

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

1° SUB LOTTO VERONA - MONTEBELLO VICENTINO

RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL DPCM 12/12/2005

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° 8654 - Sez. A settore Civile ed Ambientale Data: LUGLIO 2015	Conorzio IRICAV DUE Il direttore Data: LUGLIO 2015		-

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

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

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

Progettazione

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato
A	EMISSIONE	A. Rossetto	05/2015	R. Rossetto	05/2015	G. De Stavola	05/2015	G. De Stavola Data: LUGLIO 2015
B	REVISIONE	A. Rossetto	06/2015	R. Rossetto	06/2015	G. De Stavola	06/2015	
C	REVISIONE	A. Rossetto	07/2015	R. Rossetto	07/2015	G. De Stavola	07/2015	

File: IN0D00DI2RGIM0007001C_00A.DOCX

CUP: J41E91000000009

n. Elab.:

COORDINAMENTO GENERALE

URB. ROBERTO ROSSETTO

QUADRO PROGRAMMATICO

URB. ANTONELLA GATTO

DOTT. MARCO URGENTI

URB. MICHELE NAPOLI

URB. MAURO ZANARDO

RELAZIONE PAESAGGISTICA

ARCH. STEFANO DOARDO

ARCH. ANDREA ROSSETTO

ARCH. ELENA BREGANTIN

ARCH. EMILIANO FORCELLI

PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

BANCHE DATI PIANI TERRITORIALI –
CARTOGRAFIA – ORTOFOTO

VINCOLI E TUTELE

SOCIO ECONOMIA

ANALISI PAESAGGISTICA

ANALISI PAESAGGISTICA

ELABORAZIONI GRAFICHE

FOTOSIMULAZIONI

1	PREMESSA	7		
	1.1 OGGETTO DELLA RELAZIONE	7		
	1.2 UN CORRIDOIO INFRASTRUTTURALE IN VIA DI DEFINIZIONE	9		
	1.3 STRUTTURA DELLA RELAZIONE.....	10		
	1.3.1 SCALE DI INDAGINE E CONTENUTI	10		
	1.3.2 ELABORATI GRAFICI.....	11		
	1.4 QUESTIONI METODOLOGICHE	12		
	1.4.1 LA DEFINIZIONE DI PAESAGGIO	12		
	1.4.2 ARTICOLAZIONE DELL'ANALISI PAESAGGISTICA	12		
	1.4.3 OBIETTIVI DI QUALITA' PAESAGGISTICA: LO SCHEMA DIRETTORE	13		
	1.4.4 ANALISI DEI CARATTERI FORMALI E PERCETTIVI DEL PAESAGGIO	14		
2	INQUADRAMENTO GEOGRAFICO E PAESAGGISTICO	15		
	2.1 MACROAMBITI GEOGRAFICI	15		
	2.1.1 CARATTERI GEOMORFOLOGICI.....	15		
	2.1.2 CARATTERI FISICO NATURALISTICI	15		
	2.1.3 CARATTERI PERCETTIVI.....	15		
	2.2 AMBITI DI PAESAGGIO	19		
	2.2.1 DEFINIZIONE	19		
	2.2.2 CARATTERI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI.....	20		
	2.2.3 INDIRIZZI E OBIETTIVI DI QUALITA'	21		
	2.3 CONTESTI PAESAGGISTICI.....	22		
	2.4 NODI.....	23		
	2.5 UNITA' DI PAESAGGIO	24		
	2.5.1 DEFINIZIONE	24		
	2.5.2 UNITA' DI PAESAGGIO ATTRAVERSATE	25		
	2.5.3 ARTICOLAZIONE DEL PAESAGGIO URBANO.....	28		
3	INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO	30		
	3.1 LA PIANIFICAZIONE NEL CONTESTO REGIONALE	32		
	3.1.1 Il Programma Regionale di Sviluppo.....	32		
	3.1.2 Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento.....	34		
	3.1.3 Il Nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento	37		
	3.1.4 Variante Parziale al Piano Territoriale di Coordinamento Regionale (PTRC 2009).....	40		
	3.2 LA PIANIFICAZIONE D'AREA.....	42		
	3.2.1 Intese Programmatiche d'Area (IPA)	42		
	3.2.2 Il Piano d'Area delle Pianure e Valli Grandi Veronesi	46		
	3.3 LA PIANIFICAZIONE PROVINCIALE.....	47		
	3.3.1 Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Verona	47		
	3.3.2 Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Vicenza.....	52		
	3.4 IL SISTEMA DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE	56		
	3.4.1 Mosaico dei Piani ed analisi degli strumenti urbanistici comunali	56		
	3.4.2 Analisi della pianificazione comunale.....	58		
	3.5 IL QUADRO VINCOLISTICO.....	82		
	3.5.2 Elettrodotto a 132 kV "S. Martino B."	82		
	3.5.3 Elettrodotto a 132 kV "S. Bonifacio"	82		
	3.5.4 Elettrodotto a 132 kV "Locara"	83		
	3.5.5 Cava A.C. 3 – La Gualda	83		
	3.5.6 Cava A.C. 2 – Zevio.....	83		
	3.5.7 Decreti Ministeriali	84		

3.5.8 IL QUADRO DELLE TUTELE AMBIENTALI	89	5.2.6 SCHEMA DIRETTORE DELLE OPERE DI MITIGAZIONE.....	122
3.5.9 Cava A.C. 3 – La Gualda	91	6 PROGETTO DELLE OPERE A VERDE (MITIGAZIONI).....	124
3.5.10 Cava A.C. 2 – Zevio	91	6.1 CRITERI PROGETTUALI.....	124
4 DESCRIZIONE DEL PROGETTO	92	6.2 CLASSIFICAZIONE ECOLOGICA E PAESAGGISTICA DEL TERRITORIO.....	125
4.1 OPERE FERROVIARIE	92	6.3 OBIETTIVI E FINALITA' DEGLI INTERVENTI.....	127
4.2 OPERE STRADALI CONNESSE.....	93	6.4 CARATTERIZZAZIONE DELLA PERCEZIONE DALL'INFRASTRUTTURA	128
4.3 CAVE E CASSA DI ESPANSIONE.....	93	6.5 TIPOLOGICO DELLE OPERE A VERDE.....	129
4.3.1 CAVA LA GUALDA	93	6.6 MITIGAZIONE DEI CANTIERI.....	132
4.3.2 CAVA DI ZEVIO.....	94	6.6.1 RIPRISTINI AREE DI CANTIERE E AREE AGRICOLE INTERFERITE	132
4.3.3 CASSA DI ESPANSIONE DI ZEVIO	94	6.6.2 DISMISSIONE CANTIERE	132
5 COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA A SCALA TERRITORIALE	95	6.6.3 RIPUNTATURA DEL TERRENO	132
5.1 CONTESTO VERONESE.....	96	6.6.4 STESA DEL TERRENO VEGETALE.....	133
5.1.1 ANALISI DEL SISTEMA DEI VINCOLI.....	97	6.6.5 REGIMENTAZIONE IDRAULICA.....	133
6.1.2 ANALISI DEL SISTEMA DELLE TUTELE.....	99	6.6.6 ERPICATURA E CONCIMAZIONE.....	133
5.1.2 ANALISI DELLO STATO DEI LUOGHI	101	6.6.7 RESTITUZIONE DELL'AREA ALL'USO AGRICOLO.....	133
5.1.3 CARATTERISTICHE DEL PROGETTO ALL'INTERNO DEL CONTESTO	104	7 COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA A SCALA LOCALE – I NODI.....	134
5.1.4 EFFETTI SUL PAESAGGIO	107	Nodo 1	135
5.1.5 SCHEMA DIRETTORE DELLE OPERE DI MITIGAZIONE.....	109	Nodo 1.1.....	138
5.2 CONTESTO "BERICO"	111	Nodo 1.2.....	146
5.2.1 ANALISI DEI VINCOLI	112	Nodo 1.3.....	150
5.2.2 ANALISI DELLE TUTELE	113	Nodo 2	157
5.2.3 ANALISI DELLO STATO ATTUALE.....	115	Nodo 3	163
5.2.4 CARATTERISTICHE DEL PROGETTO ALL'INTERNO DEL CONTESTO	118	Nodo 3.1.....	164
5.2.5 EFFETTI SUL PAESAGGIO	121	Nodo 3.2.....	178
		Nodo 4	185
		Nodo 5	197

Linea AV/AC VERONA – PADOVA

1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO

Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A				

Nodo 6	205
Nodo 7	213
Nodo 8	219
Nodo 9	229
Nodo 10	233
Appendice: Studio cromatico delle barriere antirumore	245

Linea AV/AC VERONA – PADOVA

1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO

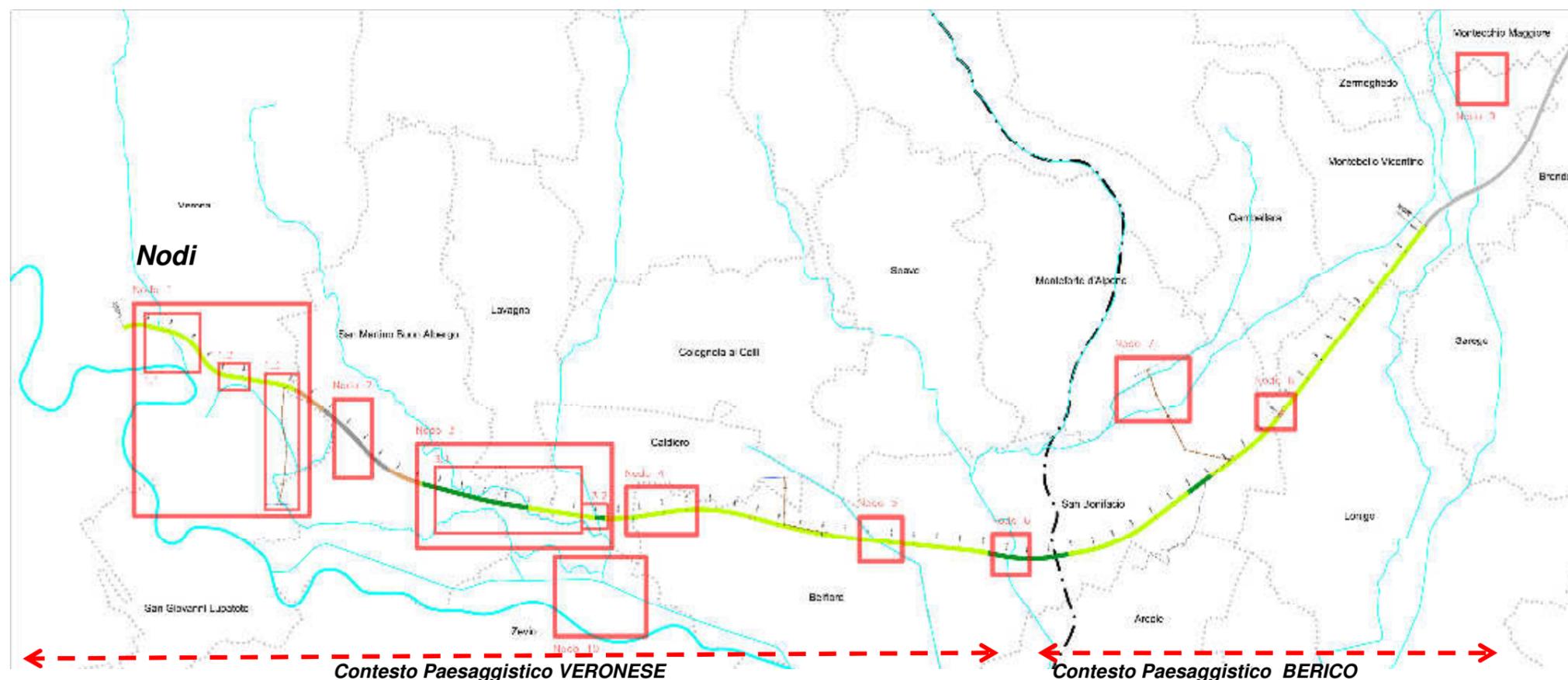
Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A				

1 PREMESSA

1.1 OGGETTO DELLA RELAZIONE

L'oggetto della presente relazione è il primo sublotto compreso tra Verona e Montebello Vicentino della futura tratta ferroviaria AV/AC Verona-Padova. La relazione paesaggistica, redatta ai sensi del D.P.C.M. 12/12/2005, dovrà fornire gli elementi conoscitivi e valutativi per accertare la compatibilità dell'opera con riferimento alle interferenze con il sistema dei vincoli paesaggistici. Al fine di fornire un quadro generale dei temi paesaggistici ed una valutazione di dettaglio della compatibilità paesaggistica, la relazione è articolata in due diverse scale di approfondimento: un inquadramento alla scala territoriale dei temi paesaggistici (*contesti paesaggistici*), un approfondimento specifico per ogni punto di interferenza delle opere con i vincoli paesaggistici (*nodi*).



L'autorizzazione paesaggistica nella fattispecie è richiesta per le opere che interferiscono direttamente con i vincoli paesaggistici:

1. Ferrovia
2. Opere stradali complementari
3. Nuove stazioni
4. Elettrodotti
5. Cantieri
6. Cave
7. Cassa di espansione

Pertanto l'approfondimento conoscitivo e valutativo relativo a ogni **nodo** avrà i contenuti richiesti dal DPCM12/2005 per la valutazione di compatibilità paesaggistica delle opere:

- 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

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.

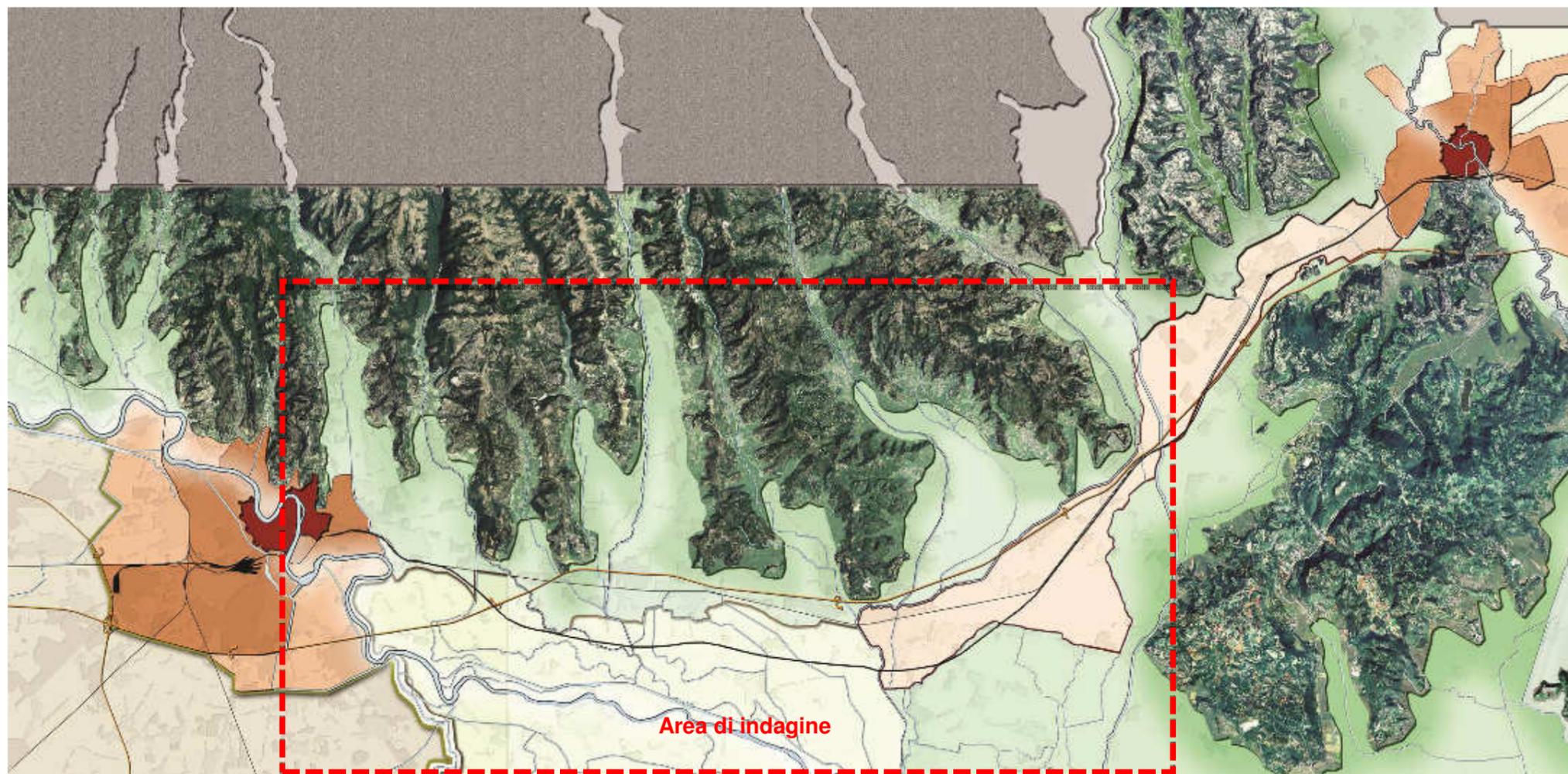
Contesti	NODI		VINCOLI			OPERE						
	Nodo n.	Denominazione	Immobili e pertinenze art.10 e 12	Aree di notevole interesse pubblico art.136	Aree Vincolate art.142	Ferrovia	Opere stradali complementari	Nuove stazioni	Elettrodotti	Cantieri	Cave	Cassa espansione
Contesto veronese	1.1			X	X	X						
	1.2		X	X		X						
	1.3		X	X	X	X			X			
	2			X		X						
	3.1		X		X	X	X					
	3.2				X	X						
	4		X		X	X	X			X		
	5				X	X	X					
	6				X	X	X			X		
	10.1				X						X	
	10.2				X							X
Contesto Berico	7				X				X			
	8		X					X				
	9		X		X						X	

1.2 UN CORRIDOIO INFRASTRUTTURALE IN VIA DI DEFINIZIONE

In un ordine di considerazioni a grande scala, la nuova tratta ferroviaria AV/AC in progetto si inserisce in quello che allo stato delle cose si configura già come un grande corridoio infrastrutturale, che da Est verso Ovest attraversa il territorio veneto. In realtà, questa è solamente una piccola porzione di un grande asse europeo che si estende da Lisbona a Kiev. Questo grande asse, quando attraversa il territorio veneto, è compreso dagli elementi geomorfologici che strutturano il paesaggio, 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 si densifica a tratti, altrove si allarga leggermente, ma rimane sempre individuabile e riconoscibile come un unico cordone infrastrutturale.



 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA	
	1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGIM0007001C_00A	. Pag 10 di 260

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)*

Ove per compatibilità paesaggistica si intende lo sviluppo dei seguenti temi:

- a Analisi del paesaggio
- b Valutazione delle interferenze
- c Definizione delle misure ed opere di mitigazione

1. **Compatibilità paesaggistica 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)

2. **Compatibilità paesaggistica 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 e valutazione di maggior dettaglio. L'estensione dell'*area di indagine* relativa al *nodo* è definita in0d00di2rgim0007001c_00a.doc

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 e del suo
- 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

Alle relazione paesaggistica sono allegati una serie di elaborati a scala adeguata a corredo dei diversi livelli di analisi e descrizione delle opere.

Quadro 1 - Inquadramento Storico	Elaborati	
IN0D00D12 N3IM 0017 001 - 3	Carta degli elementi archeologici	1/25.000
IN0D00D12 G3IM 0017 001 - 3	Inserimento tracciato su Kriegskarte	1/25.000
IN0D00D12 G3IM 0027 001 - 3	Inserimento tracciato su catasto austriaco	1/25.000
IN0D00D12 G3IM 0037 001 - 3	Inserimento tracciato su levata IGM 1885/1902	1/25.000
IN0D00D12 N3IM 0027 001 - 3	Carta delle anomalie su volo GAI 1954	1/25.000
Quadro 2 - Inquadramento geografico		
IN0D00D12 P4IM 0007 001 - 8	Individuazione su CTR	1/10.000
IN0D00D12 I4IM 0007 001 - 8	Individuazione su ortofoto	1/10.000
Quadro 3 - Analisi dei livelli di vincolo e tutela		
IN0D00D12 N4IM 0037 001 - 8	Quadro vincolistico ambientale	1/10.000
IN0D00D12 N4IM 0047 001 - 8	Quadro delle tutele ambientali	1/10.000
IN0D00D12 N4IM 0057 001 - 8	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 - 3	Caratteri Figurativi e formali ante opera	1/25.000
IN0D00D 12 N2 IM0077 P01 - 3	Caratteri Figurativi e formali post opera	1/25.000
IN0D00D 12 N2 IM0087 A01 - 3	Caratteri percettivi ante opera	1/25.000
IN0D00D 12 N2 IM0087 P01 - 3	Caratteri percettivi post opera	1/25.000
IN0D00D 12 N4 IM0097 P01 - 8	Sintesi percettivi, vincoli, schema direttore	1/10.000
Quadro 5 - Valutazione degli effetti		
IN0D00D 12 N3 IM0107 P01 - 3	Impatti e schema direttore	1/25.000
IN0D00D 12 N4 IM0117 001 - 8	Rilievo fotografico del paesaggio	1/10.000
Quadro 6 - Misure e opere di mitigazione		
IN0D00D 12 N4 IM0127 001 - 8	Integrazione paesaggistica dell'opera	1/10.000

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA	
	1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGIM0007001C_00A	. Pag 12 di 260	

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

1.4.2.1 Inquadramenti

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

Lettura 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

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

 1 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGIM0007001C_00A	. Pag 13 di 260

1.4.2.2 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 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 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

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA	
	1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGIM0007001C_00A		. Pag 14 di 260

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.

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA	
	1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGIM0007001C_00A		. Pag 15 di 260

2 INQUADRAMENTO GEOGRAFICO E PAESAGGISTICO

2.1 MACROAMBITI GEOGRAFICI

2.1.1 CARATTERI GEOMORFOLOGICI

Dal punto di vista geomorfologico 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.

