

COMMITTENTE:



ALTA SORVEGLIANZA:



GENERAL CONTRACTOR:



**INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA
LEGGE OBIETTIVO N. 443/01**

PROGETTO DEFINITIVO

**LINEA AV/AC VERONA - PADOVA
SUB TRATTA VERONA – VICENZA**

2° SUB LOTTO MONTEBELLO VICENTINO – BIVIO VICENZA

RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL DPCM 12/12/2005

RELAZIONE

GENERAL CONTRACTOR		ITALFERR S.p.A.		SCALA:
ATI bonifica Progettista integratore Franco Persio Bocchetto Dottore in Ingegneria Civile iscritto all'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma al n° 8664 – Sez. A settore Civile ed Ambientale Data: Settembre 2015	Consorzio IRICAV DUE Il direttore Data Settembre 2015			-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA Progr. REV.

I N 0 D 0 2 D I 2 R G I M 0 0 0 7 2 0 1 C

ATI bonifica	VISTO ATI BONIFICA	
	Firma	Data
	Ing. F.P.Bocchetto	Settembre 2015

Progettazione

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato
A	EMISSIONE	A. Rossetto	06/2015	R. Rossetto	06/2015	G. De Stavola	06/2015	Ing. F.P.Bocchetto Data: SETTEMBRE 2015
B	REVISIONE	A. Rossetto	08/2015	R. Rossetto	08/2015	G. De Stavola	08/2015	
C	NUOVA EMISSIONE	A. Rossetto	09/2015	R. Rossetto	09/2015	G. De Stavola	09/2015	

File: IN0D02DI2RGIM0007201C_00A	CUP: J41E91000000009	n. Elab.:
	CIG: 3320049F17	

1	PREMESSA	5	3	INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO.....	30
1.1	OGGETTO DELLA RELAZIONE	5	3.1	IL CONTESTO DI RIFERIMENTO.....	33
1.2	UN CORRIDOIO INFRASTRUTTURALE IN VIA DI DEFINIZIONE	7	3.2	LA PIANIFICAZIONE NEL CONTESTO REGIONALE.....	34
1.3	STRUTTURA DELLA RELAZIONE.....	8	3.2.1	IL PROGRAMMA REGIONALE DI SVILUPPO	34
1.3.1	SCALE DI INDAGINE E CONTENUTI	8	3.2.2	IL PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO.....	35
1.3.2	ELABORATI GRAFICI	9	3.2.3	IL NUOVO PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO.....	39
1.4	QUESTIONI METODOLOGICHE	10	3.2.4	VARIANTE PARZIALE AL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO REGIONALE (PTRC 2009)	43
1.4.1	LA DEFINIZIONE DI PAESAGGIO	10	3.3	LA PIANIFICAZIONE D'AREA.....	45
1.4.2	ARTICOLAZIONE DELL'ANALISI PAESAGGISTICA	10	3.3.1	INTESE PROGRAMMATICHE D'AREA (IPA).....	45
1.4.3	OBIETTIVI DI QUALITA' PAESAGGISTICA: LO SCHEMA DIRETTORE.....	11	3.3.2	IL PIANO D'AREA QUADRANTE EUROPA.....	48
1.4.4	ANALISI DEI CARATTERI FORMALI E PERCETTIVI DEL PAESAGGIO	12	3.3.1	IL PIANO D'AREA DELLE PIANURE E VALLI GRANDI VERONESI.....	49
2	INQUADRAMENTI.....	13	3.4	LA PIANIFICAZIONE PROVINCIALE	50
2.1	MACROAMBITI GEOGRAFICI.....	13	3.4.1	IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE DI VERONA	50
2.1.1	CARATTERI FISICO NATURALISTICI	13	3.4.2	IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE DI VICENZA.....	53
2.1.2	CARATTERI PERCETTIVI.....	13	3.5	IL SISTEMA DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE	57
2.2	AMBITI DI PAESAGGIO.....	17	3.5.1	MOSAICO DEI PIANI ED ANALISI DEGLI STRUMENTI URB. COMUNALI.....	57
2.2.1	DEFINIZIONE	17	3.5.2	ANALISI DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE.....	62
2.2.2	CARATTERI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI.....	18	3.6	IL QUADRO VINCOLISTICO	75
2.2.3	INDIRIZZI E OBIETTIVI DI QUALITA'	21	3.6.1	TRACCIATO FERROVIARIO.....	75
2.3	CONTESTI PAESAGGISTICI.....	22	3.6.2	OPERE CONNESSE	77
2.4	NODI	23	3.6.3	I TRACCIATI DELLE LINEE ELETTRICHE.....	77
2.5	UNITA' DI PAESAGGIO	24	3.6.4	I SITI DI PRODUZIONE INERTI E RECUPERO AMBIENTALE.....	77
2.5.1	UNITA' DI PAESAGGIO ATTRAVERSATE	24	3.6.5	DECRETI MINISTERIALI.....	78
2.5.2	ARTICOLAZIONE DEL PAESAGGIO URBANO	28	3.6.6	CONCLUSIONI	80

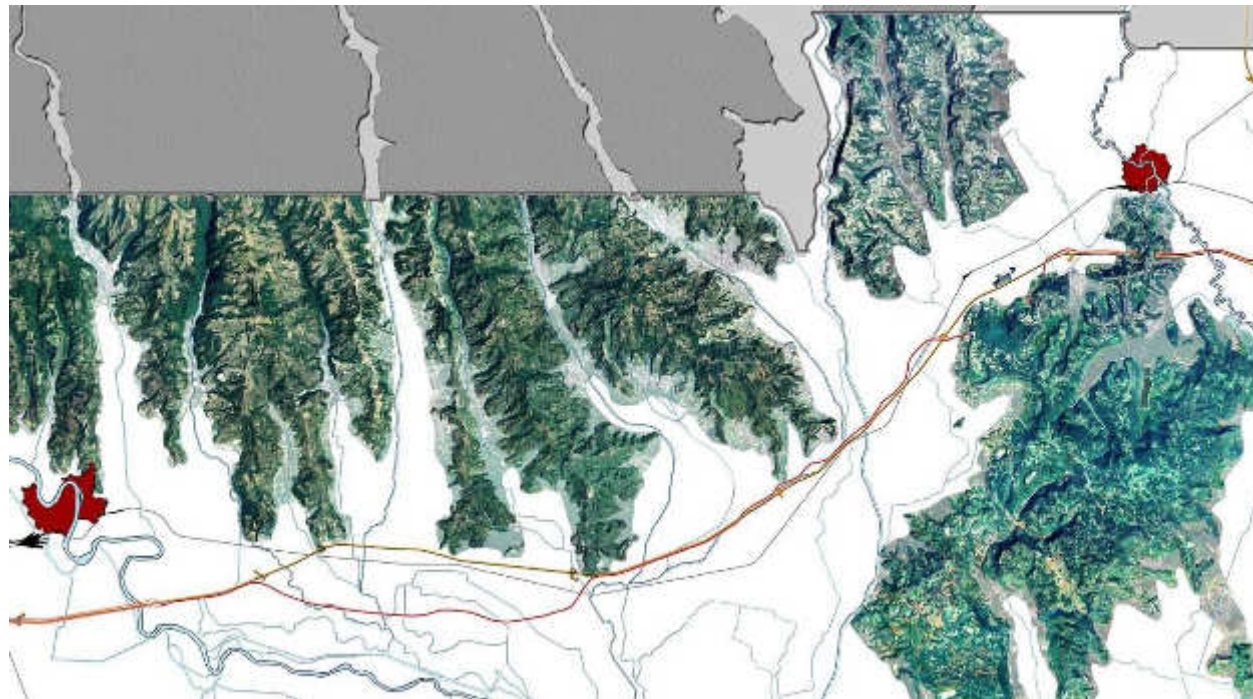
3.6.7	RETE NATURA 2000.....	81	6	PROGETTO DELLE OPERE A VERDE (MITIGAZIONI)	113
3.7	IL QUADRO DELLE TUTELE AMBIENTALI	86		6.1 CRITERI PROGETTUALI	113
3.7.1	TRACCIATO FERROVIARIO.....	86		6.2 CLASSIFICAZIONE ECOLOGICA E PAESAGGISTICA DEL TERRITORIO.....	114
3.7.2	OPERE CONNESSE	86		6.3 OBIETTIVI E FINALITA' DEGLI INTERVENTI.....	116
3.7.3	I TRACCIATI DELLE LINEE ELETTRICHE	86		6.4 CARATTERIZZAZIONE DELLA PERCEZIONE DALL'INFRASTRUTTURA.....	117
3.7.4	I SITI DI PRODUZIONE INERTI E RECUPERO AMBIENTALE	86		6.5 TIPOLOGICO DELLE OPERE A VERDE	118
4	DESCRIZIONE DEL PROGETTO ALL'INTERNO DEL CONTESTO	91		6.6 MITIGAZIONE DEI CANTIERI.....	121
4.1	DESCRIZIONE DEL TRACCIATO.....	91		6.6.1 RIPRISTINI AREE DI CANTIERE E AREE AGRICOLE INTERFERITE.....	121
4.2	DESCRIZIONE OPERE CONNESSE.....	94		6.6.2 DISMISSIONE CANTIERE.....	121
4.3	ORGANIZZAZIONE DEI CANTIERI	96		6.6.3 RIPUNTATURA DEL TERRENO	121
4.4	CAVE E CASSA DI ESPANSIONE.....	101		6.6.4 STESA DEL TERRENO VEGETALE	122
4.4.1	CAVA LA GUALDA	101		6.6.5 REGIMENTAZIONE IDRAULICA.....	122
4.4.2	CAVA DI ZEVIO.....	101		6.6.6 ERPICATURA E CONCIMAZIONE.....	122
4.4.3	CASSA DI ESPANSIONE DI ZEVIO.....	101		6.6.7 RESTITUZIONE DELL'AREA ALL'USO AGRICOLO	122
5	COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA A SCALA TERRITORIALE	102	7	NODI – COMPATIBILITA' A SCALA PUNTUALE.....	123
5.1	CONTESTO “BERICO” – t.....	103		7.1 NODO 1	125
5.1.1	ANALISI DEI VINCOLI.....	105		7.2 NODO 2	129
5.1.2	ANALISI DELLO STATO ATTUALE.....	107		7.3 NODO 3 -	141
5.1.3	EFFETTI SUL PAESAGGIO	110		7.4 NODO 4 -	149
5.1.4	SCHEMA DIRETTORE DELLE OPERE DI MITIGAZIONE.....	112		7.5 NODO 5 -	157
				7.6 NODO 6 -	163
				7.7 NODO 7 -	171
				Appendice Studio cromatico barriere antirumore	183

1 PREMESSA

1.1 OGGETTO DELLA RELAZIONE

L'oggetto della presente relazione è il secondo sublotto compreso tra Montebello Vicentino e Altavilla Vicentina della futura linea ferroviaria AV/AC Verona-Padova. La relazione paesaggistica, redatta ai sensi del D.P.C.M. 12/12/2005, fornisce gli elementi conoscitivi e valutativi per accertare la compatibilità dell'opera rispetto al sistema dei vincoli paesaggistici. Al fine di fornire un quadro generale dei temi paesaggistici ed una valutazione di dettaglio della compatibilità paesaggistica in corrispondenza dei vincoli, la relazione è articolata in due diverse scale di approfondimento:

- a) un inquadramento alla scala territoriale dei temi paesaggistici riferito ad ambiti territoriali omogenei denominati **contesti paesaggistici**,
- b) un approfondimento specifico per ogni punto di interferenza delle opere con i vincoli paesaggistici. Tali punti critici sono denominati **nodi** e per ciascuno è sviluppata specifica valutazione di compatibilità.



IN0D02DI2RGIM0007201C_00A.DOCX

L'autorizzazione paesaggistica nella fattispecie è richiesta per le opere che interferiscono direttamente con i vincoli paesaggistici. Oltre agli interventi strettamente ferroviari, il PD del sub-lotto in esame, include altri interventi raggruppati sotto il nome di opere connesse. Esse sono in realtà interventi stradali, in particolare:

1. Adeguamento della viabilità afferente alla stazione di Montebello Vicentino;
2. Nuova tangenziale est di Montecchio Maggiore;
3. Adeguamento della SP34 del Melaro in Comune di Altavilla Vicentina;
4. Viabilità di accesso alla nuova stazione di Montecchio Maggiore



Si evidenzia inoltre che i siti di produzione inerti e recupero ambientale sono:

1. Cava "La Gualda";
2. Cava Zevio;
3. Cassa di espansione Zevio.

Sono infine incluse tra le opere oggetto di richiesta di autorizzazione paesaggistica le linee elettriche (un elettrodotto e un cavidotto) se interferenti con il sistema vincolistico (nella fattispecie solo l'elettrodotto).

In relazione alla tipologia di opera, l'approfondimento conoscitivo e la valutazione di compatibilità paesaggistica relativa ad ogni punto di interferenza con i vincoli (**nodo**) è stata sviluppata coerentemente con contenuti richiesti dal DPCM12/2005, ovvero:

- a) *tipologia del vincolo paesaggistico*
- b) *analisi dello stato di fatto*
- c) *report fotografico*
- d) *descrizione dell'opera o delle opere all'interno del vincolo*
- e) *valutazione degli effetti dell'opera sui caratteri fisico/naturalistici e percettivi del paesaggio*
- f) *opere di integrazione e mitigazione*
- g) *Fotoinserimenti*

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA	
	2° Sublotto: MONTEBELLO VICENTINO-BIVIO VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.	. Pag 6 di 194	
IN0D02DI2RGIM0007201C_00A.DOCX		

Nella tabella seguente sono riportati: i nodi, le tipologie di vincolo presente, le tipologie di opere che all'interno del nodo interferiscono direttamente o per prossimità con il vincolo.

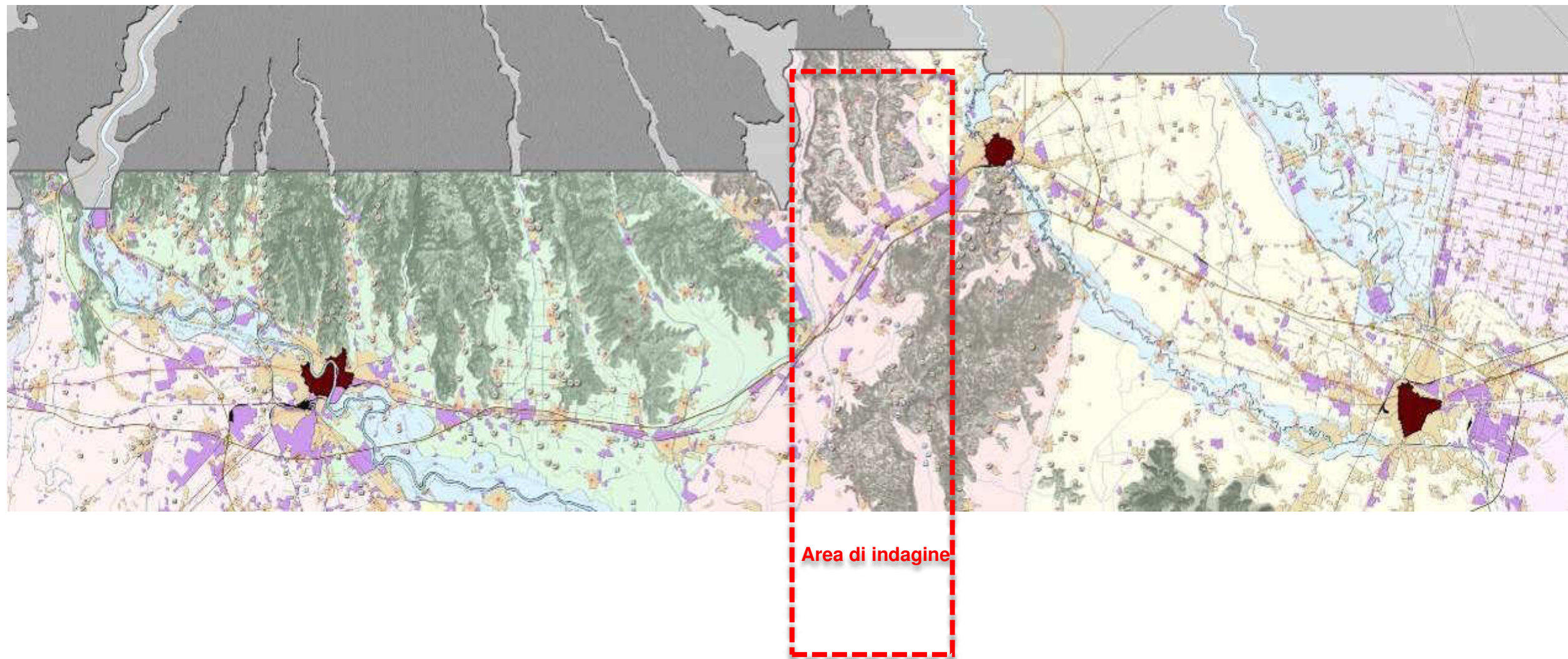
Contesti	NODI			VINCOLI			TIPOLOGIA DELL'OPERA						
	km	Nodo n.	Denominazione	Immobili e pertinenze art.10 e 12	Arete di notevole interesse pubblico art.136	Arete Vincolate art.142	Ferrovia	Opere stradali complementari	Nuove stazioni	Elettrodotti	Cantieri	Cave	Opere idrauliche
Contesto Berico	<i>Esterno corridoio</i>	1	Villa Gualda – Fiume Guà	X		X						X	
	33+100	2	Rio Acquetta			X	X	X	X	X			X
	33+900	3	Fiume Guà			X	X						
	35+450	4	Villa Schoereder da Porto		X		X						
	37+400	5	Fiume Brendola			X	X						
	39+200	6	Area archeologica n.43			X	X						
	<i>Esterno corridoio</i>	7	Cava e Cassa di espansione di Zevio			X							X


1.2 UN CORRIDOIO INFRASTRUTTURALE IN VIA DI DEFINIZIONE

Assumendo uno sguardo di scala territoriale, la nuova linea ferroviaria AV/AC completa il grande corridoio infrastrutturale (SS11, ferrovia, autostrada), che da Est verso Ovest attraversa il territorio veneto da Padova a Verona. In realtà, questa è solamente una porzione di un grande asse europeo che si estende da Lisbona a Kiev denominato Corridoio 5. Questo grande asse, quando attraversa il territorio veneto, è compreso dagli elementi geomorfologici che strutturano il paesaggio (fiumi, rilievi collinari, pedemontani e montani), e attratto dai poli urbani principali.

In conseguenza di questo, le arterie che compongono il sistema infrastrutturale, S.S.11, autostrada A4, linea ferroviaria storica, SI.TA.VE. (sistema tangenziali venete in progetto) e anche la linea AV/AC in progetto, si concentrano in un asse che a tratti si compatta ed altrove si allarga leggermente, ma rimane sempre individuabile e riconoscibile come un unico cordone infrastrutturale.

Lungo tale corridoio (come appare evidente guardando il colore viola nell'immagine di cui sopra) si è organizzato e densificato il sistema insediativo ma soprattutto quello produttivo caratterizzato da una capillare distribuzione di aree produttive e commerciali dalle più diverse dimensioni.



 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 2° Sublotto: MONTEBELLO VICENTINO-BIVIO VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D02DI2RGIM0007201C_00A.DOCX	. Pag 8 di 194

1.3 STRUTTURA DELLA RELAZIONE

1.3.1 SCALE DI INDAGINE E CONTENUTI

La presente Relazione paesaggistica è redatta secondo i contenuti richiesti dal D.P.C.M 12/12/2005. Tali contenuti sono stati articolati nel seguente modo:

- a) *Inquadramenti*
- b) *Quadro della Pianificazione e livelli di tutela*
- c) *Descrizione del progetto*
- d) *Compatibilità paesaggistica a scala territoriale (contesto paesaggistico)*
- e) *Compatibilità paesaggistica a scala puntuale (nodi = interferenze con i vincoli)*

La valutazione di compatibilità si sviluppa su quattro scale ad ognuna delle quali corrispondono diversi contenuti e livelli di approfondimento:

1. Inquadramento Geografico (*macroambiti*)
2. Inquadramento paesaggistico Regionale (*ambiti di paesaggio*)
3. Inquadramento paesaggistico territoriale (*contesti paesaggistici*)
4. Inquadramento locale (*nodi di interferenza con i vincoli paesaggistici*)

1. **alla scala geografica** è inquadrata l'opera all'interno dei grandi sistemi fisici
2. **alla scala regionale** è verificata la coerenza del progetto con i diversi strumenti di pianificazione e con gli obiettivi di qualità paesaggistica fissati dagli stessi, valutando nel contempo se vi sono interferenze con alcune componenti paesaggistiche di livello Regionale così come individuate dal PTRC e quali siano gli effetti. A questo livello si tratta prevalentemente di valutare la configurazione del tracciato dell'opera con riferimento ai grandi sistemi di paesaggio di scala regionale.
3. **alla scala territoriale** la compatibilità paesaggistica dell'opera è valutata con riferimento ai diversi *contesti paesaggistici* nei quali è articolato il corridoio territoriale dell'infrastruttura.

Per ogni *contesto* quindi sono:



- a) Individuate e valutate le *componenti strutturali* del paesaggio (formali, percettive, identitarie ed evolutive) in grado di esprimerne i caratteri di qualità/fragilità,
- b) descritti in sintesi i *caratteri dell'opera* all'interno del contesto
- c) indicati i potenziali *effetti/ impatti*
- d) individuati i *punti critici* sul versante delle interferenze denominati "nodi" oggetto di uno specifico livello di analisi e valutazione
- e) definito lo *schema direttore* ovvero gli obiettivi paesaggistici che dovranno essere conseguiti (vedi paragrafo 1.4.3)

4. **alla scala locale** si tratta di valutare la compatibilità dell'opera nei punti di interferenza con il sistema dei vincoli paesaggistici. I punti di interferenza sono denominati **nodi** e corrispondono al livello di analisi di valutazione di maggior dettaglio. L'estensione dell'*area di indagine* relativa al *nodo* è definita assumendo come parametro il potenziale *bacino di interferenza visiva* dell'opera. Come per i *contesti* l'analisi e valutazione di compatibilità paesaggistica all'interno del *nodo* è sviluppata secondo i contenuti ed il livello di dettaglio richiesto dal D.P.C.M 12/12/2005:

- a) lo stato attuale del bene paesaggistico interessato e del suo immediato intorno
- a) rappresentazione fotografica dello stato attuale dell'area d'intervento
- b) la descrizione del vincolo e dei livelli di tutela presenti
- c) le caratteristiche dell'opera all'interno del nodo
- d) gli effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera sui caratteri fisico/naturalistici, percettivi, identitari ed evolutivi
- e) la verifica della compatibilità paesaggistica rispetto ai valori riconosciuti dal vincolo e agli obiettivi di qualità paesaggistica
- f) interventi ed opere di integrazione e mitigazione paesaggistica
- g) fotosimulazioni

1.3.2 ELABORATI GRAFICI

Quadro 1 - Inquadramento Storico	Elaborati	
IN0D00D12 N3IM 0017 001 – 4	Carta degli elementi archeologici	1/25.000
IN0D00D12 G3IM 0017 001 – 4	Inserimento tracciato su Kriegskarte	1/25.000
IN0D00D12 G3IM 0027 001 – 4	Inserimento tracciato su catasto austriaco	1/25.000
IN0D00D12 G3IM 0037 001 – 4	Inserimento tracciato su levata IGM 1885/1902	1/25.000
IN0D00D12 N3IM 0027 001 – 4	Carta delle anomalie su volo GAI 1954	1/25.000
Quadro 2 - Inquadramento geografico		
IN0D00D12 P4IM 0007 001 – 4	Individuazione su CTR	1/10.000
IN0D00D12 I4IM 0007 001 – 4	Individuazione su ortofoto	1/10.000
Quadro 3 Analisi dei livelli di vincolo e tutela		
IN0D00D12 N4IM 0037 001 – 4	Quadro vincolistico ambientale	1/10.000
IN0D00D12 N4IM 0047 001 – 4	Quadro delle tutele ambientali	1/10.000
IN0D00D12 N4IM 0057 001 – 4	Sintesi dei Piani regolatori Comunali	1/10.000
Quadro 4 Stato dei luoghi ante e post opera		
IN0D00D 12 N2 IM0067 001	Caratteri strutturali del paesaggio	1/50.000
IN0D00D 12 N3 IM0077 A01 - 2	Caratteri Figurativi e formali ante opera	1/25.000
IN0D00D 12 N2 IM0077 P01 – 2	Caratteri Figurativi e formali post opera	1/25.000
IN0D00D 12 N2 IM0087 A01 – 2	Caratteri percettivi ante opera	1/25.000
IN0D00D 12 N2 IM0087 P01 – 2	Caratteri percettivi post opera	1/25.000
IN0D00D 12 N4 IM0097 P01 – 4	Sintesi percettivi, vincoli, schema direttore	1/10.000
Quadro 5 - Valutazione degli effetti		
IN0D00D 12 N3 IM0107 P01 – 2	Impatti e schema direttore	1/25.000
IN0D00D 12 N4 IM0117 001 – 4	Rilievo fotografico del paesaggio	1/10.000
Quadro 6 - Misure e opere di mitigazione		
IN0D00D 12 N4 IM0127 001 – 4	Integrazione paesaggistica dell'opera	1/10.000
Quadro 7 – inserimento paesaggistico		
IN0D00D 12 NZ IM01372 001-16		

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA	
	2° Sublotto: MONTEBELLO VICENTINO-BIVIO VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D02DI2RGIM0007201C_00A.DOCX		. Pag 10 di 194

1.4 QUESTIONI METODOLOGICHE

1.4.1 LA DEFINIZIONE DI PAESAGGIO

Il paesaggio si può interpretare come composto di tre livelli: una base fisico/naturale su cui si è organizzata una struttura socio/economica con relative dinamiche e geometrie cui si sovrappongono significati ed immagini, il “*genius loci*”, la memoria e significazione collettiva. Partendo da tale definizione è possibile leggere il paesaggio come il “combinato disposto” di tre componenti strutturali:

1. *Componenti estetiche ed identitarie*; immagini, o tipologie di paesaggio prevalenti
2. *Componenti fisico/morfologiche* la cui combinazione definisce la forma dei luoghi
3. *Componente visiva e la relativa interpretazione percettiva*, modo in cui tali componenti fisiche ed il loro comporsi sono colte visivamente, riconosciute e significate culturalmente.

Perché si possa parlare di *paesaggio* deve esserci quindi: **un osservatore**, dei **punti di vista** sul territorio ed un **codice interpretativo** (fondato sui temi dell'identità e cultura locale) che consenta di riconoscere e significare le immagini percepite. Tale visione ove gli aspetti fisici e percettivi sono entrambi strutturali e complementari recupera e si allinea con la definizione contenuta nella Convenzione Europea del paesaggio ove, con il termine "Paesaggio" “*si designa una determinata parte di territorio, così com'è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni*”.

Il percorso proposto per l'analisi del paesaggio e la valutazione degli impatti dell'opera, approfondisce entrambi gli aspetti, rispondendo alle seguenti domande:

- Quale alle varie scale il *contesto paesaggistico* di riferimento;
- Quale il *Codice culturale* per interpretare e riconoscere il paesaggio;
- Quali le forme e le geometrie, che danno forma ed immagine al territorio;
- Quale il modo nel quale tali forme sono viste ed interpretate in sostanza “percepite”;
- Quali le dinamiche di trasformazione in atto;
- Come influirà l'opera sulle geometrie, sulla percezione, sulle dinamiche del luogo;
- Quali gli accorgimenti per ridurre o compensare gli impatti o favorire l'integrazione

1.4.2 ARTICOLAZIONE DELL'ANALISI PAESAGGISTICA

Nel rispetto dei contenuti indicati dal DPCM del 12/12/05 il percorso proposto per l'analisi del paesaggio e la valutazione degli impatti dell'opera, è articolato nel seguente modo

Inquadramenti

La fase di inquadramento riguarda sia gli aspetti fisico/geografici che estetici, ovvero l'individuazione delle tipologie di paesaggio prevalenti

Letture geografica: Inquadramento ambientale e paesaggistico dell'opera, ovvero definizione del suo ambito di riferimento dalla scala regionale a quella puntuale: *Macroambiti geografici, Ambiti di paesaggio, Contesti paesaggistici, Nodi*.

- a) **Macroambiti geografici** – individuazione alla scala regionale degli ambiti territoriali omogenei con riferimento alle caratteristiche: geomorfologiche, litologiche, idrogeologiche, naturalistiche.
- b) **Ambiti di Paesaggio** – Individuazione alla scala regionale degli ambiti territoriali con riferimento alle caratteristiche paesaggistiche. Utilizzo delle perimetrazioni, contenuti descrittivi e strategici di cui alle Schede degli Ambiti di Paesaggio allegate al PTRC.
- c) **Contesti paesaggistici** – Individuazione dei sottoambiti di paesaggio quali porzioni di territorio morfologicamente definite omogenee rispetto alle caratteristiche del paesaggio nonché caratterizzate dalla presenza di una precisa dominante territoriale da cui per altro prendono il nome.
- d) **Nodi** - individuazione punti di interferenza della nuova infrastruttura con il sistema dei vincoli paesaggistici

Letture estetica: Definizione delle *immagini di paesaggio* caratteristiche dei diversi ambiti ed individuazione delle loro aree di prevalenza denominate *Unità di paesaggio*.

Analisi ante e post opera per Contesti e Nodi

La seconda parte della relazione affronta i temi dell'analisi del paesaggio alla scala territoriale e locale (Contesto e Nodi), valutando con diverso grado di approfondimento nei due livelli gli effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera, le azioni e gli interventi di integrazione/mitigazione.

*Analisi e valutazioni alla scala del **Contesto paesaggistico***

- a) Caratteri generali
- b) Caratteri figurativi e formali
- c) Caratteri percettivi
- d) Caratteri generali dell'opera all'interno del contesto
- e) Individuazione dei nodi (interferenze)
- f) Effetti sui caratteri generali del contesto
- g) Schema direttore delle opere di mitigazione
- h) Giudizio sintetico alla scala del contesto

*Analisi e valutazioni alla scala del **nodo***

- a) Estratti cartografici ante e post opera
- b) Rilievo fotografico del luogo
- c) Descrizione generale dello stato di fatto
- d) Componenti paesaggistiche strutturali
- e) Impatti e misure di mitigazione

1.4.3 OBIETTIVI DI QUALITA' PAESAGGISTICA: LO SCHEMA DIRETTORE

Dopo aver valutato gli "effetti" dell'opera sul sistema paesaggistico nonché definite le azioni ed opere di integrazione/mitigazione lo schema direttore sintetizza gli obiettivi paesaggistici che dovranno essere raggiunti i quali potranno costituire parametri di riferimento per la successiva fase di monitoraggio dell'opera.

Integrazione: quando vi è la necessità di rapportarsi con preesistenze vegetazionali significative compensandone la parte sottratta, ampliandone la superficie o ripristinare lo stato dei luoghi in caso di gallerie coperte. In tal caso di utilizzeranno strutture vegetali coerenti con quelle presenti.

Rinforzo dei caratteri ambientali o paesaggistici: quando l'opera interferisce con il sistema dei corridoi di connettività ecologica (corsi d'acqua) e vi è la necessità di ricucire e rafforzare il sistema della naturalità con l'introduzione di *fasce boscate, macchie boscate in ambito ripariale, fascia arboreo arbustiva igrofila*. In presenza di aree intercluse o residuali che possono essere utilizzate per arricchire il sistema della naturalità in area agricola. Per diversificare e conferire ritmo alla percezione del paesaggio dall'infrastruttura con la definizione di una serie di "finestre" sul paesaggio incorniciate da alberature di prima grandezza lungo i cavalcavia di scavalco della TAV o con la localizzazione puntuale di macchie boscate che conferiscano ritmo alla percezione dissimulando ove possibile la linearità e continuità del tracciato dell'opera.

Mascheramento visivo: quando vi è la necessità di combinare il rinforzo dei caratteri ambientali con l'occultamento visivo dell'opera in corrispondenza di aree di particolare interesse paesaggistico o in presenza di opere d'arte particolarmente impattanti (tipo viadotti). In tal caso saranno utilizzate strutture vegetali di grandi dimensioni quali *fasce arboreo arbustive, filari alberati di prima grandezza su più livelli*.

Attenuazione: quando vi è la necessità di ammorbidire l'impatto visivo dell'opera (in rilevato) favorendone l'assorbimento visivo all'interno dello spazio agricolo con strutture vegetali a prevalente composizione arbustiva: fascia arbustiva in ambito agricolo

Rigenerazione urbana: quando la realizzazione dell'infrastruttura comporta la "liberazione" di spazi urbani e/o riorganizzazione del sistema della mobilità con possibilità di ricucire le frammentazioni, qualificare la città pubblica, ricomporre la scena urbana.

1.4.4 ANALISI DEI CARATTERI FORMALI E PERCETTIVI DEL PAESAGGIO

Alla scala di maggior dettaglio la valutazione di compatibilità paesaggistica si riferisce prevalentemente alle due principali componenti del paesaggio: i *caratteri fisico/naturalistici* ed i *caratteri percettivi*.

1.4.4.1 Caratteri figurativi e formali

La comprensione dell'*immagine paesaggistica* del territorio muove dal riconoscimento delle componenti fisiche e morfologiche di primo livello o strutturali. Tale lettura restituisce una visione "oggettiva" del contesto, in altre parole come si presenta il territorio sul versante della forma, quale il risultato visivo del diverso comporsi delle singole componenti ambientali. Il percorso di analisi parte da una scomposizione e successiva ricomposizione dell'immagine territoriale partendo da quattro "*matrici*" di base:

- a. La Matrice Fisico/Naturalistica.
- b. Mosaico agrario
- c. La Matrice Antropica Storica.
- d. La Matrice Antropica Contemporanea.

all'interno delle quali sono selezionate le componenti dotate dei seguenti caratteri:

- *Rilevanza strutturale* - hanno ed hanno avuto un ruolo significativo (meglio ancora caratteristico) nell'organizzazione e costruzione dello spazio attuale.
- *Evidenza fisica e visiva* - si distinguono per dimensioni, forma, colore dal paesaggio circostante.
- *Evidenza percettiva e simbolica* - capaci di restituire correttamente i segni tramandati dalla storia o costituire i riferimenti dei nuovi paesaggi.

Il livello di approfondimento analitico è chiaramente commisurato alla scala di riferimento. A livello di *Ambito di Paesaggio* le analisi sono di carattere generale mentre scendendo alla scala del *Contesto paesaggistico* e *Nodi* sono individuate ed analizzate le singole componenti delle quattro matrici territoriali.

1.4.4.2 Caratteri visivi e percettivi

L'analisi sulla visualità può essere articolata in due tematismi:

1. l'analisi della **visibilità oggettiva dell'area di intervento** nell'ante opera e l'intervisibilità del manufatto nel post opera.
2. L'analisi dei caratteri percettivi del contesto è mirata ad individuare il sistema "strutturato" delle visuali (punti panoramici) o degli itinerari attraverso i quali si può fare "esperienza del paesaggio", ovvero coglierne gli aspetti connotativi e caratterizzanti.

Tale livello di analisi individua inoltre i punti di corrispondenza e le relazioni con l'immagine del paesaggio condivisa. Analizza l'intensità e la qualità dei messaggi inviati all'osservatore, seleziona le componenti ambientali che esprimono l'identità tra i luoghi e società in essi insediate (insider) o consentono di leggere agevolmente il senso all'osservatore esterno (outsider). L'individuazione dei caratteri percettivi consente la messa a sistema e la tutela delle componenti territoriali in grado di fornire all'osservatore le coordinate necessarie per l'interpretazione e quindi riconoscibilità del paesaggio, in altre parole le componenti fondamentali per la sua figurabilità.

- Le **componenti del sistema visivo** riferito all'area di intervento sono: *Bacino visivo, Margini, Percorsi visivi, Punti di vista*
- Le **componenti del sistema percettivo** del paesaggio locale sono i seguenti: *Riferimenti percettivi di tipo areale e puntuale, Itinerari paesaggistici, Punti di vista di valore paesaggistico (coni visivi o punti panoramici), Luoghi simbolici*

Il livello di approfondimento analitico è chiaramente commisurato alla scala di riferimento. A livello di *Ambito di Paesaggio* le analisi sono di carattere generale mentre scendendo alla scala del *Contesto paesaggistico* e *nodi* sono individuate ed analizzate le singole componenti del sistema percettivo di cui al precedente punto 2.

2 INQUADRAMENTI

2.1 MACROAMBITI GEOGRAFICI

Dal punto di vista geografico il territorio regionale può essere suddiviso in *grandi sistemi ambientali* figurativamente sintetizzabili dalla seguente immagine: tre grandi fasce con orientamento nord/est-sud/ovest corrispondenti alle pianure generate e modellate dai fiumi Piave, Brenta, Adige; chiuse a nord dalle linee trasversali dei rilievi pedemontani e alpini e a sud dal sistema costiero. All'interno di questa figura emergono al centro i rilievi collinari isolati dei colli Euganei e Berici e alle estremità i due vuoti del lago di Garda e della laguna di Venezia. L'area di indagine relativa all'intervento in oggetto è relativa ad una "strozzatura" dello spazio pianeggiante delimitata a sud dai rilievi pedemontani e a sud dal sistema collinare dei Berici.

2.1.1 CARATTERI FISICO NATURALISTICI

Il corridoio territoriale al cui interno è localizzata l'infrastruttura occupa la parte del Veneto centrale e ha come poli principali la città di Verona, a ovest, e la città di Vicenza, a est. Tale area viene delimitata da tre barriere fisico/naturali: i **monti Lessini** a nord, il **fiume Adige** a sud e i **Colli Berici** a est. Numerosi sono i corsi d'acqua che scendono dai rilievi prealpini e attraversano tale territorio. Il paesaggio è stato costruito e trasformato nel corso del tempo fortemente condizionato nello sviluppo delle importanti infrastrutture presenti nel territorio: l'autostrada A4, la SR11 e la ferrovia. Tutte queste infrastrutture scorrono quasi parallelamente, collegando i due poli di Verona e Vicenza. Queste grandi vie di comunicazione costituiscono un "muro" fisico che divide il territorio in due parti: la parte nord e la parte sud. Il nucleo urbano di San Bonifacio svolge un ruolo chiave: costituisce una vera e propria cerniera dove il sistema territoriale, infrastrutturale e insediativo cambia forma, ruota di 45 gradi e si dispone in senso orizzontale fino a Verona. Data la particolare conformazione orografica di tale territorio, vi sono dei punti panoramici dai quali è possibile vedere oltre questa barriera, in particolare, da ovest a est: il castello di Soave, il campanile di Monteforte d'Alpone e il castello di Montecchio Maggiore. Il sistema insediativo è di tipo diffuso e puntiforme, numerose sono le aree industriali. I principali centri urbani si collocano ai piedi dei Lessini, e nel corridoio formato dalle tre grandi infrastrutture, e l'edificato si dispone lungo le vie di comunicazione secondarie.

2.1.2 CARATTERI PERCETTIVI

Il sistema percettivo è scenograficamente caratterizzato dai sistemi naturalistici presenti (fiumi, i monti Lessini, i colli Berici) e dal grande corridoio infrastrutturale centrale formato dall'autostrada A4, dalla SR11 e dalla ferrovia.

Proprio in questo spazio racchiuso, lungo l'asse delle infrastrutture viarie, si collocano le principali conurbazioni e le numerose zone industriali.

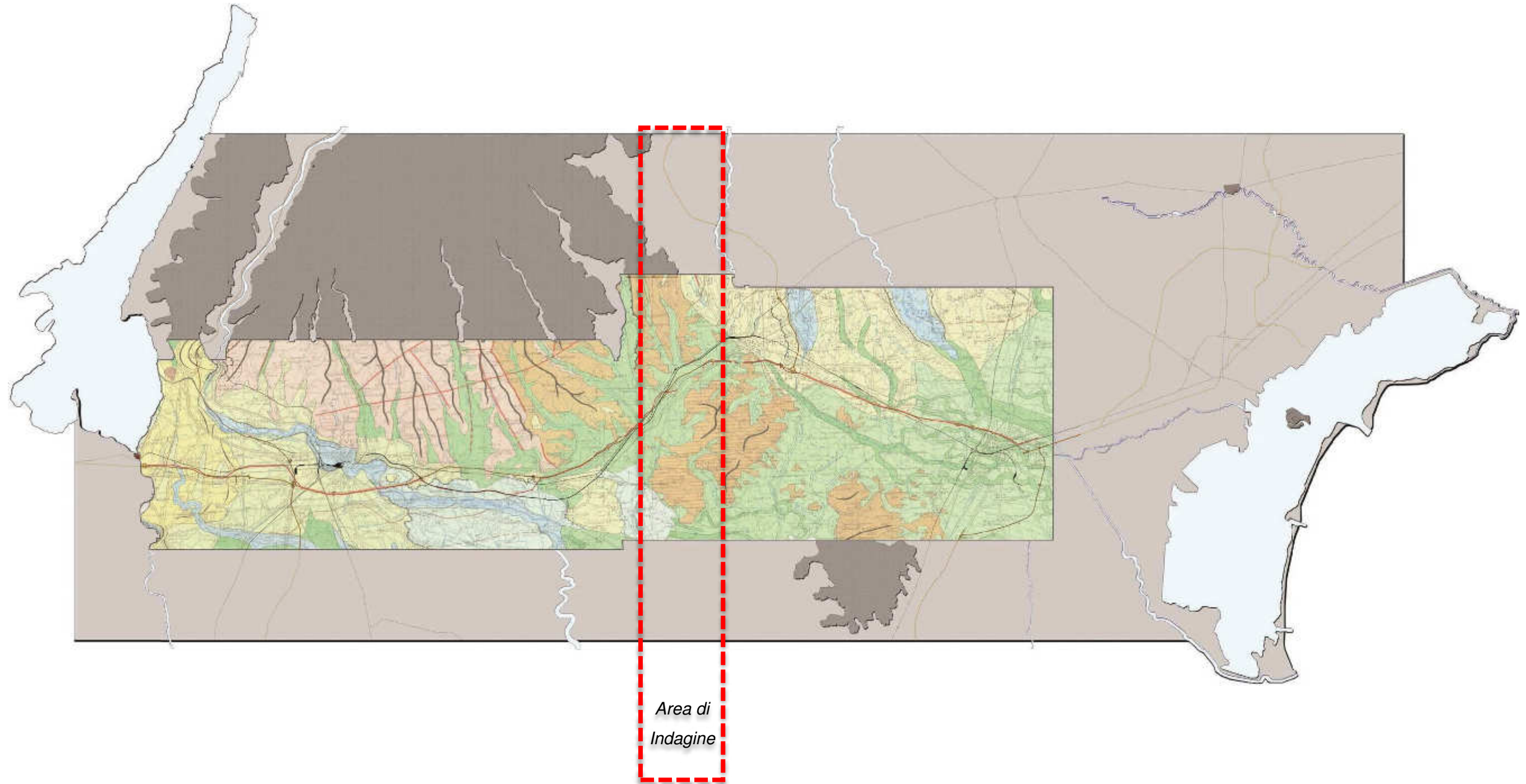
Tale corridoio territoriale è percettivamente caratterizzato da un bacino visivo unico e fisicamente ben definito, compreso tra i versanti Montani a nord ed il corso dell'Adige a sud. All'interno è possibile individuare un'ulteriore compartimentazione visiva comprendente lo spazio tra la barriera della SS11 e gli argini del fiume Adige nel primo tratto e piede dei Berici poi.

La parte posta a nord, costituita dai rilievi montuosi dei Lessini, è la più sensibile a livello percettivo per la presenza di punti panoramici che guardano alla pianura verso sud e vi sono numerosi centri storici, castelli e rocche.

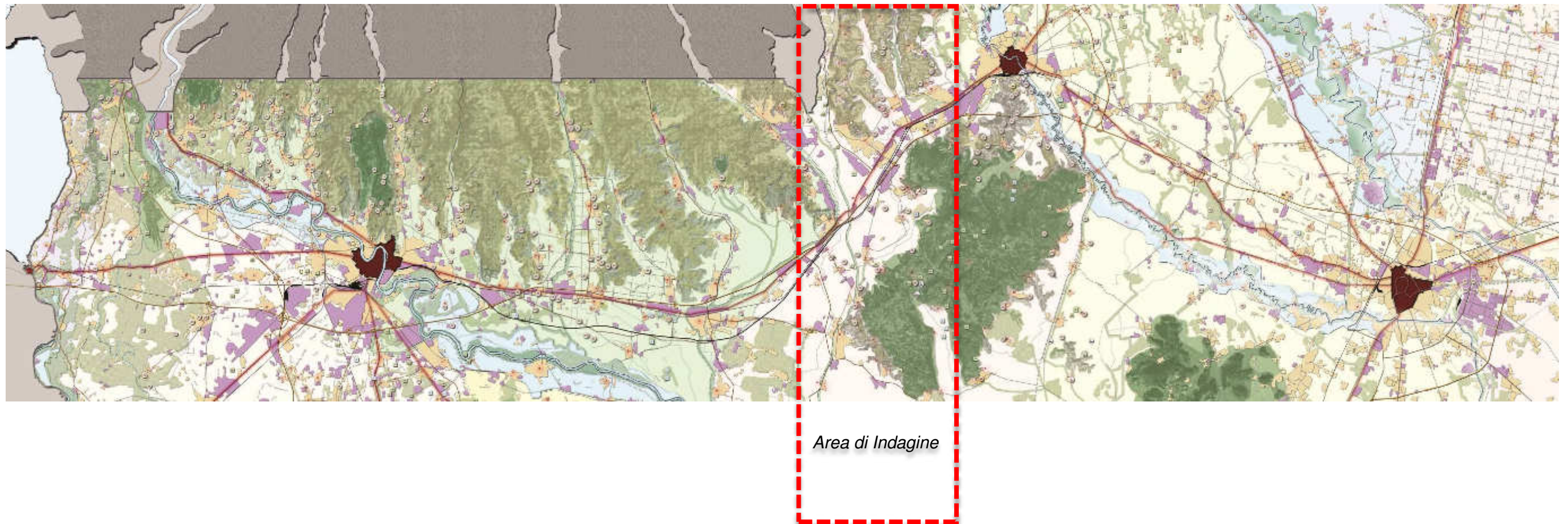
Da Verona a San Bonifacio il sistema percettivo è formato dai rilievi montuosi dei Lessini ricoperti prevalentemente dai vigneti pregiati della pedemontana veronese, e dalla pianura dell'Adige formata da frutteti e da paesaggi della contemporaneità, metropolitani e produttivi quali ad esempio San Martino Buon Albergo.

Da San Bonifacio a Vicenza il sistema percettivo è racchiuso dai rilievi dei Lessini a nord-ovest e i Berici a sud-est. Subito dopo Vicenza l'immagine di paesaggio prevalente è quella metropolitana formata dai centri periurbani e zone industriali, successivamente il paesaggio diventa diffuso e dispersivo. I rilievi sono la quinta scenografica del paesaggio di pianura, prevalentemente agricolo e coltivato a vigneto; la vista è costellata dalla presenza di ville venete, tipiche dell'area vicentina, veri e propri capisaldi figurativi ed identitari del sistema paesaggistico.

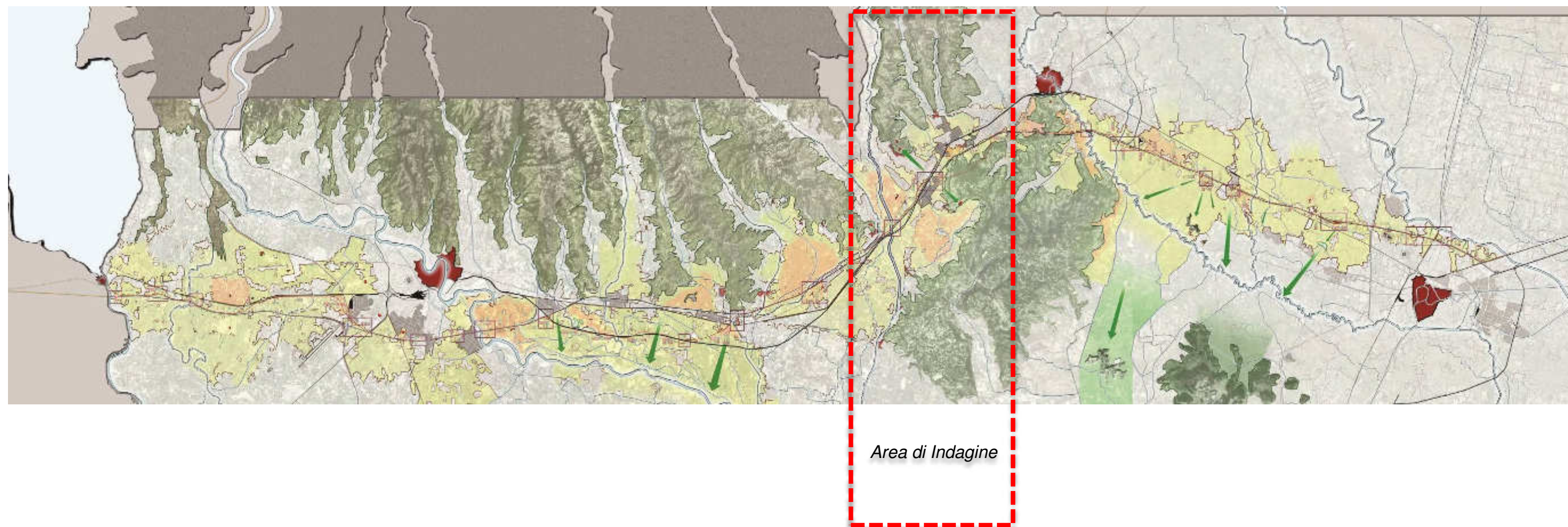
Carta dei caratteri geomorfologici



Carta dei caratteri fisico/naturalistici



Carta dei caratteri percettivi



2.2 AMBITI DI PAESAGGIO

2.2.1 DEFINIZIONE

Al sistema fisico geografico si sovrappongono poi il sistema insediativo e infrastrutturale e il patrimonio dei caratteri identitari e culturali. Tale sovrapposizione ha portato alla formazione all'interno dello stesso Macrosistema ambientale di paesaggi diversi, porzioni di territorio paesaggisticamente omogenee denominate "Ambiti di Paesaggio".

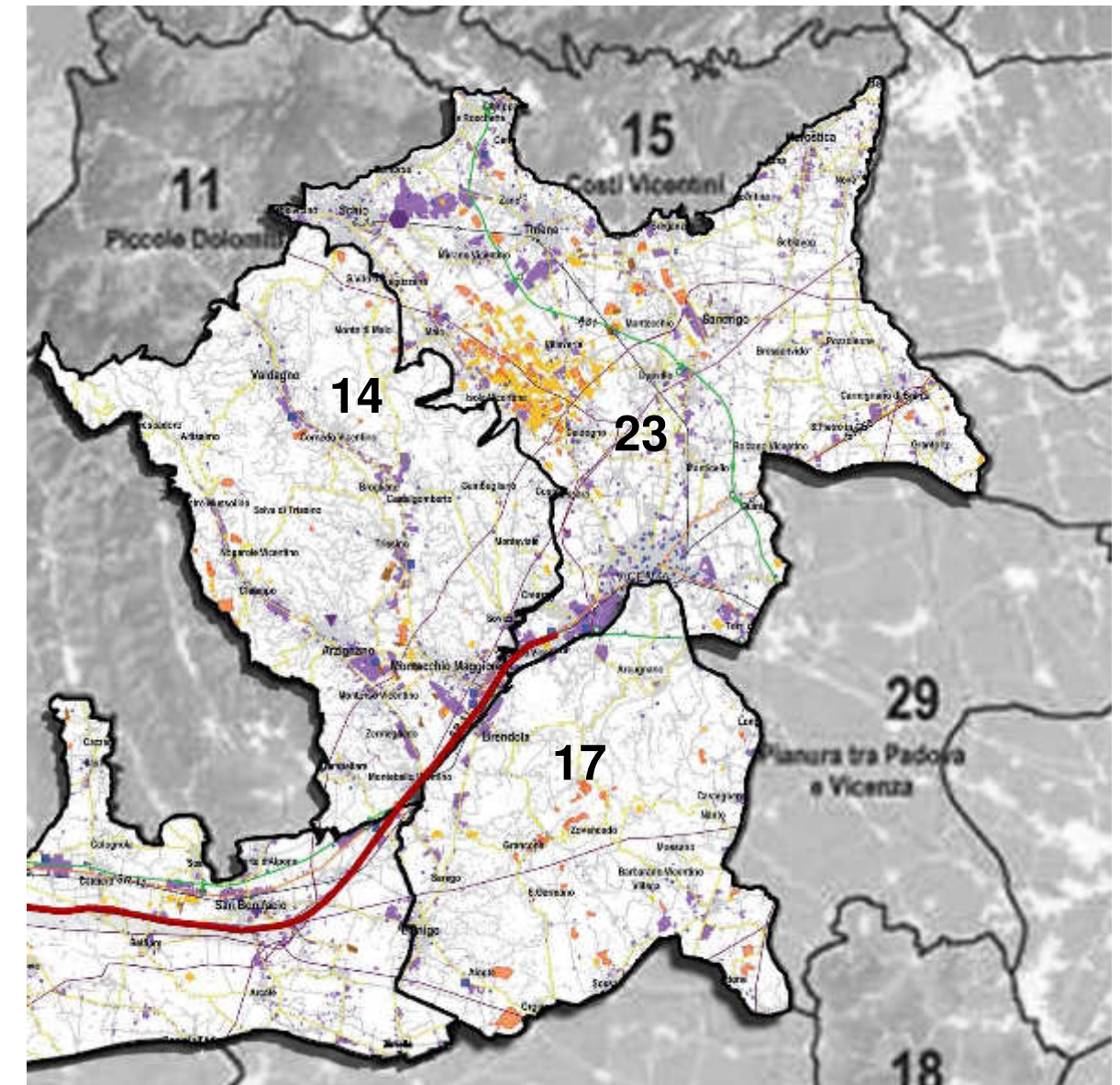
L'Ambito di paesaggio è una porzione di territorio caratterizzato:

- da una dominante tematica di tipo geografico;
- da specifici sistemi di relazioni: ecologiche, storiche percettive, funzionali tra parti eterogenee, che gli conferiscono un'immagine e un'identità distinta e riconoscibile;
- da caratteri identitari e culturali comuni

È un'area omogenea riguardo ai seguenti caratteri:

- Caratteri fisici e ambientali: omogeneità dei componenti geomorfologici (natura e morfologia dei suoli) e idrogeologici (rete idrografica e appartenenza a bacini e sottobacini idrografici);
- Caratteri naturalistici: presenza di un sistema di relazioni ecologiche che si risolvono prevalentemente all'interno dell'ambito (rete ecologica, aree di rilievo ambientale e corridoi di connessione);
- Caratteri insediativi: aspetti figurativi e formali omogenei delle componenti antropiche storiche e contemporanee (sistema insediativo, infrastrutturale);
- Caratteri paesaggistici: presenza di una o più immagini di paesaggio continue e riconoscibili, presenza di caratteri o dominanti percettive singolari.

In occasione della predisposizione della variante al PTRC 2009 la Regione Veneto ha predisposto un "Documento per la pianificazione paesaggistica", con la suddivisione del territorio regionale in *ambiti di paesaggio*, per ognuno dei quali è predisposta una scheda contenente la descrizione dei **caratteri ambientali/paesaggistici**, nonché gli **indirizzi e gli obiettivi di qualità**. Tale documento, è stato integrato nella Variante parziale al PTRC 2009 con attribuzione della valenza paesaggistica, adottata con deliberazione della Giunta Regionale n. 427 del 10 aprile 2013 e pubblicata nel Bollettino ufficiale n. 39 del 3 maggio 2013.



La nuova infrastruttura interessa principalmente i tre ambiti di paesaggio di seguito descritti:

- ambito 23 Alta pianura Vicentina
- ambito 14 Prealpi Vicentine
- ambito 17 Gruppo collinare dei Berici

2.2.2 CARATTERI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI¹

Ambito 17 – Gruppo collinare dei Berici

L'area si caratterizza principalmente per la presenza del rilievo collinare dei Berici e delle valli ad esso afferenti. La delimitazione nord ricalca la morfologia dei rilievi collinari; verso ovest segue il tracciato autostradale della Milano - Venezia (A4), da Altavilla Vicentina fino a Montebello, mentre all'altezza di Lonigo si appoggia sul corso del fiume Guà; il confine sud si innesta sulla viabilità pedecollinare di collegamento; il limite est infine, allargandosi a comprendere le ultime propaggini collinari di Albettono, segue la Strada Statale n. 247 "Riviera Berica" che costeggia il Canale Bisatto fino a Longare.

Il valore naturalistico-ambientale dell'ambito è identificabile nell'elevata presenza di boschi di latifoglie di tipologia varia e nell'elevata diversità di habitat dovuta alla varietà delle condizioni morfologiche. Nel complesso il paesaggio naturale si presenta vario con alternanza di diverse tipologie naturalistiche ed ecologiche tra cui boschi, zone umide, aree di risorgiva, anfratti e grotte prati aridi. Da segnalare l'elevata superficie occupata da seminativi, uliveti e vigneti. L'ambito è quasi interamente occupato dal sito Natura 2000 denominato Colli Berici, che comprende svariate tipologie di habitat di diversa importanza e ruolo ecologico. Numerose sono anche le aree naturalistiche minori, tra le quali vanno citate: l'alta Valle Bassona, modesto altipiano che mostra la presenza di boschi di quercocarpineto; la Valle dei Calvi, campagna coltivata caratterizzata da una abbondanza d'acqua che contribuisce allo sviluppo di un suolo torboso a cui si associano cenosi vegetali caratteristiche di questi ambienti; i Palù e l'invaso della Val Liona, ambiente di campagna parzialmente incolta e quasi perennemente inondato. Altre aree che presentano un certo interesse dal punto di vista naturalistico sono le numerose grotte e le pareti calcaree di Lumignano - alte pareti rocciose formate da calcare massiccio di barriera corallina - su cui si scorgono nicchie rupestri. Interessanti sono anche le emergenze botaniche e la presenza di prati aridi steppici ricchi di elementi a distribuzione mediterranea. Nell'ambito sono

presenti numerose località occupate da polle di risorgiva contornate dalla vegetazione caratteristica di questi habitat e da campagna incolta delimitata da siepi arborate. Da ricordare anche il Lago di Fimon, formazione lacustre che occupa l'omonima vallata; poco profondo e tendente all'impaludamento, conserva interessanti caratteri botanici e faunistici. Il paesaggio rurale tradizionale di altipiano presenta una struttura del tutto originale (condivisa con altri altipiano carsici in zona mediterranea), legata alla stretta relazione tra forme dell'uso del suolo e morfologie carsiche; presenta inoltre alcuni elementi minori di valore, tra cui ad esempio i muretti a secco, o i sistemi di raccolta e gestione delle risorse idriche (pozze, cisterne, fontane).

Per quanto concerne i valori storico-culturali presenti, eccettuato il centro storico di Lonigo che riveste importanza urbana - città fortificata già dall'anno Mille successivamente cinta di mura a opera di Cangrande della Scala - gli altri centri storici rilevanti risultano interessare solo marginalmente l'ambito (Vicenza e Montebelluno). Gli insediamenti, che a volte non sono molto più vasti dell'area occupata da un'emergenza architettonica (in genere una villa e il suo oratorio) dal suo intorno (parco) e da pochi edifici un tempo ad essa strettamente connessi, assumono caratteristiche morfologiche e strutturali diverse a seconda della loro localizzazione. Altri due centri importanti sono Costozza e Brendola che nascono come originali concentrazioni delle numerose ville ivi dislocate. Spesso l'unico luogo pubblico è costituito dal sagrato della chiesa che in alcuni giorni feriali funge ancora come luogo di mercato. I nuclei di collina invece, constano di dimensioni più limitate e sono ridotti alla piccola contrada o all'esiguo insediamento con poche residenze e un piccolo centro religioso (chiesa parrocchiale, canonica, sagrato).

Numerose sono le ville, in particolare quelle palladiane che interessano il territorio compreso nell'ambito, come pure gli opifici idraulici, le corti rurali e le fornaci, che solo in pochi casi conservano ancora intatte le caratteristiche originarie.

¹ Estratti "Ambiti di Paesaggio – Atlante Ricognitivo – PTRC del Veneto
IN0D02DI2RGIM0007201C_00A.DOCX

Ambito 14 – Prealpi vicentine.

L'ambito comprende la parte ovest delle Prealpi della provincia di Vicenza ed è caratterizzato dall'alternarsi dei rilievi prealpini e di ampie valli che si aprono nell'alta pianura. È attraversato in direzione nord-ovest – sud-est dai torrenti Chiampo e Agno che corrono paralleli verso la pianura vicentina. A ovest della città di Vicenza, la pianura si sfrangia nelle propaggini orientali dei Lessini e proprio qui si aprono le lunghe valli che connotano l'ambito (Valle dell'Agno e del Chiampo). Il paesaggio vegetale dell'ambito si presenta ricco e diversificato, caratterizzato dagli elementi tipici della fascia prealpina. I fondovalle, spesso senza soluzione di continuità in direzione longitudinale, sono oggi occupati da insediamenti di tipo produttivo, che si ricollegano all'area produttiva ad ovest della città di Vicenza. I centri maggiori sono posti tutti a monte dell'autostrada A4, dove hanno generato un tessuto urbano articolato e complesso.

Percorrendo la valle dell'Agno da nord verso sud, la distribuzione delle contrade rurali è ancora molto fitta, soprattutto sulle colline del versante destro della valle, meno acclivi e meglio esposte. Numerosi gli insediamenti consistenti; in primo luogo Valdagno, centro di origine medievale, poi notevolmente sviluppatosi per la presenza di attività tessili. Poco più a sud Cornedo, con una trama urbanistica punteggiata di grandi corti e, a seguire, Castelgomberto e Trissino. I centri storici legati alla presenza dell'Agno si chiudono con Montecchio Maggiore, disposto secondo un andamento lineare lungo le pendici meridionali del colle. La Valle del Chiampo presenta dal punto di vista della struttura insediativa caratteristiche analoghe, con una diffusa presenza di contrade nella parte più settentrionale dell'ambito e centri abitati più consistenti verso la pianura. Dopo Crespadoro si incontrano Altissimo e S. Pietro Mussolino, con le loro numerose frazioni e l'esteso nucleo di Chiampo, allungato a cavallo della strada che corre parallelamente al fiume, al centro di un'area storicamente segnata dalla presenza di attività estrattive. Segue quasi senza soluzione di continuità, Arzignano, dominato dalla presenza del Castello Scaligero e caratterizzato da edifici in linea che confluiscono sull'asse principale. Anche qui l'impianto urbanistico si riconosce per le vaste corti agricole contornate da edifici di origine rurale e per le strade che si diramano in corrispondenza della piazza centrale. Allo sbocco della Valle del Chiampo, lungo le ultime propaggini collinari dei Lessini, si incontrano una serie di abitati che rispettano la logica tipica degli insediamenti pedemontani, in un territorio agricolo dominato

dalla produzione viticola. Tra questi Montebello, Gambellara e, avvicinandosi a Vicenza, Sovizzo e Creazzo, dove le numerose ville e le contrade si affacciano lungo strade che si incrociano sul colle, nella piazza aperta sulla parrocchiale. I fondovalle, spesso senza soluzione di continuità in direzione longitudinale, sono oggi occupati da insediamenti di tipo produttivo, che si ricollegano all'area produttiva ad ovest della città di Vicenza. Le attività produttive di questo territorio sono assai varie e sviluppate, alcune presenti nel territorio da epoche preindustriali.

Si ricordano, tra gli altri, i lanifici di Valdagno (Marzotto), le attività estrattive di Chiampo, l'attività conciaria di Chiampo e Arzignano, i mobilifici di Cornedo, la lavorazione dei metalli preziosi a Trissino. Per quanto concerne il sistema infrastrutturale, i centri maggiori - posti tutti a monte dell'autostrada A4 – hanno generato un tessuto urbano articolato e complesso. Oltre alla Milano-Venezia (A4) che interessa principalmente il territorio sud dell'ambito (a Montebello e Montecchio Maggiore si aprono due caselli), la viabilità ordinaria si serve di collegamenti nord-sud, seguendo il corso dell'Agno e del Chiampo fino a raggiungere Recoaro (S.P. 246 di Recoaro), Arzignano, Chiampo e più su Crespadoro (S.P. 31 Val di Chiampo e S.P. 43). La rete di connessione lungo l'asse orizzontale invece, è assai meno articolata ed ha soprattutto la funzione di collegare tra loro i centri abitati posti tra le valli. Negli ultimi decenni infine, la S.R. 11 (Padana Superiore) che si appoggia sul margine sud dell'ambito (Gambellara, Montebello, Montecchio) strettamente correlata alle piastre produttive di Altavilla e Creazzo, si è sempre più caricata delle caratteristiche di vera e propria "strada mercato"; qui, poco alla volta, è cresciuto un sistema identificabile in una conurbazione lineare dove risulta prevalente la presenza di zone commerciali e industriali. La ferrovia interessa solo marginalmente l'ambito lungo il margine sud, con la linea che collega le città di Verona e Vicenza. Da non dimenticare la previsione di progetto da parte della Regione della superstrada Pedemontana che taglierà trasversalmente i territori comunali di Montecchio Maggiore, Arzignano, Trissino, Castelgomberto, Brogliano e Cornedo Vicentino in direzione Bassano.

Ambito 23 – Alta pianura Vicentina

L'ambito interessa il sistema insediativo pedecollinare di Schio e Thiene fino a comprendere, verso sud, la città di Vicenza. È attraversato in direzione nord-sud dall'asse autostradale della A31-Valdastico, che collega Piovene Rocchette all'autostrada A4.

È delimitato a nord-est dalla linea di demarcazione geomorfologica tra i rilievi prealpini dei costi e l'alta pianura recente, a nord-ovest dalla linea di demarcazione geomorfologica tra i piccoli massicci molto pendenti e i rilievi prealpini uniformemente inclinati, ad est dal corso del fiume Brenta, a sud dai rilievi dei Colli Berici ed a ovest dal confine tra i rilievi collinari e la pianura. La vegetazione di pregio presente nell'ambito è scarsa e costituita da formazioni di ostriro-querceto tipico (presenti nel Bosco di Dueville) di saliceti ed altre formazioni riparie lungo fiumi o aree di risorgiva e da castagneti dei suoli mesici e dei substrati magmatici. L'ambito è caratterizzato da uno sviluppo massiccio di seminativi, alternati, nella parte est dell'ambito, da sistemi agricoli maggiormente complessi con presenza di siepi campestri e prati.

A valle dell'Altopiano, fra Brenta ed Astico, il Vicentino è caratterizzato dalla presenza della porzione centrale di quella vasta fascia pedemontana che percorre trasversalmente tutto il Veneto, interrotta solo dall'affacciarsi verso la pianura dei solchi vallivi e dal protendersi verso sud dei rilievi collinari. Luogo di convergenza di due economie distinte ma complementari, quella montana e di pianura, l'area si contraddistingue per la presenza di una fitta trama di insediamenti, disposti secondo una logica gerarchica che vede le città maggiori poste all'intersezione con i varchi aperti dai fiumi. La struttura dei centri storici risponde chiaramente a questo sistema insediativo, con il territorio di Bassano Schio ai vertici, ubicati allo sbocco di valli importanti (Brenta e Leogra). Segue la catena dei centri intermedi, localizzati sulla linea di contatto tra le colline e la pianura, quasi sempre alla confluenza di corsi d'acqua minori. In corrispondenza della fascia pedemontana la distribuzione degli insediamenti è meno fitta ed è caratterizzata dalla notevole diffusione delle abitazioni sparse. Nell'area pianeggiante centrale invece, la suddivisione territoriale dei centri storici è completamente diversa da quella delle zone settentrionali: gli abitati, posti all'incrocio delle più importanti direttrici stradali, formano infatti un reticolo a maglie molto larghe e regolari. La struttura urbanistica è qui legata alla presenza di attività produttive che servono l'agricoltura estensiva, con abitazioni rurali che nascondono ampie corti interne: è il caso ad esempio di Caldogeno, Dueville e Sandrigo. Ma è solo più a nord, nell'aperta

campagna intorno a Thiene, che risultano ancora ben evidenti le tracce dell'antica centuriazione che interessava l'area. Tuttavia all'originaria struttura insediativa, di matrice agricola, è andata affiancandosi e integrandosi quella di natura industriale-artigianale che ha contribuito alla notevole crescita dei centri.

I centri maggiori - posti a destra e sinistra dell'autostrada A31 (Schio, Thiene, Marano Vicentino e Dueville) – hanno generato un tessuto urbano articolato e complesso, integrato funzionalmente al sistema insediativo pedemontano.

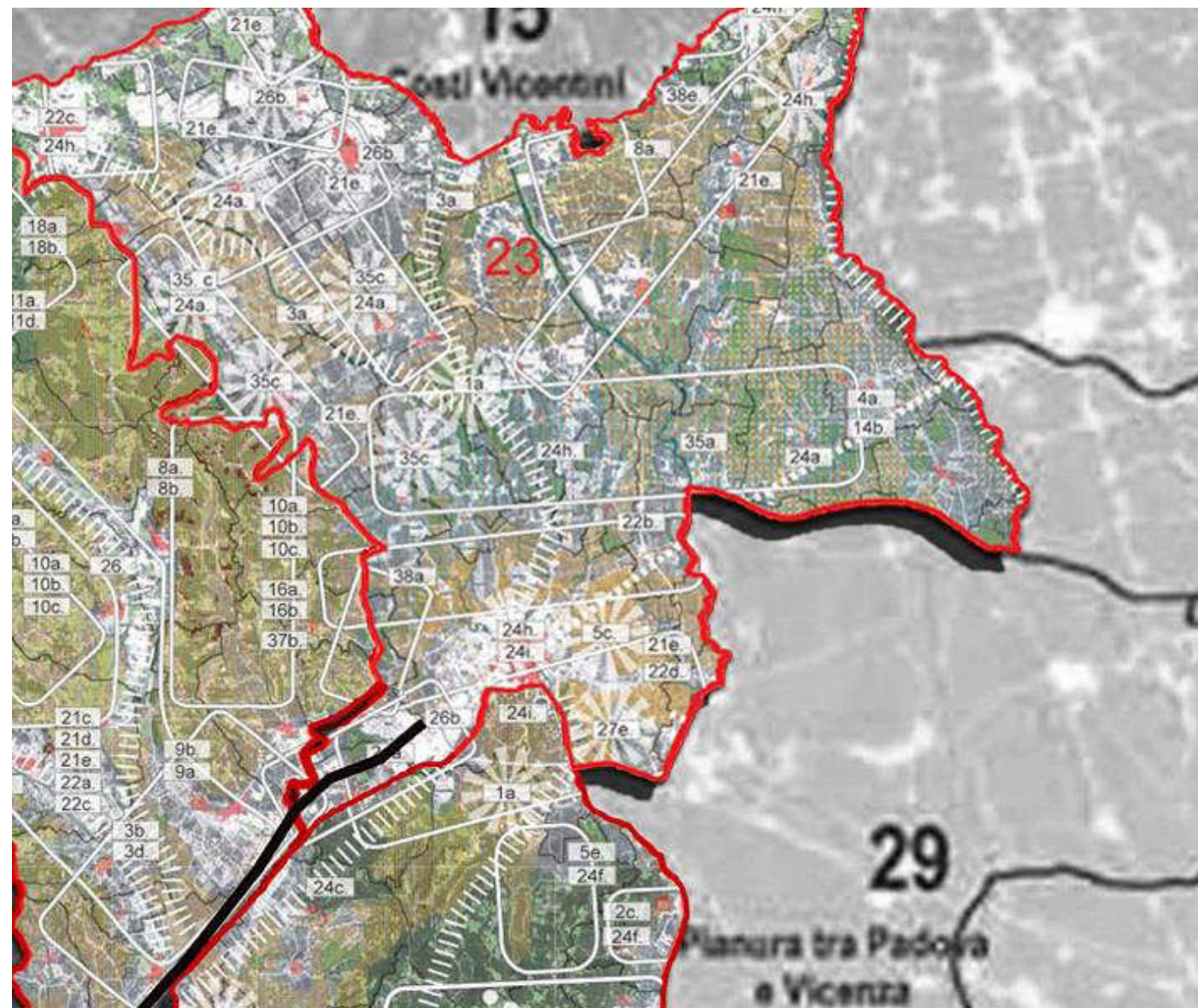
Vicenza è caratterizzata da una crescita, nell'organismo urbano, senza rilevanti conflitti che rispecchia il fatto che la città non è mai stata, come è accaduto a Padova e Verona, il vertice di un potere territoriale forte ed esteso: non mura possenti, fossati e servitù, quanto invece esili diaframmi verso la campagna e parti di città che si sommano l'una all'altra seguendo processi di sviluppo organici. Di questa crescita Vicenza reca evidente testimonianza nella conformazione del centro storico, dove sono visibili sia la permanenza del primitivo tracciato romano, che le diverse fasi dell'espansione urbanistica. Lo sviluppo della città segue un andamento lineare verso Bassano, Schio e Verona, mentre si apre con una struttura a ventaglio verso Padova, al di là del Bacchiglione.

