chiese; dai parchi pubblici, alle ampie aree verdi e alle passeggiate attraverso una natura ancora molto ben preservata; dal Fiume Meschio, con la pista ciclabile che lo costeggia per una buona parte del suo percorso, fino ai laghi in Val Lapisina. Tutti questi elementi fanno del Comune di Vittorio Veneto un Comune ad elevata vocazione turistica, fatto questo confermato dalle numerose attività ricettive di qualità che si stanno sviluppando.

L'area oggetto del presente concorso di progettazione si colloca all'ingresso sud del territorio comunale. La sua riqualificazione contribuirà ad un ulteriore sviluppo turistico del territorio, fornendo spazi e servizi ad oggi ancora poco presenti non solo nel Comune di Vittorio Veneto, ma anche in quelli limitrofi.

Il progetto, peraltro, si propone di utilizzare soluzioni a basso impatto ambientale, recuperando e valorizzando quanto più possibile il patrimonio esistente (o sostituendolo, laddove il recupero risultasse poco praticabile sotto i diversi profili di sicurezza, risparmio ed efficientamento energetico), limitando il consumo di suolo.

### *Localizzazione dell'intervento*

Il comune di Vittorio Veneto è situato nella parte settentrionale della provincia di Treviso, si estende da quota 88 m s.l.m., per arrivare ai 1.786 m s.l.m. del Col Visentin che rappresenta la vetta più alta delle Prealpi Trevigiane. Esso è il Comune più vasto della Provincia di Treviso.

Le coordinate geografiche sono: 45°58'47" N (latitudine) e 12°18'12" E (longitudine).

Il territorio comunale ha una superficie complessiva di 82,61 km<sup>2</sup> e confina a Nord, con i comuni di Belluno, Limana (BL) e Farra d'Alpago (BL), ad Est con i comuni di Fregona, Cappella Maggiore e Colle Umberto, ad Ovest con quelli di Revine Lago e Tarzo, e a Sud con i comuni di San Pietro di Feletto e Conegliano. È compreso per la gran parte nel territorio della Unione Montana delle Prealpi Trevigiane.

Il territorio può essere schematicamente diviso in tre settori:

- Settore montano: è occupato dalla Val Lapisina e delimitato ad Est dai versanti del M. Pizzoc-Millifret e ad Ovest da quelli del Col Toront-Col Visentin;
- Settore collinare: impegna tutta la parte occidentale del comune, con le frazioni di Cozzuolo, Carpesica e Formeniga, ma si estende anche a Nord del centro cittadino e ad Est, al confine con Fregona e Cappella Maggiore;
- Settore di pianura: rappresenta la fascia maggiormente urbanizzata su cui insistono il centro cittadino e la frazione di San Giacomo di Veglia.

Ed è proprio a S. Giacomo di Veglia che si trova l'area oggetto del presente documento.

## Collocazione

L'aerocampo è localizzato al limite sud del Comune, in un ambito prevalentemente pianeggiante. Si sviluppa per tutta la sua lunghezza lungo la SS n. 51 di Alemagna, importante arteria viaria che mette idealmente in comunicazione Venezia con i territori d'oltralpe.

Rispetto alla SS 51 si sviluppa a ovest, mentre ad est della stessa si trova la zona industriale di Vittorio Veneto, attualmente la più importante della provincia di Treviso. Si tratta infatti di un vero e proprio distretto produttivo che concentra industrie di valenza internazionale, in parte su territorio comunale di Vittorio Veneto e in parte di Conegliano, e che è individuata a livello regionale come "Zona Industriale delle Prealpi Trevigiane"

Se ad est della SS 51 la zona produttiva può considerarsi saturata, ad ovest, tutto attorno all'aerocampo, l'edificazione è rada, con edifici sparsi distribuiti in maniera disomogenea e mai in prossimità dell'aerocampo stesso.