2.1.2 CARATTERI FISICO NATURALISTICI

Il corridoio territoriale al cui interno è localizzata l'infrastruttura oggetto di studio 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 in funzione 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 infrastrutturale e avere un'idea di come si è sviluppato, 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

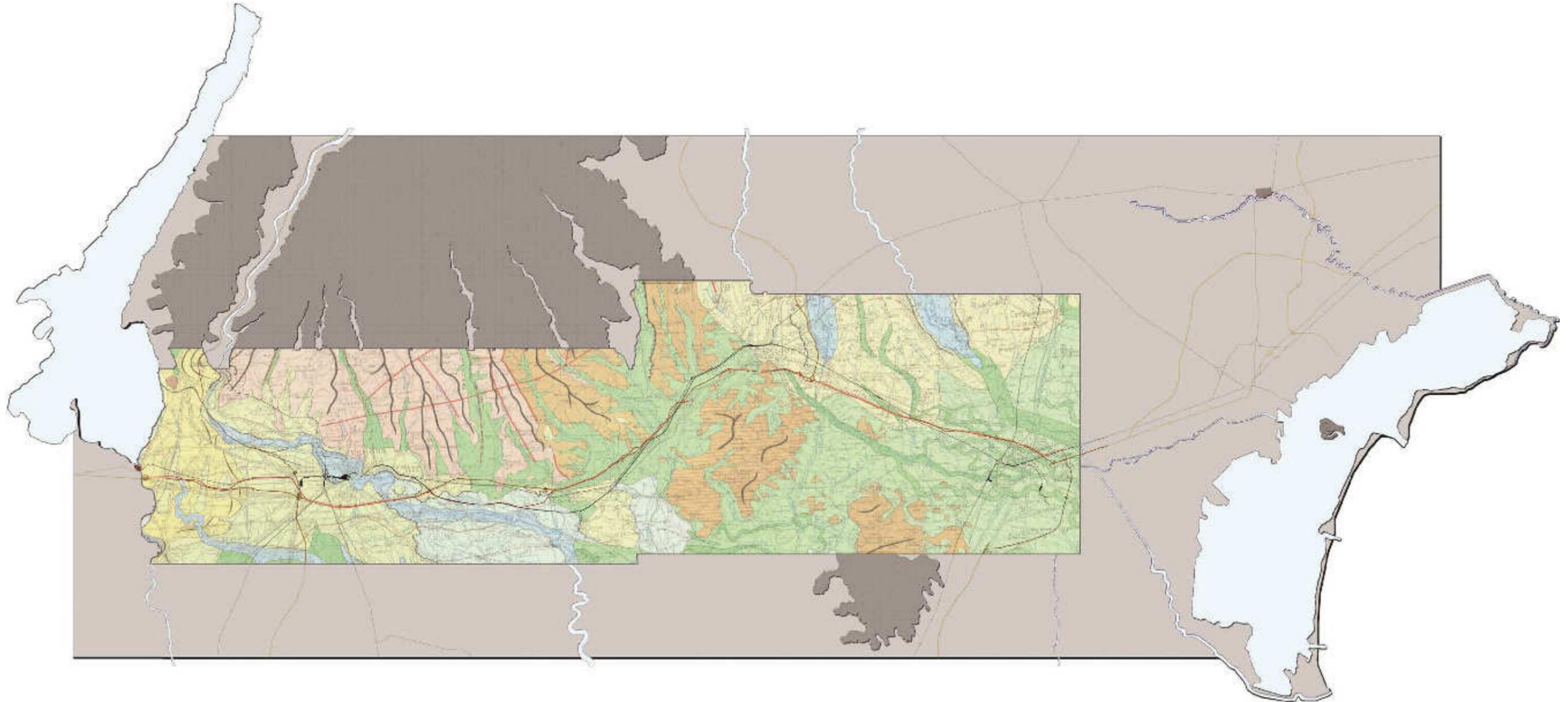
pedi dei Lessini, e nel corridoio formato dalle tre grandi infrastrutture, e l'edificato si dispone lungo le vie di comunicazioni secondarie.

2.1.3 CARATTERI PERCETTIVI

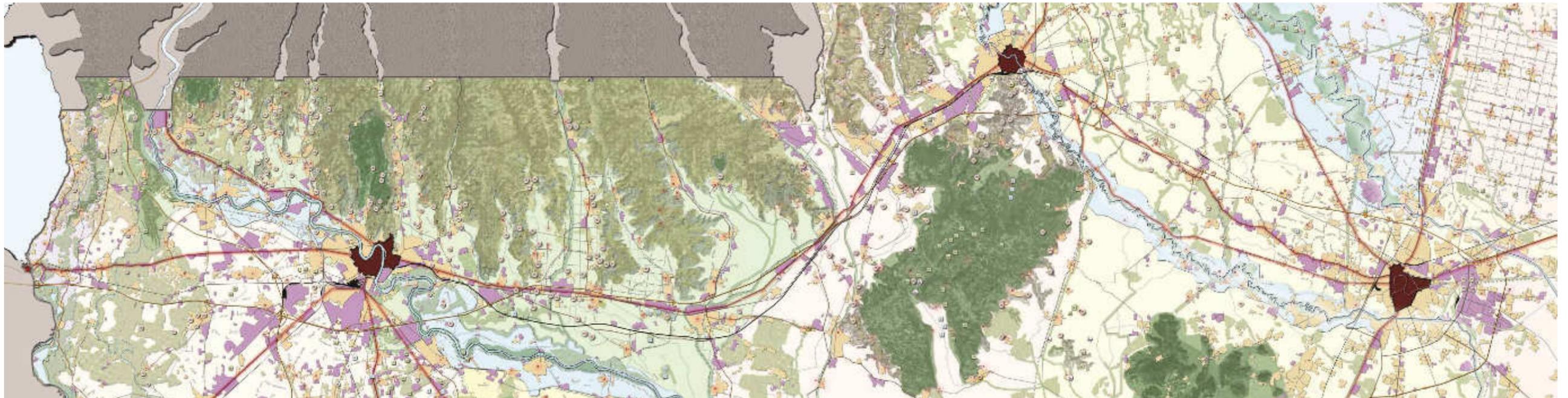
Il sistema percettivo è delimitato dai due sistemi naturali presenti (i monti Lessini e il corso del fiume Adige) e dal sistema dal grade corridoio infrastrutturale formato dall'autostrada A4, dalla SR11 e dalla ferrovia. È proprio in questo spazio racchiuso che si collocano le principali conurbazioni e le numerose zone industriali. Il corridoio territoriale è costituito da un bacino visivo unico e chiuso compreso tra la ferrovia, a nord, e il corso dell'Adige, a sud. La parte posta a nord, costituita dai rilievi montuosi dei Lessini, è la più sensibile a livello percettivo in quanto dispone di punti panoramici sulla 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, successivamente il paesaggio diventa diffuso e dispersivo. I rilievi fanno la coreografia al paesaggio circostante, prevalentemente agricolo e coltivato a vigneto; la vista è costellata dalla presenza di ville venete, tipiche dell'area vicentina, le cui vicinanze sono sempre più minacciate dal consumo di suolo.

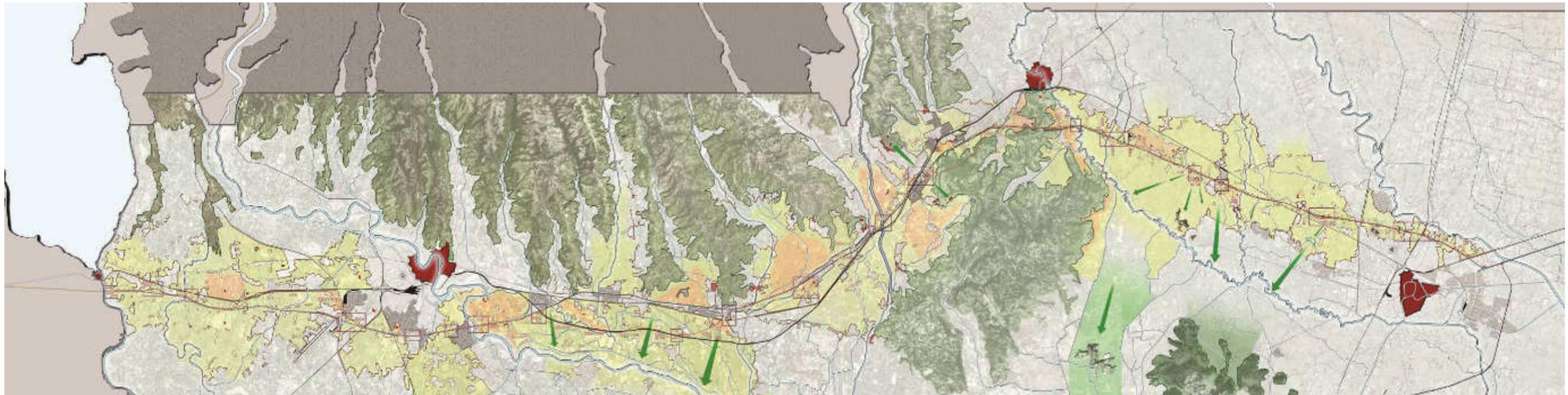
Carta dei caratteri geomorfologici



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".

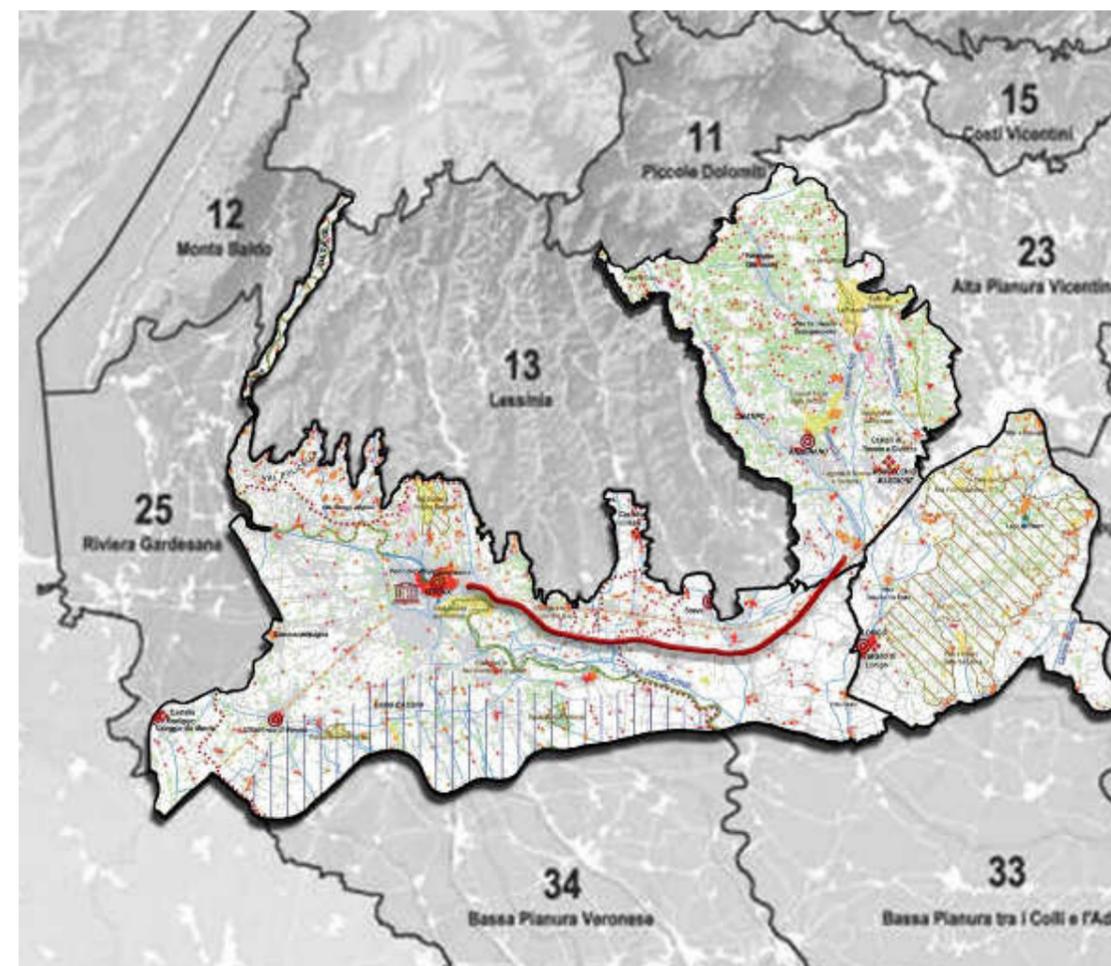
L'Ambito di paesaggio è una porzione di territorio caratterizzato:

- 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 due ambiti di paesaggio di seguito descritti

2.2.2 CARATTERI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI

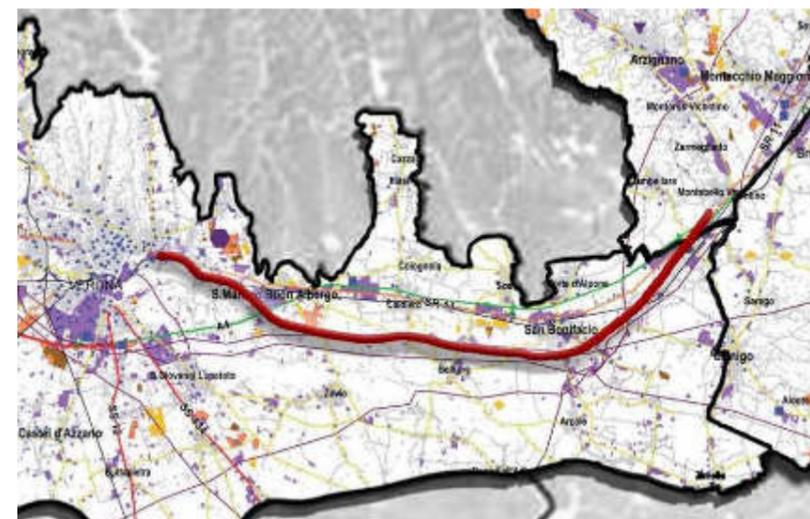
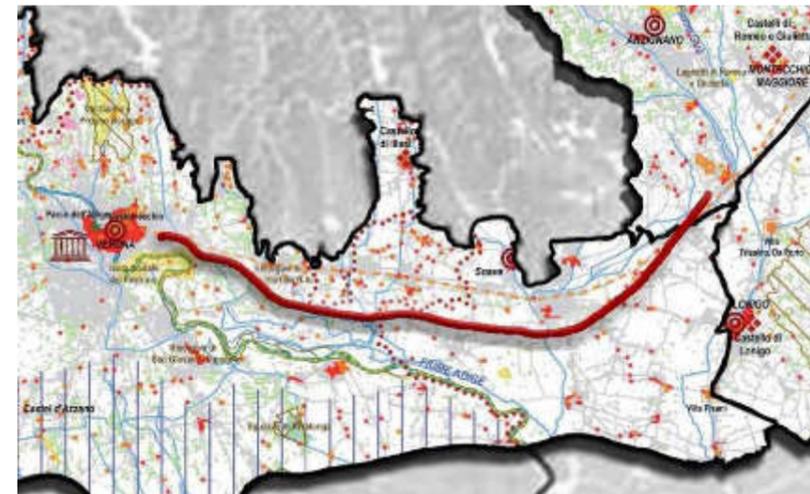
Ambito 24 – Alta pianura veronese. L’ambito interessa in particolare l’area metropolitana afferente la città di Verona, fino alla linea delle risorgive a sud ed alle colline moreniche del Garda a ovest estendendosi a comprendere le propaggini dei rilievi della Lessinia a nord e la Val d’Adige a nord-ovest. L’ambito è al suo interno molto differenziato e comprende la Val d’Adige, il terrazzamento alluvionale della Valpolicella, l’alta pianura solcata dal fiume Adige e i suoi terrazzamenti alluvionali antichi e recenti, nonché alcune aree di bassa pianura a valle della linea delle risorgive. L’idrologia è caratterizzata dalla presenza del fiume Adige che lo attraversa da nord a sud, dalla fascia delle risorgive a sud-ovest, da una serie di canali e fossati artificiali, nonché dai fiumi Tartaro e Tione. Le zone che conservano tuttora un certo valore ambientale sono le propaggini collinari, i paleoalvei e il sistema di fiumi, canali, fossi e torrenti. A nord l’ambito è fortemente caratterizzato dalla presenza di vigneti, uliveti ed alberi da frutto, in particolare il ciliegio. Ancora integra dal punto di vista paesaggistico la Val d’Adige sopra la Chiusa di Ceraino, nonostante la presenza di importanti infrastrutture viabilistiche.

Nell’area afferente la città di Verona l’espansione urbana e metropolitana ha fortemente compromesso il paesaggio rurale – ormai poco distinguibile dall’ambiente urbano – mentre nelle aree di pianura utilizzate per l’agricoltura rivestono notevole importanza le colture seminative, orticole e i frutteti.

L’integrità storico-culturale dell’ambito è limitata quasi esclusivamente all’antica città di Verona. Al di fuori del centro storico si rivela un ambiente fortemente antropizzato nel quale l’espansione e la dispersione insediativa connotano in maniera significativa l’ambiente, sia dal punto di vista urbano che rurale.

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

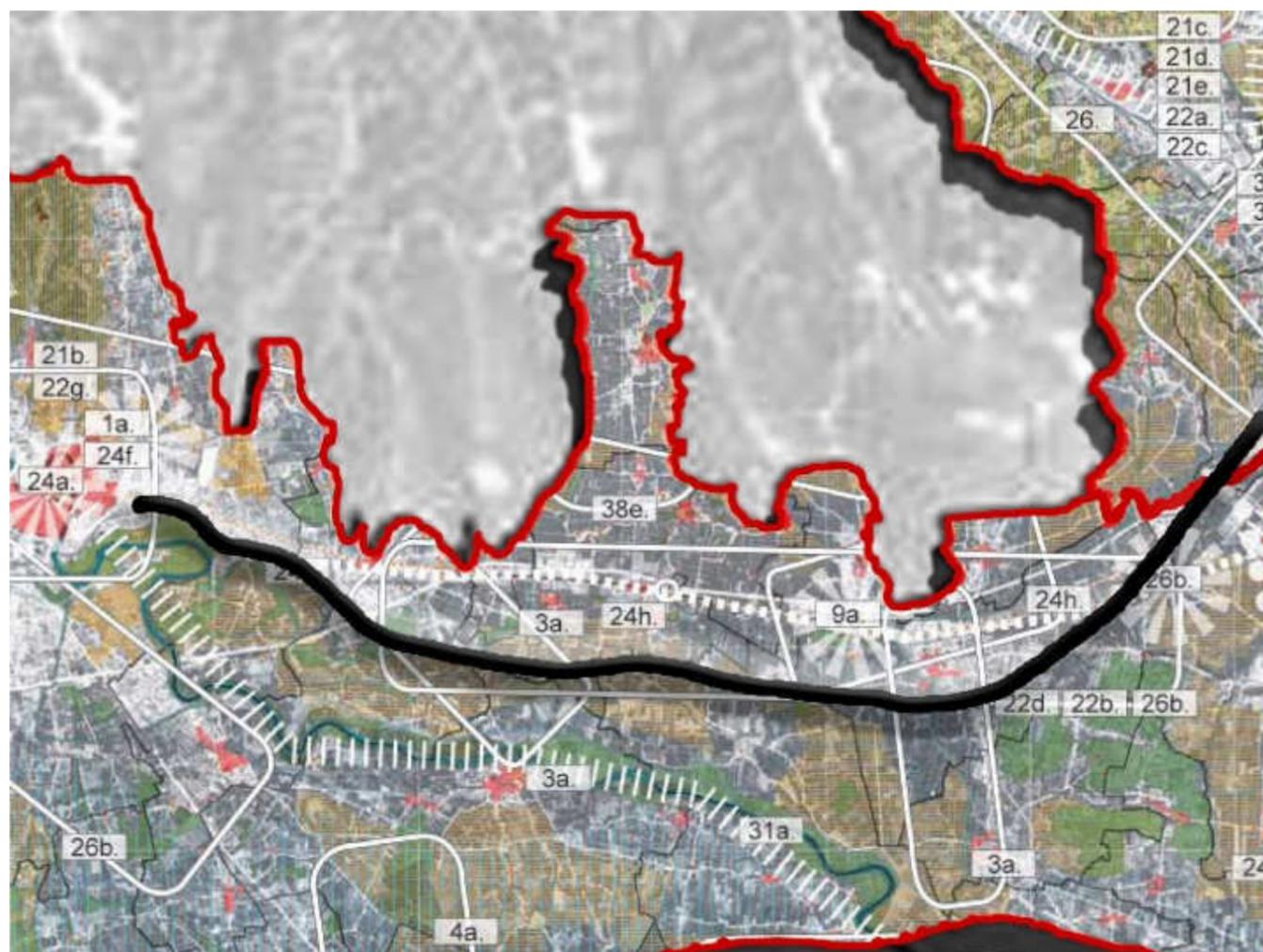
paesaggio vegetale dell’ambito si presenta ricco e diversificato, caratterizzato dagli elementi tipici della fascia prealpina. I fondovalle, spesso senza soluzione di continuità in direzione longitudinale, sono oggi occupati da insediamenti di tipo produttivo, che si ricollegano all’area produttiva ad 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.



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.



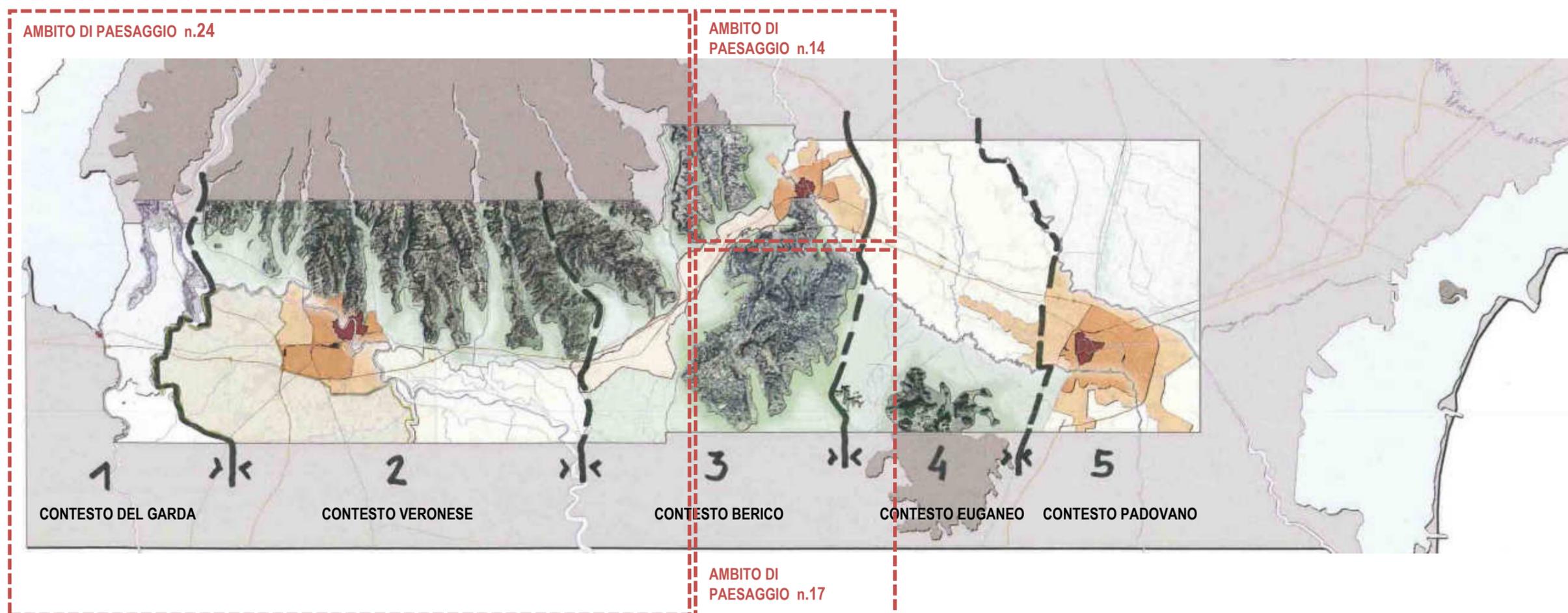
Obiettivi di qualità paesaggistica

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 residuali, 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 residuali, 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 due contesti paesaggistici: *contesto n.2 Veronese e 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*"

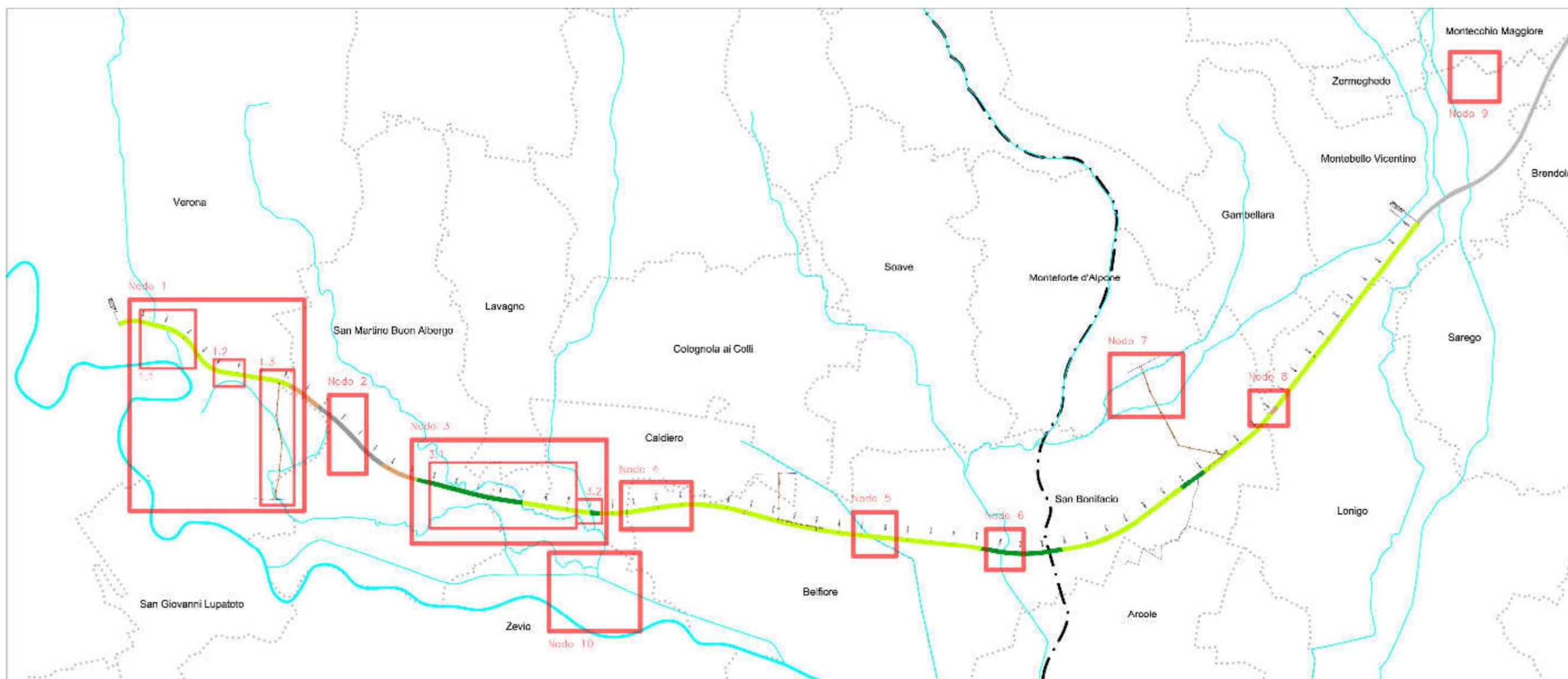


2.4 NODI

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**.