Per quanto concerne il sistema infrastrutturale, oltre alla Valdastico (A31) che taglia trasversalmente il territorio compreso nell'ambito, la viabilità ordinaria predilige i collegamenti verticali che da Vicenza si dipartono a raggiera fino a raggiungere Schio (S.P. 46 del Pasubio), Marostica (S.P. 248 Schiavonesca-Marosticana) e Thiene (S.P. 349 del Costo), mentre la rete di connessione lungo l'asse orizzontale è assai meno strutturata: unica eccezione l'antica strada Gasparona che collega Thiene a Bassano passando attraverso gli insediamenti di Marostica e Breganze. Negli ultimi decenni infine, lungo la S.R. 11 (Padana Superiore), che interessa il margine sud dell'ambito è cresciuto un sistema identificabile in una conurbazione lineare, con presenza prevalente di zone commerciali e industriali, che sempre più ha assunto caratteristiche di vera e propria "strada mercato". Da segnalare la previsione di progetto da parte della Regione della superstrada Pedemontana che taglierà trasversalmente l'ambito in direzione Bassano. I collegamenti ferroviari riguardano due linee: la Vicenza- Thiene-Schio e la Vicenza-Bassano via Cittadella.

2.2.3 INDIRIZZI E OBIETTIVI DI QUALITA'

L'atlante ricognitivo degli ambiti di paesaggio fornisce per ogni ambito di paesaggio la localizzazione dei diversi obiettivi di qualità.

Si riporta di seguito l'estratto cartografico ove con riferimento al tracciato della TAV sono localizzati i diversi obiettivi di qualità che dovranno essere perseguiti e nella tabella a lato la loro descrizione.

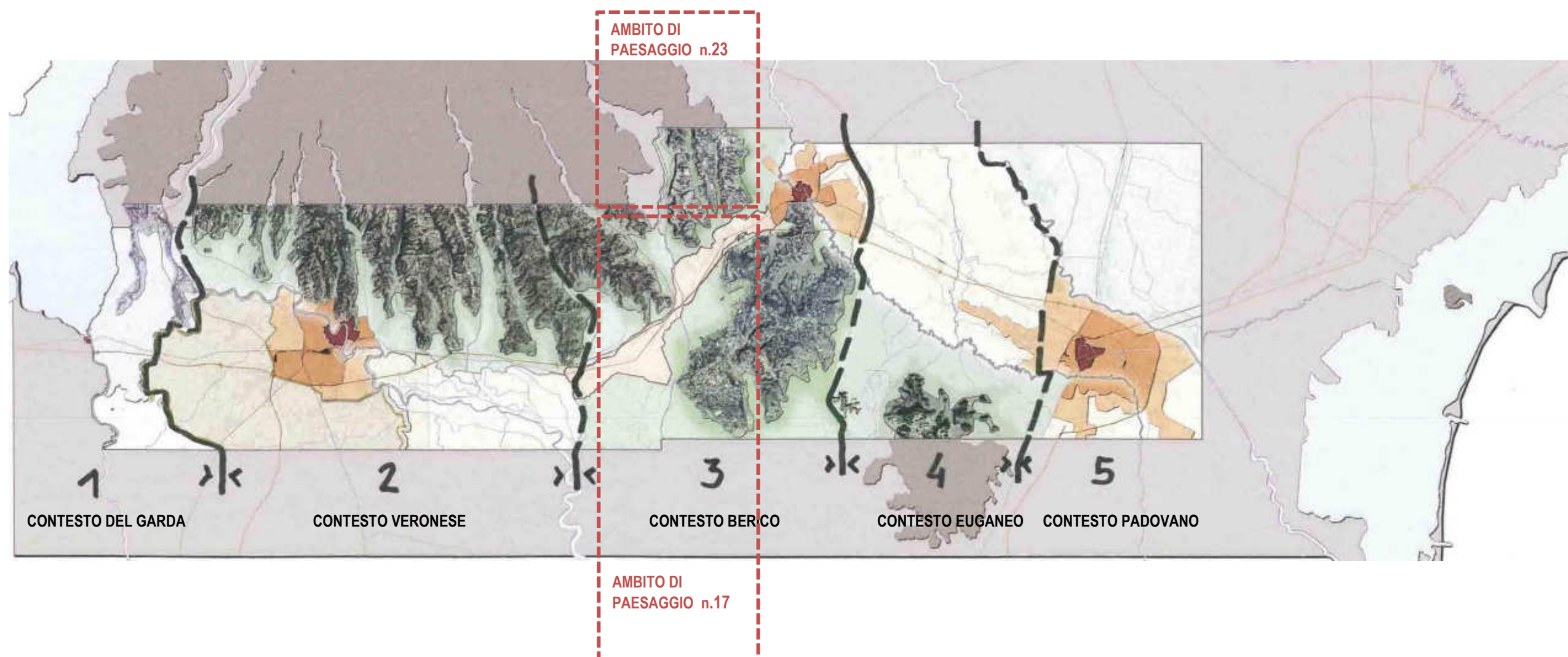


Obiettivo	Obiettivo generale	Obiettivo specifico
1a.	Integrità delle aree ad elevata naturalità ed alto valore ecosistemico	Salvaguardare le aree ad elevata naturalità e ad alto valore ecosistemico, in particolare Valdadige, Val Borago e Val Galina.
3a.	Funzionalità ambientale dei sistemi fluviali e lacustri	Salvaguardare gli ambienti fluviali ad elevata naturalità, in particolare il sistema dell'Adige e i corsi d'acqua minori (Antanello, Fibbio, Alpone).
9a.	Diversità del paesaggio agrario	Scoraggiare sistemazioni agrarie che comportino eccessive rimodellazioni dei terreni in pendio, in particolare nel caso delle colture specializzate a vigneto.
9b.	Diversità del paesaggio agrario	Salvaguardare gli elementi di valore ambientale anche dove residui, che compongono il paesaggio agrario (siepi campestri, fasce erbose, fossi e scoline, colture arboree ed arbustive tradizionali).
21b.	Qualità del processo di urbanizzazione	Adottare il criterio della minor perdita di naturalità e minor frammentazione ecologica nella regolamentazione dei processi di urbanizzazione
22b.	Qualità urbana degli insediamenti	Migliorare il sistema dell'accessibilità ai centri urbani.
22d.	Qualità urbana degli insediamenti	Promuovere la riqualificazione e il riuso delle aree urbanizzate dismesse e/o degradate, in particolare lungo la S.R. 11 (Padana Superiore).
22g.	Qualità urbana degli insediamenti	Salvaguardare e valorizzare la presenza nei centri urbani degli spazi aperti, delle aree boscate, dei prati e dei coltivi anche residui, quali elementi di servizio alla popolazione e di integrazione della rete ecologica, in particolare per il polo urbano di Verona.
24a.	Valore culturale e testimoniale degli insediamenti e dei manufatti storici	Salvaguardare il valore storico-culturale degli insediamenti e dei manufatti di interesse storico-testimoniale (centri storici, castelli, forti, chiese, ville e parchi storici, corti rurali, case-torri, edilizia tipica in pietra, muretti a secco, lavatoi, mulini, strade lastricate, ponti storici, teatri ed an teatri romani, manufatti idraulici e stradali ecc.), in particolare il centro storico di Verona (Sito UNESCO) e la Via Postumia.
24f.	Valore culturale e testimoniale degli insediamenti e dei manufatti storici	Promuovere la conoscenza degli insediamenti e dei manufatti di interesse storico-testimoniale, in particolare i castelli di Montorio, Castelvecchio e Villafranca.
26b.	Qualità urbanistica ed edilizia degli insediamenti produttivi nei fondovalle	Promuovere il riordino urbanistico delle aree produttive esistenti in vista di una maggiore densità funzionale e un più razionale uso dei parcheggi e degli spazi pubblici, dell'approvvigionamento e della distribuzione dell'energia, dei servizi comuni alle imprese e dei servizi ai lavoratori.

2.3 CONTESTI PAESAGGISTICI

Scendendo di scala l'*Ambito di Paesaggio* è poi suddiviso in *Contesti paesaggistici* per la cui definizione si fa riferimento all'omogeneità dei caratteri paesaggistici nel loro complesso: aspetti *figurativi, formali, percettivi, evolutivi ed identitari*. Si tratta di quindi di sottoambiti paesaggistici fisicamente definiti e caratterizzati da una precisa *dominante territoriale* da cui per altro prendono il nome.

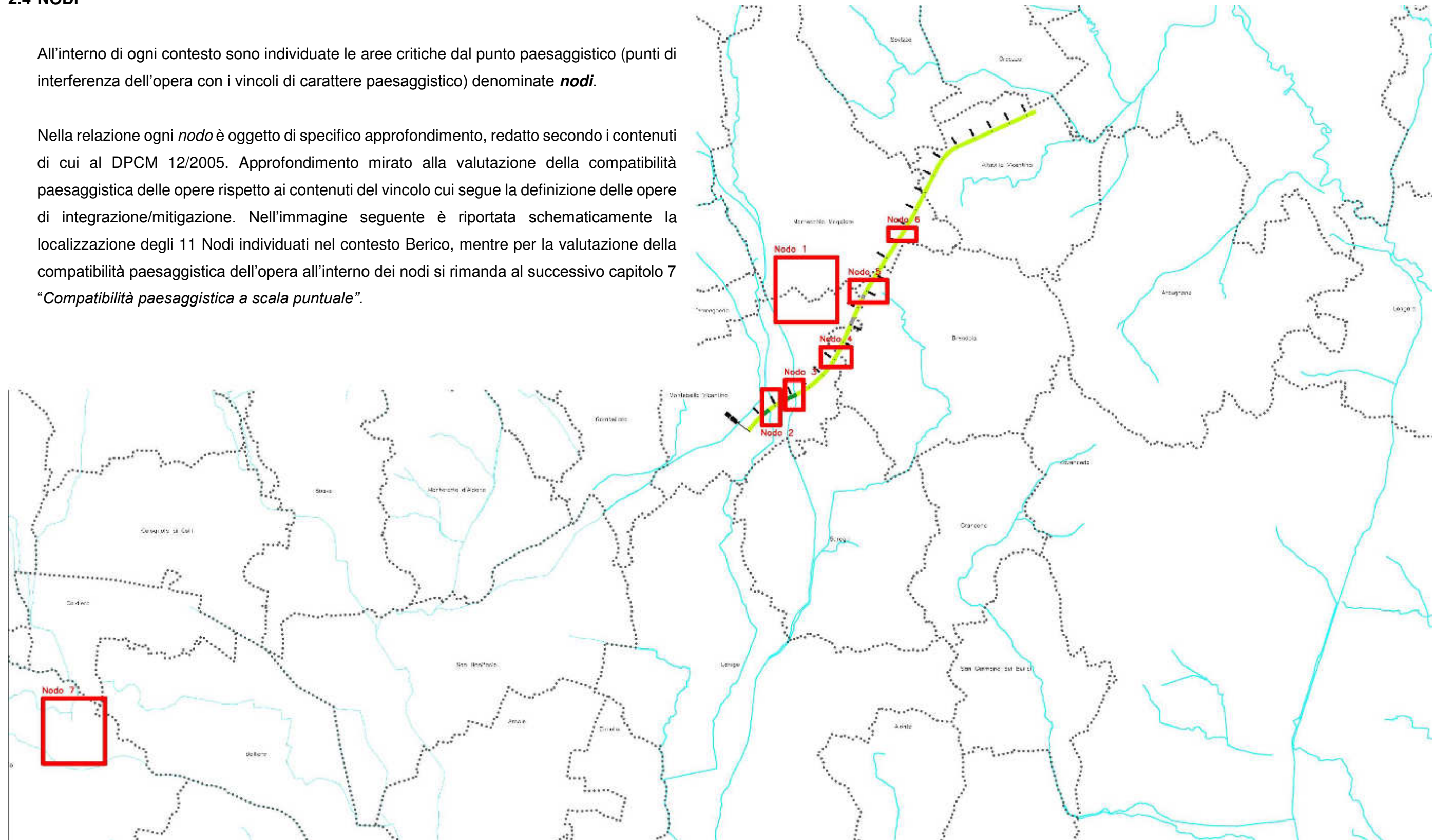
Con riferimento all'intero territorio territoriale compreso tra laguna e Garda, la nuova infrastruttura interessa un solo contesto paesaggistico: *Contesto n.3 Berico*. Per la valutazione paesaggistica dell'opera alla scala dei contesti si rimanda al successivo capitolo 5 "*Compatibilità paesaggistica a scala territoriale*".



2.4 NODI

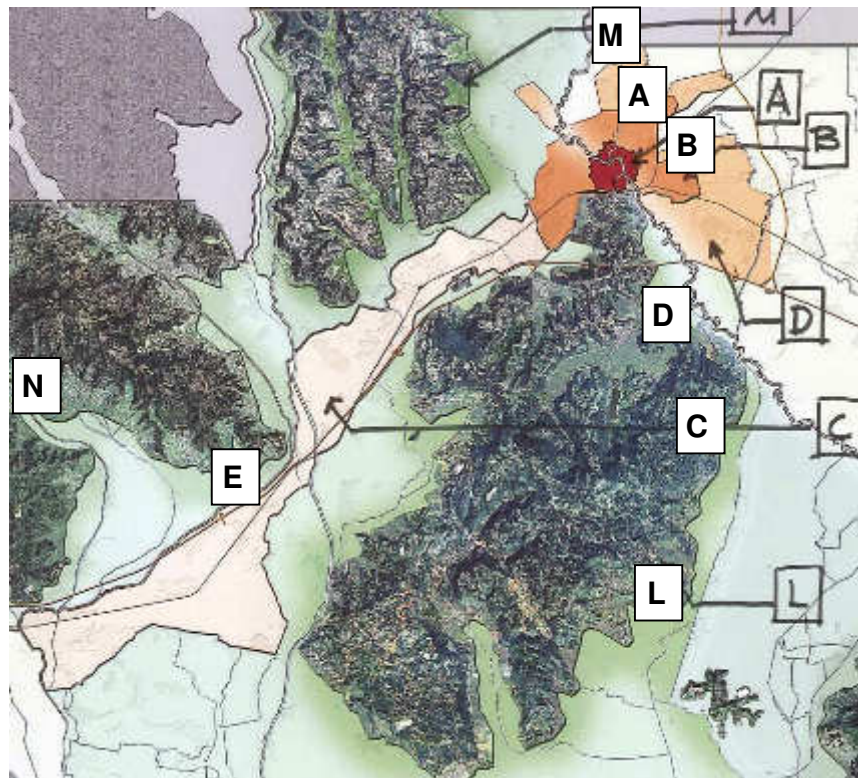
All'interno di ogni contesto sono individuate le aree critiche dal punto paesaggistico (punti di interferenza dell'opera con i vincoli di carattere paesaggistico) denominate **nodi**.

Nella relazione ogni *nodo* è oggetto di specifico approfondimento, redatto secondo i contenuti di cui al DPCM 12/2005. Approfondimento mirato alla valutazione della compatibilità paesaggistica delle opere rispetto ai contenuti del vincolo cui segue la definizione delle opere di integrazione/mitigazione. Nell'immagine seguente è riportata schematicamente la localizzazione degli 11 Nodi individuati nel contesto Berico, mentre per la valutazione della compatibilità paesaggistica dell'opera all'interno dei nodi si rimanda al successivo capitolo 7 "Compatibilità paesaggistica a scala puntuale".



2.5 UNITA' DI PAESAGGIO

Il contesto paesaggistico può essere a sua volta articolato in **Unità di Paesaggio**, quali ambiti di territorio omogenei rispetto ad una determinata immagine/tipologia di paesaggio. L'immagine seguente illustra la suddivisione dell'intero corridoio paesaggistico in Unità di paesaggio di cui al paragrafo 2.5.1



Articolazione territoriale delle Unità di Paesaggio

Paesaggio urbano	Paesaggio Agricolo	Paesaggio naturalistico
A. Città storica	D. Agricolo periurbano	L Berico
B. Prima cintura urbana	E. Pedecollinare	M. Prealpino
C. Conurbazioni		N Lessinia

2.5.1 UNITA' DI PAESAGGIO ATTRAVERSATE

Il paesaggio si può interpretare come composto di tre elementi: una *base naturale* su cui è organizzata una *struttura socio-economica* e un *insieme di significati e immagini*, il *genius loci* e i simboli a esso connessi.

L'individuazione delle *immagini di paesaggio o chiavi di lettura*, mette a fuoco quest'ultimo aspetto: lo spirito dei luoghi, l'immagine del paesaggio impressa nella mente o memoria dei suoi abitanti, la memoria storica e la memoria collettiva. Una ricerca che consente di attivare quel processo di attribuzione di senso e riconoscibilità all'ambiente osservato, facendo emergere le relazioni tra le forme fisiche e un repertorio di immagini condivise e identitarie. Un repertorio figurativo di riferimento rispetto al quale: verificare il grado di permanenza, alterazione, compromissione del paesaggio attuale o attribuire un senso ai luoghi in trasformazione.

Partendo da tale presupposto, è necessario accettare l'ipotesi che l'idea di paesaggio non è unica, ma varia in relazione al repertorio culturale ed emotivo dell'osservatore, il quale può corrispondere all'abitante di un luogo o a un osservatore occasionale. Due visioni che concordano sull'attribuzione di senso e valore ad aspetti paesaggistici ormai iconizzati, raccontati, rappresentati (i luoghi evocativi e simbolici, gli oggetti monumentali, i grandi ambiti naturalistici), ma che sembrano dividersi sull'interpretazione dei nuovi paesaggi: la campagna in trasformazione, i paesaggi della produzione e del commercio, della nuova città metropolitana. Immagini e riferimenti della modernità o contemporaneità, paesaggi non ancora raccontati, ma per contro molto radicati nell'immaginario degli abitanti.

Le immagini di paesaggio si caratterizzano poi in relazione al loro modo di distribuirsi sul territorio. Alcune consentono di significare ampie porzioni di territorio, entro le quali una determinata immagine trova adeguata rappresentazione scenica, si presenta nitida, riconoscibile e continua, se ne percepisce la soglia. Altri paesaggi, presentano invece una minor leggibilità, si legano al sistema delle permanenze isolate e decontestualizzate, ai segni diffusi, non c'è una lettura continua, le relazioni e i contesti sono scomparsi o si vanno indebolendo.

Sono questi *temi trasversali o paesaggi diffusi*, interessano ambiti di paesaggio diversi, un sistema relazioni che gli itinerari e i cono visuali possono contribuire a ricostruire e riconnettere.

Si tratta in definitiva di *paesaggi diffusi* o reticolari, che rimandano a temi storici o aspetti contemporanei:

- Sul versante storico sono organizzazioni territoriali e assetti ormai scomparsi la cui memoria e immagine è affidata a presidi isolati e puntuali (rocche, ville, corti rurali.)
- Sul versante contemporaneo, processi di trasformazione in corso, la cui evidenza fisica è affidata a oggetti puntuali, icone della modernità, nuovi presidi della città metropolitana, luoghi di contaminazione. Sono spesso oggetti chiusi e fuori scala, attrattori che tendono a condizionare la natura, il significato e l'immagine di estese aree di territorio.

Paesaggio Urbano

A Città storica



B Prima cintura urbana



C Delle conurbazioni



Paesaggio naturalistico

M Prealpino



N della Lessinia



L Collinare dei Berici



Paesaggio Agricolo

D Agricolo Periurbano



E Pedecollinare



Reti di paesaggi storici – Sistemi di Paesaggio

Dei presidi storici: rocche,
castelli



Dei Santuari



Delle ville Venete



2.5.2 ARTICOLAZIONE DEL PAESAGGIO URBANO

Il paesaggio urbano può essere a sua volta articolato in altre immagini, non ancora raccontate od interpretate ma che tendono a riproporsi con frequenza all'interno del corridoio del veneto centrale.

2.5.2.1 Il paesaggio della contemporaneità

Zone industriali, centri commerciali, nuovi contenitori specialistici, le frange urbane in area agricola; sono un sistema di segni che all'interno del corridoio territoriale in oggetto si va sovrapponendo e in alcuni casi sostituendo al paesaggio della memoria storica. Non si tratta ancora di paesaggio, manca di un'immagine di riferimento definita e riconoscibile, ma è comunque un'idea di territorio che va sedimentandosi nell'immaginario collettivo grazie anche al diffondersi di un nuovo senso appartenenza. Un processo di identificazione delle popolazioni locali con una nuova dimensione geografica e insediativa di grande scala. Un corridoio nel quale caratteri socio-economici e dinamiche in atto stanno trasformando e riorganizzando la nebulosa abitativa e produttiva in un'unica città metropolitana dalla laguna al Garda. Una città i cui abitanti sono orgogliosi della propria dinamicità produttiva, soddisfatti di aver conservato il proprio contesto abitativo semiagricolo-paraurbano, fieri di non appartenere alle periferie, pur essendo fruitori della città per lavoro o svago. Un sistema insediativo che ha nelle città di Padova, Vicenza, Verona i suoi poli identitari, e un distretto produttivo lineare di rilievo internazionale.

Una città che ha mantenuto comunque una relazione molto forte con il suo territorio agricolo. Relazioni di tipo economico nei territori di produzione specializzata e di pregio, relazioni di tipo sociale ove il sistema insediativo trae un grande vantaggio dall'intorno agricolo, tanto da rendere auspicabile il congelamento di una situazione di compresenza tra usi abitativi e usi agricolo del suolo.

Affinché alcuni segni del contemporaneo, possono assumere rilevanza paesaggistica è necessario "costruire" l'immagine e raccontare questi paesaggi.

2.5.2.2 Il paesaggio metropolitano

È il paesaggio delle nuove polarità, dei nuovi attrattori delle conurbazioni produttive e insediative. Edifici di rappresentanza, contenitori specialistici per attività produttive, commerciali o di svago, sono ormai riconosciuti simboli e icone della modernità, del progresso, nuovi attori nella scena del paesaggio veneto.

Dal punto di vista simbolico, si tratta di oggetti che trascendono la realtà locale, evocano e trasmettono il senso di appartenenza a una realtà metropolitana. Sorgono in un luogo ma non vi appartengono, pur condizionando e imponendo una riorganizzazione fisica e funzionale dell'intorno. Un nuovo repertorio di Immagini che lentamente sono entrate a far parte dell'ordinario, al punto che per alcuni è difficile immaginare una vista di campagna senza capannoni, senza la sagoma inconfondibile di un centro commerciale, dove la comparsa improvvisa e inaspettata di una zona industriale, si colloca in una visione di apprezzata e rassicurante dinamicità.

Paesaggisticamente siamo ancora nella fase della compresenza o sovrapposizione di due immaginari collettivi: da un lato l'ossatura della memoria persistente del paesaggio veneto storico o tradizionale, dall'altro la comparsa di luoghi in trasformazione, alla ricerca di una nuova identità e nuovi simboli.



2.5.2.3 Il paesaggio della produzione diffusa

Si tratta di un'immagine paesaggistica che presenta diversi punti di vista: il primo si associa a una visione pragmatica e tradizionale del mondo produttivo, l'immagine classica dei capannoni e del loro comporsi in una miriade di zone industriali di varie dimensioni ma con un'unica caratteristica figurativa: l'essenzialità e l'omologazione delle forme.

Il punto di partenza è quindi il paesaggio della produzione "storico" o consolidato, quello delle zone industriali diffuse. Capannoni e contenitori asettici simboli di uno sviluppo economico rapido, risposta immediata a un bisogno, espressione di una nuova gerarchia di valori: la sostanza prima della forma. Il risultato figurativo è una successione ininterrotta di zone industriali di varia dimensione, per la maggior parte prive di riconoscibilità e in conflitto visivo ma spesso anche ambientale con l'intorno. Alla questione del paesaggio industriale tradizionalmente inteso, si va affiancando però un processo di attribuzione simbolica e ricerca di identità, un processo di creazione di nuove centralità all'interno del quale gioca un ruolo fondamentale il progetto architettonico. Si tratta in sostanza di un nuovo aspetto del territorio: la dimensione estetica dei paesaggi industriali. All'interno della galassia delle zone industriali e commerciali dai caratteri deboli e indistinti iniziano a comparire episodi architettonici dotati di eccellenza e prevalenza figurativa.



2.5.2.4 Il paesaggio della compresenza o sovrapposizione

Lo sviluppo della città diffusa è all'origine della nascita, nello spazio tra le periferie urbane delle tre città, di paesaggi ibridi, di transizione. Sono i paesaggi tipici delle aree agricole periurbane, ove agli assetti tradizionali si sono sovrapposti nuovi segni e diversi modi d'uso, senza che per questo la matrice originaria sia cancellata. Vi è una sorta di lenta dissolvenza dei caratteri rurali originari a favore di nuove forme insediative e pratiche colturali. E' il paesaggio della campagna urbanizzata, che si sta lentamente radicando nell'immaginario dei suoi abitanti sostituendosi alle rappresentazioni storiche del paesaggio rurale. E' un paesaggio che si presenta lungo il corridoio con caratteri diversificati: in alcuni casi si tratta di un sistema insediativo multipolare, costituito da più centri abitati resi continui da tessuti insediativi disgregati. In altri è una nebulosa insediativa composta di edifici isolati o a cortina lungo la viabilità. Si tratta di un paesaggio nel quale spesso i suoi abitanti orma si riconoscono, ha acquisito valore e in conseguenza a ciò sembra acquisire un preciso significato la conservazione di questa immagine sospesa. Un sistema insediativo che presenta il vantaggio di godere degli spazi aperti circostanti e per prossimità fisica può riconoscersi e identificarsi con un paese o una città.

3 INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO

Nell'inquadramento programmatico, per fornire tutti gli elementi conoscitivi e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale settoriale che costituiscono i parametri di riferimento del giudizio di compatibilità ambientale, si è proceduto in primis alla definizione di un inquadramento territoriale, poi ad una sintetica descrizione del progetto ed all'analisi dello stesso nel contesto delle modificazioni territoriali, economiche e sociali, partendo dalla pianificazione comunitaria (i corridoi europei), per poi giungere a quella nazionale, regionale e provinciale sino ad arrivare alla valutazione della compatibilità urbanistica del progetto proposto con il sistema pianificatorio comunale.

I vincoli sono stati individuati attraverso l'analisi degli strumenti pianificatori più significativi a scala territoriale, la strumentazione urbanistica dei comuni interessati ed infine dall'analisi dei vincoli di interesse storico artistico individuati dal MBBCC.

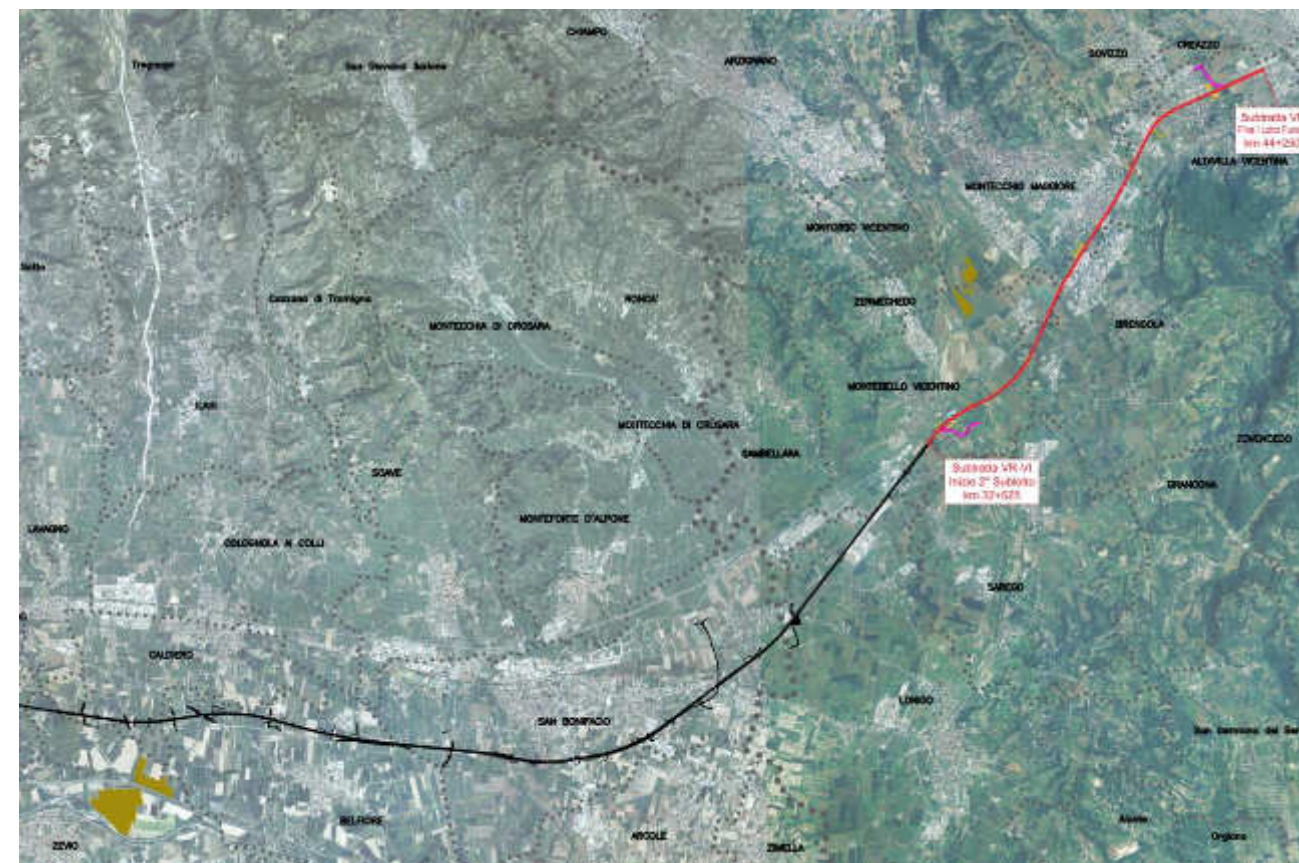
Da ognuno dei Piani analizzati sono stati estrapolati e riportati cartograficamente gli elementi naturalistici, paesaggistici e storico – culturali, oltre ai Siti di Importanza Comunitaria e alle Zone di protezione Speciale.

Analoga procedura è stata effettuata per la predisposizione del quadro delle tutele.

Si sottolinea che la metodologia di analisi utilizzata è stata quella di individuare un buffer di un chilometro, da ambo i lati dell'infrastruttura, entro il quale sono state predisposte e redatte tutte le analisi, lo stesso procedimento è stato ripetuto per tutti gli elementi progettuali.

Il secondo lotto funzionale è infatti caratterizzato dall'asse ferroviario e da opere ad esso connesse (stradali e idrauliche), da due linee elettriche ed altrettante cave di prestito "La Gualda" e "Zevio", nonché la cassa di espansione sempre a Zevio.

L'unione dei buffer di 1 km, relativi ai suddetti interventi, ha dato forma all'area di studio evidenziata in verde, nell'immagine di seguito riportata.



Il tracciato ferroviario e le opere connesse in oggetto, in rosso, su ortofoto; in ocra i siti di produzione inerti

Gli elaborati cartografici relativi al Quadro di Riferimento Programmatico sono i seguenti:

TITOLO 1	TITOLO 2	TITOLO 3	TITOLO 4	ELENCO ELABORATI PROGETTAZIONE DEFINITIVA: SUBTRATTA N. 2 (LF2) DA MONTEBELLO VICENTINO A VICENZA DAL Km 32 + 525 AL Km 51 +991																				INTERNA	TITOLO ELABORATO	SCALA	FORMATO	
				CODIFICA ELABORATO																								
				a				b		c	d			e		f		h		j	g	i						revisione
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20					
commessa				lotto		fase progettuale	ente originatore	tipologia di documento	opera / disciplina				progressivo	EMISSIONE ITALFERR														
funzionale		costruttivo																										
AMBIENTE																												
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE																												
INQUADRAMENTO E STRUTTURA DEL S.I.A																												
I	N	0	D	0	0	D	I	2	R	G	S	A	0	0	0	0	2	0	1	A	0	0	A	INQUADRAMENTO E STRUTTURA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	-----	A3		
QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO																												
I	N	0	D	0	0	D	I	2	R	G	S	A	0	0	0	P	2	0	1	B	0	0	A	RELAZIONE DEL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	-----	A3		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	C	2	S	A	0	0	0	P	2	0	1	A	0	0	A	COROGRAFIA GENERALE	1:50000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	3	S	A	0	0	0	P	2	0	1	A	0	0	A	INDIVIDUAZIONE SU CTR - TAV 1/3	1:25000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	3	S	A	0	0	0	P	2	0	2	A	0	0	A	INDIVIDUAZIONE SU CTR - TAV 2/3	1:25000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	3	S	A	0	0	0	P	2	0	3	A	0	0	A	INDIVIDUAZIONE SU CTR - TAV 3/3	1:25000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	P	2	0	1	A	0	0	A	INDIVIDUAZIONE SU CTR AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV 1/6	1:10000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	P	2	0	2	A	0	0	A	INDIVIDUAZIONE SU CTR AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV 2/6	1:10000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	P	2	0	3	A	0	0	A	INDIVIDUAZIONE SU CTR AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV 3/6	1:10000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	P	2	0	4	A	0	0	A	INDIVIDUAZIONE SU CTR AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV 4/6	1:10000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	P	2	0	5	A	0	0	A	INDIVIDUAZIONE SU CTR AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV 5/6	1:10000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	P	2	0	6	A	0	0	A	INDIVIDUAZIONE SU CTR AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV 6/6	1:10000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	I	3	S	A	0	0	0	P	2	0	1	A	0	0	A	INDIVIDUAZIONE SU ORTOFOTO - TAV 1/3	1:25000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	I	3	S	A	0	0	0	P	2	0	2	A	0	0	A	INDIVIDUAZIONE SU ORTOFOTO - TAV 2/3	1:25000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	I	3	S	A	0	0	0	P	2	0	3	A	0	0	A	INDIVIDUAZIONE SU ORTOFOTO - TAV 3/3	1:25000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	1	P	2	0	1	B	0	0	A	CARTA DEI VINCOLI TAV 1/6	1:10000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	1	P	2	0	2	B	0	0	A	CARTA DEI VINCOLI TAV 2/6	1:10000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	1	P	2	0	3	B	0	0	A	CARTA DEI VINCOLI TAV 3/6	1:10000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	1	P	2	0	4	B	0	0	A	CARTA DEI VINCOLI TAV 4/6	1:10000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	1	P	2	0	5	B	0	0	A	CARTA DEI VINCOLI TAV 5/6	1:10000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	1	P	2	0	6	B	0	0	A	CARTA DEI VINCOLI TAV 6/6	1:10000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	2	P	2	0	1	B	0	0	A	CARTA DELLE TUTELE TAV 1/6	1:10000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	2	P	2	0	2	B	0	0	A	CARTA DELLE TUTELE TAV 2/6	1:10000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	2	P	2	0	3	B	0	0	A	CARTA DELLE TUTELE TAV 3/6	1:10000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	2	P	2	0	4	B	0	0	A	CARTA DELLE TUTELE TAV 4/6	1:10000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	2	P	2	0	5	B	0	0	A	CARTA DELLE TUTELE TAV 5/6	1:10000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	2	P	2	0	6	B	0	0	A	CARTA DELLE TUTELE TAV 6/6	1:10000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	3	P	2	0	1	B	0	0	A	MOSAICO DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE - TAV 1/6	1:10000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	3	P	2	0	2	B	0	0	A	MOSAICO DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE - TAV 2/6	1:10000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	3	P	2	0	3	B	0	0	A	MOSAICO DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE - TAV 3/6	1:10000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	3	P	2	0	4	B	0	0	A	MOSAICO DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE - TAV 4/6	1:10000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	3	P	2	0	5	B	0	0	A	MOSAICO DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE - TAV 5/6	1:10000	A1		
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	3	P	2	0	6	B	0	0	A	MOSAICO DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE - TAV 6/6	1:10000	A1		

I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	P	2	0	7	A	0	0	A		INQUADRAMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PATI DEI COMUNI DI GAMBELLARA, MONTEBELLO VICINO, MONTORSO VICNO, ZERMEGHEDO - COMUNE DI MONTEBELLO VICENTINO	1:10000	A1
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	1	P	2	0	2	A	0	0	A		INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PI DI MONTEBELLO VICENTINO	1:5000	A1
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	2	P	2	0	1	A	0	0	A		INQUADRAMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PAT DI BRENDOLA	1:10000	A1
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	2	P	2	0	2	A	0	0	A		INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PI DI BRENDOLA	1:5000	A1
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	Z	S	A	0	0	4	P	2	0	1	A	0	0	A		INQUADRAMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PAT DI MONTECCHIO MAGGIORE	1:15000	A1
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	4	P	2	0	2	A	0	0	A		INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PRG DI MONTECCHIO MAGGIORE	1:5000	A1
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	P	2	0	8	A	0	0	A		INQUADRAMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PAT DI ALTAVILLA	1:10000	A1
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	5	P	2	0	2	A	0	0	A		INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PI DI ALTAVILLA	1:5000	A1
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	Z	S	A	0	0	6	P	2	0	1	A	0	0	A		INQUADRAMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PAT DI VICENZA	1:15000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	6	P	2	0	2	A	0	0	A		INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PI DI VICENZA - TAV 1/3	1:5000	A1
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	6	P	2	0	3	A	0	0	A		INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PI DI VICENZA - TAV 2/3	1:5000	A1
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	6	P	2	0	4	A	0	0	A		INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PI DI VICENZA - TAV 3/3	1:5000	A1
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	P	2	0	9	A	0	0	A		INQUADRAMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PAT DI ARCUGNANO	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	7	P	2	0	2	A	0	0	A		INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PRG DI ARCUGNANO	1:5000	A1
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	Z	S	A	0	0	0	P	2	0	1	A	0	0	A		INQUADRAMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PAT DI ZEVIÒ	1:15000	A1
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	8	P	2	0	2	A	0	0	A		INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PRG DI ZEVIÒ	1:5000	A1

3.1 IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

Il 2° Sublotto Montebello Vicentino – Bivio Vicenza interessa i seguenti territorio comunali della Provincia di Vicenza:

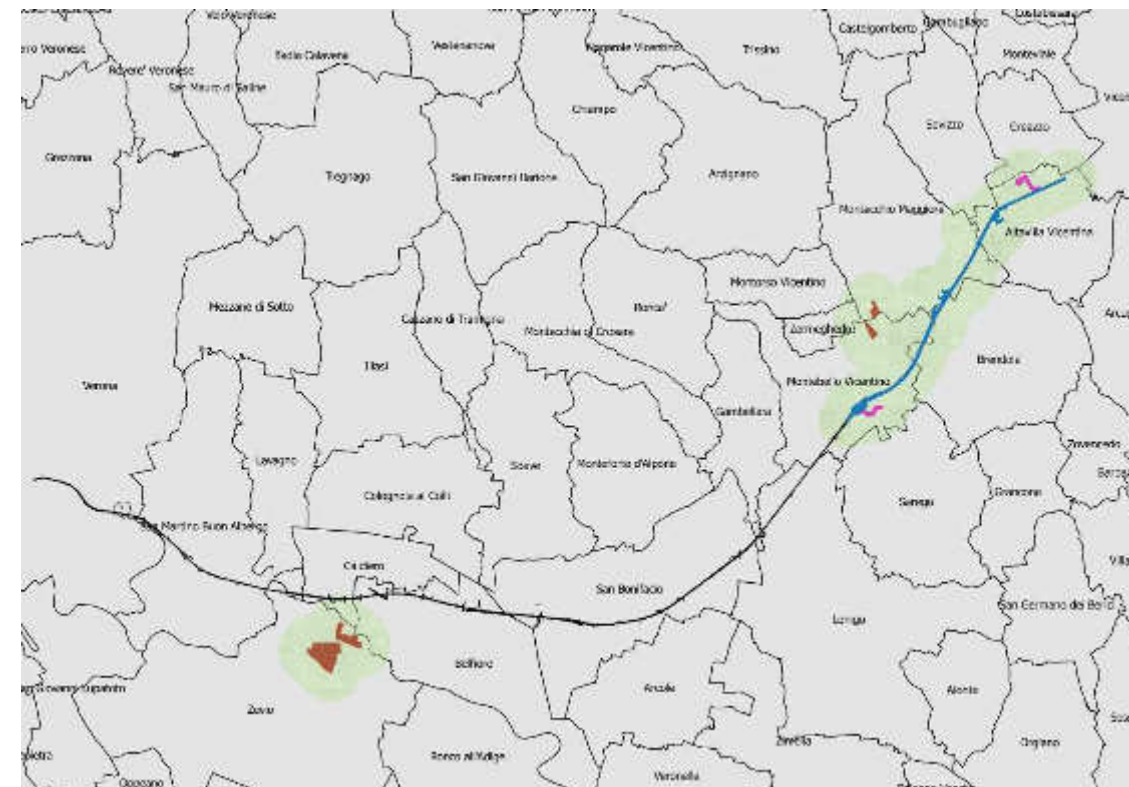
- Comune di Montebello Vicentino;
- Comune di Brendola;
- Comune di Montecchio Maggiore;
- Comune di Altavilla Vicentina.



Per le **n. 2 linee elettriche** i seguenti comuni nella Provincia di Vicenza:

- Comune di Montebello Vicentino;
- Comune di Altavilla Vicentina;

Per le **cave di prestito**:

- Provincia di Verona:
 - Comune di Zevio
- Provincia di Vicenza:
 - Comune di Montebello Vicentino;
 - Comune di Montecchio Maggiore.



 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 2° Sublotto: MONTEBELLO VICENTINO-BIVIO VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D02DI2RGIM0007201C_00A.DOCX	. Pag 34 di 194

3.2 LA PIANIFICAZIONE NEL CONTESTO REGIONALE

3.2.1 Il Programma Regionale di Sviluppo

Il Programma Regionale di Sviluppo (PRS) previsto dall'art. 8 della L.R. n. 35/2001 è l'atto di programmazione che individua gli indirizzi fondamentali dell'attività della Regione Veneto e fornisce il quadro di riferimento e le strategie per lo sviluppo della comunità regionale.

L'operazione "culturale" che ha caratterizzato la formulazione del Programma è stata accompagnata da una intensa attività di concertazione con le parti economiche e sociali. Questo processo ha permesso di raccogliere molte osservazioni dei soggetti che vi hanno partecipato, riflessioni che successivamente hanno potuto trovare positivo accoglimento all'interno del documento arrivando alla versione definitiva con la Legge Regionale 9 marzo 2007, n.5.

Il documento si sviluppa considerando quattro settori base su cui il tessuto regionale si concretizza: l'aspetto sociale dei singoli soggetti e della famiglia, le risorse territoriali e ambientali, i fattori economici, e il sistema istituzionale e organizzativo.

Centrale è la consapevolezza di come esistano interrelazioni tra queste quattro componenti e di come il sistema regionale sia coinvolto da un processo di trasformazione basato su dinamiche locali, nazionali e internazionali.

Considerando nello specifico il settore infrastrutturale e dei trasporti, il PRS focalizza cinque punti cardine all'interno dei quali risulta necessario intervenire al fine di assicurare sviluppo e competitività:

- gestire la domanda di trasporto, integrando politiche fiscali con sistemi gestionali-amministrativi intervenendo sull'offerta di trasporto in modo mirato;
- interventi di lungo periodo, sviluppare uno scenario di pianificazione dei trasporti che intervenga sulle problematiche attuali secondo una prospettiva temporale più ampia;
- relazione tra Veneto e i Corridoi Pan-Europei, comprendere le necessità e le ricadute complessive dell'entrare a far parte di un sistema di relazioni europeo, assicurando la continuità delle reti sulle diverse scale;

- assicurare una rete logistica efficiente, assicurando un buon livello di comunicazione e accessibilità tra i poli territoriali considerando l'intermodalità e le peculiarità regionali (porti e interporti);
- riorganizzare il trasporto locale, attraverso l'implementazione del SFMR e la riorganizzazione del trasporto su gomma in modo coerente con il sistema regionale, andando così ad alleggerire il traffico dovuto alla mobilità privata e al pendolarismo.

All'interno della fase analitica sviluppata in funzione del PRS emergono una serie di elementi significativi. La situazione attuale e futura delle relazioni su larga scala, obbliga a riconsiderare la dotazione infrastrutturale e il sistema della logistica, con diffuse conseguenze all'interno della rete locale. In merito al sistema ferroviario, il programma evidenzia una situazione di ritardo infrastrutturale, sia rispetto ad altre realtà territoriali italiane, sia in relazione al rapporto tra offerta e domanda. Si denota, infatti, che il sistema ferroviario regionale del Veneto è penalizzato dalla presenza ancora eccessiva di linee a singolo binario e non equipaggiate elettricamente.

Tale situazione è alla fonte delle principali criticità della rete ferroviaria regionale che sono ascrivibili:

- alla ormai raggiunta saturazione degli assi principali;
- alla ridotta qualità dei collegamenti con gli altri punti nevralgici del sistema di trasporto regionale (in particolare porti, aeroporti e centri intermodali).

Le simulazioni effettuate in sede di redazione del Piano Regionale dei Trasporti e della Logistica per l'analisi e l'individuazione delle priorità infrastrutturali del comparto ferroviario, evidenziano come il tratto Padova-Mestre sia giunto ad un livello di saturazione prossimo alla capacità massima e, soprattutto, come la situazione sia destinata ad aggravarsi, portando il sistema ferroviario regionale al collasso.

Emerge pertanto che l'infrastruttura in esame è coerente con le previsioni del PRS, in quanto fornisce un contributo diretto nell' ammodernare e potenziare il tratto ferroviario AV/AC tra Verona e Padova, agendo contemporaneamente a livello regionale, nazionale e nell'ambito dei corridoi europei.

3.2.2 Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

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.

Con riferimento ad un'articolazione del territorio in quattro sistemi costitutivi (ambientale, insediativo, produttivo e relazionale), il Piano mira all'individuazione delle risorse naturalistiche ambientali, alla definizione delle direttive e dei vincoli per garantire la tutela dell'ambiente che serviranno da guida per la redazione dei Piani di settore o di area più ridotta; il PTRC stabilisce inoltre quali sono gli ambiti di interesse regionale in seno ai quali predisporre le particolari iniziative di recupero e salvaguardia.

Riguardo al sistema ambientale, gli obiettivi della pianificazione regionale, vengono perseguiti con:

- prevenzione dei dissesti idrogeologici per la sicurezza insediativa;
- controllo dell'inquinamento dell'acqua, dell'aria e del suolo;
- tutela delle aree di pregio ambientale;
- tutela e valorizzazione dei beni storico-culturali;
- valorizzazione delle aree agricole.

Il P.T.R.C. individua il sistema insediativo della Regione Veneto come un insieme di numerosi poli di varia complessità e livello gerarchico dispersi su di un territorio in gran parte da un insieme di aree agricole, centri minori ed insediamenti sparsi.

Nel caso del paesaggio della campagna, vale a dire lo spazio aperto che costituisce la riserva strategica della città/regione ed al tempo stesso il connettivo della sua integrazione con l'ambiente fisico, nel Piano è individuata la necessità di operare un riordino composito e funzionale, volto a permettere l'interruzione della progressiva costituzione di una promiscuità insediativa, attraverso la commistione di elementi disomogenei reciprocamente conflittuali.

Il P.T.R.C delinea, inoltre, le azioni di valorizzazione dei principali corsi d'acqua, individua "corridoi naturali" di rilevante valenza storica ed ecologica di connessione tra mare e monti e segni storici testimoniali dell'identità veneta, mediante la previsione di un insieme di politiche e strategie orientate alla difesa attiva e alla riqualificazione degli ambiti naturali esistenti e dei contesti urbani ad essi relazionati.

A tutti questi fattori è stata e dovrà continuare ad essere collegata la razionalizzazione della localizzazione delle aree produttive, in modo da consentire la riduzione dei costi per la costruzione di una rete infrastrutturale.

3.2.2.1 Tracciato ferroviario

Dall'inserimento del tracciato ferroviario nella tavola n.1 "*Difesa del suolo e degli insediamenti*", si evidenzia che l'intervento si colloca dalla progressiva km 32+525 alla km 37+000 all'interno della "*fascia di ricarica degli acquiferi*", mentre successivamente l'asse ferroviario si colloca in prossimità delle infrastrutture esistenti.

La Tavola n. 2 del PTRC denominata "*Ambiti naturalistico- ambientali e paesaggistici di livello regionale*" mostra come l'infrastruttura non interessa elementi di rilievo, mentre osservando l'elaborato n. 3 "*Integrità del territorio agricolo*", si nota che il tratto di infrastruttura dal km 32+525 al km 35+300 interessa "*ambiti con buona integrità*"; mentre in seguito si colloca interamente su "*ambiti con eterogenea integrità*"

La tav. 4 denominata "*Sistema insediativo ed infrastrutturale storico ed archeologico*" evidenzia che il tracciato ferroviario proposto passa in prossimità di "*Strade romane*" e "*Viabilità statale (lombardo-veneta) e afferente di II livello al 1832*" per l'intero tratto in esame; mentre all'altezza del km 31+525 si colloca in prossimità di "*Zona archeologica vincolata ai sensi della L. 1089/39 e L. 431/85*".

Analizzando la tav. 5 "*Ambiti per la istituzione di parchi e riserve regionali naturali ed archeologici ed aree di tutela paesaggistica*", emerge che il tracciato proposto non interferisce con elementi significativi; mentre relativamente alla tav. n. 6 "*Schema di viabilità primaria- Itinerari regionali ed interregionali*" si osserva che l'infrastruttura si sviluppa all'interno di un "*Corridoio plurimodale*" e in prossimità del "*Sistema di mobilità*"

di livello interregionale” sia “esistente” che di “ammodernamento” e “Principale sistema di mobilità di livello regionale”.

Dall’analisi della tav. 7 “Sistema insediativo” si osserva che il tracciato si colloca su “Principali corridoi intermodali regionali” e dalla progressiva km 41+500 fino alla km 44+250 circa interessa il “Polo regionale di primo rango” di Vicenza”, “Area metropolitana al 1981”, “Area di decentramento dei poli metropolitani” e “Area centroveneta: sistema caratterizzato da relazioni di tipo metropolitano a struttura policentrica”.

La tav. 8 “Articolazione del Piano”, non evidenzia interferenze di rilievo.

3.2.2.2 Opere connesse

L’analisi delle interferenze prodotte dalle opere connesse al tracciato ferroviario, in riferimento alla tavola n.1 “Difesa del suolo e degli insediamenti”, mostra che le opere connesse poste a sud del nuovo asse ferroviario interferiscono con “aree esondate per alluvioni nel 1951-1957-1960-1966”; mentre osservando l’elaborato n. 3 “Integrità del territorio agricolo”, si nota che le opere connesse si collocano su “ambiti con eterogenea integrità”.

Analizzando la tav. 4 denominata “Sistema insediativo ed infrastrutturale storico ed archeologico” e la tav. 5 “Ambiti per la istituzione di parchi e riserve regionali naturali ed archeologici ed aree di tutela paesaggistica”, emerge che le opere proposte non interferiscono con elementi significativi; mentre relativamente alla tav. n. 6 “Schema di viabilità primaria- Itinerari regionali ed interregionali” si osserva che le opere connesse si sviluppano all’interno di un “Corridoio plurimodale” e in prossimità del “Sistema di mobilità di livello interregionale” sia “esistente” che di “ammodernamento” e “Principale sistema di mobilità di livello regionale”.

Dall’analisi della tav. 7 “Sistema insediativo” si osserva che le opere connesse interessano “Principali corridoi intermodali regionali”, “Area metropolitana al 1981”, “Area di decentramento dei poli metropolitani” e “Area centroveneta: sistema caratterizzato da relazioni di tipo metropolitano a struttura policentrica”.

La tav. 8 “Articolazione del Piano”, evidenzia che le principali opere connesse all’asse ferroviario non interessano elementi di particolare rilievo.

3.2.2.3 I tracciati delle linee elettriche

In merito ai tracciati delle linee elettriche, la tavola n.1 “Difesa del suolo e degli insediamenti” e la tavola n. 2 denominata “Ambiti naturalistico- ambientali e paesaggistici di livello regionale” non evidenziano interferenze di rilievo.

La tavola n. 3 “Integrità del territorio agricolo” mostra che l’elettrodotto situato a Montebello Vicentino interessa “ambiti con buona integrità”, mentre il cavodotto situato ad Altavilla Vicentina interessa “ambiti con eterogenea integrità”. La tavola 4 denominata “Sistema insediativo ed infrastrutturale storico ed archeologico” non mostra interferenze, così come la tav. 5 “Ambiti per la istituzione di parchi e riserve regionali naturali ed archeologici ed aree di tutela paesaggistica”.

In seguito la tavola n. 6 “Schema di viabilità primaria- Itinerari regionali ed interregionali” indica che le linee elettriche sono situate all’interno di “Corridoio plurimodale” e in prossimità di “Sistema di mobilità di livello interregionale esistente”; nel contempo la tavola 7 “Sistema insediativo” indica che le nuove linee elettriche sono collocate all’interno di “Principali corridoi intermodali regionali”, “Area metropolitana al 1981” e “Area di decentramento dei poli metropolitani”.

Infine la tavola n. 8 “Articolazione del Piano” non evidenzia la presenza di interferenze.

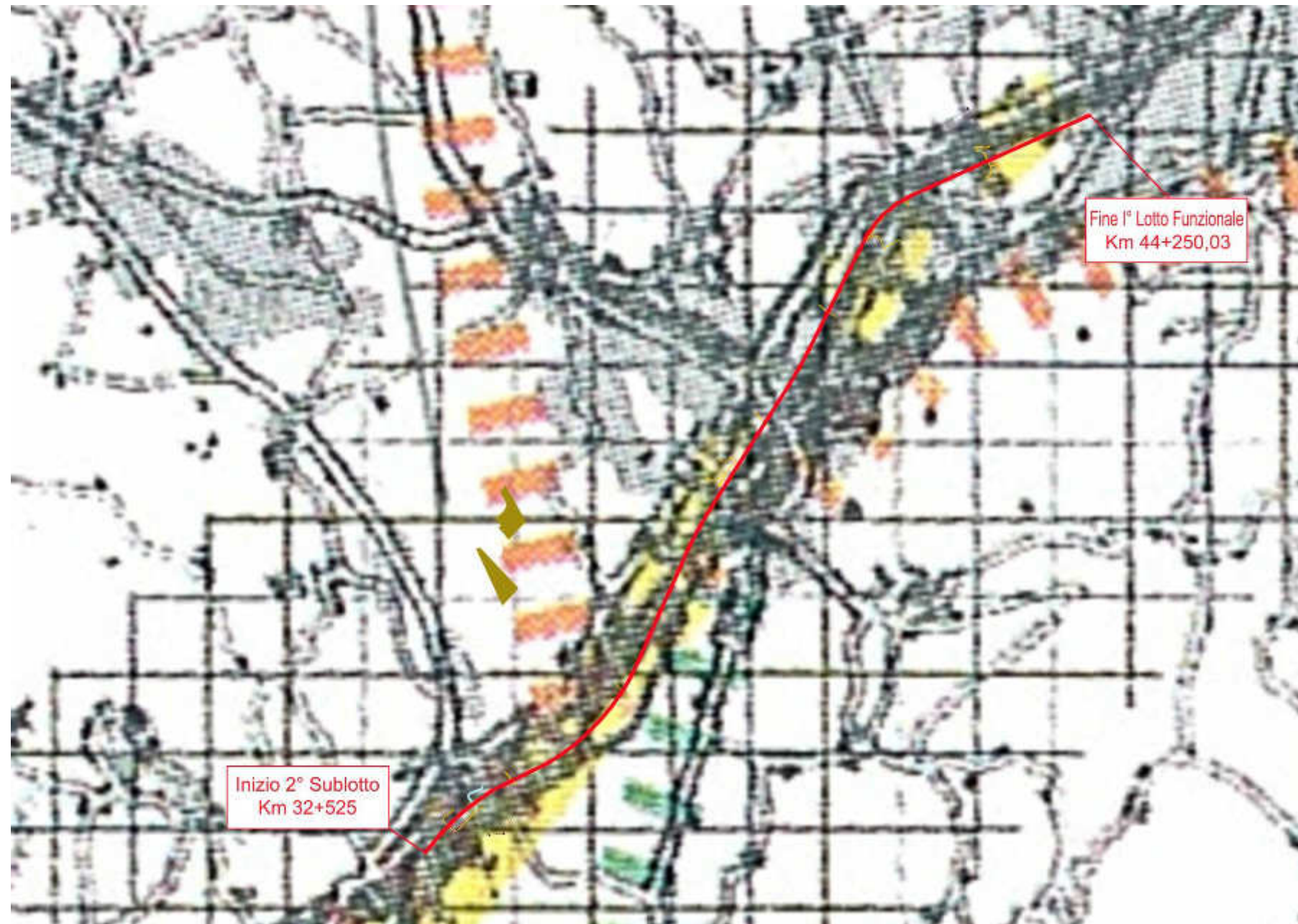
3.2.2.4 I siti di produzione inerti e recupero ambientale

Le interferenze prodotte dalle aree di cava e in particolare dalla A.C.2-Zevio e dalla A.C.3-La Gualda sono riferibili alla tavola n.1 “Difesa del suolo e degli insediamenti” in cui sono interessate “Fascia di ricarica degli acquiferi” e “aree esondate per alluvioni nel 1951-1957-1960-1966”; mentre la tavola n. 2 denominata “Ambiti naturalistico- ambientali e paesaggistici di livello regionale” mostra che la cava A.C.2 Zevio si colloca su “Ambiti naturalistici di livello regionale”.

La tavola n. 3 “Integrità del territorio agricolo” mostra che gli ambiti di cava interessano “ambiti con buona integrità”; mentre la tavola 4 denominata “Sistema insediativo ed infrastrutturale storico ed archeologico” non mostra interferenze.



La tav. 5 “*Ambiti per la istituzione di parchi e riserve regionali naturali ed archeologici ed aree di tutela paesaggistica*” non evidenzia interferenze; mentre la tavola n. 6 indica che le cave sono situate all’interno di “*Corridoio plurimodale*”.

La tavola 7 “*Sistema insediativo*” indica che la Cava A.C.2 Zevio è situata all’interno di *Area di decentramento dei poli metropolitani*” e “*Area Veronese*”; mentre la tavola n. 8 “*Articolazione del Piano*” evidenzia che la Cava A.C.2 Zevio interessa “*Principali aste fluviali*”.



- CONFINI DI STATO
- CONFINI DI REGIONE
- SISTEMA DI MOBILITÀ DI LIVELLO INTERREGIONALE
- ESISTENTE
- AMMODERNAMENTO
- NUOVA COSTRUZIONE
- ▤ CORRIDOIO PLURIMODALE
- EST-OVEST
- a) CORRIDOIO PLURIMODALE PEDALFINO PADANO
- VIAIA
 - Completamento terza corsia autostrada A4 di Sommacampagna e Mezzano
 - Completamento della corsia di Verona e Padova
 - Razionalizzazione dei nodi di Padova e Mezzano
 - Miglioramento della SS 16 con cantieri e collegamento con la TV-mare
 - Collegamenti con aeroporti, porti e interporti di livello regionale
- FERROVIARIA
 - Ammodernamento e quadruplicazione del tracciato Padova-Rovato
- b) DIRETTRICE PADOVANA
- VIAIA
 - Completamento A21 verso Rovereto
 - Miglioramento tratto Trieste-Bassano-Montebelluno-Conegliano
 - Collegamento a Livorno e Conegliano-Paronato
 - Miglioramento SS 63
 - Miglioramento tratto Montebello-Padova di Padova-Trieste
- FERROVIARIA
 - Ammodernamento e elettrificazione della tratta Vicenza-Castelfranco-Treviso-Portogruaro
- c) DIRETTRICE DORSALE TRANSALPINA
- VIAIA
 - Miglioramenti SS 50 e collegamenti tronchi isolati
 - Direzione meridionale
- VIAIA
 - Miglioramento e completamento della SS 10 della Transalpina e collegamento Mantova-Padova
- FERROVIARIA
 - Ammodernamento e elettrificazione della tratta Cremona-Mantova-Nogara-Lugogno-Rovigo-Adri-Chioggia
 - Ammodernamento ed elettrificazione della tratta Legnago-Novara
- NORD-SUD
- a) CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE
- VIAIA
 - Prolungamento autostrada A4
 - Collegamenti con i centri intermedi
 - Collegamenti con aeroporti e interporti di livello regionale
- FERROVIARIA
 - Ammodernamento della tratta Verona-Bressano
 - Ammodernamento e sviluppo della tratta Bergamo-Varese
 - Ammodernamento ed elettrificazione della tratta Verona-Mantova
- b) DIRETTRICE TRENTO-VENEZIA
- VIAIA
 - Potenziamento SS 47, SS 245 e della SS 307
- FERROVIARIA
 - Ammodernamento ed elettrificazione della tratta Casteltrionfo-Bassano-Treviso
- c) DIRETTRICE D'ALBAAGNA
- VIAIA
 - Prolungamento della A 27 fino a Pinerolo di Veduggia
 - Miglioramenti SS 67 e SS 61-MS
- d) CORRIDOIO PLURIMODALE TRASVERSALE ORIENTALE E DIRETTRICE NOSTRE-RAVENNA
- VIAIA
 - Miglioramenti e nuovi tronchi sulla direttrice SS 926, SS 516, SS 426
- FERROVIARIA
 - Razionalizzazione e ammodernamento della Venezia-Adri
- e) DIRETTRICE ROMA
- FERROVIARIA
 - Completamento nuova tratta Pinerolo di Veduggia-Chioggia
 - Ammodernamento tratto Chioggia-Padova
 - Completamento nuova tratta Padova-Ravenna
- SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO REGIONALE (S.F.M.R.)
- ***** PRIMA FASE REALIZZAZIONE
- ***** SECONDA FASE REALIZZAZIONE
- RETE IDROVIARIA
- PORTO DI VENEZIA
- PORTO DI CHIOGGIA
- TERMINALE FLUVIO - MARITTIMO DI PORTO LEVANTE
- AEROPORTO INTERNAZIONALE VENEZIA - Marco Polo
- AEROPORTI PRINCIPALI: TREVISO - S. Angelo — VICENZA - Villafranca
- INTERPORTO
- PRINCIPALE SISTEMA DI MOBILITÀ DI LIVELLO REGIONALE

Estratto tavola n. 6 "Schema di viabilità primaria- Itinerari regionali ed interregionali"

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 2° Sublotto: MONTEBELLO VICENTINO-BIVIO VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D02DI2RGIM0007201C_00A.DOCX	. Pag 39 di 194

3.2.3 Il Nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

Il Nuovo P.T.R.C., adottato D.G.R.V. n. 372 del 17.02.2009, considera le diverse componenti fisiche e strutturali che costituiscono il sistema regionale, predisponendo un apparato cartografico che analizza i seguenti sistemi:

- paesaggio, fondamentale per comprendere le relazioni storiche e culturali che si sono sviluppate tra territorio e uomo, rappresenta uno strumento necessario a garantire un corretto sviluppo e per interpretare i fenomeni insediativi e sociali;
- città, considerando il tessuto urbano come un insieme di funzioni e relazioni che risentono della dimensione spaziale, ma anche di quella funzionale e relazionale;
- montagna, non vista più come un elemento fisico di margine destinato alla sola tutela, ma come luogo di sviluppo e favorendo la riacquisizione di una centralità che si è venuta a perdere;
- uso del suolo, disciplinando la protezione degli spazi aperti, la tutela del patrimonio disponibile con limiti allo sfruttamento dove questo non risulti compatibile con la salvaguardia;
- biodiversità, ponendo le basi per il potenziamento della componente fisica e sistemica non solo relativamente agli elementi eco relazionali in senso stretto, ma anche considerando il ruolo più generale che essa può avere all'interno del sistema;
- energia e altre risorse naturali, nell'ottica della riduzione dell'inquinamento e della conservazione delle risorse energetiche, considerando la razionalizzazione dell'uso del territorio, delle risorse e delle modalità di sviluppo secondo i principi dello sviluppo sostenibile e compatibile;
- mobilità, razionalizzazione del sistema della mobilità in funzione delle necessità di relazioni e potenzialità della rete infrastrutturale, incentivando modelli di trasporto che coniughino funzionalità e compatibilità ambientale;
- sviluppo economico, ponendo le basi per la definizione di processi capaci di giocare sulla competitività su scala sia nazionale che internazionale, fornendo risposte alle richieste su scala locale e cogliendo le opportunità che il territorio è in grado di offrire;

- crescita socio-culturale, ponendo in risalto le particolarità dei luoghi e dei sistemi territoriali, evidenziando i segni storici ed i processi su cui si è venuto a stratificare il sistema base, percependone le motivazioni, le relazioni spaziali e temporali.

Con l'entrata in vigore del D. Lgs. 42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" sono state conferite alle regioni le funzioni in tema di paesaggio ed è diventata obbligatoria la pianificazione paesaggistica. Inoltre, la Legge Regionale 11/2004, ha precisato che nella pianificazione di livello regionale non possono mancare indicazioni sui luoghi e sui beni da sottoporre a particolare tutela per la presenza di risorse naturali, per la salvaguardia ed il ripristino degli ambienti fisici, storici e monumentali.

Il nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento deve pertanto saper raccogliere tutte queste indicazioni ed affrontare il cambiamento offrendo una prospettiva pianificatoria per il futuro. Per poter fare ciò è stato fondamentale valutare le modifiche degli scenari che hanno interessato il Veneto, la sua società e l'evoluzione del bagaglio culturale della pianificazione territoriale. Oltre a questo, il Programma Regionale di Sviluppo (P.R.S.) evidenzia come, a fronte dei cambiamenti economici e sociali che hanno interessato la regione, lo sviluppo debba essere incentrato su fattori qualitativi, perseguendo il benessere e la qualità del vivere, l'innovazione produttiva ed il mantenimento dell'occupazione. Dal punto di vista territoriale tutto questo significa costruire una visione che tenga conto dell'intreccio, in continua evoluzione, che lega spazio, economia e società, e produrre le risposte adeguate alle nuove domande.

La redazione del nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento 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. I nuovi obiettivi di sviluppo che il Piano assume sono relativi al rafforzamento della capacità di competere del sistema economico regionale in un contesto di concorrenza internazionale, in cui l'innovazione svolge un ruolo di importanza fondamentale e alla volontà di mantenere elevata la coesione sociale e l'identità regionale in un contesto di profondo cambiamento. La sfida di questo nuovo strumento

della pianificazione è quella di supportare, attraverso delle politiche territoriali coordinate, il raggiungimento di un modello di sviluppo capace di preservare le risorse, ridare identità ai luoghi, offrire servizi di qualità a cittadini ed imprese.

3.2.3.1 Tracciato ferroviario

Inserendo il tracciato all'interno delle tavole del Piano è possibile evidenziare che nella tavola n. 1a "Uso del suolo – Terra" l'infrastruttura interferisce principalmente con "tessuto urbanizzato".

Dall'analisi della tavola n. 1b "Uso del suolo – acqua" emerge che l'intera tratta in esame si colloca su "aree di primaria tutela quantitativa degli acquiferi", sviluppandosi lungo "dorsale principale del modello strutturale degli acquedotti". Il tratto iniziale dal km 32+525 al km 34+700 circa ricade all'interno di "area di produzione idrica diffusa di importanza regionale", intercettando "area di laminazione" dal km 33+300 al km 35+900 e "area vulnerabile ai nitrati" dal km 37+400 al km 40+800.

Inserendo il tracciato nella tavola n. 2 "Biodiversità" si evidenzia che questo interferisce con "ambiti con diversità dello spazio agrario da medio-bassa a medio-alta" dalla progressiva km 32+525 alla km 37+000 e dal km 37+900 al km 41+100 e dal 42+600 al km 43+400, mentre le restanti parti di tracciato interessano principalmente "tessuto urbanizzato".

Nella tavola n. 3 "Energia ed ambiente" il tracciato si colloca tra il km 32+525 e il km 41+200 su "ambiti con inquinamento da NOx compresi tra 20-30 µg/m³", "sistema della distribuzione del gas", "aree con possibili livelli eccedenti di radon", oltre a passare in prossimità di "area di emergenza". Successivamente il tracciato si colloca su "ambiti con inquinamento da NOx compresi tra 30-40 µg/m³", "aree con possibili livelli eccedenti di radon" e "aree con alta concentrazione di inquinamento elettromagnetico" dal km 41+200 al km 44+250 circa; passando infine in prossimità di "area con presenza di industrie a rischio di incidente rilevante" dal km 43+000 al km 44+250 circa.

Dalla tavola n. 4 "Mobilità" emerge che il tracciato dell'infrastruttura oggetto di studio interessa il "sistema ferroviario esistente", "sistema ferroviario AV/AC", inoltre l'intera tratta di progetto rientra all'interno di "Corridoio europeo" e interessa un "terminal intermodale da sviluppare" al km 38+500.

L'analisi della tavola n. 5a "Sviluppo economico – Produttivo" evidenzia che l'infrastruttura si sviluppa in "ambiti di pianificazione coordinata", e "piattaforme produttive complesse regionali – CIS di Montebello (VI)" e dal km 35+100 al km 42+600 ricade in "territori geograficamente strutturati – valli del Chiampo e Valle dell'Agno" e "Piattaforme produttive complesse regionali – Valdagno".

La tavola n. 5b "Sviluppo economico – Turistico" indica che l'infrastruttura sviluppandosi tra Montebello Vicentino e Altavilla Vicentina, si colloca in aree individuate come "eccellenze turistiche", "città termale" e aree che presentano un numero di produzioni DOC, DOP e IGP per comune che varia da 8.1 a 10.

Emerge dall'analisi della tavola n. 6 "Crescita sociale e culturale" che il tracciato dell'opera corre in adiacenza del "percorso archeologico delle vie Claudia Augusta e Annia con le città romane antiche di Altinum e Concordia Sagittaria".

Relativamente alla tavola del Piano n. 8 "Città motore del futuro" si evidenzia che il tracciato si colloca nell'ambito "occidentale di rango metropolitano", derivante dalla presenza di Vicenza quale "città polo - cerniera della rete dei capoluoghi e città medie"; inoltre il tracciato si colloca su "ambito di riequilibrio territoriale" legato ai poli di Arzignano, Montebelluno Maggiore e Vicenza e "Corridoi europei" e "Archi verdi territoriali".

3.2.3.2 Opere connesse

Analizzando l'interferenza delle opere connesse con la tavola n. 1a "Uso del suolo – Terra", queste interferiscono con "aree di agricoltura mista e naturalità diffusa" e limitatamente con "foreste ad alto valore naturalistico".

La tavola n. 1b "Uso del suolo – acqua" indica che le opere connesse interessano "aree di primaria tutela quantitativa degli acquiferi", "aree di maggiore pericolosità idraulica".

L'elaborato grafico n. 2 "Biodiversità" mostra che le opere connesse ricadono prevalentemente su "ambiti con diversità dello spazio agrario medio-alta" e in misura minore con "ambiti con diversità dello spazio agrario medio-bassa".

L'analisi della tavola n. 3 "Energia ed ambiente" mostra che le opere connesse in progetto si collocano su "ambiti con inquinamento da NOx compresi tra 20-30 µg/m³", "ambiti con inquinamento da NOx compresi tra 30-40 µg/m³" "aree con possibili

livelli eccedenti di radon”, “aree con alta concentrazione di inquinamento elettromagnetico”.

Dalla tavola n. 4 “Mobilità” emerge che le opere di progetto rientrano all’interno di “Corridoio europeo”, collocandosi in prossimità del “sistema stradale”.

L’analisi della tavola n. 5a “Sviluppo economico – Produttivo” evidenzia che vengono interessati “ambiti di pianificazione coordinata”, e “piattaforme produttive complesse regionali – CIS di Montebello (VI)”.

La tavola n. 5b “Sviluppo economico – Turistico” indica che le opere ricadono in aree individuate come “eccellenze turistiche” e che presentano un numero di produzioni DOC, DOP e IGP per comune che varia da 8.1 a 10.

La tavola n. 6 “Crescita sociale e culturale” indica che le opere in esame si collocano nell’ambito del “Percorso archeologico delle vie Claudia Augusta e Annia con le città romane antiche di Altinum e Concordia Sagittaria”.

Relativamente alla tavola del Piano n. 8 “Città motore del futuro” si evidenzia che le opere si collocano nell’ambito “occidentale di rango metropolitano” e “ambito di riequilibrio territoriale” legato ai poli di Arzignano, Montebelluna Maggiore e Vicenza, “Corridoio europeo” e “Archi verdi territoriali”.

3.2.3.3 I tracciati delle linee elettriche

La tavola n. 1a “Uso del suolo – Terra” indica che le nuove linee elettriche interessano “Tessuto urbanizzato” e “aree di agricoltura mista e naturalità diffusa”; mentre la tavola n. 1b “Uso del suolo – acqua” mostra che vengono interessate “aree di primaria tutela quantitativa degli acquiferi”.

L’elaborato grafico n. 2 “Biodiversità” mostra che i tracciati non producono interferenze di rilievo; mentre la tavola n. 3 “Energia ed ambiente” non fornisce indicazioni di rilievo.

Dalla tavola n. 4 “Mobilità” emerge che gli interventi in esame rientrano nell’ambito del “Corridoio europeo”; mentre le tavole n. 5a “Sviluppo economico – Produttivo” e n. 5b “Sviluppo economico – Turistico” non forniscono indicazioni di rilievo per gli interventi in esame.

La tavola n. 6 “Crescita sociale e culturale” non fornisce indicazioni rilevanti, mentre la tavola n. 8 “Città motore del futuro” evidenzia che i tracciati delle linee elettriche si collocano nell’ambito “occidentale di rango metropolitano”.

3.2.3.4 I siti di produzione inerti e recupero ambientale

La tavola n. 1a “Uso del suolo – Terra” indica che le aree di cava interessano rispettivamente la A.C.2 Zevio “Area agropolitana” e la A.C. 3 – L a Gualda “Area ad elevata utilizzazione agricola”; mentre la tavola n. 1b “Uso del suolo – acqua” mostra che vengono interessate “aree di primaria tutela quantitativa degli acquiferi”.

L’elaborato grafico n. 2 “Biodiversità” mostra che la cava che la Cava A.C.2 interessa aree maggiormente sensibili identificate come “Corridoio ecologico”; mentre la tavola n. 3 “Energia ed ambiente” non fornisce indicazioni di rilievo.