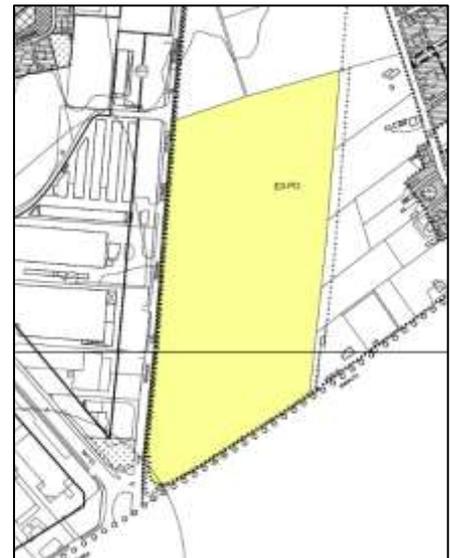


## Destinazione urbanistica dell'area

Sotto il profilo urbanistico, l'intera area è oggi classificata come zona agricola di tipo E3, pur essendo da sempre (o, quantomeno, almeno dagli anni '50 del secolo scorso) destinata ad aerocampo e quindi a servizi.

Nel Piano di Assetto del Territorio in fase di adozione l'area è individuata come area a servizi, in ciò confermandone la naturale vocazione.

Una idonea classificazione urbanistica dell'area sarà possibile in fase di approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica o (se precedente) nel Piano degli Interventi.



## Vincoli

Con atto MIBACT-SR-VEN DIR.UFF 0016079 del 22/12/2016 è stata dichiarata l'insussistenza dell'interesse culturale dell'immobile denominato "Aerocampo San Giacomo di Veglia".

Con la medesima nota si evidenzia che l'area in esame ricade in "area soggetta a rischio archeologico".

Sull'area non insistono altri vincoli.

## Indicazioni catastali

L'area è censita al catasto al Fg. 81, mapp. 216, 217, 218, 221, 384, 621, 1045, 1046, 1047, 1048, 2424, 2425, 2427, 2428, 2513.



## Sviluppo del progetto

Il raggiungimento degli obiettivi che l'Amministrazione si pone con questo progetto passa necessariamente per un'attenta analisi dell'esistente.

### Cenni storici

Si hanno notizie che l'area fosse già utilizzata dall'esercito austro-ungarico come campo di aviazione durante gli ultimi anni della prima guerra mondiale, a seguito dell'occupazione del territorio della Sinistra Piave da novembre 1917. Nel 1918 vengono segnalati in loco numerosi hangar di tela (alcune fonti parlano di 16, altre di 24), utilizzati come centri operativi, rimesse per i velivoli e officine. L'area era difesa da un sistema antiaereo costituito da cannoni e mitragliatrici alloggiati all'interno di scavi nel terreno. Il sito venne bombardato il 12 marzo del 1918. Di quest'epoca non si conserva alcun manufatto.

Dopo la guerra l'area ritornò all'uso agricolo fino agli anni '50 del secolo scorso, poi fu utilizzata come aerocampo per velivoli leggeri a seguito della istituzione del quartier generale del V Corpo d'Armata nel Comune e, alla dismissione da parte dell'esercito, venne riconvertita ad uso agricolo lasciando gli edifici senza utilizzo.

### Descrizione dell'area



Attualmente il compendio è costituito per la maggior parte da un'ampia area libera. Lungo il confine est corre una canaletta irrigua del Consorzio Piave e si sviluppano alcuni edifici.

*Canaletta irrigua lungo confine est*

Volontà dell'Amministrazione, nello sviluppare un progetto di rigenerazione dell'area, è di **conservare memoria della storia dell'aerocampo**, mantenendo e riutilizzando alcuni dei manufatti esistenti.

In particolare, l'Amministrazione ritiene fondamentale conservare la torre di controllo posta a lato dell'attuale ingresso, quale segno significativo dell'uso che per oltre mezzo secolo è stato fatto dell'area.



*Torre di controllo*



*Hangar*

Altri elementi significativi sono i due hangar e i limitrofi fabbricati in muratura.

Poiché uno degli obiettivi che l'Amministrazione si pone è quello di limitare il consumo di suolo, il recupero, laddove possibile, dell'esistente deve essere prioritario rispetto alle nuove edificazioni. Nuove edificazioni che dovranno avvenire quanto più possibile in sostituzione degli immobili che vengono demoliti, possibilmente sulla medesima area di sedime o su aree a questa limitrofe.

La demolizione dei fabbricati, laddove non sia seguita da una ricostruzione in loco, deve prevedere la rinaturalizzazione dell'area di sedime, a meno che la stesa non venga utilizzata per servizi all'impianto, quali, a titolo di esempio, i parcheggi.