All'interno della relazione ogni *nodo* è oggetto di specifico approfondimento, redatto secondo i contenuti di cui al DPCM 12/2005, mirato alla valutazione della compatibilità

paesaggistica delle opere con i contenuti del vincolo nonché alla definizione delle opere di integrazione/mitigazione adottate. Nell'immagine seguente è riportata schematicamente la localizzazione dei 10 Nodi individuati nei due contesti, mentre per la valutazione della compatibilità paesaggistica dell'opera all'interno dei nodi si rimanda al successivo capitolo 8 "Compatibilità paesaggistica a scala puntuale"



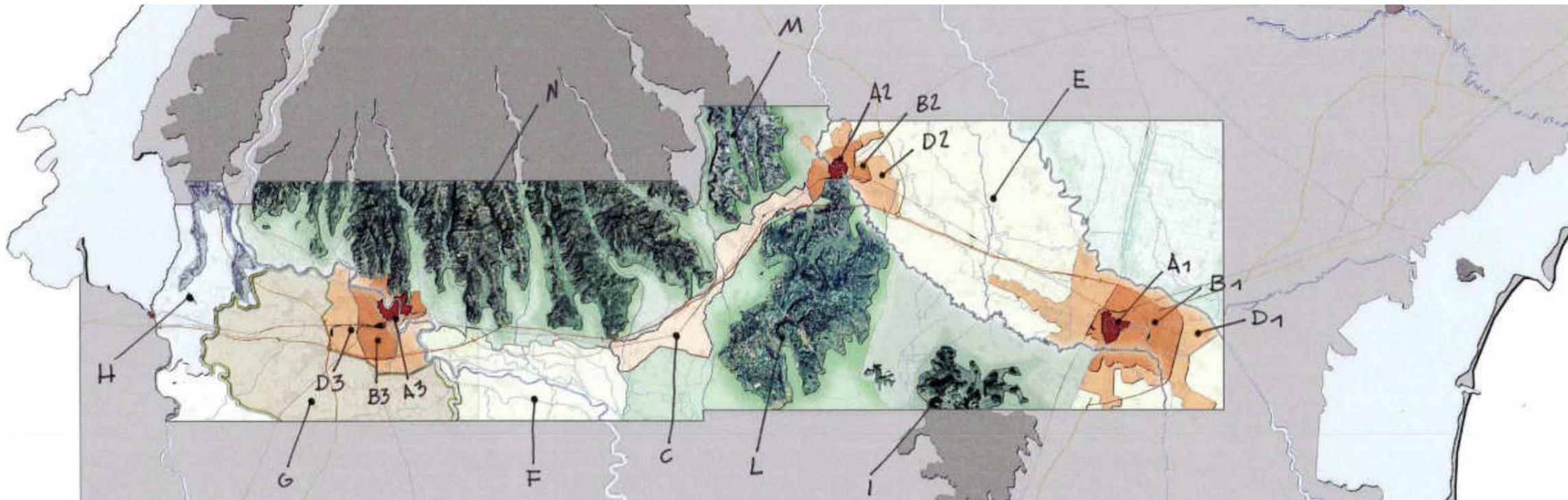
2.5 UNITA' DI PAESAGGIO

2.5.1 DEFINIZIONE

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 2.5.2

Articolazione territoriale delle Unità di Paesaggio

Paesaggio urbano	Paesaggio Agricolo	Paesaggio naturalistico
A. Città storica	D. Agricolo periurbano	H. Riviera gardesana
B. Prima cintura urbana	E. Tra Bacchiglione e Brenta	I. Euganeo
C. Conurbazioni	F. Pianura dell'Adige	L. Berico
	G. Pianura tra Tione e Adige	M. Prealpino
		N. della Lessinia



2.5.2 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.

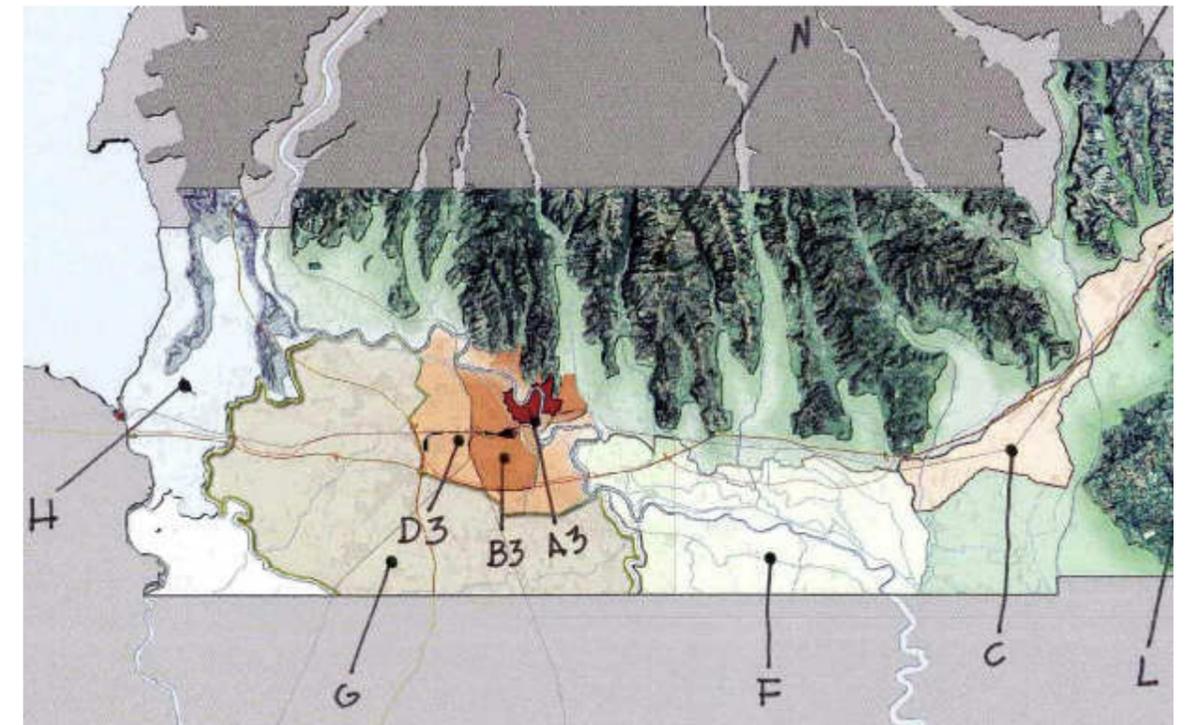
Le immagini di paesaggio si caratterizzano poi in relazione al loro modo di distribuirsi sul territorio. Alcune consentono di significare ampie porzioni di territorio, entro le quali una determinata immagine trova adeguata rappresentazione scenica, si presenta nitida, riconoscibile e continua, se ne 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 coni visuali possono contribuire a ricostruire e riconnettere.

in0d00di2rgim0007001c_00a.doc

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 naturalistico

M Prealpino



N della Lessinia



L Collinare dei Berici



E Corridoi dei grandi fiumi



Paesaggio Agricolo

D Agricolo Periurbano



F Pianura dell'Adige



G Pianura tra Tione e Adige



Reti di paesaggi storici – Sistemi di Paesaggio

Dei presidi storici: rocche,
castelli



Dei Santuari



Delle ville Venete



Paesaggio Urbano

A Città storica



B Prima cintura urbana



C Delle conurbazioni



 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGIM0007001C_00A	. Pag 28 di 260

2.5.3 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.

2.5.3.1 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.

2.5.3.2 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.



2.5.3.3 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.



2.5.3.4 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 ormai 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.

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO										
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="5">IN0D00DI2RGIM0007001C_00A</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	IN0D00DI2RGIM0007001C_00A				
PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.							
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A											

3 INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO

A tal fine nel presente Quadro di Riferimento 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 suddetti Piani 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.

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

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 dal ciglio, da ambo i lati dell'infrastruttura, entro il quale sono state predisposte e redatte tutte le analisi, lo stesso procedimento è stato ripetuto per i tre elettrodotti aerei, il cavidotto e le due cave di prestito.

Gli elaborati cartografici relativi al Quadro di Riferimento Programmatico assunti dalla Relazione Paesaggistica sono i seguenti:

PROGETTO - INQUADRAMENTO - INDIVIDUAZIONE SU CTR																											
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	I	M	0	0	0	7	0	0	1	B	0	0	A			INDIVIDUAZIONE SU CTR TAV1/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	I	M	0	0	0	7	0	0	2	C	0	0	A			INDIVIDUAZIONE SU CTR TAV2/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	I	M	0	0	0	7	0	0	3	C	0	0	A			INDIVIDUAZIONE SU CTR TAV3/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	I	M	0	0	0	7	0	0	4	B	0	0	A			INDIVIDUAZIONE SU CTR TAV4/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	I	M	0	0	0	7	0	0	5	B	0	0	A			INDIVIDUAZIONE SU CTR TAV5/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	I	M	0	0	0	7	0	0	6	B	0	0	A			INDIVIDUAZIONE SU CTR TAV6/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	I	M	0	0	0	7	0	0	7	B	0	0	A			INDIVIDUAZIONE SU CTR TAV7/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	I	M	0	0	0	7	0	0	8	C	0	0	A			INDIVIDUAZIONE SU CTR TAV8/8	1:10000
PROGETTO - INQUADRAMENTO - INDIVIDUAZIONE SU ORTOFOTO																											
I	N	0	D	0	0	D	I	2	I	4	I	M	0	0	0	7	0	0	1	B	0	0	A	A	A	INDIVIDUAZIONE SU ORTOFOTO TAV1/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	I	4	I	M	0	0	0	7	0	0	2	C	0	0	A			INDIVIDUAZIONE SU ORTOFOTO TAV2/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	I	4	I	M	0	0	0	7	0	0	3	C	0	0	A			INDIVIDUAZIONE SU ORTOFOTO TAV3/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	I	4	I	M	0	0	0	7	0	0	4	B	0	0	A	A	A	INDIVIDUAZIONE SU ORTOFOTO TAV4/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	I	4	I	M	0	0	0	7	0	0	5	B	0	0	A	A	A	INDIVIDUAZIONE SU ORTOFOTO TAV5/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	I	4	I	M	0	0	0	7	0	0	6	B	0	0	A	A	A	INDIVIDUAZIONE SU ORTOFOTO TAV6/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	I	4	I	M	0	0	0	7	0	0	7	B	0	0	A	A	A	INDIVIDUAZIONE SU ORTOFOTO TAV7/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	I	4	I	M	0	0	0	7	0	0	8	C	0	0	A			INDIVIDUAZIONE SU ORTOFOTO TAV8/8	1:10000
VINCOLI																											
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	3	7	0	0	1	B	0	0	A			INDIVIDUAZIONE DEL QUADRO VINCOLISTICO AMBIENTALE TAV1/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	3	7	0	0	2	C	0	0	A			INDIVIDUAZIONE DEL QUADRO VINCOLISTICO AMBIENTALE TAV2/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	3	7	0	0	3	C	0	0	A			INDIVIDUAZIONE DEL QUADRO VINCOLISTICO AMBIENTALE TAV3/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	3	7	0	0	4	B	0	0	A			INDIVIDUAZIONE DEL QUADRO VINCOLISTICO AMBIENTALE TAV4/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	3	7	0	0	5	B	0	0	A			INDIVIDUAZIONE DEL QUADRO VINCOLISTICO AMBIENTALE TAV5/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	3	7	0	0	6	B	0	0	A			INDIVIDUAZIONE DEL QUADRO VINCOLISTICO AMBIENTALE TAV6/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	3	7	0	0	7	B	0	0	A			INDIVIDUAZIONE DEL QUADRO VINCOLISTICO AMBIENTALE TAV7/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	3	7	0	0	8	C	0	0	A			INDIVIDUAZIONE DEL QUADRO VINCOLISTICO AMBIENTALE TAV8/8	1:10000
TUTELE																											
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	4	7	0	0	1	B	0	0	A			INDIVIDUAZIONE DEL QUADRO DELLE TUTELE AMBIENTALI TAV1/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	4	7	0	0	2	C	0	0	A			INDIVIDUAZIONE DEL QUADRO DELLE TUTELE AMBIENTALI TAV2/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	4	7	0	0	3	C	0	0	A			INDIVIDUAZIONE DEL QUADRO DELLE TUTELE AMBIENTALI TAV3/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	4	7	0	0	4	B	0	0	A			INDIVIDUAZIONE DEL QUADRO DELLE TUTELE AMBIENTALI TAV4/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	4	7	0	0	5	B	0	0	A			INDIVIDUAZIONE DEL QUADRO DELLE TUTELE AMBIENTALI TAV5/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	4	7	0	0	6	B	0	0	A			INDIVIDUAZIONE DEL QUADRO DELLE TUTELE AMBIENTALI TAV6/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	4	7	0	0	7	B	0	0	A			INDIVIDUAZIONE DEL QUADRO DELLE TUTELE AMBIENTALI TAV7/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	4	7	0	0	8	C	0	0	A			INDIVIDUAZIONE DEL QUADRO DELLE TUTELE AMBIENTALI TAV8/8	1:10000
PIANIFICAZIONE URBANA																											
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	5	7	0	0	1	B	0	0	A			SINTESI DEI PIANI REGOLATORI COMUNALI TAV1/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	5	7	0	0	2	C	0	0	A			SINTESI DEI PIANI REGOLATORI COMUNALI TAV2/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	5	7	0	0	3	C	0	0	A			SINTESI DEI PIANI REGOLATORI COMUNALI TAV3/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	5	7	0	0	4	B	0	0	A			SINTESI DEI PIANI REGOLATORI COMUNALI TAV4/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	5	7	0	0	5	B	0	0	A			SINTESI DEI PIANI REGOLATORI COMUNALI TAV5/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	5	7	0	0	6	B	0	0	A			SINTESI DEI PIANI REGOLATORI COMUNALI TAV6/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	5	7	0	0	7	B	0	0	A			SINTESI DEI PIANI REGOLATORI COMUNALI TAV7/8	1:10000
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	5	7	0	0	8	C	0	0	A			SINTESI DEI PIANI REGOLATORI COMUNALI TAV8/8	1:10000

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE DI SAN BONIFACIO	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGIM0007001C_00A	. Pag 32 di 260

3.1 LA PIANIFICAZIONE NEL CONTESTO REGIONALE

3.1.1 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.

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGIM0007001C_00A	. Pag 33 di 260

3.1.1.1 I tracciati delle linee elettriche

La Regione Veneto, nel predisporre i propri obiettivi di programmazione del settore energia si uniforma al quadro di linee guida della politica energetica comunitaria e nazionale che prescrivono, sotto il vincolo del rispetto ambientale, i seguenti orientamenti strategici:

- lo sviluppo di un libero mercato dell'energia elettrica e del gas che, nel rispetto del principio di sicurezza dell'approvvigionamento e di disponibilità di energia ad un prezzo congruo per tutti gli utenti, sia in grado di aumentare la qualità complessiva dell'offerta;
- la differenziazione delle fonti energetiche e la diversificazione dei Paesi fornitori di fonti primarie;
- il contenimento dei consumi energetici e delle emissioni inquinanti, tenuto conto, che il protocollo di Kyoto, ratificato dall'Italia con legge n. 120 del 2002, dispone la riduzione delle emissioni di gas serra al 2010 di un quantitativo pari al 6,5% rispetto alle emissioni verificatesi nel 1990;
- la promozione delle fonti rinnovabili.

Con la Legge regionale 27 dicembre 2000, n. 25 la Regione Veneto ha disposto l'adozione del Piano Energetico Regionale. La pianificazione energetica regionale dovrà prevedere interventi sul lato dell'offerta di energia (produzione), sulle infrastrutture di trasporto e di distribuzione (elettrorodotti, gasdotti, oleodotti) e sul lato della domanda (razionalizzazione dei consumi). Con riferimento alle infrastrutture di trasporto e di distribuzione dell'energia, il Piano Energetico Regionale dovrà individuare modalità operative efficaci per un corretto utilizzo della capacità di trasporto della rete esistente e per una programmazione delle realizzazioni sul territorio, attuata anche attraverso uno scambio con i soggetti promotori degli interventi. Il progetto risulta pertanto coerente con le previsioni della programmazione del PRS.

3.1.1.2 I Siti di produzione inerti e recupero ambientale

La L.R. 44/1982 detta le "Norme per la disciplina dell'attività di cava" e demanda la pianificazione del settore alla Regione ed alla Provincia mediante la redazione del Piano Regionale dell'Attività di Cava e del Piano provinciale dell'Attività di Cava. La in0d00di2rgim0007001c_00a.doc

Regione subordina la piena vigenza della normativa all'approvazione del Piano Regionale delle Attività Estrattive.

Obiettivi imprescindibili del settore estrattivo sono la tutela e la valorizzazione delle risorse naturali in coerenza con gli scopi della programmazione economica e della pianificazione territoriale, con le esigenze di salvaguardia del territorio e dell'ambiente e con le necessità di tutela del lavoro e delle imprese.

Non minore importanza riveste inoltre l'obiettivo di tutela della salute e della sicurezza. L'esigenza di pervenire in brevissimo tempo ad una pianificazione delle attività di cava nel territorio regionale si fonda, in misura determinante, sulla distribuzione areale dei materiali disponibili, ma soprattutto sull'idoneità, per gli usi connessi con l'attività estrattiva, delle unità geologiche interessate.

Le finalità sono in sintesi:

- regolamentazione di tutte le attività estrattive e non solo di quelle di cava in senso stretto e definizione delle georisorse;
- razionalizzazione del settore estrattivo e dei minerali attraverso iniziative rivolte a favorire l'innovazione produttiva verso un corretto impiego dei materiali estraibili e dei residui;
- ricerca e promozione di materiali sostitutivi di quelli di cava;
- criteri di regolamentazione dell'attività estrattiva a livello regionale;
- criteri di gestione delle cave, con particolare riferimento alla progettazione, alla conduzione ed al ripristino dei siti, alla razionalizzazione dell'attività estrattiva in corso, anche attraverso la sistemazione e/o recupero delle cave esistenti, in atto o dimesse.

La programmazione settoriale si svilupperà sulla base di indicatori territoriali ed economici derivanti dall'attività di un Osservatorio regionale permanente dei materiali estrattivi che risponda alle seguenti esigenze:

- potenziare la capacità programmatica della Regione in materia estrattiva, garantendo un flusso costante e dettagliato di informazioni per un efficace governo del Territorio;
- offrire all'economia della Regione un quadro certo in merito alle potenzialità produttive e occupazionali nonché in merito alla ricerca tecnologica.

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO										
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="5">IN0D00DI2RGIM0007001C_00A</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	IN0D00DI2RGIM0007001C_00A				
PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.							
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A											

Nel settore estrattivo le azioni prioritarie possono essere così individuate:

- monitoraggio e razionalizzazione del settore minerario attraverso la verifica critica della situazione esistente, la realizzazione di un archivio informatizzato cartografico e la ristrutturazione della banca dati esistente;
- razionalizzazione e miglioramento della gestione amministrativa attraverso la revisione normativa;
- individuazione, nell'ambito dei programmi nazionali di ricerca e accesso al credito per le attività minerarie, di progetti di incentivazione congruenti con la politica mineraria regionale, tesi a migliorare le condizioni di sicurezza ed ambientali delle attività minerarie e ad ottimizzare la valorizzazione del giacimento;
- definizione, nell'ambito di un progetto prioritario da attuarsi di concerto con le Province ed in collaborazione con altri Enti particolarmente qualificati, di un'azione di supervisione, formazione, aggiornamento, consulenza, supporto tecnico-burocratico e coordinamento delle strutture provinciali competenti in materia di sicurezza del lavoro e incolumità pubblica nelle attività estrattive.

L'analisi degli obiettivi del PRS evidenzia che non sono presenti elementi ostativi alla realizzazione dei siti di produzione inerti e recupero ambientale in progetto.

3.1.2 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.

Il lotto funzionale n.1 si sviluppa per una lunghezza pari a 32+525 Km, le due soluzioni progettuali coincidono nella loro parte iniziale (fino alla Km 12+725), corrono in adiacenza sino alla Km 16+000 circa. Da questo momento la Variante di San Bonifacio si distacca dal tracciato CIPE 2006, puntando verso sud al fine di bypassare l'abitato di San Bonifacio per poi ricongiungersi al tracciato base (CIPE 2006) all'altezza della Km 29+482 sino alla fine del suo corso.

3.1.2.1 Tracciato ferroviario

Dall'inserimento del tracciato dell'opera nella tavola n.1 "Difesa del suolo e degli insediamenti", si evidenzia che dall'inizio del suo corso, in comune di Verona, sino alla progressiva 20+500 circa, l'intervento si colloca all'interno della "fascia di ricarica degli acquiferi", inoltre nello stesso tratto dal km 8+000 al km 12+500 vengono interferite "aree esondate per alluvioni nel 1951-1957-1960-1966" e dal km 18+000 al 20+500 attraversa fascia di ricarica degli acquiferi".

Successivamente dal km 20+500 al km 24+500 non sono interferiti elementi di rilievo; mentre dal km 24+500 al km 27+000 il progetto torna a interessare "aree esondate per alluvioni nel 1951-1957-1960-1966" e dal km 27+000 al km 32+525 "aree a scolo meccanico".