Dalla tavola n. 4 “Mobilità” emerge che gli interventi in esame rientrano nell’ambito del “Corridoio europeo”; mentre le tavole n. 5a “Sviluppo economico – Produttivo” e n. 5b “Sviluppo economico – Turistico” non forniscono indicazioni di rilievo per gli interventi in esame.

La tavola n. 6 “Crescita sociale e culturale” non fornisce indicazioni rilevanti, mentre la tavola del Piano n. 8 “Città motore del futuro” evidenzia che entrambe le aree di produzione inerti si collocano nell’ambito “occidentale di rango metropolitano”.



Estratto tavola n. 4 "Mobilità"

3.2.4 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.

3.2.4.1 Tracciato ferroviario

Gli elaborati oggetto di variante sono stati diversi, tra i quali la tavola 1c “*Uso del suolo – idrogeologia e rischio sismico*” che è stata integrata rispetto al PTRC adottato. L’elaborato denota che il tracciato di progetto interessa “*area di laminazione*” dal km 33+300 al km 34+900, inoltre il progetto attraversa e “*aree di maggiore pericolosità idraulica*” dal km 43+900 al km 44+250 circa.

La tavola n. 4 “*Mobilità*” è stata modificata rispetto a quella adottata, ma per l’area in esame conferma sostanzialmente le scelte già effettuate, confermando che l’asse di progetto si sviluppa su ambiti in cui è previsto lo sviluppo del sistema ferroviario e in particolare della rete AV/AC.

Anche la tavola n. 8 “*città, motore del futuro*” è stata modificata rispetto alla precedente, confermando tuttavia che il progetto interessa “*città polo cerniera della rete dei capoluoghi e delle città medie*” e si colloca all’interno di “*area ad alta densità insediativa*”. Infine il progetto interessa l’ “*ambito di riequilibrio territoriale*” legato ai poli urbani di Montebello Vicentino e Vicenza e l’intera tratta si sviluppa nell’ambito di “*corridoi europei*”.

Infine all’interno del “*Documento per la pianificazione paesaggistica*” si rileva che l’area d’intervento rientra nei seguenti ambiti di paesaggio: Alta Pianura Veneta e Colli Euganei e Monti Berici. In particolare l’intervento interessa la scheda ricognitiva n. 14 “*Prealpi Vicentine*”, 17 “*Gruppo collinare dei Berici*”.

3.2.4.2 Opere connesse

La tavola 1c “*Uso del suolo – idrogeologia e rischio sismico*” che è stata integrata rispetto al PTRC adottato, denota che le opere connesse interessano “*superficie allagata nelle alluvioni degli ultimi 60 anni*”.

La tavola n. 4 “*Mobilità*” per l’area in esame conferma sostanzialmente le scelte già effettuate, confermando le opere interessano ambiti in cui è previsto lo sviluppo del sistema ferroviario e in particolare della rete AV/AC.

La tavola n. 8 “*città, motore del futuro*” chele opere interessano “*città polo cerniera della rete dei capoluoghi e delle città medie*” e si collocano all’interno di “*area ad alta densità insediativa*”. Infine viene interessato l’ “*ambito di riequilibrio territoriale*” legato ai poli urbani di Montebello Vicentino e Vicenza e “*corridoi europei*”.

3.2.4.3 I tracciati delle linee elettriche

La tavola 1c “*Uso del suolo – idrogeologia e rischio sismico*” denota che i tracciati e in particolare quello di Montebello Vicentino interessa “*superficie allagata nelle alluvioni degli ultimi 60 anni*”; mentre la tavola n. 4 “*Mobilità*” per l’area in esame conferma sostanzialmente le scelte già effettuate, confermando le opere interessano ambiti in cui è previsto lo sviluppo del sistema ferroviario e in particolare della rete AV/AC.

Infine la tavola n. 8 “*città, motore del futuro*” non fornisce indicazioni di rilievo.

3.2.4.4 I siti di produzione inerti e recupero ambientale

La tavola 1c “*Uso del suolo – idrogeologia e rischio sismico*” denota che i siti e in particolare quello di Zevio, interessano “*superficie allagata nelle alluvioni degli ultimi 60 anni*”; mentre il sito La Gualda interessa “*Aree di laminazione*”.

La tavola n. 4 “*Mobilità*” per l’area in esame conferma sostanzialmente le scelte già effettuate, confermando le opere interessano ambiti in cui è previsto lo sviluppo del sistema ferroviario e in particolare della rete AV/AC.

Infine la tavola n. 8 “*città, motore del futuro*” non fornisce indicazioni di rilievo.

3.3 LA PIANIFICAZIONE D'AREA

3.3.1 Intese Programmatiche d'Area (IPA)

Le Intese Programmatiche d'Area (IPA) sono uno strumento di programmazione decentrata e di sviluppo del territorio, attraverso il quale la Regione offre la possibilità agli Enti pubblici locali e alle Parti economiche e sociali di partecipare alla programmazione regionale.

In particolare le IPA perseguono i seguenti obiettivi:

1. promuovere, attraverso il metodo della concertazione, lo sviluppo sostenibile dell'area cui fa riferimento;
2. elaborare e condividere analisi economiche, territoriali, ambientali;
3. formulare politiche da proporre al proprio territorio ed a livelli di governo sovraordinati;
4. individuare i percorsi procedurali e i comportamenti più efficaci per il raggiungimento degli obiettivi;
5. esplicitare i progetti strategici da avviare alle varie linee di finanziamento;
6. evidenziare gli adeguamenti degli strumenti di pianificazione locale;
7. far assumere ai partecipanti al Tavolo di Concertazione gli impegni finanziari necessari per il cofinanziamento degli interventi strategici individuati.

Si segnala che, nell'ambito territoriale interessato dal 1° Sublotto Verona-Montebello, insistono due Intese Programmatiche d'Area:

- Intesa Programmatica d'Area – Area Berica;
- Intesa Programmatica d'Area – Ovest Vicentino;
- Intesa Programmatica d'Area – Risorgive.
-

3.3.1.1 Intesa Programmatica d'Area – Area Berica

L'Intesa Programmatica dell'Area Berica è stata attivata con il Protocollo d'Intesa sottoscritto l'11 marzo 2000 e redatto sulla base delle disposizioni dell'articolo 2, commi 203 e seguenti della legge 28 dicembre 1996, n. 662 e della Deliberazione CIPE 21 marzo 1997.

Il documento nasce a seguito della collaborazione avviata tra i soggetti pubblici operanti nell'area geografica interessata dal patto territoriale e dalla concertazione con le Parti sociali e le imprese.

Nello specifico l'area geografica interessata interessa i seguenti comuni: Agugliaro, Albettono, Alonte, Arcugnano, Asigliano Veneto, Barbarano Vicentino, Brendola, Campiglia dei Berici, Castegnero, Grancona, Longare, Lonigo, Montegalda, Montegaldella, Mossano, Nanto, Noventa Vicentina, Orgiano, Pojana Maggiore, San Germano dei Berici, Sarego, Sossano, Villaga, Zovencedo.



L'IPA Area Berica ha elaborato un progetto di sviluppo socio-turistico che nasce dal Tavolo di Concertazione del Patto Territoriale, protocollato presso il comune di Noventa Vicentina il 25.01.2013 e successivamente presentato alla Giunta Regionale del Veneto. I progetti di sviluppo individuati dal tavolo di concertazione, inquadrabili negli assi 4 e 5 del PAR sono:

Asse 5 – sviluppo locale – FAS 2007\2013

1. Ostello della Gioventù di Alonte
2. Laboratorio dell'identità Culturale e di Valorizzazione Turistica e Socio Economica dell'area Berica – Porta dei Berici
3. Parco Palafitticolo Archeologico Didattico Lago di Fimon
4. Centro tipicità agro-alimentari dei berici
5. Parco Archeologico-Naturalistico di Noventa Vicentina

Asse 4 – “mobilità sostenibile” – FAS 2007\2013

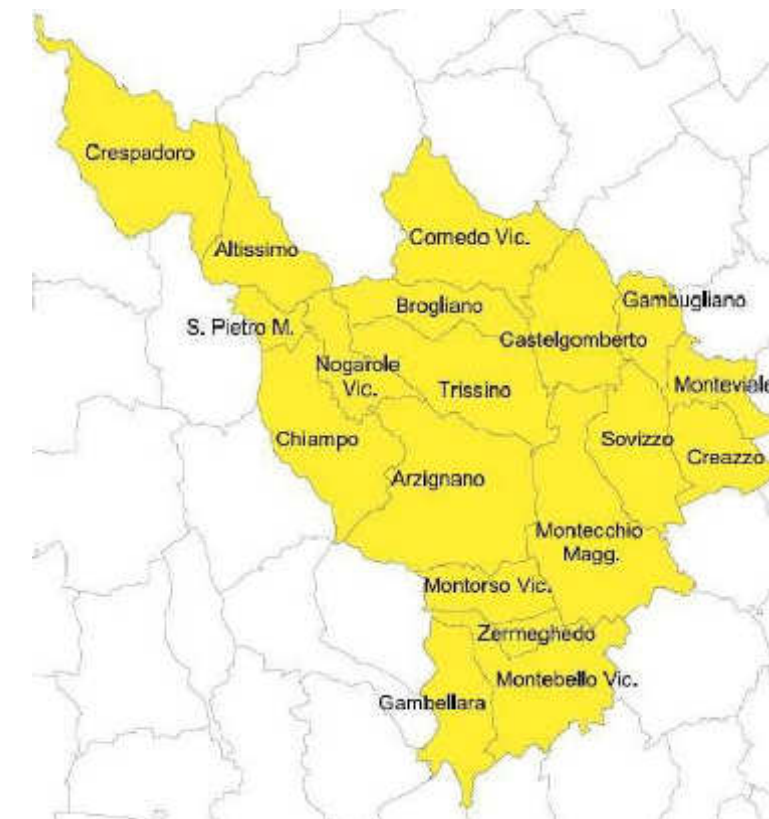
6. Percorso ciclo turistico “Val Liona”
7. Piste ciclabili Di Montegalda
8. Pista ciclabile di collegamento fra il capoluogo e il centro abitato di ponte di Barbarano
9. Pista ciclabile di Villaga
10. Pista ciclabile di collegamento Noventa Vicentina – Pojana
11. Pista ciclabile Sossano/Campiglia- Riviera Berica
12. Pista ciclabile intercomunale Lonigo – Sarego – Brendola
13. Pista ciclabile Brendola Lungo Via Cà Vecchie
14. Pista ciclabile Agugliaro
15. Pista ciclabile/sentiero natura - Lago di Fimon – Torri di Arcugnano
16. Pista ciclabile Via Bisatto
17. Intervento: e-bike sharing e piste ciclabili per la mobilità sostenibile - ass. artigiani

Come si evince dagli interventi di sviluppo individuati dal Tavolo di Concertazione del Patto territoriale, non sono presenti indicazioni inerenti la Linea AV/AC Verona Padova, né tantomeno elementi ostativi.

3.3.1.2 Intesa Programmatica d'Area – Ovest Vicentino

L'IPA Ovest Vicentino rappresenta l'evoluzione della vecchia IPA Agno-Chiampo, riconosciuta dalla Regione Veneto con la Deliberazione n. 3517 del 06.11.2007, che è stata ampliata coinvolgendo ulteriori territori comunali e aggiornando il documento programmatico scaduto.

Il territorio di riferimento dell'IPA Ovest Vicentino è rappresentato da diciannove comuni della Provincia di Vicenza: Altissimo, Arzignano, Brogliano, Castelgomberto, Chiampo, Cornedo Vicentino, Creazzo, Crespadoro, Gambellara, Gambugliano, Montebello Vicentino, Montecchio Maggiore, Monteviale, Montorso Vicentino, Nogarole Vicentino, San Pietro Mussolino, Sovizzo, Trissino e Zermeghedo.



Il nuovo programma di sviluppo locale individua la seguente idea forza “Promuovere nell'Ovest Vicentino lo sviluppo di un'economia sostenibile in grado di creare un'elevata

qualità sociale, in un contesto economico aperto all'Europa e alla coerenza internazionale, incentivando il cambiamento verso una nuova "industria" competitiva fondata sulla conoscenza e l'innovazione", declinandola in due obiettivi strategici:

- rendere l'Ovest Vicentino capace di competere, intervenendo sui fattori che, nell'era della globalizzazione e dell'economia della conoscenza, risultano decisivi: la ricerca e l'innovazione, il miglioramento del capitale umano, l'accessibilità e l'interconnettività alle reti e ai servizi;
- rendere attraente vivere e lavorare nell'Ovest Vicentino, aumentando la qualità della vita e dell'ambiente naturale, la coesione e la dinamicità sociali.

All'interno del documento sono state quindi individuate quattro priorità:

1. promuovere la ricerca e l'innovazione tecnologica a supporto del sistema imprenditoriale locale e il miglioramento del capitale umano locale;
2. sviluppare e migliorare le reti materiali e immateriali dell'accessibilità e della mobilità dell'Ovest Vicentino;
3. valorizzare le risorse culturali, naturali e turistiche dell'area;
4. migliorare la situazione ambientale dell'Ovest Vicentino e promuovere il risparmio energetico e la produzione di energia da fonti rinnovabili.

Sulla base delle priorità individuate, sono stati definiti i progetti ritenuti strategici per l'area:

- 1.A Valorizzazione del Distretto della Concia: creazione di un centro di eccellenza conciario e interventi programmati nell'ambito del Patto di sviluppo 2007-2010;
- 1.B Progetti programmati nell'ambito del Patto di sviluppo del Distretto della Meccatronica e delle Tecnologie Meccaniche Innovative 2007-2010;
- 2.A Completamento delle opere di connessione alla Superstrada Pedemontana Veneta;
- 2.B Interventi di miglioramento della viabilità nella Valle del Chiampo;
- 2.C Interventi di miglioramento della viabilità nella Valle dell'Agno;
- 2.D Realizzazione della tratta Vicenza-Verona del SFMR e potenziamento delle stazioni ferroviarie;
- 2.E Potenziamento e razionalizzazione del sistema di trasporto pubblico locale (TPL);
- 2.F Progetto VI.VER;

2.G Progetto per il completamento della banda larga nell'Ovest Vicentino;

3.A Completamento degli itinerari ciclo-turistici lungo il torrente Agno-Guà e lungo il torrente Chiampo;

3.B itinerario cicloturistico Pianura dell'Ovest vicentino e Valle dell'Ontè;

3.C Progetto di promozione turistica "Le Valli del Chiampo e dell'Agno – Accoglienza nelle Prealpi Venete";

3.D Progetto Integrato d'Area (PIA-Rurale) – Le strade del Vino dell'Ovest Vicentino;

3.E Progetto di conservazione e valorizzazione dei beni culturali dell'Ovest Vicentino;

3.F Agenzia tecnica per lo sviluppo del turismo sostenibile;

4.A Progetto Giada;

4.B Progetto per l'ottimizzazione energetica dell'area dell'IPA Ovest Vicentino;

4.C Progetto d'area per la promozione di energia da fonti rinnovabili e il risparmio energetico;

4.D Recupero ambientale di siti di cava a Chiampo

Come si evince dagli interventi di sviluppo individuati all'interno della "Proposta di Documento Programmatico 2008-2010", non sono presenti indicazioni inerenti la Linea AV/AC Verona Padova, però l'intervento può essere considerato coerente con la priorità n. 2 "sviluppare e migliorare le reti materiali e immateriali dell'accessibilità e della mobilità dell'Ovest Vicentino".

3.3.2 Il Piano d'Area Quadrante Europa

Il Piano di area Quadrante Europa (P.A.Q.E.) interessa i territori dei Comuni di: Verona, Bovolone, Bussolengo, Buttapietra, Caldiero, Castel d'Azzano, Erbè, Isola della Scala, Mozzecane, Nogarole Rocca, Pastrengo, Pescantina, Povegliano Veronese, S. Giovanni Lupatoto, San Martino Buon Albergo, Sommacampagna, Sona, Ronco all'Adige, Trevenzuolo, Vigasio, Villafranca di Verona e Zevio.

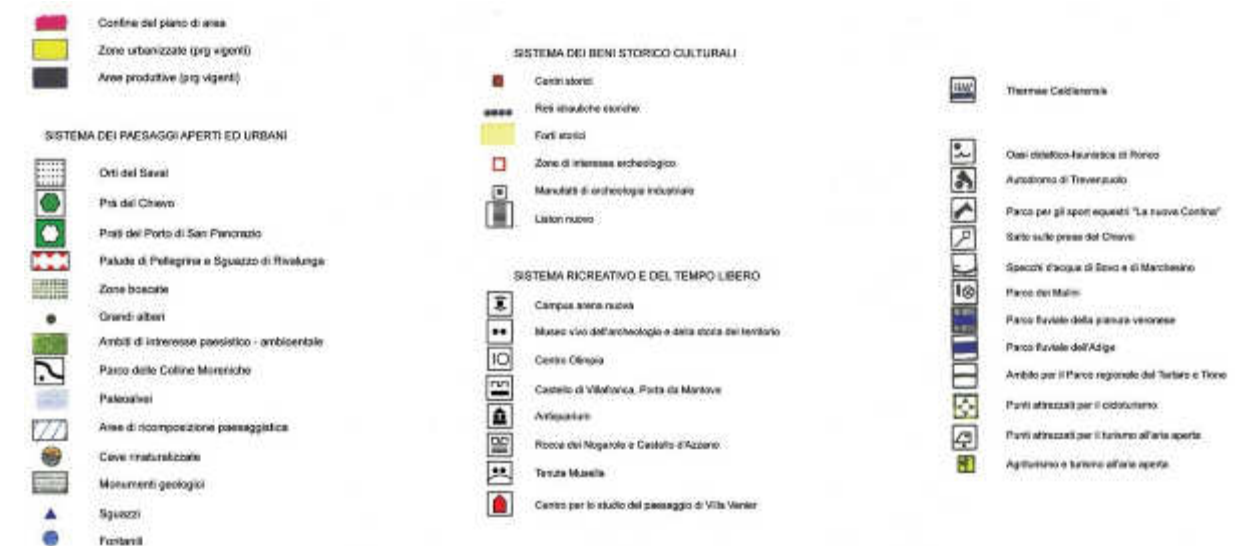
Il Piano è stato approvato con Delibera del Consiglio Regionale n. 69 del 20.10.1999; in seguito è stato oggetto di variante, l'ultima, la variante n. 4 è stata adottata con deliberazione di Giunta Regionale n. 3807 del 09-12-2009.

Si è proceduto all'analisi del Piano, ed all'inserimento del progetto proposto all'interno degli elaborati cartografici ad esso afferenti, in modo tale da poter verificare l'eventuale compatibilità dell'intervento con le direttive, gli obiettivi e le strategie di Piano.

Analizzando come il progetto si rapporta con le disposizioni contenute nella tavola 1A, si evince che la Cava AC 2 individuata nel comune di Zevio si colloca prevalentemente su "ambiti prioritari per la protezione del suolo"; mentre in riferimento alla tavola 2° non emergono interferenze particolari.

La tavola 3A mostra che entrambe le aree si collocano su "ambiti di interesse paesistico-ambientale".

L'analisi evidenzia come siano interessate aree che il Piano ritiene importanti sotto l'aspetto della tutela paesaggistica e del suolo; quindi sono da ritenersi sensibili.



Estratto tavola 3A e legenda

3.3.1 Il Piano d'Area delle Pianure e Valli Grandi Veronesi

Il Piano d'Area delle Pianure e Valli Grandi Veronesi è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale del Veneto n. 108 del 02.08.2012.

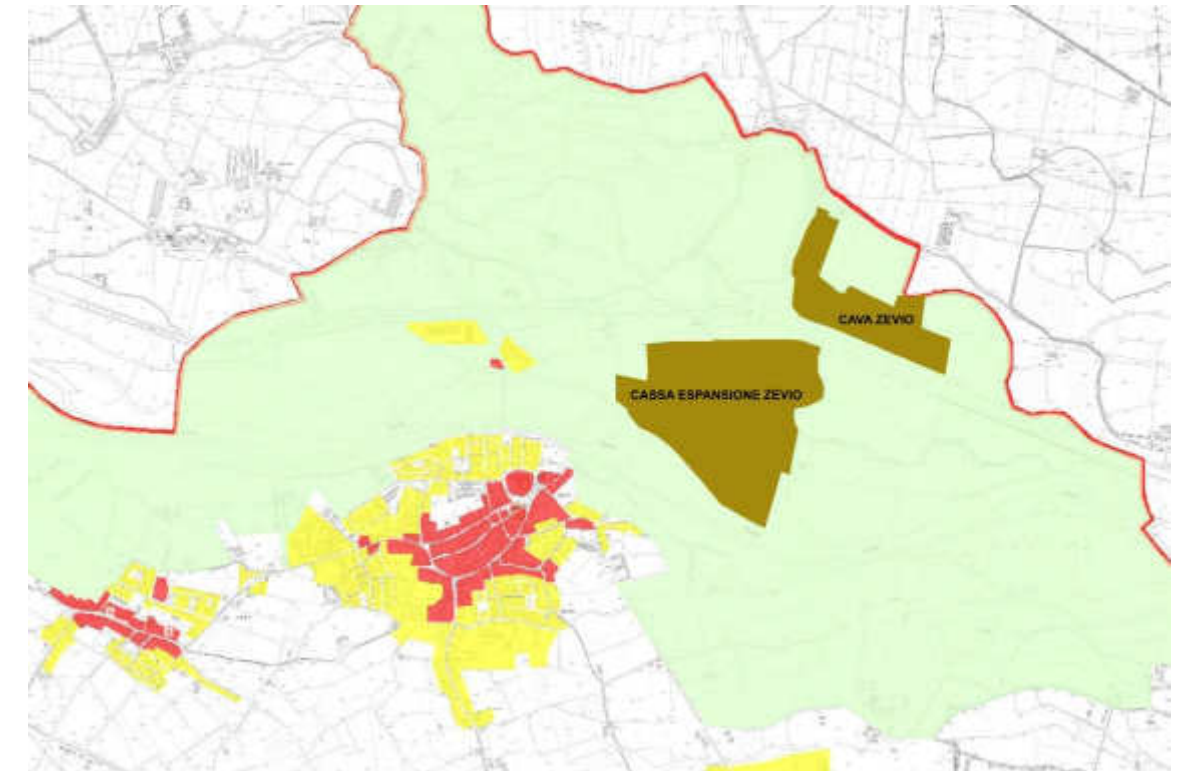
Vi è un'interferenza dell'opera rispetto al piano relativamente alle aree di cava individuate dal progetto nel Comune di Zevio.

La tavola n. 1 "Carta delle politiche delle convergenze" non fornisce indicazioni di rilievo in merito alle aree di cava AC2; mentre la tavola n. 2.2 "Carta delle Fragilità", evidenzia l'interferenza con "corridoio di difesa dall'inquinamento elettromagnetico".

La tavola n. 3.2 "Sistema delle valenze storico-ambientali" mostra che l'intervento interessa "Area di rilevante interesse paesistico-ambientale".

La tavola n. 4 "La città agropolitana delle pianure e valli grandi veronesi", mostra che le aree individuate si collocano all'interno di "luoghi dell'acqua".

Il progetto si colloca su ambiti che il Piano considera importanti sotto l'aspetto della tutela paesaggistica e del suolo, quindi sono da ritenersi sensibili.



Segni di descrizione

- Confine del piano di area
- Area urbanizzata come da strumenti urbanistici vigenti

Ambiti ed elementi di fragilità di origine naturale

- Aree a drenaggio e deflusso difficoltoso
- Zone ad elevata vulnerabilità idrogeologica (Legge Sarno)
- Zone a rischio idraulico**
- Rischio elevato
- Rischio medio
- Rischio moderato
- Faccia irrigua
- Corse d'acqua onnipare



Ambiti interessati da fenomeni di inquinamento

- Corridoio di difesa dall'inquinamento acustico
- Corridoio di difesa dall'inquinamento elettromagnetico

Ambiti ed elementi di fragilità di origine antropica

- sito con impianto di lavorazione e/o trattamento dei rifiuti
- sito con impianto di estrazione e lavorazione sabbia dei fiumi
- sito con impianto ad alto rischio
- cava attiva
- cava estinta
- discarica
- pozzo ad uso idropotabile
- punto di presa per approvvigionamento idrico

Estratto tavola n. 3.2 "Sistema delle valenze storico-ambientali"

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 2° Sublotto: MONTEBELLO VICENTINO-BIVIO VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D02DI2RGIM0007201C_00A.DOCX	. Pag 50 di 194

3.4 LA PIANIFICAZIONE PROVINCIALE

3.4.1 Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Verona

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Verona è stato adottato con Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 52 del 27.06.2013 e successivamente approvato con D.G.R. 236 del 03.03.2015.

Il PTCP ha il compito di migliorare la qualità dei cittadini dal punto di vista ambientale, insediativo e territoriale, rispondendo ad esigenze di carattere ambientale, sociale, economico e culturale.

Il Piano attraverso le sue scelte strategiche costituisce la premessa per la realizzazione di una società “capace di futuro”, ossia una comunità che è in grado di progettare il proprio futuro in modo da prevedere, anticipare, innovare, costruire e praticare concretamente modalità diverse di sviluppo secondo la triplice accezione della sostenibilità: economica, sociale e ambientale.

Sono state pertanto privilegiate le soluzioni territoriali che incrementano le possibilità economiche che producono una crescita innovativa, culturale sociale per rendere il sistema veronese concorrenziale e competitivo, basandosi sulle vocazioni endogene e sulle occasioni esogene a costi ambientali ridotti, “sostenibili territorialmente”, secondo quanto specificato dalle raccomandazioni della UE alle autorità locali, riguardanti lo sviluppo sostenibile e concernenti la salvaguardia della capacità del pianeta di sostenere tutte le diverse forme di vita, in parte specificate nel “ Libro Verde della UE sull’ambiente urbano e territoriale”.

Il PTCP per porre in essere le strategie, definisce diversi obiettivi generali per i seguenti temi d’intervento:

1. Territorio, ambiente ed ecosistema:

- Qualità del territorio in senso di sicurezza idrogeologica
- Qualità del territorio in senso ecologico
- Qualità del territorio in senso paesaggistico
- Tutela della salute dei cittadini.

2. Infrastrutture:

- Sviluppo del trasporto merci con modalità meno inquinanti rispetto la gomma
- Rete infrastrutturale di completamento/revisione di quella in fase di attuazione
- Politiche di city logistics
- Razionalizzazione della localizzazione dei poli attrattori
- Strategia per la sicurezza sulle strade
- Sviluppo del sistema logistico provinciale
- Sistema nodi intermodali-aree per centri di supporto per attività logistica monomodale o plurimodale.

3. Insediativo produttivo, turistico e commerciale:

- Esclusione di nuove occupazioni di suolo se non per comprovate necessità
- Individuare aree vocate alla funzione sovracomunale e industriale
- Localizzazione dei distretti produttivi
- Localizzazione per le aree dell’agroalimentare
- Aree di espansione corredate dalla necessaria infrastrutturazione
- Riqualificazione delle zone urbane esistenti
- Grandi centri commerciali
- Offerta alberghiera per le aree vocate al turismo tradizionale (città d’arte e metropolitane)
- Recupero di strutture esistenti per il turismo collegato all’ambiente.

4. Infrastrutture scolastiche ed altri servizi d’interesse provinciale:

- Poli scolastici per l’istruzione superiore
- Poli accademici per l’istruzione universitaria
- Impianti sportivi a valenza sovracomunale.

5. Aree di cooperazione e copianificazione intercomunale:

- Pianificazione condivisa attraverso l’uso del PATI

- Identificazione dei Comuni con popolazione inferiore ai 5000 abitanti e attivazione di possibili forme di collaborazione per la redazione dei PAT con la procedura semplificata
- 6. Integrazione dei Sub-ambiti provinciali.

Il Piano individua anche una serie di obiettivi particolari per i seguenti Ambiti territoriali:

1. La Lessinia
 - 1.a. Turismo di prossimità
 - 1.b. Valorizzazione dell'agricoltura tradizionale
 - 1.c. Valorizzazione della tipicizzazione del paesaggio
 - 1.d. Razionalizzazione dell'attività estrattiva contenendo lo sfruttamento massivo della risorsa primaria, privilegiando l'estrazione per le pietre ornamentali.
2. La città di Verona
 - 2.a. Ricomposizione del tessuto organico degli abitati
 - 2.b. Mobilità sulle varie infrastrutture in relazione ai grandi numeri
 - 2.c. Esaltazione di plurime polarità nel tessuto urbano
 - 2.d. Enfaticizzazione della vocazione di cultura e ricerca
 - 2.e. Razionalizzazione del terziario di qualità
 - 2.f. Riquilificazione del turismo dell'arte
3. I Colli
 - 3.a. Ridisegnare le centralità urbane
 - 3.b. Specializzazione dell'offerta di mobilità
 - 3.c. Dotazione di mura verdi
 - 3.d. Il mercato come incontro di persone
4. La Pianura Veronese
 - 4.a. Riquilificazione dell'agricoltura sotto gli aspetti economico e culturale
 - 4.b. Promozione delle piccole medie imprese finalizzate alla fabbricazione di prodotti d'avanguardia mediante l'utilizzo di processi ideativi e produttivi con alto tasso d'innovazione

- 4.c. Qualificazione delle aree artigianali a basso fattore di utilizzo
- 4.d. valorizzazione del turismo di prossimità
5. Il Baldo Garda Mincio
 - 5.a. Riquilificazione dell'offerta turistica
 - 5.b. Insediamenti turistici di pregio
 - 5.c. Valorizzazione di interscambi tra lago ed entroterra

Successivamente il piano individua le azioni per perseguire gli obiettivi individuati. Si è proceduto a verificare la coerenza del progetto con le disposizioni di piano, analizzandoli attraverso le cartografie di progetto.

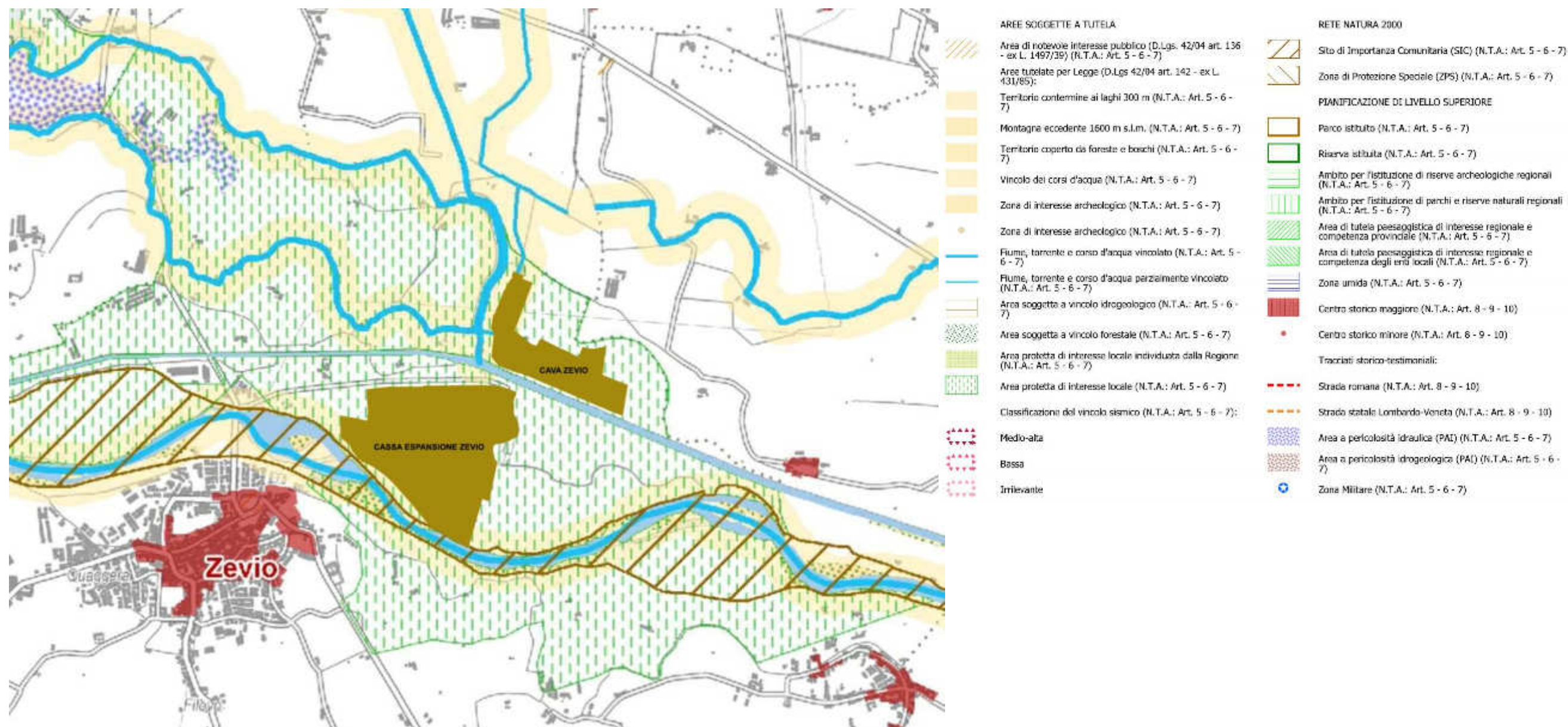
3.4.1.1 I siti di produzione inerti e recupero ambientale

Il territorio provinciale di Verona è interessato esclusivamente in relazione alla cava AC2 Zevio.



La tavola n. 1 "*Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale*", emerge che l'intervento interferisce con "*Area protetta di interesse locale*", "*Fiume, torrente e corso d'acqua parzialmente vincolato*", "*Vincolo dei corsi d'acqua*" e lambisce "*Sito di importanza comunitaria*"; mentre la tavola n. 2 "*Carta delle fragilità*" mostra che il progetto si colloca all'interno della "*Fascia di ricarica degli acquiferi*", interferendo con "*Orlo di scarpata di erosione o di terrazzo fluviale*" e "*Elettrodotto – 132 Kv*"

Analizzando la tavola n. 3 "*Sistema Ambientale*" emerge che il progetto si colloca su "*Corridoio ecologico*", interessando marginalmente "*Sito di Importanza Comunitaria*" e "*Golena*".

La tavola n. 4 "*Sistema insediativo-infrastrutturale*" evidenzia che il progetto non genera interferenze di rilievo; mentre in merito alle disposizioni contenute nella tavola n. 5 "*Sistema del paesaggio*", emerge che il progetto si colloca su aree a "*Frutteto*".



Estratto tavola n. 1 "Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale"

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 2° Sublotto: MONTEBELLO VICENTINO-BIVIO VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D02DI2RGIM0007201C_00A.DOCX	. Pag 53 di 194

3.4.2 Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Vicenza

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Vicenza è stato approvato D.G.R.V. n.708 del 02.05.2012.

Il PTCP rappresenta lo strumento di pianificazione che delinea gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio provinciale in coerenza con gli indirizzi per lo sviluppo socio-economico, con riguardo alle prevalenti vocazioni, alle sue caratteristiche geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, paesaggistiche ed ambientali, ed in particolare:

- a. acquisisce, previa verifica, i dati e le informazioni necessarie alla costituzione del quadro conoscitivo territoriale provinciale;
- b. recepisce i siti interessati da habitat naturali e da specie floristiche e faunistiche di interesse comunitario e le relative tutele;
- c. definisce gli aspetti relativi alla difesa del suolo e alla sicurezza degli insediamenti determinando, con particolare riferimento al rischio geologico, idraulico e idrogeologico e alla salvaguardia delle risorse del territorio, le condizioni di fragilità ambientale;
- d. indica gli obiettivi generali, la strategia di tutela e di valorizzazione del patrimonio agro-forestale e dell'agricoltura specializzata in coerenza con gli strumenti di programmazione del settore agro-forestale;
- e. detta le norme finalizzate alla prevenzione e difesa dall'inquinamento prescrivendo gli usi espressamente vietati in quanto incompatibili con le esigenze di tutela;
- f. riporta le aree a rischio di incidente rilevante di cui al decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 334 "Attuazione della direttiva 96/82/CE relative al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose", così come individuate e perimetrate dalla Regione ai sensi dell'articolo 75 della legge regionale 13 aprile 2001, n. 11 e successive modificazioni;
- g. riporta i vincoli territoriali previsti da disposizioni di legge;
- h. individua e precisa gli ambiti di tutela per la formazione di parchi e riserve naturali di competenza provinciale nonché le zone umide, i biotopi e le altre aree relitte

naturali, le principali aree di risorgiva, da destinare a particolare disciplina ai fini della tutela delle risorse naturali e della salvaguardia del paesaggio;

- i. individua e disciplina i corridoi ecologici al fine di costruire una rete di connessione tra le aree protette, i biotopi le aree relitte naturali, i fiumi e le risorgive;
- j. perimetra i centri storici, individua le ville venete e i complessi e gli edifici di pregio architettonico, le relative pertinenze e i contesti figurativi;
- k. indica gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio, i sistemi delle infrastrutture, le attrezzature, gli impianti e gli interventi di interesse pubblico di rilevanza provinciale;
- l. formula i criteri per la valorizzazione dei distretti produttivi di cui alla legge regionale 4 aprile 2003, n.8 "Disciplina dei distretti produttivi ed interventi di politica industriale locale";
- m. individua, sulla base dei criteri di cui all'articolo 24, comma 1, lettera g) della legge regionale n. 11/2004, gli ambiti per la pianificazione dei nuovi insediamenti industriali, artigianali, turistico-ricettivi e delle grandi strutture di vendita;
- n. individua gli eventuali ambiti per la pianificazione coordinata tra più Comuni;
- o. individua i Comuni con popolazione inferiore ai 5.000 abitanti i cui PAT possono essere redatti in forma semplificata, secondo criteri indicati dal provvedimento di cui all'articolo 46, comma 2, lettera g) della legge regionale n. 11/2004.

Gli argomenti affrontati nel Piano riguardano:

- la riorganizzazione delle aree industriali;
- indicazioni relative al commercio ed alla grande distribuzione;
- la riorganizzazione della mobilità: adeguamento della viabilità stradale e integrazione con la SFMR e interventi di miglioramento/integrazione di quest'ultima;
- gli indirizzi per la tutela e valorizzazione del patrimonio agroforestale;
- la classificazione dei Centri Storici;
- la tutela e valorizzazione delle Ville Venete con individuazione dei contesti figurativi;

- la tutela del complesso di edifici di pregio architettonico e relative pertinenze;
- le indicazioni per il riassetto idraulico del territorio;
- gli interventi a sostegno della naturalità, per la salvaguardia della flora e fauna, tra i quali la realizzazione dei corridoi ecologici e riforestazione di parti di territorio;
- le indicazioni per il recupero delle cave come ricarica degli acquiferi e per lo sviluppo della rete ecologica, ai fini di riserva acque e per scopi naturalistici;
- l'individuazione delle attività a rischio di incidente rilevante;
- le indicazioni per i futuri sviluppi residenziali;
- indicazioni sulla prevenzione e difesa dall'inquinamento;
- indicazioni per il risparmio energetico e la promozione delle fonti rinnovabili;
- indicazioni relative al turismo;
- indicazioni sul ruolo metropolitano di Vicenza;
- indicazioni sul ruolo di cerniera metropolitana del progetto VIVER;
- la rete delle città pedemontane Schio – Thiene – Valdagno - Bassano;
- i territori della montagna.

Si analizzano quindi le possibili ricadute o interferenze che il progetto in esame comporta in riferimento ai sistemi ed elementi principali che strutturano lo scenario di piano, verificando nello specifico gli aspetti connessi al sistema ambientale, insediativo-infrastrutturale e paesaggistico.

3.4.2.1 Tracciato ferroviario

L'asse di progetto si sviluppa interamente del territorio della Provincia di Vicenza e per quanto riguarda le disposizioni della tavola n. 1.1 e 1.2 "Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale" emerge che l'intervento si sviluppa in adiacenza di "Rete Ferroviaria" e interessando "Vincolo corsi d'acqua" all'altezza del km 33+400 e km 34+000.

Il tracciato all'altezza della progressiva km 34+200 passa in prossimità di "Centri storici di grande interesse"; mentre dal km 43+700 al km 44+250 vengono interessate "Aree Piani di Assetto Idrogeologico – PAI".

La tavola n. 2.1 "Carta delle fragilità" mostra che il tracciato dal km 32+525 al km 34+100 e dal km 36+800 al km 37+400 attraversa aree a "Rischio idraulico – R1", mentre dal km 37+400 al km 38+400 interferisce con "Rischio idraulico – R2"; inoltre in tale tratto interessa aree con "Acquiferi inquinati". Successivamente all'altezza del km 43+200 viene lambita una "Cava estinta" e al km 43+350 "Limite superiore della fascia delle risorgive".

Analizzando la tavola n. 3.1 "Sistema Ambientale" emerge che l'asse di progetto si colloca su "Aree di agricoltura mista a naturalità diffusa" dal km 32+525 al km 34+300 e dal km 35+400 al km 44+250; mentre dal km 34+300 al km 35+400 interessa "Aree ad elevata utilizzazione agricola". Il progetto interferisce, inoltre, con "Corridoi ecologici secondari" al km 34+100 e al km 40+300; lambendo un "Corridoio PTRC" dal km 43+100 al km 43+750 e attraversando "Aree carsiche" dalla progressiva km 42+800 alla km 43+700.

La tavola 4.1 "Sistema insediativo infrastrutturale" evidenzia che il nuovo asse ferroviario si sviluppa su quello che il PTCP di Vicenza individua come "Assi di connessione – Linea Alta Velocità/Alta Capacità", quindi in totale coerenza con le disposizioni del Piano.

Infine la tavola 5.1 "Sistema del paesaggio" conferma quanto evidenziato negli elaborati di piano precedentemente analizzati, ossia che nonostante il tracciato si sviluppi in adiacenza alla linea ferroviaria esistente, il tratto compreso tra la progressiva km 32+525 e la km 44+250 interessa territori a carattere maggiormente agricolo.

3.4.2.2 Opere connesse

Le opere sulla viabilità connesse all'asse ferroviario, rispetto alla tavola n. 1.1 e 1.2 "Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale", interferiscono con "Rete Ferroviaria", "idrografia primaria", "Vincolo corsi d'acqua" e "Piano di area o di settore vigenti o adottati".

In relazione alla tavola n. 2.1 "Carta delle fragilità" le opere viarie connesse interessano aree a "Rischio idraulico – R1", "Rischio idraulico – R2" e "Linee elettriche".

La tavola n. 3.1 “*Sistema Ambientale*” evidenzia che le opere viarie connesse si collocano su “*Aree di agricoltura mista a naturalità diffusa*”, “*Aree carsiche*”, “*Idrografia primaria*”

Le opere connesse all’asse ferroviario, relativamente alla tavola 4.1 “*Sistema insediativo infrastrutturale*” si collocano in “*Ambiti per la pianificazione coordinata fra più comuni – Multifunzionalità dell’area Berica*”, “*Ambiti per la pianificazione coordinata fra più comuni – Vicenza e il Vicentino*”, “*Assi di connessione*” e “*Territori urbani complessi*” legati a Vicenza.

Infine la tavola 5.1 “*Sistema del paesaggio*” evidenzia che le opere viabilistiche connesse all’asse principale sono si sviluppano prevalentemente su “*Aree di agricoltura mista a naturalità diffusa*”.

3.4.2.3 I tracciati delle linee elettriche

Dall’analisi della tavola n. 1.1 e 1.2 “*Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale*”, si denota che l’elettrodotto situato a Montebello Vicentino attraversa due “*Vincoli corsi d’acqua*”, mentre il cavidotto di Altavilla non produce interferenze.

La tavola n. 2.1 “*Carta delle fragilità*” mostra che l’elettrodotto situato a Montebello Vicentino si colloca su aree a “*Rischio idraulico – R1*”, mentre il cavidotto di Altavilla non produce interferenze.

Analizzando la tavola n. 3.1 “*Sistema Ambientale*” emerge che entrambe le linee elettriche si collocano su “*Aree di agricoltura mista a naturalità diffusa*”, ma l’elettrodotto di Montebello Vicentino interferisce anche con un “*Corridoio ecologico secondario*”.

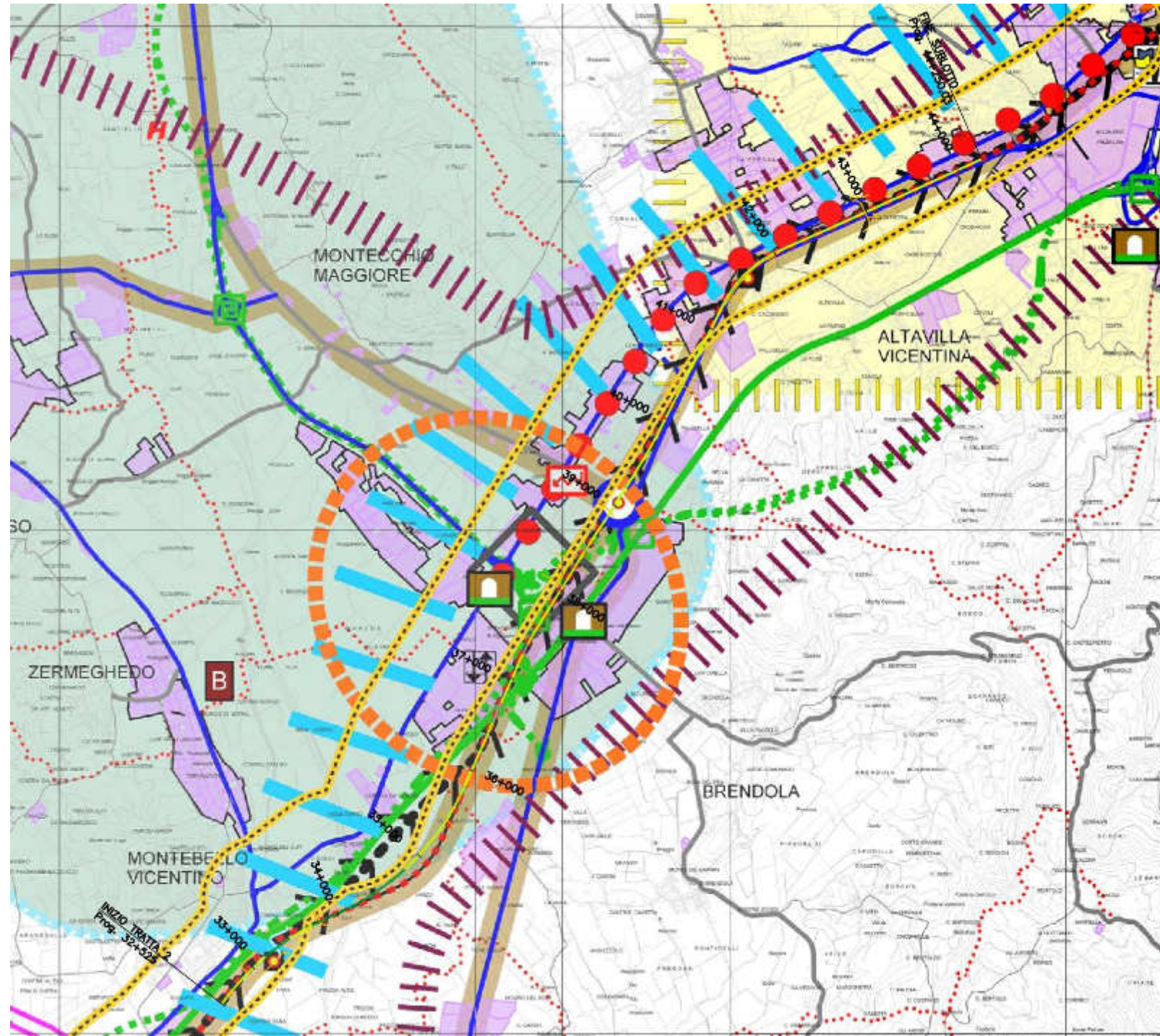
In relazione alla tavola 4.1 “*Sistema insediativo infrastrutturale*” le nuove linee elettriche non generano interferenze; così come avviene con la tavola 5.1 “*Sistema del paesaggio*”.

3.4.2.4 I siti di produzione inerti e recupero ambientale



Il sito di produzione inerti A.C. 3 La Gualda non genera interferenze in relazione alla tavola n. 1.1 e 1.2 “*Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale*”; mentre in relazione alla tavola n. 2.1 “*Carta delle fragilità*” si segnala l’interferenza con il “*Limite superiore della fascia delle risorgive*”.

La tavola n. 3.1 “*Sistema Ambientale*” evidenzia che la cava di progetto si colloca su “*Aree ad elevata utilizzazione agricola*” e si pone in prossimità di “*Corridoi ecologici secondari*”.

In relazione alla tavola 4.1 “*Sistema insediativo infrastrutturale*” la cava interessa “*Territori geograficamente strutturati*”; mentre la tavola 5.1 “*Sistema del paesaggio*” evidenzia che la cava si colloca su “*Contesti figurativi Ville Venete*”.



Estratto tavola 4.1 "Sistema insediativo infrastrutturale"

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 2° Sublotto: MONTEBELLO VICENTINO-BIVIO VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D02DI2RGIM0007201C_00A.DOCX	. Pag 57 di 194

3.5 IL SISTEMA DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE

3.5.1 Mosaico dei Piani ed analisi degli strumenti urbanistici comunali

Il mosaico della pianificazione comunale consiste nel raggruppamento delle zone territoriali omogenee individuate sul territorio dagli strumenti urbanistici comunali vigenti in cinque macro – categorie:

- Le zone di carattere storico – ambientali, che corrispondono alle zone A, i centri storici, le corti rurali;
- Le aree residenziali, nelle quali sono assimilate le zone residenziali parzialmente o totalmente edificate, quelle di completamento, espansione
- Le zone industriali, commerciali e turistico ricettive, cioè le aree produttive, quelle commerciali, alberghiere e turistiche siano esse esistenti o di progetto (le zone D);
- Le aree standard, all'interno delle quali sono raggruppate le aree destinate alla pubblica utilità esistenti e di progetto, come: scuole, ospedali, aree destinate a parco, gioco e sport, aree per il culto, depuratori, parcheggi;
- Le zone a verde privato.

Infine sono stati individuati i cimiteri e le relative fasce di rispetto.

3.5.1.1.1 Tracciato ferroviario

L'analisi del mosaico della pianificazione evidenzia che l'asse ferroviario di progetto interferisce con "Aree a standard significative - Aree per attrezzature di interesse comune" dal km 33+100 al km 33+300, lambendo poi dal km 34+180 al km 34+300 e dal km 35+400 al km 35+700 "Aree residenziali di carattere storico".

Successivamente il tracciato lambisce "Zone industriali, commerciali, alberghiere" dal km 36+700 al km 37+250 e dal km 37+350 al km 38+300, per poi lambire "Aree a standard significative – impianti di depurazione" dal km 38+300 al km 38+920.

Dalla progressiva km 38+950 alla km 40+300 l'asse passa in prossimità di "Aree residenziali esistenti e di progetto" poste a nord, mentre a sud lambisce "Aree per parcheggio" e "Zone industriali, commerciali, alberghiere" dalla km 38+950 al km 39+200.

Proseguendo in direzione est, il tracciato attraversa dal km 40+400 al km 41+600 un ambito caratterizzato dalla presenza in prevalenza di "Zone industriali, commerciali, alberghiere", per poi lambire dal km 41+600 al km 41+900 "Aree residenziali esistenti e di progetto". Dalla progressiva km 42+000 alla km 44+250 il tracciato è situato nell'ambito della linea ferroviaria esistente, di conseguenza non interferisce direttamente con le aree individuate dal mosaico della pianificazione.

3.5.1.1.2 Opere connesse

Adeguamento della viabilità afferente alla stazione di Montebello Vicentino

L'opera non genera interferenze con le aree individuate dal mosaico della pianificazione comunale.

Viabilità di accesso alla nuova stazione di Montecchio Maggiore

L'opera non genera interferenze con le aree individuate dal mosaico della pianificazione comunale.

Nuova tangenziale est di Montecchio Maggiore

L'opera non genera interferenze con le aree individuate dal mosaico della pianificazione comunale.

Adeguamento della SP34 del Melaro in Comune di Altavilla Vicentina

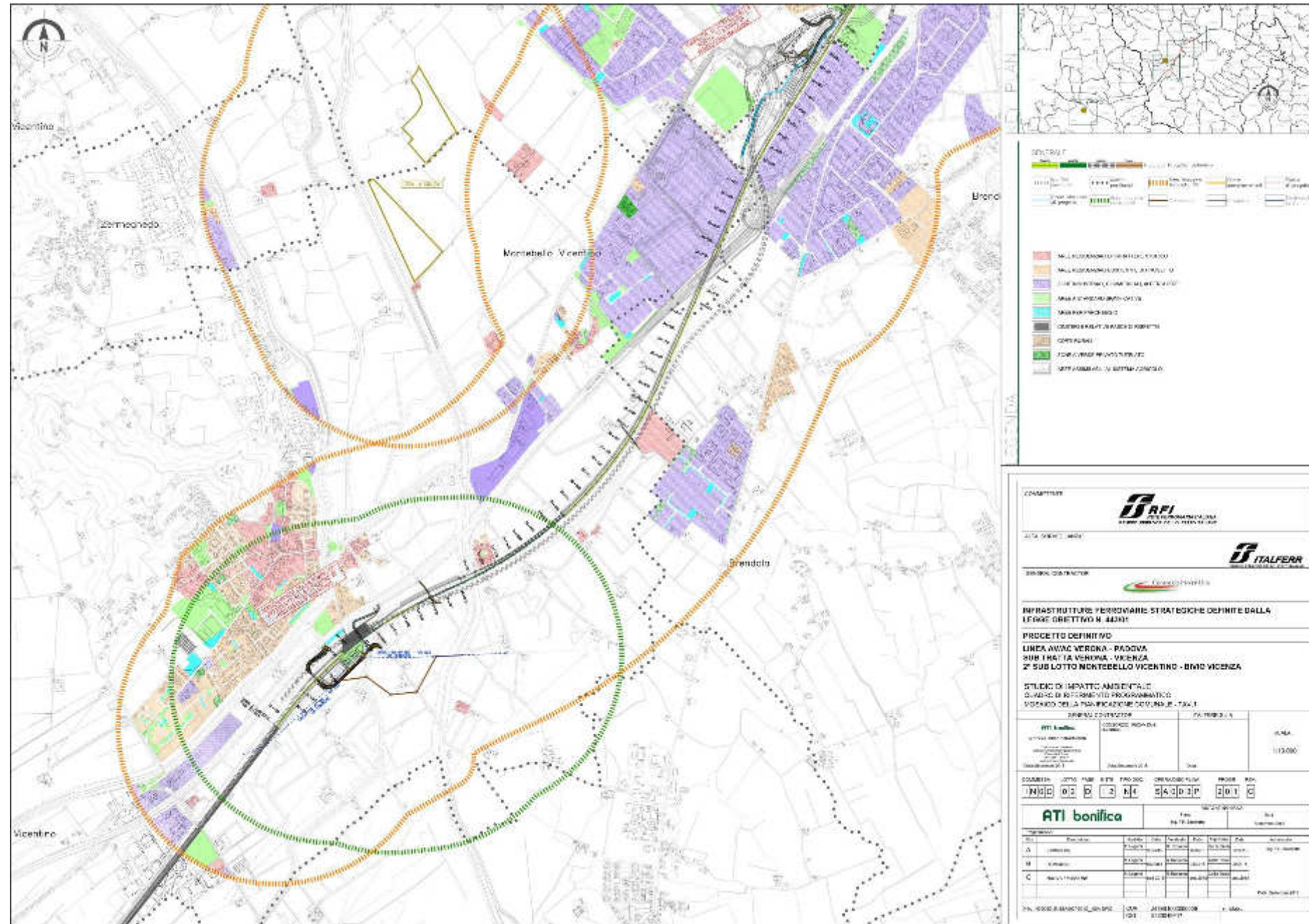
L'opera in esame interessa "Zone industriali, commerciali, alberghiere".

3.5.1.1.3 I tracciati delle linee elettriche

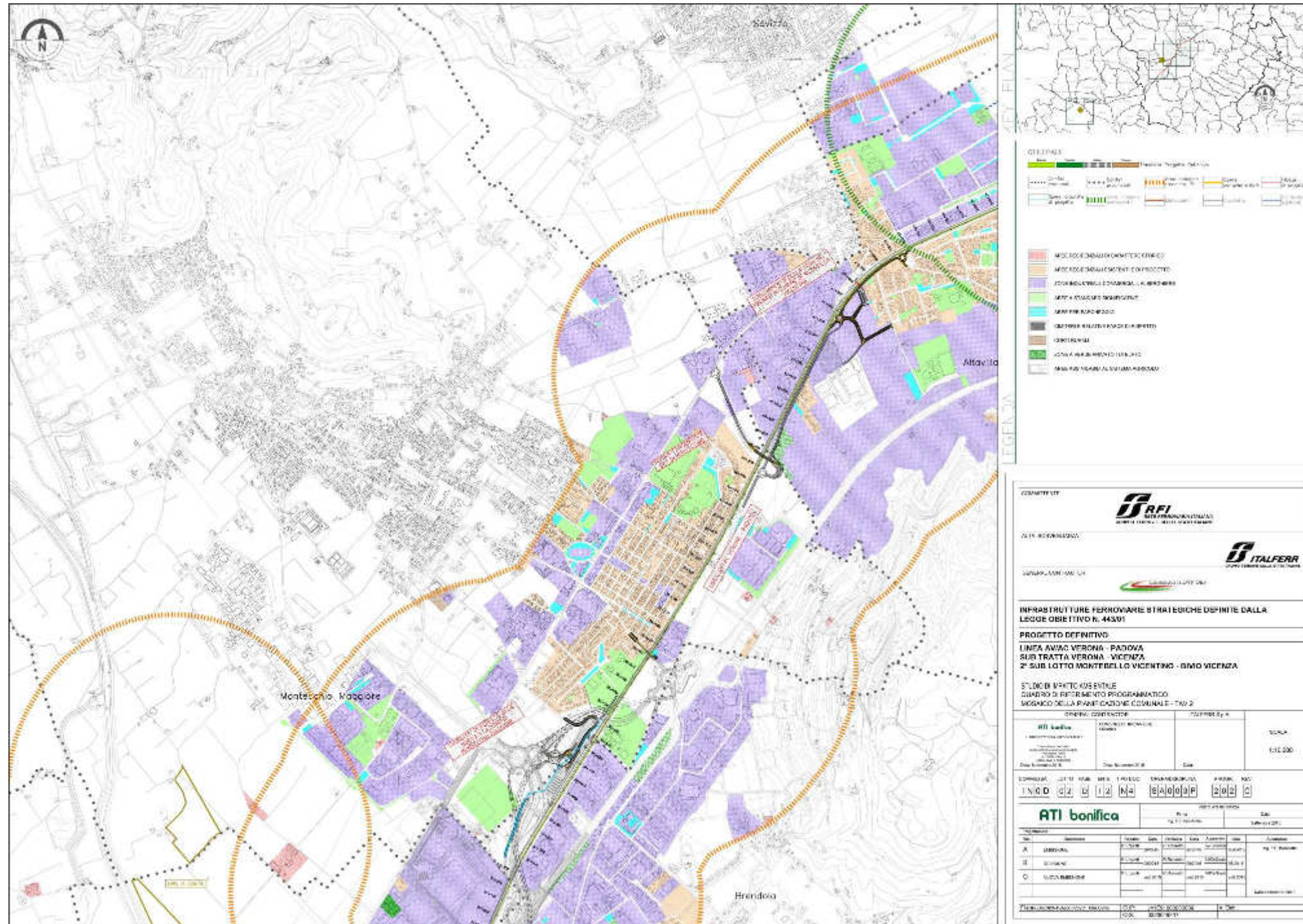
Il tracciato della linea elettrica previsto in comune di Montebello Vicentino, non genera interferenze con aree del mosaico della pianificazione urbana, mentre il cavodotto previsto ad Altavilla Vicentina interferisce con "Zone industriali, commerciali, alberghiere" e "Aree per parcheggio".

3.5.1.1.4 I siti di produzione inerti e recupero ambientale

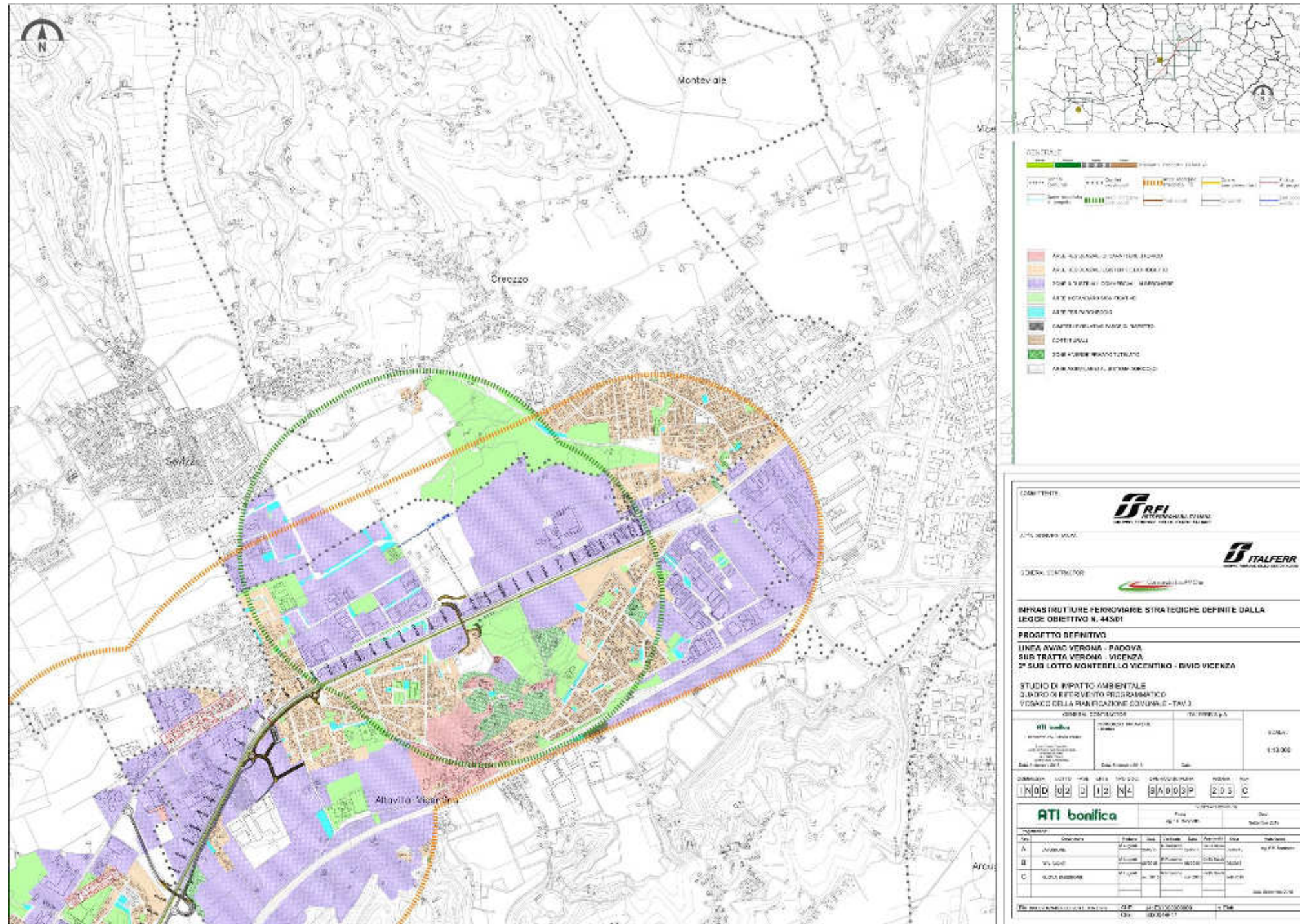
L'analisi del mosaico della pianificazione evidenzia che entrambi i siti di produzione inerti, non generano interferenze.



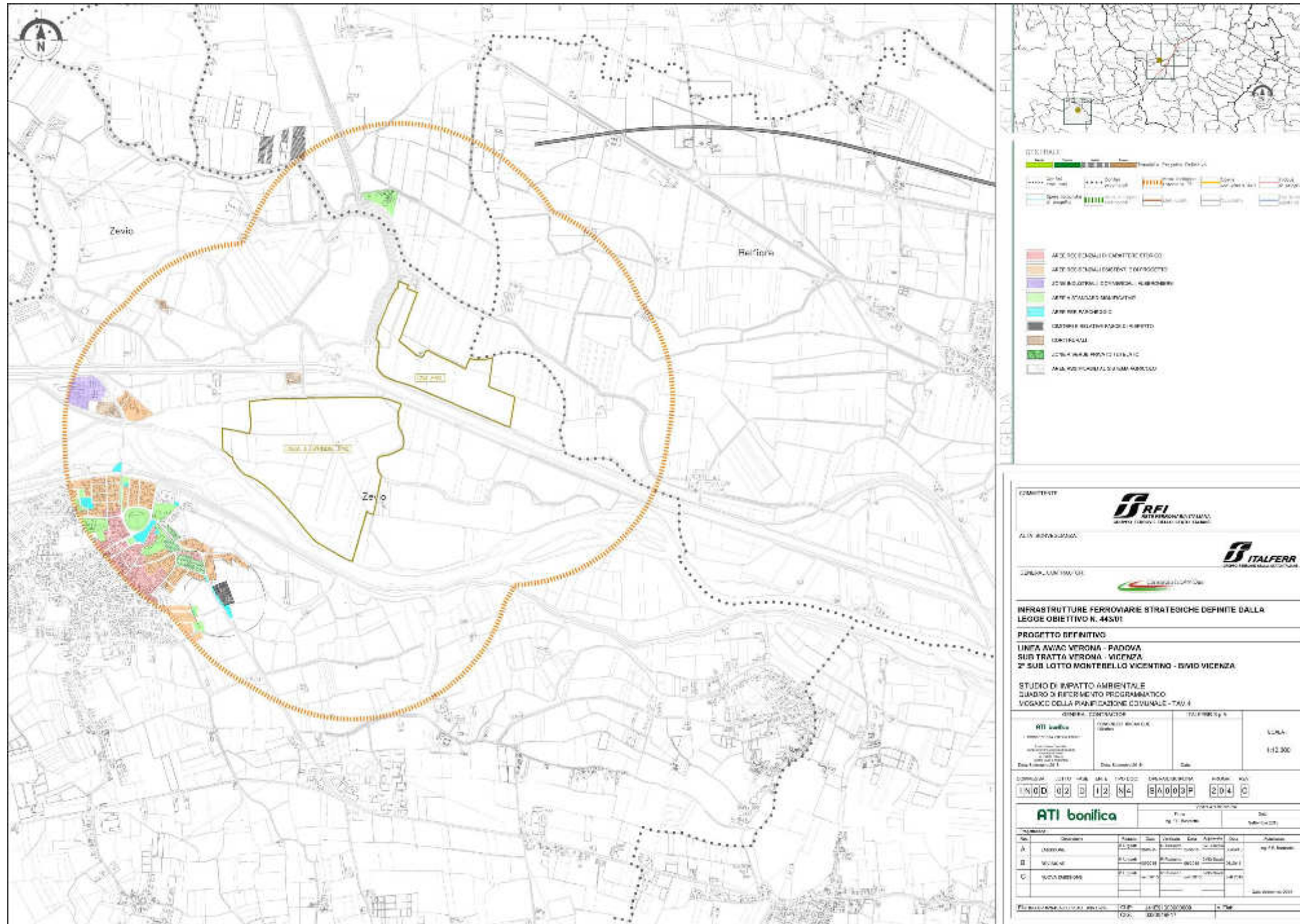
Estratto mosaico della pianificazione comunale





Estratto mosaico della pianificazione comunale



Estratto mosaico della pianificazione comunale



Estratto mosaico della pianificazione comunale

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA	
	2° Sublotto: MONTEBELLO VICENTINO – BIVIO VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D02DI2RGIM0007201C_00A.DOCX		. Pag 62 di 194

3.5.2 Analisi della pianificazione comunale

Osservate in precedenza le macrozone dei Piani Comunali attraversate dal tracciato, in questo capitolo è stata approfondita la coerenza di scelta del percorso con le previsioni riportate dagli strumenti di pianificazione comunale e le norme relative.

Un'analisi maggiormente approfondita che considera le diverse declinazioni per ciascuna microzona con un dettaglio maggiore rispetto all'analisi per grandi ambiti precedentemente riportata. Questo al fine di accompagnare la progettazione dell'intervento verificando la coerenza della scelta del tracciato con le indicazioni di Piano per ciascun Comune.

3.5.2.1 Comune di Zevio

Il Comune di Zevio è dotato del Piano Regolatore Comunale (P.R.C.), il quale si articola in Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) approvato con DGRV n. 881 del 22.05.2012 e Piano degli Interventi (P.I.) approvato con DCC n. 11 del 28.02.2013.

Il territorio comunale di Zevio è interessato esclusivamente dalla Cava A.C.2 Zevio.

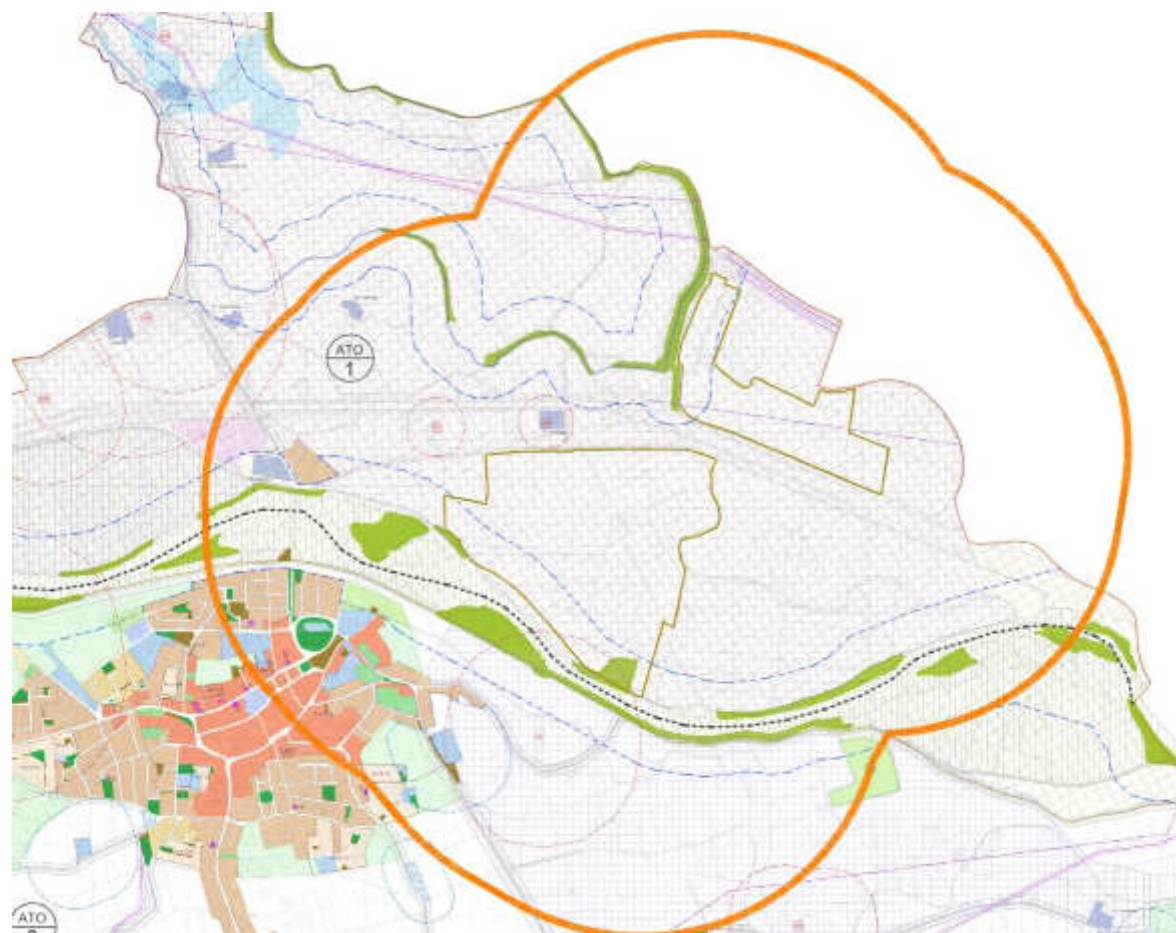
La tavola n. 4 “Carta delle trasformabilità” del PAT mostra che l’area a sud (cassa di espansione) si colloca su “Area di connessione naturalistica – buffer zone” e lambisce “Area nucleo – core area”; mentre l’area posta a nord (cava) interessa “Corridoi ecologici principali”.

Il Piano degli interventi con la Tavola n. 1 “Zonizzazione tutele e vincoli” indica che l’area sud si colloca su “Zona E – zona agricola” normata dall’art. 5.16 per le quali sono ammessi “...Esclusivamente interventi edilizi in funzione dell’attività agricola e comunque nel rispetto delle indicazioni di cui agli art.43-44-45 della L.R. 11/200...”, “Ambiti prioritari per la protezione del suolo PAQE” normati dall’ art. 6.11 delle Norme Tecniche Operative, “Zone boscate” in riferimento ad esse, “Il PI ha delimitato le zone boscate da ritenersi soggette a vincolo paesaggistico ai sensi dell’art. 142 del D. Lgs. 42/04 e a vincolo di destinazione forestale ai sensi dell’ art. 15 della L.R. 52/78 s.m.i.” (art.6.8 delle Norme Tecniche Operative), “Ambiti di interesse paesistico ambientale – PAQE PAVGV” che corrispondono ad “Estese fasce di territorio per lo più disposte lungo l’Adige e al confine sud comunale di particolare pregio dal punto di vista naturalistico - ambientale individuate

IN0D02DI2RGIM0007201C_00A.DOCX

come ambiti di interesse paesistico ed ambientale dal P.A.Q.E. e dal P.A.V.G.V.” (art. 6.10), “Fascia di tutela paesaggistica corsi d’acqua” riportata “ai sensi del D. Lgvo n. 42/2004, così come individuati con Delibera del Consiglio Regionale n. 23 del 27.06.200”1 (art. 6.5) e “Fascia di rispetto da allevamenti”, che “Nelle tavole del P.I. sono indicati le fonti del vincolo degli allevamenti zootecnici intensivi che interessano il territorio di Zevio così come censiti dal PAT” (art.6.15).