### Contenuti del progetto

Come già detto, all'interno dell'aerocampo troveranno collocazione diverse funzioni proprie della città, che rispondono a diverse esigenze: dalla necessità di aree destinate allo sport, ad aree destinate al tempo libero e alle attività ricreative, fino a spazi a servizio della città e della sua zona industriale.

### Impianti sportivi

All'interno dell'area dell'aerocampo dovranno trovare collocazione i seguenti impianti sportivi:

- Un campo regolamentare da rugby e un campo da allenamento
- Un campo da calcio regolamentare e un campo da allenamento

Nell'ottica di limitare quanto più possibile l'uso di nuovo suolo, sarà importante che i due campi da calcio e da rugby condividano le strutture di servizio (spogliatoi, magazzini, servizi igienici) e le gradinate per il pubblico.

Potranno essere proposte ulteriori attività sportive, ponendo attenzione agli impianti già esistenti non solo nelle aree più prossime, ma nell'interno territorio comunale. Quindi, a titolo di esempio, non si ritiene necessario realizzare campi da tennis o da paddle, poiché nella limitrofa zona industriale vi è già un importante centro per tali discipline. Ma non serve neppure una piscina, poiché l'impianto esistente, anche se posto a oltre 6 chilometri, è più che idoneo a rispondere non solo delle esigenze dell'intero territorio comunale, ma anche a quelle dei comuni contermini.

### Servizi per la zona produttiva

Al fine di rispondere a un'importante richiesta che proviene dal mondo imprenditoriale, operante nella vicina Area Industriale delle Prealpi Trevigiane, dovrà essere prevista un'area da destinare ad eliporto, con i necessari servizi accessori. A tale proposito, giova richiamare quanto previsto dal Piano di Area della Pedemontana Vittoriese e Alta Marca, fatto proprio dal vigente PTRC, che proprio a S. Giacomo di Veglia prevede la realizzazione di *“una struttura aeroportuale con caratteristiche civili e commerciali. Tale progetto strategico prevede il potenziamento dell'eliporto militare esistente al fine di realizzare una struttura di rango, di connessione con il sistema aeroportuale del Triveneto”*.

L'eliporto dovrà essere collocato nella zona sud-ovest del compendio e dovrà garantire la realizzazione almeno di:



- Un'area di decollo – atterraggio delle dimensioni di metri 13x13, con la possibilità di realizzare ulteriori due piste in un secondo momento;
- Una zona di ricovero – assistenza con sovrastante hangar certificato per l'uso di almeno metri 30x30, con altezza minima di metri 4;
- Un edificio civile contenente un ufficio, una sala riunioni per una decina di persone, servizi igienici (divisi per donne e uomini) con doccia per gli addetti e i clienti della struttura;
- Un'area da destinare al rimessaggio di due - tre elicotteri (ogni postazione dovrà avere le dimensioni di metri 13x13);
- Un parcheggio per addetti e clienti per una decina di posti auto.

Gli hangar esistenti non potranno essere a servizio dell'eliporto.

L'area destinata ad eliporto dovrà essere indipendente rispetto al resto del compendio.

Dovrà essere prevista la predisposizione dell'illuminazione per il volo notturno.

L'accesso all'eliporto dovrà avvenire da sud, da Via Francesco Baracca.

### Parco urbano – Area culturale ricreativa

Le aree non utilizzate per impianti sportivi ed eliporto dovranno essere destinate a parco urbano, con la previsione di spazi e strutture polifunzionali, a servizio dei cittadini, delle associazioni sportive e culturali e delle aziende. Gli spazi potranno essere adibiti ad eventi di diversa natura: dai concerti, agli spettacoli teatrali, dalle fiere e mercatini, agli eventi gastronomici. Tali attività potranno trovare collocazione non solo all'aperto, ma anche, ad esempio, all'interno degli hangar esistenti, opportunamente adattati e attrezzati.

Le diverse funzioni dovranno essere pensate in modo tale da integrarsi tra loro e garantire un'utilizzabilità dell'area durante tutte le ore del giorno e i periodi dell'anno.

Particolare cura dovrà essere posta agli accessi e alla rete distributiva interna.