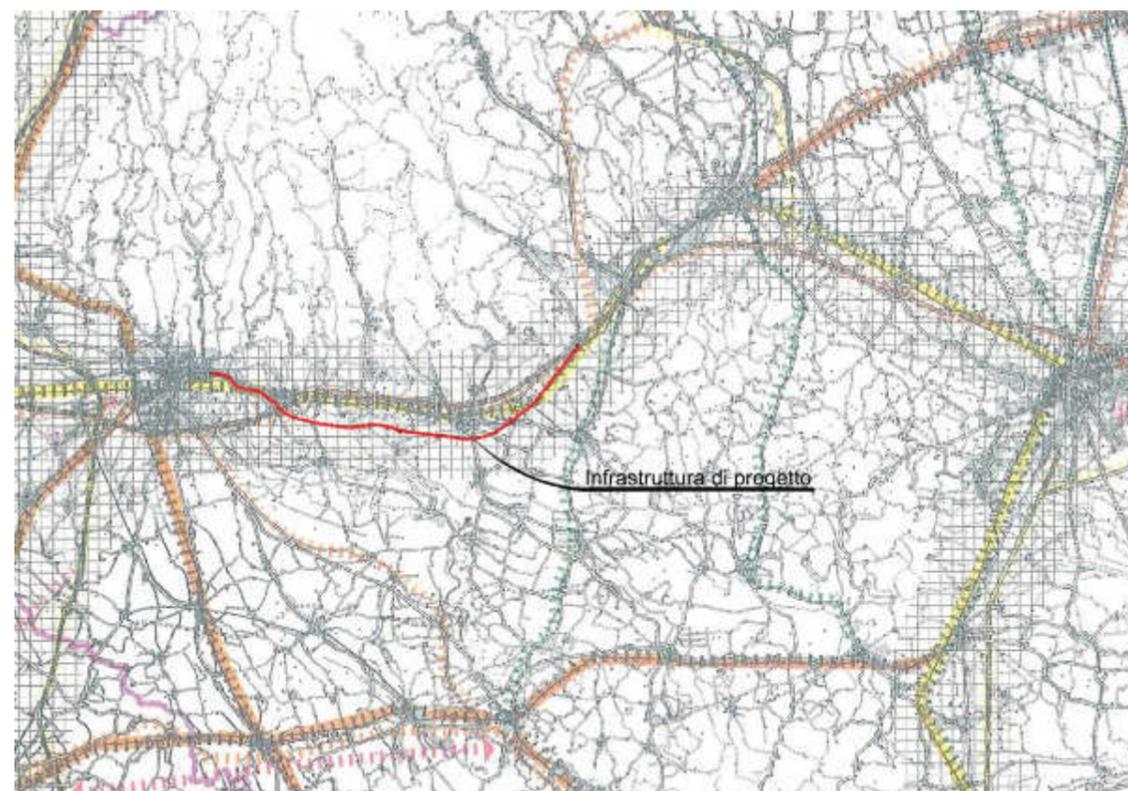
La Tavola n. 2 del PTRC denominata "Ambiti naturalistico - ambientali e paesaggistici di livello regionale" mostra come l'infrastruttura non interferisce con "area di tutela paesaggistica ai sensi della L. 1497/39 e della legge 431/85" dal km 0+000 al km 6+000, mentre successivamente non interessa elementi di rilievo.

Osservando l'elaborato n. 3 "Integrità del territorio agricolo", si nota che il tratto di infrastruttura dal km 0+000 al km 9+500 circa e dal km 11+200 al km 27+500 circa in0d00di2rgim0007001c_00a.doc

interessa "ambiti ad eterogenea integrità"; mentre dal km 9+500 al km 11+200 e dal km 27+500 al km 32+525 interessa "ambiti con buona integrità".

La tav. 4 denominata "Sistema insediativo ed infrastrutturale storico ed archeologico" evidenzia che il tracciato proposto passa in prossimità di "Strade romane" e "Viabilità statale (lombardo-veneta) e afferente di Il livello al 1832" dal km 0+000 al km 1+500 e dal km 30+600 al km 32+525; mentre all'altezza del km 11+100 si colloca in prossimità di una "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".



Estratto tav n. 6 "Schema di viabilità primaria- Itinerari regionali ed interregionali" PTRC Vigente

Dall'analisi della tav. 7 "*Sistema insediativo*" si osserva che il tracciato dall'inizio del suo corso in comune di Verona interessa il "*Polo regionale di primo rango*" di Verona, nel contempo fino alla progressiva km 9+500 si colloca in "*Area metropolitana al 1981*" e fino alla km 12+600 in "*Area di decentramento dei poli metropolitani*"; inoltre dal km 0+000 al km 18+900 il tracciato proposto si colloca all'interno della "*Area veronese: sistema caratterizzato da relazioni di tipo metropolitano a struttura monocentrica*". In seguito il progetto interessa il polo urbano di San Bonifacio, interessando uno dei "*Principali corridoi intermodali interregionali*".

La tav. 8 "*Articolazione del Piano*", evidenzia che il tracciato proposto si colloca nell'ambito di "*strade e percorsi di valore archeologico*" al km 0+000 al km 1+500 e dal km 31+200 al km 32+525; nel contempo vengono interessati marginalmente "*ambiti di pianificazione per piani di area di terzo intervento*" e "*principali aste fluviali*".

3.1.2.2 I tracciati delle linee elettriche

Di seguito si descrivono le indicazioni desumibili dal PTRC relativamente ai territori interessati dalla realizzazione delle linee elettriche. Non si desumono dal PTRC indicazioni specifiche circa l'assetto delle linee di alimentazione elettrica.

I tracciati degli elettrodotti "S. Martino B.", "Belfiore", "Locara" e del cavidotto "Dugale" ricadono all'interno di una fascia di ricarica degli acquiferi, così come indicato dalla tavola n.1 "*Difesa del suolo e degli insediamenti*"; mentre la Tavola n. 2 del PTRC denominata "*Ambiti naturalistico- ambientali e paesaggistici di livello regionale*" mostra che il tracciato dell'elettrodotto "S. Martino B." si attesta in una "*area di tutela paesaggistica ai sensi della legge 1497/39 e Legge 431/85*" (art. 1). Non si desumono per le altre linee elettriche indicazioni specifiche.

Osservando l'elaborato n. 3 "*Integrità del territorio agricolo*", si nota che il tracciato dell'elettrodotto "S. Martino B." si attesta in un'area ad "*eterogenea integrità*"; i tracciati degli elettrodotti "Belfiore" e "Locara" e del cavidotto "Dugale" si attestano in parte in "*ambiti con buona integrità*" ed in parte in "*ambiti ad eterogenea integrità*".

La tavola 4 denominata "*Sistema insediativo ed infrastrutturale storico ed archeologico*" evidenzia che le linee di alimentazione elettrica non interessano elementi di tale sistema; così come accade con la tavola 5 "*Ambiti per la istituzione di parchi e riserve regionali naturali ed archeologici ed aree di tutela paesaggistica*"
in0d00di2rgim0007001c_00a.doc

Dall'analisi della tav. 7 "*Sistema insediativo*" si osserva che l'elettrodotto S. Martino B. si attesta nel sistema delle relazioni metropolitane di Verona, nel contempo l'elettrodotto "Locara" interseca un corridoio intermodale interregionale rappresentato dal sistema A4/SS11. Per le altre linee elettriche in progetto non si desumono indicazioni specifiche.

La tav. 8 "*Articolazione del Piano*", evidenzia che il tracciato dell'elettrodotto S. Martino B. ricade all'interno di un ambito interessato dalla presenza di "*Principali aste fluviali*" e il tracciato dell'elettrodotto "Locara" ricade all'interno di un ambito di "*Ambiti di pianificazione per piani di area di terzo intervento*". Non si desumono per le altre linee elettriche indicazioni specifiche.

3.1.2.3 i Siti di produzione inerti e recupero ambientale

Le interferenze prodotte dalle aree di cava e in particolare dalla cava e cassa di espansione "Zevio" e dalla cava "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 e la cassa di espansione "Zevio" si colloca su "*Ambiti naturalistici di livello regionale*".

Osservando l'elaborato n. 3 "*Integrità del territorio agricolo*", si nota che gli ambiti in esame interessano "*ambiti con buona integrità*"; mentre la tavola 4 denominata "*Sistema insediativo ed infrastrutturale storico ed archeologico*" non mostra interferenze.

La tavola n. 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 e la cassa di espansione Zevio sono situate all'interno di "*Area di decentramento dei poli metropolitani*" e "*Area Veronese*"; mentre la tavola n. 8 "*Articolazione del Piano*" evidenzia che l'ambito di Zevio interessa "*Principali aste fluviali*".

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE DI SAN BONIFACIO	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGIM0007001C_00A	. Pag 37 di 260

3.1.3 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.

3.1.3.1 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" dal km 0+000 al km 6+300 e dal km 27+400 al km 32+525; mentre dal km 6+300 al km 7+700 e dal km 17+900 al km 26+700 con "area agropolitana". Dal 7+700 al km 17+900 interessa "area ad elevata utilizzazione agricola"; infine all'altezza del km 10+000, interseca "foresta ad alto valore naturalistico".

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". Il tratto iniziale interessa la città di Verona, la quale è individuata come "area di produzione idrica diffusa di importanza regionale", successivamente dal km 2+600 al km 10+600 e dal km 17+400 al km 27+600 vengono interferite prevalentemente "aree vulnerabili ai nitrati". Nel contempo dal km 7+700 al km 9+200 interferisce con "aree di maggiore pericolosità idraulica" e dal km 9+200 al km 11+400 "comune con falde vincolate per l'utilizzo idropotabile". Da 11+400 a 17+400 non vengono interferite aree di particolare rilievo.

A partire dal km 17+400 fino al km 31+300 il progetto ricade all'interno di "comune con falde vincolate per l'utilizzo idropotabile" e nel tratto finale, dal km 25+300 al 32+045 nuovamente in "area di produzione idrica diffusa di importanza regionale".

Inserendo il tracciato nella tavola n. 2 "Biodiversità" si evidenzia che questo interferisce in prevalenza con "tessuto urbanizzato" dal km 0+000 al km 2+600 e dalla progressiva km 4+400 alla km 6+000.

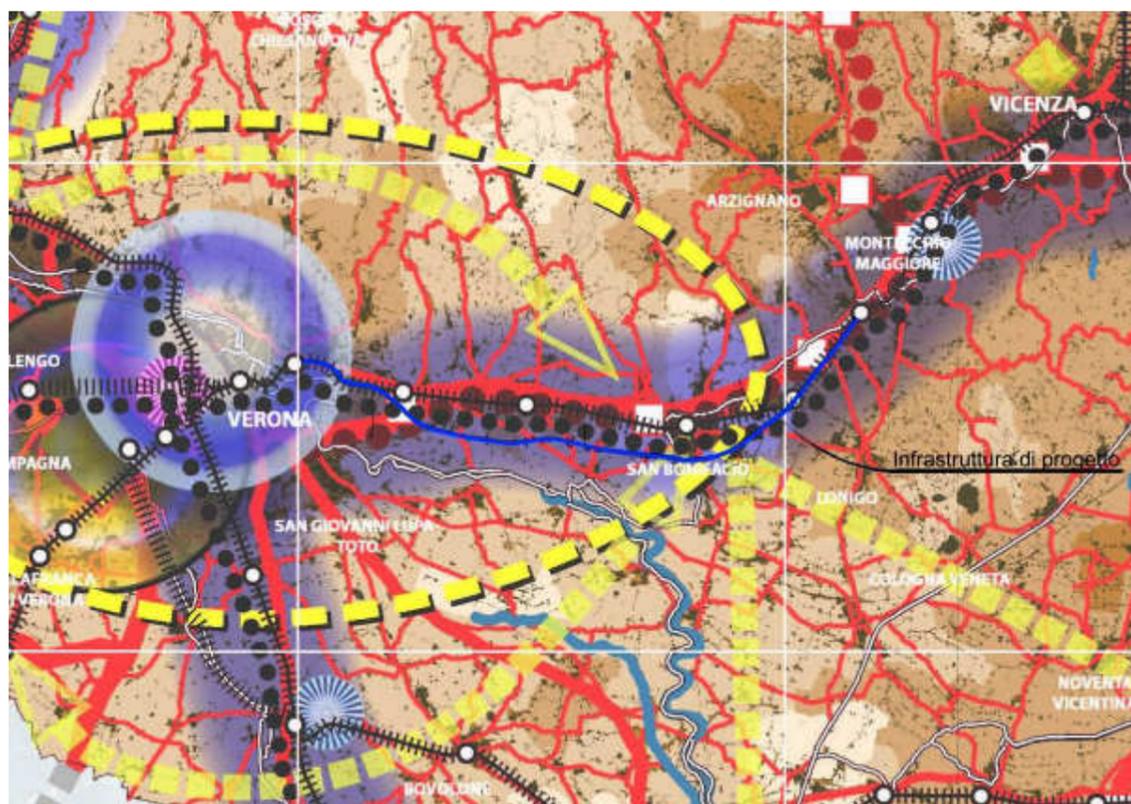
Dal km 2+600 al km 4+400, dal 6+000 al km 32+525 vengono interessate prevalentemente "ambiti con diversità dello spazio agrario da medio-bassa a medio-alta".

Infine vengono interferiti ambiti individuati come "corridoio ecologico" tra la progressiva km 6+000 e la km 7+100, la km 8+000 e la km 8+400, all'altezza del km 10+700 e del km 19+900, tra km 22+000 al km 22+600 e dal km 24+200 al km 24+900.

Nella tavola n. 3 "Energia ed ambiente" il tracciato si colloca tra il km 0+000 e il km 9+000 in "area con alta concentrazione di inquinamento elettromagnetico", interessando una "centrale termoelettrica a fonte rinnovabile autorizzata – potenza sviluppata > 5 MWe" e "Area di emergenza" e "ambiti con inquinamento da NOx compresi tra 40-50 µg/m³", oltre a passare in prossimità di "area con presenza di industrie a rischio di incidente rilevante" all'altezza del km 5+800. Successivamente il tracciato si colloca su "ambiti con inquinamento da NOx compresi tra 20-30 µg/m³" dal km 5+400 al km 19+000 e su "ambiti con inquinamento da NOx compresi tra 50-60 µg/m³" dalla progressiva km 19+000 al km 21+200. Successivamente il tracciato torna a correre su "ambiti con inquinamento da NOx compresi tra 20-30 µg/m³" dal km 21+200 al km 26+800, passando in prossimità di un "impianto di compostaggio" all'altezza del km 21+700 e di "area di emergenza" all'altezza del km 22+900. Tra la progressiva km 26+800 e la km 30+900 il progetto interessa "ambiti con inquinamento da NOx compresi tra 30-40 µg/m³", passando in prossimità di "area con presenza di industrie a rischio di incidente rilevante" all'altezza del km 30+200. Infine dal km 30+900 al km 32+525 torna a correre su "ambiti con inquinamento da NOx compresi tra 20-30 µg/m³".

Dalla tavola n. 4 "Mobilità" emerge che il tracciato dell'infrastruttura oggetto di studio interessa, dal tratto iniziale fino al km 4+000 il "sistema ferroviario esistente", staccandosi dalla linea ferroviaria esistente tra la progressiva km 4+000 e la km 27+200, e ricollegandosi a questa dal km 27+200 al km 32+525. Il progetto, tra il km 0+000 e il km 23+000 rientra all'interno del "Sistema della logistica - hub monocentrico" di Verona, inoltre l'intera tratta di progetto rientra all'interno di "corridoio europeo". L'analisi della tavola n. 5a "Sviluppo economico – Produttivo" evidenzia che l'infrastruttura si sviluppa a partire dal "Territorio urbano complesso di Verona",

interessando un “nodo della rete regionale della ricerca” e un “ambito agroalimentare”. Nel tratto terminale, dal km 25+000 al km 32+525, l’asse di progetto rientra in “ambiti di pianificazione coordinata – CIS di Montebello” inoltre tutta la tratta di progetto si sviluppa su territori che presentano una incidenza della superficie ad uso industriale compresa tra $\geq 0,05$ e $\leq 0,02$, con maggiore concentrazione in prossimità dei poli urbani principali.



Estratto tav. 4 “Mobilità” PTRC Adottato

La tavola n. 5b “Sviluppo economico – Turistico” indica che l’infrastruttura sviluppandosi dalla città di Verona, si colloca in aree individuate come “eccellenze turistiche” e “ambito di sviluppo termale”, collocandosi, inoltre, in “ambito con presenza di attività tradizionali” e “polo di turismo congressuale e convention bureau”. All’altezza del km 13+500 il tracciato passa in prossimità di “città termale” e “polo di turismo

termale”; inoltre il tracciato di progetto interessa aree che presentano un numero di produzioni DOC, DOP e IGP per comune che varia da 6 a 13.

Emerge dall’analisi della tavola n. 6 “Crescita sociale e culturale” che il tracciato dell’opera corre interamente in pianura, interessando Verona che appartiene ai Siti Patrimonio dell’Umanità.

Relativamente alla tavola del Piano n. 8 “Città motore del futuro” si evidenzia che il tracciato si colloca fino al km 13+000 nell’ambito “occidentale di rango metropolitano”, derivante dalla presenza di Verona quale “centro di sistema della rete dei capoluoghi e città medie”; successivamente il tracciato si colloca su “ambito esteso tra Adige e Po” e attraversando l’ “ambito di riequilibrio territoriale” legato ai poli urbani di San Bonifacio e Lonigo. Nel tratto terminale il progetto interessa “Archi verdi metropolitani” e “ambito di riequilibrio territoriale” legato ai poli di Arzignano, Montebello Maggiore e Vicenza.

3.1.3.2 I tracciati delle linee elettriche

Nella tavola n. 3 “Energia ed ambiente” i tracciati delle linee elettriche si attestano in ambiti interessati dalla riduzione degli inquinamenti da fonti diffuse “aree a medio rischio di percolazione di nitrati”; mentre la tavola n. 4 “Mobilità” mostra che i tracciati delle linee elettriche ricadono all’interno del corridoio plurimodale come occasione di ricomposizione paesaggistica e riequilibrio urbanistico territoriale.

3.1.3.3 i Siti di produzione inerti e recupero ambientale

La tavola n. 1a “Uso del suolo – Terra” evidenzia che la cava e la cassa di espansione “Zevio” si collocano su “Area agropolitana” e la Gualda su “Area ad elevata utilizzazione agricola”; mentre la tavola 1b “Uso del suolo – acqua” indica che entrambi gli ambiti interessano “aree di primaria tutela quantitativa degli acquiferi”.

La tavola n. 2 “Biodiversità” indica che l’ambito di Zevio si colloca su “Corridoio ecologico”, mentre la cava La Gualda interessa “Ambiti con diversità dello spazio agrario da medio alta a bassa”; nel contempo la tavola n. 3 “Energia ed ambiente” non fornisce indicazioni di rilievo.

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO										
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IN0D00DI2RGIM0007001C_00A</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	IN0D00DI2RGIM0007001C_00A				
PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.							
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A											

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*” e “*Corridoi europei*”.

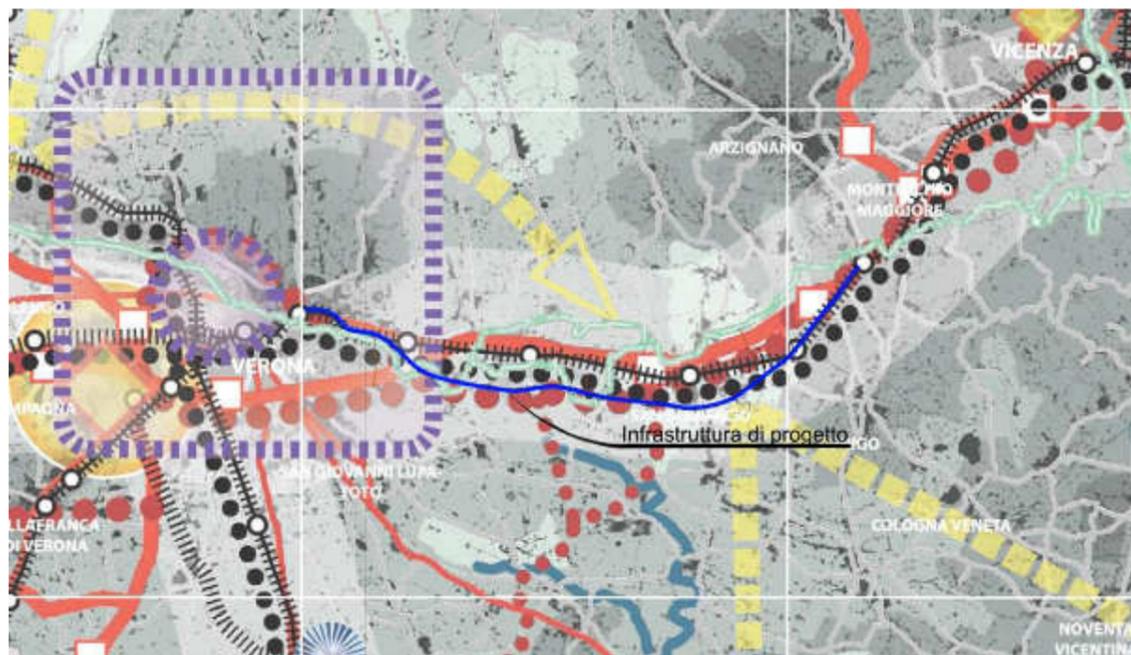
3.1.4 Variante Parziale al Piano Territoriale di Coordinamento Regionale (PTRC 2009)

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.

3.1.4.1 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 “*aree di pericolosità idraulica*” dal km 0+800 al km 2+100 e dal km 7+600 al km 9+300, inoltre si colloca su “*superfici irrigue*” tra la progressiva km 6+500 e la km 23+000 e attraversa “*superfici allagate nelle alluvioni degli ultimi 60 anni*” tra il km 9+100 e il km 12+600 e dal km 25+100 al km 26+900.

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 a partire da Verona, individuata come “*hub monocentrico*” e come sulle aree sia previsto lo sviluppo del sistema ferroviario e in particolare della rete AV/AC.



Estratto Tav. 4 "Mobilità"

Anche la tavola n. 8 "città, motore del futuro" è stata modificata rispetto alla precedente, confermando tuttavia che il progetto si colloca in "ambito occidentale di rango metropolitano", interessa "centri di sistemi della rete dei capoluoghi e delle città medie" e sempre nel tratto iniziale, si colloca all'interno di "area ad alta densità insediativa". Successivamente il progetto interessa l'"ambito di riequilibrio territoriale" legato ai poli urbani di San Bonifacio e Lonigo e "archi verdi metropolitani"; 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: Verona, Lago di Garda, Monte Baldo; Lessinia e piccole Dolomiti; Alta Pianura Veneta; Colli Euganei e Monti Berici; Pianura Veronese e Alto Polesine. In particolare l'intervento interessa la scheda ricognitiva n. 14 "Prealpi Vicentine" e la n. 24 "Alta Pianura Veronese".

3.1.4.2 I tracciati delle linee elettriche

Analizzando quanto disposto dalla tavola 1c "Uso del suolo – idrogeologia e rischio sismico", emerge che l'elettrodotto "S. Bonifacio" si attesta in area con "superficie irrigua" e "bacini soggetti a sollevamento meccanico". L'elettrodotto "Locara" e il cavidotto "Dugale" interessano aree con "bacini soggetti a sollevamento meccanico" e "superficie allagata dalle alluvioni degli ultimi 60 anni".

Per l'elettrodotto "S. Martino B." non emergono indicazioni.

La tavola n. 4 "Mobilità" indica che l'area di Verona, in cui si attesta l'elettrodotto "S. Martino B.", rappresenta un hub per il sistema della logistica; nel contempo l'elettrodotto "Locara" attraversa un'asse infrastrutturale, mentre per le altre due linee elettriche non si evincono situazioni di rilievo.

Infine la tavola n. 8 "città, motore del futuro" che Città, gli elettrodotti "S. Martino B." e "Belfiore" si attestano all'interno dell'ambito occidentale di rango metropolitano; mentre l'elettrodotto "Locara" si attesta all'interno dell'ambito pedemontano.

3.1.4.3 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.