L’area nord si colloca su “Zona E – zona agricola” normata dall’art. 5.16 per le quali sono ammessi “...Esclusivamente interventi edilizi in funzione dell’attività agricola e comunque nel rispetto delle indicazioni di cui agli art.43-44-45 della L.R. 11/200...”, “Ambiti prioritari per la protezione del suolo PAQE”, normati dall’ art. 6.11 delle Norme Tecniche Operative, “Fascia di tutela paesaggistica corsi d’acqua” riportata “Ai sensi del D. Lgvo n. 42/2004, così come individuati con Delibera del Consiglio Regionale n. 23 del 27.06.200”1 (art. 6.5) ed “Elettrodotto alta tensione”, normato dall’art. 6.17 delle Norme Tecniche Operative.



Estratto Tavola n. 1 "Zonizzazione tutele e vincoli"

3.5.2.2 Comune di Montebello Vicentino

Il comune di Montebello Vicentino è dotato di Piano di Assetto Territoriale Intercomunale dei Comuni di Montebello Vicentino, Gambellara, Montorso Vicentino e Zermeghedo, è stato approvato in Conferenza di Servizi in data 21/04/2010 e ratificato con D.G.R.V. n. 37 del 18/01/2011, ed è stato pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Veneto n. 02 del 8 Febbraio 2011.

Il Piano degli Interventi del Comune di Montebello Vicentino, è stato adottato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 15 del 23/05/2012, ed approvato con D.C.C. n. 45 del 31/10/2012 ai sensi dell'art. 18 della Legge Regionale 23 aprile 2004, n. 11. La prima variante al Piano degli Interventi del Comune di Montebello Vicentino, è stata adottata con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 2 del 23/05/2012.

Il territorio comunale di Montebello Vicentino è interessato dalle seguenti opere:

- Tracciato ferroviario;
- Adeguamento della viabilità afferente alla stazione di Montebello Vicentino
- Linea elettrica Montebello Vicentino;
- Cava A.C.3 La Gualda.

3.5.2.2.1 Tracciato ferroviario

L'asse ferroviario di progetto interessa il territorio comunale di Montebello Vicentino dalla progressiva km 32+525 alla km 35+720 e dalla km 36+280 alla km 37+260.

La tavola n. 4 del PAT "Carta delle trasformabilità" evidenzia che il tracciato dal km 32+525 al km 33+100 si colloca in adiacenza della "Ferrovia esistente", lungo l'asse della "AC/AV" e "Ambiti per interventi di riqualificazione e mitigazione ambientale".

Successivamente dalla km 33+100 al km 33+500 il progetto continua a svilupparsi lungo l'asse della "AC/AV" interessando "Ambiti per interventi di riqualificazione e mitigazione ambientale", "Servizi di interesse comune di maggior rilevanza" e "Aree idonee per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale". In seguito dal km 33+500 al km 34+050 l'asse si colloca su "Ambiti per interventi di riqualificazione e mitigazione ambientale" e torna a correre in prossimità della "Ferrovia esistente", per poi attraversare un "Corridoio ecologico principale" all'altezza del km 34+100 e passare in

prossimità di un “Ambito dei centri storici” dal km 34+160 al km 34+280 e di un “Ambito dei centri storici” e “Pertinenza scoperte da tutelare” dal km 35+450 al km 35+720.

Il tracciato rientra nel territorio comunale alla progressiva km 36+280 fino alla km 37+260 sviluppandosi sul corridoio “AC/AV”, interessando inoltre “Ambiti per interventi di riqualificazione e mitigazione ambientale”, “Pedemontana Veneta e tangenziale sud di progetto”, “Limiti fisici alla nuova edificazione” e “Contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi”.

La tavola n. 1 “Intero territorio comunale” del PI evidenzia che l’asse ferroviario di progetto si colloca su “Corridoio AV/AC a fini urbanistici” su tali aree insistono delle “Misure di salvaguardia delle aree impegnate e delle relative fasce di rispetto e il Comune non potrà, pertanto, rilasciare permessi a costruire né altri titoli abilitativi nell’ambito del corridoio individuato...” (art. 40 comma 2 punto 2.2 lettera c) dal km 32+525 al km 33+600, interessando nel contempo “Fascia di rispetto ferroviario”, normata dall’art. 40 comma 2.2 lettera a – b delle Norme tecniche operative.

Dal km 32+525 al km 33+100 circa, vengono interessati “Elettrodotto” (art. 40 comma 2 punto 2.8), “Zona Ep – agricola di pianura”, aree che il piano individua quali “Zone agricole di pianura di primaria importanza per la funzione agricola produttiva, anche in relazione dell’estensione, composizione e localizzazione dei terreni” (art.37 comma 1), mentre dal km 33+100 al km 33+300 “Aree per attrezzature di interesse comune” (art.38), “Vincolo D. Lgs. 42/2004 art. 142 lett. c – Corsi d’acqua” in tali aree il Piano definisce che “Gli interventi ammessi dalla disciplina di zona sugli immobili interessati, sono subordinati al parere favorevole da parte delle Autorità preposte” (art. 38 comma 2 punto 2.4), “Fascia di rispetto fluviale” Individuata dal piano in ottemperanza alla LR 11/’04, art. 41, comma 3 (art. 39 comma 2 punto 2.3).

In seguito dal km 33+300 al km 33+500 si colloca su “Aree non idonee”, in termini geologici, per le quali il piano in esame norma che “Tutti gli interventi di progettazione dovranno essere correlati da un’indagine geologica studi e indagini geologiche basate sull’osservanza delle norme vigenti in materia (D.M. 11.03.88; D.M. 14.01.2008) estese per un intorno e profondità significativi, rapportati all’importanza delle opere previste...” (art. 44 comma 2 punto 2.2), “Corsi d’acqua e zone di pertinenza fluviale” (art. 40 comma

2 punto 2.4), “Vincolo D. Lgs. 42/2004 art. 142 lett. c – Corsi d’acqua” (art. 38 comma 2 punto 2.4), “Fascia di rispetto fluviale” (art. 39 comma 2 punto 2.3), inoltre dal km 33+500 al km 33+650 sono interessati “Zona Ep – agricola di pianura” (art.37 comma 1), “Elettrodotto” (art. 40 comma 2 punto 2.8), “Corsi d’acqua e zone di pertinenza fluviale” (art. 40 comma 2 punto 2.4), “Vincolo D. Lgs. 42/2004 art. 142 lett. c – Corsi d’acqua” (art. 38 comma 2 punto 2.4), “Fascia di rispetto fluviale” (art. 39 comma 2 punto 2.3). Successivamente dal km 33+650 al km 33+900 interessa “Zona Ep – agricola di pianura” (art.37 comma 1) e “Fascia di rispetto ferroviaria” (art. 40 comma 2.2 lettera a – b delle Norme tecniche operative); mentre dal km 33+900 al km 34+280 vengono interferiti “Fascia di rispetto ferroviario” (art. 40 comma 2.2 lettera a – b), “Fascia di rispetto fluviale” (art. 39 comma 2 punto 2.3), “Vincolo D. Lgs. 42/2004 art. 142 lett. c – Corsi d’acqua” (art. 38 comma 2 punto 2.4), “Aree non idonee” in termini geologici (art. 44 comma 2 punto 2.2), “Corridoi ecologici” normati dall’art.41 “Invarianti e tutele” comma 12, e “Corsi d’acqua e zone di pertinenza fluviale” (art. 40 comma 2 punto 2.4). A partire dal km 33+900 il tracciato si colloca su “Fascia di rispetto ferroviario” (art. 40 comma 2.2 lettera a – b) e “Metanodotto” (art. 40 comma 2 punto 2.9) fino al km 34+500, per poi svilupparsi su “Zona Ep – agricola di pianura” (art.37 comma 1) fino al km 35+400. Dal km 35+400 al km 35+720 sono interessate “Zona Ep – agricola di pianura” (art.37 comma 1) e “Fascia di rispetto ferroviario” (art. 40 comma 2.2 lettera a – b), attraversando anche una “Fascia di rispetto allevamenti” dal km 35+300 al km 35+600, tali aree sono normate dall’art. 40 comma 2 punto 2.5, per le quali l’articolo recita quanto segue: “Nelle tavole del PI sono individuate, a titolo ricognitivo, le fasce di rispetto minime e massime da osservarsi nella nuova edificazione dalle strutture di allevamento; il rispetto è reciproco...”

Il tracciato ferroviario rientra nel comune di Montebello al km 36+280 collocandosi su “Zona Ep – agricola di pianura” (art.37 comma 1), “Corridoio AV/AC a fini urbanistici” (art. 40 comma 2 punto 2.2 lettera c) e “Perimetro Piano d’Area Monti Berici”, per il quale l’art. 39 comma 2 punto 2.9 definisce che esso “Delimita la porzione di territorio comunale ricompresa nel perimetro del Piano d’Area al quale si rimanda”. fino al km 36+720.

Infine dalla progressiva km 36+720 alla km 37+260 vengono interferiti Zona Ep – agricola di pianura” (art.37 comma 1) e “Fascia di rispetto ferroviario” (art. 40 comma 2.2 lettera a – b delle Norme tecniche operative), “Zona D4 – Interscambio logistico interporto”, trattasi di “zona nella quale dovranno essere realizzate infrastrutture finalizzate a costituire l’interfaccia tra le diverse reti di trasporto” come da art. 28 delle Norme Tecniche Operative, e Perimetro Piano d’Area Monti Berici” (art. 39 comma 2 punto 2.9).

3.5.2.2.2 Adeguamento della viabilità afferente alla stazione di Montebello Vicentino

La tavola n. 4 del PAT “*Carta delle trasformabilità*” mostra che la viabilità in esame interessa “*Ferrovia esistente*”, l’asse della “*AC/AV*”, “*Ambiti per interventi di riqualificazione e mitigazione ambientale*”, “*Aree idonee per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale*” e “*Pedemontana Veneta e tangenziale sud di progetto*”.

La tavola n. 1 “*Intero territorio comunale*” del PI indica che la viabilità di progetto interessa “*Zona Ep – agricola di pianura*” (art.37 comma 1), “*Fascia di rispetto ferroviario*” (art. 40 comma 2.2 lettera a – b), “*Elettrodotto*” (art. 40 comma 2 punto 2.8), “*Fascia di rispetto fluviale*” (art. 39 comma 2 punto 2.3) e “*Vincolo D. Lgs. 42/2004 art. 142 lett. c – Corsi d’acqua*” (art. 38 comma 2 punto 2.4), “*Aree non idonee*” (art. 44 comma 2 punto 2.2).

3.5.2.2.3 I tracciati delle linee elettriche

La nuova linea elettrica si sviluppa in comune di Montebello Vicentino all’altezza della progressiva km 33+000 e per quanto attiene la tavola n. 4 “*Carta delle trasformabilità*” del PAT, interferisce nel tratto terminale a est con “*Corridoio ecologico principale*”.

La tavola n. 1 “*Intero territorio comunale*” del PI indica che l’elettrodotto di progetto interferisce con “*Zona Ep – agricola di pianura*” (art.37 comma 1), “*Elettrodotto*” (art. 40 comma 2 punto 2.8), “*Fascia di rispetto fluviale*” (art. 39 comma 2 punto 2.3) e “*Vincolo D. Lgs. 42/2004 art. 142 lett. c – Corsi d’acqua*” (art. 38 comma 2 punto 2.4), “*Metanodotto*” (art. 40 comma 2 punto 2.9), “*Aree non idonee*” (art. 44 comma 2 punto 2.2), “*Corridoi ecologici*” (art. 41 comma 12) e “*Piano d’Area Monti Berici*” (art. 39 comma 2 punto 2.9).

3.5.2.2.4 I siti di produzione inerti e recupero ambientale: Cava A.C. 3 – La Gualda

L’area di cava A.C. 3 – La Gualda, si colloca parzialmente sul territorio comunale di Montebello Vicentino, il quale è dotato di Piano di Assetto del Territorio Intercomunale (P.A.T.I.), che attraverso la tavola n. 1 “*Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale*” evidenzia che l’ambito in esame è interessato dalla presenza di “*Vincolo sismico – Zona 3*”, “*Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 – Aree di notevole interesse pubblico*”, “*Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 – Corsi d’acqua*”, “*Idrografia – fasce di rispetto*” ed “*Discariche – Fasce di rispetto*”.

La tavola n. 2 “*Carta delle Invarianti*” mostra che l’area si colloca su invarianti di natura storico-monumentale “*Ambiti – Contesti figurativi ed aree di pertinenza*” di Villa Gualda di Montecchio Maggiore, interessando inoltre “*Elementi lineari – formazioni arboree linear*”.

La tavola n. 3 “*Carta delle Fragilità*” indica che l’area è posta su “*Aree idonee a condizione*” e “*Area di particolare fragilità storico-archeologica*”; mentre dall’analisi della tavola n. 4 “*Carta delle trasformabilità*” si denota che la cava interessa “*Pertinenze scoperte da tutelare*” e “*Coni visuali*”.

Il Piano degli Interventi indica che l’area di cava è situata su “*Zona Ep – agricola di pianura*” (art.37 comma 1), interessando nel contempo “*Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 art. 136*” (art. 39 comma 2 punto 2.2), “*Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 – Corsi d’acqua*” (art. 38 comma 2 punto 2.4), “*Idrografia – fasce di rispetto*”, “*Discariche – Fasce di rispetto*”, “*Contesti figurativi*” per i quali le Norme Tecniche Operative definiscono che “*Comprende i contesti figurativi, anche non funzionalmente pertinenti ai complessi monumentali, alle ville venete e alle più significative strutture insediative storiche (Castello di Montebello) la cui tutela appare necessaria alla comprensione dell’insieme architettonico/paesaggistico che costituisce un’eccellenza del territorio*” (art. 41 comma 39), “*Formazioni arboree lineari*” (art. 41 comma 10), e “*Coni visuali*” normati dall’art. 41 comma 8, il quale definisce che: “*Nelle tavv. di PI sono individuati i principali coni visuali dai quali sono percepibili gli insiemi ambientali e/o gli elementi di pregio storico - culturale maggiormente significativi nel paesaggio agrario*”.

3.5.2.2.5 Piano Particolareggiato CIS

Ai sensi dell'art. 20 comma 3 della Legge regione Veneto n. 11 del 23.04.2004, la Giunta Comunale con Deliberazione n. 22 del 18/03/2015 ha adottato il Piano Particolareggiato denominato "CIS".

In merito al rapporto tra il Piano Particolareggiato e il nuovo asse ferroviario, emerge che il tracciato si colloca prevalentemente all'esterno del PUA, mentre per la parte ricadente all'interno del perimetro dell'ambito "CIS", ricade su "*Zona ferroviaria scalo merci*".

3.5.2.2.6 Cantierizzazione

Le aree di cantiere situate all'interno del territorio comunale interessano le ZTO di seguito riportate.

CB 4.1 Cantiere Base Montebello:

- ZTO EP – agricola di pianura (art. 37);
- Corridoio AC/AV ai fini urbanistici (art. 40);
- Fascia di rispetto ferroviario (art. 40);
- Metanodotto (art. 40).
- Allevamenti/fascia di rispetto (art. 40).

CI 4.2 Cantiere Industriale Guà:

- ZTO EP – agricola di pianura (art. 37);
- Corridoio AC/AV ai fini urbanistici (art. 40);
- Fascia di rispetto ferroviario (art. 40);
- Metanodotto (art. 40).
- Allevamenti/fascia di rispetto (art. 40);
- Grandi Alberi (art. 41).

CA 4.4 Cantiere Armamento Guà:

- ZTO EP – agricola di pianura (art. 37);
- Corridoio AC/AV ai fini urbanistici (art. 40);
- Fascia di rispetto ferroviario (art. 40);
- Metanodotto (art. 40).
- Allevamenti/fascia di rispetto (art. 40).

CT 2 Cantiere Tecnologico Guà:

- ZTO EP – agricola di pianura (art. 37);
- Corridoio AC/AV ai fini urbanistici (art. 40);
- Fascia di rispetto ferroviario (art. 40);
- Metanodotto (art. 40).

La viabilità di cantiere, si colloca sulle seguenti aree:

- ZTO EP – agricola di pianura (art. 37);
- Corridoio AC/AV ai fini urbanistici (art. 40);
- Fascia di rispetto ferroviario (art. 40);
- Elettrodotto (art. 40);
- D.Lgs. 42/2004 art. 142 lett.c – corsi d'acqua (art. 39);
- Fascia di rispetto fluviale (art. 40);
- Perimetro Piani d'Area Monti Berici (art. 39);
- Aree non idonee (art. 44);
- Corridoi ecologici (art. 41);
- Formazioni arboree lineari (art. 41);
- Metanodotto (art. 40);
- Depuratore/fascia di rispetto (art. 40);
- Fascia di rispetto stradale (art. 40);
- Allevamenti/fascia di rispetto (art. 40);
- Zona D1 – produttiva di completamento (art. 25);
- Zona D4 – interscambio logistico interporto (art. 28).



Estratto tavola n. 1 "Intero territorio comunale"

3.5.2.3 Comune di Brendola

Il Comune di Brendola è dotato del Piano Regolatore Comunale (P.R.C.), il quale si articola in Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.), approvato con Deliberazione del Commissario straordinario n. 68 del 5 aprile 2013 e Piano degli Interventi approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 21 del 23.03.2015.

Il territorio comunale di Brendola è interessato dalle seguenti opere:

- Tracciato ferroviario;
- Viabilità di accesso alla nuova stazione di Montecchio Maggiore.

3.5.2.3.1 Tracciato ferroviario

L'asse ferroviario di progetto entra nel territorio comunale di Brendola dal km 35+720 al km 36+280 e dal km 37+260 al km 38+260

La tavola n. 4 "Carta delle Trasformabilità" del PAT indica che dal km 35+720 al km 36+280 il tracciato si colloca su "Ferrovia", lambendo a nord "Ambiti per interventi di riqualificazione e mitigazione ambientale"; mentre nel tratto compreso tra il km 37+280 e il km 38+260 il tracciato si colloca su "Ferrovia", lambendo a nord "Ambiti per interventi di riqualificazione e mitigazione ambientale" e a sud "Aree di urbanizzazione consolidata – Attività economiche non integrabili con la residenza".

La tavola n. 2 "Carta della Zonizzazione" del PI mostra che il progetto si colloca sull'asse ferroviario esistente e su zona agricola "E3 – periurbana", normata dall'art. 23 "Ambiti di edificazione diffusa" comma 7 punto 7.3, che definisce che "...Sono assimilate alla zona agricola E3 periurbana" in entrambi i tratti che interessano il Comune.

3.5.2.3.2 Viabilità di accesso alla nuova stazione di Montecchio Maggiore

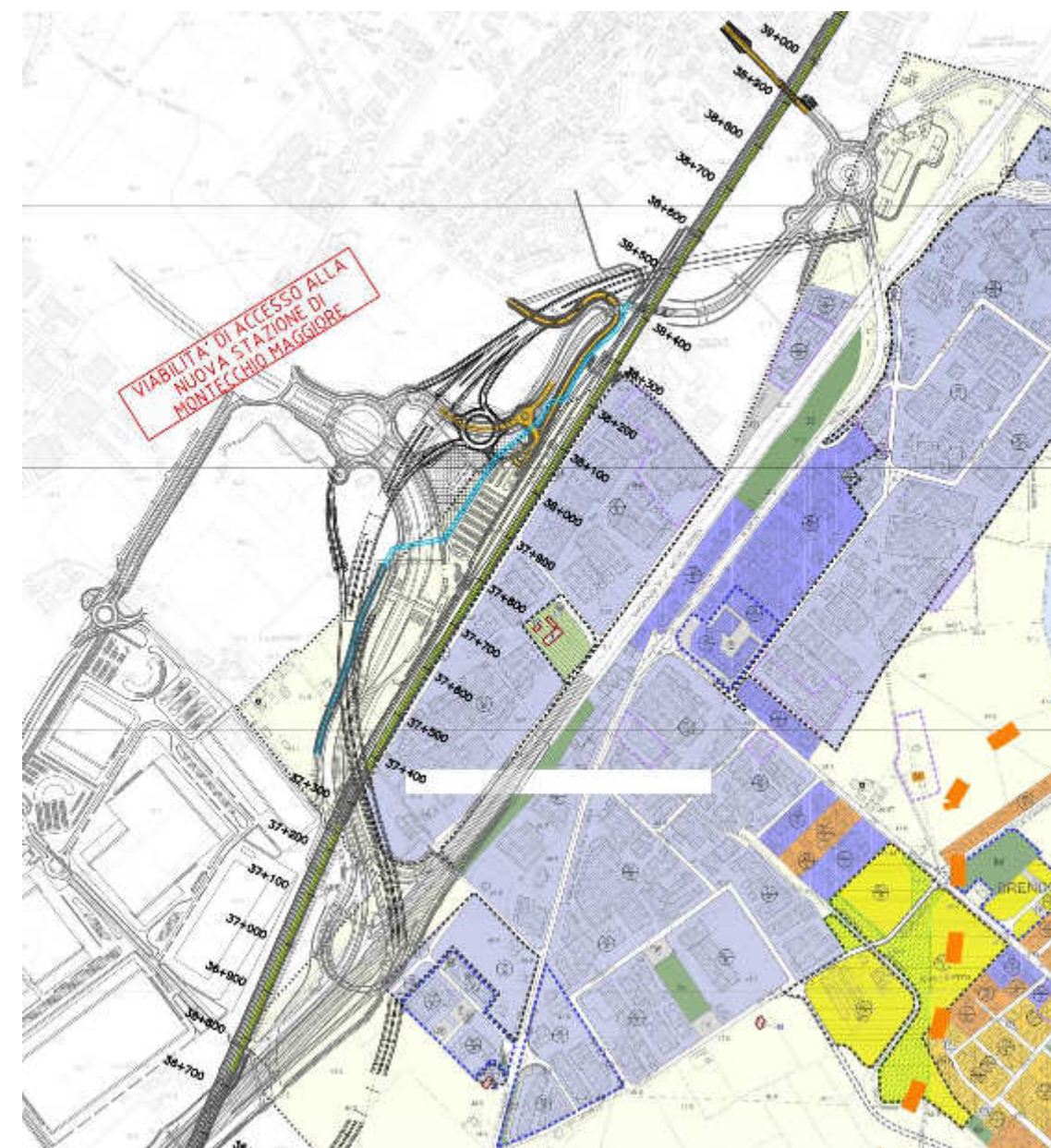
L'opera denominata Viabilità di accesso alla nuova stazione di Montecchio Maggiore entra parzialmente nel territorio comunale di Brendola e in riferimento alla tavola n. 4 "Carta delle Trasformabilità" del PAT, emerge che questa si colloca su "Ambiti per interventi di riqualificazione e mitigazione ambientale".

La tavola n. 2 "Carta della Zonizzazione" del PI indica che l'opera connessa si colloca su zona agricola "E3 – periurbana" (art. 23 comma 7 punto 7.3).



3.5.2.3.3 Cantierizzazione

La viabilità di cantiere che interessa il territorio comunale, si colloca sulle seguenti aree:

- Zona agricola E3 – periurbana (art. 23);
- Zona D1 – produttive commerciali direzionali (art. 26);
- Obbligo di PUA (art. 46).



Estratto tavola n. 2 "Carta della Zonizzazione"

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 2° Sublotto: MONTEBELLO VICENTINO-BIVIO VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D02DI2RGIM0007201C_00A.DOCX	. Pag 69 di 194

3.5.2.4 Comune di Montecchio Maggiore

Il Comune di Montecchio Maggiore è dotato di Piano di Assetto del Territorio la cui approvazione è stata ratificata con deliberazione del Commissario Straordinario della Provincia di Vicenza n. 100 del 28 maggio 2014.

Il Comune è inoltre dotato di Piano Regolatore Generale, la cui Variante Generale di Assestamento 2004 è stata approvata con D.G.R.V. 2121/2007 - D.G.R.V. 815/2008 e successive varianti puntuali.

Il territorio comunale di Montecchio Maggiore è interessato dalle seguenti opere:

- Tracciato ferroviario;
- Viabilità di accesso alla nuova stazione di Montecchio Maggiore;
- Nuova tangenziale est di Montecchio Maggiore;
- Cava A.C. 3 – La Gualda.

3.5.2.4.1 Tracciato ferroviario

L'asse ferroviario in esame entra nel territorio comunale di Montecchio Maggiore dalla progressiva km 38+260 fino alla km 40+450.

La tavola n. 4 “Carta delle trasformabilità” evidenzia che il tracciato si sviluppa lungo l'asse ferroviario esistente interessando, inoltre, dal km 38+260 al km 38+600 “*Infrastrutture di maggior rilevanza in previsione*” e lambendo a sud “*Servizi di interesse comune di maggior rilevanza*”. Dalla progressiva km 38+900 alla km 39+200 circa vengono lambite a sud “*Aree di urbanizzazione consolidata a destinazione prevalentemente produttiva*” e a nord con “*Aree di urbanizzazione consolidata a destinazione prevalentemente residenziale e a servizi*”; mentre dal km 39+200 al km 40+300 vengono lambite a nord “*Aree di urbanizzazione consolidata a destinazione prevalentemente residenziale e a servizi*”. Infine all'altezza del km 40+350 viene interferito un “*Corridoio ecologico principale*” e un “*Varco*”.

Il Piano Regolatore Generale, indica che l'intera tratta ricadente nel territorio comunale si sviluppa in adiacenza alla linea ferroviaria esistente e all'interno di “*Fasce di rispetto stradale o ferroviario*” (art.14 delle N.T.A.). Nel contempo dal km 38+260 al km 38+450 vengono lambite “*Zona E2b di pianura*”, aree identificate dalle N.T.A quali “*Zona agricola di primaria importanza posta in ambito di pianura coltivata prevalentemente a seminativo*



e prato, in cui viene praticata l'agricoltura migliore”(art. 28 “*Zone territoriali omogenee “e” destinate all'attività agricola*”) e dal km 38+450 al km 38+910 circa a nord “*Aree per attrezzature di interesse comune*”, per queste aree l'art. 33 cita testualmente “*In queste aree sono ammessi insediamenti di edifici aventi interesse per la collettività (edifici culturali, religiosi, sociali, assistenziali, amministrativi e per pubblici servizi, ecc.) e le relative attrezzature di sostegno*” (art. 33 “*Zona territoriale omogenea “F”*”) e “*Aree attrezzate parco, gioco e sport*” (art. 33 “*Zona territoriale omogenea “F”*”); mentre a sud “*Zona E2b di pianura*” (art. 28).

Proseguendo in direzione est il tracciato lambisce a sud “*Area agricola integrata*” che “*Comprende un ambito agricolo ove, accanto alla conduzione del fondo, sono insediate attività culturali ed assistenziali che non perseguono fini di lucro*”. (art.29) dal km 38+920 al km 38+960, una “*Zona D1*” che le NTA individuano quale “*Zona destinata ad insediamenti di edifici e complessi produttivi, appartenenti ai rami di attività economica delle industrie manifatturiere e dell'artigianato*” definendo in particolare per quelle di nuova espansione che esse potranno essere attuate tramite apposito Strumento Attuativo (art. 24 Zona territoriale omogenea D1) dal km 38+960 al km 39+190 e “*Zona E2b di pianura*” (art. 28) dal km 39+190 al km 40+450.

3.5.2.4.2 Viabilità di accesso alla nuova stazione di Montecchio Maggiore

La tavola n. 4 “Carta delle trasformabilità” evidenzia che l'opera di progetto interessa “*Infrastrutture di maggior rilevanza in previsione*”.

Il Piano Regolatore Generale mostra che l'opera si colloca su “*Fasce di rispetto stradale o ferroviario*” (art.14 delle N.T.A.), “*Zona E2b di pianura*” (art. 28) e interessando marginalmente “*Aree di tutela archeologica*” normate dall'art. 36, esse “*Comprendono ambiti territoriali individuati nelle tavole di Piano ove, per la segnalazione del ritrovamento di reperti archeologici, si rendono necessarie operazioni di indagine e studio al fine di evitare il danneggiamento accidentale dei manufatti...*”.

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 2° Sublotto: MONTEBELLO VICENTINO-BIVIO VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D02DI2RGIM0007201C_00A.DOCX	. Pag 70 di 194

3.5.2.4.3 Nuova tangenziale est di Montecchio Maggiore

La tavola n. 4 “Carta delle trasformabilità” evidenzia che l’opera di progetto interessa “Infrastrutture di maggior rilevanza in previsione”, “Corridoio ecologico principale” e un “Varco”.

Il Piano Regolatore Generale mostra che l’opera insiste su “Zona E1” definite testualmente nell’art. 28 Zone Territoriali Omogenee “E” destinate all’attività agricola: “La zona agricola <<E1>> comprende ambiti collinari con presenza di colture di pregio (vite, frutteto, oliveto), boschi e rimboschimenti spontanei su terreni con pendenza spesso elevata, prati/pascolo su terrazzamenti con muri a secco, ove viene praticata una modesta attività agricolo-zootecnica”, “Zona E2b di pianura” (art. 28), ferrovia esistente, “Fasce di rispetto stradale o ferroviario” (art. 14) e “Viabilità di progetto”.

3.5.2.4.4 I siti di produzione inerti e recupero ambientale: Cava A.C. 3 – La Gualda

L’area di cava A.C. 3 – La Gualda, si colloca parzialmente sul territorio comunale di Montecchio Maggiore il quale è dotato di Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.), che attraverso la tavola n. 1 “Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale” evidenzia che l’ambito in esame non interferisce con elementi di rilievo

La tavola n. 2 “Carta delle Invarianti” mostra che l’area interessa “Ambiti integri”, “Siepi e macchie boscate”, “Contesti figurativi Ville Venete” e “Formazioni arboree lineari”.

La tavola n. 3 “Carta delle Fragilità” indica che l’area è posta su “Aree idonee a condizione- Condizione A”; mentre dall’analisi della tavola n. 4 “Carta delle trasformabilità” si denota che la cava interessa “Contesti figurativi Ville Venete”.

Il Piano Regolatore Generale, indica che l’area di Cava A.C.3 interessa una “Zona agricola E2B di pianura” (art. 28) e “Ambiti di tutela ambientale/paesaggistica” (art. 28 Zone Territoriali Omogenee E destinate all’attività agricola”).

3.5.2.4.5 Cantierizzazione

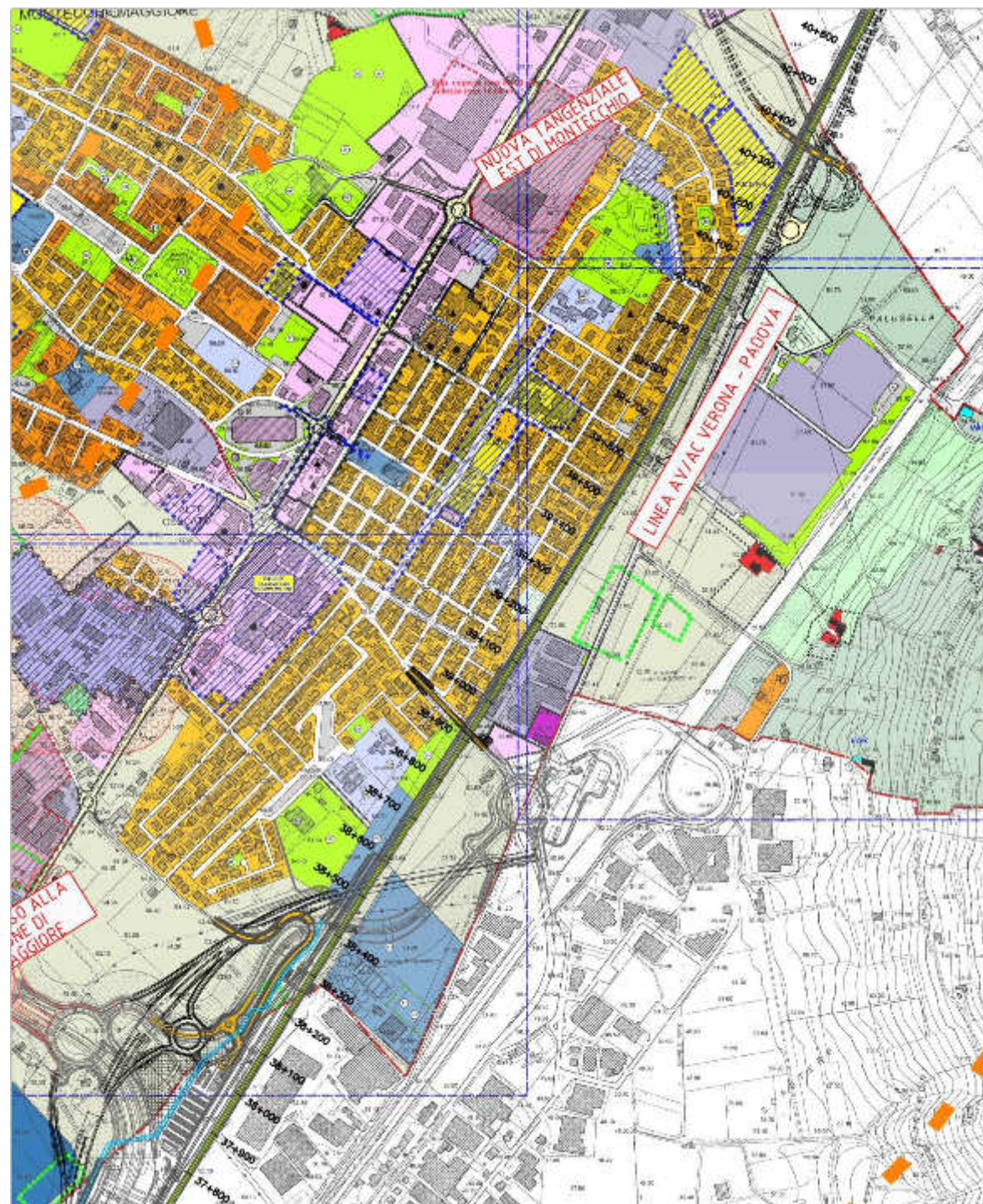
Le aree di cantiere situate all’interno del territorio comunale interessano le ZTO di seguito riportate.

CO 4.5 Cantiere Operativo Montecchio:



- ZTO E2b di pianura (art. 28);
- Ambito di tutela beni architettonici (art. 28);
- Fasce di rispetto stradale o ferroviario (art. 14).

La viabilità di cantiere, si colloca sulle seguenti aree:

- ZTO E2b di pianura (art. 28);
- Aree di tutela archeologica (art. 36);
- Fasce di rispetto stradale o ferroviario (art. 14);
- Aree per attrezzature di interesse comune (art. 33);
- Aree attrezzate parco, gioco e sport (art. 33);
- Zona D1 – Aree per insediamenti produttivi di nuova espansione o di completamento (art. 24);
- Zona C2 – Aree prevalentemente residenziali di nuova espansione (art. 22);
- Strumento Attuativo Vigente (art. 37).



Estratto PRG Montecchio Maggiore

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 2° Sublotto: MONTEBELLO VICENTINO-BIVIO VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D02DI2RGIM0007201C_00A.DOCX	. Pag 72 di 194

3.5.2.5 Comune di Altavilla Vicentina

Il Comune di Altavilla Vicentina è dotato del Piano Regolatore Comunale (P.R.C.), il quale si articola in Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.), approvato dalla Regione Veneto con delibera n. 927 del 07/04/2008 e Piano degli Interventi approvato con Delibera di C.C. n. 69 del 18.10.2010.

Il territorio comunale di Altavilla Vicentina è interessato dalle seguenti opere:

- Tracciato ferroviario;
- Adeguamento della SP34 del Melaro in comune di Altavilla Vicentina;
- Sottopasso ferroviario Olmo in comune di Altavilla Vicentina.
- Linea elettrica Altavilla Vicentina.

3.5.2.5.1 Tracciato ferroviario

Il nuovo asse ferroviario entra nel territorio comunale dalla progressiva km 40+450 al km 44+850.

Il Piano di Assetto del Territorio e in particolare la tavola n. 4 “*Carta della Trasformabilità*” evidenzia che il tracciato si sviluppa in adiacenza della linea ferroviaria esistente tra due “*Infrastrutture e attrezzature di maggior rilevanza di progetto*”, collocandosi su “*Ambiti interventi di riqualificazione e mitigazione ambientale*”.

La tavola n. 13 “*Intero territorio comunale – zonizzazione*” evidenzia che il tracciato si sviluppa interamente in adiacenza della linea ferroviaria esistente collocandosi su “*Ambito ferrovie dello Stato*”, lambendo a sud “*Sottozona E2.2*” normata dall’art. 26 “*Z.T.O. “E” destinate all’attività agricola: disciplina generale*” dal km 40+450 al km 41+300 e “*Sottozona E3*” aree che l’art. 26 individua quali aree “*Caratterizzate da un elevato frazionamento fondiario e dalla presenza di preesistenze insediative, sono contemporaneamente utilizzabili per scopi agricoli - produttivi e per scopi residenziali*” dal km 44+680 al km 44+850.

3.5.2.5.2 Adeguamento della SP34 del Melaro in comune di Altavilla Vicentina

La tavola n. 4 “*Carta della Trasformabilità*” del PAT mostra che l’opera interessa “*Infrastrutture e attrezzature di maggior rilevanza di progetto*”, “*Ambiti interventi di*

riqualificazione e mitigazione ambientale” e “*Aree di urbanizzazione consolidata – Residenza e servizi per la residenza*”.

La tavola n. 13 “*Intero territorio comunale – zonizzazione*” evidenzia che l’opera in esame interessa la viabilità esistente, “*Sottozona E2.2*” (art.26), “*Sottozona E3*” (art.26), “*Zona B1*” (art.10), “*Zona B2*” (art.10) e “*Aree a parco ed attrezzature sportive*” (art.30).

3.5.2.5.3 I tracciati delle linee elettriche

Il cavidotto che si sviluppa in comune di Altavilla a partire dalla progressiva km 43+100 interessa “*Infrastrutture e attrezzature di maggior rilevanza di progetto*”, “*Ambiti interventi di riqualificazione e mitigazione ambientale*”, “*Aree di urbanizzazione consolidata – Residenza e servizi per la residenza*”.

La tavola n. 13 “*Intero territorio comunale – zonizzazione*” indica che la linea elettrica di progetto interessa la viabilità esistente, “*Sottozona E2.2*” (art.26), “*Sottozona E3*” (art.26), “*Aree per attrezzature di interesse comune*” (art. 29).



Estratto tavola n. 13 "Intero territorio comunale – zonizzazione"

3.5.2.6 Comune di Vicenza

Il Comune di Vicenza è dotato del Piano Regolatore Comunale (P.R.C.), il quale si articola in Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.), ratificato dalla Giunta Regionale del Veneto con provvedimento n. 2558 del 2.11.2010 e Piano degli Interventi approvato con delibera Consiglio comunale n. 10 del 7 febbraio 2013.

Il territorio comunale di Vicenza viene preso in considerazione in quanto interessato dall'area di cantiere CB 5.2 Campo base.

3.5.2.6.1 Cantierizzazione

L'area di cantiere CB 5.2 Campo base si colloca sulle seguenti aree:

- ZTO E – rurale agricolo.

In riferimento all'asse ferroviario, a seguire un riepilogo sintetico della compatibilità dello stesso con la pianificazione comunale

PIANO	ESTREMI ADOZIONE	DELIBERA CIPE 2006
Comune di Zevio	Piano Regolatore Comunale (P.R.C.), il quale si articola in Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) approvato con DGRV n. 881 del 22.05.2012 e Piano degli Interventi (P.I.) approvato con DCC n. 11 del 28.02.2013.	Il Comune di Zevio è interessato dalla realizzazione della Cava A.C.2 – Zevio e dalla cassa di espansione
Comune di Montebello Vicentino	Piano di Assetto Territoriale Intercomunale dei Comuni di Montebello Vicentino, Gambellara, Montorso Vicentino e Zermeghedo, è stato approvato in Conferenza di Servizi in data 21/04/2010 e ratificato con D.G.R.V. n. 37 del 18/01/2011. Il Piano degli Interventi del Comune di Montebello Vicentino, è stato adottato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 15 del 23/05/2012, ed approvato con D.C.C. n. 45 del 31/10//2012 ai sensi dell'art. 18 della Legge Regionale 23 aprile 2004, n. 11. La prima variante al Piano degli Interventi del Comune di Montebello Vicentino, è stata adottata con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 2 del 23/05/2012	Recepita dallo strumento urbanistico vigente
Comune di Brendola	Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.), approvato con Deliberazione del Commissario straordinario n. 68 del 5 aprile 2013. Piano degli Interventi approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 21 del 23.03.2015.	Recepita dallo strumento urbanistico vigente
Comune di Montecchio Maggiore	Il Comune di Montecchio Maggiore è dotato di Piano di Assetto del Territorio la cui approvazione è stata ratificata con deliberazione del Commissario Straordinario della Provincia di Vicenza n. 100 del 28 maggio 2014. Il Comune è inoltre dotato di Piano Regolatore Generale, la cui Variante Generale di Assestamento 2004 è stata approvata con D.G.R.V. 2121/2007 - D.G.R.V. 815/2008 e successive varianti puntuali	Recepita dallo strumento urbanistico vigente
Comune di Altavilla Vicentina	Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.), approvato dalla Regione Veneto con delibera n. 927 del 07/04/2008 . Piano degli Interventi approvato con Delibera di C.C. n. 69 del 18.10.2010.	Recepita dallo strumento urbanistico vigente

3.6 IL QUADRO VINCOLISTICO

I vincoli sono stati individuati attraverso l'analisi degli strumenti pianificatori più significativi: la Rete Natura 2000, il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto, il Piano d'Area Quadrante Europa, il Piano d'Area delle Pianure e Valli Grandi Veronesi, il Piano d'Area dei Monti Berici, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale delle Province di Verona e Vicenza, la strumentazione urbanistica dei comuni interessati ed infine dall'analisi dei vincoli di interesse storico artistico individuati dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Verona, Rovigo e Vicenza.

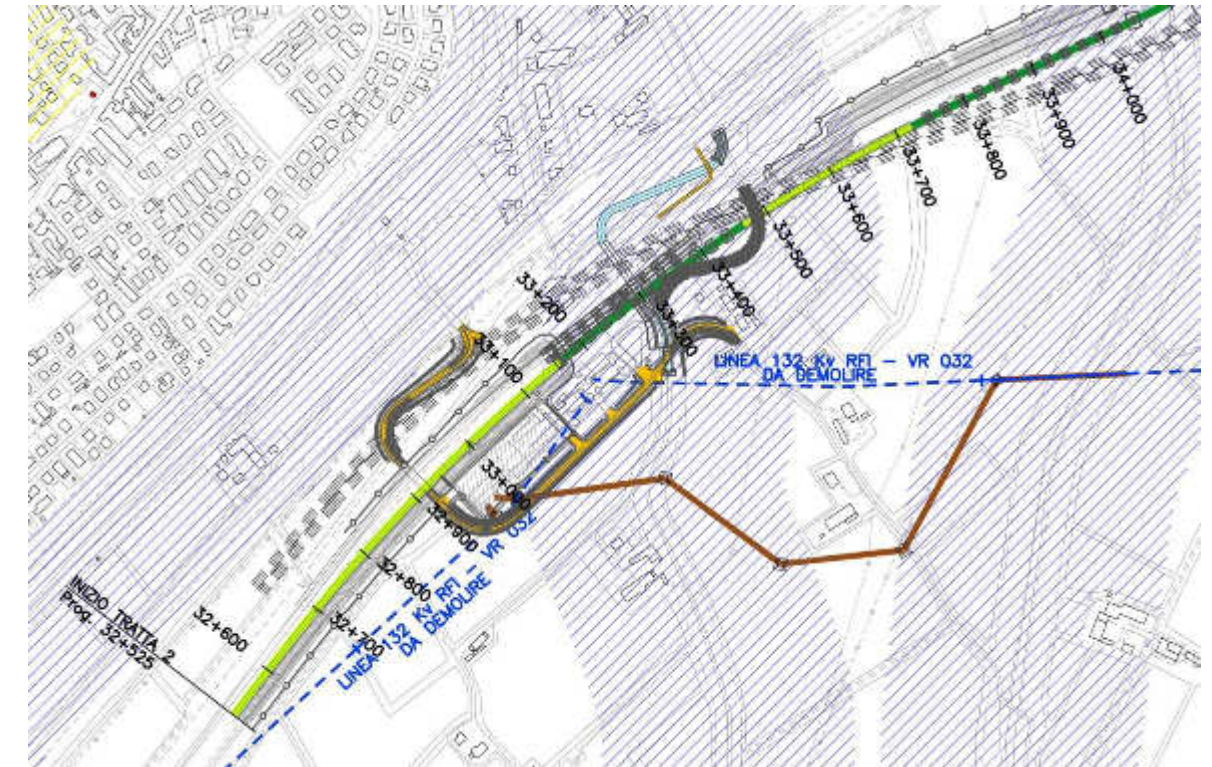
Tale analisi procede con l'obiettivo di verificare la coerenza tra il progetto proposto, gli strumenti pianificatori e l'ambiente in cui il progetto si andrà a inserire, nell'ottica del perseguimento di uno sviluppo sostenibile.

3.6.1 Tracciato ferroviario

L'asse ferroviario AV/AC di progetto interferisce con due corsi d'acqua soggetti a "Vincolo Paesaggistico D.Lgs. 42/2004 - Corsi d'Acqua" e in particolare con il Fiume Rio e Rio Acquetta al km 33+500 e con il Fiume Frassine, Nuovo, Guà e Agno al km 34+100; mentre tra la progressiva km 34+450 e la km 35+700 circa passa in prossimità di "Vincolo Monumentale D.Lgs. 42/2004 – Ambiti" e in particolare del Parco di Villa Corrà; proseguendo in direzione est, il tracciato passa in prossimità di "Vincolo Archeologico D.Lgs. 42/2004" all'altezza del km 37+600.

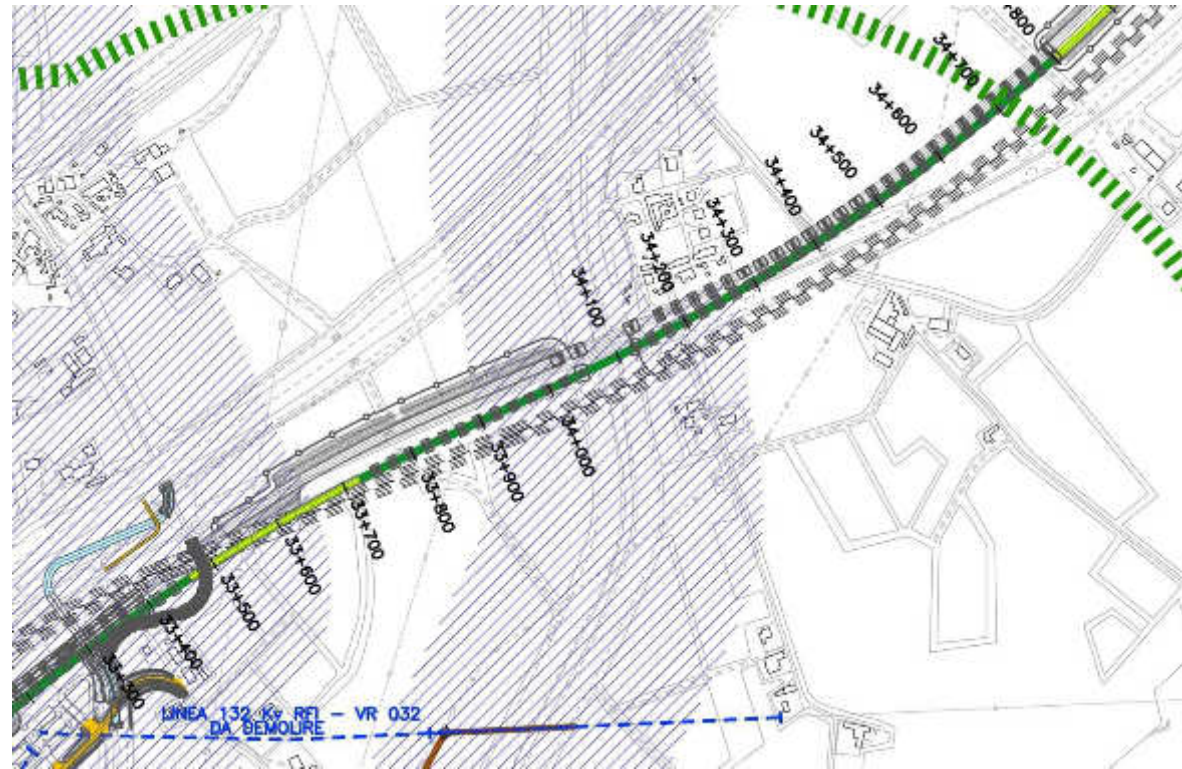
In sintesi il tracciato in esame interferisce con le seguenti aree vincolate:

1. corso del Fiume Rio e Rio Acquetta soggetto a Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c;
 2. corso del Fiume Frassine, Nuovo, Guà e Agno soggetto a Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c;
1. Il vincolo del Fiume Rio e Rio Acquetta viene interferito da ovest verso est, tra la progressiva km 33+200 e la km 33+600 circa;



Estratto vincolo Fiume Rio e Rio Acquetta



2. Il vincolo del Fiume Frassine, Nuovo, Guà e Agno viene interferito da ovest verso est, tra la progressiva km 33+900 e la km 34+300 circa;



Estratto vincolo Fiume Frassine, Nuovo, Guà e Agno

Si riporta l'elenco dei principali beni vincolati con Decreto Ministeriale e delle Aree di Notevole Interesse Pubblico, presenti nella fascia di analisi all'interno dei comuni interessati, posti nelle vicinanze, ma non interferiti direttamente dal progetto:

1. pozzo sormontato da arco monumentale D.M. 06/11/1933, posto in comune di Montebello Vicentino a nord del tracciato ad una distanza di circa 670 ml;
2. Villa Zonin D.M. 16/09/1964, posta in comune di Montebello Vicentino a nord del tracciato ad una distanza di circa 740 ml;
3. Villa Valmarana-Zonin con barchessa e giardino D.M. 31/01/1970, posta in comune di Montebello Vicentino a nord del tracciato ad una distanza di circa 540 ml;
4. Parco di villa Da Schio-Capra D.M. 15/07/1949 e 10/10/1955, posta in comune di Montebello Vicentino a nord del tracciato ad una distanza di circa 800 ml;
5. Villa Carlotti-Miari-Casarotti con parco D.M. 11/08/1926, posta in comune di Montebello Vicentino a nord del tracciato ad una distanza di circa 940 ml;
6. Parco di villa Corrà D.M. 16/07/1949, posta in comune di Montebello Vicentino a sud del tracciato ad una distanza di circa 10 ml;
7. area di rispetto di villa Gualdo D.M. 29/09/1999, posta nei comuni di Montebello Vicentino e Montecchio Maggiore a nord dell'asse ferroviario ad una distanza di circa 650 ml;
8. Villa Cordellina-Lombardi D.M. 17/12/1953, posta in comune di Montecchio Maggiore a nord dell'asse ferroviario ad una distanza di circa 1.360 ml;
9. Chiesetta Morosini D.M. 04/09/2008, posta in comune di Altavilla Vicentina a nord dell'asse ferroviario ad una distanza di circa 90 ml;
10. Area di Notevole Interesse Pubblico della zona adiacente Villa Morosino D.M. 26/10/1965, posta in comune di Altavilla Vicentina a sud dell'asse ferroviario ad una distanza di circa 450 ml;
11. Chiesa del Santissimo Redentore e di Sant'Urbano Papa D.M. 11/11/2014, posta in comune di Altavilla Vicentina a sud dell'asse ferroviario ad una distanza di circa 310 ml;
12. Villa Valmarana-Morosini D.M. 07/08/1964, posta in comune di Altavilla Vicentina a sud dell'asse ferroviario ad una distanza di circa 560 ml;
13. Barchessa di villa Valmarana Morosini D.M. 28/01/2010, posta in comune di Altavilla Vicentina a sud dell'asse ferroviario ad una distanza di circa 720 ml;
14. Ex asilo Fusari D.M. 01/09/2008, posto in comune di Altavilla Vicentina a sud dell'asse ferroviario ad una distanza di circa 770 ml;
15. Area di rispetto di villa Valmarana-Morosini D.M. 02/10/1958, posta in comune di Altavilla Vicentina a sud dell'asse ferroviario ad una distanza di circa 470 ml;
16. Villa Apolloni D.M. 13/10/2005, posta in comune di Altavilla Vicentina a sud dell'asse ferroviario ad una distanza di circa 310 ml;
17. Palazzo Rosso con terreno di pertinenza D.M. 05/07/2007 e 19/06/2014 (terreno di pertinenza), posto in comune di Altavilla Vicentina a nord dell'asse ferroviario ad una distanza di circa 280 ml;

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 2° Sublotto: MONTEBELLO VICENTINO-BIVIO VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D02DI2RGIM0007201C_00A.DOCX	. Pag 77 di 194

3.6.2 Opere connesse

Adeguamento della viabilità afferente alla stazione di Montebello Vicentino

L'analisi del Quadro Vincolistico evidenzia che l'opera interferisce con il "Vincolo Paesaggistico D.Lgs. 42/2004 - Corsi d'Acqua" del Fiume Rio e Rio Acquetta.

Viabilità di accesso alla nuova stazione di Montecchio Maggiore

L'analisi del Quadro Vincolistico evidenzia che l'opera non interferisce con elementi vincolati.

Nuova tangenziale est di Montecchio Maggiore

L'analisi del Quadro Vincolistico evidenzia che l'opera non interferisce con elementi vincolati.

Adeguamento della SP34 del Melaro in Comune di Altavilla Vicentina

L'analisi del Quadro Vincolistico evidenzia che l'opera non interferisce con elementi vincolati.

3.6.3 I tracciati delle linee elettriche

L'analisi del rapporto tra le linee elettriche di progetto e il sistema dei vincoli presenti nell'ambito interessato, evidenzia che l'elettrodotta previsto nel comune di Montebello Vicentino interferisce con il "Vincolo Paesaggistico D.Lgs. 42/2004 - Corsi d'Acqua" generato dall'attraversamento prima del Fiume Rio e Rio Acquetta e successivamente del Fiume Frassine.

In merito al cavidotto previsto in comune di Altavilla Vicentina, non si segnalano interferenze.

3.6.4 I siti di produzione inerti e recupero ambientale

Cava A.C.2 – Zevio

L'area A.C.2 situata nel comune di Zevio e composta dal sito di produzione inerti che interferisce con il "Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 – Corsi d'acqua" del fiume

Fibbio, ponendosi inoltre in prossimità di "Vincolo Paesaggistico D.Lgs. 42/2004 - Aree Boscate".

L'area della cassa di espansione interessa il "Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 – Corsi d'acqua" del fiume Adige e "Vincolo Paesaggistico D.Lgs. 42/2004 - Aree Boscate", ponendosi inoltre in prossimità del Sito di Interesse Comunitario della Rete Natura 2000 "IT3210042 - Fiume Adige tra Verona Est e Badia Polesine".



Cava A.C. 3 – La Gualda

L'analisi del Quadro Vincolistico evidenzia che l'area di cava A.C. 3 si pone su aree soggette a vincolo e in particolare il "Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 – Corsi d'acqua" del fiume Guà; ponendosi inoltre in prossimità del "Vincolo Monumentale D.Lgs. 42/2004 – Ambiti"; in particolare l'area è soggetta a Vincolo ai sensi della Legge 1089/1939 identificato con Provvedimento Ministeriale del 29 settembre 1999.

3.6.5 Decreti Ministeriali

Si riporta in seguito l'elenco dei beni vincolati con Decreto Ministeriale, presenti nella fascia di analisi.

Comune	Località	Ubicazione	Denominazione	Provvedimento Ministeriale	
Zevio (VR)		via Giuseppina Meneghini 3	villa Perez Meneghini e parco	17/07/1967; 02/05/1967; 21/06/2010 (art.12)	
		piazza Santa Toscana	palazzo Smania	28/06/1999	
		piazza Santa Toscana snc	Ex municipio	31/10/2008	
Montebello Vicentino (VI)			parco di villa Corrà	16/07/1949	
			villa Carlotti-Miari-Casarotti con parco	11/08/1926	
			parco di villa Da Schio-Capra	15/07/1949 10/10/1955	
		p.zzale Cenzi	pozzo sormontato da arco monumentale	06/11/1933	
		via Marconi	villa Zonin	16/09/1964	
		via XXIV Maggio 42	villa Valmarana-Zonin con barchessa e giardino	31/01/1970	
Montecchio Maggiore (VI)			area di rispetto di villa Cordellina-Lombardi	25/11/1957 04/03/1958 25/09/1958	
			area di rispetto di villa Cordellina-Lombardi	03/09/1955	
			villa Cordellina-Lombardi	17/12/1953	
			villa Fin-Schiavo	16/11/1981	
		strada comunale della Gualda	villa Gualdo	29/09/1999	
	Montecchio Vicentino	Maggiore-Montebello	strada comunale della Gualda	area di rispetto di villa Gualdo	29/09/1999
			via Giacomo Matteotti 80	Ex caserma dei carabinieri	12/10/2010
Altavilla Vicentina (VI)		via Cantarane	area di rispetto di villa Valmarana-Morosini	02/10/1958	
	Tavernelle	Via Chiesetta vecchia 15	Chiesetta Morosini	04/09/2008	
		località Perara	villa Apolloni	13/10/2005	
		via Marconi 135	Chiesa del Santissimo Redentore e di Sant'Urbano Papa	11/11/2014	
		Via Marconi 8	ex asilo Fusari	01/09/2008	
		via Marconi 81	barchessa di villa Valmarana Morosini	28/01/2010	
		via Palazzetto	palazzo Rosso con terreno di pertinenza	05/07/2007; 19/06/2014 (terreno di pertinenza)	
		via S. Agostino	villa Fracasso	24/06/1972	
		via Vittorio Emanuele 73	villa Valmarana-Morosini	07/08/1964	

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 2° Sublotto: MONTEBELLO VICENTINO-BIVIO VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D02DI2RGIM0007201C_00A.DOCX	. Pag 80 di 194

3.6.6 Conclusioni

Come evidenziato dall'analisi, le opere in esame interferiscono con i vincoli sotto riportati

Tracciato ferroviario

Comune	Progressive km	Vincolo	Descrizione
Montebello Vicentino	33+500	Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c	Vincolo fluviale del Fiume Rio e Rio Acquetta
Montebello Vicentino	34+100	Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c	Vincolo fluviale del Fiume Frassine

Opere connesse

Comune	Vincolo	Descrizione	Opera connessa
Montebello Vicentino	Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c	Vincolo fluviale del Fiume Rio e Rio Acquetta	Adeguamento della viabilità afferente alla stazione di Montebello Vicentino

Tracciati linee elettriche

Comune	Vincolo	Descrizione	Linea Elettrica
Montebello Vicentino	Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c	Vincolo fluviale del Fiume Rio e Rio Acquetta	Elettrodotto Montebello Vicentino
Montebello Vicentino	Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c	Vincolo fluviale del Fiume Frassine	Elettrodotto Montebello Vicentino

I siti di produzione inerti e recupero ambientale

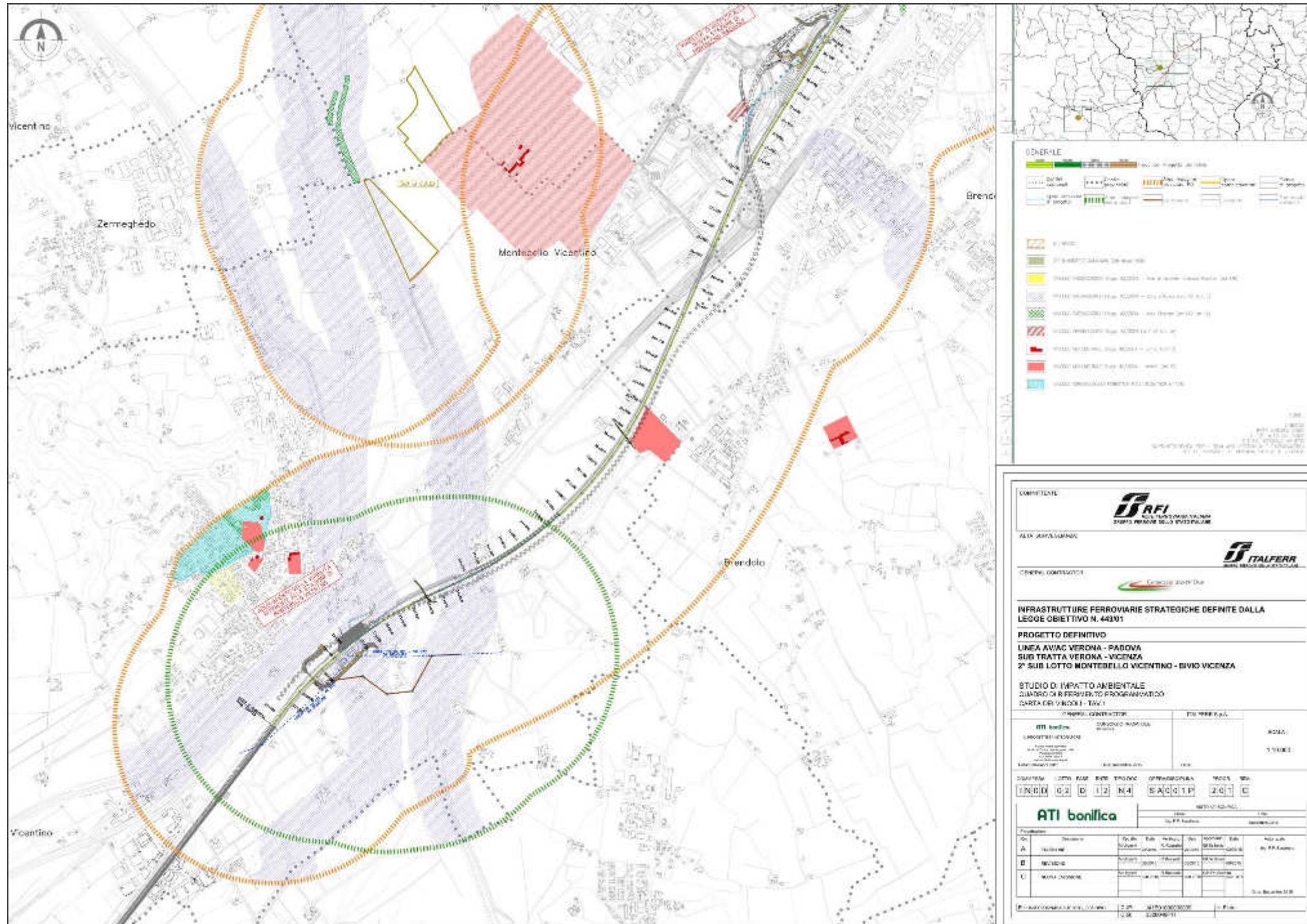
Comune	Vincolo	Descrizione	Cava
Zevio	Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c	Vincolo fluviale del Fiume Fibbio	A.C.2 Zevio - cava
Zevio	Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c	Vincolo fluviale del Fiume Adige	A.C.2 Zevio – cassa espansione
Zevio	Vincolo paesaggistico aree boscate – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera g	Aree boscate	A.C.2 Zevio – cava e cassa espansione
Zevio	Sito Interesse Comunitario Rete Natura 2000	IT3210042 - Fiume Adige tra Verona Est e Badia Polesine	A.C.2 Zevio – cassa espansione
Montebello Vicentino	Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c	Vincolo fluviale del Fiume Guà	A.C.3 – La Gualda
Montebello Vicentino – Montecchio Maggiore	Vincolo Monumentale D.Lgs. 42/2004 – Ambiti	Villa Gualdo D.M. 29.09.1999	A.C.3 – La Gualda

3.6.7 Rete Natura 2000

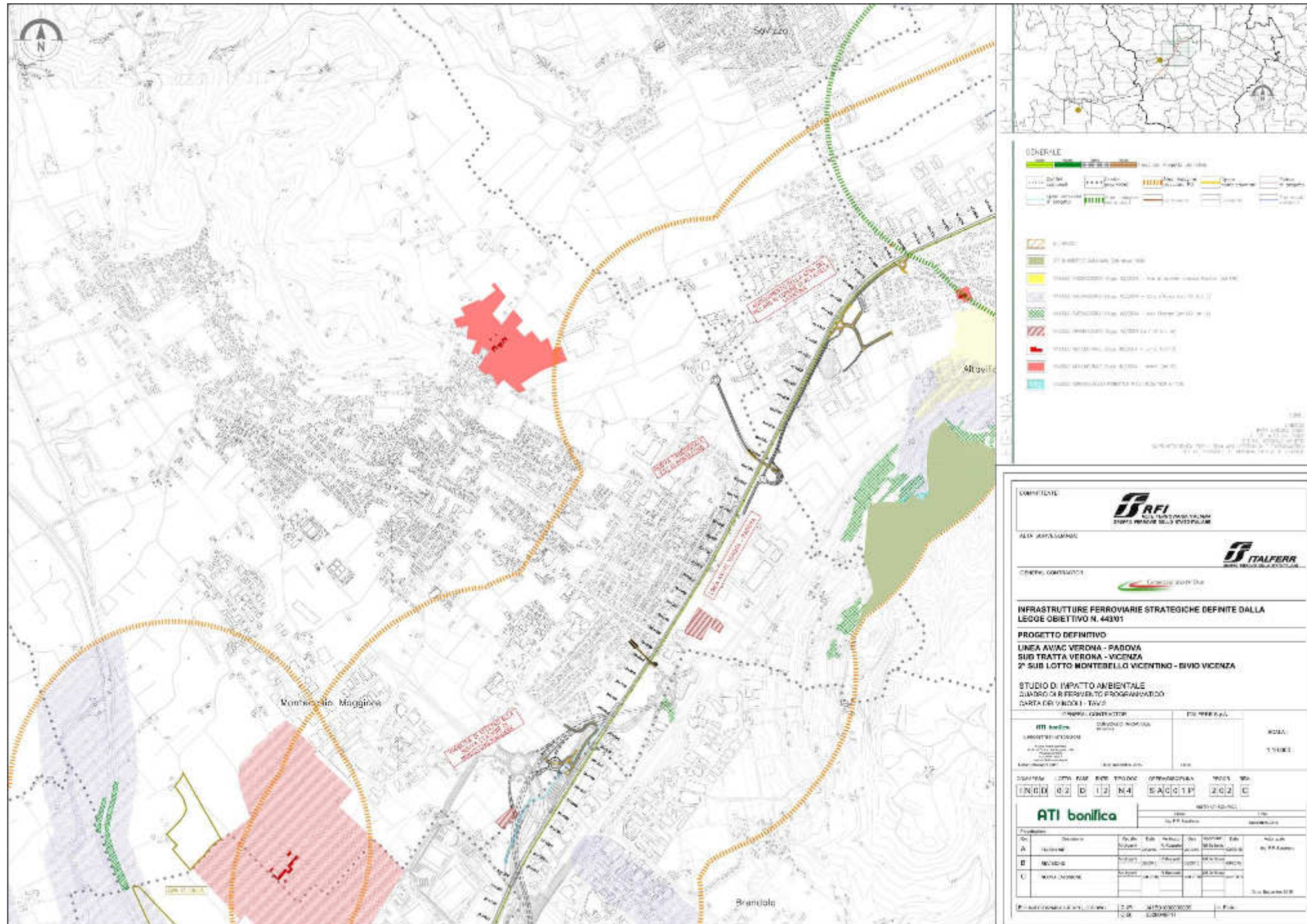
In merito ai Siti della Rete Natura 2000 presenti nel contesto territoriale, vengono riportati sinteticamente nella tabella seguente i Siti presenti, le opere potenzialmente interferenti e la distanza tra opere e aree protette.

Sito Natura 2000	Opere potenzialmente interferenti	Distanza
SIC Fiume Adige tra Verona est e Badia Polesine Codice Sito: IT3210042 Superficie: 2090 ha	Cassa di espansione Zevio	A contatto
SIC Torrente Valdiezza Codice Sito: IT3220038 Superficie: 33 ha.	Tracciato ferroviario	2 Km
SIC Colli Berici Codice Sito: IT3220037 Superficie: 12768 ha.	Tracciato ferroviario	650 m

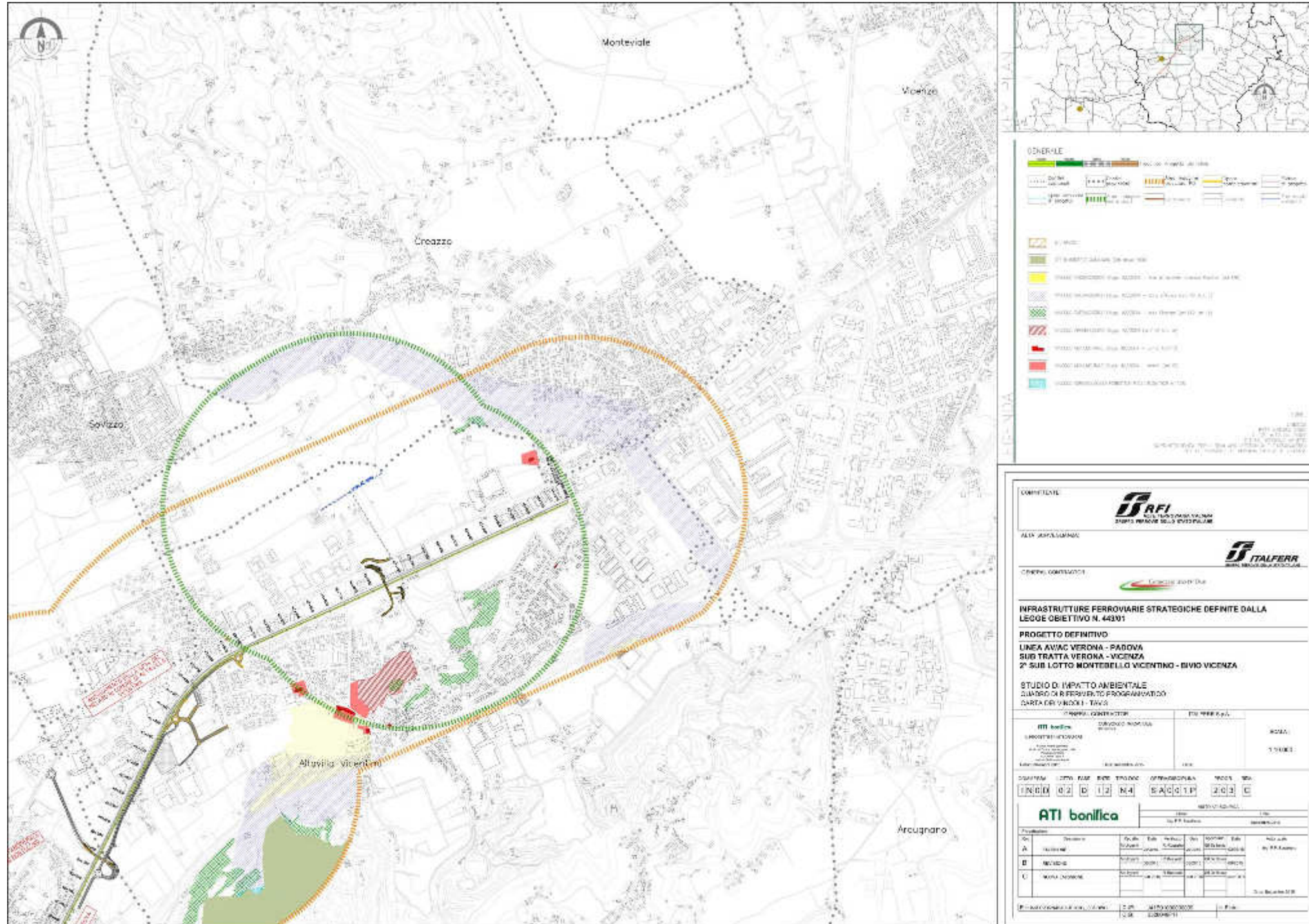
Per ognuno dei Siti interessati è stata valutata l'incidenza del progetto nel suo complesso e delle opere più prossime o potenzialmente più incidenti, in particolare per maggiori dettagli e informazioni si rimanda alla specifica Relazione dello Studio di Incidenza allegata al progetto (IN0D00DI2RHIM0004201C00A).