L'area potrà essere attraversata da percorsi pedonali, che colleghino le diverse funzioni e consentano non solo la pratica di discipline sportive, ma anche le semplici passeggiate in un ambiente rilassante e stimolante.

Gli hangar esistenti e il fabbricato di collegamento fra gli stessi dovranno essere ripensati per ospitare i necessari servizi al parco (a titolo esemplificativo: cucine per la realizzazione dei eventi, servizi igienici, sala riunioni, ufficio, sala polivalente...).

## Altri contenuti

Oltre agli hangar, dovranno essere recuperati con funzioni a servizio del parco e degli impianti sportivi anche gli edifici indicati con i numeri da 1 a 5 nella successiva planimetria.



### Legenda

1. Hangar
2. Hangar
3. Palazzina a servizi
4. Palazzina a servizi
5. Torre di controllo e palazzina a servizi

Particolare attenzione dovrà essere posta al recupero della torre di controllo (n. 5), quale elemento fortemente caratterizzante il luogo e la sua memoria.

All'interno del compendio dovranno essere previsti anche due alloggi per i custodi. La realizzazione degli alloggi dovrà poter avvenire autonomamente e indipendentemente dalle altre strutture.

Infine, dovranno essere previsti uno o più parcheggi, per un numero ipotizzato di circa 300 posti auto.

Particolare attenzione dovrà essere posta agli accessi. Attualmente sono esistenti due accessi lungo la strada statale (indicati con lettera A nella planimetria a fianco). Potrà essere previsto un ulteriore accesso lungo via F. Baracca, a servizio dell'elicampo e di eventuali parcheggi

posti lungo il confine sud dell'area.

## Livelli di progettazione

Ai sensi dell'art. 4 del Bando, il concorso prevede due gradi: un primo grado, la cui partecipazione è aperta a tutti gli operatori che presentano i requisiti richiesti dal Bando, è finalizzato a selezionare, senza formazione di graduatoria, la migliori proposte ideative da ammettere al secondo grado.

Il secondo grado, che richiede la predisposizione di un progetto di fattibilità tecnica ed economica, è volto ad individuare la migliore proposta progettuale tra quelle presentate dai concorrenti ammessi al secondo grado.

L'Amministrazione affiderà i successivi livelli di progettazione (definitiva ed esecutiva), nonché la direzione dei lavori, l'incarico di coordinatore per la sicurezza e, eventualmente, di collaudatore, eventualmente anche per stralci funzionali e sulla base della disponibilità di risorse per la realizzazione degli interventi.

## Primo grado

### Tempi di svolgimento

I tempi di svolgimento del primo grado sono quelli stabiliti dal Bando.

### Elaborati richiesti

Per la partecipazione al primo grado del concorso, i concorrenti dovranno presentare, come meglio indicato nel disciplinare di gara, i seguenti elaborati:

1. Relazione illustrativa massimo 8 facciate (4 pagine intestazione esclusa) formato A4, orientamento verticale, carattere Arial dimensione 12 – 30 righe per facciata. La relazione metterà in evidenza i concetti espressi graficamente;
2. Massimo 2 tavole grafiche, formato A1, orientamento orizzontale, tecnica rappresentativa libera, contenente la rappresentazione dell'idea progettuale mediante schema planimetrico e dettagli significativi;
3. Calcolo sommario della spesa, complessivo e per stralci funzionali.

## Secondo grado

Ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. n. 50/2016, la progettazione si articola secondo tre livelli di successivi approfondimenti tecnici, in progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE), progetto definitivo e progetto esecutivo.

Il concorso di progettazione ha ad oggetto la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica.

### Tempi di svolgimento

I tempi di svolgimento del progetto di fattibilità tecnica ed economica sono quelli fissati dal bando.