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGIM0007001C_00A	. Pag 42 di 260

3.2 LA PIANIFICAZIONE D'AREA

3.2.1 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 oggetto del presente SIA, insistono due Intese Programmatiche d'Area:

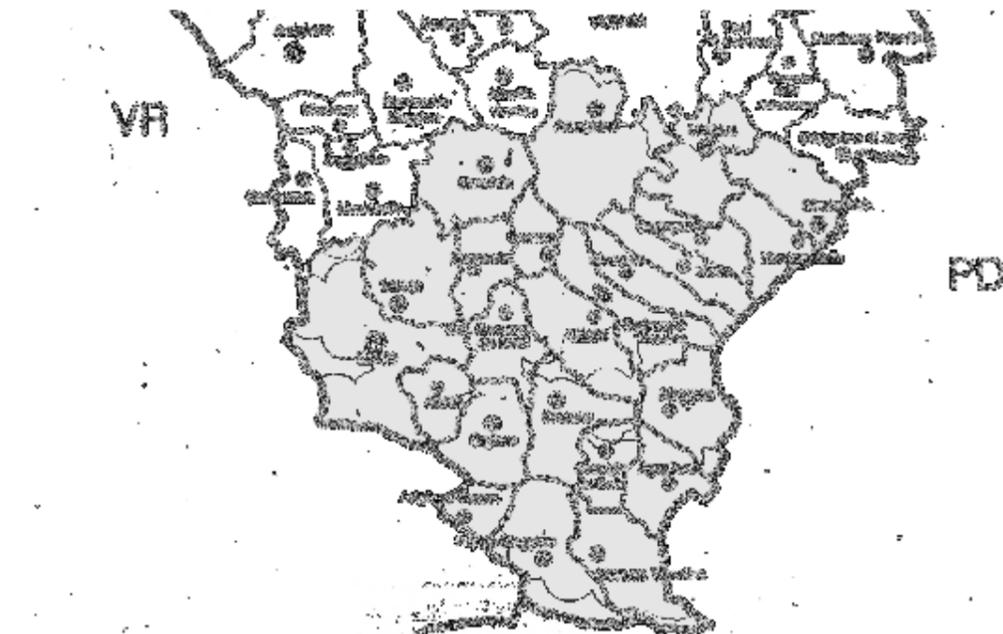
- Intesa Programmatica d'Area – Area Berica;
- Intesa Programmatica d'Area – Ovest Vicentino.

3.2.1.1 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, Albettonne, 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.

3.2.1.2 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 conciaro 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'Onite;
- 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".

3.2.1.3 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 il tracciato proposto (sia base che approvato CIPE 2006), si colloca prevalentemente su "linea ferroviaria ad alta velocità", senza interferire con elementi di rilievo.

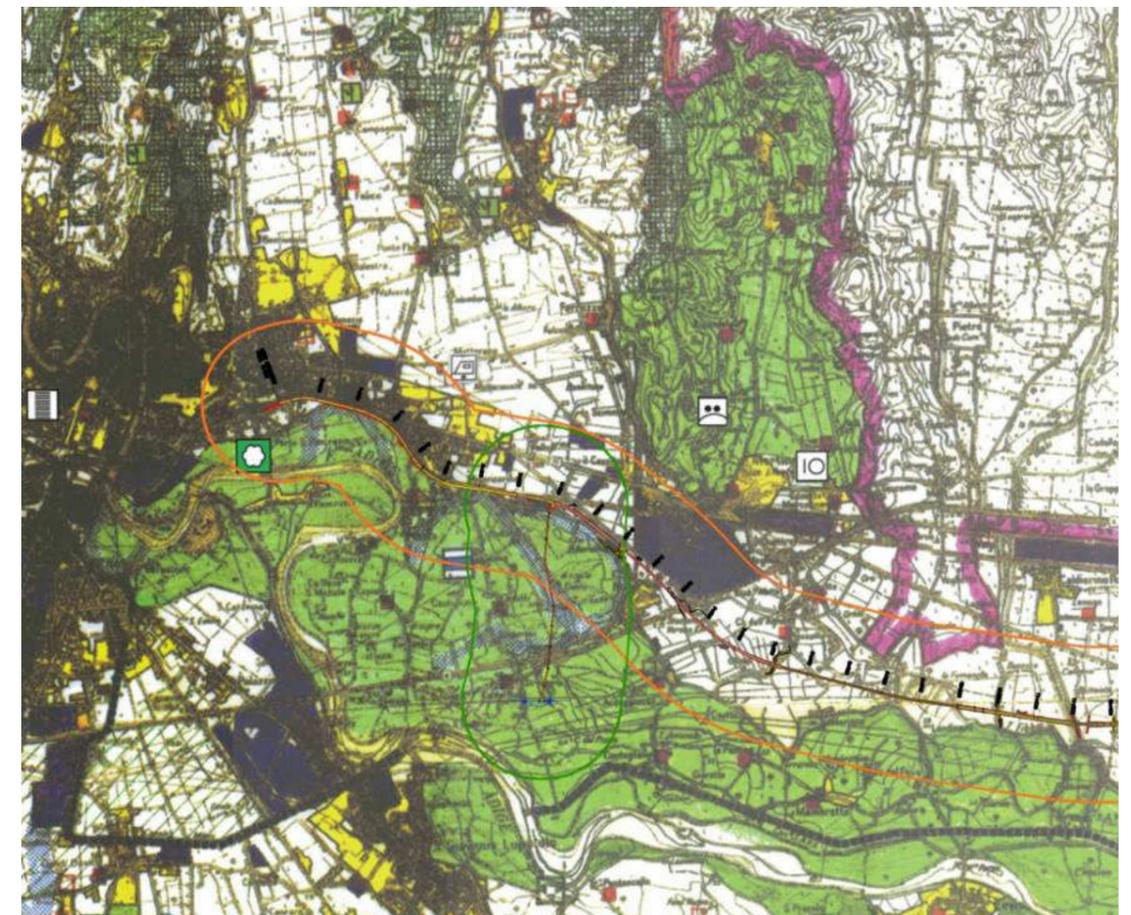
Dall'inserimento dell'infrastruttura nella tavola 2A, emerge che dal km 0+000 al km 2+600, vengono lambite "zone urbanizzate – PRG Vigenti", mentre a sud "aree esondabili" e "zone urbanizzate – PRG Vigenti". Successivamente dal km 2+600 al km 5+200 vengono interessate "aree esondabili" e "ambiti di riequilibrio dell'ecosistema"; mentre dal km 5+200 al km 6+500 nuovamente "zone urbanizzate – PRG Vigenti" e "corridoio di difesa dall'inquinamento acustico". Infine dal km 6+400 al km 9+300 il tracciato attraversa "ambiti prioritari per la protezione del suolo".

La tavola 3A mostra che l'infrastruttura dal km 0+000 al km 2+600 interessa "zone urbanizzate – PRG Vigenti" a nord e "ambiti di interesse paesistico-ambientale" e "paleovalle" a sud. Successivamente dal km 2+600 al km 5+100 il tracciato continua a lambire a sud "ambiti di interesse paesistico-ambientale" e "paleovalle".

L'ambito del Piano d'Area Quadrante Europa è interessato dalla Cava e dalla cassa di espansione di Zevio, che si collocano prevalentemente su "ambiti prioritari per la protezione del suolo"; mentre in riferimento alla tavola 2° non emergono interferenze particolari

in0d00di2rgim0007001c_00a.doc

La tavola 3A mostra che entrambe le aree si collocano su "ambiti di interesse paesistico-ambientale". L'analisi evidenzia come l'ambito di cava interessa aree che il Piano ritiene importanti sotto l'aspetto della tutela paesaggistica e del suolo; quindi sono da ritenersi sensibili.



Estratto Tav. 3A

3.2.2 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.

Esso viene interferito per una minima parte tra il km 9+300 e il km 10+000.

La tavola n. 1 *“Carta delle politiche delle convergenze”* indica che il progetto interessa un *“corridoio ferroviario”*.

Rispetto alla tavola n. 2.2 *“Carta delle Fragilità”*, interferisce con *“corridoio di difesa dall'inquinamento elettromagnetico”*; mentre la tavola n. 3.2 *“Sistema delle valenze storico-ambientali”* mostra che l'intervento interessa *“Area di rilevante interesse paesistico-ambientali”*.

La tavola n. 4 *“La città agropolitana delle pianure e valli grandi veronesi”*, non mostra interferenze con elementi di rilievo.

Il progetto è pertanto coerente con le direttive e previsioni del Piano in esame.

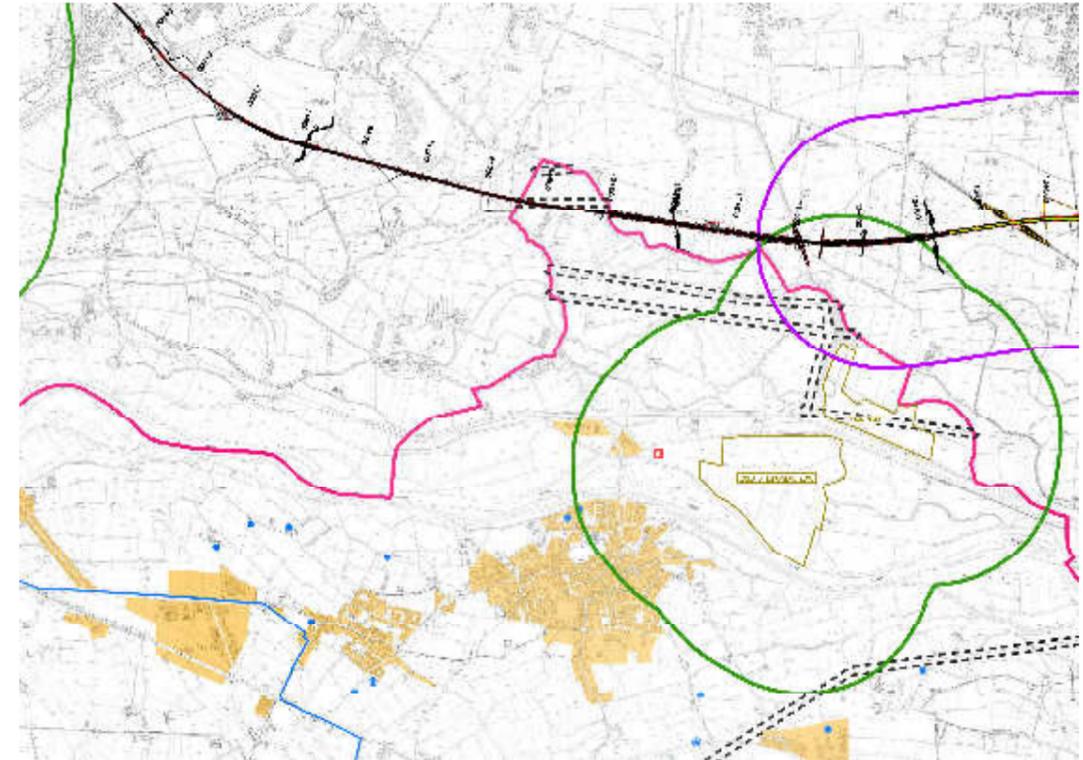
L'ambito del Piano d'Area viene interferito anche dalla cava e dalla cassa di espansione individuate dal progetto nel Comune di Zevio.

La tavola n. 1 *“Carta delle politiche delle convergenze”* non fornisce indicazioni di rilievo in merito alle aree di cava; 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-ambientali”*.

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”*.

La cava e la cassa di espansione si collocano su ambiti che il Piano considera importanti sotto l'aspetto della tutela paesaggistica e del suolo, quindi sono da ritenersi sensibili.



Estratto Tav. 2 *“Carta delle Fragilità”*

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO			
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA			
	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A				. Pag 47 di 260

3.3 LA PIANIFICAZIONE PROVINCIALE

3.3.1 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. Riqualificazione 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. Riqualificazione 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. Riqualificazione 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 tracciato con le disposizioni di piano, analizzandolo attraverso le cartografie di progetto.

Il tracciato inizia nel territorio comunale di Verona ed attraversa tutta la Provincia sino alla Km 27+300, momento in cui entra nella Provincia di Vicenza.

3.3.1.1 Tracciato ferroviario

Inserendo il tracciato sulla tavola n. 1 “*Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale*”, emerge che l'intervento lambisce una “*Strada romana*” dal km 0+400 al km 1+200, interessando nel contempo tra la progressiva km 0+600 e la km 2+000 sia “*Aree di interesse pubblico – D.Lgs. 42/2004 art. 136*” che “*Area protetta di interesse locale*” ed attraversando un corso d'acqua vincolato all'altezza del km 0+700. Successivamente dal km 2+000 al km 4+000 e dal km 5+200 al km 6+100 il progetto continua a interessare “*Aree di interesse pubblico – D.Lgs. 42/2004 art. 136*”, oltre che “*Vincolo dei corsi d'acqua*” tra il km 2+600 e il km 3+200.

Tra la progressiva km 7+500 e la km 7+700 attraversa una “*Area protetta di interesse locale*” e dal km 7+700 al km 9+200 “*Area a pericolosità da PAI*”; nello stesso tratto dal km 8+100 al km 9+000 viene interessato un “*Vincolo dei corsi d'acqua*”. Dal km 9+200 al km 9+900 il tracciato torna ad attraversare una “*Area protetta di interesse locale*”; mentre dal km 9+800 al km 10+300, dal km 11+000 al km 11+800, dal 17+400 al km 18+000, dal km 20+400 al km 20+700 e dal km 25+200 al km 25+600 sono interferiti una serie di “*Fiumi, torrenti e corsi d'acqua vincolati*” e relative fasce di rispetto. Infine, prima di uscire dal confine provinciale all'altezza del km 27+200, in tracciato interessa un “*Centro storico maggiore*” all'altezza del km 25+100.

La tavola n. 2 “*Carta delle fragilità*” evidenzia che il progetto tra la progressiva km 0+000 e la km 20+200 circa, ricade su “*Fascia di ricarica degli acquiferi*”. Dal km 0+600 al km 2+000 l'intervento interessa “*area esondabile*” e “*orli di scarpata d'erosione o di terrazzo fluviale*”; mentre successivamente vengono attraversati elementi quali “*orli di scarpata d'erosione o di terrazzo fluviale*” all'altezza del km 2+650, “*Elettrodotti 132Kv*” al km 3+400, km 7+100 e km 8+500, “*Rete di distribuzione metanodotti*” ai km 4+000, km 6+450, km 8+700, km 12+000, km 17+700, km 19+900,

km 23+400 . L'intervento attraversa "area esondabile" dal km 7+500 al km 9+200 e "area a periodico ristagno idrico" dalla progressiva km 11+500 alla km 12+300 e dalla 20+800 alla km 21+200 e dal km 24+00 al km 26+900, intercettando, infine, un "elettrdotto 220Kv" ai km 9+200, km 14+300, km 22+800 e km 24+000, oltre a un "elettrdotto 380 Kv" al km 25+300.

Analizzando la tavola n. 3 "Sistema Ambientale" emerge che il progetto lambisce un "corridoio ecologico" dal km 0+600 al km 2+000, attraversa una "isola ad elevata naturalità" dal km 7+550 al km 8+150 e nuovamente un "corridoio ecologico" dal km 9+250 al km 10+200. Successivamente dal km 10+500 al km 11+700 viene attraversata una "Area di rinaturalizzazione" e uno "specchio d'acqua" dal km 17+200 al km 17+600, interessando inoltre una "cava da recuperare" all'altezza della progressiva km 14+000. Infine viene nuovamente attraversato un "corridoio ecologico" dal km 20+400 al km 20+700.

La tavola n. 4 "Sistema insediativo-infrastrutturale" evidenzia che il progetto si sviluppa partendo dalla stazione ferroviaria esistente di Verona, collocandosi su "Linea Alta capacità" dal km 0+000 al km 16+000 e "Linea SFMR di progetto" dal km 0+000 al km 4+000.

Il tracciato in esame passa in prossimità di un "Centro storico di medio interesse" all'altezza del km 1+400, di "Impianto sportivo" al km 2+700 e "Parcheggio scambiatore di progetto" al km 3+700.

Dal km 4+000 al km 6+400 si affianca alla "Rete viaria principale", passando in prossimità di una "Grande struttura di vendita" al km 5+300 e di "Casello autostradale esistente" al km 5+800.

Successivamente il progetto si affianca a "Rete autostradale" e "viabilità di progetto" dal km 6+400 al km 16+100, per poi affiancare la "rete viaria principale" dal km 16+100 al km 25+500 circa. In tale tratta vengono interessate "Aree produttive di espansione" dal km 21+700 al km 21+900 e dal km 23+400 al km 23+800.



Estratto tavola n. 4 "Sistema insediativo-infrastrutturale"

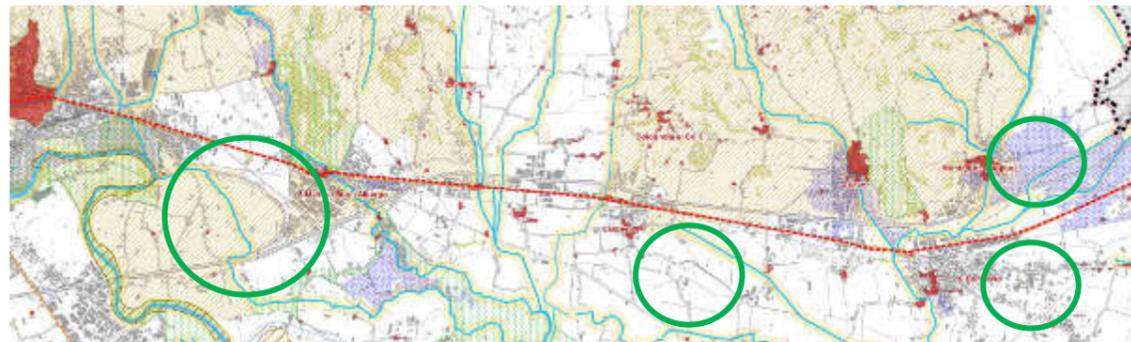
In merito alle disposizioni contenute nella tavola n. 5 "Sistema del paesaggio", emerge che il progetto passa in prossimità di manufatti di "Archeologia industriale" e di un "Edificio di pregio architettonico" tra la progressiva km 0+000 e la km 1+100, per poi interessare un ambito a "Frutteto" dal km 1+100 al km 2+000; in tale tratto il tracciato passa anche in prossimità di un "Landmark" e una "chiesa" all'altezza del km 1+200.

Dal km 2+550 al km 3+100 viene lambito un "Contesto figurativo" in cui sono presenti "Ville venete", per poi interferire nuovamente con ambiti a "Frutteto" dal km 7+700 al km 9+950 e la "Strada del vino – Bardolino" all'altezza del km 9+200. Proseguendo in direzione est, la linea ferroviaria interessa rispettivamente aree a "vigneto" dal km 9+950 al km 10+500, dal km 11+500 al km 13+700 e dal km 17+700 al km 27+300; nel contempo vengono interferite aree a "frutteto" tra le progressive km 10+500 e la km 11+500 e tra la km 13+700 e la km 17+700, oltre a uno "Specchio d'acqua" dal km 17+200 al km 17+600.

Ulteriori elementi interferiti dal tracciato sono il "Paesaggio delle grandi battaglie" dal km 18+800 e il km 20+600, la "Strada del vino del bardolino" all'altezza del km 21+600, un "itinerario ciclabile" sempre all'altezza del km 21+600 e, infine, un "Centro storico" e il "Sistema ferrotranviario storico" al km 25+100.

3.3.1.2 I tracciati delle linee elettriche

Inserendo i tracciati delle linee elettriche sulla tavola n. 1 “Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale”, emerge che l’elettrodotto “S. Martino B.” si attesta in una “Area di notevole interesse pubblico -art. 136 del D. Lgs 42/2004” e attraversa un “Vincolo dei corsi d’acqua”. Il tracciato dell’elettrodotto “Locara” ricade in un’area a pericolosità idraulica ed attraversa aree soggette a “Vincolo dei corsi d’acqua”; mentre per l’elettrodotto “Belfiore” e per il cavidotto “Dugale” non si rilevano interferenze particolari.



Stralcio della carta dei vincoli e della pianificazione territoriale. Le aree cerchiare in verde individuano le porzioni di territorio interessate dagli elettrodotti (fonte: PTCR di Verona)

La tavola n. 2 “Carta delle fragilità” evidenzia che la porzione di territorio interessata dai tracciati delle linee elettriche ricade all’interno della fascia di ricarica degli acquiferi. In particolare parte del tracciato dell’elettrodotto “S. Martino B.”, compresa tra i sostegni nn. 7 – 8 e 19 – 20, ricade in area a periodico ristagno idrico (art. 11, 12 e 20 delle NTA); parte del tracciato dell’elettrodotto “Locara” ricade in area di esondazione (art. 11, 12 e 19 delle NTA).



Stralcio della carta della fragilità. Le aree cerchiare in verde individuano le porzioni di territorio interessate dagli elettrodotti (fonte: PTCR di Verona)

In particolare le aree esondabili sono, individuate e perimetrate dai PAI del fiume Adige e relative al pericolo di esondazione di alcuni corsi d’acqua che solcano il territorio provinciale e che presentano in determinati punti una sezione insufficiente a garantire il deflusso idraulico in corrispondenza delle piene periodiche. Le aree a periodico ristagno idrico (aree a deflusso difficoltoso) sono costituite da aree - individuate sulla base dei dati forniti dai Consorzi di Bonifica territorialmente competenti - che presentano problematiche idrauliche quali il ristagno per difficoltà di drenaggio superficiale legato alle litologie poco permeabili, alla morfologia depressa, alla falda sub-affiorante, all’innalzamento della falda nei periodi irrigui, a locali sofferenze della rete di bonifica.

Analizzando la tavola n. 3 “Sistema Ambientale” emerge che il tracciato dell’elettrodotto “S. Martino B.” tra i sostegni nn. 7 – 8 e 19 – 20 ricade all’interno di un “isola ad elevata naturalità” e di un “corridoio ecologico” (art. 46, 47, 48 e 49 delle NTA). Il tracciato dell’elettrodotto “Locara” ricade in parte all’interno di un “corridoio ecologico”.



Stralcio della carta del sistema ambientale. Le aree cerchiare in verde individuano le porzioni di territorio interessate dagli elettrodotti (fonte: PTCR di Verona)

Le isole ad elevata naturalità sono aree naturali o seminaturali, anche di piccole dimensioni ed ubicate in una matrice ad elevata antropizzazione, con collocazione geografica e caratteri morfo - strutturali atti a favorire trasferimenti di organismi fra le aree nucleo, tra le quali possono assumere un ruolo anche i siti degradati oggetto di interventi di rinaturazione (es. cave esaurite). I corridoi ecologici sono elementi lineari con struttura a naturalità superiore della matrice in cui sono collocati, atti a favorire la permeabilità ecologica del territorio e, quindi, il mantenimento ed il recupero delle connessioni fra ecosistemi e biotopi. Sono rappresentati prevalentemente da sistemi agrovegetazionali o corsi d'acqua aventi sviluppo lineare.

All'art. 49, comma 2, delle NTA si indica che: *“I progetti di nuova costruzione di infrastrutture di interesse pubblico (strade, ferrovie, edifici, impianti, ecc) dovranno prevedere interventi di compensazione ambientale idonea a mantenere costante o migliorare l'indice di equilibrio ecologico esistente, quantificati con metodi analitici”*.

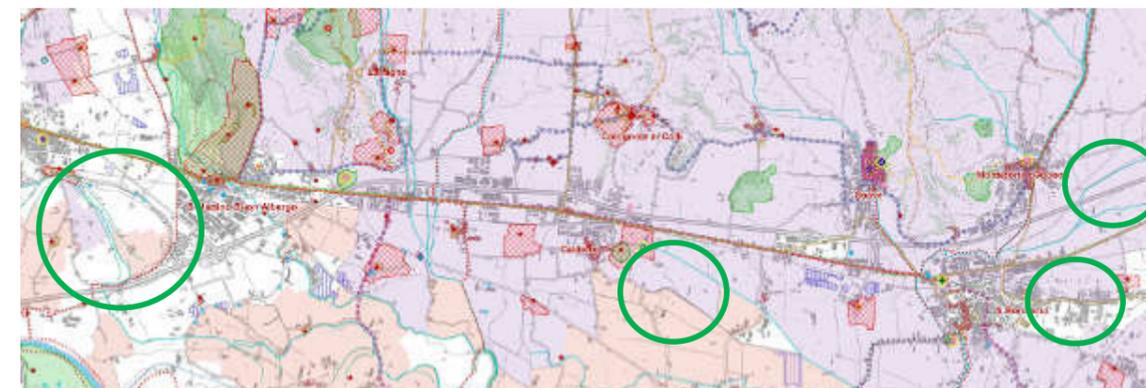
Dall'analisi della tavola n. 4 *“Sistema insediativo-infrastrutturale”* non emergono particolari interferenze.