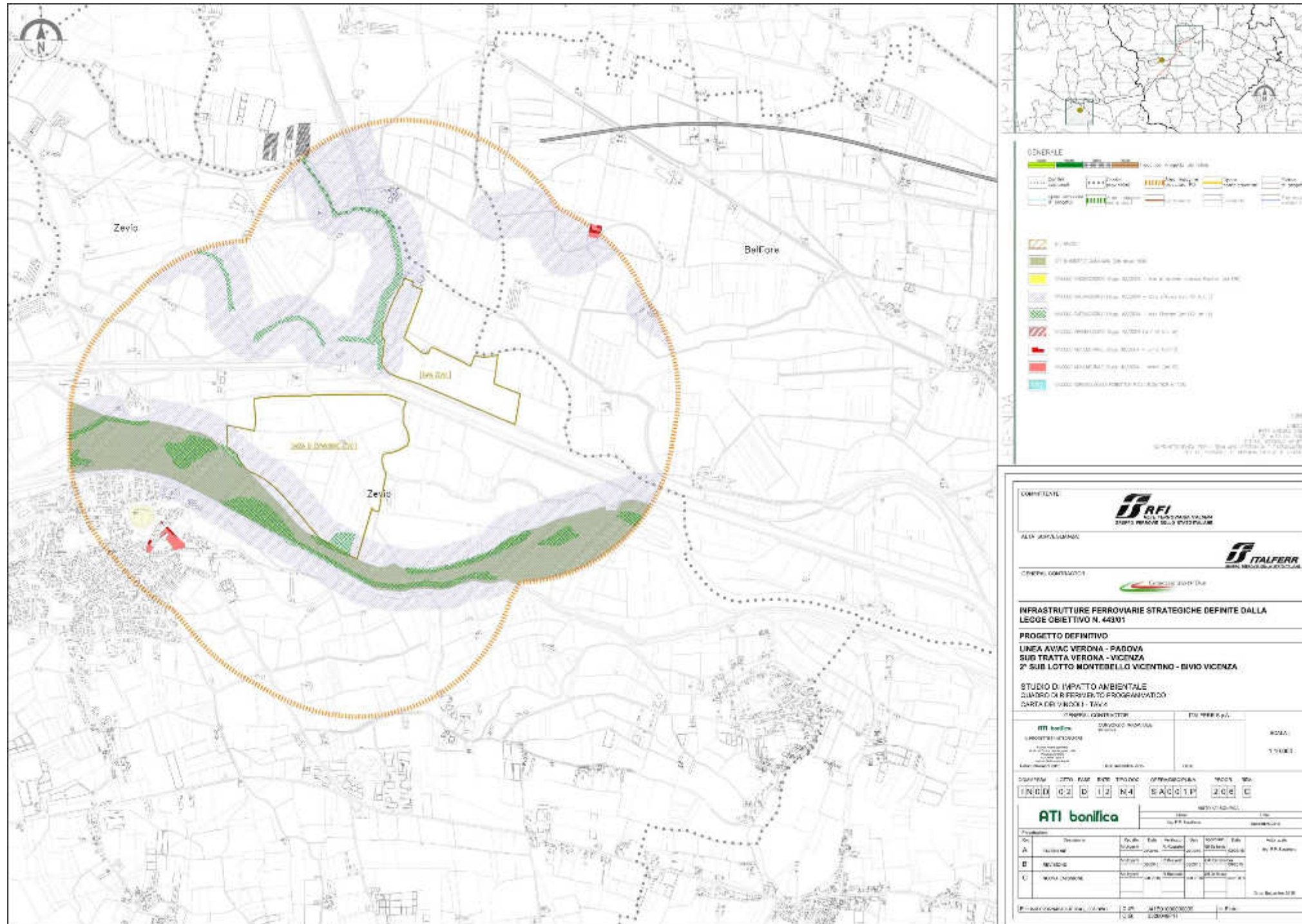
Estratto Carta dei Vincoli





Estratto Carta dei Vincoli



Estratto Carta dei Vincoli



Estratto Carta dei Vincoli

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 2° Sublotto: MONTEBELLO VICENTINO – BIVIO VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D02DI2RGIM0007201C_00A.DOCX	. Pag 86 di 194

3.7 IL QUADRO DELLE TUTELE AMBIENTALI

Le tutele ambientali sono state individuate attraverso l'analisi degli strumenti pianificatori più significativi dal punto di vista ambientale: il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto, il Piano d'Area Quadrante Europa, il Piano d'Area delle Pianure e Valli Grandi Veronesi, il Piano d'Area dei Monti Berici, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale delle Province di Verona e Vicenza e la strumentazione urbanistica dei comuni interessati. Da ognuno dei suddetti Piani sono stati estrapolati e riportati cartograficamente gli elementi naturalistici, paesaggistici e storico – culturali.

3.7.1 Tracciato ferroviario

Il tracciato ferroviario di progetto, in merito al sistema delle tutele, interessa in modo non continuativo il Piano d'Area dei Monti Berici a partire dal km 34+100 fino al km 51+200 circa; lambendo inoltre "Zone A" dal km 34+170 al km 34+290 e dal km 35+450 al km 35+690. Successivamente il tracciato lambisce "Siti di tutela archeologica" dal km 38+150 al km 38+250, "Verde privato" dal km 39+190 al km 39+260 e dal km 40+400 al km 40+600, oltre a "Zone agricole E1" dal km 40+100 al km 40+400; mentre passa in prossimità di "Centri storici" dal km 41+650 al km 42+000.

Proseguendo in direzione est si passa in prossimità di "Zone agricole E1" dal km 43+380 al km 43+730 circa.

3.7.2 Opere connesse

Adeguamento della viabilità afferente alla stazione di Montebello Vicentino

L'analisi del Quadro delle Tutele evidenzia che l'opera non interferisce con elementi tutelati.

Viabilità di accesso alla nuova stazione di Montecchio Maggiore

L'analisi del Quadro delle Tutele evidenzia che l'opera interferisce con "Siti di tutela archeologica".

Nuova tangenziale est di Montecchio Maggiore

L'analisi del Quadro delle Tutele evidenzia che l'opera interferisce con "Zone Agricole E1" e "Verde Privato".

Adeguamento della SP34 del Melaro in Comune di Altavilla Vicentina

L'analisi del Quadro delle Tutele evidenzia che l'opera non interferisce con elementi tutelati.

3.7.3 I tracciati delle linee elettriche

L'analisi del Quadro Vincolistico evidenzia che entrambi i nuovi tracciati delle linee elettriche non interferiscono con elementi tutelati.

3.7.4 I siti di produzione inerti e recupero ambientale

Cava A.C.2 – Zevio

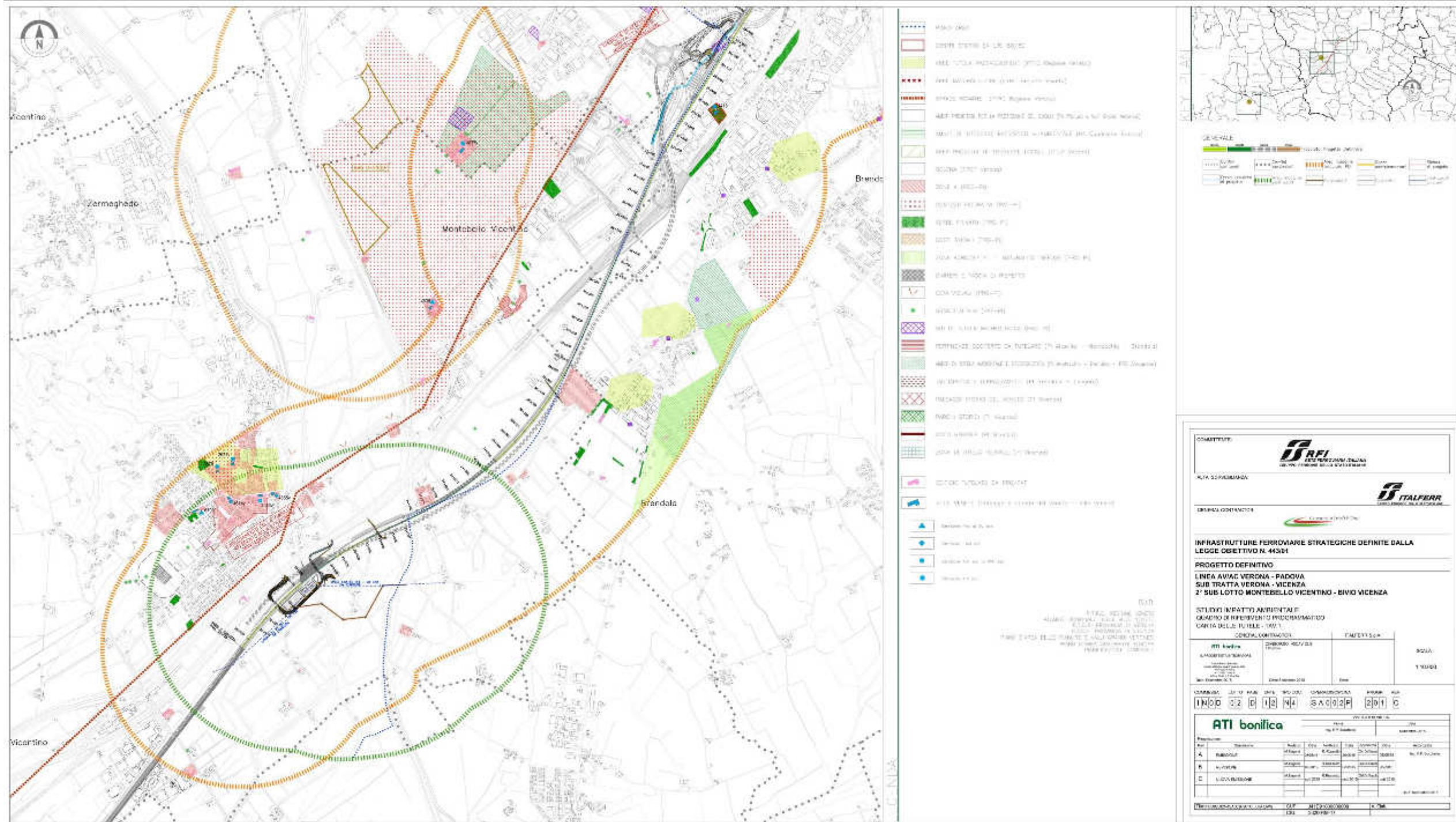
L'area di cava A.C. 2 – Zevio è composta dall'area di produzione inerti e dalla cassa di espansione.

L'area di produzione inerti interferisce con "Area protetta di interesse locale", "Ambiti prioritari per la protezione del suolo", "Ambiti di interesse paesistico ambientale" e "Aree naturalistiche".

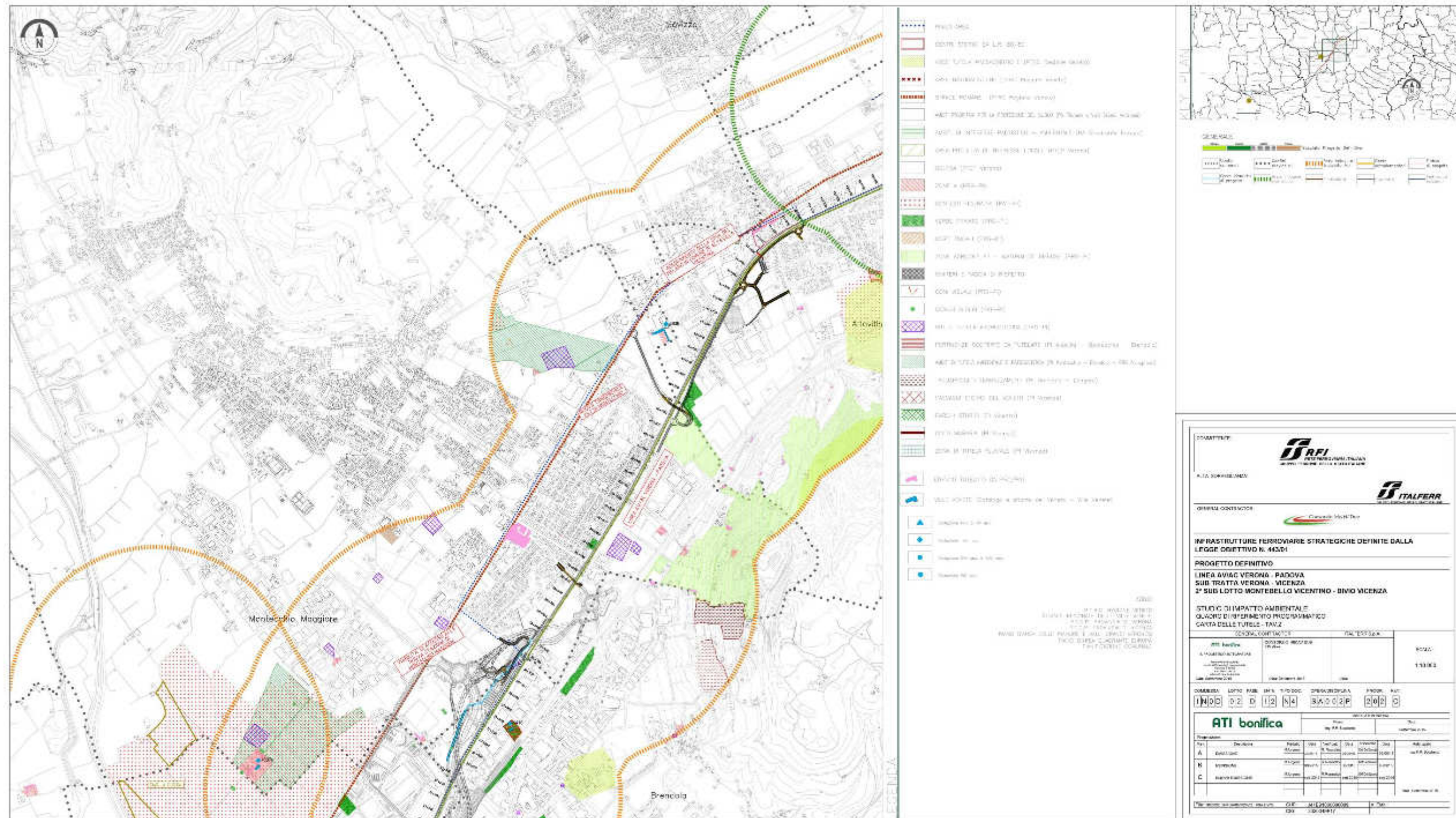
L'area della cassa di espansione si colloca su "Ambiti prioritari per la protezione del suolo", "Ambiti di interesse paesistico ambientale" e "Aree naturalistiche" e "Golena".

Cava A.C. 3 – La Gualda

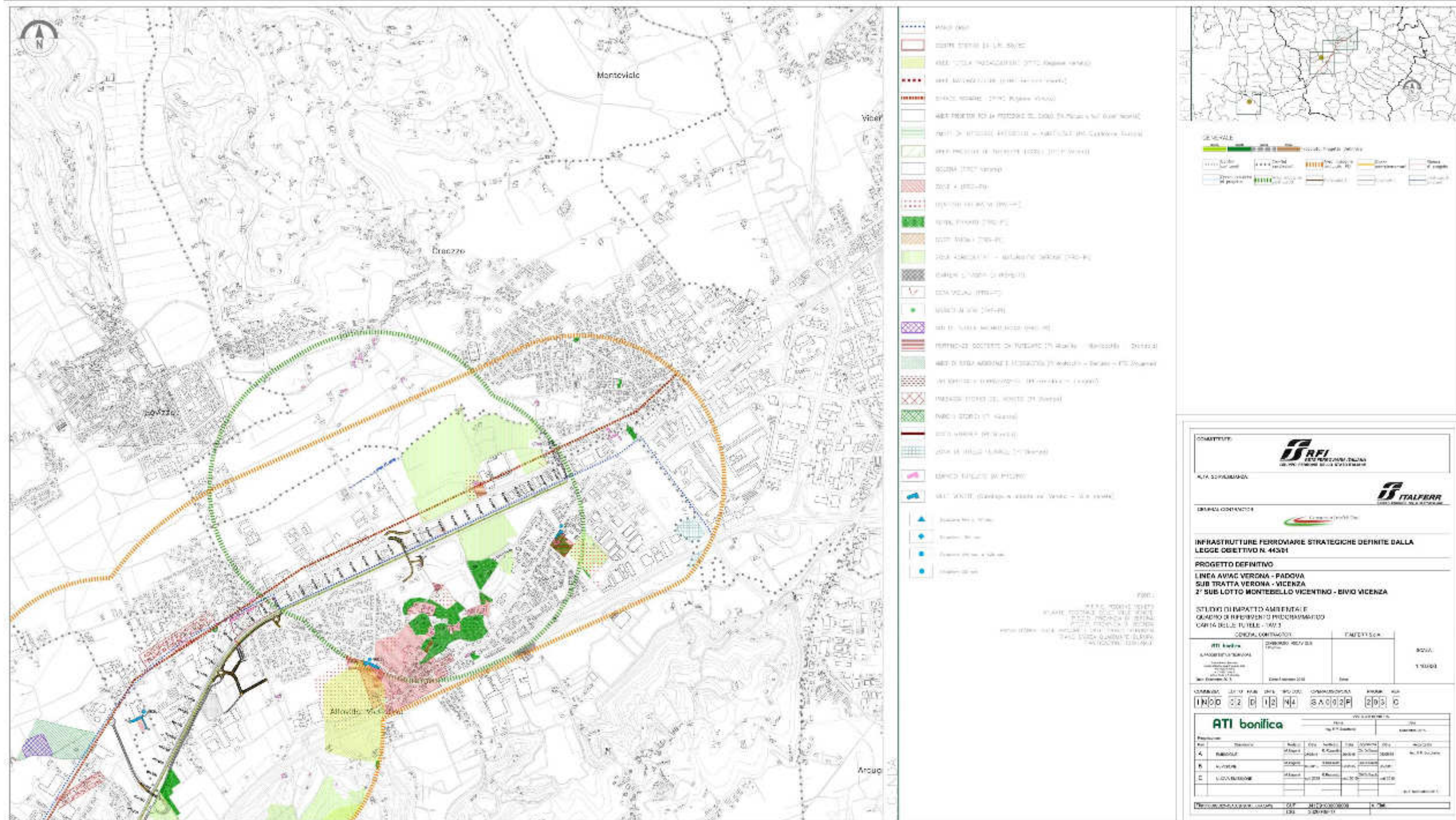
L'area di cava A.C. 3 – La Gualda, si colloca sul territorio comunale di Montebello Vicentino, andando a interferire con "Contesti figurativi" e "Coni visuali".



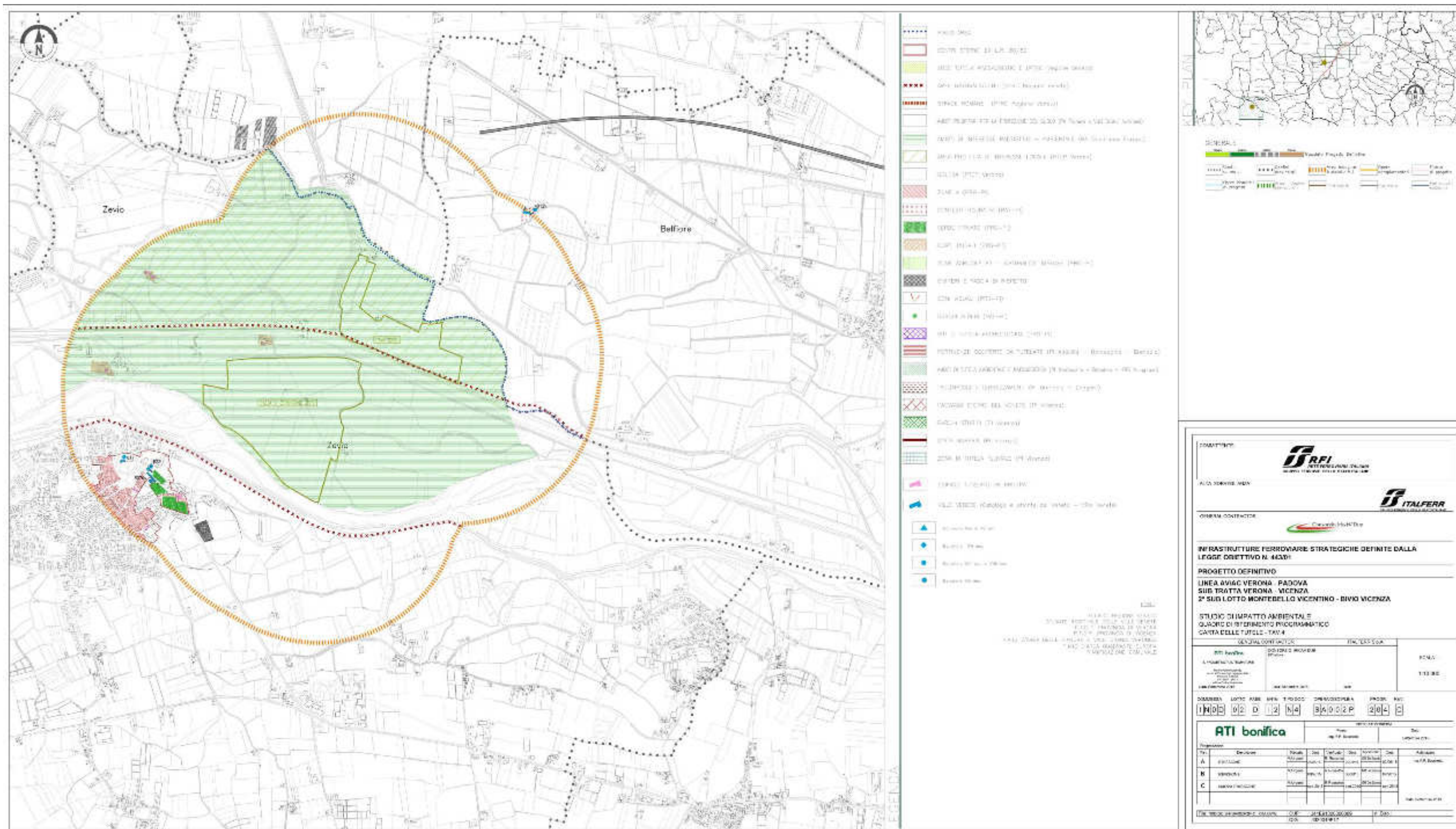
Estratto Carta delle Tutele



Estratto Carta delle Tutele



Estratto Carta delle Tutele



Estratto Carta delle Tutele

COMPARTI

ALTO DIRIGENTE

ORGANIZZAZIONE

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OGGETTO N. 443/01

PROGETTO DEFINITIVO

LINEA AV/AC VERONA - PADOVA
SUB TRATTA VERONA - VICENZA
2° SUB LOTTO MONTEBELLO VICENTINO - BIVIO VICENZA

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE E QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO
CARTA DELLE TUTELE - TAV 4

ATI Bonifica	COMUNE DI MONTEBELLO VICENTINO	PROV. VI
AUTORE	PROGETTISTA	PERITO
IN0D02DI2RGIM0007201C	002 D 12 N4	3A002P 204 C

ATI bonifica

Progetto	Autore	Prodotto	Revisione	Approvato	Adesso
A	ATI bonifica	002 D 12 N4	3A002P	204 C	ATI bonifica
B	ATI bonifica	002 D 12 N4	3A002P	204 C	ATI bonifica
C	ATI bonifica	002 D 12 N4	3A002P	204 C	ATI bonifica

4 DESCRIZIONE DEL PROGETTO ALL'INTERNO DEL CONTESTO

4.1 DESCRIZIONE DEL TRACCIATO

Nel tratto iniziale, la nuova linea AV corre in affiancamento a sud della linea storica MI-VE, la quale è comunque in variante con spostamento ed adeguamento della fermata di Montebello Vicentino, adeguatamente integrato con il nuovo viadotto Montebello al km 33+300 circa.

La suddetta variante della linea storica ha inizio poco prima della stazione di Montebello Vicentino e termina in corrispondenza dell'esistente sottoattraversamento dell'autostrada A4 Milano - Venezia.

Subito dopo la fermata di Montebello Vicentino le due linee, opportunamente distanziate, sovrappassano sempre in viadotto il Rio Acquetta e subito a valle anche la predisposizione per il nuovo SI.TA.VE. (Sistema di tangenziali Venete). L'opera inserita permetterà il posizionamento dell'asse viario SI.TA.VE al disotto della linea ferroviaria (AV/AC).

Successivamente, le due linee attraversano in viadotto il Fiume Guà, ognuna su propria opera in viadotto in corrispondenza del km 34+100, per poi entrambe proseguire in rilevato fino al sottoattraversamento autostradale, posto al km 36+500 circa.

Dal km 35+800 al km 39+100 la linea AV/AC va ad occupare il sedime della linea ferroviaria esistente, comportando, quindi, lo spostamento in variante di quest'ultima.

Nel tratto compreso tra il km 36+300 circa e il km 38+400 circa, il corridoio ferroviario, costituito dalla attuale linea MI-VE e dalla nuova linea AV in affiancamento a sud, è interessato dai seguenti due nuovi interventi infrastrutturali:

- il nuovo svincolo di Montecchio dell'autostrada A4 Milano-Venezia, con la relativa autostazione, intervento a carico della Società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A., il cui progetto esecutivo è stato già appaltato;
- il Sistema delle Tangenziali Venete (SI.TA.VE), il cui Progetto Preliminare è stato presentato all'approvazione del CIPE nel 2007.

Al km 36+500 circa si ha la prima interferenza tra la sede ferroviaria e la sede autostradale, quest'ultima modificata a seguito dell'intervento per la realizzazione del nuovo svincolo. Il progetto esecutivo di Autostrade, attualmente appaltato, prevede delle fasi realizzative che considerano soltanto la linea ferroviaria esistente e che ne garantiscono la continuità dell'esercizio.

La sede della AV/AC che si trova a Sud occuperà lo scatolare, ampliato rispetto a quello esistente (sulla linea storica), predisposto e realizzato da ente terzo nell'ambito delle opere di adeguamento ed ampliamento del tratto autostradale della A4 e del casello di Montecchio. La nuova sede della storica a nord della AC/AV necessiterà, invece, della costruzione di un nuovo manufatto di sottoattraversamento autostradale.

In corrispondenza del km 37+200 è presente un'altra interferenza tra la sede ferroviaria e le rampe del nuovo svincolo di Montecchio, risolta nell'ambito del progetto di Autostrade, mediante la realizzazione di due scatolari: uno a sud per il passaggio della linea storica ed uno a nord per alloggiare i binari di manovra per l'accesso al previsto centro intermodale CIS.

Considerando che la realizzazione del centro intermodale CIS non risulta più in programma, lo scatolare a sud con una marginale modifica (una semplice e minima rotazione) potrebbe accogliere la nuova coppia di binari della linea AV/AC, mentre quello a nord potrebbe alloggiare la linea storica in variante ma precluderebbe qualsiasi ripensamento in merito alle predisposizioni per il CIS, per l'accesso al quale, rimarrebbe disponibile in pratica un solo slot di binari dei tre previsti.

Nell'ambito del presente Progetto Definitivo, quindi, per le fasi di costruzione degli scatolari, si continua a prevedere la demolizione degli scatolari nel caso in cui, al momento della costruzione della linea AV/AC, questi siano stati già realizzati, nell'ambito del progetto della Stazione e Svincolo di Montecchio della A4, senza gli accorgimenti che potrebbero permetterne la riconversione nei modi sopra indicati.

Questo tratto sarà interessato anche dall'altro intervento di viabilità costituito dal Sistema delle Tangenziali Venete. Tale viabilità scavalcherà il nuovo svincolo di Montecchio in viadotto. Pertanto non si avrà di fatto una interferenza diretta tra il SITAVE stesso e la linea ferroviaria AV/AC in progetto (Km 38+300 circa).

In particolare l'interferenza risulta tra la ferrovia e la nuova viabilità di accesso allo svincolo di Montecchio. Un attento tracciamento della linea ferroviaria ha però permesso di garantire il passaggio, sia della linea esistente in variante sia della AV/AC, al disotto del cavalca ferrovia attualmente in costruzione.

Dal km 38+600 fino alla stazione di Altavilla Vicentina, la linea AV/AC prosegue in affiancamento a sud alla linea esistente alla stessa quota di quest'ultima. In corrispondenza della stazione di Altavilla Vicentina per evitare interferenze importanti con l'edificio esistente, l'ampliamento della sede è stato studiato con un tracciato che permette una velocità massima di 150 km/h.

Le viabilità che in tale tratto risentono dell'allargamento della sede ferroviaria sono Via Battaglia, al km 38+780, e Via Puccini, al km 39+600 circa, entrambe ricadenti nel Comune di Montecchio Maggiore, un tratto della S.P. 34 e via Tabernulae nel Comune di Altavilla Vicentina.

In corrispondenza di Via Battaglia è previsto il rifacimento del cavalcaferrovia esistente. La S.P. 34, che corre in affiancamento a sud della sede ferroviaria, risente dell'ampliamento della sede ferroviaria tra il km 41+200 ed il km 41+900, coinvolgendo la rotonda presente poco prima del sottopasso di via Tabernulae.

Per il sottopasso di Via Tabernulae, al km 42+000, è previsto un intervento di prolungamento dell'opera esistente.

Dall'uscita dalla stazione di Altavilla Vicentina fino a fine sublotto, la linea AV/AC continua in affiancamento a sud della linea esistente con un interasse maggiore di 7.00 m (l'interasse in tale tratto arriva ad un massimo di 11.00 m).

SUB LOTTO N° 2 da Km 32+525,00 a Km 44+250,03

PROGRESSIVE (KM)	DESCRIZIONE	WBS	COMUNE
32+525,00	Inizio Tratta Lotto 2		Comune di Montebello Vicentino
32+690,02	Inizio seconda variante L.S.		
32+720,13	Prolungamento Sottopasso Pedonale Esistente	IN59	
32+918,32	Nuovo Sottovia	SL11	
33+067,00	S.S.E.	FA10	
33+163,52	Inizio Viadotto Montebello Linea A.V.	VI07	
0+479,17	Inizio Viadotto Montebello L.S.	VI08	
33+275,00	Fermata di Montebello Vicentino	FV02	
33+301,02	Opera su Rio Acquetta	IN60	
0+704,17	Fine Viadotto Montebello L.S./Inizio Galleria SITAVE L.S.	GA02	
33+463,52	Fine Viadotto Montebello A.V./Inizio Galleria SITAVE A.V.	GA02	
0+852,25	Fine Galleria SITAVE L.S.	GA02	
33+722,16	Fine Galleria SITAVE A.V./Inizio Viadotto Rio Guà	GA02/VI09	
33+809,00	Nuovo Sottovia	SL12	
1+351,37	Inizio Viadotto Guà L.S.	VI10	
1+376,37	Inizio Ponte Rio Guà L.S.	VI10	
1+454,37	Fine Ponte Rio Guà L.S.	VI10	
34+047,16	Inizio Ponte Rio Guà A.V.	VI09	
34+125,16	Fine Ponte Rio Guà A.V.		
2+119,37	Fine Viadotto Rio Guà L.S.	VI10	
34+800,16	Fine Viadotto Rio Guà A.V.	VI09	

35+454,53	Nuovo Sottovia	SL13	
38+062,77	Futura Stazione SFMR di Montecchio Maggiore		
38+261,00			
38+917,88	Nuovo Cavalcaferrovia	IV08	
39+081,56	Fine Seconda Variante Linea Storica		Comune di Montecchio Maggiore
39+630,26	Prolungamento Sottovia Ciclopedonale	IN66	
40+287,46	Inizio Terza Variante Linea Storica		
40+365,77	Nuovo Cavalcaferrovia	IV09	
40+554,00			
41+615,35	Nuovo Sottopasso Pedonale	IN67	Comune di Altavilla Vicentina
41+620,00	Adeguamento Fermata di Altavilla	IN67	
42+001,11	Prolungamento Sottopasso	SL14	
42+071,63	Fine Terza Variante L.S.		
42+987,06	Nuovo Cavalcaferrovia	IV10	
43+060,00	PT	FA11	
43+267,00	S.S.E.	FA12	

4.2 DESCRIZIONE OPERE CONNESSE

Da inizio Sublotto a Montebello Vicentino al km 32+525 fino al km 44+250,03 sono previste le seguenti opere propedeutiche e/o connesse alla costruzione della nuova linea AV/AC:

<i>Opere connesse</i>	<i>Comuni</i>	<i>RIF. EE OOCC /WBS</i>
Adeguamento della viabilità afferente alla stazione di Montebello Vicentino	Montebello Vicentino	SL11 ADEG. VIAB. STAZ. MONTEBELLO - DEVIAZ. VIA FARRA - SOTTOPASSO AL KM 32 + 918
Nuova tangenziale est di Montecchio Maggiore	Montecchio Maggiore	NV02 NUOVA TANGENZIALE EST DI MONTECCHIO MAGGIORE
Adeguamento della SP34 del Melaro in Comune di Altavilla Vicentina	Altavilla Vicentina	NV03 ADEGUAMENTO DELLA SP34 DEL MELARO IN COMUNE DI ALTAVILLA VICENTINA
Viabilità di accesso alla nuova stazione di Montecchio Maggiore	Montecchio Maggiore	NV01 VIABILITA' DI ACCESSO ALLA NUOVA STAZIONE DI MONTECCHIO MAGGIORE

- **Adeguamento della viabilità di Via Fara; accesso alla stazione di Montebello Vicentino**

In Comune di Montebello Vicentino, Via Fara collega la SR11 a nord dell'autostrada, con la stazione e l'area a sud della ferrovia. Il quadruplicamento dei binari per la costruzione della linea AV/AC ed il conseguente spostamento della stazione ferroviaria oltre alla deviazione del Rio Acquetta rendono inutilizzabile l'attuale tracciato.

L'intervento di progetto prevede la costruzione in nuova sede del tratto interferito con un nuovo attraversamento della linea ferroviaria storica, ubicato circa 450m ad Ovest dell'esistente, il collegamento con la nuova stazione ferroviaria e con la sottostazione elettrica, un nuovo ponticello sull'Acquetta lungo il tratto in cui quest'ultima è stata deviata, prima della confluenza sull'esistente Via Fara, a Sud della linea ferroviaria.

L'intervento di progetto comporta anche l'adeguamento del percorso ciclo pedonale esistente di collegamento tra l'abitato posto a Nord dell'autostrada e la stazione esistente

IN0D02DI2RGIM0007201C_00A.DOCX

e futura che, invece, si trovano sul versante opposto. Trattasi del sovrappasso pedonale che oggi si attesta sul piazzale esistente antistante l'edificio della stazione. Lo spostamento della stazione in nuova sede comporta l'adeguamento della rampa di approccio alla spalla sud della passerella.

- **Nuova tangenziale est di Montecchio Maggiore**

L'intervento denominato "Tangenziale Est di Montecchio" (cat. C2) prevede il collegamento diretto della strada Regionale 11 con la strada Provinciale 34, attraverso un cavalcaferrovia sulla linea ferroviaria esistente, quadruplicata a seguito della costruzione della linea AV/AC. L'attraversamento a livelli sfasati è ubicato alla progr. ferroviaria Km 40 + 361 della tratta Verona – Padova.

L'opera ha origine a Nord con la costruzione di una rotatoria sulla strada Regionale, di tipo convenzionale, avente diametro esterno 50m. Essa è leggermente disassata verso Sud, rispetto all'asse della strada Regionale, per non interferire con i parcheggi di attività commerciali esistenti ed è a tre braccia, due delle quali costituite dai rami della strada Regionale mentre il terzo ramo è la viabilità di progetto proveniente da Sud. Una volta staccatosi dalla rotatoria il tracciato procede verso Sud-Ovest, dapprima in rettilineo e poi con una curva; lo scavalco ferroviario, è previsto per mezzo di un viadotto, una volta superata la ferrovia il tracciato deve rimanere ancora in quota per scavalcare anche la strada Provinciale. Il raccordo terminale con questa strada esistente è previsto, sostanzialmente, a forma di cappio ed una volta raggiunta quota campagna si innesta sulla strada Provinciale del Melaro con una rotatoria a raso a tre braccia.

A completamento dell'intervento è prevista una pista ciclo pedonale, in affiancamento alla carreggiata stradale ma su sede propria e separata dalla prima da adeguata barriera di sicurezza. Pertanto, la pista collegherà anch'essa le aree a Nord ed a Sud della ferrovia, con un attraversamento di quest'ultima a livelli sfasati ed in sicurezza.

- Adeguamento della SP34 del Melaro

In Comune di Altavilla la Strada Provinciale è interferita dal quadruplicamento dei binari e dall'aumento di raggio in corrispondenza della stazione di Altavilla. Il raggio planimetrico della curva ferroviaria è stato ottimizzato in modo da minimizzare l'intrusione nelle proprietà private della strada provinciale nella nuova posizione.

Di conseguenza la Strada Provinciale viene ricostruita per un tratto di 550m ed in corrispondenza dei terminali sono previste due rotonde: quella ad est è esistente riposizionata, mentre quella ad ovest è nuova e raccoglie la viabilità comunale di progetto che conduce al nuovo parcheggio, al quartiere



residenziale ed alla futura area produttiva. Il presente intervento prevede, quindi, l'adeguamento della strada Provinciale esistente n. 34 del Melaro.

L'intervento nel suo complesso prevede:

- Adeguamento della Strada Provinciale n. 34;
- Nuovo collegamento SP 34 - Via Cavour a seguito della chiusura dell'accesso esistente;
- Nuova viabilità di accesso al parcheggio.

- Viabilità di accesso alla nuova stazione di Montecchio Maggiore

Permette il collegamento del centro abitato della frazione di Alte Ceccato, in prossimità del nuovo Casello Autostradale sull'A4 di Montecchio Maggiore, opera, quest'ultima in corso di realizzazione a cura della Società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova e che costituisce un nodo fondamentale di interscambio tra viabilità autostradale ed ordinaria. La nuova Stazione si attesterà in prossimità del previsto parcheggio a servizio del casello autostradale. Questo assumerà, quindi, la funzione di "parcheggio

scambiatore" per gli utenti autostradali (lunga percorrenza) che, in questo modo, possono uscire al nuovo casello autostradale e raggiungere comodamente e rapidamente il centro di Vicenza in treno. La nuova stazione è, quindi, servita egregiamente dalla viabilità extraurbana ma è priva di un collegamento diretto, in ambito urbano, con il vicino centro abitato di Alte Ceccato. L'intervento di progetto si propone di risolvere questa carenza con la costruzione di una nuova viabilità a raso, dello sviluppo di circa 600m e che collega il parcheggio con via Callesella, strada comunale che delimita ad Ovest il quartiere residenziale della frazione.

La nuova viabilità si rivela necessaria durante la fase di cantiere che prevede la demolizione/ricostruzione del cavalcaferrovia di SR500-via Battaglia: in tale periodo l'abitato di Alte risulta penalizzato dalla necessità di lunghi percorsi alternativi. Il prolungamento di via Callesella fino alla nuova bretella mitiga sostanzialmente questa penalità.

4.3 ORGANIZZAZIONE DEI CANTIERI

In relazione alla fase costruttiva dell'opera, il tracciato è stato suddiviso nei seguenti Tratti di Linea:

- il Tratto di Linea 4, compreso tra i km 32+525 e km 40+287 si sviluppa tra i Comuni di Montebello Vicentino, Brendola e Montecchio Maggiore;
- il Tratto di Linea 5, compreso tra i km 40+287 e 44+250,03 attraversa i Comuni di Montecchio Maggiore e Altavilla Vicentina.

Ciascun lotto costituisce parte del tracciato ferroviario per quel che riguarda le operazioni di costruzione e organizzazione di cantiere.

Le principali attività previste e prese in considerazione nella realizzazione dell'opera:

- Gallerie artificiali (galleria artificiale GA02)
- Scavo per sbancamenti;
- Rilevati;
- Viadotti;

Di seguito, per ciascun Tratto di Linea, si riportano le opere previste dal progetto, con relative lavorazioni connesse.

Tutte le ipotesi di cui sopra e quelle che seguono sono effettuate sulla base delle opere da realizzare e pertanto dovranno essere attentamente riverificate ove intervenissero variazioni nella fase approvativa o anche a seguito dell'approfondimento delle indagini geo-idrologiche.

Per la realizzazione del Sub-Lotto MONTEBELLO - BIVIO VICENZA, si prevede complessivamente l'impianto di n°6 cantieri, così suddivisi:

DESCRIZIONE		PROGR. INIZIO		PROGR. FINE
Campo Base Montebello CB 4.1	AL	34+500	Km	
Cantiere Industriale Guà CI 4.2 (annessa area operativa CO 4.3)	AL	34+700	Km	
Cantiere Armamento Guà CA 4.4	AL	34+975	Km	
Cantiere Tecnologico Guà CT 2	AL	34+975	Km	
Cantiere Operativo Montecchio CO 4.5	AL	39+200	Km	
Campo Base (Sede ed uffici DL) CB 5.2	AL	46+000	Km	
Piste di cantiere-Tratto di Linea 4	DAL Km	32+525,00	AL Km	40+287,00
Piste di cantiere-Tratto di Linea 5	DAL Km	40+287,00	AL Km	44+250,03
Adeguamento viabilità-- Tratto di Linea 4	DAL Km	32+525,00	AL Km	40+287,00
Adeguamento viabilità-- Tratto di Linea 5	DAL Km	40+287,00	AL Km	44+250,03

	CANTIERE	DENOMINAZIONE	PROGR	SUP[mq]	STOCCAGGIO FANGHI	STOCCAGGIO TERRE/VEGETALE	CARATTERIZZ. TERRE	IMPIANTO BETONAGGIO	STOCCAGGIO MATERIALI	AREA OPERATIVA ANNESSA
TRATTO DI LINEA 4 32+525 - 40+287	CB 4.1	Campo Base Montebello	34+500	41.370						
	CI 4.2	Cantiere Industriale Guà	34+700	49.495	X			X	X	CO 4.3
	CA 4.4	Cantiere Armamento Guà	34+975	140.050					X	
	CT 2	Cantiere Tecnologico Guà	34+975	49.320					X	
	CO 4.5	Cantiere Operativo Montecchio	39+200	37.925		X			X	
TRATTO DI LINEA 5 40+287 - 44+250,03	CB 5.2	Campo Base (Sede) - VI		91.150						

Per gestire la realizzazione dell'intero Sub-Lotto, si prevede l'installazione di una "Sede di Tronco" la quale, per la tratta in questione, sarà ubicata all'interno del CB 5.2.

All'interno del CB 5.2, sarà ubicata anche la "Sede del Consorzio" preposta alla gestione e controllo del realizzando tratto ferroviario Verona-Bivio Vicenza.

Il **cantiere base** CB 4.1 ospita le strutture atte ad accogliere la:

- "Sede Tronco", necessaria alla direzione, gestione e controllo dell'intero Sub-Lotto;
- "Sede Consorzio" necessaria alla direzione, gestione e controllo dell'intera tratta ferroviaria Verona-Vicenza-Padova.

In termini di "Servizi e alloggi per il personale" ogni campo Base dovrà prevedere:

- Laboratori per la verifica tempestiva della qualità dei materiali.
- Mensa
- Club e formazione professionale
- Dormitori impiegati
- Dormitori operai
- Spogliatoi e servizi campo sportivo
- Campo sportivo polivalente
- Area raccolta rifiuti differenziata
- Prefabbricato topografia
- Casermaggio/Lavanderia

In termini di "Servizi generali", ogni campo Base dovrà prevedere:

- Infermeria
- Guardiania
- Cabina elettrica
- Gruppo elettrogeno
- Accumulo e rilancio rete idropotabile
- Accumulo e rilancio rete irrigazione
- Accumulo e rilancio rete antincendio
- Pozzo
- Depurazione acqua
- Parcheggi
-

I **cantieri industriali**, ubicati in prossimità delle opere d'arte principali per le quali è previsto un tempo di realizzazione abbastanza esteso, sono direttamente al servizio della produzione e quindi attrezzati con installazioni per lo svolgimento di attività lavorative; raggrupperanno principalmente le attività dell'impresa ed avranno durata

pari a quella relativa alla realizzazione delle opere d'arte principali alle quali sono connessi.

Per gli impianti di cantiere sarà curata la mitigazione ambientale con particolare riguardo all'insonorizzazione e alla depurazione dei fumi e delle polveri; a tale scopo l'area sarà delimitata da dune realizzate con il terreno vegetale scoticato ed, eventualmente, da pannelli metallici verdi.

In termini di "Aree stoccaggio e impianti", saranno presenti all'interno di quest'area:

- Area stoccaggio reflui jet-grouting
- Area stoccaggio materiali di scavo con bentonite
- Impianto di betonaggio (eventuale)
- Impianto di prefabbricazione (eventuale)

I **cantieri Operativi**, ubicati in prossimità delle opere d'arte principali, sono direttamente al servizio della produzione e quindi attrezzati con installazioni per lo svolgimento di attività lavorative; tali aree sono state adeguatamente dimensionate ed attrezzate ai fini della costruzione dell'opera in questione.

In termini di "Aree stoccaggio e impianti", saranno presenti all'interno di quest'area:

- Area stoccaggio reflui jet-grouting
- Area stoccaggio materiali di scavo con bentonite
- Area stoccaggio materiali (eventuale)
- Area stoccaggio terre (eventuale)

Per i lavori di **armamento** della tratta Montebello V. - Altavilla è stato previsto 1 cantiere di armamento consistenti in aree per lo stoccaggio del ballast ferroviario e in idonee aree attrezzate con binari provvisori per l'approvvigionamento e la movimentazione di traverse, rotaie, ecc. I criteri per l'individuazione di tale area è stato quello di adiacenza alla linea storica, per il trasporto del materiale su ferro, in prossimità di idonee vie di comunicazione per il trasporto su gomma dei materiali da impiegare nella realizzazione dell'opera e di posizionamento confacente alla realizzazione delle opere stesse.

In termini di “Aree di stoccaggio”

- Area riservata al trasporto di binari
- Area riservata al deposito mezzi
- Area riservata al deposito traverse
- Area riservata al deposito ballast

In stretta aderenza al cantiere di armamento, ma con completa distinzione, è prevista la realizzazione del **cantiere a servizio delle tecnologie**, con il quale condivide esclusivamente alcuni binari per l'uscita sulla linea. La scelta del posizionamento del cantiere è stata dettata, oltre che dall'esame dei vincoli ambientali anche da tre principali fattori:

- Connessione ad una linea ferroviaria in esercizio (per l'alimentazione dello stesso con mezzi su rotaia)
- Connessione ad un'infrastruttura stradale di scorrimento
- Connessione alla costruenda linea AV/AC

Nello specifico il cantiere individuato, ubicato all'interno del comune di Montebello Vicentino in località Guà, soddisfa tutti e tre i requisiti, infatti il cantiere è collegato mediante apposito tronchino direttamente alla costruenda linea AV, e anche alla linea storica mediante alcune comunicazioni da posare ad hoc; lo stesso risulta infine in prossimità dei caselli di accesso all'autostrada A4.

Per la **realizzazione delle singole opere puntuali** presenti lungo la linea, da un punto di vista logistico ci si appoggerà alle aree di cantiere principali sopra indicate e previste per la costruzione della linea in progetto, mentre da un punto di vista esclusivamente costruttivo della singola opera puntuale, si prevede l'uso di aree di lavoro più limitate e necessarie alla sola costruzione di tali opere puntuali. Queste aree, denominate appunto **aree tecniche**, saranno posizionate all'interno delle aree già rese disponibili per la costruzione della linea vera e propria evitando così la necessità di ulteriori occupazioni temporanee di terreni. Le aree tecniche verranno posizionate nell'immediata prossimità dell'opera puntuale da realizzare, la superficie così come il dimensionamento di tali piccoli cantieri, potranno essere definite in modo puntuale nella progettazione esecutiva.

RETE VIARIA INTERESSATA, MODALITA' DI ACCESSO E PISTA LUNGOLINEA

Sulla base della distribuzione delle aree di cantiere previste e della posizione dei siti di cava e discarica/recupero individuati sul territorio, è stata definita la viabilità di cantiere necessaria alla realizzazione dell'opera con l'obiettivo di ridurre l'utilizzo delle viabilità minori esistenti.

La rete stradale definita risolve due ordini di problemi:

- il primo legato alla viabilità di collegamento della zona dei lavori con le cave e le discariche/siti di recupero ambientale; in questo caso sono state individuate arterie stradali idonee al transito dei mezzi pesanti e che sembrano offrire, da una prima analisi, maggiori capacità di supporto ad un incremento della circolazione di mezzi pesanti che si verificherà durante il periodo dei lavori.
- il secondo, legato alla viabilità di distribuzione lungo la tratta; in questo caso è stata prevista la realizzazione di una viabilità detta “**Pista Lungolinea**” la quale, correndo in adiacenza all'infrastruttura, utilizzerà per il suo sedime una parte della viabilità prevista dal progetto per la manutenzione della stessa opera. Ove non possibile, la pista di cantiere lungolinea, sarà integrata da viabilità, sia pubblica che privata, adiacente alla zona dei lavori.

Gli accessi alle aree di cantiere, sono stati studiati e progettati con lo scopo di garantire la minima interferenza e il minimo impatto dei mezzi di cantiere sulla viabilità ordinaria. Ciò è stato possibile realizzando le aree di accesso ai cantieri direttamente sulla pista lungolinea di progetto.

La pista lungo linea si sviluppa, per quanto possibile, in affiancamento alla linea ferroviaria di progetto; tale pista è stata pensata in modo da permettere un supporto continuo al fronte di avanzamento della costruzione della stessa linea ferroviaria. Per gran parte del suo tracciato, la pista lungolinea utilizzerà per il suo sedime la viabilità di servizio prevista in progetto per la manutenzione della stessa opera (L = 3,00m); pertanto si prevede un'occupazione temporanea di una fascia larga 4,00 m in adiacenza alla fascia di progetto espropriata per fare posto alla viabilità di manutenzione della linea. Inoltre ove non sarà possibile la sua realizzazione in adiacenza alla ferrovia, la pista sarà integrata con viabilità ordinaria e/o locale esistente, presente nelle vicinanze della zona dei lavori. Infatti la pista, adattandosi alle condizioni esistenti sul terreno e al contesto nel quale si opera, non sempre riesce ad avere un'adiacenza continua alla linea ferroviaria; in quest'ultimo caso, lungo il tracciato, sarà comunque prevista la costruzione di tratti di

pista temporanea, necessari al solo tempo di costruzione delle singole parti di opera ferroviaria interessata. La sezione tipo della pista prevede quindi una larghezza di 7,00 m circa, comprese banchine (di cui 3,00 m coincidenti con il sedime della viabilità di manutenzione prevista dal progetto), con la seguente stratificazione:

- Scotico h = 30 cm
- Sottofondo h = 50 cm
- Misto stabilizzato h = 30 cm
- Binder h = 6 cm

I movimenti dei mezzi generati dalle attività di cantiere sono così riassumibili:

- Flussi cave di mercato esistenti - cantiere;
- Flussi nuove cave di prestito (cassa di espansione - cantiere);
- Flussi cantiere – nuove cave di prestito soggette a rimodellamento;

La loro localizzazione è riportata negli elaborati: “Quadro d’insieme cantierizzazione dell’opera – Planimetria” /Quadro di riferimento Progettuale).

Si ipotizza la ripartizione della fornitura di materiale proveniente da cava (da cave di prestito di Zevio e La Gualda / da cave di mercato).

In merito al ferro d’armatura, questo sarà approvvigionato via autocarro direttamente fino ai punti di utilizzo con la possibilità di stoccaggio in piccole quantità in corrispondenza di apposite aree. Maggiori quantitativi potranno essere stoccati, anche per lunghi periodi, nei cantieri operativi che dispongono di apposite aree di deposito. In merito ai principali manufatti prefabbricati di tipo tradizionale, si ipotizza l’approvvigionamento tramite autocarro da fornitori esistenti sul territorio e saranno stoccati in piccole quantità in corrispondenza delle aree di cantiere.

4.4 CAVE E CASSA DI ESPANSIONE

In relazione alla realizzazione del secondo sublotto funzionale, si prevede la realizzazione di due cave apri e chiudi (La Gualda e Zevio) e di una cassa di espansione (Zevio). Tutti e tre i siti interferiscono con il sistema dei vincoli paesaggistici.

4.4.1 CAVA LA GUALDA

L'area di cava è posta a Ovest della frazione di Paulona nel Comune di Montecchio Maggiore (VI), in località Gualda, ed a circa 3,0 km a Nord-Est dall'abitato di Montebello Vicentino. È suddivisa in due settori denominati Zona A e Zona B tra loro distanti 330 mt circa. In generale i terreni mostrano un andamento sub-pianeggiante, con una quota topografica media che scende progressivamente, da monte verso valle, dai circa 61 m s.l.m. della Zona A (quello più a monte) ai circa 60 m s.l.m. della Zona B. I terreni limitrofi della Zona A sono interessati dalla presenza a lato dei medesimi di edifici rurali e da una strada locale (Via Pagliarina) mentre la Zona B è nelle vicinanze di due tralicci e di un canale. Il progetto di coltivazione prevede lo scotico dello strato superficiale, per proseguire con coltivazione a splateamenti paralleli in tre fasce sovrapposte con sfasamento temporale, per ottimizzare tempi di coltivazione e impatto paesaggistico. Si prevede di ottenere materiale utile per circa 600.000mc. Al termine della coltivazione, si prevede il ripristino delle aree per restituirle allo stato più possibile analogo a quello originario.

Per ogni eventuale approfondimento si rimanda alla relazione tecnica descrittiva.

4.4.2 CAVA DI ZEVIO

L'area in studio è posta a Nord-Est dell'abitato del Comune di Zevio (VR), a Nord del fiume Adige, alla confluenza dei fiumi Illasi e Fibbio sul canale Sava.

Il progetto di scavo prevede la realizzazione di una cava a fossa, sottofalda, in cui l'altezza di scavo varierà intorno ai 10 m. La coltivazione procederà pertanto per fasce parallele di larghezza non superiore a 20 metri; la coltivazione sarà articolata su di una striscia di scotico, una striscia di scavo ed una in recupero. Questo metodo di coltivazione "per strisce" ha l'indubbio pregio di garantire una corretta conduzione dei lavori di scavo e ripristino, e soprattutto di non differire troppo i tempi di recupero agricolo del fondo da quelli di coltivazione. Infatti, mano a mano che i lavori procedono, sulle parti già scavate verrà riportato il terreno vegetale, accantonato in precedenza, nella fase preliminare della

coltivazione, sul bordo dell'area in disponibilità. Si prevede di ottenere dal sito la produzione di 1.600.000 mc di interti. Il ripristino delle aree di cava dovrà garantire la restituzione finale delle aree ai proprietari ad uno stato il più possibile simile a quello originario.

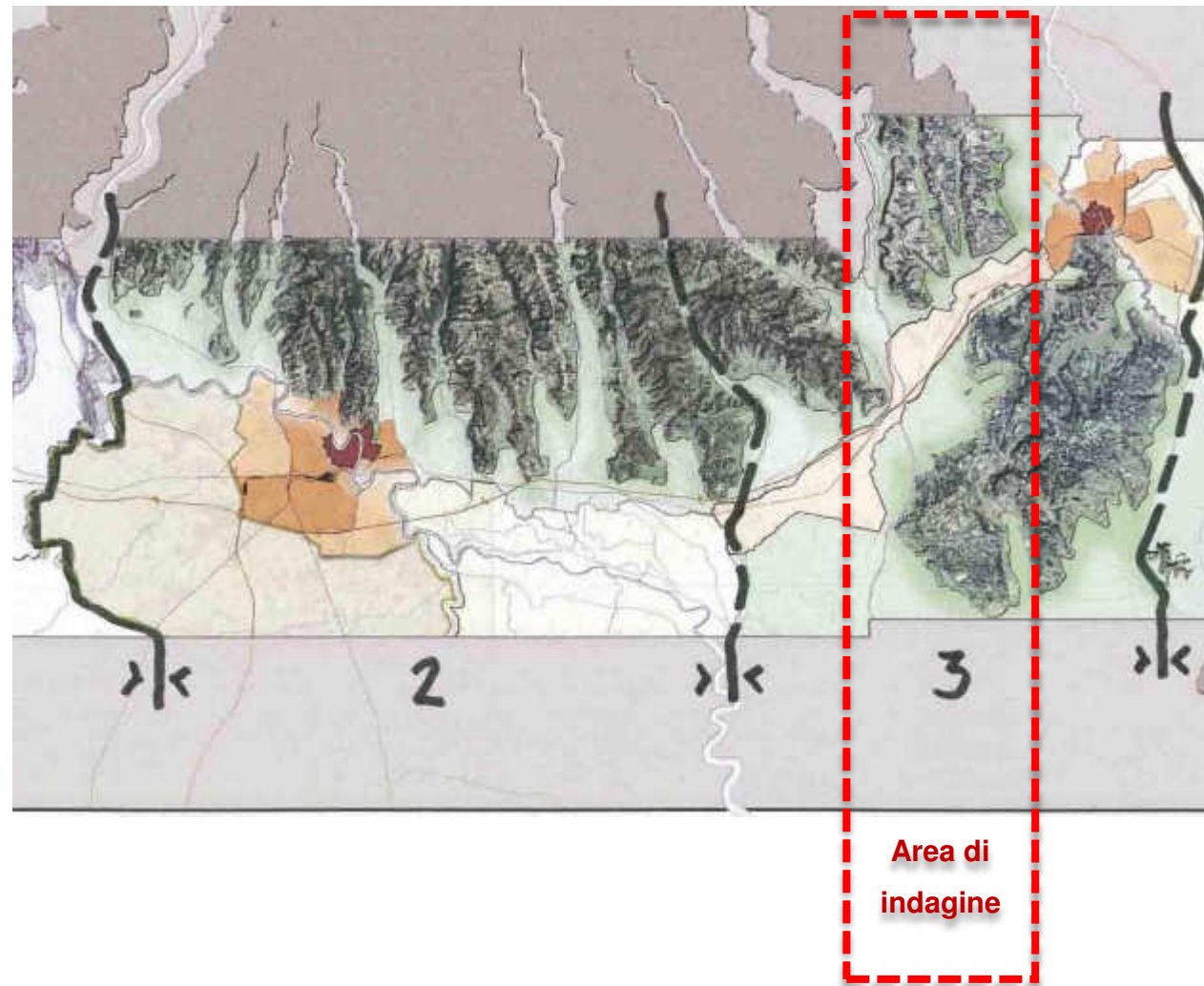
4.4.3 CASSA DI ESPANSIONE DI ZEVIO

L'area in oggetto interessa una porzione di golena in sinistra idrografica del Fiume Adige appartenente al territorio comunale di Zevio. La finalità dell'intervento è quella di realizzare un'area di espansione delle piene del fiume Adige, al fine di diminuire il grado di criticità idraulica che lo caratterizza nel tratto vallivo. La cassa di espansione è costituita da un bacino di laminazione, che utilizzerà la quasi totalità dell'area disponibile: circa 65 ha su 72 disponibili saranno adibiti a cassa.

Il bacino è realizzato con uno scavo a profondità media di circa 4.20 m dal piano campagna, in modo tale da permettere l'invaso di circa 1 800 000 m³ d'acqua. Per realizzare l'intervento si rende necessaria la movimentazione, con successivo allontanamento, del materiale inerte proveniente dagli scavi, il cui volume si stima pari a circa 3.0 Mm³. In continuità al pendio in scavo, sarà realizzato un arginello di modesta altezza, realizzato con materiale proveniente dagli scavi, con il quale si intende raggiungere la quota di sicurezza idraulica contro le possibili esondazioni del fiume. All'interno del bacino si è previsto, inoltre, di destinare tre porzioni della cassa ad aree umide per il miglioramento ecologico-funzionale del sito. Le tre aree umide presentano differenti forme e dimensioni; il fondo dello scavo sarà approfondito di circa tre metri rispetto al fondo della cassa di espansione in maniera da intercettare la falda idrica, garantendo un tirante di circa un metro, che consente la permanenza dell'acqua nello scavo per lunghi periodi. All'interno delle due aree di maggiore dimensione saranno realizzati piccoli isolotti appositamente modellati, che andranno a costituire uno specifico punto di appoggio (stepping stone) per la sosta e nidificazione dell'avifauna. Il funzionamento idraulico dell'opera segue lo schema di cassa di espansione "in derivazione", in cui l'invaso temporaneo dell'acqua all'interno dell'area avviene attraverso uno sfioratore laterale.

5 COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA A SCALA TERRITORIALE

La verifica della compatibilità paesaggistica dell'opera è sviluppata a due diverse scale di indagine: quella territoriale denominata **Contesto paesaggistico** e quella locale o puntuale denominata **Nodo**.



Il tratto dell'opera oggetto della presente relazione interessa il seguente contesto (vedi precedente paragrafo 2.3 Contesti paesaggistici); il **contesto 3 "Berico"**, corrispondente allo spazio pianeggiante tra Colli Berici e Lessini, centralmente occupato dalla conurbazione formatasi lungo il sistema infrastrutturale Monteforte/Soave e chiuso est dal Sistema urbano della città di Vicenza

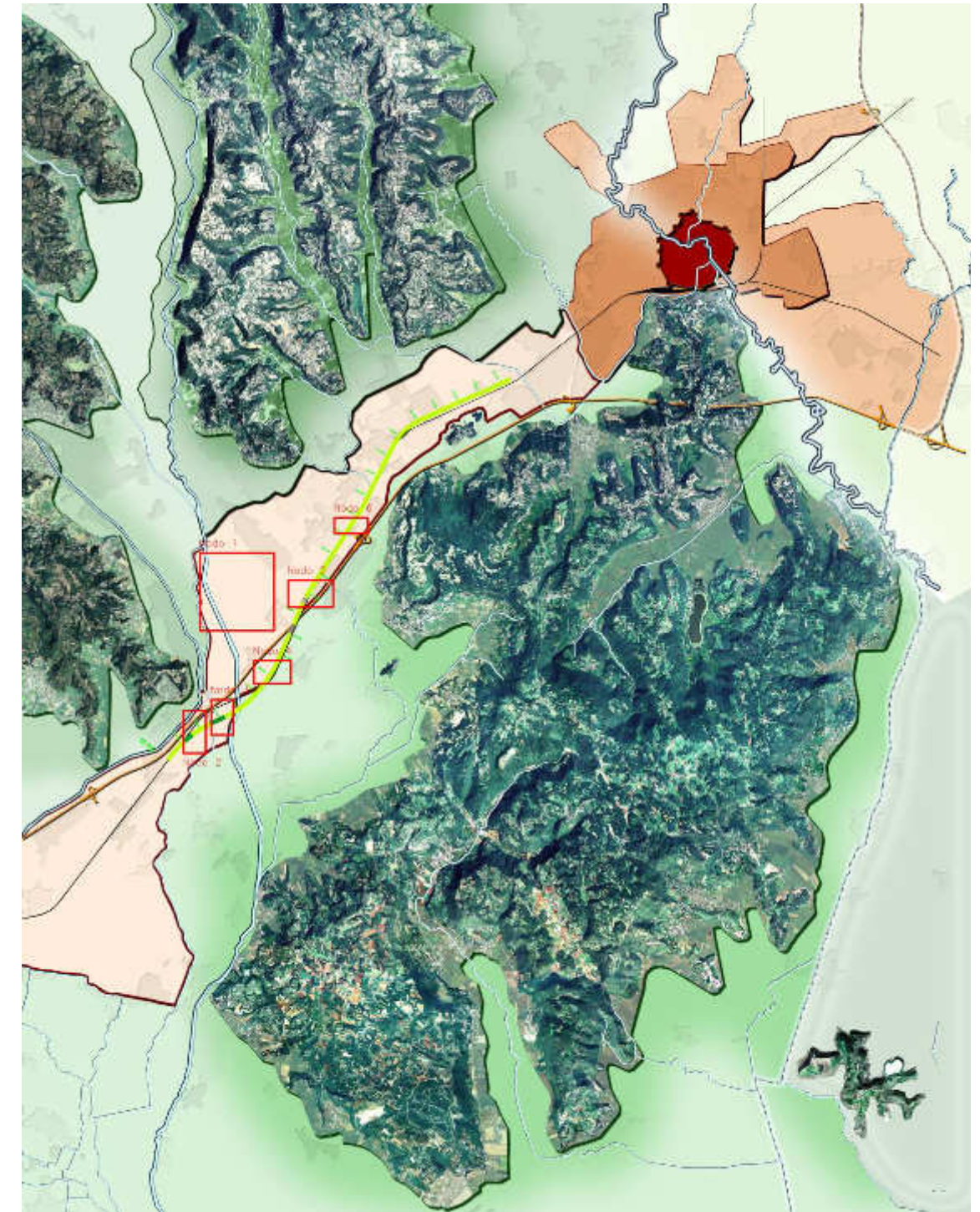
Al fine di verificare la compatibilità dell'opera con i caratteri paesaggistici di livello territoriale, per il contesto paesaggistico interessato sono stati sviluppati i seguenti contenuti:

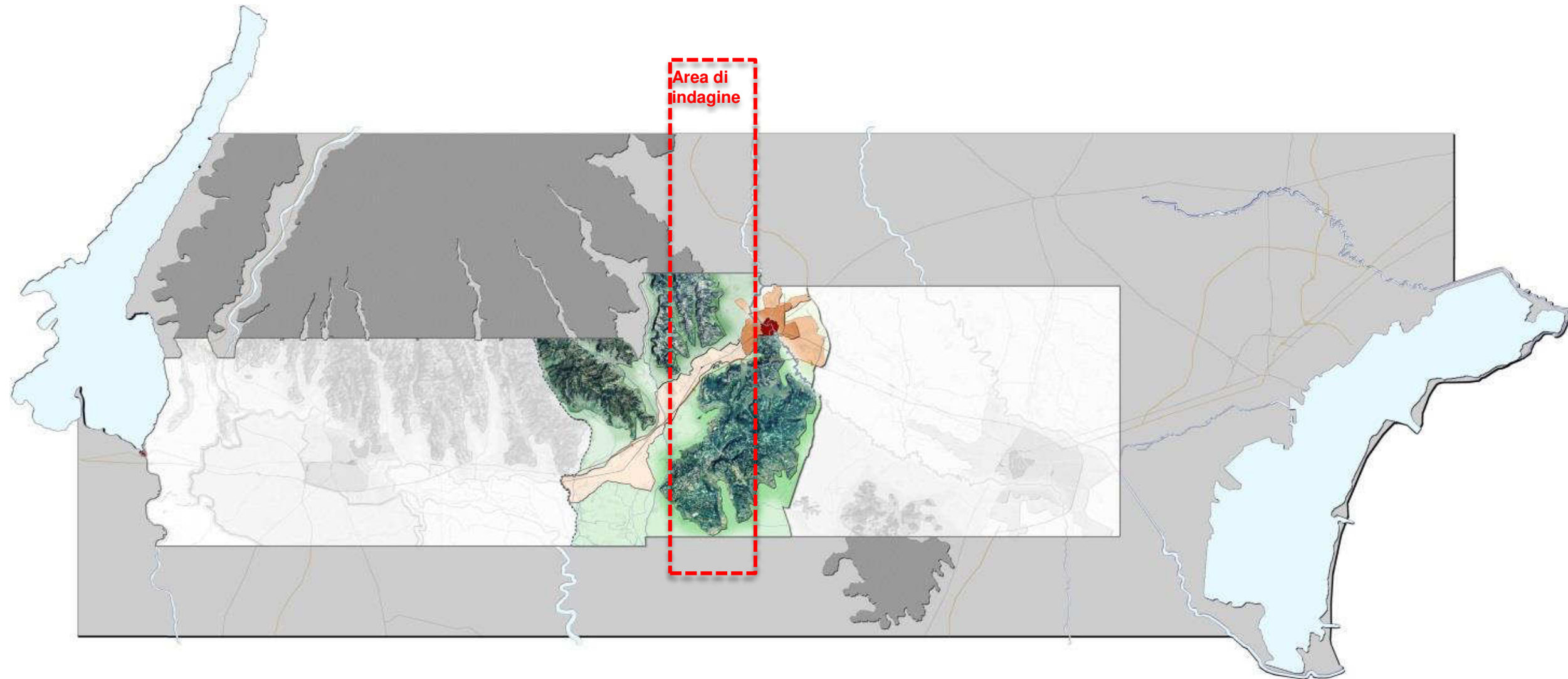
- CARATTERI AMBIENTALI DEL CONTESTO
- ANALISI DEL SISTEMA DEI VINCOLI
- ANALISI DEL SISTEMA DELLE TUTELE
- ANALISI DELLO STATO DEI LUOGHI
 - *Descrizione delle Unità di paesaggio*
 - *Caratteri figurativi e Formali*
 - *Caratteri percettivi*
- CARATTERISTICHE DEL PROGETTO ALL'INTERNO DEL CONTESTO
- EFFETTI SUL PAESAGGIO
 - *Effetti sui caratteri Formali e Figurativi*
 - *Effetti sui caratteri Percettivi*
- SCHEMA DIRETTORE DELLE OPERE DI MITIGAZIONE

5.1 CONTESTO “BERICO” – tra Astico ed Alpone

Il secondo contesto si sviluppa da San Bonifacio a Vicenza a cavallo tra le province di Vicenza e Verona. Ha come limiti i corsi d’acqua Astico/Bisatto lungo il versante est dei Berici ed il fiume Alpone ad Ovest. Muovendo all’interno del corridoio della SS11 cambiano le dominanti tematiche: la città di Vicenza ed i colli Berici almeno fino a Montecchio, le Prealpi ed i monti Lessini poi. Non c’è nel contesto una immagine di paesaggio prevalente, ma questa si modifica in relazione al succedersi dei sistemi di paesaggio, ognuno con connotazioni paesaggistiche particolari. E’ comunque l’imporsi percettivo dei rilievi collinari e montani l’aspetto rilevante. Dagli spazi aperti e viste lunghe della scena precedente, agli orizzonti verdi e viste prospettiche della valle tra colli Berici e Prealpi/Lessini.

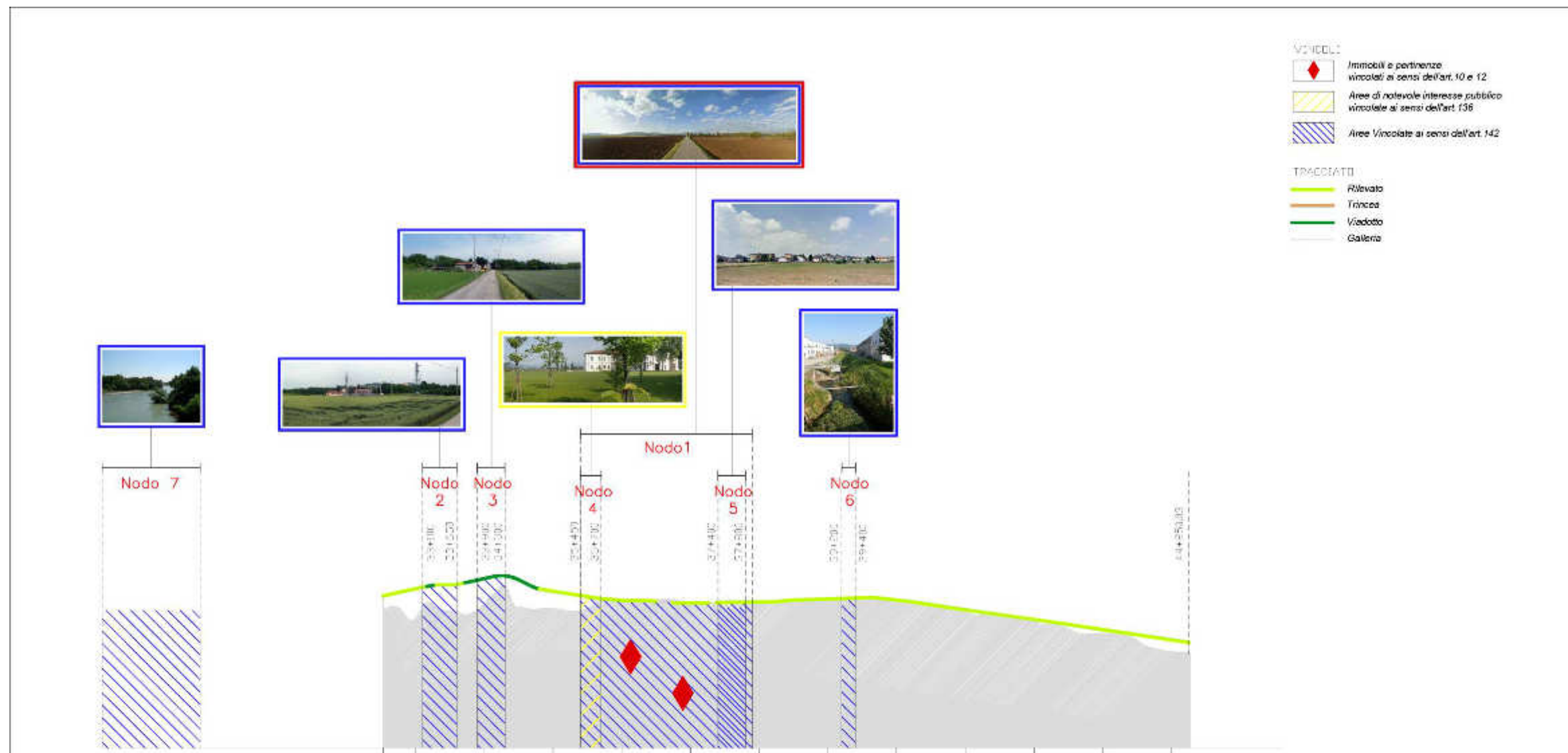
Va rilevato inoltre come il densificarsi del sistema insediativo avvicinandosi a Vicenza comporti una sempre maggiore frammentazione dello spazio visivo ed una continua intrusione di manufatti e volumi di carattere produttivo.





5.1.1 ANALISI DEI VINCOLI

All'interno del **contesto Berico** il corridoio dell'infrastruttura intercetta i vincoli paesaggistici di cui al D.Lgs 42/2004 evidenziati nella figura sottoriportata. In corrispondenza di ognuno è localizzato un "nodo" o area di indagine locale successivamente sviluppata nel capitolo 7.



I Beni storico testimoniali di cui all'art.10 e 12 del D.Lgs42/2004 sono oggetto di uno specifico approfondimento. Per ogni edificio che rientra nella fattispecie di cui ai precedenti articoli è stata redatta una specifica scheda i cui contenuti consentono di analizzare le caratteristiche architettoniche dell'edificio ed del suo intorno, lo stato di conservazione ed inoltre il tipo di possibile interferenza. Gli edifici complessivamente censiti sono 9. Vedasi l'elaborato IN0D00DI2SHIM0007202C.