### Elaborati richiesti

Gli elaborati richiesti sono quelli previsti per il progetto di fattibilità tecnica ed economica, elencati all'art. 17 del DPR 5 ottobre 2010, n. 207:

1. relazione illustrativa;
2. documentazione fotografica
3. relazione tecnica;
4. studio di prefattibilità ambientale;
5. studi necessari per un'adeguata conoscenza del contesto in cui è inserita l'opera, corredati da quanto necessario a pervenire ad una completa caratterizzazione del territorio e delle aree impegnate. In particolare, è richiesta la verifica della presenza di eventuali serbatoi interrati o di altre fonti di inquinamento ambientale, la verifica di interferenze possibili con le destinazioni previste (a titolo meramente esemplificativo, la presenza di pali della pubblica illuminazione che potrebbero interferire con l'attività di atterraggio e decollo degli elicotteri);

6. planimetria generale e elaborati grafici;
7. prime indicazioni e misure finalizzate alla tutela della salute e sicurezza dei luoghi di lavoro per la stesura dei piani di sicurezza con i contenuti minimi di cui al comma 2 dell'art. 17 del DPR n. 207/2010;
8. calcolo sommario della spesa;
9. quadro economico di progetto.

Poiché l'intervento dovrà essere suddiviso in stralci funzionali, gli stessi dovranno essere chiaramente individuati negli elaborati di progetto e per ognuno di essi dovrà essere predisposto il calcolo sommario della spesa e il quadro economico di progetto.

## Raccomandazioni particolari

Ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs. n. 50/2016 *“Le stazioni appaltanti contribuiscono al conseguimento degli obiettivi ambientali previsti dal Piano d'azione per la sostenibilità ambientale dei consumi nel settore della pubblica amministrazione attraverso l'inserimento, nella documentazione progettuale e di gara, almeno delle specifiche tecniche e delle clausole contrattuali contenute nei criteri ambientali minimi adottati con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare”*. L'utilizzo dei CAM consente all'Amministrazione la razionalizzazione dei consumi e degli acquisti, fornendo indicazioni per l'individuazione di soluzioni progettuali, prodotti e servizi migliori sotto il profilo ambientale.

Pertanto, sia in fase di progettazione che nelle successive fasi di affidamento dei lavori, particolare attenzione dovrà essere posta all'utilizzo dei CAM attualmente vigenti e coerenti con il progetto.

In particolare, si dovrà fare riferimento a:

- Decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 5 febbraio 2015 *“Criteri ambientali minimi per l'acquisto di articoli per l'arredo urbano”*
- Decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 10 marzo 2020 *“Criteri ambientali minimi per il servizio di gestione del verde pubblico e la fornitura di prodotti per la cura del verde”*
- Decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 11 ottobre 2017 *“Criteri ambientali minimi per l'affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione di edifici pubblici”*
- Decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 27 settembre 2007 *“Criteri ambientali minimi per l'acquisizione di sorgenti luminose per illuminazione pubblica, l'acquisizione di apparecchi per illuminazione pubblica, l'affidamento del servizio di progettazione di impianti per illuminazione pubblica”*
- Prezziario Regionale Veneto edizione vigente al momento della presentazione del progetto.

Oltre all'utilizzo dei CAM, poiché parte dell'intervento potrà essere finanziata con fondi PNRR, è fondamentale rispettare il principio del Do No Significant Harm (DNSH). Gli interventi previsti non dovranno, pertanto, arrecare alcun danno significativo all'ambiente.

## La realizzazione dell'intervento

In considerazione della complessità dell'intervento e delle possibili diverse fonti di finanziamento, il progetto dovrà prevederne la realizzazione per stralci funzionali.

Ogni stralcio dovrà essere pensato in modo tale da risultare autonomo rispetto agli altri, in termini di accessibilità, fruibilità, non interferenza con i lavori di realizzazione di stralci diversi.

Pertanto il progetto di fattibilità tecnica ed economica, pur riguardando l'intero compendio, dovrà già individuare i possibili stralci che saranno oggetto di autonomo approfondimento in sede di progettazione definitiva ed esecutiva, nonché di affidamento dei lavori.

## Copertura finanziaria

La progettazione definitiva ed esecutiva e la realizzazione dell'intervento potranno essere finanziati in parte con fondi propri dell'Ente, in parte con il ricorso a finanziamenti, in parte con capitali privati attraverso forme di partenariato pubblico – privato (PPP).

Quest'ultima possibilità di PPP, in particolare, finanzia la realizzazione dell'eliperficie e delle relative pertinenze, attraverso gli istituti disciplinati dalla Parte III e IV del Codice dei contratti (rispettivamente "Contratti di concessione" e "Partenariato pubblico privato e contraente generale").