Stralcio della carta del sistema insediativo - infrastrutturale. Le aree cerchiare in verde individuano le porzioni di territorio interessate dagli elettrodotti (fonte: PTCR di Verona)

In merito alle disposizioni contenute nella tavola n. 5 *“Sistema del paesaggio”* il tracciato dell'elettrodotto “S. Martino B.” si pone al margine di aree con *“vigneti”* e *“frutteti”*. L'elettrodotto “S. Bonifacio” ricade in aree di *“vigneto”* e *“frutteto”* (art. 94, 95 e

96 delle NTA), mentre l'elettrodotto “Locara” ed il cavidotto “Dugale” ricadono in aree di *“vigneto”*.



Stralcio della carta del sistema del paesaggio. Le aree cerchiare in verde individuano le porzioni di territorio interessate dagli elettrodotti (fonte: PTCR di Verona)

3.3.1.3 i Siti di produzione inerti e recupero ambientale

Il territorio della Provincia di Verona è interessato dall'area di cava e cassa di espansione – 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”*.

Stralcio della carta dei vincoli e della pianificazione territoriale. L'area di cava è segnata in blu.

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO										
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IN0D00DI2RGIM0007001C_00A</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	IN0D00DI2RGIM0007001C_00A				
PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.							
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A											

La tavola n. 2 “*Carta delle fragilità*” evidenzia che l’area si colloca su “*Fascia di ricarica degli acquiferi*”, segnalando inoltre la presenza di “*Elettrodotto – 132 Kv*”; mentre non si segnalano interferenze con gli elementi individuati dalla n. 3 “*Sistema Ambientale*”, dalla n. 4 “*Sistema insediativo-infrastrutturale*” e dalla tavola n. 5 “*Sistema del paesaggio*”.

3.3.2 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;

- a. 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;
- b. 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;
- c. perimetra i centri storici, individua le ville venete e i complessi e gli edifici di pregio architettonico, le relative pertinenze e i contesti figurativi;
- d. 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;
- e. 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";
- f. 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;
- g. individua gli eventuali ambiti per la pianificazione coordinata tra più Comuni;
- h. 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.

Il tracciato entra nella Provincia di Vicenza all'altezza della Km 27+300 attraversandola sino alla Km 32+525.

3.3.2.1 Tracciato ferroviario

La tavola 1.1 e la tavola 1.2 "Carta dei vincoli e della pianificazione comunale" mostrano che il tracciato entra nel territorio provinciale di Vicenza al km 27+300 circa,

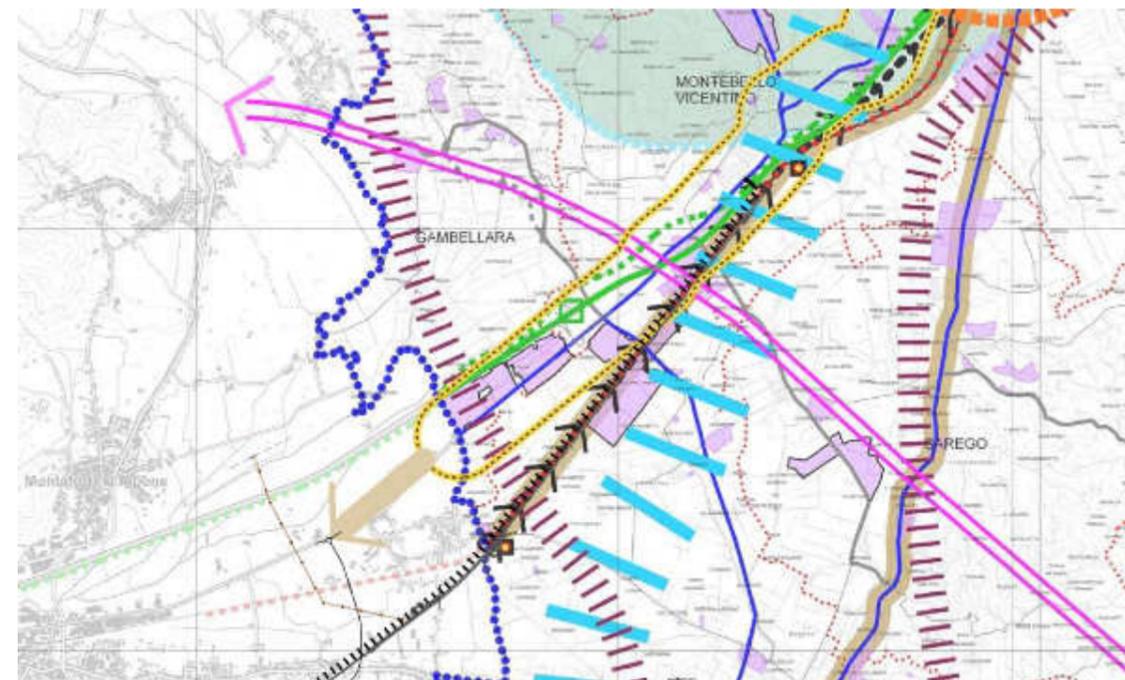
collocandosi sulla rete ferroviaria esistente fino al km 32+525, dove termina senza interferire con elementi di rilievo.

Analizzando la tavola 2.1 “Carta delle fragilità” si denota che il progetto attraversa due aree a “Rischio idraulico provinciale di emergenza – R1” dal km 28+700 al km 30+100 e dal km 32+350 al km 32+525 circa. Nel contempo attraversa dei “metanodotti” all’altezza del km 29+700 e al km 30+800, attraversando anche “linee elettriche da 50 a 133 KW” al km 30+900 e passando in prossimità di un “depuratore” al km 31+400.

La tavola n. 3.1 “Sistema ambientale” mostra che il tracciato di progetto si colloca su “Aree agropolitano” tra la progressiva km 27+300 e la km 28+200 e tra il km 28+700 e il km 30+500; mentre dal km 28+200 e il km 28+700 interessa “aree ad elevata utilizzazione agricola”, inoltre ricade su “aree carsiche” e “aree di agricoltura mista a naturalità diffusa” nel tratto terminale, ossia dal km 30+500 al km 32+525.

In merito alle disposizioni contenute nella tavola 4.1 “Sistema insediativo infrastrutturale”, emerge che il tracciato si colloca interamente su “Linea ferroviaria esistente” e “Assi di connessione – Linea Alta Velocità/Alta capacità”. Il progetto in esame rientra in “ambiti per la pianificazione coordinata fra più comuni – Vi.Ver” dal km 28+100 fino al km 32+525, lambendo “Aree produttive – ampliabili” tra la progressiva km 29+200 e la km 31+000. Infine interessa “ambito di riequilibrio territoriale” all’altezza del km 31+300 ed entra nell’ambito di una “strada mercato” dal km 30+600 al km 32+525.

La tavola 5.1 “Sistema del paesaggio” indica che il tracciato si colloca su “Aree agropolitano” tra la progressiva km 27+300 e la km 28+200 e tra il km 28+700 e il km 30+500; mentre dal km 28+200 e il km 28+700 interessa “aree ad elevata utilizzazione agricola”, inoltre ricade su “Aree di agricoltura mista a naturalità diffusa” nel tratto terminale, ossia dal km 30+500 al km 32+525. Il progetto in riferimento agli “ambiti strutturali di paesaggio da PTRC” si colloca dal km 27+300 al km al 31+600 su “24 - Alta pianura veronese” e successivamente dal km 31+600 al km 32+525 “14 - Prealpi vicentine”



Estratto tavola 4.1 “Sistema insediativo infrastrutturale”

3.3.2.2 Aree di cava

Il territorio della Provincia di Vicenza è interessato dall’area di cava A.C.3 – La Gualda, che relativamente alla tavola n. 1.1 e tavola 1.2 “Carta dei vincoli e della pianificazione comunale”, non genera interferenze.

Analizzando la tavola 2.1 “Carta delle fragilità” si denota che l’area interessa parzialmente il “Limite superiore della fascia delle risorgive”; mentre la tavola n. 3.1 “Sistema ambientale” mostra che la cava interessa “Area ad elevata utilizzazione agricola” e “Corridoi ecologici secondari”

In merito alle disposizioni contenute nella tavola 4.1 “Sistema insediativo infrastrutturale”, emerge che la cava si colloca su “Territori geograficamente strutturati”, rientrando parzialmente in “Ambiti per la pianificazione coordinata fra più comuni – Vicenza e il Vicentino” e “Ambiti per la pianificazione coordinata fra più comuni – Multifunzionalità dell’area Berica”.

Infine la tavola 5.1 “Sistema del paesaggio” indica che l’area di cava si colloca su “Contesti figurativi delle Ville Venete” e in prossimità di “Villa di particolare interesse provinciale”.



Estratto tavola 5.1 “Sistema del paesaggio”

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE DI SAN BONIFACIO	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGIM0007001C_00A	. Pag 56 di 260

3.4 IL SISTEMA DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE

3.4.1 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 vigente in cinque macro – categorie:

- Le zone di carattere storico – ambientali, che corrispondono alle zona A, i centri storici;
- 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 agricole con specificazione delle zone pregiate di tutela ambientale, cioè quelle aree che vantano peculiarità dal punto di vista naturalistico – ambientale come aree golenali, oasi naturalistiche, aree a cultura particolare, aree di interesse paesaggistico – ambientale.

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

3.4.1.1 Tracciato ferroviario

Il tracciato si sviluppa a partire dal comune di Verona, in cui dalla progressiva km 0+000 alla km 0+160 interessa a nord “Aree a standard significative” e a sud “Aree residenziali esistenti e di progetto”, per poi attraversare esclusivamente “Aree a standard significative” dal km 0+160 al km 0+740.

Come evidenziato dagli elaborati grafici di riferimento, il tracciato dal km 0+740 al km 2+500 non provoca interferenze dirette correndo a sud di aree a carattere principalmente residenziale; mentre dal km 2+500 al km 2+600 lambisce a nord e a sud “Aree residenziali esistenti e di progetto”.

in0d00di2rgim0007001c_00a.doc

In seguito l’asse ferroviario di progetto lambisce dal km 2+600 al km 2+700 a nord “aree residenziali esistenti e di progetto” e a sud “Aree a standard significative”, per poi lambire dal km 2+700 al km 2+890 esclusivamente “Aree a standard significative” e dal km 2+890 al km 3+130 a nord “Zone industriali - commerciali – alberghiere” e a sud nuovamente “Aree a standard significative”.

Successivamente vengono ancora lambite “Aree a standard significative” dal km 3+130 al km 3+450 a nord.

A partire dalla progressiva km 4+050 circa, il tracciato entra nel territorio comunale di San Martino Buon Albergo, in cui attraversa “Zone industriali - commerciali – alberghiere” fino al km 4+200, per poi lambire “Aree residenziali di carattere storico” dal km 4+400 al km 4+460, “Zone industriali - commerciali – alberghiere” dal km 4+580 al km 4+700 e “Aree residenziali esistenti e di progetto” dal km 4+700 al km 4+840 circa.

Sempre all’interno del comune di San Martino Buon Albergo, il tracciato passa in galleria in prossimità di “Aree residenziali esistenti e di progetto” dalla progressiva km 5+500 alla km 5+525, per poi attraversare sempre “Aree residenziali esistenti e di progetto” dal km 5+525 al km 5+720 circa.

In seguito l’opera complementare situata al km 6+700 si colloca in prossimità di “Aree residenziali di carattere storico”, al pari di quella situata all’altezza del km 7+550.

Proseguendo in direzione est, in tracciato non interferisce con aree di rilievo fino al km 10+500 circa, in cui entra nel territorio comunale di Caldiero e dove l’opera complementare prevista lambisce “Corti rurali”.

A partire dal km 12+300 circa, l’asse ferroviario entra nel comune di Belfiore, all’interno del quale l’opera complementare prevista al km 13+200 lambisce “Aree a standard significative” e quella del km 14+750 lambisce “Zone industriali - commerciali – alberghiere” e “Corti rurali”; nel contempo anche l’asse principale passa a sud di “Zone industriali - commerciali – alberghiere” tra la progressiva km 14+800 alla km 15+050.

In merito al rapporto con il territorio di San Bonifacio, il tracciato interferisce con “Aree a standard significative” dal km 21+500 al km 21+650 e “Zone industriali - commerciali – alberghiere” dal km 21+650 al km 21+800, per poi lambire “Aree residenziali esistenti e di progetto” dal km 23+200 al km 23+330. In seguito il progetto interferisce a nord con “Aree residenziali esistenti e di progetto” dal km 23+330 al km 23+500, per poi

attraversare “Zone industriali - commerciali – alberghiere” dal km 23+500 al km 23+800.

Sempre all’interno del territorio di San Bonifacio, il progetto lambisce “Aree residenziali esistenti e di progetto” all’altezza del km 24+700 e del km 24+900, per poi lambire “Aree residenziali di carattere storico” al km 25+100 e attraversare una fascia di rispetto cimiteriale dal km 26+650 al km 26+800.

Il tracciato successivamente entra nel territorio comunale di Lonigo al km 27+400 circa, passando in prossimità di “Corti rurali” dal km 29+000 al km 29+100 e lambendo a sud “Zone industriali - commerciali – alberghiere” dalla progressiva km 29+250 al km 30+900.

Infine dal km 30+900 circa viene interessato il comune di Montebello Vicentino, all’interno del quale vengono lambite a sud “Zone industriali - commerciali – alberghiere” fino al km 31+050 e successivamente “Aree a standard significative” dal km 31+050 al km 31+700.

3.4.1.2 I tracciati delle linee elettriche

Analizzando il rapporto tra i tracciati delle linee elettriche e il mosaico della pianificazione comunale, emerge che l’elettrodotto a 132 kV “S. Martino B.”, l’elettrodotto a 132 kV “S. Bonifacio”, l’elettrodotto a 132 kV “Locara” e il cavidotto a 132 kV “Dugale” non interferiscono con aree urbane di rilievo.

3.4.1.3 I siti di produzione inerti e recupero ambientale

I siti di produzione inerti e recupero ambientale non interferiscono con aree individuate dal mosaico della pianificazione comunale.

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE DI SAN BONIFACIO	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGIM0007001C_00A	. Pag 58 di 260

3.4.2 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.

Il tracciato del Lotto funzionale n.1 si sviluppa per circa 32+525 Km, attraversando le Province di Verona e Vicenza.

I comuni interferiti sono:

- Comune di Verona (1° Sublotto Verona – Montebello Vicentino ed Elettrodotto San Martino Buon Albergo);
- Comune di San Martino Buon Albergo (1° Sublotto Verona – Montebello Vicentino, Elettrodotto San Martino Buon Albergo);
- Comune di Zevio (1° Sublotto Verona – Montebello Vicentino e Cava A.C. Zevio);
- Comune di Caldiero (1° Sublotto Verona – Montebello Vicentino ed Elettrodotto San Bonifacio);
- Comune di Belfiore (1° Sublotto Verona – Montebello Vicentino ed Elettrodotto San Bonifacio);
- Comune di Monteforte d'Alpone (Elettrodotto Locara);
- Comune di San Bonifacio (1° Sublotto Verona – Montebello Vicentino, Elettrodotto Locara e Cavidotto Dugale);
- Comune di Arcole (Cavidotto Dugale);
- Comune di Lonigo (1° Sublotto Verona – Montebello Vicentino);;
- Comune di Montebello Vicentino (1° Sublotto Verona – Montebello Vicentino e Cava A.C.3 La Gualda).
- Comune di Montecchio Maggiore (Cava A.C.3 La Gualda).

3.4.2.1 Comune di Verona

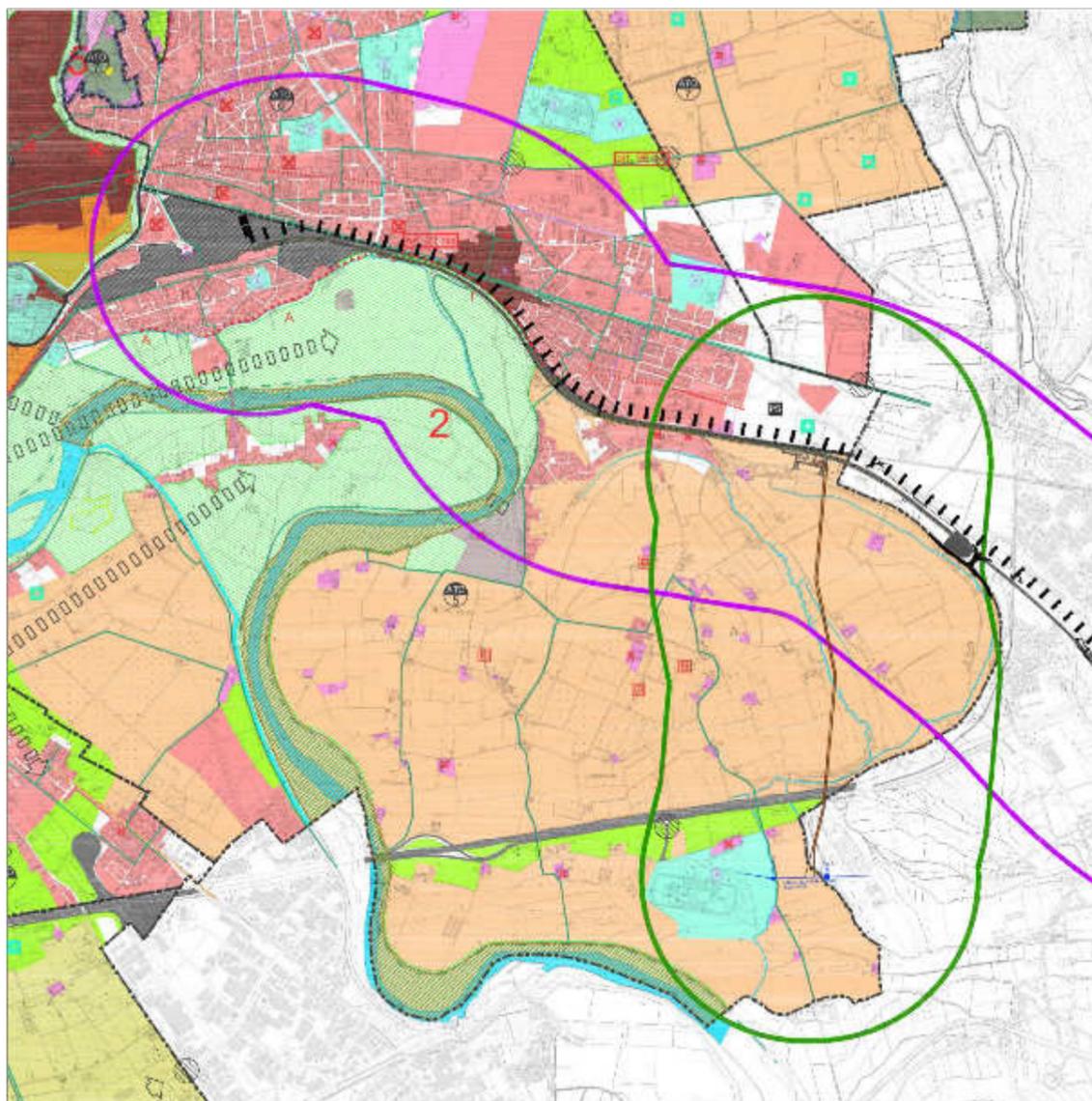
Il Comune di Verona è dotato del Piano Regolatore Comunale (P.R.C.), il quale si articola in Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) approvato con DGRV n. 4148 del 18.12.2007 e Piano degli Interventi (P.I.) approvato con DCC n. 91 del 23.12.2011.

3.4.2.1.1 Tracciato ferroviario

Analizzando come il tracciato proposto si relaziona con la strumentazione urbanistica e in particolare inserendo lo stesso nella tavola n. 4 “*Carta delle Trasformabilità*” del PAT, emerge che il progetto inizia interessando dalla progressiva km 0+000 e la km 0+900 “*Infrastrutture per la mobilità – Ferrovia*”, successivamente il tracciato interessa contemporaneamente tra il km 0+900 e il km 2+030 a nord “*Infrastrutture per la mobilità – Ferrovia*” e a sud “*Ambiti dei parchi o per la formazione dei parchi e delle riserve naturali di interesse comunale – ambito del fiume Adige*”. A partire dal km 2+030 fino al km 2+500 il progetto interessa a nord sempre “*Infrastrutture per la mobilità – Ferrovia*”, mentre a sud “*Zone a prevalente destinazione agricola*”. In seguito il tracciato si colloca principalmente su “*Infrastrutture per la mobilità – Ferrovia*” dal km 2+500 al km 3+800, lambendo marginalmente aree di “*urbanizzazione consolidata*” e solo nel tratto finale dal km 3+800 al km 4+070 occupando “*Zone a prevalente destinazione agricola*”.

Inserendo il tracciato di progetto sulla tavola n. 5 “*Disciplina Operativa*” del Piano degli interventi, emerge che dal km 0+000 al km 0+320 si colloca su “*Attrezzature specialistiche – ferroviaria*”; mentre dal km 0+320 al km 0+700 interessa “*Attrezzature specialistiche – ferroviaria*” a nord e “*Ambiti soggetti a Scheda Norma con Accordi ai sensi Art. 6 L.R. 11/2004*” a sud. In seguito dal km 0+700 al km 2+020 il tracciato interessa a nord “*Attrezzature specialistiche – ferroviaria*” e a sud “*Ambiti per la formazione del Parco dell'Adige Nord e Parco dell'Adige sud*”, per poi continuare ad occupare a nord “*Attrezzature specialistiche – ferroviaria*” e a sud “*Zona a prevalente destinazione agricola*” dal km 2+020 al km 2+550 circa. Successivamente tra il km 2+550 e il km 3+200 il tracciato insiste principalmente su “*Attrezzature specialistiche – ferroviaria*”, lambendo a nord “*Tessuto con edificazione mista – funzionale con densità bassa*” tra il km 2+600 e il km 2+720. Infine dal km 3+200 e il km 4+070 sono interferiti

“Ambiti soggetti a Scheda Norma con Accordi ai sensi Art. 6 L.R. 11/2004” a nord, mentre a sud Zona a prevalente destinazione agricola”.



Estratto tavola n. 4 “Carta delle Trasformabilità” del PAT

3.4.2.1.2 Il tracciato dell’elettrodotto “S. Martino Buon Albergo”

Il tracciato dell’elettrodotto “S. Martino B.” ricade all’interno del comune di Verona e S. Martino Buon Albergo, in particolare interessa Verona con i sostegni 1 - 2, 7- 8, 9 – 10, 11 – 12, 13 – 14, 15 – 16, 17 – 18, 19 – 20, 21 – 22.

Il PAT del comune di Verona indica che i sostegni ricadono all’interno di zone a prevalente destinazione agricola (art. 60 delle Norme Tecniche di Attuazione). Trattasi delle zone a prevalente destinazione agricola, poste al di fuori degli ambiti di tutela dei parchi o per la formazione dei parchi e delle riserve naturali di interesse comunale.

In riferimento a quanto disposto dal Piano degli Interventi, i sostegni nn. 1 - 2, 9 – 10, 11 – 12, 13 – 14, 15 – 16, 17 – 18, 19 – 20, 21 – 22 ricadono all’interno di una zona a prevalente destinazione agricola (art. 141 delle NTO).

I sostegni 7 – 8 ricadono nel sub ambito agricolo di area di mitigazione (art. 143 delle NTO).

3.4.2.2 Comune di San Martino Buon Albergo

Il Comune di San Martino Buon Albergo 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. 1785 del 08.11.2011 e Piano degli Interventi (P.I.) approvato con DCC n. 67 del 24.09.2013.