Inoltre, i manufatti direttamente interferiti dalle opere, sono stati inclusi in un dossier (IN0D00DI2SHIMX000201B) dai contenuti analoghi a quanto richiesto per l'attivazione della verifica di interesse culturale di cui Agli artt. 13 e 14 del D.Lgs. 42/2004.

Progressivo: 28 COMUNE DI VICENZA - Provincia di Vicenza

1. Codice edificio
Scheda: 063

2. Ubicazione
Indirizzo: via P.zza. Carlo Scipione Paterno n°
km: 48700 Verona

3. Dimensioni
Numero piani: n° 2 Altezza: 7

4. Utilizzazione edificio principale

4.1 Residenza	<input type="checkbox"/>
4.2 Commerciale	<input type="checkbox"/>
4.3 Uffici/azienda	<input type="checkbox"/>
4.4 Uffici e servizi privati	<input type="checkbox"/>
4.5 Attività rurale	<input type="checkbox"/>
4.6 Uso pubblico	<input checked="" type="checkbox"/>
4.7 Culto	<input type="checkbox"/>
4.8 Inutilizzato	<input type="checkbox"/>

5. Interferenza

5.1 Tipologia dell'opera

5.1.1 Ferovia	<input checked="" type="checkbox"/>
5.1.2 Viabilità	<input checked="" type="checkbox"/>
5.1.3 Filareia	<input checked="" type="checkbox"/>
5.1.4 Pendenza/altitudine	<input type="checkbox"/>
5.1.5 Nuova struttura	<input type="checkbox"/>
5.1.6 Ripristino/Utilizzo	<input type="checkbox"/>
5.1.7 Opere idrauliche	<input type="checkbox"/>
5.1.8 Carichi	<input type="checkbox"/>

5.2 Spazio di interferenza

5.2.1 Impedire (0-5 m)	<input checked="" type="checkbox"/>
5.2.2 Preservire (5-50 m)	<input checked="" type="checkbox"/>
5.2.3 Intervento (50-500 m)	<input checked="" type="checkbox"/>

6. Vincoli e Tutela

6.1 D.Lgs n° 43/2004 - art.10	<input checked="" type="checkbox"/>
6.2 D.Lgs n° 43/2004 - art.12	<input type="checkbox"/>
6.3 D.Lgs n° 43/2004 - art.13	<input type="checkbox"/>

7. Analisi storica

7.1 Profondità	<input type="checkbox"/>
7.2 Orizzontale	<input type="checkbox"/>
7.3 Inclinazione	<input checked="" type="checkbox"/>
7.4 Azione verticale	<input type="checkbox"/>

8. Qualità storico ambientale

8.1 Indizio di valore storico testimoniale	<input checked="" type="checkbox"/>
8.2 Indizio di valore storico architettonico	<input type="checkbox"/>
8.3 Indizio di valore ambientale	<input type="checkbox"/>

9. Contesto ambientale

9.1 Carriello Agricolo	<input type="checkbox"/>
9.2 Carriello Biologico/piazza	<input checked="" type="checkbox"/>
9.3 Carriello Urbano/stada	<input type="checkbox"/>

10. Stato di conservazione

10.1 Strutture verticali:			
10.1.1 intonaco	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.1.2 cemento armato	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.1.3 tralicci	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.1.4 legno	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.2 strutture tetto:			
10.2.1 telaio cemento	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.2.2 cemento armato	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.2.3 ferro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.2.4 legno	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.3 manufatti di copertura:			
10.3.1 coppi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.3.2 tegole	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.3.3 lamiera	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.3.4 altri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.4 infissi:			
10.4.1 manufatti fessati o vetri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.4.2 infossati	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Intorno

11.1 a ridosso	<input type="checkbox"/>
11.2 a cappanna	<input type="checkbox"/>
11.3 a pedana	<input type="checkbox"/>
11.4 piano	<input type="checkbox"/>

12. porticato

12.1 con corpo nel fabbricato	<input type="checkbox"/>
12.2 aggregato	<input type="checkbox"/>

13. arredi

13.1 balconi ed antri	<input type="checkbox"/>
13.2 stanzoni	<input type="checkbox"/>
13.3 avvolgibili	<input type="checkbox"/>

14. decorazioni

14.1 fazzo marmocolorato	<input type="checkbox"/>
14.2 fazzo marmorato	<input type="checkbox"/>
14.3 streghe in ferro battuto	<input type="checkbox"/>
14.4 cornici in pietra	<input type="checkbox"/>
14.5 affreschi	<input type="checkbox"/>
14.6 bugiate	<input type="checkbox"/>

15. pavimentazione esterna

15.1 cemento	<input type="checkbox"/>
15.2 asfalto	<input type="checkbox"/>
15.3 in cotto	<input type="checkbox"/>
15.4 stoffato	<input type="checkbox"/>
15.5 altro	<input type="checkbox"/>

16. tende


16.1 fissa	<input type="checkbox"/>
16.2 mobile	<input type="checkbox"/>

17. insegne

17.1 a tabella	<input type="checkbox"/>
17.2 a bandiera	<input type="checkbox"/>
17.3 illuminazione propria	<input type="checkbox"/>
17.4 illuminata	<input type="checkbox"/>

18. altri elementi di facciata

18.1 cartelli pubblicitari	<input type="checkbox"/>
18.2 mensole in ferro	<input type="checkbox"/>
18.3 segni stradali	<input type="checkbox"/>
18.4 quadri storici	<input type="checkbox"/>

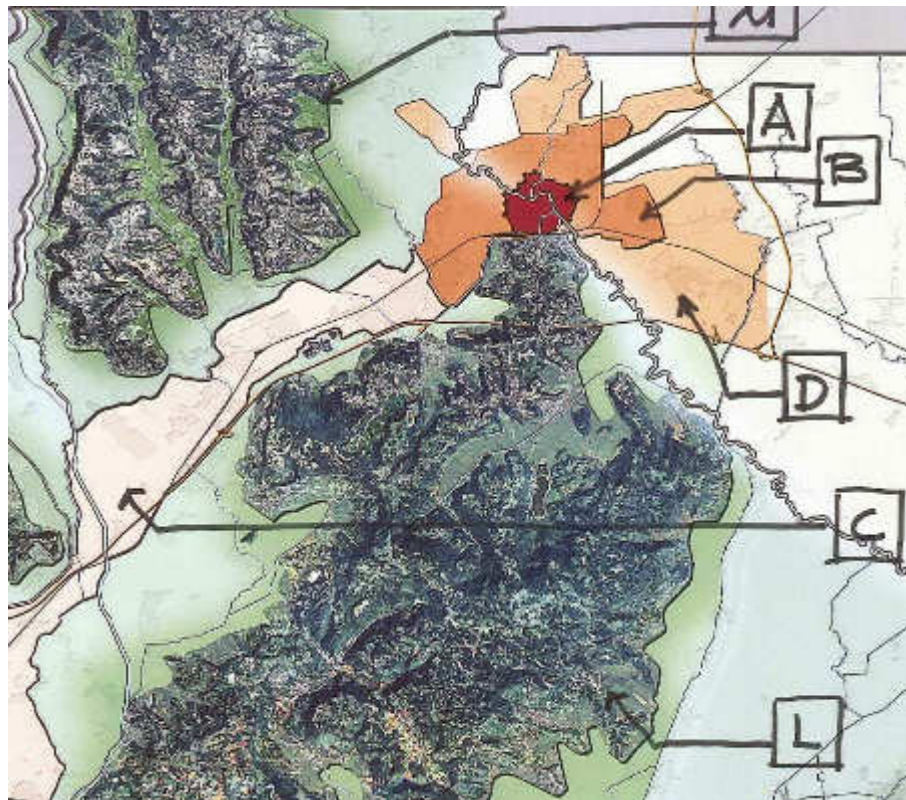


5.1.2 ANALISI DELLO STATO ATTUALE

L'analisi del paesaggio alla scala del contesto è funzionale alla valutazione degli effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera alla scala territoriale. Ovvero si tratta di sviluppare un livello di valutazione generale rispetto all'opera nel suo complesso e con riferimento ai caratteri strutturali del paesaggio locale. La valutazione di compatibilità paesaggistica specifica riferita al sistema dei vincoli è demandata al capitolo 7 relativo ai "nodi".

5.1.2.1 Unità di paesaggio all'interno del contesto

Il primo livello di analisi è mirato all'individuazione delle immagini di paesaggio presenti all'interno del contesto con riferimento alle "tipologie" di cui al precedente paragrafo 2.5.2.



L'area di indagine relativa al territorio interessato dall'infrastruttura coinvolge direttamente soltanto i tre sistemi di seguito descritti:

- **Unità di paesaggio metropolitano tra Berici e Lessini (C)**, è il corridoio urbanizzato che occupa quasi interamente la fascia di pianura tra i rilievi a nord ed i colli Berici a sud. Un corridoio tagliato al centro dalla linea delle infrastrutture. I bordi a nord e sud,

corrispondono ai margini del costruito o delle infrastrutture, mentre alle due estremità vi sono le città di Vicenza e Montebello.

- **Unità di paesaggio dei Berici (L)**: comprende il sistema collinare e l'area di pianura ai suoi piedi. Verso est un paesaggio agricolo dotato di buona integrità, tagliato longitudinalmente dalla SP 247 e caratterizzato da un sistema insediativo policentrico prevalentemente disposto alla base delle pendici collinari. Verso ovest una stretta fascia pianeggiante chiusa tra le pendici collinari e il corridoio urbano Montecchio/San Bonifacio. Anche su questo versante permane la localizzazione pedecollinare dei centri abitati i quali acquistano però una maggior rilevanza percettiva. Brendola, Sarego, Lonigo, tra i principali, i quali tendono ad espandersi verso nord per saldarsi con il sistema centrale. Tra Vicenza e Montecchio i colli perdono completamente lo spazio aperto di pertinenza (o contesto figurativo), la loro base è segnata dall'autostrada e dal canale Retrone, bordi sui quali si appoggia direttamente il sistema urbano di Vicenza.
- **Unità di Paesaggio delle Prealpi e Lessini (M)**, comprende i rilievi orografici e le aree pianeggianti tra le "dita" disegnate dalla morfologia dei rilievi e l'asse storico della Sr11. Come già anticipato, l'ambito è caratterizzato dal punto di vista insediativo da una serie di centri urbani, posti alle pendici dei Lessini e sviluppati verso sud fino a saldarsi con il corridoio centrale. La disposizione trasversale dei centri, la morfologia dei rilievi, i fiumi che scendono da nord creano una compartimentazione in tre sottoambiti dello spazio pianeggiante. La sezione, tra il fiume Bacchiglione e Montecchio ha dimensioni ridotte ed è frammentata centralmente dall'abitato di Altavilla vicentina. Le altre due sezioni (Montecchio/Montebello e Montebello/Monteforte d'Alpone) hanno caratteri più scenografici, maggiore ampiezza, una particolare integrità del paesaggio agricolo dominato dalla geometria dei vigneti.
- **Unità di Paesaggio della prima cintura Urbana (B)**: Comprende il sistema insediativo di prima cintura urbana di Vicenza caratterizzato dalla prevalenza di tessuti urbani di carattere produttivo e commerciale
- **Unità di Paesaggio della città storica**: comprende i tessuti relativi alla centro storico di vicenza ed aree contermini

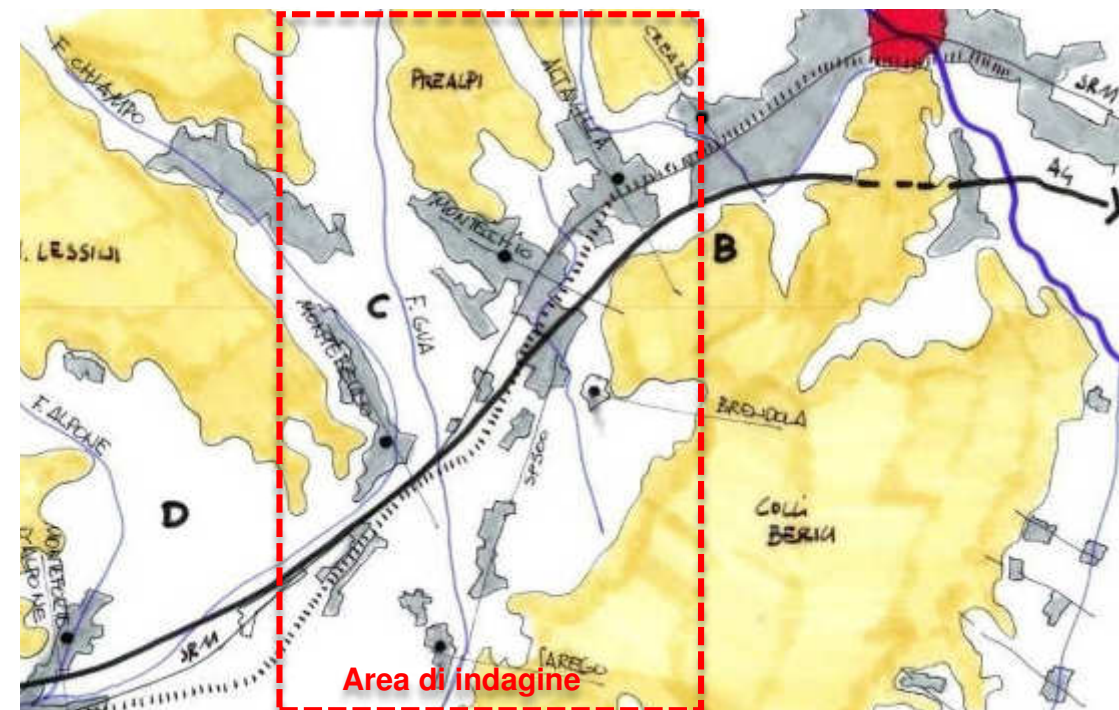
Caratteri figurativi e formali alla scala del contesto

Dal punto di vista figurativo, il territorio all'interno del contesto si presenta come un'ampia valle; ai lati rilievi verdi dalle forme morbide ed arrotondate, separati da uno spazio pianeggiante chiuso a est dal sistema urbano di Vicenza e ad ovest dalla strozzatura Montebello/Brendola. Un "nastro" di pianura dai bordi e margini irregolari, margini che su entrambe i lati si dilatano per incunearsi tra le "dita" disegnate dalla particolare morfologia dei rilievi. Una serie di profonde vallate a pettine verso nord ed ampie radure a sud. La fascia pianeggiante è segnata per tutta la sua lunghezza dal corridoio infrastrutturale Sr11/autostrada A4/ferrovia. Su questa linea s'innesta a nord il sistema di accessibilità ai rilievi, strade che salgono lungo le tre valli principali dell'Agno, Chiampo e Alpone. A sud, prima di Vicenza, la linea pedecollinare della SP 247 mentre in prossimità del confine ovest della scena l'anello Montecchio/Lonigo/San Bonifacio (SP500 e SP38a).

Il sistema insediativo si articola e densifica lungo le stesse linee. Una robusta struttura centrale da Vicenza a Montebello ove si alternano con poche discontinuità aree insediative e zone industriali. A nord lungo la linea dei Lessini il sistema dei centri abitati sorti in corrispondenza delle ultime propaggini dei monti verso la pianura. Centri sviluppatasi linearmente verso la SR11 le cui espansioni insediative e produttive si sono ormai saldate con il corridoio centrale. La morfologia dei Rilievi, i fiumi (Retrone, Guà, Chiampo, Alpone) ed i sistemi insediativi che scendono da nord, dividono la scena lungo la SR11 due sezioni, aventi le medesime dominanti percettive ma ognuna con riferimenti e caratteri propri:

- b.** Tra Altavilla Vicentina e la strozzatura Montecchio/Brendola;
- c.** Tra Montecchio e Montebello;

Si tratta di due sezioni o micro-paesaggi, spazi aperti con margini definiti, caratteri ambientali simili ma diverso grado di infrastrutturazione ed urbanizzazione, in altre parole diverso grado di integrità e leggibilità delle componenti formali strutturali.



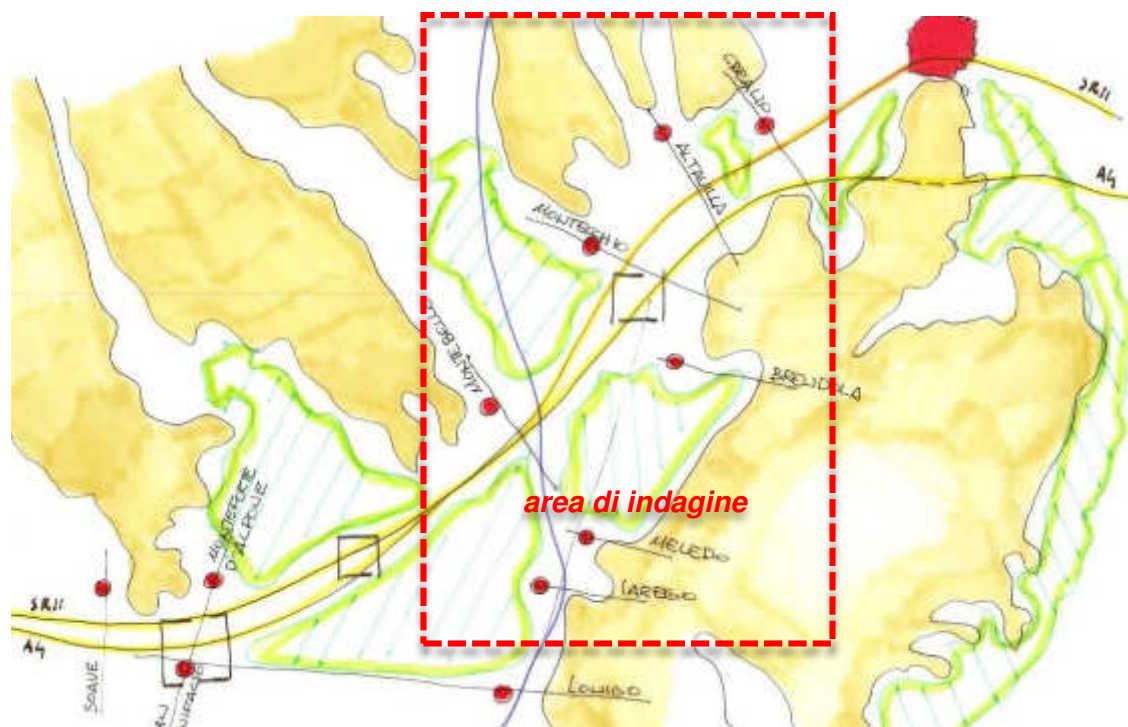
Schema dei caratteri fisici e individuazione dell'area di indagine

Partendo da Altavilla e muovendo verso ovest, la sezione b) è per buona parte occupata dal primo e più robusto tratto del corridoio metropolitano. Un carattere di prevalenza figurativa del sistema urbano centrale che continua per tutta la seconda sezione fino a Montecchio. Sono le principali infrastrutture che allontanandosi od avvicinandosi tra di loro, condizionano e disegnano l'urbanizzazione. Da Torri di Quartesolo (ad est di Vicenza) a Montecchio, autostrada, Sr11 e ferrovia si allontanano, si distanziano, isolano una fascia pianeggiante ormai quasi interamente colonizzata dal sistema urbano, un margine molto forte che di fatto separa Lessini e Berici. Nelle sezioni successive, tra Montecchio e San Bonifacio, le infrastrutture si riavvicinano con un relativo alleggerimento del carico insediativo ed un aumento della leggibilità del territorio in fregio.

Caratteri del sistema percettivo alla scala del contesto

Il **sistema della percezione** è ben caratterizzato, fino a Montebello la vista è delimitata su ambo i lati dai rilievi orografici ed assume caratteri prospettici. Le linee preferenziali di percezione del Paesaggio sono sempre la Sr11 e l'autostrada A4 (itinerari principali) sui quali s'innesta il sistema degli itinerari secondari: verso i Berici a sud, e verso i Lessini a Nord.

I **bacini visivi**, di pertinenza dei principali itinerari a percorrenza veloce (autostrada e Sr11) hanno una dimensione e caratteri variabili. Tra Altavilla e Montecchio, l'urbanizzazione della fascia centrale ed i rilievi delimitano distretti di modeste dimensioni. Bacini quasi inesistenti fino a Sovizzo, ad eccezione dell'area a ridosso dei Berici, unico respiro visivo nonché modesta ma paesaggisticamente rilevante fascia di pertinenza figurativa dei colli.



Schema dei caratteri percettivi e individuazione dell'area di indagine

A nord i due distretti delle valli dell'Agno e dell'Alpone, delimitati dalle "dita" dei rilievi orografici e dal corridoio metropolitano.

A sud due ampi distretti separati dal fiume Gua: un primo ampio anfiteatro con i Berici sullo sfondo ed i paesi di Brendola e Meleto ai vertici, poi un bacino maggiormente frammentato, inciso dal margine della ferrovia e chiuso dal sistema urbano lungo la SP38a.

Dal punto di vista tematico **l'immagine prevalente** è quella della conurbazione metropolitana, con forti richiami sullo sfondo ai paesaggi delle grandi emergenze naturalistiche.

I paesaggi diffusi della villa veneta, dei presidi storici (rocche, monasteri) punteggiano tutta la scena, conferendo identità e riconoscibilità alle varie località.

L'immagine paesaggistica della campagna pedecollinare, caratterizzata dalla geometria dei vigneti e da una certa varietà degli assetti culturali domina invece all'interno dei distretti di maggior dimensione.

Tale paesaggio agricolo ha i suoi luoghi di eccellenza e riferimenti tematici prevalenti in corrispondenza dei **contesti figurativi** localizzati negli spazi aperti tra Montecchio e Monteforte d'Alpone. Due ambiti caratterizzati dalla bellezza delle pendici, geometria dei vigneti, integrità del costruito, assenza di detrattori, un sistema capillare di itinerari. Le aree agricole maggiormente integre, ai piedi dei colli, costituiscono i contesti figurativi dei Berici, aree che rafforzano la presenza scenica ed il carattere di prevalenza percettiva dei rilievi. Altri contesti figurativi sono tra Montecchio e Montebello, tra Montebello e Monteforte d'Alpone e sono relativi ad alcune Ville con il loro intorno agricolo di pertinenza

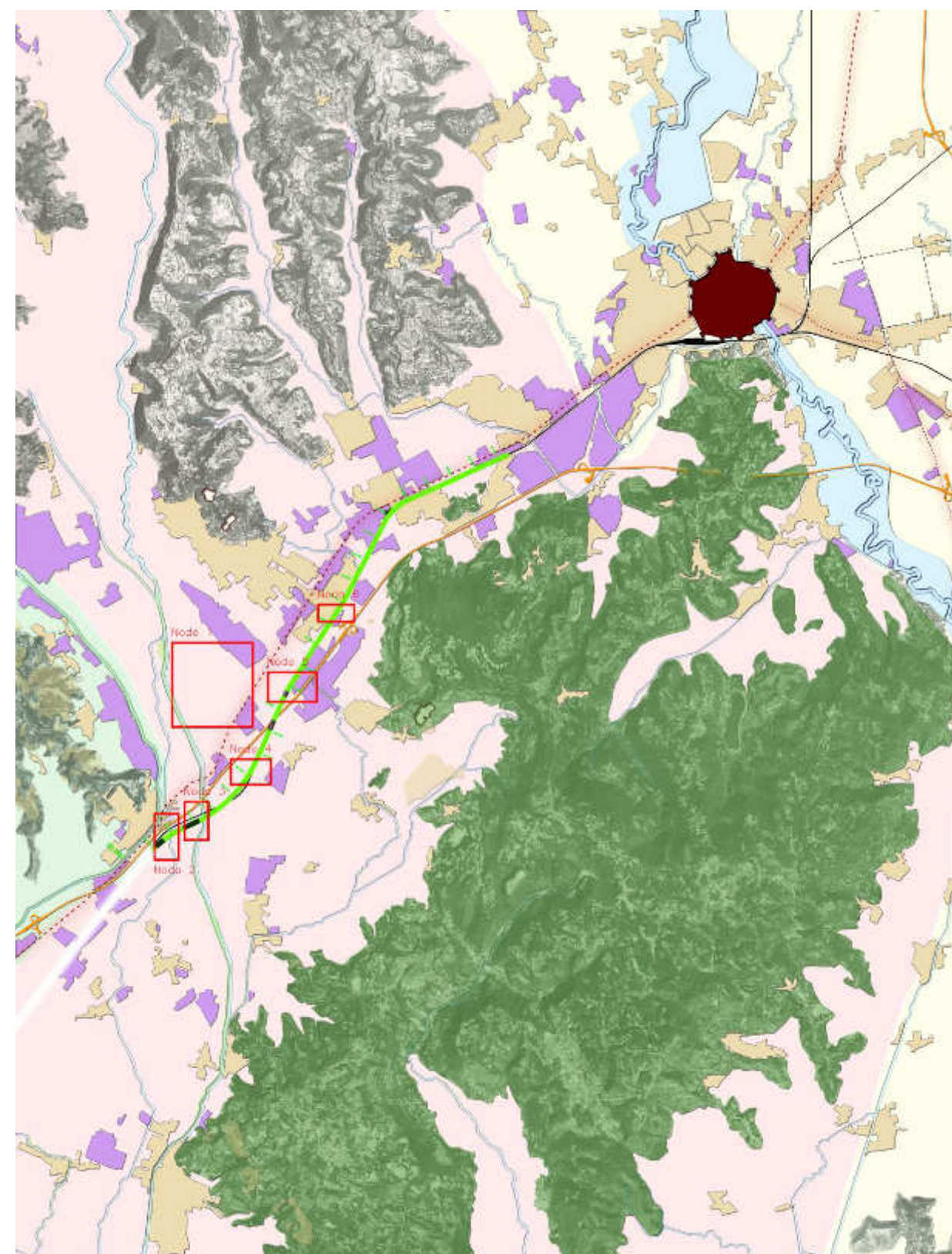
Dopo il nodo di Montecchio, le viste si aprono.

5.1.3 EFFETTI SUL PAESAGGIO

Effetti sui caratteri Formali e Figurativi

Componente	Effetti maggiormente significativi alla scala del Contesto
<i>Spazio agricolo</i>	Essendo l'opera localizzata per la maggior parte in affiancamento o sovrapposizione alla ferrovia, per altro compresa all'interno della conurbazione Vicenza/Montebello, non comporta ulteriori frammentazioni o alterazioni della matrice agricola del territorio
<i>Corsi d'acqua</i>	Quali opere correlate sono previsti alcuni interventi di carattere idraulico (descritti nel paragrafo relativo al progetto). Gli interventi di maggior rilievo sui corsi d'acqua esistenti sono descritti puntualmente all'interno dei nodi.
<i>Viabilità</i>	Quali opere correlate al progetto sono previsti una serie di interventi migliorativi sulla viabilità, meglio descritti nel capitolo relativo alla descrizione del progetto.

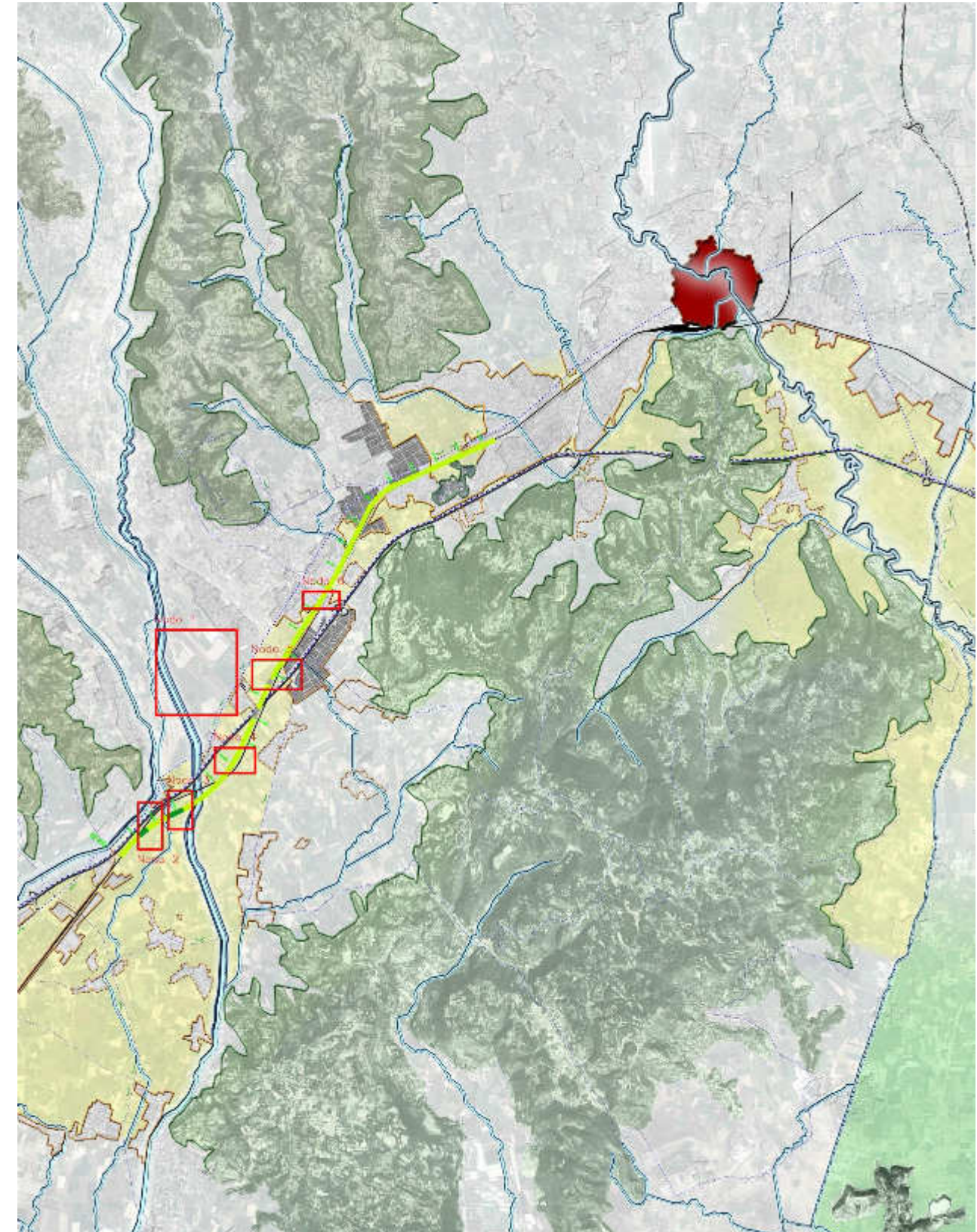
Gli effetti relativi alle aree paesaggisticamente rilevanti denominate "**nodi**" (interferenze con i vincoli) sono stati approfonditi nel relativo capitolo n. 7 "*Compatibilità paesaggistica a scala puntuale*"



Effetti sui caratteri Percettivi

Componente	Effetti potenziali
<i>Bacini visivi</i>	La nuova infrastruttura essendo localizzata in affiancamento o sovrapposizione alla ferrovia esistente comporta alterazioni o frammentazione dei bacini visivi esistenti che conservano la loro estensione. L'opera si configura comunque come un rinforzo complessivo dell'effetto "margine" o barriera della ferrovia esistente
<i>Punti Panoramici</i>	Non vi sono all'interno del contesto punti panoramici di rilievo, inoltre inserendosi l'opera interamente all'interno del corridoio urbanizzato non comporta fenomeni visivi di alterazioni e/o intrusione
<i>Itinerari</i>	La realizzazione dell'opera prevede comunque il ripristino della continuità funzionale di tutti gli itinerari paesaggistici.

Gli effetti relativi alle aree paesaggisticamente significative denominate "**nodi**" (interferenze con i vincoli) sono stati approfonditi nel relativo capitolo n. 7 "Compatibilità paesaggistica a scala puntuale"

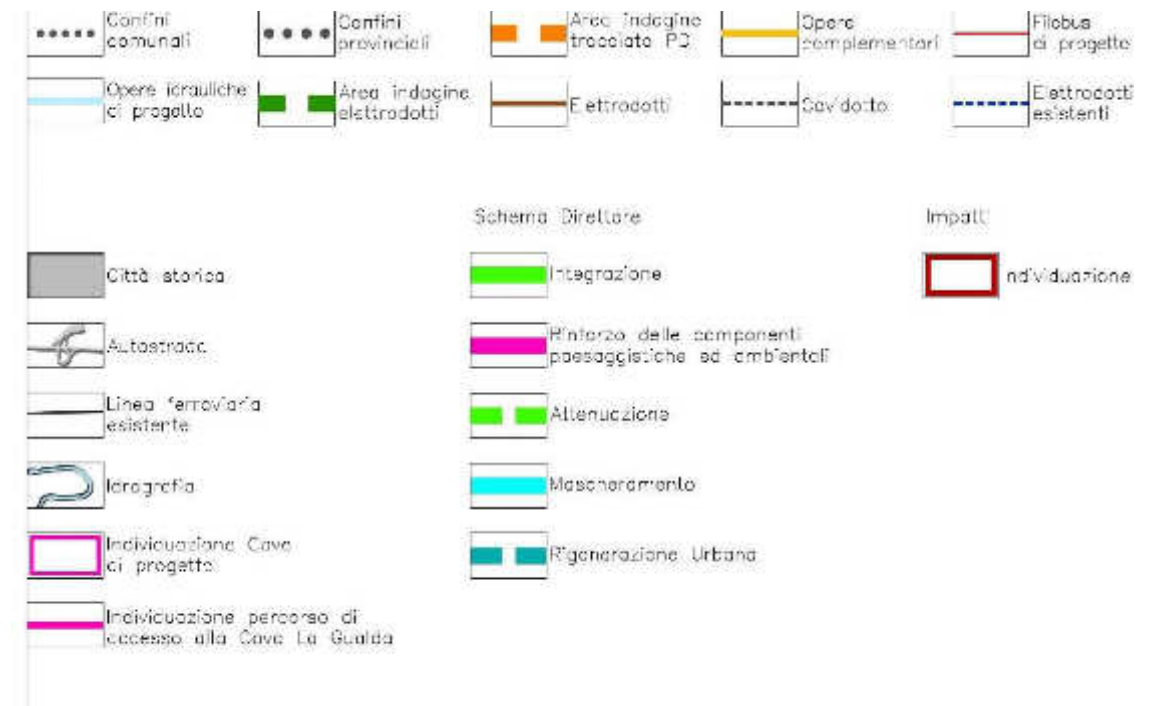


5.1.4 SCHEMA DIRETTORE DELLE OPERE DI MITIGAZIONE

Con riferimento agli effetti sui caratteri formali e percettivi precedentemente descritti, lo *schema direttore* fornisce le azioni ed obiettivi di mitigazione in base alle quali è stato poi predisposto il progetto delle opere a verde. Tali azioni nel *contesto Berico* possono essere raggruppate in tre categorie principali:

- Integrazione:** quando le opere di mitigazione si relazionano, integrano e completano delle preesistenze.
- Rinforzo delle componenti paesaggistiche ed ambientali:** quando l'opera interferisce con il sistema dei corridoi di connettività ecologica (corsi d'acqua) e vi è la necessità di ricucire e rafforzare il sistema della naturalità con l'introduzione di *fasce boscate, macchie boscate in ambito ripariale, fascia arboreo arbustiva igrofila*. In presenza di aree intercluse o residuali che possono essere utilizzate per arricchire il sistema della naturalità in area agricola. Per diversificare e conferire ritmo alla percezione del paesaggio dall'infrastruttura con la definizione di una serie di "finestre" sul paesaggio incorniciate da alberature di prima grandezza lungo i cavalcavia di scavalcamento della TAV o con la localizzazione puntuale di macchie boscate che conferiscano ritmo alla percezione dissimulando ove possibile la linearità e continuità del tracciato dell'opera.
- Mascheramento:** quando vi è la necessità di combinare il rinforzo dei caratteri ambientali con l'occultamento visivo dell'opera in corrispondenza di aree di particolare interesse paesaggistico o in presenza di opere d'arte particolarmente impattanti (vedi viadotto a sud di San Bonifacio). In tal caso saranno utilizzate strutture vegetali di grandi dimensioni quali *fasce arboreo arbustive, filari alberati di prima grandezza su più livelli*.
- Attenuazione:** quando vi è la necessità di ammorbidire l'impatto visivo dell'opera (in rilevato) favorendone l'assorbimento visivo all'interno dello spazio agricolo con strutture vegetali a prevalente composizione arbustiva: *fascia arbustiva in ambito agricolo*.
- Rigenerazione urbana:** quando la realizzazione dell'opera comporta come azioni collaterali il miglioramento della funzionalità o degli spazi urbani

Nello specifico elaborato *IN0D00D 12 N4 IM0127 001 - 7 - Integrazione paesaggistica dell'opera - 1/10.000*, allegato alla relazione paesaggistica sono individuate le azioni di mitigazione di cui sopra
Legenda della tavola



6 PROGETTO DELLE OPERE A VERDE (MITIGAZIONI)

6.1 CRITERI PROGETTUALI

Il disegno delle opere a verde funzionale all'integrazione/mitigazione dell'infrastruttura è stato predisposto da un lato con riferimento alla esigenze di mitigazione connesse alla morfologia dell'opera (trincea, trincea coperta, rilevato, viadotto) dall'altro per rispondere ad esigenze di carattere ambientale ed ai requisiti richiesti dalla tematiche di carattere paesaggistico. Con riferimento alla scala del contesto territoriale il progetto delle opere di integrazione/mitigazione è predisposto con coerenza rispetto agli obiettivi di qualità definiti dalla pianificazione di scala sovraordinata (vedi paragrafo) sintetizzati nella tabella che segue.

Obiettivo generale	Obiettivo specifico
<i>Integrità delle aree ad elevata naturalità ed alto valore ecosistemico</i>	Salvaguardare le aree ad elevata naturalità e ad alto valore ecosistemico,
<i>Funzionalità ambientale dei sistemi fluviali e lacustri</i>	Salvaguardare gli ambienti fluviali ad elevata naturalità, in particolare il sistema dell'Adige e i corsi d'acqua minori
<i>Diversità del paesaggio agrario</i>	Salvaguardare gli elementi di valore ambientale anche dove residuali, che compongono il paesaggio agrario (siepi campestri, fasce erbose, fossi e scoline, colture arboree ed arbustive tradizionali).
<i>Connettività ecologica</i>	Adottare il criterio della minor perdita di naturalità e minor frammentazione ecologica Incremento della naturalità diffusa e riconnessione delle presenze naturalistiche puntuali.
<i>Qualità urbana degli insediamenti</i>	Salvaguardare e valorizzare la presenza nei centri urbani degli spazi aperti, delle aree boscate, dei prati e dei coltivi anche residuali, quali elementi di servizio alla popolazione e di integrazione della rete ecologica
<i>Valore culturale e testimoniale degli insediamenti e dei manufatti storici</i>	Promuovere la conoscenza degli insediamenti e dei manufatti di interesse storico-testimoniale nonché preservare l'integrità del manufatto ed el suo contesto figurativo di riferimento

In sostanza il progetto delle opere a verde è alla fine il risultato di un sistema incrociato di valutazioni ovvero di una coerenza rispetto ad una molteplicità di aspetti quali a solo titolo esemplificativo:

Criteria di carattere ambientale

- Aumento della naturalità e biodiversità delle aree agricole
- Rinforzo o ripristino della naturalità delle aree ripariali
- Ripristino della connettività ecologica
- Coerenza delle tipologie di impianto con *l'unità ecologica* di riferimento
- Continuità spaziale delle opere a verde con le emergenze vegetazionali esistenti

Criteria di carattere paesaggistico

- Coerenza con gli obiettivi di qualità sovraordinati
- Coerenza con i caratteri paesaggistici delle *Unità di paesaggio*
- Integrazione dell'opera con i *contesti figurativi e bacini visivi*
- Caratterizzazione figurativa e percettiva di alcuni punti significativi
- Occultamento visivo dell'opera in ambiti paesaggisticamente rilevanti
- Percezione dai punti panoramici
- Caratteri e qualità del paesaggio percepito dall'infrastruttura

Criteria di carattere ingegneristico

- Morfologia dell'opera
- Carattere e dimensioni delle opere d'arte
- Questioni tecniche di sicurezza e distanze

6.2 CLASSIFICAZIONE ECOLOGICA E PAESAGGISTICA DEL TERRITORIO

La classificazione ecologica del territorio costituisce un quadro di riferimento appropriato, poiché permette di delimitare e caratterizzare **unità di territorio omogenee per potenzialità naturali** e per le relative influenze sulle attività antropiche, ovvero aree all'interno delle quali specie e comunità naturali interagiscono in modo discreto con i caratteri fisici dell'ambiente.

Sono stati pertanto individuati **ambiti territoriali caratterizzati da una stessa tipologia di serie di vegetazione**, ovvero dal medesimo insieme di comunità vegetali che appartengono a successioni temporali aventi come stadio finale la stessa vegetazione naturale potenziale.

L'obiettivo è di *ricostruire, tramite impianti mirati, comunità vegetali che abbiano caratteristiche quanto più prossime a quelle delle fitocenosi che naturalmente si insiederebbero nell'area o che possano fungere da precursori di queste.*

Escludendo gli ambienti umidi e le sponde fluviali, che meritano un approfondimento a parte, l'area di studio è prevalentemente interessata da **uso agricolo** e dunque è già stata oggetto di una completa trasformazione a causa della pressione antropica; pertanto, l'obiettivo perseguito nella progettazione degli interventi di mitigazione è stato **l'incremento della naturalità diffusa del territorio**.

Oltre alle caratteristiche bioclimatiche del territorio sono state prese in considerazione le condizioni topoclimatiche delle aree di intervento nonché i residui di vegetazione seminaturale attualmente insediate nelle stesse o in un contesto ecologicamente sovrapponibile.

I modelli sono stati pertanto differenziati allo scopo di ottenere la **massima coerenza dal punto di vista ecologico degli impianti previsti**.

In questo contesto metodologico sono stati individuati i modelli di riferimento per le specie da impiegare nelle opere di mitigazione.

In ragione di quanto precedentemente esposto e sulla base delle osservazioni di campagna, è stato possibile distinguere due contesti di intervento ben definiti, relativi rispettivamente alle **aree prossime ai corsi d'acqua** e alla **piana agricola**; per ciascuno di questi due ambiti intersecati dal tracciato sono state individuate le serie di vegetazione di riferimento; i criteri di scelta delle specie da utilizzare negli impianti sono scaturiti da un attento studio fitosociologico e sindinamico, allo scopo di ricostruire formazioni coerenti con la naturale evoluzione della vegetazione presente nell'area in oggetto. Proprio in una prospettiva sindinamica, lo stadio della successione di vegetazione di riferimento è stato individuato sulla base delle condizioni edafiche e dei fattori ecologici attualmente in essere, ottimizzando la scelta della vegetazione

In questo contesto metodologico sono stati individuati i primi modelli di riferimento per le specie da impiegare nelle opere di mitigazione.

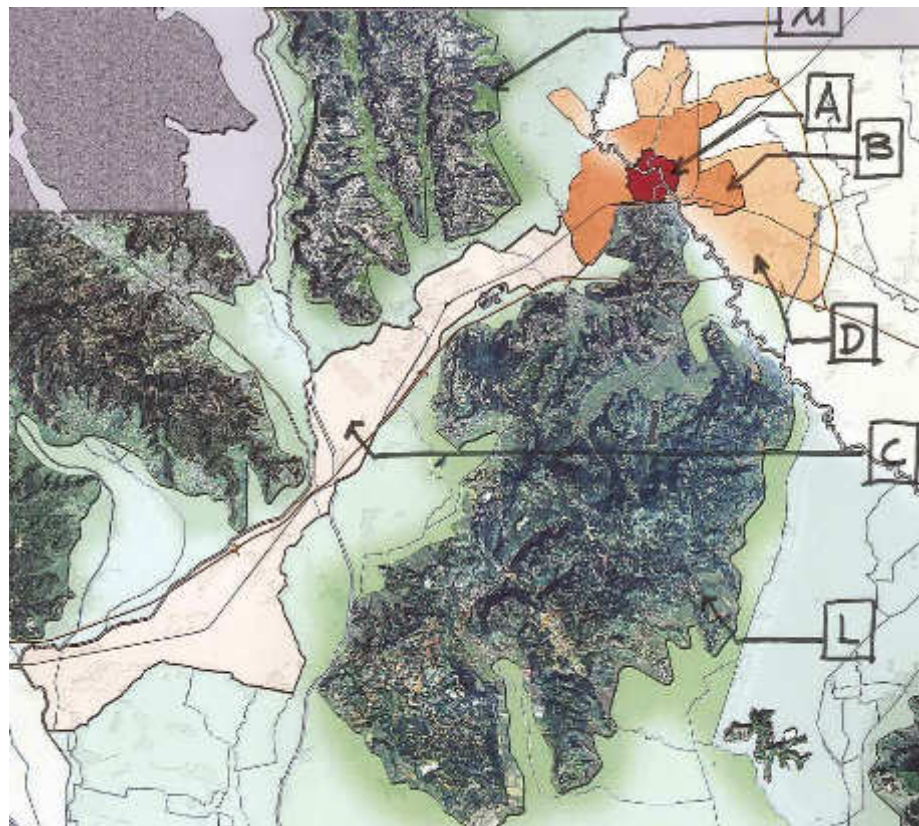
Dopo aver definito le specie ammesse all'interno delle diverse *unità ecologiche* la scelta delle composizioni e sestri di impianto per le opere a verde dovrà incrociarsi con valutazioni di carattere paesaggistico. caratteri delle diverse **unità di paesaggio, obiettivi di qualità** fissati dalla pianificazione sovraordinata, necessità di provvedere **all'integrazione e/o mitigazione** paesaggistica dell'opera in corrispondenza delle aree di maggior sensibilità.

Si riporta di seguito uno schema riassuntivo delle relazioni tra Unità ecosistemiche ed unità di paesaggio.

Unità ecosistemiche

Unità di paesaggio

Aree naturalistiche	<i>Paesaggio collinare dei Berici (L)</i>
	<i>Paesaggio prealpino (M)</i>
	<i>Paesaggio dei corsi d'acqua minori</i>
Aree agricole	<i>Paesaggio agricolo periurbano (D)</i>
	<i>Paesaggio Agricolo Pedecollinare (E)</i>
	<i>Paesaggio della città storica (A)</i>
Aree Urbane	<i>Paesaggio della prima cintura urbana (B)</i>
	<i>Paesaggio delle Conurbazioni (C)</i>
	<i>Paesaggio diffuso dei presidi storici</i>
Reti Storiche	<i>Paesaggio diffuso dei santuari</i>
	<i>Paesaggio diffuso delle ville venete</i>



6.3 OBIETTIVI E FINALITA' DEGLI INTERVENTI

Il progetto ha come obiettivo principale quello di proporre interventi atti a mitigare gli impatti indotti dalla realizzazione dell'opera ferroviaria e consentirne l'inserimento paesaggistico e ambientale. L'approccio progettuale è partito dall'interpretazione e dalla definizione delle **potenzialità vegetazionali delle aree indagate**, desunte dalle caratteristiche climatiche e dell'analisi del paesaggio vegetale esistente.

Il riscontro della vegetazione potenziale e reale ha, quindi, consentito di individuare gli **interventi coerenti con la vocazione naturalistica dei luoghi** e tali da configurarsi anche come elementi di valorizzazione ambientale del territorio. In questo modo sarà possibile anche produrre un beneficio per le comunità faunistiche locali, la cui sopravvivenza è strettamente legata ai consorzi vegetali, essendo fortemente dipendenti dalla loro strutturazione, nonché dalla composizione specifica, per la ricerca di siti di rifugio e di alimentazione.

Ogni intervento di rinaturalizzazione sarà realizzato attraverso il ripristino delle peculiarità vegetazionali originarie dei siti interessati dal progetto e la ricostituzione della continuità spaziale con gli habitat adiacenti.

Lo scopo finale degli interventi sarà quindi, dal punto di vista ecologico, quello di **restituire all'ambiente il suo carattere di continuità**, ricostituendo la vegetazione tipica dei luoghi, creando una serie di microambienti naturali che, oltre ad una valenza paesaggistica ed estetica, avranno l'importante finalità ecologica di favorire il mantenimento della biodiversità locale.

Il progetto di inserimento paesaggistico si configura come un sistema integrato di azioni per **ricucire e migliorare parti del paesaggio** attraversato e come occasione per riconfigurare "nuovi paesaggi", determinati dalla costruzione dell'infrastruttura stradale, capaci di relazionarsi con il contesto in cui si inseriscono, sia dal punto di vista ecologico che paesaggistico.

L'idea guida del progetto nasce dal riconoscimento di tre tipologie di paesaggi, con le rispettive qualità e criticità e dalla messa a punto di azioni specifiche per un miglioramento della qualità paesaggistica complessiva.

I paesaggi riconosciuti e analizzati nelle loro componenti sono:

a. **Paesaggio naturale e seminaturale**, il primo soprattutto connesso alle aree fluviali e ripariali ed il secondo legato a residui della vegetazione originaria della pianura;

I principi di *ricomposizione percettiva* del paesaggio seminaturale fanno riferimento alla loro ricostituzione fisica attraverso interventi di ricomposizione ambientale. In queste porzioni del territorio s'interviene individuando, intensificando e valorizzando le componenti identitarie e caratteristiche del paesaggio naturale (masse boschive, fasce arboree, fasce di vegetazione ripariale, etc). In questi contesti è stata prevista l'intensificazione delle masse verdi a ridosso dell'infrastruttura, funzionali alla strutturazione ed alla razionalizzazione del paesaggio ed al rafforzamento dell'identità dei luoghi. Gli interventi, distribuiti lungo il tracciato ferroviario, che mirano al mascheramento delle opere di maggiore impatto visivo, tenderanno a diminuire il livello di frammentazione del paesaggio, determinato dall'intrusione dell'opera infrastrutturale. In questo senso

b. **Paesaggio agricolo**, della pianura veneta nelle diverse declinazioni

Il paesaggio dell'ambito agricolo, soprattutto in prossimità dei nuclei abitati, è caratterizzato dalla carenza degli elementi seminaturali e dalla prevalenza delle componenti insediative. Senza un adeguato inserimento paesaggistico, in questi ambiti l'infrastruttura determinerebbe una significativa frammentazione e un pesante impoverimento delle componenti paesaggistiche originarie, determinando dei paesaggi ibridi e con forti discontinuità con gli ecosistemi. In questi ambiti sono previsti interventi mirati alla ricucitura delle componenti esistenti attraverso la costituzione di fasce arboree ed arbustive e la formazione di filari arborei, talvolta disposti ortogonalmente al tracciato stradale, per connettere anche visivamente formazioni vegetali esistenti, attraversamenti idraulici e mascherare i rilevati di approccio ai sovrappassi.

In entrambe le situazioni di cui sopra la composizione e localizzazione delle tipologie di opere verdi dovrà essere inoltre coerente con le caratteristiche delle Unità di Paesaggio attraversate. Si tratta in sostanza di rispettare il significato e ruolo assegnato nei diversi paesaggi alle diverse strutture vegetali (filari alberati,

siepi, barriere) al fine di non alterare la gerarchia percettiva del paesaggio o innescare processi di disorientamento e confusione.

La scelta e conformazione delle opere a verde deve inoltre misurarsi con diverse situazioni di criticità puntuali, ovvero situazioni dove si renda necessario preservare la percezione di emergenze storico/testimoniali o ambientali con il mascheramento od attenuazione visiva dell'opera.

6.4 CARATTERIZZAZIONE DELLA PERCEZIONE DALL'INFRASTRUTTURA

Per paesaggio in movimento si intende la percezione dinamica del paesaggio dall'infrastruttura viaria verso l'esterno che, in assenza di interventi mirati di mitigazione ed inserimento paesaggistico, renderebbe ancora più evidente la frammentazione del territorio. Verrebbe infatti a mancare, nella dimensione longitudinale del sistema infrastrutturale ferroviario, un sistema di sequenze di spazi-oggetti, di pieni e di vuoti necessari per rendere interessante il paesaggio nella sua identità. L'obiettivo è stato quello di individuare gli elementi che compongono il "paesaggio ibrido" e frammentato, risultato inevitabile della cesura che l'infrastruttura determina, per rileggerli e ricomporli come parti di sequenze visive percepibili sia dal tracciato che dagli spazi ad esso connessi.

Il progetto, quindi, ricostruisce la struttura dei diversi paesaggi interferiti e con un'equilibrata alternanza di barriere vegetali, campi visivi semi-aperti e aperti, sottolineati dall'inserimento di filari alberati disposti trasversalmente al tracciato ed in prossimità degli attraversamenti dello stesso, organizza una sequenza di finestre sul paesaggio in modo da restituire a chi percorre il tracciato una visione coerente e ben strutturata del territorio.

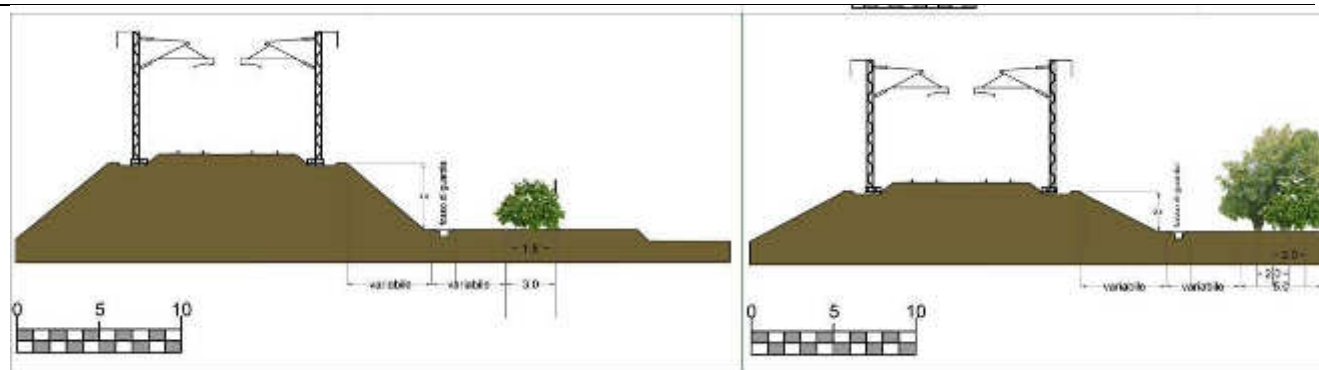
Gli interventi di mitigazione ed inserimento paesaggistico - ambientale, potenziati rispetto al progetto preliminare, hanno interessato, in particolare, la formazione delle fasce arboree ed arbustive, la mitigazione dei viadotti, l'ampliamento e creazione di aree boscate (agricole e ripariali), il ripristino ed il miglioramento della vegetazione ripariale, la sistemazione naturalistica di tombini e l'inserimento di sottopassi faunistici, la sistemazione delle aree intercluse tra le infrastrutture e delle aree di svincolo.

In generale il potenziamento della vegetazione è stato deciso per garantire un'efficace funzione schermante che incide positivamente sia sugli impatti della componente paesaggistica che di quella ambientale in senso lato. Infatti, le fasce di vegetazione a struttura lineare svolgono importanti funzioni, sia in termini di regolazione delle condizioni microclimatiche che dei flussi materici, abiotici e biotici, rappresentando un connettivo diffuso, in una rete di microcorridoi e di piccole unità di habitat. La disposizione della vegetazione, costituisce, infatti, un network di ecosistemi su larga scala e assume un ruolo determinante non solo per la funzione di mitigazione degli impatti, ma anche per la possibilità di porre le basi all'insediamento di nuove naturalità e per la conservazione di elementi di biodiversità all'interno di un paesaggio in fase di alterazione e successiva ricostituzione.

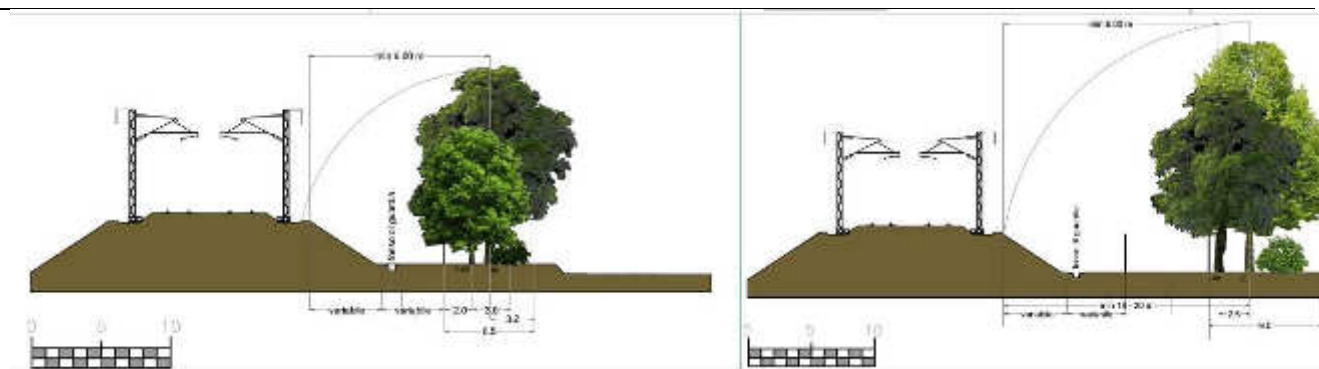
6.5 TIPOLOGICO DELLE OPERE A VERDE

Si riportano di seguito a solo titolo esemplificativo le sezioni tipo relative alle diverse strutture vegetali per le opere a verde correlate ai caratteri ambientali delle diverse unità ecosistemiche e alla morfologia dell'opera. Per maggiori dettagli si veda l'elaborato

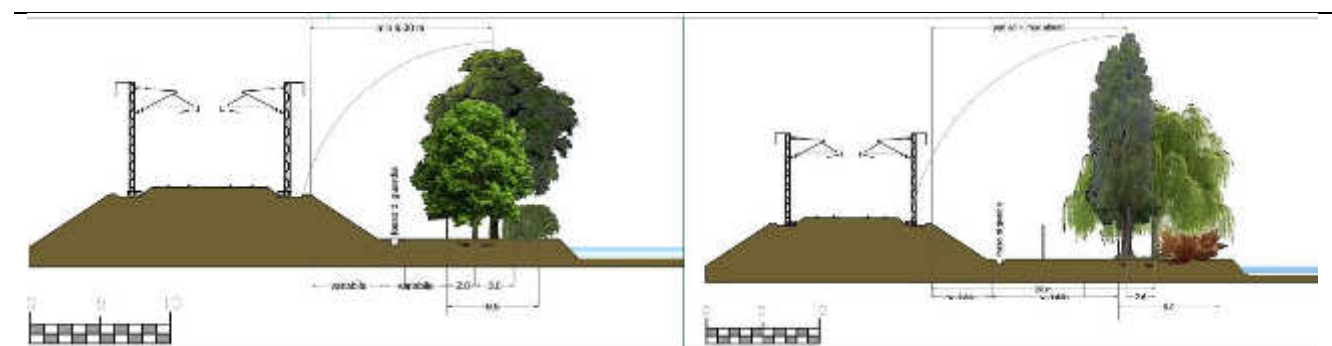
01 – Fascia arbustiva in ambito agricolo



02 – Fascia arboreo arbustiva in ambito agricolo



03 – Fascia arboreo arbustiva igrofila



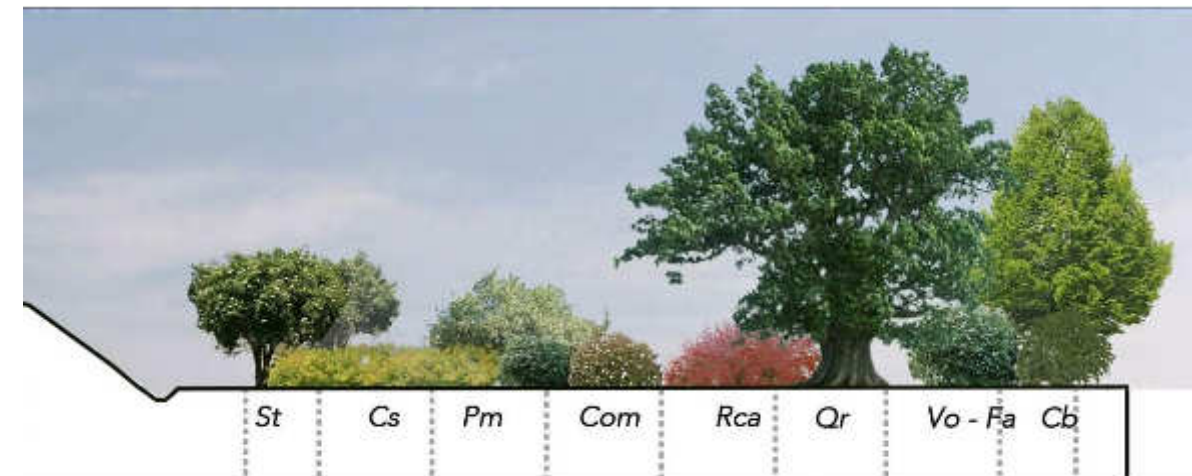
04 – macchia arbustiva in ambito agricolo



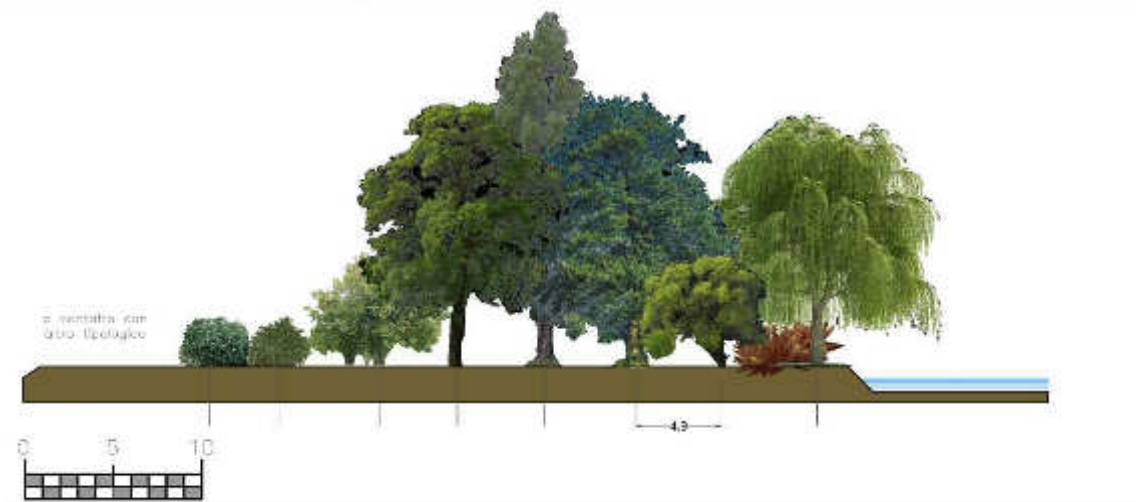
05 – macchia arbustiva in ambito ripariale fascia spondale



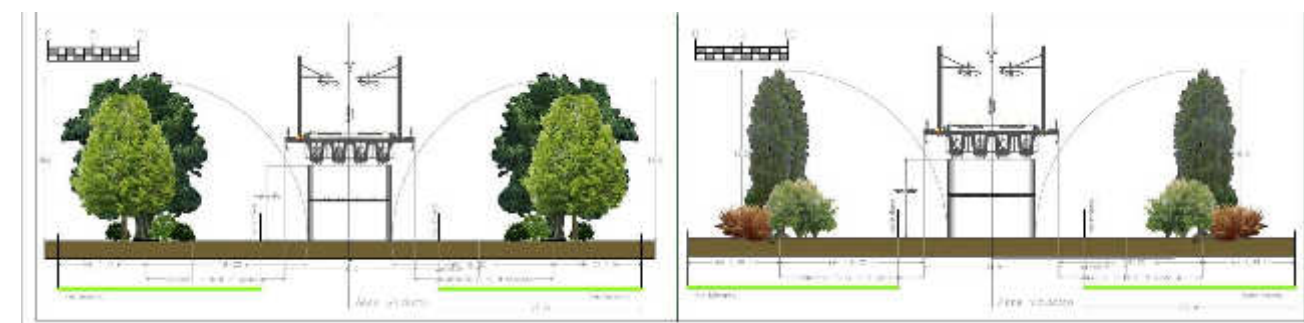
07 – macchia boscata in ambito agricolo



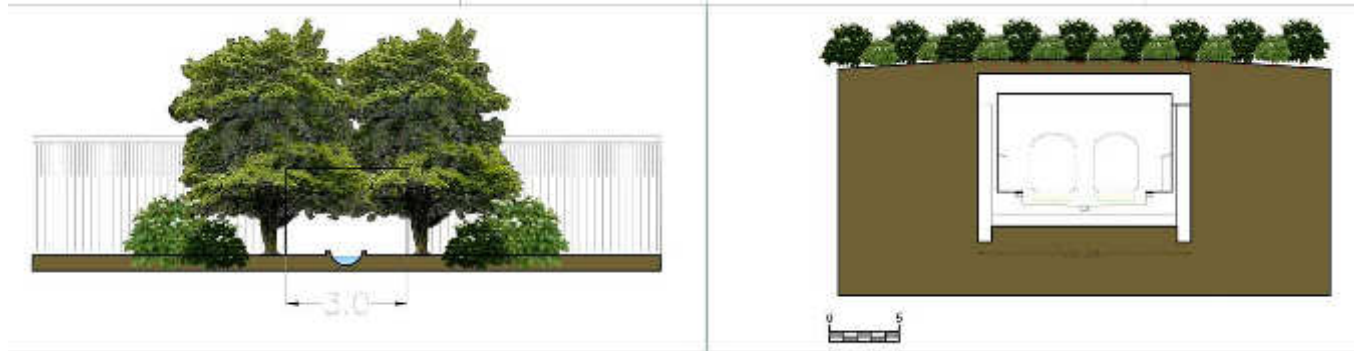
06 – macchia boscata in ambito ripariale



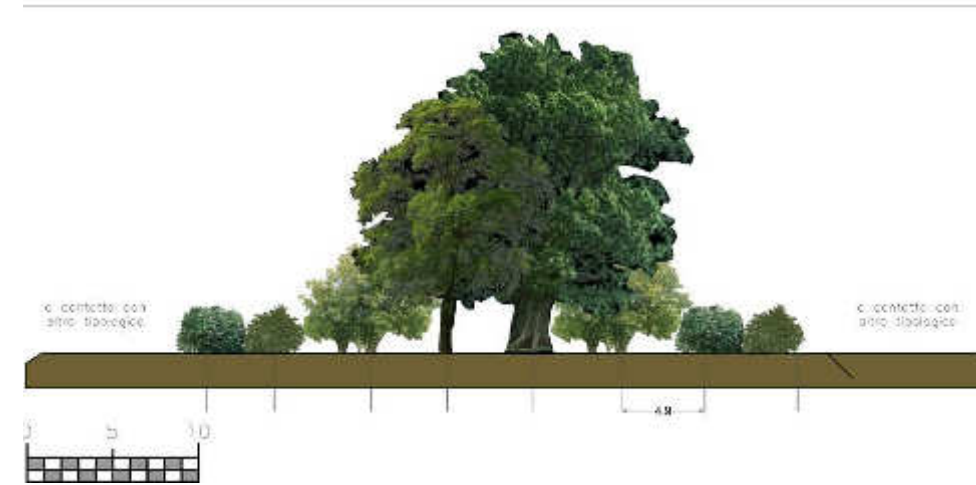
08 – Formazione di Filari arborei



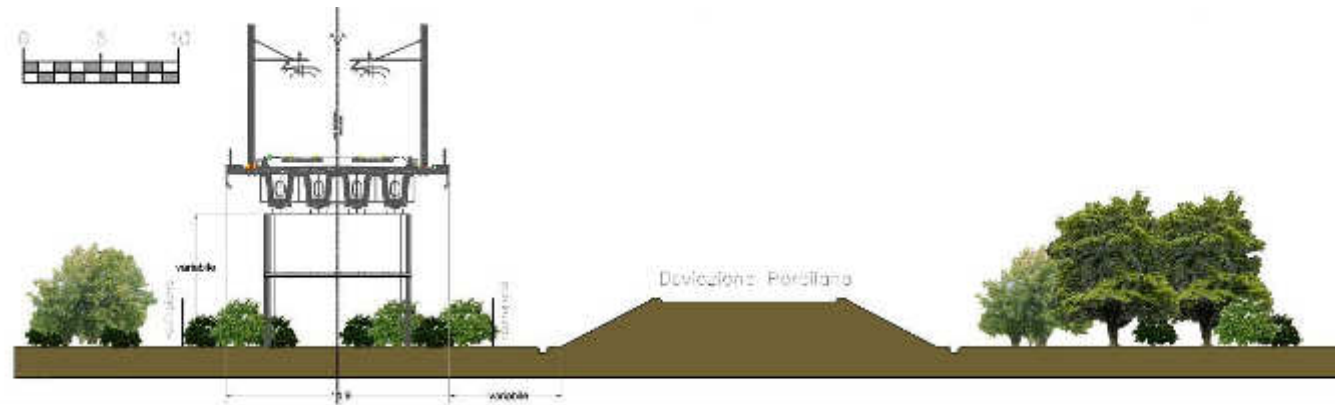
09 – Sistemazione galleria artificiale



11 - macchia arbustiva con nuclei arborei



10 - Sistemazione aree intercluse



6.6 MITIGAZIONE DEI CANTIERI

6.6.1 RIPRISTINI AREE DI CANTIERE E AREE AGRICOLE INTERFERITE

Il ripristino delle aree di cantiere e delle aree agricole interferite dal tracciato di progetto, dovrà garantire la restituzione finale a delle aree i proprietari ad uno stato il più possibile simile a quello originario. Gli interventi interesseranno parte delle superfici di ritombamento della galleria artificiale, i cantieri ed eventuali aree non previste nel progetto di cantierizzazione ma interferite, in corso d'opera, dalle lavorazioni.

Il ripristino delle aree di cantiere ha come obiettivo principale quello di predisporre un suolo nella sua fase iniziale, che abbia caratteristiche tali da assicurare la naturale evoluzione nel tempo. Occorre, infatti, considerare che il suolo in natura è il frutto dell'interazione di diversi fattori (tra i quali: clima, substrato, morfologia, vegetazione, azione antropica, tempo) che segue un'evoluzione lunga e complessa; le azioni di ripristino avranno, come obiettivo la ricostituzione di un suolo adeguato alla ripresa dell'attività agricola. Per la restituzione ad uso agricolo delle aree di cantiere si utilizzeranno, prioritariamente, gli strati di suolo superficiali risultanti dallo scotico effettuato nelle fasi preliminari della costruzione dell'area cantiere che in fase di ripristino dovrà essere ricostruito in modo da garantire lo spessore adeguato alle necessità agronomiche.

Il suolo sarà ripristinato con una stratigrafia quanto più possibile simile a quella originaria. In particolare saranno ricostruiti gli orizzonti, rispettandone potenza, tessitura specifica e contenuto in scheletro.

6.6.2 DISMISSIONE CANTIERE

L'intervento di ripristino ambientale sarà realizzato successivamente alle seguenti operazioni di demolizione e/o rimozione delle strutture di cantiere:

- Slaccio degli edifici prefabbricati dalle infrastrutture di servizio (acquedotto, Enel, fognatura);
- Smontaggio e rimozione degli edifici prefabbricati;
- Rimozione dell'impianto di illuminazione esterna (pali, corpi illuminanti);
- Rimozione cabina elettrica MT/BT;

- Demolizione di basamenti, camminamenti, cordoli in c.a.;
- Rimozione delle pavimentazioni stradali;
- Asportazione dei sottofondi aridi costituenti la viabilità e i piazzali e/o del materiale inerte e degli strati impermeabili fino al livello di scotico ante operam;
- Scavo e rimozione dei sottoservizi sino al punto di allaccio con la rete pubblica (acquedotto, impianto elettrico, rete fognaria, ecc.);
- Rimozione della recinzione.

6.6.3 RIPUNTATURA DEL TERRENO

Successivamente al disfacimento dei piazzali, strade interne e basamenti delle costruzioni di cantiere si dovrà provvedere ad una prima lavorazione dell'area ovvero **ripuntatura** del terreno con una profondità di 70-80 cm.

Lo scasso viene effettuato con macchinari come il ripper (conosciuto anche con il nome di ripuntatore o scarificatore) che permette infatti il solo taglio verticale del terreno in profondità, ciò non comporta il rimescolamento degli strati del terreno come avviene invece con l'aratura profonda ma mantiene inalterato il profilo del suolo.

Lo scasso, che sarà eseguito prima della stesa del terreno vegetale, rappresenta un'operazione di fondamentale importanza. Infatti la fessurazione e il dirompimento in profondità del substrato compattato migliorano la permeabilità e favoriscono gli scambi gassosi. Tutto ciò determina un ambiente edafico ottimale per la coltivazione. La ripuntatura, quindi, ottiene l'effetto di smuovere e arieggiare il terreno, senza mescolare gli strati del suolo e serve a rompere lo strato di suolo che presumibilmente si sarà compattato durante il periodo di cantiere.

6.6.4 STESA DEL TERRENO VEGETALE

Successivamente alla ripuntatura del terreno si dovrà riportare il terreno vegetale proveniente dallo scotico dell'area, opportunamente accantonato nei depositi provvisori di terreno.

Nello specifico si prevede la stesa di terreno vegetale per uno spessore pari a cm 30 sia per le aree prima occupate dal cantiere, sia per il ritombamento della galleria artificiale.

Nella messa in posto del materiale terroso deve essere evitato l'eccessivo passaggio con macchine pesanti o comunque non adatte e che siano prese tutte le accortezze tecniche per evitare compattamenti o comunque introdurre limitazioni fisiche all'approfondimento radicale o alle caratteristiche idrologiche del suolo.