3.4.2.2.1 Tracciato ferroviario

Analizzando la tavola n. 4 del PAT “Carta delle Trasformabilità”, emerge che l’intervento si colloca per tutto il tratto ricadente all’interno del comune, su “TAV alta capacità”.

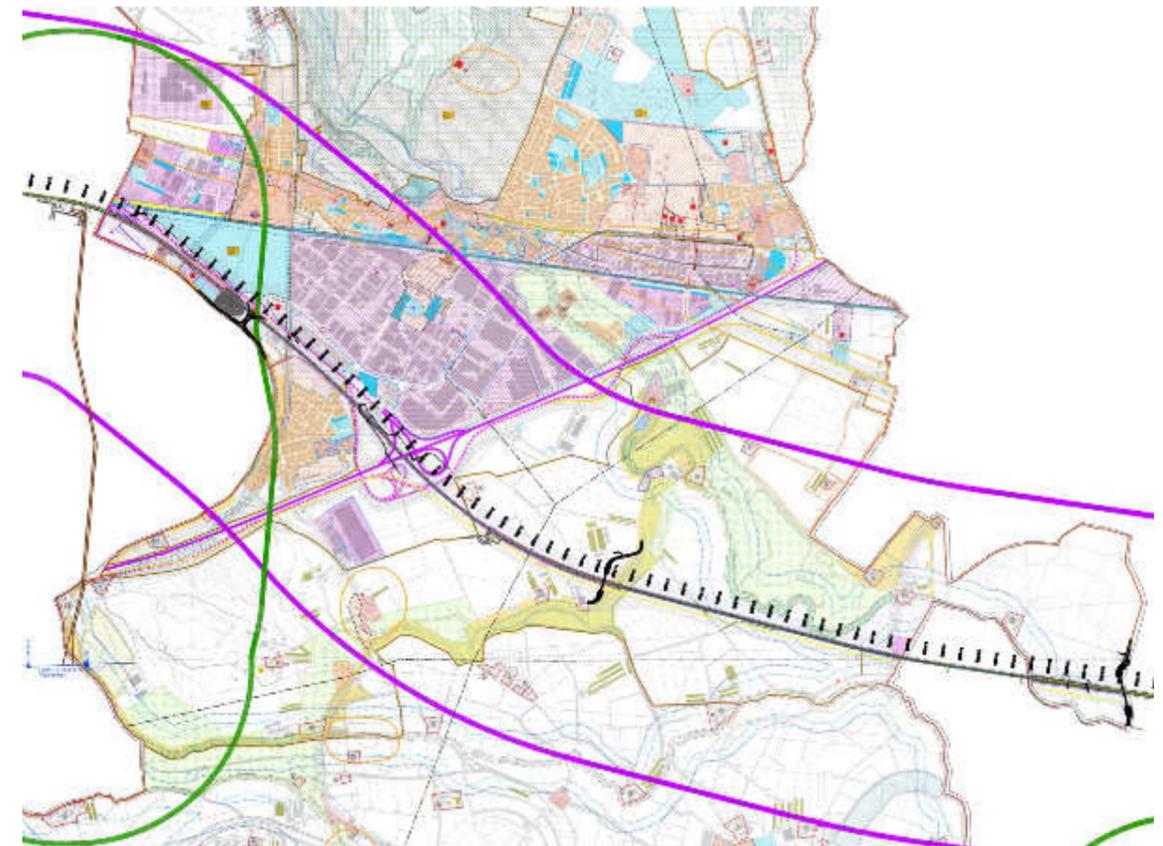
Il progetto, inoltre, ricade su “Area strategica di riqualificazione, riconversione e ristrutturazione: distretto polifunzionale” dal km 4+070 al km 5+300, interferendo del contempo con “barriera infrastrutturale” e “corridoi ecologici secondari” tra la progressiva km 4+450 e la km 4+550.

Dal km 5+240 al km 5+370 il tracciato corre in galleria, passando sotto ad un “corridoio ecologico secondario”, per poi lambire a sud dal km 5+600 al km 5+710 “area di urbanizzazione consolidata residenziale”. Il tracciato riemerge dalla galleria all’altezza del km 6+850 e fino al km 7+610 interessa, per poi collocarsi su “corridoi ecologici principali” fino al km 7+840. In seguito vengono interferite nuovamente “Area di connessione naturalistica – Buffer zone” dal km 7+840 al km 8+350 e dal km 9 al km 9+300 e dal 10+100 al 10+530. Nel contempo dalla progressiva km 8+350 alla km 9+000 e dalla km 10+000 alla km 10+100 sono nuovamente interferiti “corridoi ecologici principali”.

Analizzando come il progetto si rapporta con le disposizione del Piano degli Interventi, emerge che l’intera tratta ricadente nel territorio comunale di San Martino Buon Albergo, è individuata dal piano come “Alta Velocità – corridoio individuato dal progetto preliminare approvato e fasce di rispetto”.

Verificando le possibili interferenze, emerge che dal km 4+070 al km 4+180 circa viene interferita “Attività economico – produttiva in zona impropria da confermare” e lambisce

un “Nucleo di antica origine di notevole valore architettonico o ambientale” dal km 4+400 al km 4+460. Successivamente dal km 4+580 al km 5+210 viene attraversata un’area di “cava attiva”; il tracciato entra in galleria dal km 4+940 al km 6+850, collocandosi successivamente su “territorio agricolo – ZTO E” fino al km 7+580 circa. All’altezza del km 7+580 fino al km 7+710 vengono attraversate una “Area di risorgiva” e “Campagna parco”, per poi tornare a correre su territorio agricolo – ZTO E” fino al km 9+300 e dal km 10+000 al km 10+530; inoltre dal km 8+200 al km 9+100 e dal km 10+000 al km 10+400 il progetto ricade su “Vincolo paesaggistico D.Lgs. n. 42/2004 art. 142 Corsi d’acqua”.



Estratto Piano degli Interventi San Martino Buon Albergo

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO										
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IN0D00DI2RGIM0007001C_00A</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	IN0D00DI2RGIM0007001C_00A				
PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.							
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A											

3.4.2.2.2 Il tracciato dell'elettrodotto "S. Martino Buon Albergo"

Il tracciato dell'elettrodotto ricade all'interno del territorio del comune di S. Martino Buon Albergo nel tratto compreso tra i sostegni n. 3 e 4 ed i sostegni n. 5 e 6 per uno sviluppo complessivo di circa 400 m;

Il PAT comunale indica che i sostegni nn. 3 – 4 ricadono all'interno di un corridoio ecologico principale. In riferimento all'art. 13 i corridoi ecologici principali sono corrispondenti ai sistemi naturali lineari di maggiori dimensioni e valenze naturalistiche. Sono rappresentati da corsi d'acqua o da sistemi agrovegetazionali a prevalente sviluppo lineare. Appartengono a tale categoria il corso e la golena del fiume Adige, quello dell'Antanello e quello del Fibbio.

Il PI del comune di S. Martino Buon Albergo evidenzia che i sostegni n. 3 - 4 e 5 ricadono all'interno di area di risorgiva (art. 37 delle Norme Tecniche Operative) e di vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua (art. 13 delle NTO).

Il sostegno n. 6 si attesta in area di rete ecologica (art. 33 delle NTO). Tutti i sostegni sono compresi all'interno di zona di tutela idrografica ai sensi dell'art. 41 della L.R. 11/2004 (art. 21 delle NTO).

3.4.2.3 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.

3.4.2.3.1 Tracciato ferroviario

La tavola n. 4 "Carta delle trasformabilità" del PAT mostra che l'intervento si colloca su "Infrastrutture di maggior rilevanza di progetto – TAV".

Il Piano degli interventi con la Tavola n. 1 "Zonizzazione tutele e vincoli" mostra che l'intervento si colloca su "Tracciato TAV e fascia di rispetto", "Ambiti prioritari per la protezione del suolo da PAQE", "Ambiti di interesse paesistico-ambientale da PAQE-PAVGV" ed "Elettrodotti ad alta tensione". Inoltre, dal km 9+300 al km 9+820 ricade in "Fasce di tutela paesaggistica corsi d'acqua", dal km 9+340 al km 9+910 in "Fascia di rispetto da allevamenti" e infine dal km 9+980 al km 10+000 interferisce con "Zone boscate".

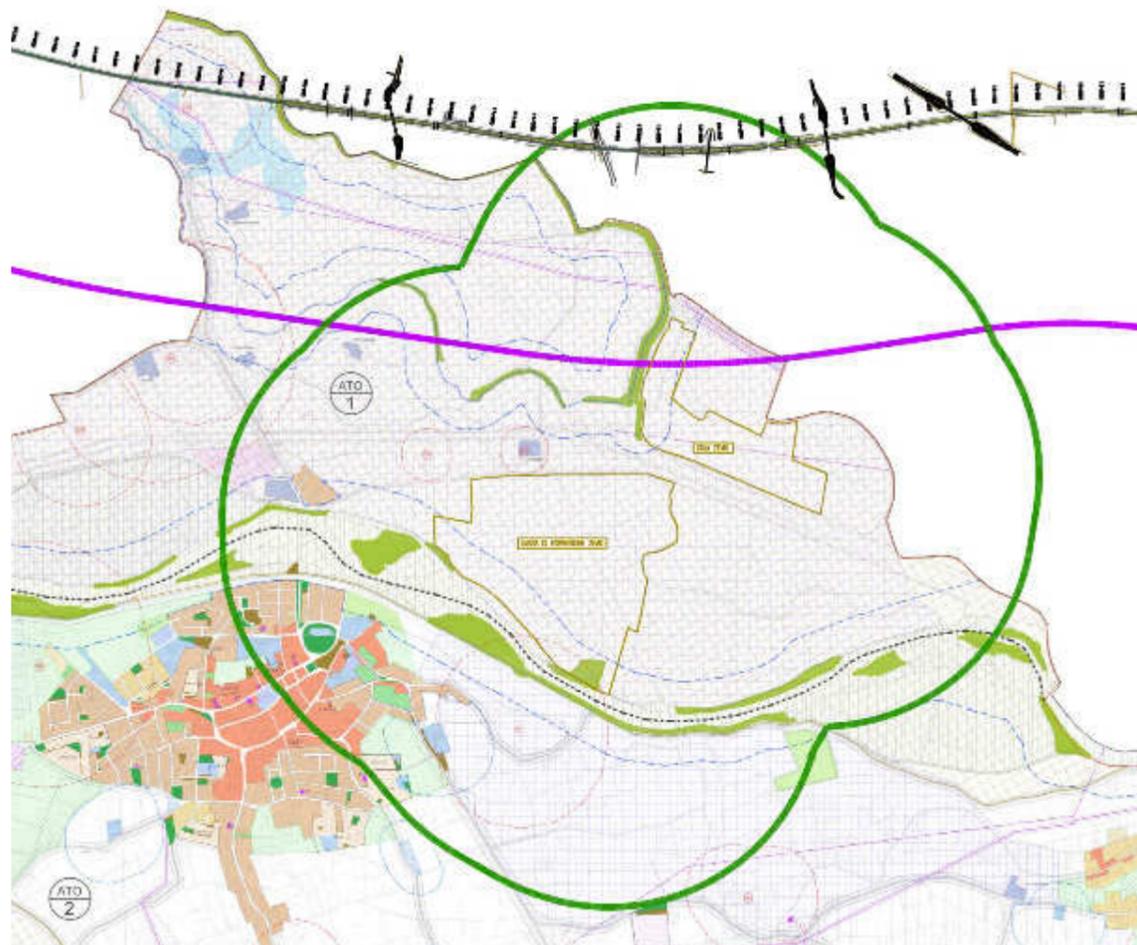
3.4.2.3.2 Cave

Il territorio comunale di Zevio è interessato dalla Cava e dalla cassa di espansione 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", "Ambiti prioritari per la protezione del suolo PAQE", "Zone boscate", "Ambiti di interesse paesistico ambientale – PAQE PAVGV", "Fascia di tutela paesaggistica corsi d'acqua" e "Fascia di rispetto da allevamenti".

L'area nord si colloca su "Zona E – zona agricola", "Ambiti prioritari per la protezione del suolo PAQE", "Fascia di tutela paesaggistica corsi d'acqua" ed "Elettrodotto alta tensione".



Estratto Piano degli Interventi Zevio

3.4.2.4 Comune di Caldiero

Il Comune di Caldiero è dotato di Piano di Assetto del Territorio Intercomunale approvato con conferenza dei servizi in data 06.12.2007, pubblicazione nel bollettino ufficiale regionale n. 4152, diventando efficace il 06.02.2008. ratificato con DGRV n. 4152 del 18.12.2007.

Il Piano degli Interventi è stato approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 9 in data 12.04.2010.

3.4.2.4.1 Tracciato ferroviario

La tavola n. 4 "Carta della Trasformabilità" del PATI, per quanto riguarda il territorio comunale di Caldiero, mostra che l'intervento si colloca su "Ferrovia ad alta capacità di progetto" per l'intero tratto ricadente nel territorio comunale, interferendo, inoltre con "matrici naturali primarie" dal km 10+530 al km 11+820 circa e con "corridoio ecologico" al km 11+500.

Analizzando le disposizioni del Piano degli interventi e nello specifico della tavola n. 1 "Intero territorio comunale", emerge che il tracciato si colloca su "Alta capacità – corridoio stradale" e "Zona E2" per tutto il tratto ricadente nel territorio comunale"; inoltre dal km 11+050 al km 11+700 attraversa un "Vincolo paesaggistico D. Lgs. 42/2004 art. 142 lett. c Corsi d'acqua" e "Idrografia principale/Tutela" dal km 11+150 al km 11+300, dal km 11+400 al km 11+800 circa e dal km 12+210 al km 12+320.

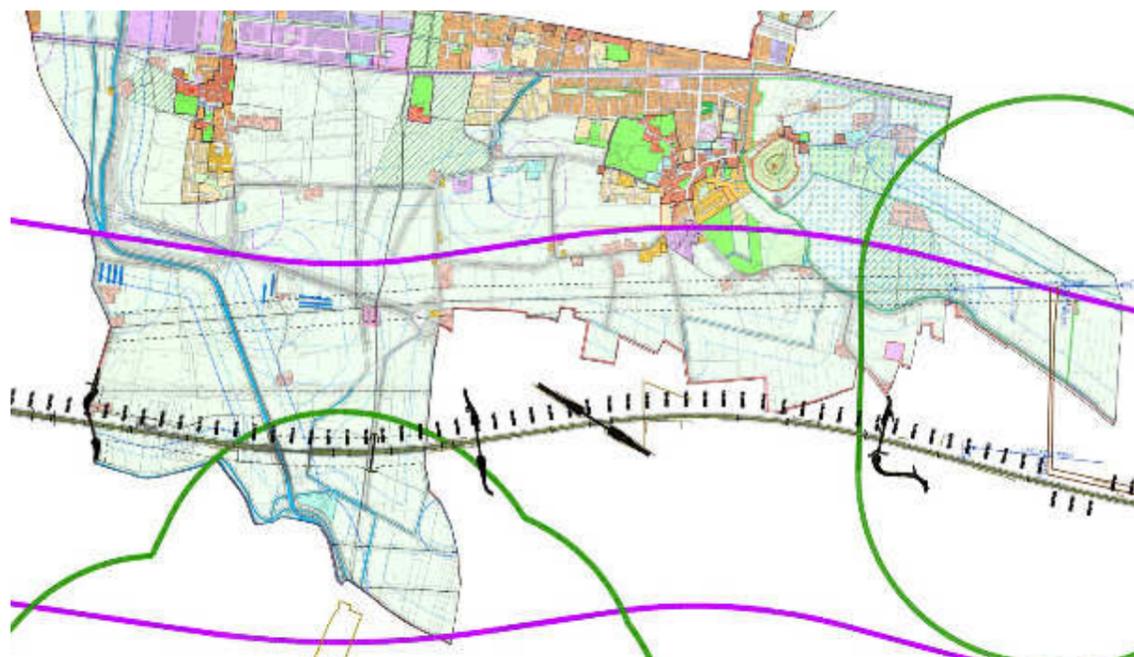
3.4.2.5 Elettrodotto a 132 kV "S. Bonifacio"

I sostegni nn. 1 – 2 e 3 – 4 dell'elettrodotto "S. Bonifacio" ricadono all'interno del comune di Caldiero.

Il PATI mostra che la porzione di tracciato in esame va ad interessare aree della programmazione e della pianificazione urbanistica e direttrici preferenziali per l'organizzazione degli spazi a verde.

Il PI indica che i sostegni ricadenti nel territorio del comune di Caldiero sono in zona agricola (E2). La ZTO "E" (art. 38 delle NTO) è definita e normata ai sensi degli artt. 43, 44 e 45 della LR n.11/2004. Sono inoltre ammessi esclusivamente interventi edilizi

in funzione dell'attività agricola, salvo interventi ammessi su edifici esistenti anche non più funzionali all'attività agricola, siano essi destinati alla residenza che a strutture agricole - produttive, così come definite dalla Giunta Regionale con apposito provvedimento, così come previsto dalla legislazione Regionale vigente per le aree agricole; sono pure ammesse, in collegamento con l'attività agricola principale, piccole strutture da destinarsi a punti vendita dei prodotti locali. In zona agricola è ammessa la realizzazione di modesti manufatti realizzati in legno e privi di qualsiasi fondazione stabile.



Estratto Piano degli Interventi Caldiero

3.4.2.6 Comune di Belfiore

Il Comune di Belfiore è dotato di Piano di Assetto del Territorio Intercomunale approvato con conferenza dei servizi in data 06.12.2007, pubblicazione nel bollettino ufficiale regionale n. 4152, diventando efficace il 06.02.2008. ratificato con DGRV n. 4152 del 18.12.2007.

Il Piano degli Interventi è stato approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 15 in data 24.09.2013.

3.4.2.6.1 Tracciato ferroviario

La tavola n. 4 "Carta della Trasformabilità" del PATI, indica che il tracciato di progetto si pone in adiacenza di "Ferrovia ad alta capacità di progetto" dal km 12+320 al km 16+000 circa, da quale comincia a distanziarsi in maniera significativa.

In tale tratto e in particolare all'altezza del km 13+200 si interferiscono ambiti soggetti a "interventi di riordino del territorio agricolo: mitigazione dell'impatto ambientale delle infrastrutture viarie", mentre dal km 14+850 al km 14+890 con "Aree della programmazione e della pianificazione urbanistica" e al km 15+900 si interferisce con "Sistema dell'edilizia con valore storico - ambientale esterna al centro storico". Successivamente il progetto interseca "Direttrici preferenziali per l'organizzazione degli spazi a verde, della rete dei servizi, delle reti di connessione ciclopedonali" al km al km 16+300, nuovamente con ambiti soggetti a "interventi di riordino del territorio agricolo: mitigazione dell'impatto ambientale delle infrastrutture viarie" dal km 16+400 al km 16+700 e infine con "Matrici naturali primarie" tra la progressiva km 17+270 alla km 17+600 circa.

La tavola n. 1 "Stralcio intero territorio comunale" del Piano degli interventi, mostra che il tracciato si colloca su "Alta capacità - corridoio individuato nel progetto preliminare approvato con relative aree impegnate" dal km 12+320 al km 16+000, momento in cui il progetto si discosta da quanto previsto nel preliminare; mentre quasi l'intera tratta ricadente nel territorio comunale si colloca su "Territorio agricolo".

Dal km 13+610 al km 14+050 il tracciato interferisce con "Allevamento zootecnico intensivo" e relative fasce di rispetto, mentre dal km 14+850 al km 14+890 con "Aree a

parco gioco e sport – F3”. Successivamente viene interferito un ulteriore “Allevamento zootecnico intensivo” e relative fasce di rispetto dal km 15+030 al km 15+140 e un “Perimetro area di tutela beni architettonici e ambientali ex art. 10 L.R. 24/1985” e il relativo “Cono visuale significativo” al km 15+900; mentre dal km 17+270 alla km 17+600 circa “Cave abbandonate o dismesse” e “Vincolo paesaggistico D. Lgs. 42/2004 – Corsi d’acqua “ dal km 17+440 al km 17+700 circa.

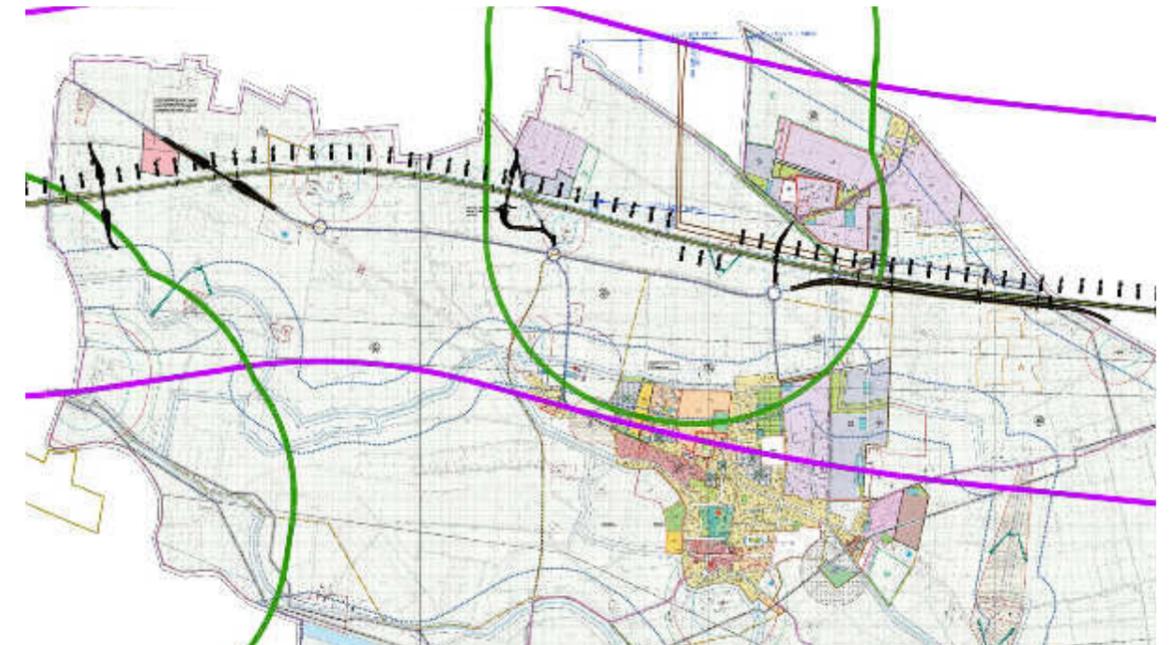
3.4.2.6.2 Elettrodotto a 132 kV “S. Bonifacio”

L’elettrodotto “S. Bonifacio” entra nel territorio comunale di Belfiore a partire dal sostegno n. 5.

Il PATI non fornisce indicazioni specifiche per la porzione di territorio attraversata dall’elettrodotto in progetto. Il tracciato va ad interessare direttrici preferenziali per l’organizzazione degli spazi a verde, della rete dei servizi, delle reti di connessione ciclopeditoni. Ai fini della fruizione turistica del territorio e della riqualificazione e potenziamento della rete ecologica, il P.A.T.I. programma, lungo direttrici strategiche preferenziali estese al territorio aperto e agli insediamenti, la messa a sistema delle aree per servizi e a verde ai fini di una maggiore funzionalità delle stesse, di una migliore qualità del tessuto urbano in cui i servizi si integrano, del consolidamento/sviluppo di una rete continua di aree a verde connessa con il territorio aperto esterno agli insediamenti, utile anche per supportare la continuità dei sistemi ecologici territoriali.