Durante le fasi di stesa del terreno vegetale sarà, inoltre, cura della direzione lavori definire i percorsi precisi entro cui le macchine operatrici possano muoversi, evitando il loro libero movimento che porterebbe alla compattazione di percentuali di superfici ancora maggiori.

Qualora non fosse possibile ritombare l'area esclusivamente con i volumi accantonati del terreno di scotico, si dovrà apportare, nello strato superficiale, terra agraria avente caratteristiche fisico-chimiche idonee alla coltivazione. Il terreno agrario dovrà avere caratteristiche pedologiche simili a quelle del top-soil originario, qualora ciò non fosse occorrerà provvedere con opportuno ammendamento.

Il terreno dovrà essere steso e livellato, raccordando il piano alle quote dei terreni circostanti e a quelle delle opere di sistemazione idraulica superficiale, se esistenti.

6.6.5 REGIMENTAZIONE IDRAULICA

Il piano campagna dovrà essere ricostituito nel rispetto delle quote rilevate nello stato Ante-Operam in maniera da garantire lo sgrondo delle acque meteoriche in eccesso rispetto alla capacità di ritenuta del terreno, prevedendo la ricostruzione di canali e fossi presenti nella configurazione originaria dell'area.

6.6.6 ERPICATURA E CONCIMAZIONE

Sarà eseguita l'erpicazione del terreno, con erpice rotante, per uno spessore pari a 25-30 al fine di sminuzzare le zolle, pareggiare la superficie dell'area dopo la stesa del

terreno vegetale ed incorporare letame in pellet, al fine di garantire una concimazione di fondo del terreno. L'operazione dovrà essere effettuata con alta velocità di avanzamento e in due passaggi incrociati.

Il letame pelletato dovrà essere conforme alla circolare MIRAAF n. 9594661 del 10-10-95. Si dovrà prevedere una concimazione con 500g/mq.

6.6.7 RESTITUZIONE DELL'AREA ALL'USO AGRICOLO

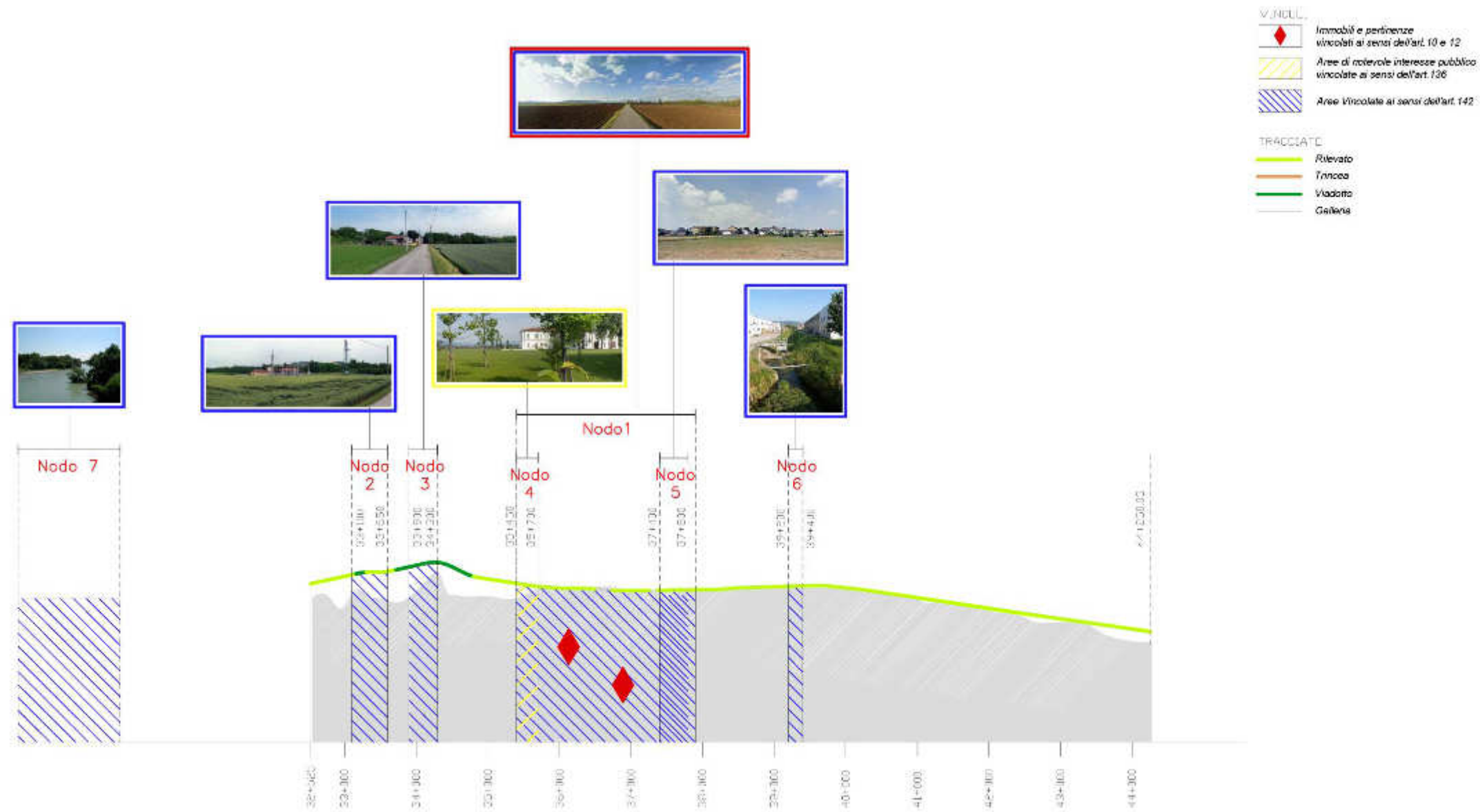
A conclusione delle attività sopra descritte si potrà restituire l'area all'uso agricolo.

7 NODI – COMPATIBILITA' A SCALA PUNTUALE

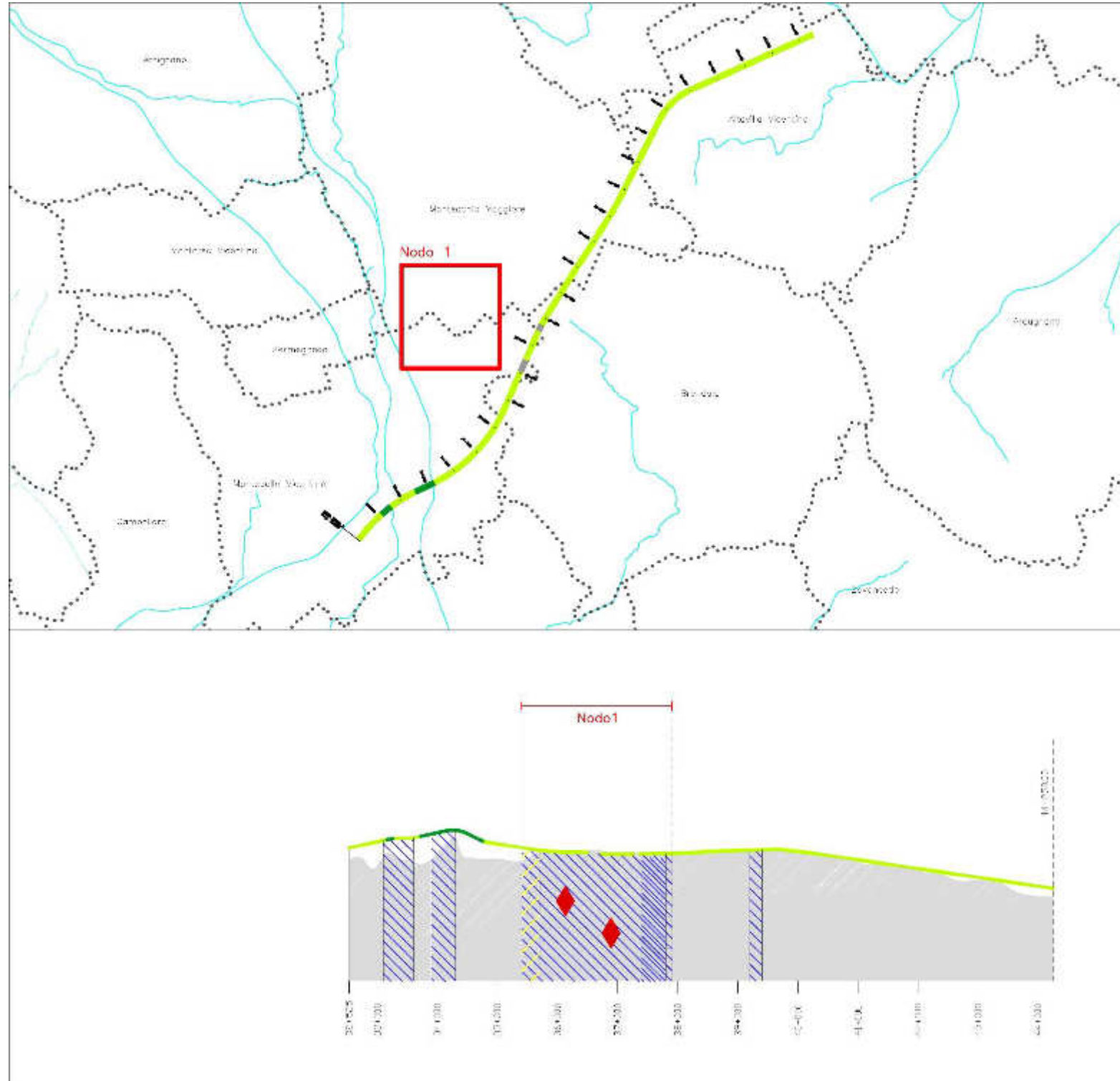
Dopo lo sviluppo dei contenuti funzionali alla valutazione di compatibilità paesaggistica dell'opera si scende ad una scala di maggior dettaglio al fine di analizzare e valutare la compatibilità dell'opera con riferimento ad ogni singolo punto di interferenza denominato

nodo nella presente relazione, dell'opera con i vincoli di carattere culturale e paesaggistico

Tali punti di interferenza sono denominati nodi e per ognuno sono sviluppate le analisi e valutazioni previste dal D.P.C.M. 12/12/2005.



7.1 Nodo 1 Villa Gualda – Fiume Guà



Ante opera

Villa Gualda

Fiume Guà



Cono visuale

Carta di sintesi ante opera



Individuazione vincoli

Livello di tutela

Vincoli culturali e paesaggistici D.Lgs 42/2004

Immobili e pertinenze vincolati ai sensi dell'art.10 e 12	Aree di notevole interesse pubblico vincolate ai sensi dell'art.136	Aree Vincolate ai sensi dell'art.142
D.M. 29/11/1999 Villa Gualda vincolo diretto		Vincolo fluviale per il fiume Guà (Frassine, Nuovo, Guà, Agno)
D.M. 29/11/1999 Pertinenze agricole vincolo indiretto		

Analisi stato attuale

Al centro di una aperta e ariosa campagna sorge il grande complesso di villa Gualda. L'edificio padronale ha origini cinquecentesche e testimonia la civiltà della villa veneta pre-palladiana; i rustici sono giganteschi manufatti dell'ottocento finalizzati ad accogliere i prodotti della terra e le stalle per ospitare gli animali. L'ampiezza del bacino visivo estende i margini sino ai Colli Berici e alle pendici del Lessini, che abbracciano dolcemente tutto l'orizzonte. Oltre la SS11 a Sud Est dell'ambito, così come a Nord Est, si trova una zona produttiva che costituisce un margine percettivo.

Sull'ambito insistono due vincoli, il primo diretto sulla villa e sul giardino recintato dal muro in pietra, il secondo vincolo, indiretto, è relativo alle pertinenze agricole circostanti, e comprende anche il viale di gelsi che si estende dalla villa sino al torrente Guà.

Oltre suddetti vincoli, si aggiunge la presenza del vincolo fluviale ai sensi dell'art. 142 DM 42/2004, per il fiume Frassine-Nuovo-Guà-Agno, che nel tratto in questione è denominato semplicemente Guà. Il fiume, a regime torrentizio, presenta un alveo in ciottoli e piccole arginature con presenza di fitta vegetazione ripariale.

Riferimenti Fotografici



1 – Veduta da Nord. Sullo sfondo i Colli Berici



Villa Gualdo – Ingresso principale



2 – Veduta ambito di cava



3 - Alveo del fiume Guà

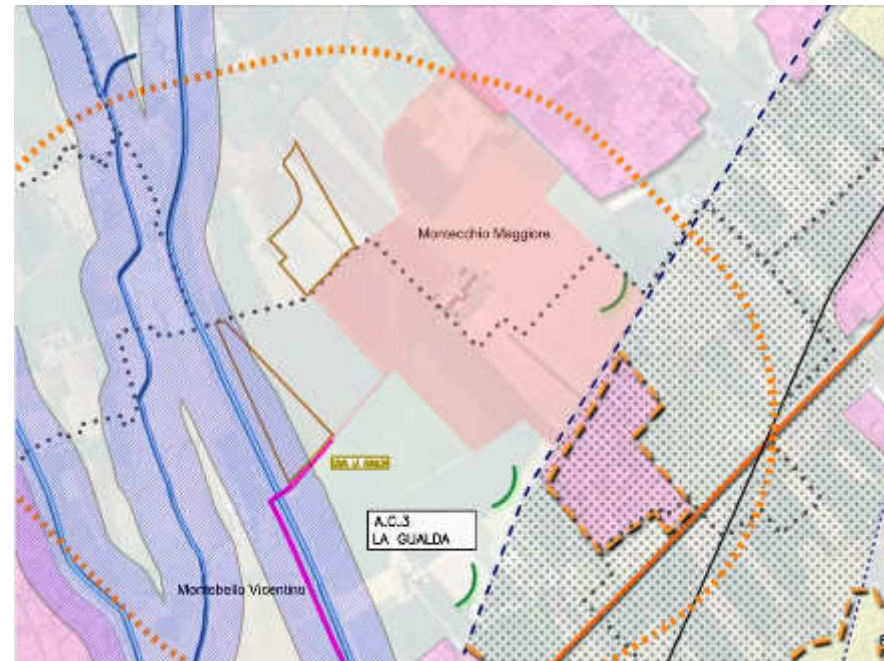


4 - Ambito di cava. A sinistra sullo sfondo la vegetazione ripariale del fiume Guà

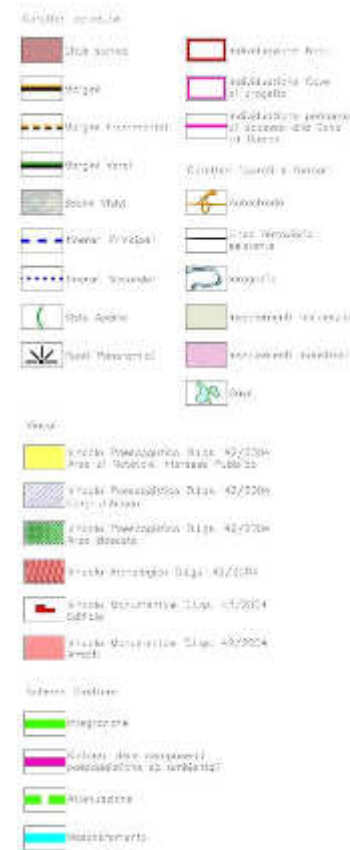
Post Opera

Villa Gualda

Fiume Guà



Carta di sintesi post opera



Ortofoto con inserimento opera e vincoli

Caratteristiche dell'opera in corrispondenza del nodo

L'area non è interessata direttamente dal tracciato AV/AC, ma da opere complementari temporanee, precisamente per un'occupazione non permanente di due ambiti agricoli ad Ovest della villa, oltre il limite del vincolo indiretto per l'ambito agricolo, in adiacenza ad esso, per approvvigionamento inerti per rilevati e conferimento materiale da scavo. Uno dei due ambiti occupa parzialmente la fascia di rispetto fluviale. Si prevede una movimentazione terre pari a circa 600.000 mc. Si tratta di una cava apri e chiudi, ovvero di una cava che inizialmente ha come scopo il prelievo di inerti pregiati, in una fase intermedia serve da deposito temporaneo, e alla fine sarà ripristinata allo stato originario.

Effetti conseguenti all'opera

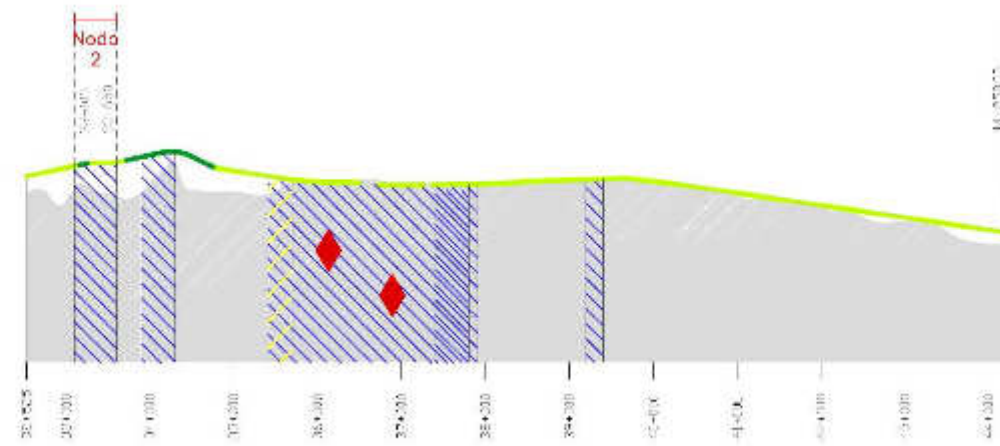
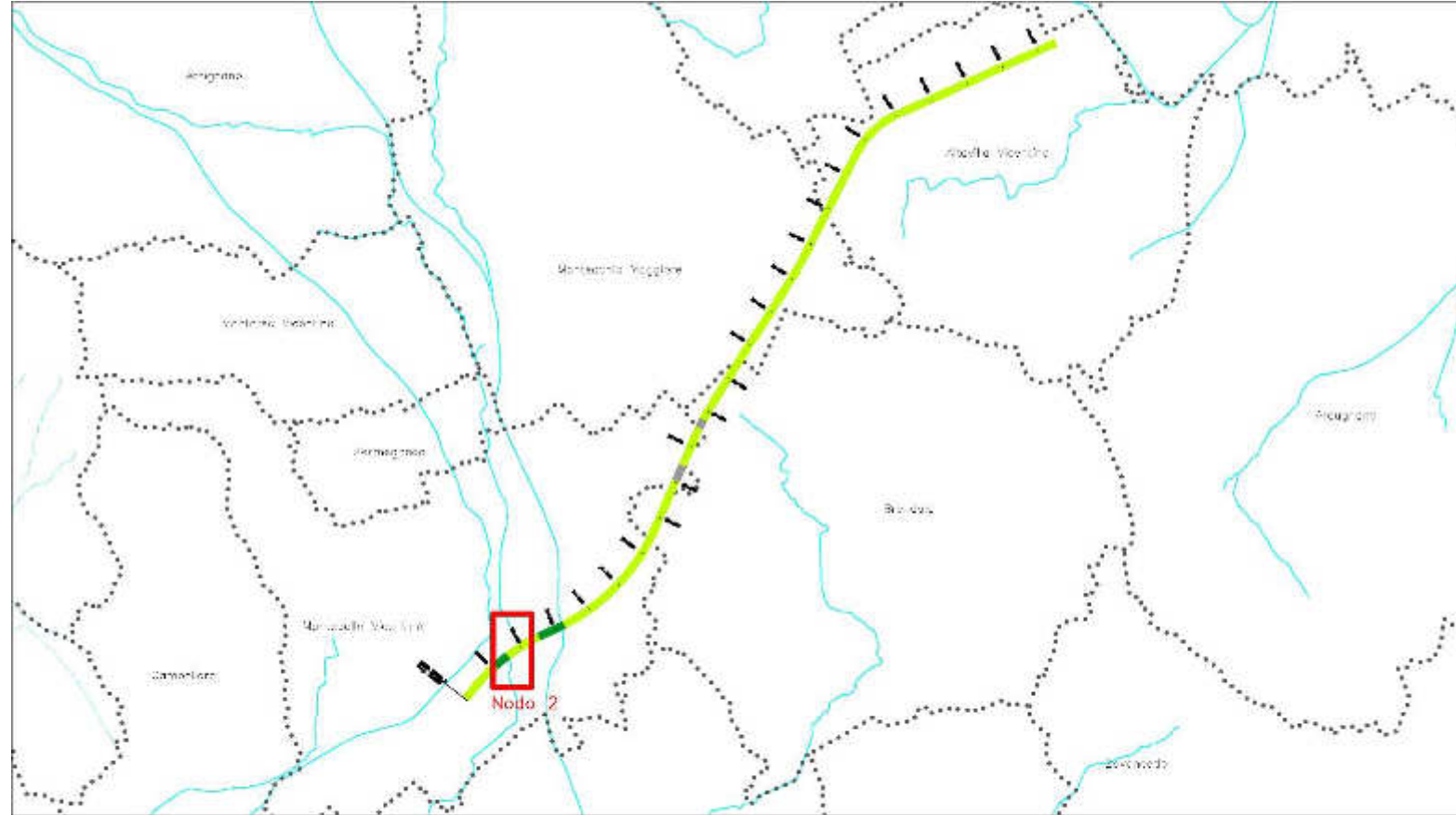
Pur rilevando che il progetto della cava è esterno alle aree vincolate di pertinenza della villa, la presenza del vincolo indiretto e diretto della villa genera forti criticità per la realizzazione dell'intervento proposto, in relazione al senso delle prescrizioni del vincolo stesso. Per l'ambito fluviale, l'occupazione non permanente dell'area, e il successivo ripristino allo stato originario rendono molto meno impattante l'opera rispetto all'oggetto del vincolo. La modalità d'uso della cava apri e chiudi, comunque, è finalizzata al ripristino totale dello stato ante opera al termine dei lavori; inoltre va considerata la presenza di due importanti margini visivi costituiti da filari alberati attualmente presenti, che mitigano naturalmente la presenza visiva della cava specialmente in relazione all'intervisibilità con la villa. Il filare posto a sud segna il confine tra area vincolata e cava.

Opere di mitigazione

Non sono previste opere a verde quali mitigazioni, anche in considerazione delle prescrizioni del vincolo sulla villa, atte a non alterare in alcun modo morfologia del terreno e specie vegetazionali.

7.2 Nodo 2 Fiume Rio e Rio Acquetta – Torrente Chiampo

progr. da Km 33+100 a 33+650



Ante opera Nodo 2 progr. da Km 33+100 a 33+650



Ortofoto



Cono visuale



Individuazione vincoli

Livello di tutela

Vincoli culturali e paesaggistici D.Lgs 42/2004		
Immobili e pertinenze vincolati ai sensi dell'art.10 e 12	Aree di notevole interesse pubblico vincolate ai sensi dell'art.136	Aree Vincolate ai sensi dell'art.142
S.S.E. di Montebello Vicentino		Vincolo fluviale per il Rio Acquetta

Analisi stato attuale

Il nodo si genera per l'interferenza delle opere in previsione per la linea AV/AC con l'ambito vincolato ai sensi dell'art 142 lett. C) del D.Lgs 42/2004, in ragione della presenza del rio Acquetta. Si tratta di un corso d'acqua di dimensione medio piccola, dal regime torrentizio. Allo stato attuale, un bacino visivo ampio è delimitato a Nord dal rilevato ferroviario esistente, che frammenta i due bacini idrografici compresi tra Chiampo–Acquetta e Acquetta-Guà. A scala territoriale questi bacini scendono dalla valle del Chiampo con andamento allungato e compressi tra i corsi d'acqua in affiancamento, ma proprio dal nodo in oggetto si dilatano seguendo l'andamento geomorfologico verso Sud. Da un punto di vista percettivo però questa consapevolezza è limitata per la presenza del rilevato ferroviario attuale, come detto, di altezza superiore a 10m su piano campagna per cui non si ha una relazione visiva a grande scala con il contesto figurativo a Nord e il suo fondale scenico dato dai Lessini che chiudono la valle del Chiampo. Questa chiusura è reiterata dal tracciato autostradale, che corre poche decine di metri a Nord. Al contrario, si percepisce a Sud l'allargamento dei bacini che con le arginature delimitano gli orizzonti e i margini percettivi, determinando tutte le relazioni visive che si instaurano, con i colli Berici all'orizzonte e le emergenze architettoniche lontane che purtuttavia si scorgono, come Villa Favorita, a quasi 2,5Km. Puntualmente, quindi la situazione attuale risente di elementi in contrasto con il contesto paesaggistico, come la sottostazione elettrica (per cui non è stata attivata procedura di verifica dell'interesse culturale), e della frammentazione del contesto figurativo legata alla morfologia dei manufatti infrastrutturali. Analogamente, la diga percettiva del rilevato ferroviario non permette relazione con l'immediato contesto urbano di Montebello, per cui si ha la percezione di trovarsi all'interno di un mosaico agricolo pressoché intatto, il cui naturale orizzonte si estende sino ai colli Berici.

Riferimenti Fotografici



1 - Panoramica verso Nord. In evidenza la sottostazione esistente



2 - Attuale stazione di Montebello



3 - Contesto a Sud.

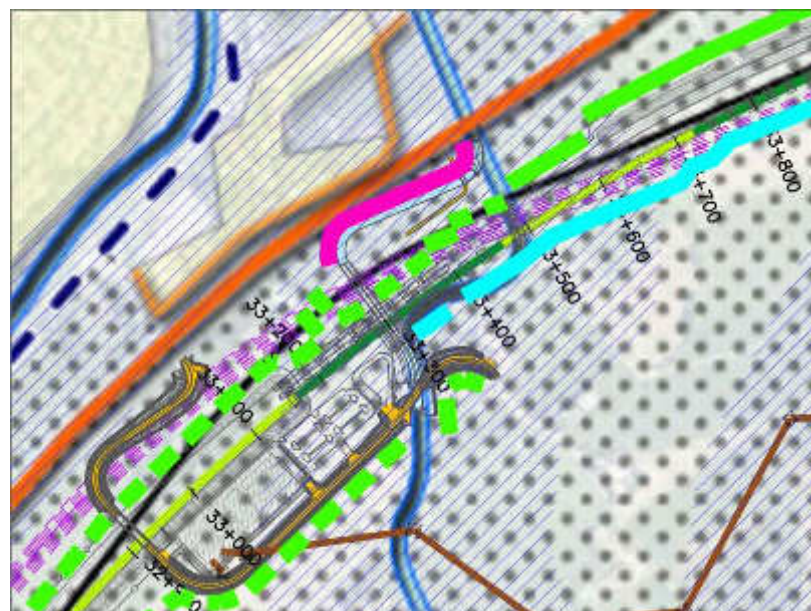


4 - Il rio Acquetta

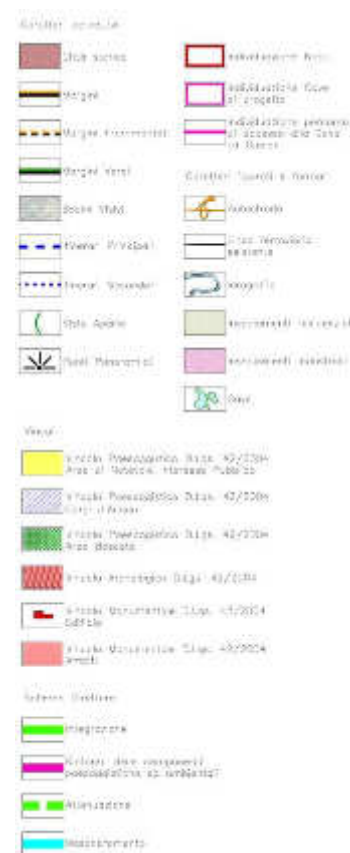


5 - Itinerari principali. Sul punto di fuga prospettico un'emergenza architettonica, Villa Favorita.

Post Opera Nodo 2 progr. da Km 33+100 a 33+650



Carta di sintesi post opera



Ortofoto con inserimento opera

Caratteristiche dell'opera in corrispondenza del nodo

Tra il Km 32+525, inizio tratta 2 e il Km 33+150, il tracciato AV/AC corre in rilevato, tra i 5m e i 12m sul piano campagna. Dal Km 33+163 a 33+463, si passa in viadotto per poi proseguire nuovamente in rilevato. A Sud, a ridosso della linea ferroviaria, viene demolita la sottostazione elettrica attuale intercettata dal nuovo tracciato, e ricostruita alimentata da nuova linea che prosegue sino allo stacco che avviene all'interno della fascia di rispetto del fiume Guà. Sotto il viadotto, al Km 33+275, si collocherà la nuova fermata ferroviaria di Montebello, in sostituzione di quella attuale di cui è prevista la dismissione ma non la demolizione. In relazione alla fermata, si realizzerà un piccolo parcheggio e la deviazione dell'attuale viabilità che sottopassa la ferrovia. Il tema idraulico prevede la deviazione del corso attuale del Rio Acquetta per un tratto di circa 450m. Oltre il rio Acquetta, l'intersezione con il futuro progetto SI.TA.VE. viene risolta con l'utilizzo di gallerie artificiali scatolari in c.a., che sorreggono la linea ferroviaria, e al cui interno scorrerà il traffico automobilistico. Fino al Km 33+150 il tracciato è accompagnato da barriere fonoassorbenti di altezza 6m solo sul versante Nord, successivamente da barriere sia a Nord che a Sud alte 4m e per un tratto iniziale barriera interposta tra linea storica e AV/AC).

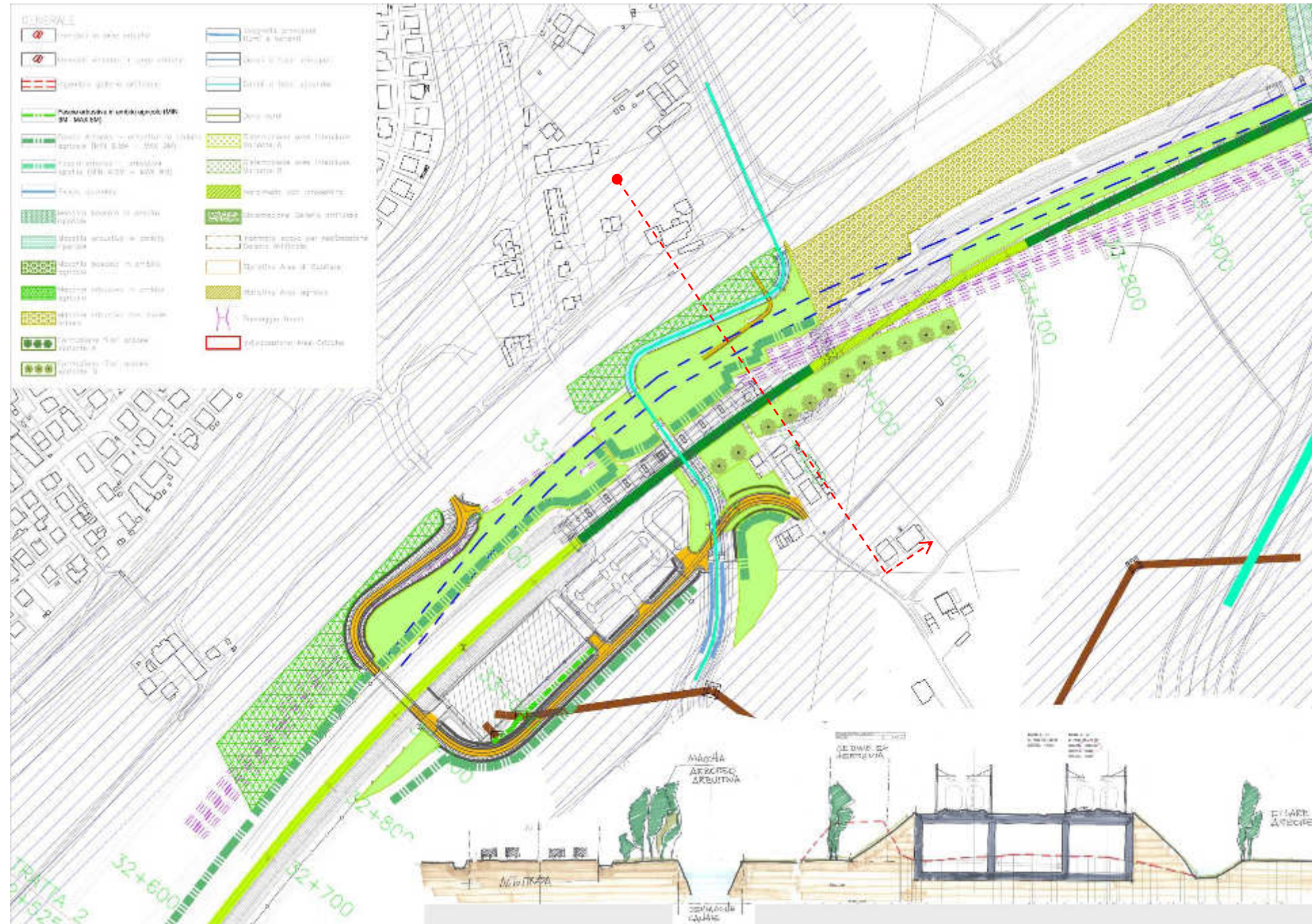
Effetti conseguenti all'opera

In un confronto con lo stato attuale, per i vincoli visuali descritti in precedenza, l'assetto percettivo generale non subirà modificazioni significative; vi sarà un rifacimento generale (sottostazione elettrica, nuova fermata, due tracciati ferroviari) che mantiene in linea complessiva l'attuale configurazione, mantenendo i caratteri strutturanti e tipologici legati all'infrastrutturazione ferroviaria. Vi sarà al contrario una migliore permeabilità quanto con l'arrivo di SI.TA.VE. le opere di mitigazione andranno a comprendere entrambe le infrastrutture con la definitiva rimozione del rilevato attuale. Per l'attuale isolamento della fermata esistente, la difficoltosa viabilità di attraversamento e l'alto grado di capacità di assorbimento visuale, si ritiene che l'intervento non produrrà elementi di novità nonostante le importanti opere previste. Anche l'introduzione di un nuovo elettrodotto non sarà elemento di novità, poiché l'assetto attuale comprende già un altro tracciato di elettrodotto che sarà sostituito. Un elemento di novità che richiede specifica trattazione è la nuova fermata prevista. Percettivamente, comunque, la posizione sotto il viadotto riduce notevolmente l'impatto del manufatto.

Opere di mitigazione

Le mitigazioni previste consistono della perimetrazione della sottostazione e del parcheggio con una fascia arborea arbustiva ad attenuazione dell'impatto visivo dell'infrastrutturazione. La stessa componente vegetazionale accompagna il versante Nord del rilevato della LS, estendendosi nella porzione Est sino al tracciato autostradale. Oltre il ponte su torrente, a mascheramento degli scatolari in c.a. si prevede un filare arboreo di prima grandezza fino alla fine del viadotto (Km 34+775).

Mitigazioni



Nuova fermata ferroviaria di Montebello Vicentino

Stato attuale

L'attuale fermata di Montebello, ubicata al Km 182+952,00 della LS, si trova a circa 800 mt dal centro abitato situato a Nord ed è raggiungibile da un ponte carrabile ed uno pedonale che attraversano l'autostrada A4 verso sud, permettendo di raggiungere il fabbricato della stazione. La stazione è raggiungibile anche da sud percorrendo la via Faggia. L'area circostante la stazione lato nord è caratterizzata da una strada carrabile a doppio senso che, costeggiando il rilevato del tracciato storico, ha creato nel tempo e nella conformazione del terreno circostante, allargamenti e restringimenti nei quali spontaneamente sono sorti parcheggi e piccoli passaggi pedonali. Il lato sud, che ospita un parcheggio per circa 70 posti auto è raggiungibile da un piccolo sottopasso carrabile che serve anche le zone agricole e i villini che sono la conformazione prevalente per tutta l'area, ad eccezione di una sottostazione elettrica (SSE) in adiacenza al rilevato e la presenza del canale del Rio Acquetta che segna con una grande "S" il territorio. Il fabbricato viaggiatori è stato trasformato in fermata impresenziata nello scorso luglio del 2014 e tutt'ora ha una sala d'aspetto, dotata di biglietteria con tre sportelli, che da tempo risulta essere chiusa.

Il Fabbricato della stazione esistente è composto da 3 piani:

- Pianta terra – area locali tecnici
- Piano primo – quota banchina
- Piano secondo – uffici (oramai dismessi)

I collegamenti alle banchine esistenti sono posizionati nel lato nord con un corpo a ridosso del fabbricato principale con una copertura in metacrilato a struttura metallica.

Concept nuova fermata

Nel tratto in esame, in corrispondenza della attuale stazione, il tracciato della LS presenta una curva accentuata, non compatibile con la geometria della linea AV/AC. Pertanto si è prevista una variante di tracciato anche della LS per mantenerla in affiancamento alla AV/AC. La fascia che si libera, compresa tra il nuovo sedime ferroviario e la A4 viene riservata al futuro Sistema Tangenziale Veneto (SITAVE).

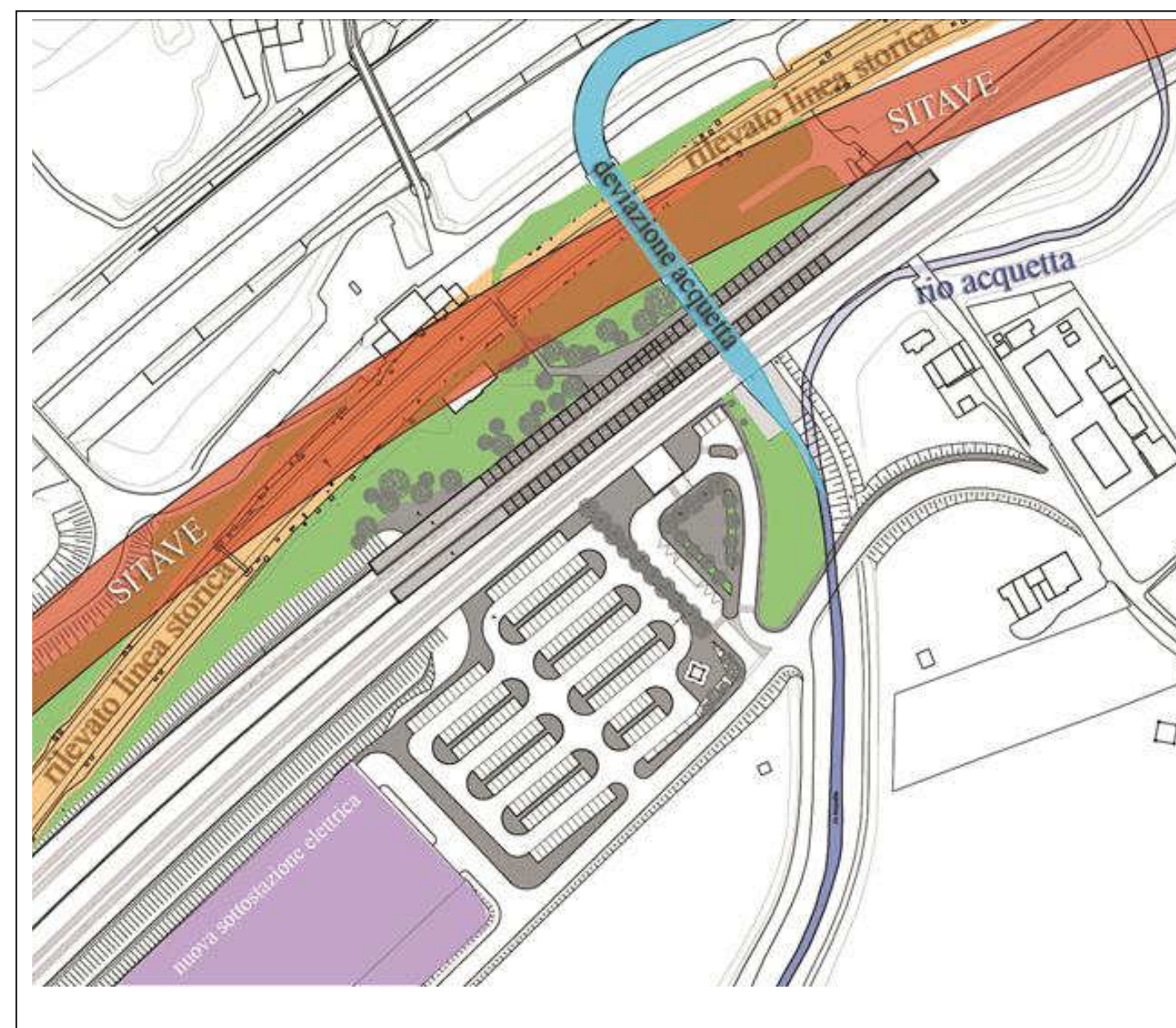
L'idea progetto della nuova fermata si è articolata in un panorama di opere già presenti e fortemente caratterizzanti quali:

- Il rilevato esistente della linea storica a nord, alto più di 10 m. sul p.c.
- La fermata di Montebello

- La sede attuale del canale Rio Acquetta ad est
- La sottostazione elettrica a sud
- Le aree di parcheggio disseminate disordinatamente intorno alla fermata.

Questi elementi si intrecciano con gli interventi futuri quali:

- La nuova fermata di Montebello
- Il viadotto per l'alta velocità/variante LS
- Il Sistema Tangenziale Veneto (SITAVE.)



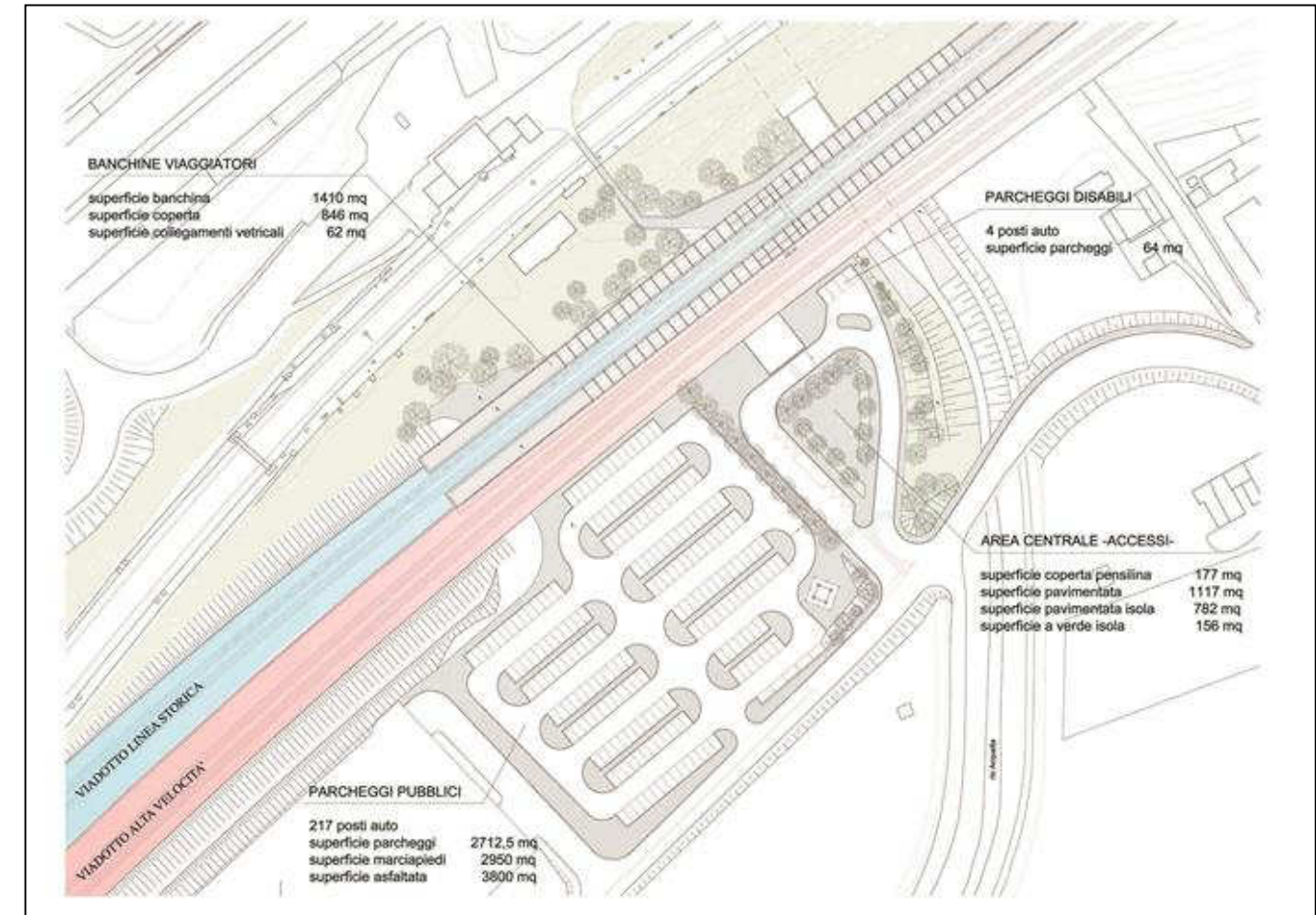
- l'elevazione dal piano campagna del rilevato linea storica,
 - l'elevazione di nuovi viadotti dell'AV/AC e LS,
 - la futura presenza del SITAVE e la dismissione del vecchio rilevato storico,
 - le "deboli" vie di comunicazione tra nord e sud,
 - la necessità di spazi per parcheggi sufficienti alla domanda crescente,
 - l'interferenza con il Rio Acquetta (canale scolmatore del bacino di laminazione del fiume Guà),
- hanno portato ad un concept di assetto che concilia le necessità della nuova fermata con le necessità del territorio presente e futuro.

Il progetto

Il progetto prevede di realizzare le banchine di accesso ai treni sul viadotto, posizionando sotto allo stesso l'atrio accessi.

In sintesi, i lavori previsti dal progetto consistono in:

- Banchine passeggeri realizzate allargando in modo opportuno, nel tratto sotteso, il viadotto della LS.
- Scale e ascensori di accesso alle banchine
- Atrio accessi di tipo aperto
- Servizi igienici
- Locali tecnici
- Spazi adeguati di parcheggio per auto, moto, bici.
- Piazzale di arrivo bus navetta, kiss and ride, ecc.



Viadotti

Il viadotti affiancati ospiteranno le sedi dei tracciati della linea storica e dell'alta velocità.

Sezione VIADOTTO AV:

- costituito da 4 travi prefabbricate da 25 mt.

Sezione VIADOTTO L.S.:

- costituito da 6 travi prefabbricate da 25 mt.
- In corrispondenza delle banchine le travi esterne saranno rimosse per permettere alle scale e ascensori di collegare la quota accessi alla quota banchina.

Banchine passeggeri

Le banchine saranno raggiungibili tramite collegamenti verticali costituiti da scale e doppi ascensori. La pavimentazione in pietra naturale antiscivolo, con bordi e finiture in travertino.

Le banchine, entrambe con un solo lato abilitato alla salita e discesa dai treni, avranno una lunghezza di 250,00 m, una larghezza di 5,64 mt ed un'altezza di 0,55 m dal piano del ferro.

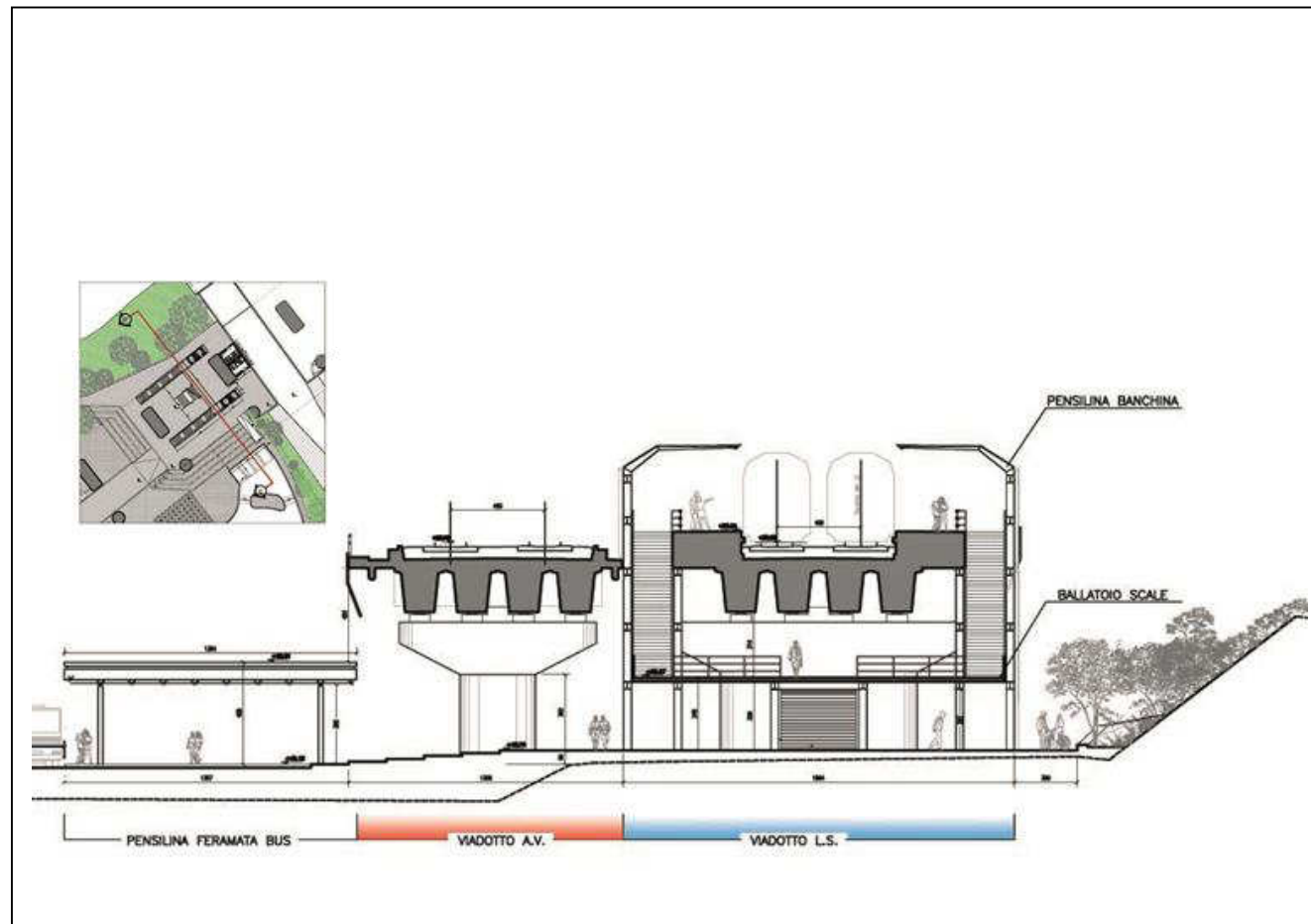
Gli arredi saranno composti da sistemi di seduta fissi distribuiti su tutta la lunghezza delle banchine, da beverini e gettacarte.

Per la protezione delle due banchine è prevista la realizzazione di pensiline lunghe circa 150 mt.

Le pensiline di banchina saranno costituite da:

- Profili HEB 380 tagliati e saldati in 3 pezzi di acciaio posti ogni 4 mt.
- Telaio pannelli di copertura costituito da profili ad L e T 50mmx50mm.
- Pannelli di copertura in lamiera verniciata e/o vetri schermati opachi.
- Sistema di smaltimento delle acque meteoriche costituito da canale di gronda longitudinale, pluviali in pvc, pozzetto di ispezione e raccolta disposto al piede delle colonne, rete di allontanamento verso il recapito comunale.

Per garantire la protezione ai viaggiatori in sosta sulle banchine, saranno posizionati, lato AV/AC degli schermi. Sarà compito di questi setti e barriere proteggere dal rumore e dallo spostamento d'aria provocato dai treni in transito sui binari di corsa che, si ricorda, è previsto poter essere anche alla velocità di 250 Km.

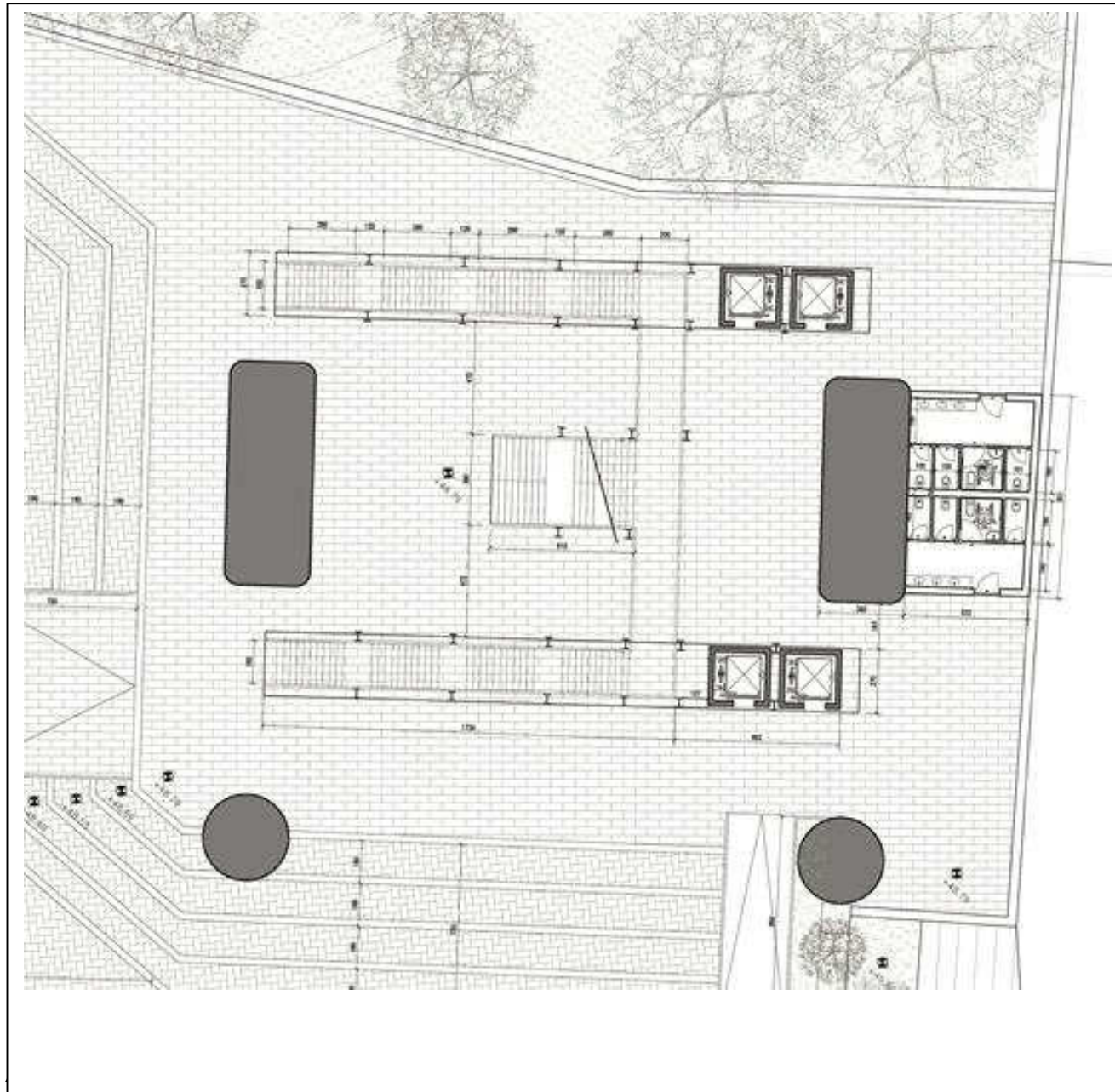


Scale e ascensori

La struttura dei nuovi collegamenti verticali è stata progettata per essere autoportante in modo tale da non gravare sugli impalcati. Una rampa comune di accesso porterà ad un ballatoio che distribuirà l'accesso alle 2 banchine

La pilastratura in acciaio in profilati HEB 380 percorrerà tutta l'altezza fino ad estendersi al di sopra delle banchine per portare anche la struttura della pensilina di copertura.

L'atrio aperto e il posizionamento dei collegamenti verticali permette l'accessibilità e la riconoscibilità da ogni punto di accesso alla struttura. Nel perimetro dell'atrio/scala saranno posizionate biglietterie automatiche.



Servizi igienici

L'area destinata ai servizi igienici è stata inserita ad est in adiacenza al nuovo argine del Rio Acquetta e copre una superficie di circa 46 mq. Lo standard costruttivo è come per i locali tecnici in parete ventilata e copertura praticabile, con raccolta acque nello spessore del muro accessibile attraverso pannelli interni rimovibili. I pannelli divisorii interni avranno una struttura in profilati di alluminio esterna con spigoli arrotondati preverniciati, pannello sandwich a struttura cellulare con laminato plastico antigraffio rialzato dalla pavimentazione di 10 cm.

Locali tecnici

L'area destinata ai locali tecnici è stata inserita a ovest tra la fine del viadotto e l'inizio del rilevato ed ha un ingombro di circa 400 mq. Le pareti esterne dell'edificio saranno ventilate con mattoni a faccia vista all'esterno. La pavimentazione interna sarà di tipo flottante e i serramenti interni ed esterni, secondo normativa, REI 120. LE pareti interne saranno a orditura metallica con lana minerale interna e triplo rivestimento con finitura verniciata ignifuga.

Parcheggi

L'area destinata ai parcheggi pubblici ospita 217 posti auto per una superficie totale di 2712,5 mq intervallati da isole di percorrenza pedonale.

Piazzale esterno

Le oggettive necessità di spazi per il transito, per la breve sosta e il parcheggio dei veicoli pubblici e privati, hanno portato alla necessità di creare uno spazio nuovo a sud antistante alla fermata.

A questo scopo sono state progettate le seguenti opere:

- la sistemazione della viabilità esistente;
- la realizzazione di aree di parcheggio per autovetture, per cicli e motocicli;
- la predisposizione di una fermata per le linee di servizio pubblico adeguatamente protetta contro pioggia.
- La realizzazione di un'isola centrale pedonale con piccole aree verdi.

Per quanto riguarda l'accessibilità e la fruibilità da parte dei portatori di handicap, sono stati previsti attraversamenti sicuri e rampe che diano la possibilità di accedere e fruire ad ogni dislivello e servizio presente. In particolare, sono stati predisposti parcheggi per disabili nelle immediate vicinanze della fermata ferroviaria; il collegamento di questi con l'interno della stessa mediante un percorso munito di scivoli atti a superare il lieve dislivello tra area comunale e area ferroviaria. Per gli utenti della stazione che accedono via bus o accompagnati ed in adiacenza con i parcheggi per disabili, è stata prevista una pensilina di copertura che permetta l'accesso alla struttura con il massimo della comodità.

La pensilina esterna sarà costituita da:

- Pilastrini di acciaio a sezione circolare da 220mm.
- Struttura spaziale tipo "mero" di sostegno copertura.
- Pannelli di copertura in lamiera verniciata e/o vetri schermati opachi.
- Sistema di smaltimento delle acque meteoriche costituito da canale di gronda perimetrali, pluviali in pvc

Materiali

Pavimenti esterni:

- Pavimentazione in pietra naturale(scura) taglio misto
- Pavimentazione in lastre di travertino
- Pavimentazione in pietra naturale(chiara) a listelloni 30x200

Pavimenti interni:

- Bagni – gres porcellanato grigio scuro 40 x40
- Locali tecnici - elementi prefabbricati per pavimenti flottanti

Rivestimenti interni:

- Bagni - in piastrelle di gres porcellanato a listelli 3 x 50 cm colore variabile

Locali tecnici – pittura ignifuga

Rivestimenti esterni :

- Bagni e locali tecnici in mattone faccia vista.
- Volute laterali viadotti in alluminio verniciato con supporti antivento
- Carter pensilina bus in alluminio bicolore
- Struttura scale verniciata bicolore e pannellature area ascensori tipo cortina
- Pensilina banchina in struttura in acciaio verniciata e lamiera di copertura
- corrimano per scale e rampe costituiti da struttura in acciaio verniciato, mancorrente in acciaio inox Rivestimenti interni/esterni F.V. in pannelli prefabbricati di cortina;

Rivestimenti scale e rampe

- Gradini in pietra naturale dello spessore di 3 cm

Infissi servizi pubblici:

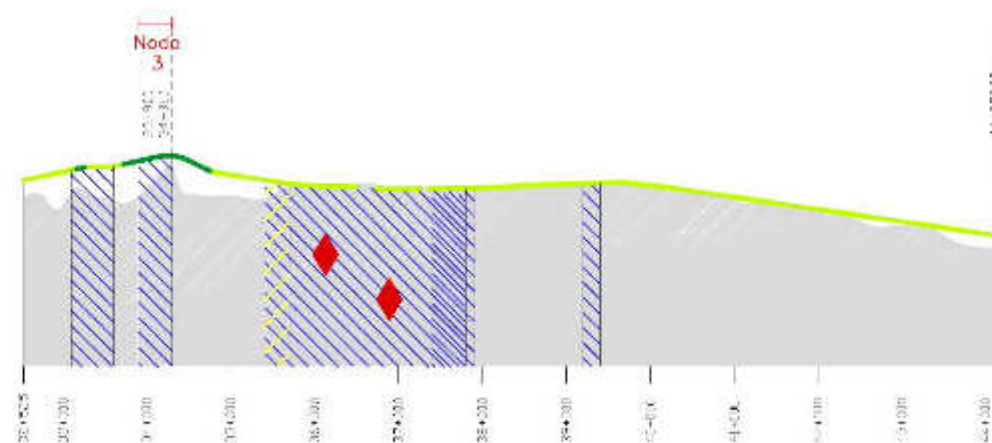
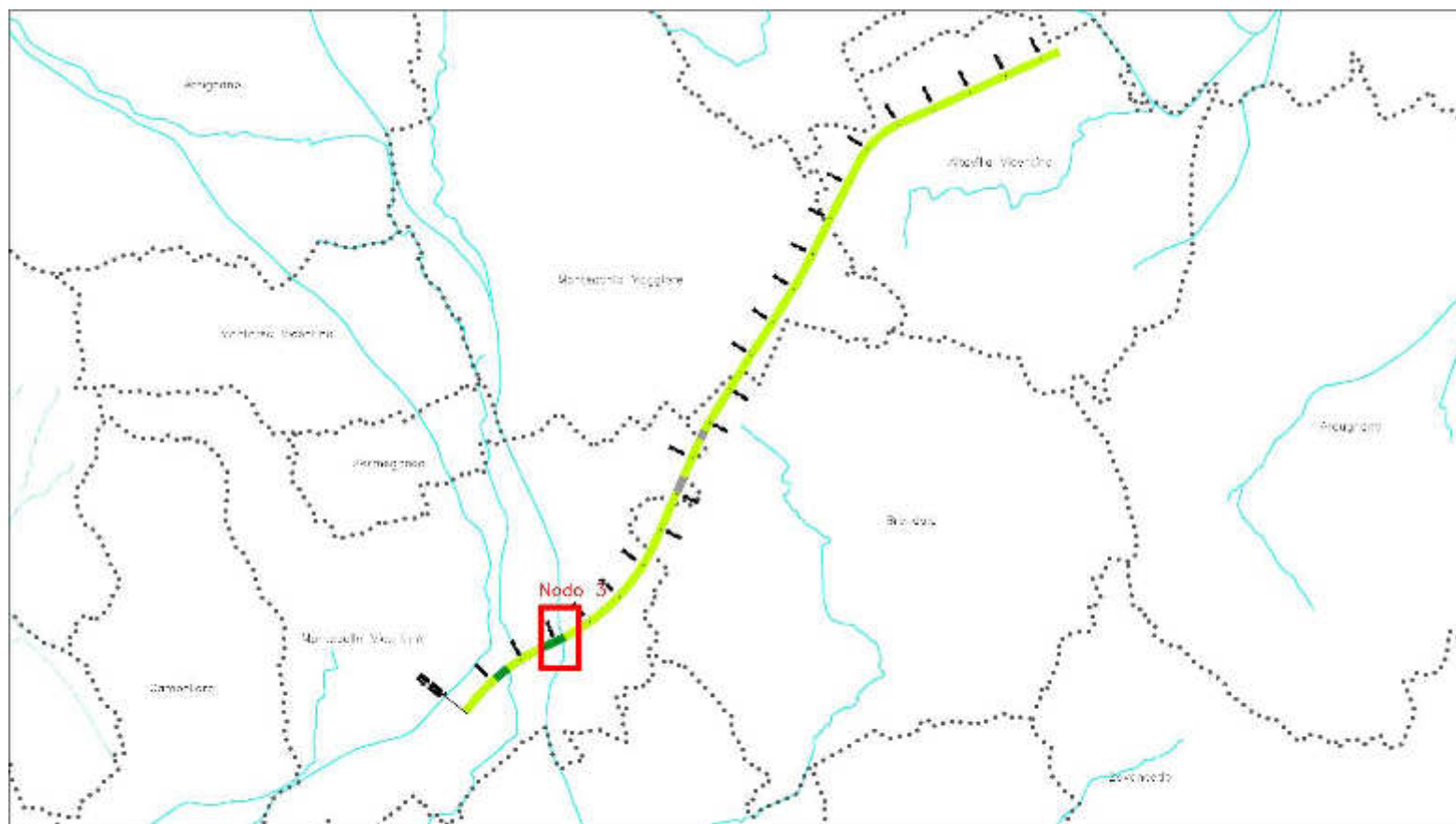
- porte d'accesso principali in profilati di alluminio passaggio netto 80-90cm h2.10m.
- finestratura bagni in moduli orizzontali 50x100cm apribili uno ogni 3 moduli per un corretto ricircolo d'aria.



7.3 Nodo 3 -

Fiume Frassine-Nuovo-Guà-Agno

progr. da Km 33+900 a 34+300

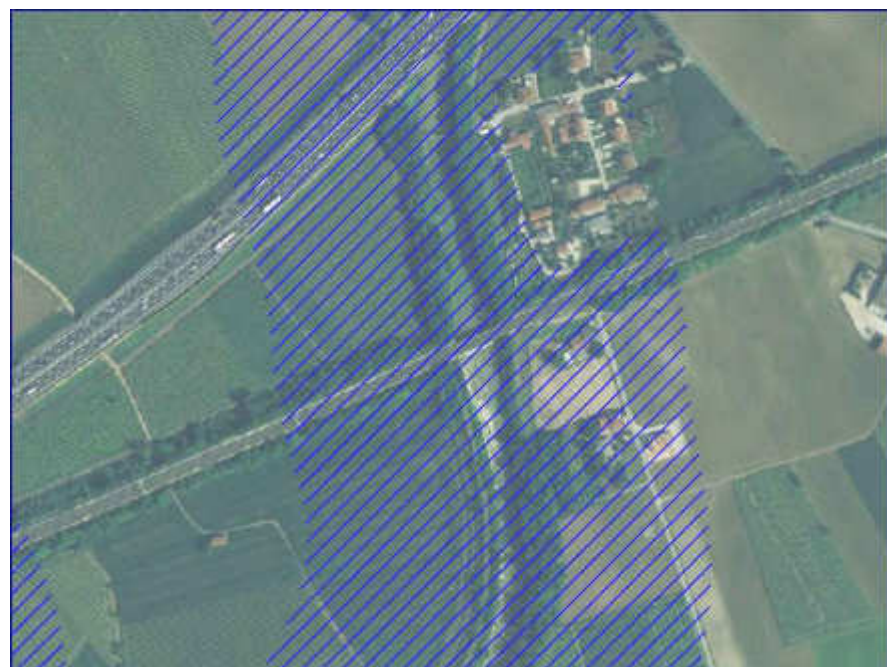


Ante opera Nodo 3 progr. da Km 33+900 a 34+300



Cono visuale

Ortofoto



Individuazione vincoli

Livello di tutela

Vincoli culturali e paesaggistici D.Lgs 42/2004		
Immobili e pertinenze vincolati ai sensi dell'art.10 e 12	Aree di notevole interesse pubblico vincolate ai sensi dell'art.136	Aree Vincolate ai sensi dell'art.142
Ponte ferroviario sul fiume Guà		Vincolo fluviale per il fiume Frassine – Nuovo – Guà - Agno

Analisi stato attuale

Tra Montebello e Montecchio, i tracciati della linea ferroviaria e quella autostradale divergono in direzione Est. Ad Est del corso del Guà, si trova la località Ronchi, sobborgo rurale tutelato dagli strumenti urbanistici come zona A, attualmente chiuso a Nord e a Sud rispettivamente da A4 e ferrovia, e ad Ovest dagli alti argini del Guà. Il tracciato della linea storica attuale intercetta il corso d'acqua con una direzione quasi perpendicolare, generando quattro quadranti distinti, tutti a vocazione agricola. A Nord Ovest una porzione agricola interclusa tra ferrovia e autostrada, a Sud Ovest un ampio bacino visivo rivolto verso il nodo 2, a Sud Est si apre un grande orizzonte agricolo che ha come fondo scenico i colli berici, con puntuali edifici rurali, a Nord Est l'agglomerato storico di Ronchi con il suo limpido bacino visivo intercluso tra autostrada e ferrovia. Le arginature del corso d'acqua sono importanti, alte e scoscese, e ricoperte di un fitto apparato vegetazionale ripariale. Il rilevato ferroviario si attesta alla stessa quota delle arginature, circa 7m su piano campagna, determinando un'importante barriera percettiva. Si segnala la presenza di un ponte ferroviario sul fiume Guà, per cui non è stata attivata la verifica di interesse culturale.

Riferimenti Fotografici



1 - Panoramica da Nord

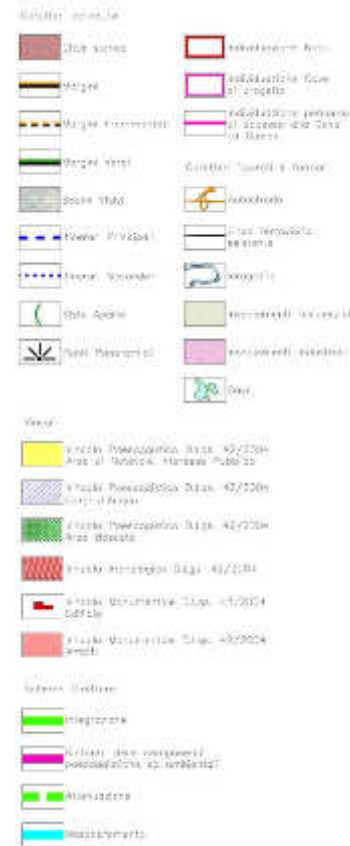


2 - Panoramica da Sud

Post Opera Nodo 3 progr. da Km 33+900 a 34+300



Carta di sintesi post opera



Ortofoto con inserimento opera

Caratteristiche dell'opera in corrispondenza del nodo

L'opera proviene da Ovest verso Est in viadotto, con il piano del ferro che oscilla tra i 7 e i 12m sul piano campagna. All'uscita dalla fermata di Montebello il tracciato della linea AV/AC e la deviazione della linea storica divergono leggermente, lasciando un vuoto di circa 6m, ricongiungendosi dopo il Guà. Dopo aver superato la complessa intersezione con il SI.TA.VE., continua in viadotto oltrepassando il torrente Guà con un ponte ad arco a via inferiore, al Km 34+075. Viene prevista la demolizione del ponte della linea storica attuale, per l'adattamento del manufatto ai requisiti necessari alla nuova infrastruttura. In una prima fase di esercizio, si prevede di dismettere completamente il rilevato attuale solamente dove interferisce con le strutture di sopraelevazione del nuovo tracciato, mentre la dismissione completa avverrà con l'ultimazione di SI.TA.VE. Si segnala la presenza di cantieri contermini all'ambito vincolato nella porzione interclusa tra autostrada e tracciato ferroviario. Inoltre, nella fascia di rispetto fluviale relativa al vincolo paesaggistico del fiume Guà, avviene lo stacco della linea elettrica di alimentazione per la SSE della fermata di Montecchio.

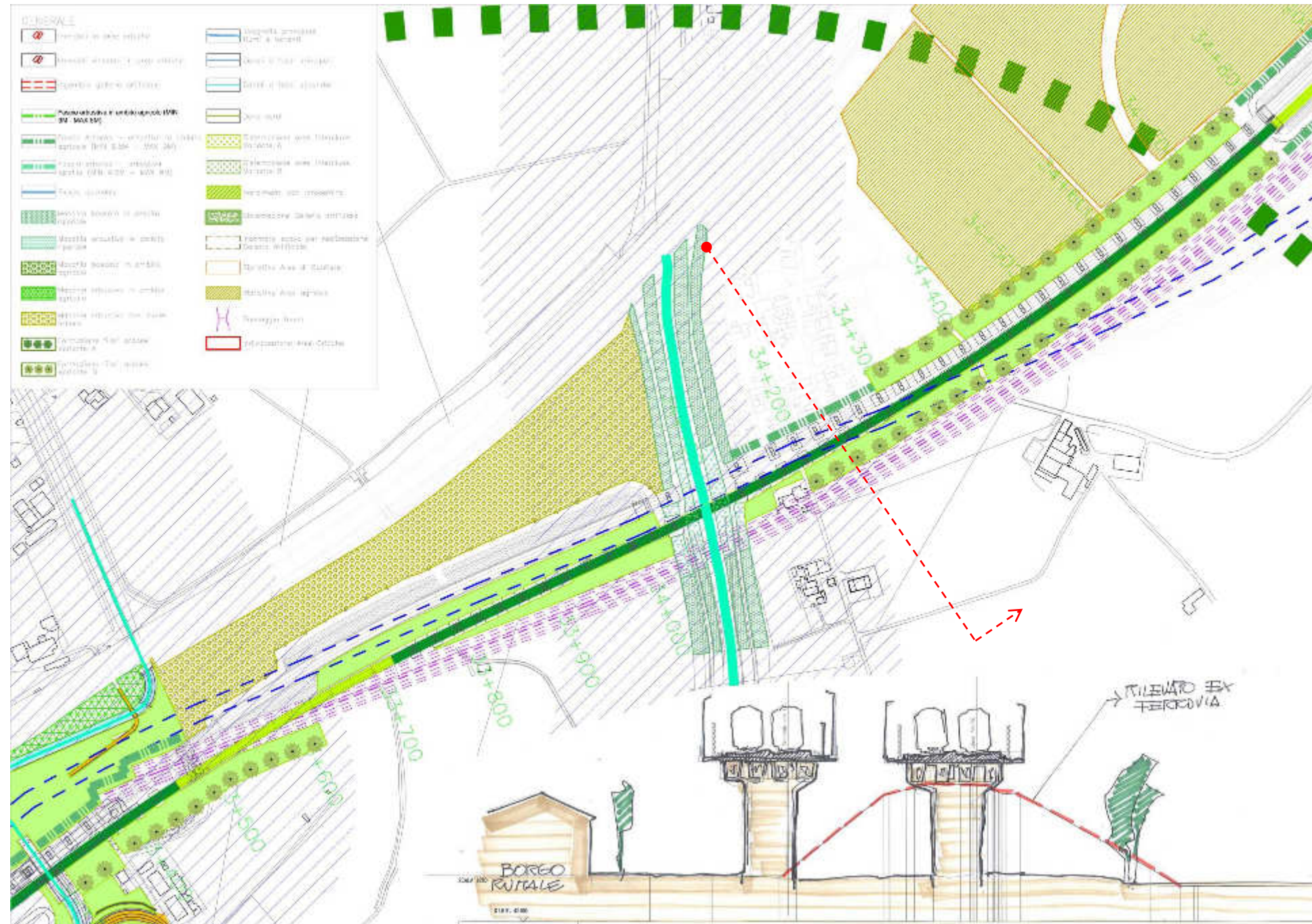
Effetti conseguenti all'opera

Il nuovo tracciato ferroviario si disallinea leggermente rispetto all'attuale in ragione dei raggi di curvatura della linea AV/AC. Il punto di attraversamento del Guà resta pressoché invariato; tuttavia cambia la tipologia del manufatto ferroviario, che è previsto essere un viadotto anziché un rilevato. Di conseguenza, una modifica dell'assetto percettivo è prevista, poiché si alzerà l'orizzonte determinato dal tracciato ferroviario, ma contemporaneamente sarà anche più permeabile visivamente (una volta concluso anche il progetto SI.TA.VE.) ripristinando una relazione da tempo negata, ricongiungendo parzialmente i due bacini visivi attualmente frammentati per la presenza del rilevato ferroviario.

Opere di mitigazione

Le opere di mitigazione nel nodo sono progettate in stretta relazione con il contesto e le tipologie di progetto, così come tengono conto dell'effetto cumulativo delle infrastrutture AV/AC e SI.TA.VE. Le opere di mitigazione previste per la linea AV/AC, infatti, offrono una compensazione ambientale importante nella zona interclusa tra A4 e tracciato, mentre per la mitigazione della porzione Sud a ponente del Guà si rimanda al progetto SI.TA.VE. Un filare arboreo di prima grandezza si colloca a Sud del tracciato a mascheramento del viadotto, a levante del Guà. Il lato nord, in considerazione del tracciato autostradale, è occupato a ponente del corso d'acqua da una macchia arbustiva che occupa tutto l'ambito intercluso tra le infrastrutture, come rinforzo figurativo della componente vegetazionale ripariale. A levante del corso d'acqua, a Nord, oltre il borgo Ronchi, viene messo a dimora un filare arboreo di prima grandezza, per mascherare il viadotto.

Mitigazioni



Stato di fatto



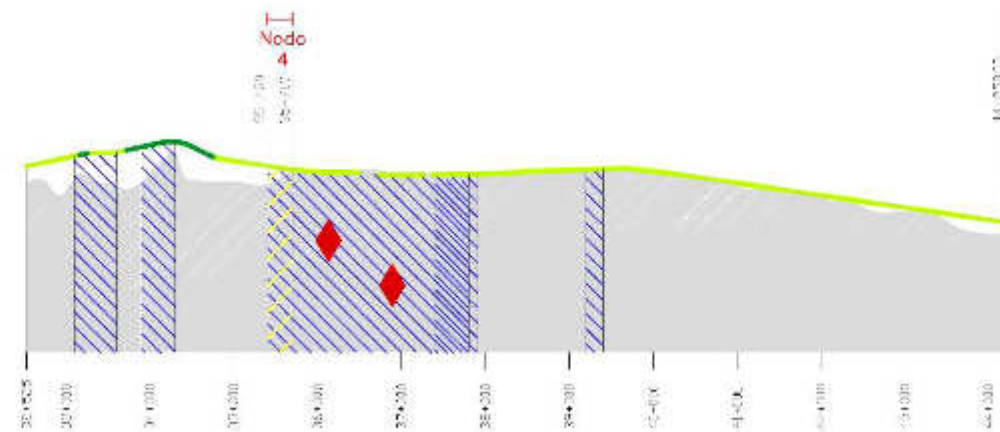
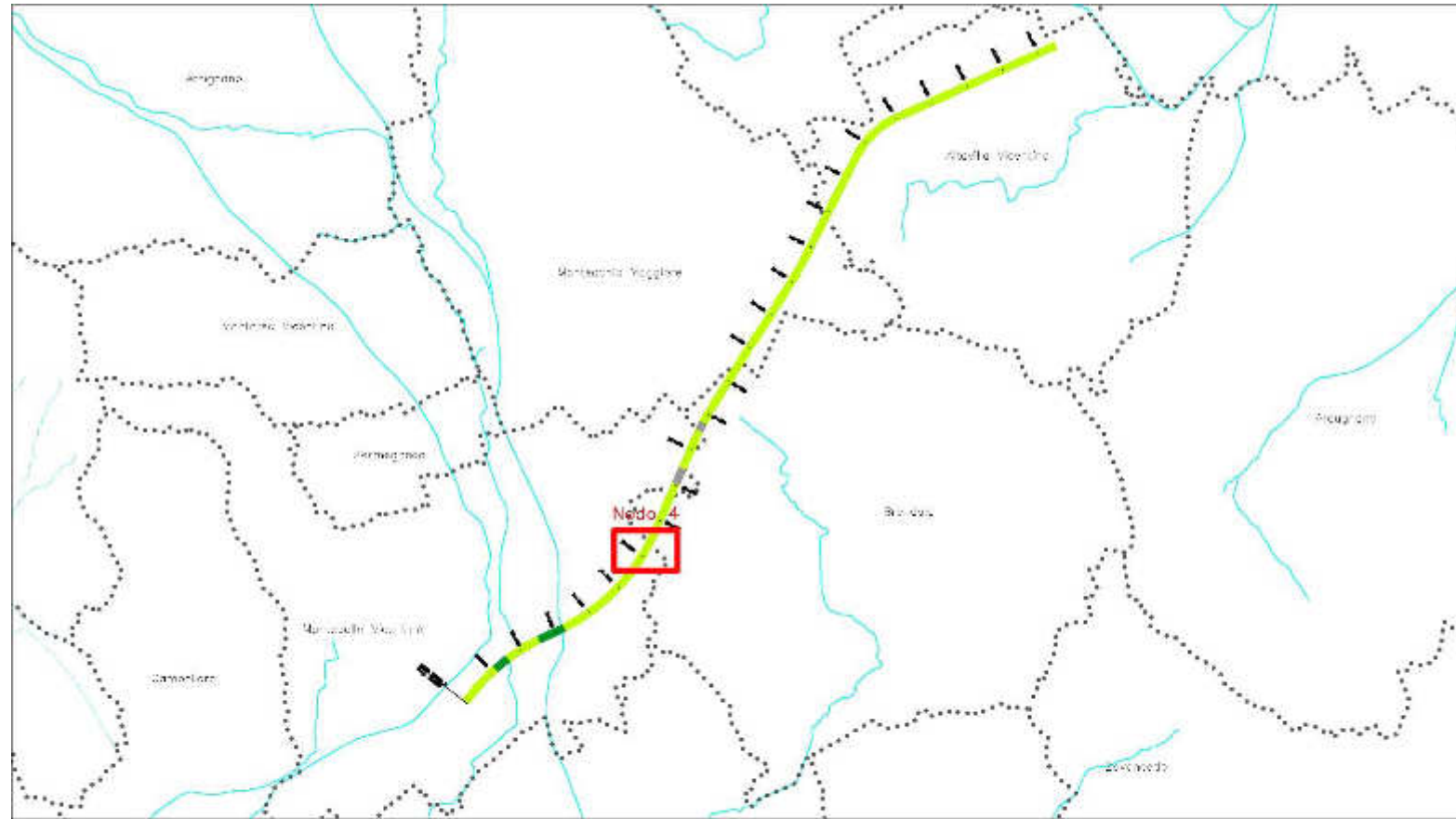
Fotosimulazione opera



7.4 Nodo 4 -

Villa Schroeder Da Porto

progr. da Km 35+450 a 35+700



Ante opera **Nodo 4** progr. Da Km 35+450 a 35+700



Cono visuale

Ortofoto



Individuazione vincoli

Livello di tutela

Vincoli culturali e paesaggistici D.Lgs 42/2004		
Immobili e pertinenze vincolati ai sensi dell'art.10 e 12	Aree di notevole interesse pubblico vincolate ai sensi dell'art.136	Aree Vincolate ai sensi dell'art.142
	D.M. 06.07.1949 per il parco di villa Schroeder - Da Porto	

Analisi stato attuale

La villa gode attualmente di un meticoloso intervento architettonico a seguito dell'acquisizione del bene da parte di Bottega Veneta, che ha qui collocato il proprio atelier, accostando un corpo di fabbrica contemporaneo all'edificio storico. In sintonia con il brand dell'azienda, tutto l'intervento è molto ricercato e rappresentativo della qualità che il marchio intende proporre. La dichiarazione di interesse pubblico riguarda il parco, piuttosto che la villa. Il parco oggi conserva qualche emergenza vegetazionale a Sud Ovest, e di fronte alla facciata della villa, ma nel complesso si presenta come un manto erboso molto curato in contrasto con il contesto rurale e produttivo del contesto. La linea ferroviaria attuale determina il limite settentrionale della proprietà, con il rilevato ferroviario che crea un orizzonte verso nord alto circa 5m su piano campagna.

Riferimenti Fotografici



1 - Viale principale



2 - Ingresso



3 - Sullo sfondo il rilevato ferroviario



4 - Rilevato ferroviario contermine



5 - Retro del parco

Post Opera Nodo 4 progr. da Km 35+450 a 35+700



Carta di sintesi post opera



Ortofoto con inserimento opera

<ul style="list-style-type: none"> Doppie scorie Marge Marge d'incrocio Marge verde Spina VMU Fiume: Vinzola Fiume: Sordani Stato Agricolo Stati Intercedenti 	<ul style="list-style-type: none"> esentazione Area esentazione Area di progetto esentazione Area di progetto esentazione Area di progetto esentazione Area di progetto esentazione Area di progetto esentazione Area di progetto esentazione Area di progetto esentazione Area di progetto esentazione Area di progetto
<ul style="list-style-type: none"> Area di Protezione Zona 42/2204 Area di Protezione Zona 42/2204 Area di Protezione Zona 42/2204 Area di Protezione Zona 42/2204 Area di Protezione Zona 42/2204 Area di Protezione Zona 42/2204 	<ul style="list-style-type: none"> Vegetazione Vegetazione Vegetazione Vegetazione

Caratteristiche dell'opera in corrispondenza del nodo

Le specifiche tecniche necessarie alla linea AV/AC determinano la modifica dei raggi di curvatura della linea storica, per cui, seppur prevista in affiancamento alla linea storica, la linea AV/AC modifica leggermente il tracciato della linea storica attuale che sarà dismessa. Il tracciato della nuova linea AV/AC riprende esattamente il sedime della linea attuale immediatamente dopo aver superato l'area vincolata di pertinenza della villa in direzione Vicenza. Il rilevato ferroviario giunge da Verona con un'altezza di circa 5m su piano campagna, esattamente in analogia con la situazione attuale, allontanandosi leggermente dal vincolo verso Nord. Barriere fonoassorbenti di altezza 6m sono previste sin dal superamento del Guà fino al Km 35+925, a Sud del tracciato.

Effetti conseguenti all'opera

In ragione dell'inserimento del nuovo tracciato e della sua analogia con l'attuale, si ritiene che nel nodo in questione non vi sarà alcuna modifica sostanziale né per quanto riguarda l'assetto percettivo, né per i caratteri strutturanti e neppure per l'assetto fondiario. L'inserimento delle barriere acustiche alzerà il livello di schermatura visiva verso Nord, tuttavia l'impatto visivo sarà attenuato dalle mitigazioni previste.

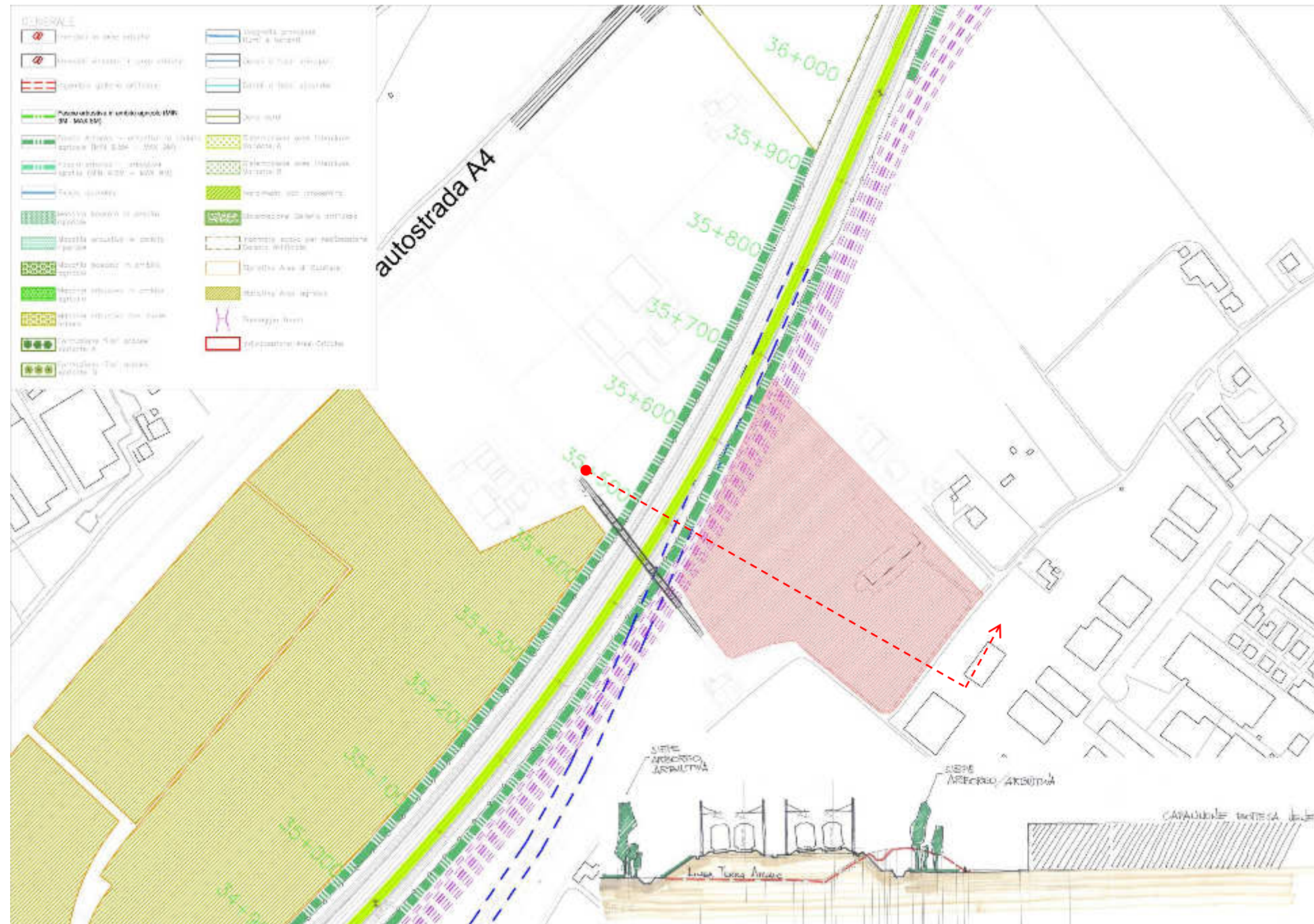
Opere di mitigazione

Le opere di mitigazione in previsione nel nodo riguardano la messa a dimora di una siepe arborea arbustiva lungo tutto il tracciato in oggetto, su entrambi i versanti Nord e Sud.



Fotosimulazione

Mitigazioni



Stato di fatto



Fotosimulazione opera



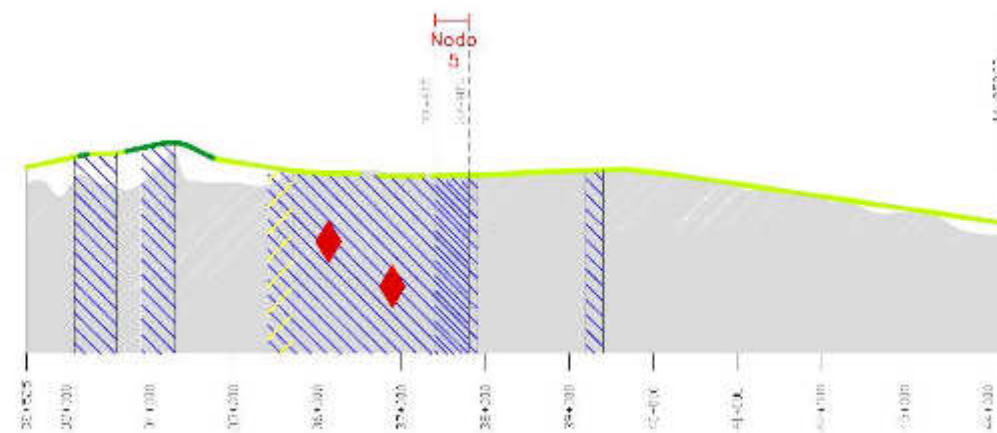
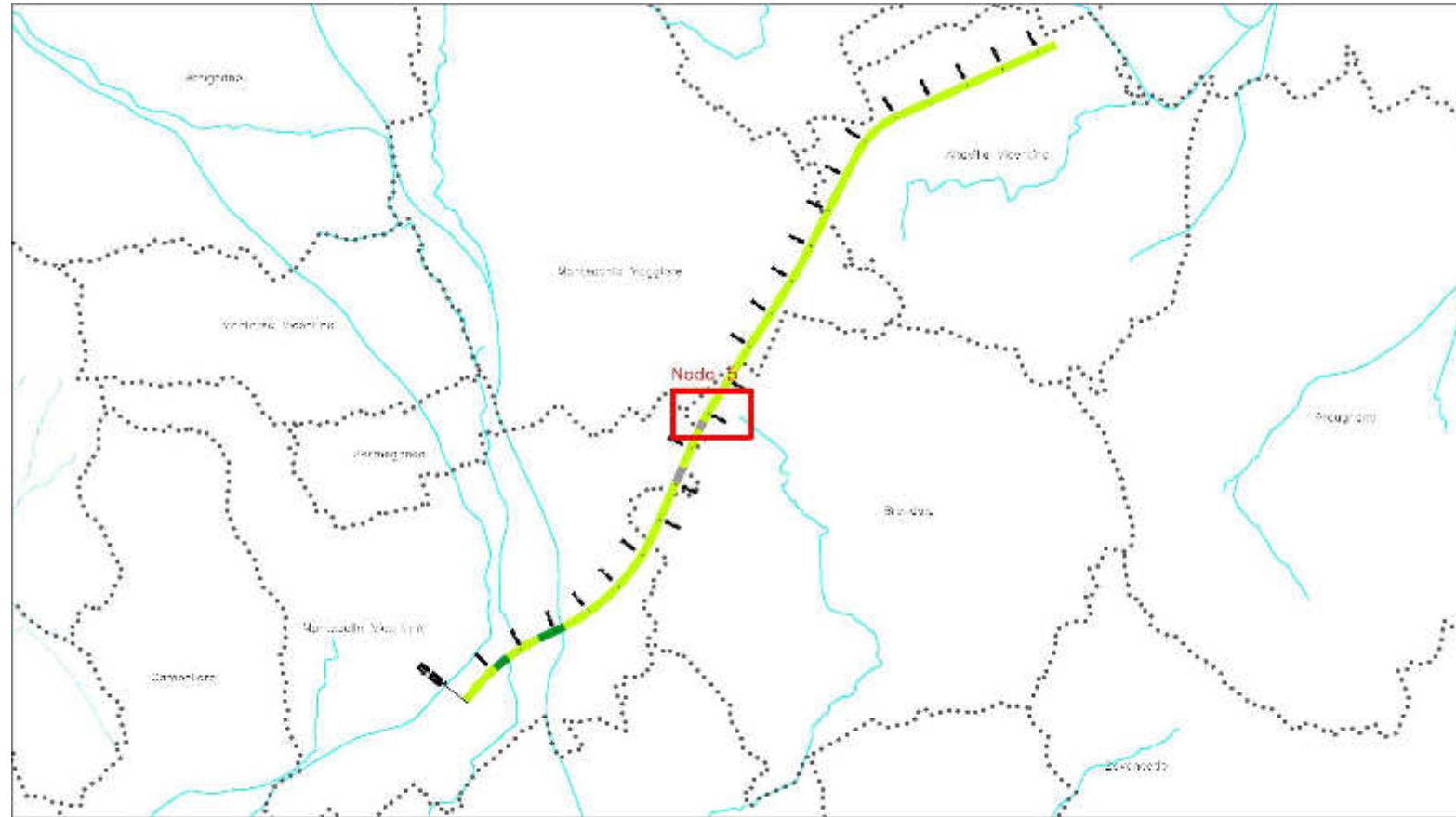
Fotosimulazione opera



7.5 Nodo 5 -

Area Archeologica n.41 – Fiume Brendola

progr. da Km 37+400 a 37+800



Ante opera **Nodo 5** progr. Da Km 37+400 a 37+800



Cono visuale

Ortofoto



Individuazione vincoli

Livello di tutela

Vincoli culturali e paesaggistici D.Lgs 42/2004		
Immobili e pertinenze vincolati ai sensi dell'art.10 e 12	Aree di notevole interesse pubblico vincolate ai sensi dell'art.136	Aree Vincolate ai sensi dell'art.142
		Vincolo archeologico area n.41
		Vincolo fluviale per il fiume Brendola

Analisi stato attuale

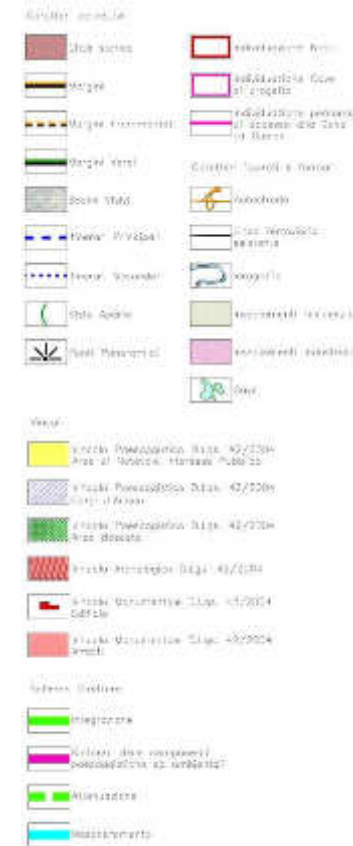
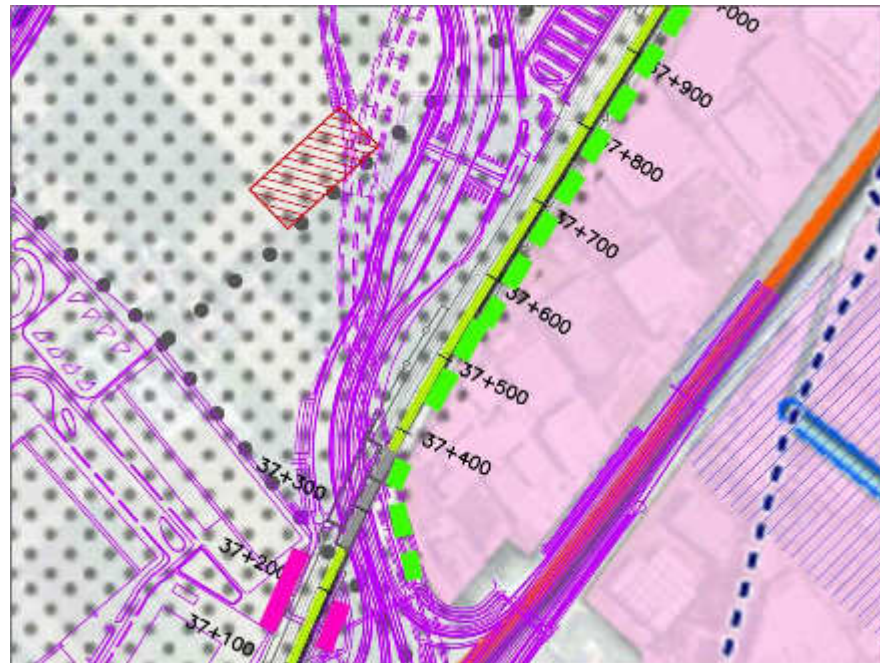
Il nodo viene indicato precauzionalmente in quanto il futuro tracciato AV/AC passerà in prossimità di due aree vincolate (ambito di rispetto fluviale e zona di interesse archeologico), situate a circa 200m dal tracciato. Lo stato attuale degli ambiti vincolati, tuttavia, rivela una scarsa integrità dei valori paesaggistici (nulla nel caso del corso d'acqua), una scarsa qualità visiva e un degrado molto importante. In particolare, il corso d'acqua vincolato ad oggi è un canale residuo che scorre in un corridoio lasciato nella zona artigianale-produttiva di Brendola, con caratteri naturalistici pressoché assenti. L'area a rischio archeologico sita a Nord del tracciato è già in parte interessata dalle opere complementari alla Superstrada Pedemontana Veneta. In ogni caso in considerazione della tipologia di tutela e dello stato attuale dei luoghi il nodo non rappresenta un elemento di criticità per l'opera. La presenza dell'importante svincolo autostradale in fase di costruzione, poi, permette di considerare che vi sarà un ulteriore degrado paesaggistico del contesto, andando ad occupare l'ultima porzione agricola libera in un contesto saturato dalla matrice antropica contemporanea.

Riferimenti Fotografici



Fiume Brendola, vista verso Sud

Post Opera Nodo 5 progr. da Km 37+400 a 37+800



Carta di sintesi post opera



Ortofoto con inserimento opera

Caratteristiche dell'opera in corrispondenza del nodo

Tra il Km 37+400 e il Km il Km 37+800 la linea AV/AC corre in rilevato in stretto affiancamento alla linea storica, sul sedime ferroviario attuale, alla quota del piano campagna. Si segnala la presenza di una galleria artificiale tra il Km 37+250 e 37+370 che interessano entrambe le linee (AV/AC e linea storica) per il sovrappasso dello svincolo autostradale in progetto. Al Km 38+075 si colloca la futura stazione S.F.M.R. di Montecchio, che non interferisce direttamente con l'ambito vincolato. Per tutto il tratto una barriera fonoassorbente alta 5m si colloca a Nord del tracciato; un'altra di altezza 6m si colloca a Sud del tracciato fino al Km 37+927.

Effetti conseguenti all'opera

Gli effetti conseguenti all'inserimento del tracciato ferroviario non alterano lo stato dei luoghi, poiché il tracciato occuperà lo stesso sedime del tracciato attuale senza incidere in maniera significativa su una matrice antropica contemporanea per altro di scarsa qualità paesaggistica.

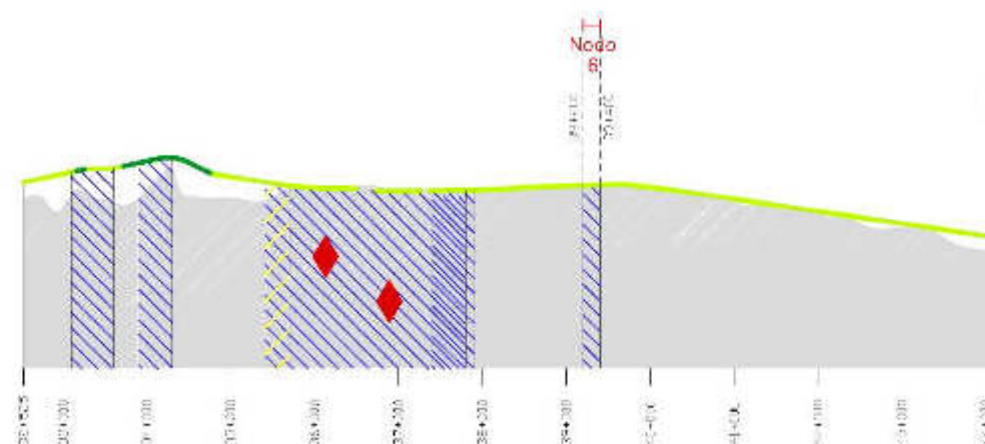
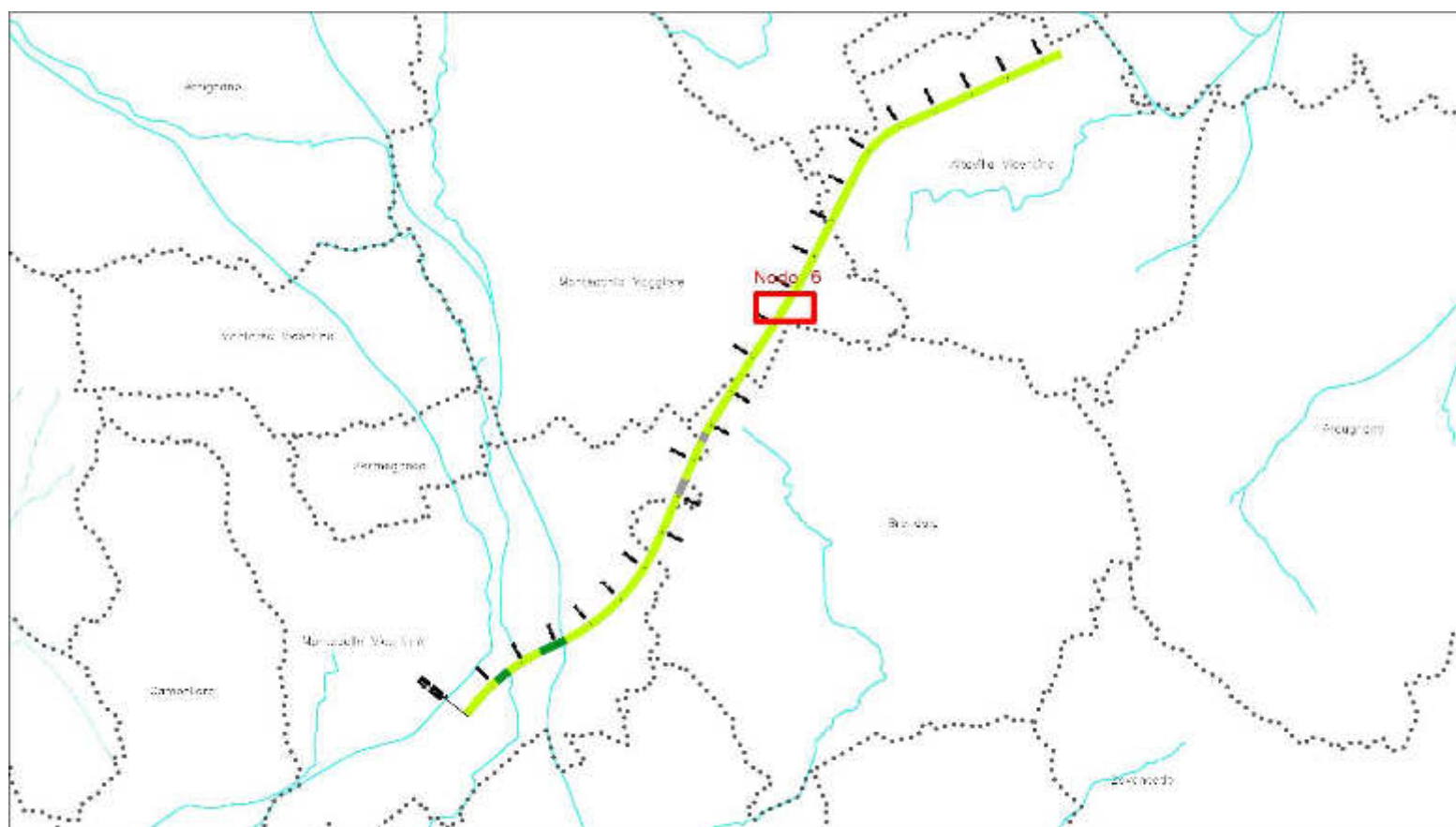
Opere di mitigazione

Le opere di mitigazione prevedono una siepe arborea arbustiva a Sud del tracciato. Si prevede inoltre una sistemazione a verde delle zone intercluse tra tracciato ferroviario e raccordo autostradale.

7.6 Nodo 6

Area Archeologica n.43

progr. da Km 39+200 a 39+400



Ante opera **Nodo 6** progr. Da Km 39+200 a 39+400



Cono visuale

Ortofoto



Individuazione vincoli

Livello di tutela

Vincoli culturali e paesaggistici D.Lgs 42/2004		
Immobili e pertinenze vincolati ai sensi dell'art.10 e 12	Aree di notevole interesse pubblico vincolate ai sensi dell'art.136	Aree Vincolate ai sensi dell'art.142
		Vincolo archeologico area n.43

Analisi stato attuale

Il nodo si genera per la prossimità di un'area di interesse archeologico, non direttamente interferita dall'opera. A Sud Est del tracciato ferroviario attuale, tra il Km 39+200 e il Km 39+400 si trova uno dei pochi ambiti agricoli residuali nella massiccia antropizzazione del corridoio compreso tra l'infrastruttura autostradale a Sud e quella ferroviaria a Nord. L'ambito è indicato di interesse archeologico; è una porzione pedecollinare a cavallo di via Melaro. Ad ovest si trova lo svincolo autostradale esistente di Montecchio Maggiore. Poche centinaia di metri a Sud Est si alzano i colli Berici. Veramente massiccia è la matrice antropica contemporanea che, tra zone produttive e residenziali ha saturato lo stretto corridoio geomorfologico tra Lessini e Colli Berici, creando un margine urbano al bacino visivo, anteponendosi alle barriere naturali.

Riferimenti Fotografici



1 - Panoramica verso i Colli Berici



2 - Panoramica verso Alte Ceccato

Post Opera Nodo 6 progr. da Km 39+200 a 39+400



Carta di sintesi post opera



Ortofoto con inserimento opera

Sintesi opera	
Linea storica	esclusione Area
Strada	esclusione Area di progetto
Margine ferroviario	esclusione perimetrale di sicurezza della linea di Base
Strada Verde	Costanti Sonori e Vibrazioni
Stato 2000	Acquedotto
Linea AV/AC	Linea ferroviaria esistente
Linea Secondaria	Acquedotto
Stato Attuale	esclusione di sicurezza
Linea ferroviaria	esclusione di sicurezza
	Linea

Vegetazione	
Area Pervasiva (Leg. 42/2004) Area di Interesse Nazionale Pubblico	
Area Pervasiva (Leg. 42/2004) Area di Interesse	
Area Pervasiva (Leg. 42/2004) Area Boscosa	
Area Pervasiva (Leg. 42/2004) Area	
Area Pervasiva (Leg. 42/2004) Area	
Area Pervasiva (Leg. 42/2004) Area	
Area Pervasiva (Leg. 42/2004) Area	

Vegetazione	
Vegetazione	
Vegetazione	
Vegetazione	
Vegetazione	



Fotosimulazione

Caratteristiche dell'opera in corrispondenza del nodo

Il tracciato della linea AV/AC in progetto e la linea storica in affiancamento corrono sul sedime dell'attuale linea ferroviaria. Il rilevato ferroviario si colloca poco sopra il piano campagna. Sono previste barriere fonoassorbenti di altezza 6m a Nord verso l'abitato di Alte Ceccato per tutto il tratto così come a Sud del tracciato.

Effetti conseguenti all'opera

Gli effetti dell'inserimento dell'opera non comportano variazioni di alcun tipo nel contesto, ad eccezione della presenza delle barriere fonoassorbenti.

Opere di mitigazione

A sud del tracciato, si prevede la realizzazione di una siepe arboreo arbustiva ad attenuazione dell'impatto visivo generato soprattutto dalle barriere fonoassorbenti.

Mitigazioni



Stato di fatto



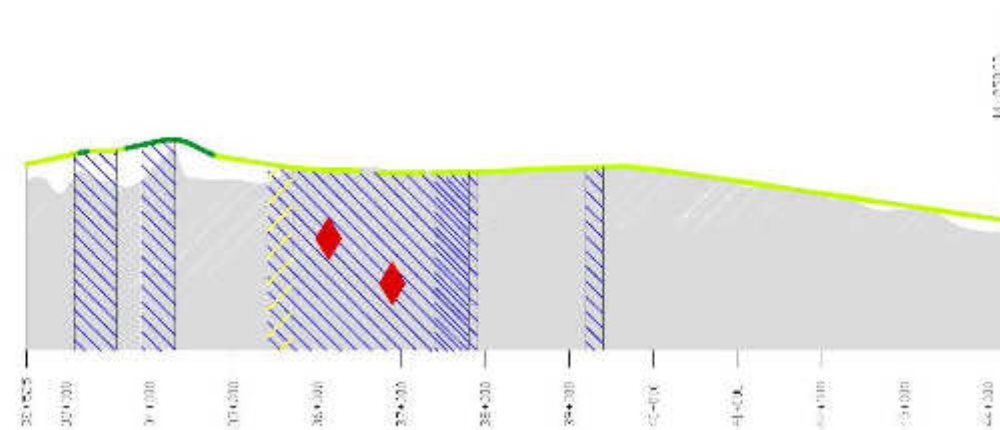
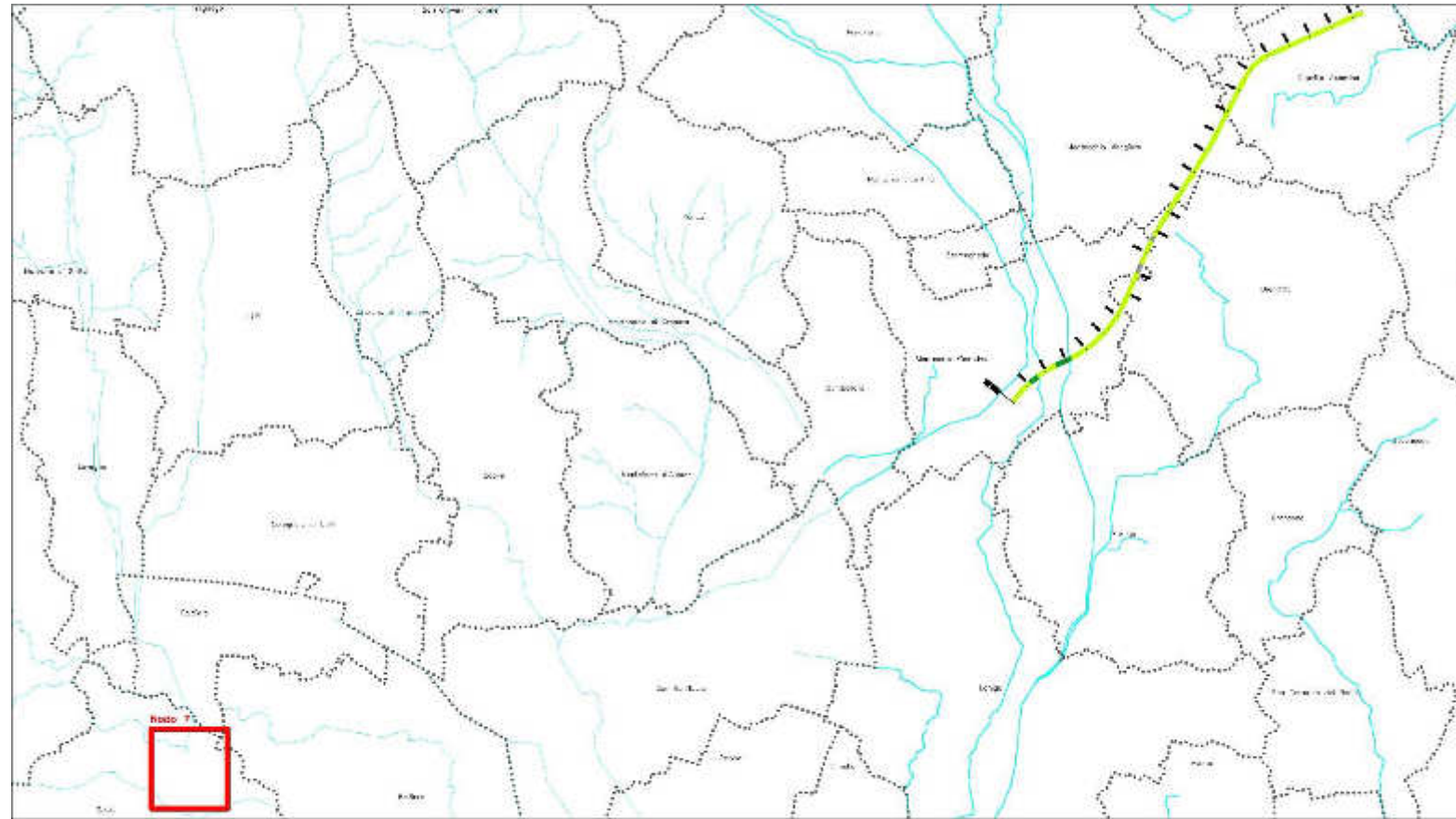
Fotosimulazione 1: opera



Fotosimulazione 1: opera e mitigazioni



7.7 Nodo 7 - Zevio



Ante opera Nodo 7



Ortofoto



Individuazione vincoli

Livello di tutela

Vincoli culturali e paesaggistici D.Lgs 42/2004		
Immobili e pertinenze vincolati ai sensi dell'art.10 e 12	Aree di notevole interesse pubblico vincolate ai sensi dell'art.136	Aree Vincolate ai sensi dell'art.142
		Vincolo fluviale per il fiume Adige
		Zone boscate
		Vincolo fluviale fiume Fibbio e Illasi

Analisi stato attuale

L'area di indagine ricade in parte nel grande bacino compreso tra il canale S.A.V.A. a Nord e il fiume Adige a Sud, e in parte nella porzione agricola a Nord Est della confluenza tra il fiume Fibbio nell'Illasi e successivamente nel canale S.A.V:A.

Si tratta di un ambito esclusivamente agricolo, con mosaico agrario diviso tra seminativi e frutteti, in cui i margini visivi sono dati dalle arginature dei corsi d'acqua. Il mosaico agricolo, infatti, ha sostituito una porzione di golena a nord del corso d'acqua. Per quanto riguarda l'esistenza di vegetazione naturale, non sussistono elementi di pregio. Un tempo probabilmente molto frequenti, oggi le formazioni boscate sono quasi completamente assenti a causa dello sfruttamento intensivo dei terreni per usi agricoli.

L'ambiente, perciò, è monotono, solo qualche tratto di filare arboreo o di siepe lungo le strade sterrate o i confini dei campi e dei prati rimangono a ricordare la presenza di elementi lineari ben più estesi.

In ragione del fatto che si tratta di due opere distinte, una cava apri e chiudi (10.1) e una cassa di espansione (10.2), con diversi impatti paesaggistici, esse saranno distinte nella descrizione delle caratteristiche dell'opera, degli effetti conseguenti e delle opere di mitigazione.

Riferimenti Fotografici



Veduta dei frutteti verso Sud. Sullo sfondo la vegetazione ripariale



Mosaico agrario



Adige e golene

Post Opera

Nodo 7.1



Ortofoto con inserimento areale cava.

In arancione interferenza con l'ambito vincolato

Caratteristiche dell'opera in corrispondenza del nodo 7.1

Sono previste due distinte opere nel nodo: una cassa di espansione a Sud e una cava a Nord.

Il progetto di scavo per la cava prevede la realizzazione di una cava a fossa, sottofalda, in cui l'altezza di scavo varierà intorno ai 10 m. Al fine di non compromettere insieme l'intera area di cava, con le conseguenze di un maggiore impatto visivo e di una "desertificazione" del terreno estesa ad un arco di tempo inaccettabilmente lungo, si cercherà, per quanto possibile, di far procedere la coltivazione su strisce di terreno di larghezza limitata. Al termine delle operazione l'area sarà ripristinata ad uso agricolo.

Effetti conseguenti all'opera

Le opere comportano delle modifiche morfologiche del terreno, durante la fase di utilizzo. Per quanto riguarda la cava si prevede il ripristino dello stato originario e la restituzione all'uso agricolo. Gli effetti sui caratteri morfologici, così come quelli sui caratteri percettivi, sono temporanei e reversibili.

Opere di mitigazione

Non sono previste opere di mitigazione paesaggistica durante la fase di esercizio della cava, mentre si prevede la restituzione dell'area ad uso agricolo al termine della coltivazione.

Post Opera Nodo 7.2



Ortofoto con inserimento areale cassa di espansione.

In arancione interferenza con l'ambito vincolato

Caratteristiche dell'opera in corrispondenza del nodo 7.2

La cassa di espansione è costituita da un bacino di laminazione, che utilizzerà la quasi totalità dell'area disponibile: circa 65 ha su 72 disponibili saranno adibiti a cassa. Il bacino è realizzato con uno scavo a profondità media di circa 4.20 m dal piano campagna, in modo tale da permettere l'invaso di circa 1 800 000 m³ d'acqua. Per realizzare l'intervento si rende necessaria la movimentazione, con successivo allontanamento, del materiale inerte proveniente dagli scavi, il cui volume si stima pari a circa 3 milioni di Mc. In continuità al pendio in scavo, sarà realizzato un argine di modesta altezza, realizzato con materiale proveniente dagli scavi, con il quale si intende raggiungere la quota di sicurezza idraulica contro le possibili esondazioni del fiume. All'interno del bacino si è previsto, inoltre, di destinare tre porzioni della cassa ad aree umide per il miglioramento ecologico-funzionale del sito. Le tre aree umide presentano differenti forme e dimensioni; il fondo dello scavo sarà approfondito di circa tre metri rispetto al fondo della cassa di espansione in maniera da intercettare la falda idrica, garantendo un tirante di circa un metro, che consente la permanenza dell'acqua nello scavo per lunghi periodi. All'interno delle due aree di maggiore dimensione saranno realizzati piccoli isolotti appositamente modellati, che andranno a costituire uno specifico "punto di appoggio" (stepping stone)

per la sosta e nidificazione dell'avifauna. Il funzionamento idraulico dell'opera segue lo schema di cassa di espansione "in derivazione", in cui l'invaso temporaneo dell'acqua all'interno dell'area avviene attraverso uno sfioratore laterale.

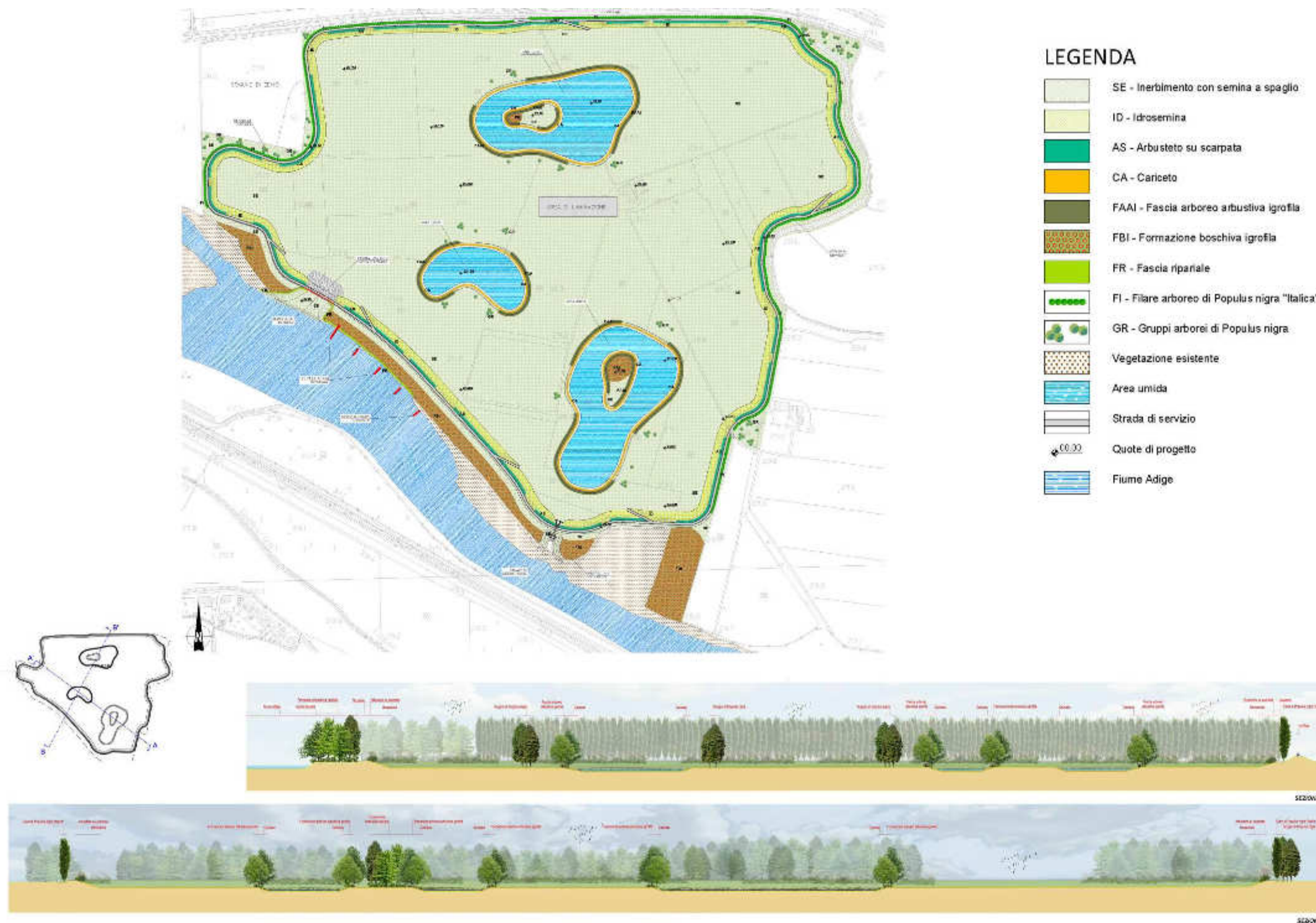
Effetti conseguenti all'opera

L'effetto principale dovuto all'opera è la sostituzione di un ambito attualmente agrario con un'altra tipologia di paesaggio, connessa ad un'immagine apparentemente naturalistica. In realtà, poiché questo avviene all'interno di un ambito golenale, nel quale è stato introdotto relativamente recentemente il mosaico agrario, di per sé questa sostituzione non modifica i caratteri strutturanti del paesaggio a grande scala, e non introduce elementi in contrasto con il linguaggio formale adeguati al contesto o elementi di deconnotazione. Vi è sicuramente una modifica della funzionalità ecologica ed idraulica, modifica che però va considerata come la restituzione ad un ambito naturale piuttosto che agricolo di una ampia porzione di territorio.

Opere di mitigazione

Al fine di inserire paesaggisticamente il bacino di laminazione, in relazione al paesaggio circostante e alla sua evoluzione, si segue il principio della ricostituzione della continuità spaziale con gli habitat adiacenti. Il progetto prevede pertanto l'impianto di neoecosistemi umidi, con cariceto e formazioni arboreo-arbustive di ripa nei tre stagni realizzati attraverso l'approfondimento dello scavo fino al raggiungimento della falda idrica, la rinaturazione delle scarpate perimetrali della cassa di espansione ed il potenziamento della fascia ripariale lungo la sponda sinistra del fiume Adige associata alla formazione di macchia boschiva di tipo igrofilo nella parte retrostante. Gli impianti, di tipo naturalistico, sono funzionali al sostegno e all'incremento della biodiversità, anche faunistica, rafforzando così la vocazione di corridoio ecologico delle aree di intervento. Lungo le scarpate perimetrali della cassa di espansione sarà piantato un arbusteto polispecifico funzionale al potenziamento della naturalità dei luoghi e alla loro caratterizzazione paesaggistica che sarà rafforzata dalla formazione di filari arborei, distribuiti nella parte sommitale della scarpata, a segnare il percorso che corre lungo il perimetro dell'area, riproponendo una carattere tipico del paesaggio agrario storico.

Planimetria e sezioni di progetto



Stato di fatto



Fotosimulazione opera: bacino vuoto



Fotosimulazione opera: bacino allagato



Stato di fatto



Fotosimulazione opera e mitigazioni





Fotosimulazione opera e mitigazioni



APPENDICE

STUDIO CROMATICO DELLE BARRIERE ANTIRUMORE

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 2° Sublotto: MONTEBELLO VICENTINO – BIVIO VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D02DI2RGIM0007201C_00A.DOCX	. Pag 184 di 194

Premessa

Il tema dell'inserimento paesaggistico di elementi dell'infrastruttura ferroviaria potenzialmente invasivi da un punto di vista percettivo, come le barriere antirumore in progetto, viene affrontato in fase di progetto definitivo da un punto di vista metodologico. Questo per due motivi: primo, fornire uno strumento da applicarsi nel dettaglio della definizione puntuale in fasi successive di progettazione, secondo, per fornire in questa fase della progettazione le informazioni necessarie per questa fase di progettazione relativamente all'inserimento paesaggistico. Questa metodologia è stata definita in considerazione della morfologia specifica del territorio in cui si muove l'infrastruttura e le unità di paesaggio a grande scala che incontra: le pianure delle grandi valli veronesi a Sud, i monti Lessini a Nord, centri urbani e conurbazioni, i colli Berici a Sud.

La metodologia applicata, in sintesi, è la seguente:

- 1 Individuazione sul tracciato delle barriere, in relazione alla *Carta dei Caratteri Formali e Figurativi*. Questo per poter individuare la posizione della barriera ed evidenziare le relazioni percettive che instaura con due distinti elementi di riferimento: il primo piano, ciò che sta tra davanti alla barriera, il piano orizzontale; lo sfondo, che si trova dietro alla barriera, il piano verticale.
- 2 Catalogazione dei cromatismi riscontrabili all'interno dei vari contesti paesaggistici, considerando le variazioni stagionali.
- 3 Definizione di una palette di colori minima in considerazione delle necessità di inserimento paesaggistico
- 4 Proposta di tre distinte possibilità di applicazione della metodologia, secondo una gerarchia che va dalla soluzione più semplice e riduttiva alla più articolata.

Sulla Carta dei Caratteri Formali e Figurativi del Paesaggio vengono collocati tracciato ferroviario e barriere fonoassorbenti, distinte per le varie altezze, al fine di determinare su quali unità di paesaggio si trovino e se vi siano caratteri figurativo-formali specifici. Contemporaneamente si evidenzia quale sia il possibile sfondo scenico su cui esse si proiettano, a seconda della posizione dell'osservatore (da nord a sud o viceversa), della presenza di barriere che si fronteggiano (quindi visibile solo il lato esterno) o meno (visibile su entrambi i lati). La considerazione di base è che il lato interno delle barriere, quando visibile solo da chi viaggia (quindi con barriere che si fronteggiano), non vada trattato cromaticamente (in ragione della velocità di percorrenza e dell'altezza delle barriere stesse che spesso permettono la percezione del paesaggio), mentre il trattamento viene applicato quando percepito dall'osservatore esterno.

Nelle pagine seguenti si trovano le tavole di individuazione delle barriere su tracciato in relazione alla Carta dei Caratteri Figurativi e Formali.

LEGENDA

Caratteri figurati e formali

-  Insediamenti residenziali
-  Insediamenti produttivi/commerciali
-  Autostrada
-  Linea ferroviaria esistente
-  Idrografia
-  Corridoio ecologico
-  SIC/ZPS
-  Area ad alta integrità naturalistica
-  Strade storiche principali
-  Strade storiche secondarie
-  Reticolato romano
-  Siti fortificati

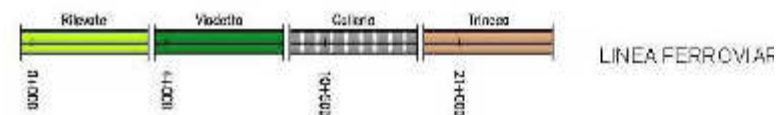
Unità di Paesaggio

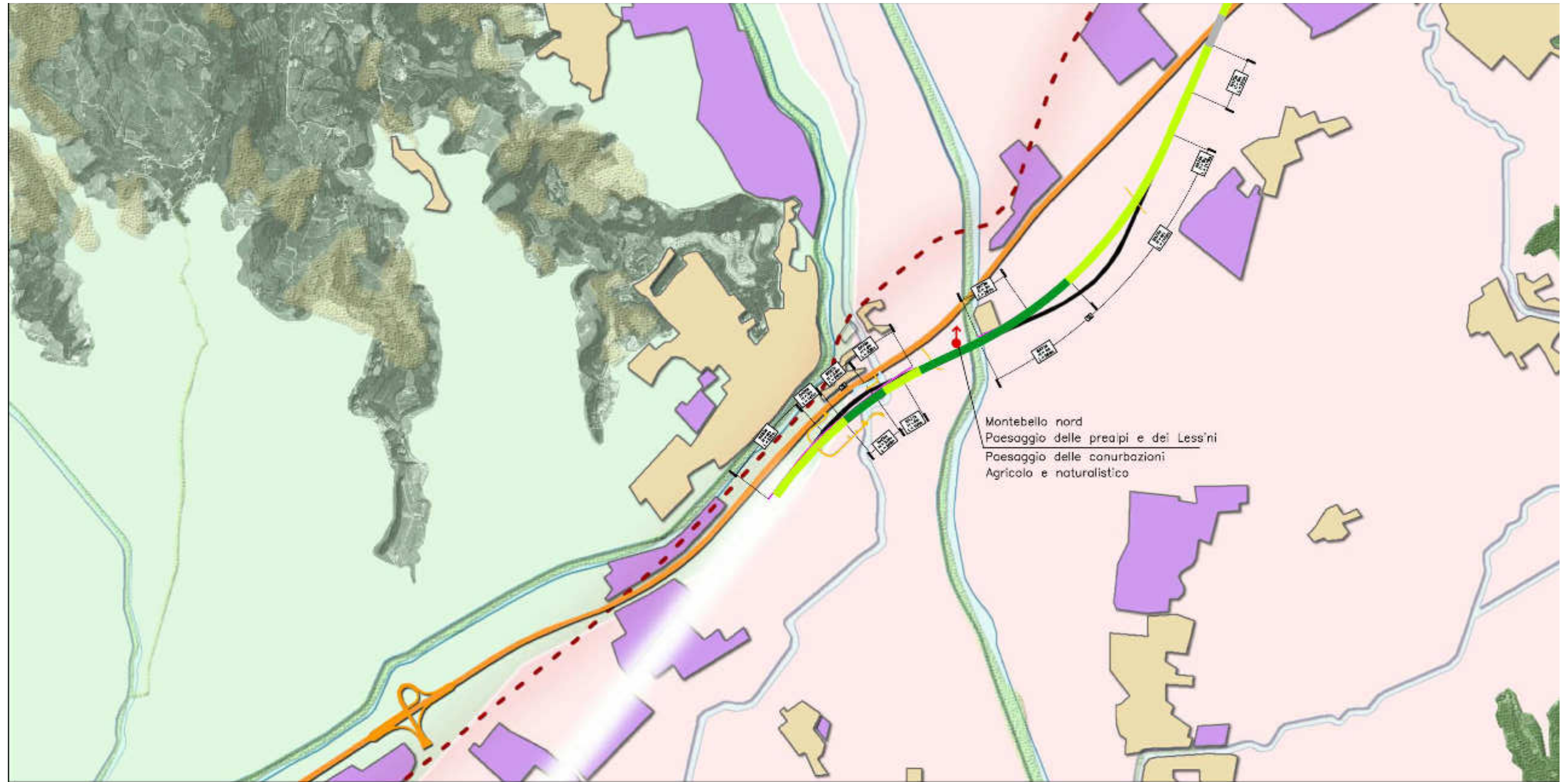
-  Paesaggio urbano Città storica
-  Paesaggio urbano Conurbazioni
-  Paesaggio agricolo Pianura dell'Adige
-  Paesaggio naturalistico Collinare
-  Paesaggio naturalistico Corridoio dei grandi fiumi

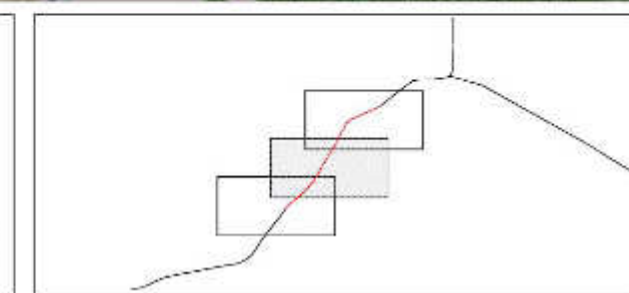
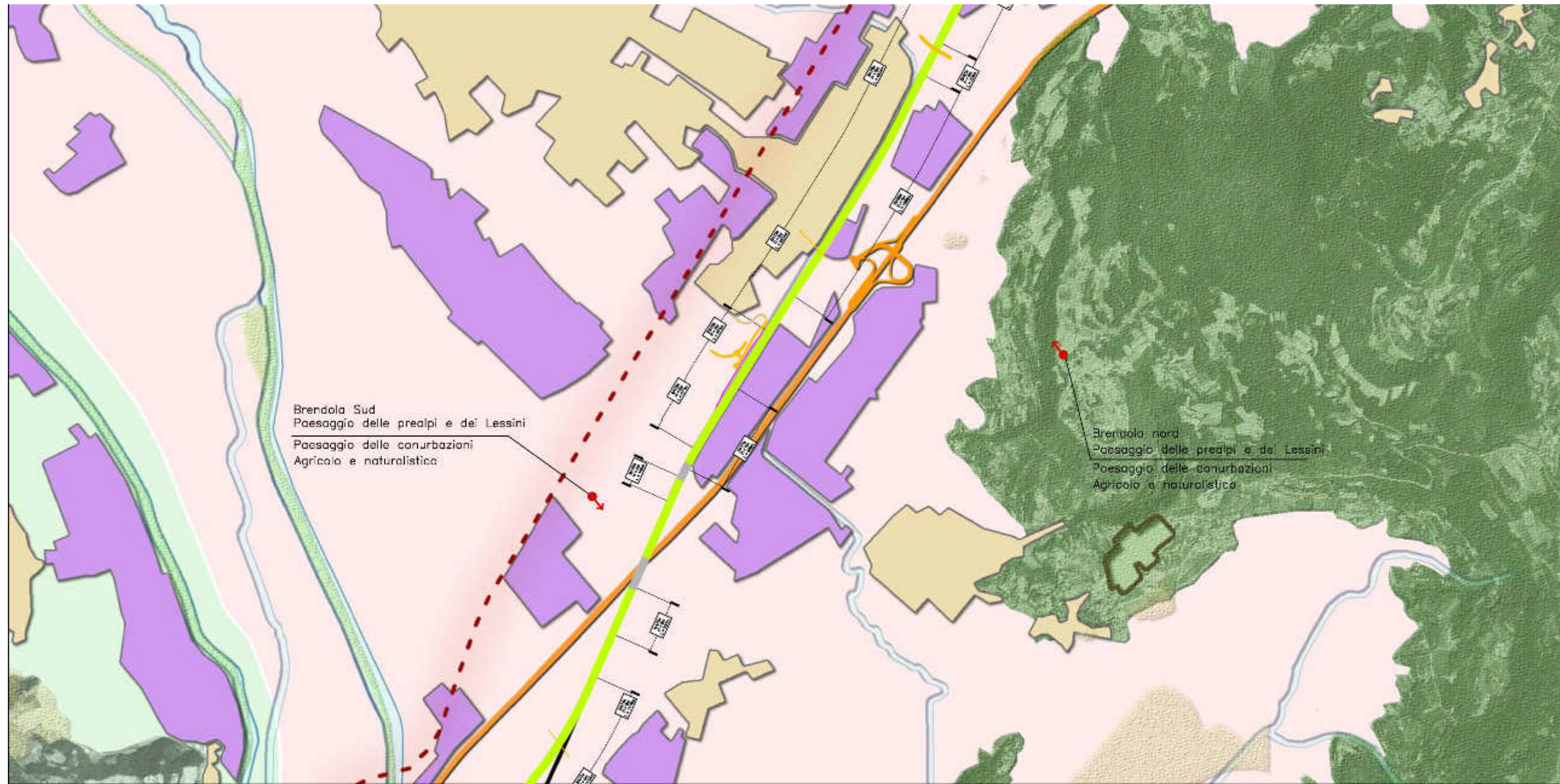
● ● ● ● ● CONFINE PROVINCIALE

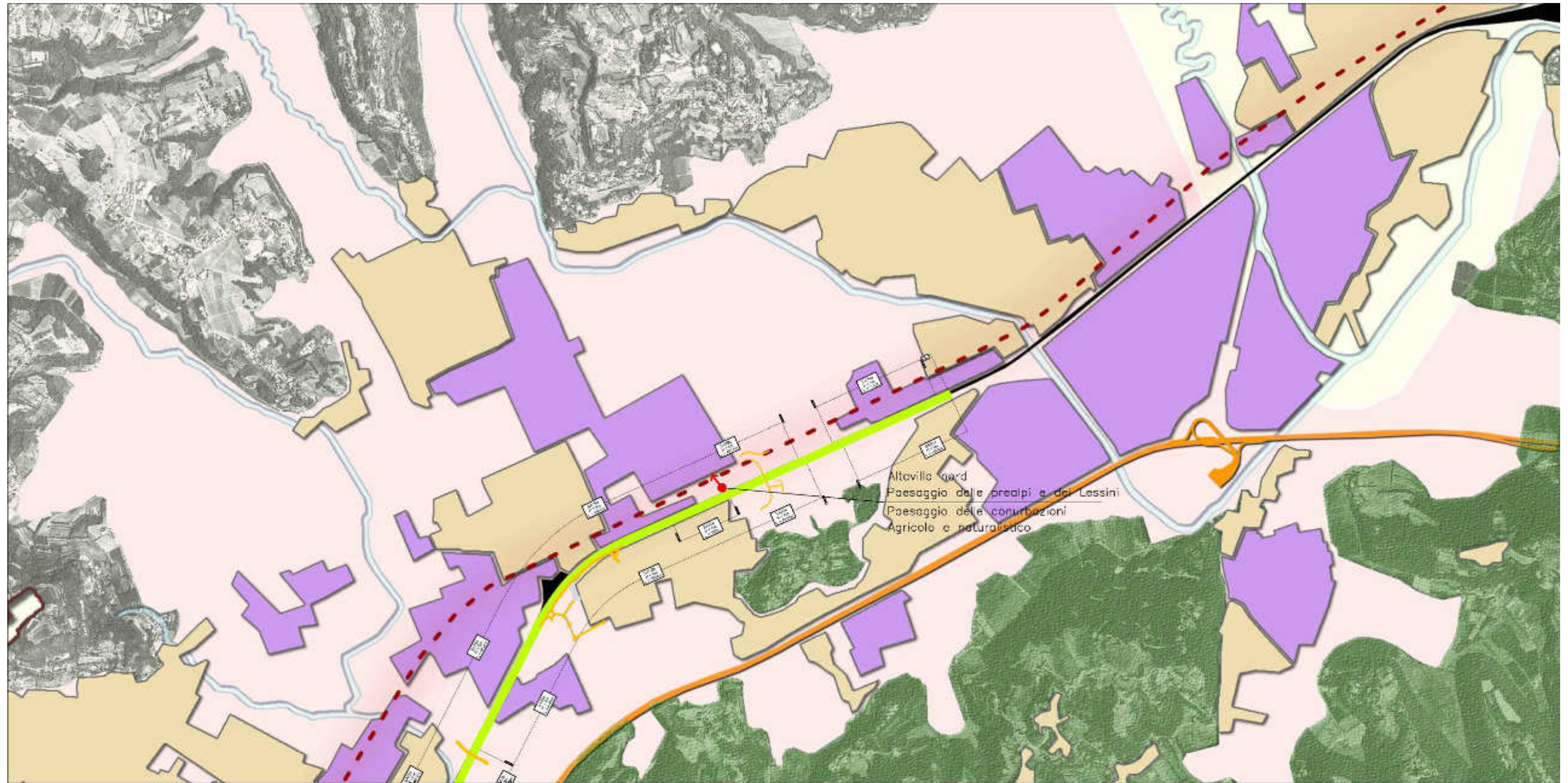
● ● ● ● ● CONFINE COMUNALE

Verona COMUNE









In relazione alla Carta dei Caratteri Formali e Figurativi del Paesaggio, con riferimento alla percezione che si ha delle barriere, si individuano due scale di riferimento:

a **Primo piano**, scala di dettaglio in cui si riscontrano i caratteri figurativo-formali nel primo piano tra osservatore e barriera.

b **Sfondo**, scala territoriale che configura lo sfondo scenico su cui viene proiettata la barriera fonoassorbente.

In relazione a questa matrice, si analizzano le possibili combinazioni, ad esempio.



SFONDO
Cielo
Paesaggio naturalistico
Corridoio dei grandi fiumi

Barriere

PRIMO PIANO
Paesaggio agricolo
Pianura dell'Adige



SFONDO
Cielo
Paesaggio collinare
Monti lessini

Barriere

PRIMO PIANO
Paesaggio agricolo
Pianura dell'Adige



SFONDO
Cielo
Paesaggio urbano
Città storica

Barriere

PRIMO PIANO
Paesaggio naturalistico
Corridoio dei grandi fiumi

Sulla base della Carta dei Caratteri Figurativi e Formali, si individuano le diverse unità di paesaggio rispetto alle quali si catalogano i cromatismi riscontrabili, anche in considerazione delle variazioni stagionali e del rapporto tra primo piano e sfondo.



Unità di paesaggio primo piano: *Paesaggio metropolitano tra Berici e Lessini - agricolo*

Unità di paesaggio sfondo: *Paesaggio delle Prealpi e dei Lessini*

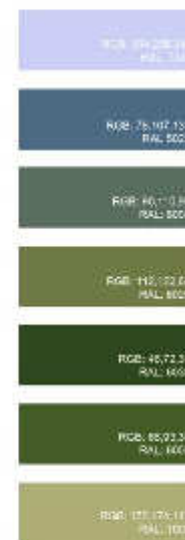
Stagione: *Primavera*



Unità di paesaggio primo piano: *Paesaggio metropolitano tra Berici e Lessini - conurbazioni*

Unità di paesaggio sfondo: *Paesaggio delle Prealpi e dei Lessini*

Stagione: *Primavera*



Unità di paesaggio primo piano: *Paesaggio delle conurbazioni - agricolo*
Unità di paesaggio sfondo: *Paesaggio dei Berici*
Stagione: *Estate*



Unità di paesaggio primo piano: *Paesaggio delle conurbazioni - agricolo*
Unità di paesaggio sfondo: *Paesaggio delle Prealpi e dei Lessini*
Stagione: *Primavera*

Dalla catalogazione dei cromatismi, viene selezionata una paletta colori, in riferimento alle unità di paesaggio in primo piano e sullo sfondo e al cielo.

Qui un esempio di una possibile paletta colori, unificata con il sublotto funzionale 01, codificate in RGB/CMYK, e relativa conversione in RAL:

Unità di paesaggio Agricolo e Naturalistico

RGB / CMYK	RAL
RGB: 86, 104, 26 CMYK: 87, 40, 93, 77	RAL 6012
RGB: 80, 118, 56 CMYK: 87, 56, 88, 19	RAL 6025
RGB: 82, 91, 81 CMYK: 88, 47, 75, 34	RAL 8003
RGB: 244, 182, 34 CMYK: 4, 33, 92, 0	RAL 1022
RGB: 145, 105, 79 CMYK: 41, 56, 65, 19	RAL 8024
RGB: 80, 35, 1 CMYK: 44, 78, 10, 85	RAL 8011
RGB: 92, 73, 72 CMYK: 52, 59, 59, 37	RAL 7013

Unità di paesaggio Urbano

RGB / CMYK	RAL
RGB: 254, 200, 100 CMYK: 0, 38, 46, 0	RAL 1002
RGB: 222, 199, 147 CMYK: 16, 23, 47, 0	RAL 1014

Cielo

RGB / CMYK	RAL
RGB: 87, 105, 112 CMYK: 69, 50, 44, 16	RAL 7031
RGB: 153, 170, 198 CMYK: 46, 28, 19, 0	RAL 7040
RGB: 125, 185, 226 CMYK: 52, 17, 0, 0	RAL 5024

A seguire, si propongono tre possibili applicazioni della metodologia qui proposta, suddivise in base al grado di articolazione e complessità compositiva che si ritiene di dover applicare all'opera.

Esempio di applicazione in contesto urbano



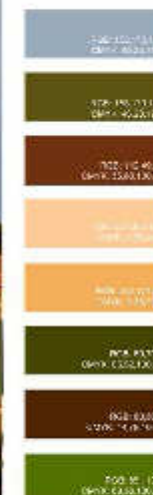
Soluzione 1
Semplice



Soluzione 2
Intermedia



Soluzione 3
Articolata



Esempio di applicazione in contesto agricolo/naturalistico



Soluzione 1
Semplice



Soluzione 2
Intermedia



Soluzione 3
Articolata