Il Piano degli Interventi indica che tutti i sostegni ricadono nel territorio agricolo (art. 45 delle NTO). In questo territorio sono ammessi esclusivamente interventi edilizi connessi all’attività agricola. Il territorio agricolo è considerato zona territoriale omogenea “E” ai sensi del D.M. 1444/1968 ed è soggetto a regole generali mirate alla salvaguardia dell’ambiente e del paesaggio agrario

In prossimità dei sostegni 11 – 12 si individua un cono visuale significativo (art. 58 delle NTO). I coni visuali secondo quanto indicato dall’art. 58 devono essere salvaguardati nella loro estensione in caso di qualunque intervento di modificazione dell’assetto dei luoghi.



Estratto PI Belfiore

3.4.2.7 Comune di Monteforte d'Alpone

Il Comune di Monteforte d'Alpone è dotato del Piano Regolatore Comunale (P.R.C.), il quale si articola in Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) in vigore dal 06.03.2014 e Piano degli Interventi (P.I.) in vigore dal 24.08.2014.

Il territorio comunale è interessato esclusivamente da una limitata porzione dell'elettrodotto "Locara".

3.4.2.7.1 Elettrodotto a 132 kV "Locara"

Il tratto iniziale dell'elettrodotto "Locara" (sostegni 1 – 2) di aggancio all'elettrodotto esistente si attesta all'interno del territorio comunale di Monteforte d'Alpone.

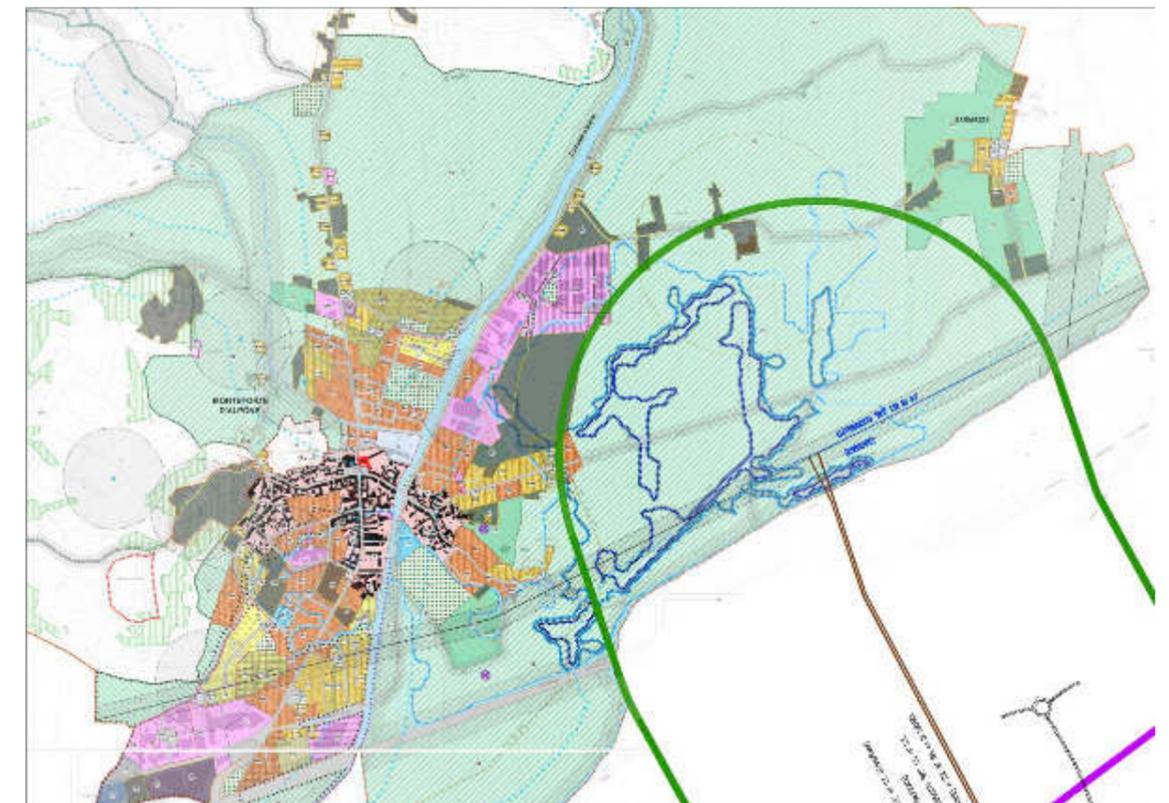
Il PAT del comune di Monteforte d'Alpone non fornisce indicazioni specifiche per la porzione di territorio attraversata dall'elettrodotto in progetto.

Il Piano degli Interventi mostra che i nuovi sostegni 1 – 2 si attestano all'interno della fascia di rispetto dell'elettrodotto in area a destinazione agricola (E2) ed a pericolosità idraulica moderata. Ai sensi dell' art. 21 delle NTO all'interno di questi ultimi ambiti si applicano le disposizioni contenute nelle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Stralcio per la Tutela dal Rischio Idrogeologico del fiume Adige.

Le zone E2 (art. 46 delle NTO) comprendono le aree di primaria importanza per la funzione agricola - produttiva, l'elevato valore della coltura viticola, anche in relazione alla composizione e localizzazione dei terreni, pure se caratterizzate da frazionamento fondiario. Sono ammesse nuove costruzioni secondo quanto previsto dalla normativa vigente ed in aree contigue ad edifici preesistenti e, comunque, entro ambiti che garantiscano la massima tutela dell'integrità del territorio agricolo. Nelle aree agricole (art. 44) si possono insediare esclusivamente:

- case di abitazione per la conduzione del fondo e per attività agrituristiche;
- annessi rustici come silos, depositi, ricoveri per macchine agricole a diretto uso dell'azienda, serbatoi idrici, costruzioni per la prima trasformazione e conservazione dei prodotti agricoli; allevamenti non intensivi (stalle, porcilaie, scuderie, ricoveri, maneggi, ecc.);
- allevamenti produttivi ai sensi della Deliberazione di Giunta Regionale n. 856 del 15 maggio 2012;

- infrastrutture tecniche di difesa del suolo, quali strade poderali, canali, opere di difesa idraulica e simili;
- impianti tecnici di modesta entità, quali cabine elettriche, cabine di decompressione per il gas, acquedotti e simili. Sono escluse le industrie nocive di prima e seconda classe, come qualificate ai sensi di Legge, le cave e le industrie estrattive, le discariche, i depositi di materiali.



Estratto PI Monteforte d'Alpone

3.4.2.8 Comune di San Bonifacio

Il Comune di San Bonifacio è dotato di Piano Regolatore Generale (P.R.G.), la cui ultima variante generale è stata approvata con DGRV n. 1254 DEL 14.04.1998. Successivamente è stato modificato con diverse varianti di carattere puntuale.

Il tracciato di progetto interessa il territorio comunale di San Bonifacio per circa 10 Km, si segnala tuttavia che in questa tratta i due tracciati non coincidono in quanto la variante di San Bonifacio, si stacca dal tracciato approvato dal CIPE nel 2006, all'altezza del Km 12+725, in un primo momento correndo in adiacenza, per poi puntare verso sud (alla volta del Comune di San Bonifacio) all'altezza della Km 16+000 circa.

3.4.2.8.1 Tracciato

Il tracciato di progetto interessa il territorio comunale a partire dalla progressiva km 17+700 circa, andando a collocarsi su "Zona agricola E2" fino al km 20+590. In tale tratto vengono attraversati alcuni corsi d'acqua minori e in particolare al km 18+650, al km 18+700 e al km 19+080, così come sono interferite alcune viabilità locali e in particolare al km 18+900 e al km 20+250.

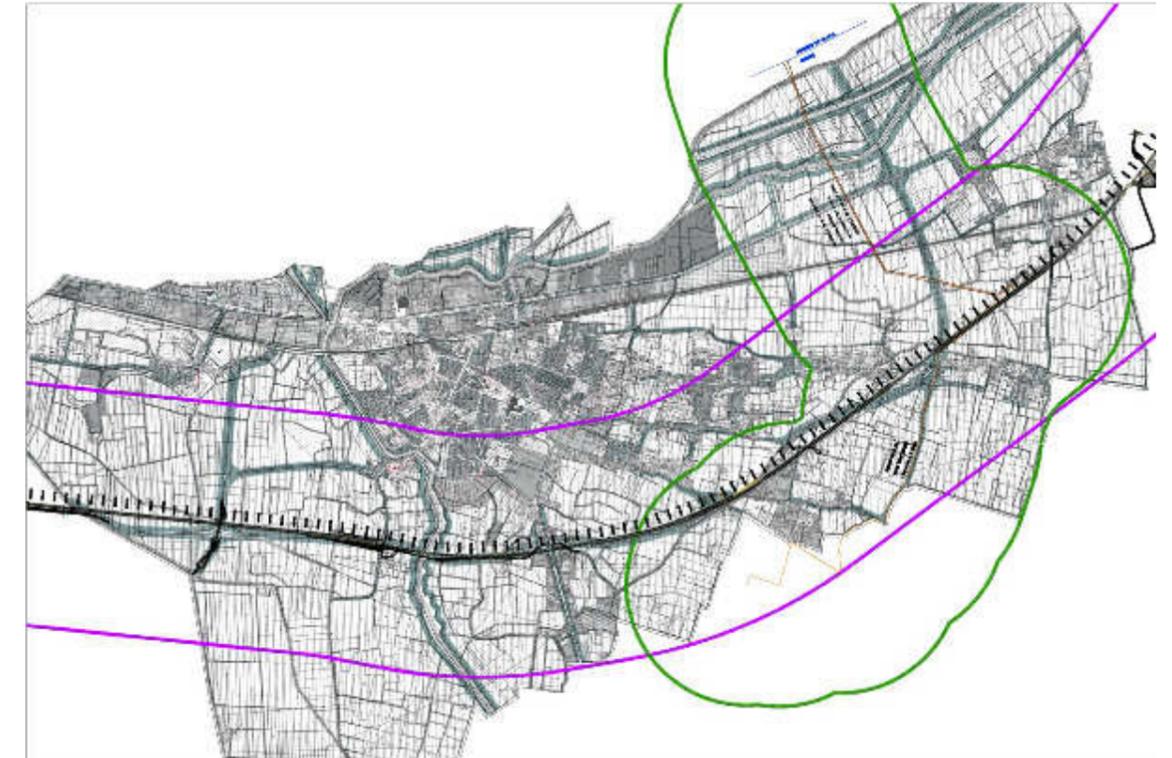
Dal km 20+590 al km 20+650 il tracciato attraversa un corso d'acqua, per poi collocarsi nuovamente su "Zona agricola E2" fino al km 21+650. Nel tratto appena descritto, vengono interferiti sia la fascia di rispetto di una "Zona F2" dal km 21+100 al km 21+250 che un corso d'acqua minore al km 21+100 e una viabilità locale.

A partire dal km 21+650 viene interferita da prima la viabilità locale e successivamente dal km 21+670 al km 21+800 una "Zona produttiva D1", per poi tornare ad interessare "zona agricola E2" dal km 21+820 al km 23+300, interferendo nel contempo con tratti di viabilità locale.

Dal km 23+300 al km 23+500 il tracciato interferisce con "aree soggette a piano attuativo" e successivamente dal km 23+500 al km 23+800 con Zona produttiva D1".

In seguito il progetto interessa prevalentemente "Zona agricola E2", dal km 23+800 al km 26+640 e dal km 26+800 al km 27+300, intersecando alcuni corsi d'acqua minori e

viabilità locale; inoltre all'altezza del km 25+100 viene lambita la "Zona A/23" e dal km 26+640 al km 26+800 interseca una "Zona di rispetto cimiteriale".



Estratto PRG San Bonifacio

3.4.2.8.2 Elettrodotto a 132 kV "Locara"

L'elettrodotto "Locara" interessa il territorio comunale di San Bonifacio a partire dal sostegno n. 3.

Il PRG del comune di S. Bonifacio evidenzia che i sostegni dell'elettrodotto ricadono all'interno di zona agricola, in particolare:

- i sostegni nn. 3 – 4, 5 – 6, 11 – 12, 13 – 14, 15 – 16, 17 – 18, 19 – 20, 21 – 22, 23 – 24, 25 - 26 si attestano in sottozona E2. Si tratta di aree di primaria importanza per la funzione agricola produttiva, anche in relazione all'estensione, composizione e localizzazione dei terreni;

- i sostegni 7 – 8, 9 – 10 si attestano in sottozona E2a. Si tratta di aree di primaria importanza per la funzione agricolo-produttiva e l'elevato valore delle colture per le quali è prevista l'inedificabilità per motivi di insicurezza idraulica della zona.

Nelle zone agricole si possono insediare esclusivamente gli edifici, i manufatti, e le attività previste dalla L.R. 24/85, per le aree agricole. E ancora:

- a. Infrastrutture tecniche di difesa del suolo, strade, canali, ecc.;
- b. Impianti tecnici, quali cabine elettriche, cabine di decompressione per il gas, serbatoio, acquedotto, ecc.. Impianti ripetitori televisivi.
- c. Piscine e attrezzature di svago (gioco di bocce, ecc.) a carattere privato, o ad uso pubblico come dotazione di immobili per i quali sia consentito il cambiamento d'uso (agriturismo, ecc.).

Alcuni sostegni sono posti all'interno di zone di rispetto stradale (sostegni nn. 5 – 6 , 9 – 10, 21 – 22).

3.4.2.8.3 Cavidotto a 132 kV

Il cavidotto "Dugale" (BG4, BG5, BG6, BG7) di connessione alla SSE di progetto si sviluppa nell'interno del comune di S. Bonifacio, essendo esso un elemento interrato non genera interferenze se non nella fase di realizzazione dello stesso.

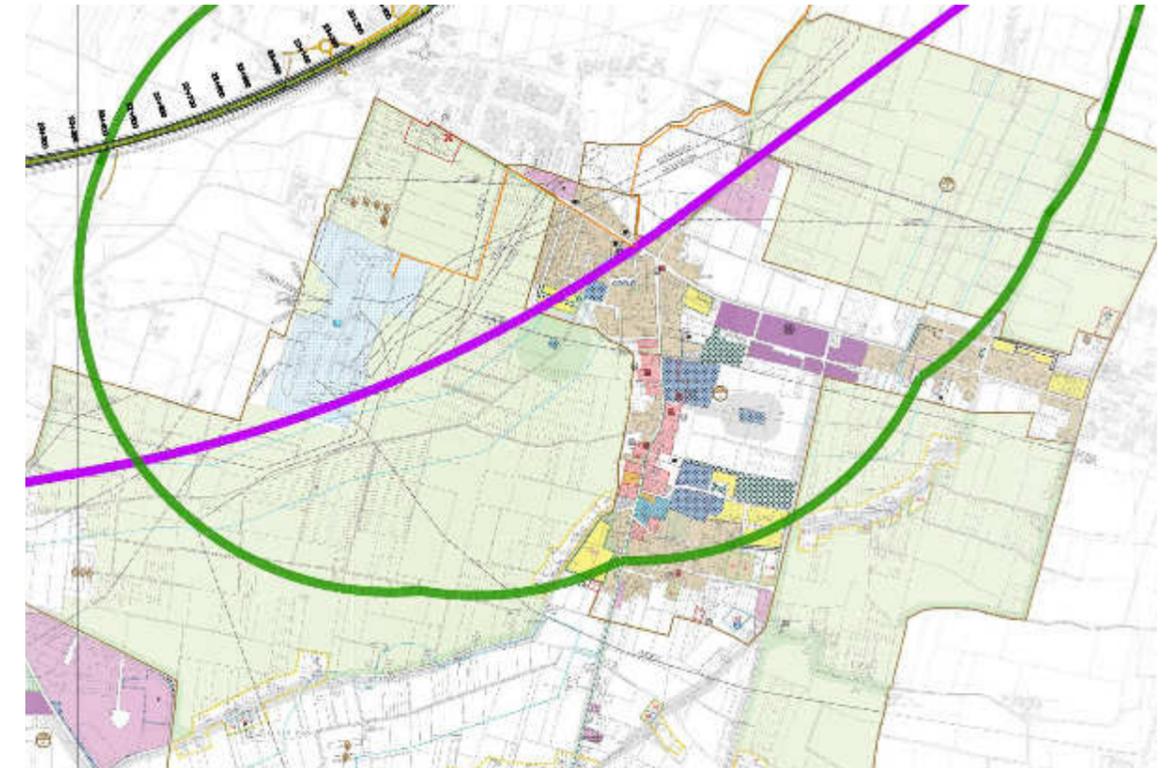
3.4.2.9 Comune di Arcole

Il Comune di Arcole è dotato del Piano Regolatore Comunale (P.R.C.), il quale si articola in Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.), approvato con Delibera della Giunta Regionale n. 1402 del 06 settembre 2011 e Piano degli Interventi (P.I.), approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 8 del 8 marzo 2013.

Il territorio comunale di Arcole è interessato esclusivamente dalla realizzazione del Cavidotto Dugale.

3.4.2.9.1 Cavidotto a 132 kV

Il cavidotto "Dugale" (BG4, BG5, BG6, BG7) di connessione alla SSE di progetto si sviluppa nell'interno del comune di S. Bonifacio, essendo esso un elemento interrato non genera interferenze se non nella fase di realizzazione dello stesso.



Estratto PI Arcole

3.4.2.10 Comune di Lonigo

Il Comune di Lonigo è dotato di Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) approvato con Conferenza di Servizi in data 21.05.2015 e Piano Regolatore Generale (P.R.G.), la cui ultima Variante Generale è stata approvata con DGRV n. 518 del 18.02.1997.

3.4.2.10.1 Tracciato ferroviario

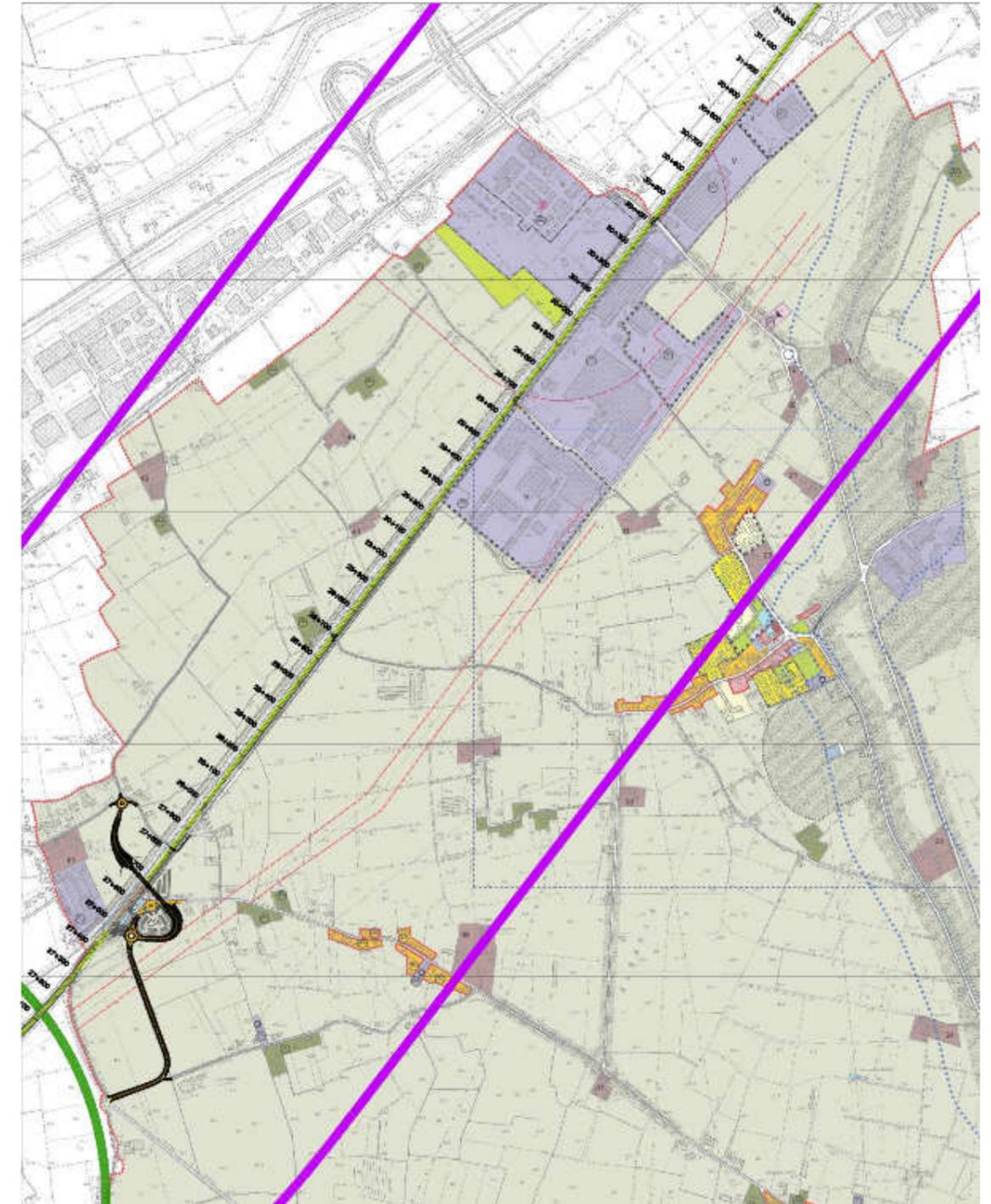
Il Piano di Assetto del territorio evidenzia che il tracciato dal km 27+300 al km 27+400 interessa *“Itinerari ciclopedonali”* e *“Corridoio ecologico secondario – Aree di deframmentazione”*, per poi interferire con *“Servizi di interesse comune di maggior rilevanza”* e nuovamente *“Corridoio ecologico secondario – Aree di deframmentazione”* dal km 27+400 al km 27+700.

Proseguendo in direzione nord-est l’asse continua a interessare *“Corridoio ecologico secondario – Aree di deframmentazione”* fino al km 28+250 circa attraversando *“Viabilità sovracomunale in programmazione”* al km 27+800 e lambendo un ambito di *“Edificazione diffusa”* dal km 27+870 al km 27+950.

Infine l’asse ferroviario in progetto lambisce *“Ambiti per interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione ambientale”* dal km 28+700 al km 29+250 e *“Ambiti di urbanizzazione consolidata – Attività economiche non integrabili con la residenza”* dalla progressiva km 29+250 alla km 30+900.

Il Piano Regolatore Generale indica che all’altezza del km 27+300, il tracciato della Variante di San Bonifacio interessa la *“Fascia di rispetto ferroviaria”*, interferendo successivamente con una *“Zona F”* dal km 27+460 al km 27+670; mentre le opere complementari previste in quest’area ricadono su *“Zona agricola – sottozona E2 pianura”*.

Successivamente il tracciato continua a correre su *“Fascia di rispetto ferroviaria”*, lambendo dal km 29+250 al km 30+900 *“Zona D1”*.



Estratto PRG Lonigo

3.4.2.11 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.

3.4.2.11.1 Tracciato ferroviario

Il progetto entra nel territorio comunale di Montebello Vicentino all'altezza del km 30+410 collocandosi in adiacenza della linea ferroviaria esistente.

La tavola n. 4 del PAT "Carta delle trasformabilità" evidenzia che l'intervento lambisce a sud "Servizi di interesse comune di maggior rilevanza" dal km 31+050 al km 31+590 e "limiti fisici alla nuova edificazione" dal km 31+590 al km 31+720. Successivamente il tracciato interferisce con "Ambiti per interventi di riqualificazione e mitigazione ambientale" dal km 31+800 al km 32+525.

L'analisi della tavola n. 1 del PI "Intero territorio comunale" mostra che il tracciato proposto dal km 30+410 al km 32+525 all'interno della "Fascia di rispetto ferroviaria" e all'interno del "Corridoio AV/AC a fini urbanistici".

Oltre a quanto già indicato, il progetto interessa "Attività rischio di incidente rilevante" dal km 30+410 al km 30+710, mentre lambisce a sud "Zona D1" dal km 30+950 al km 31+050 e "Aree per attrezzature di interesse comune" dal km 31+050 al km 31+730, nel contempo dal km 30+950 al km 31+820 ricade in "depuratore – fascia di rispetto". Infine vengono lambite "Zona Ep – agricola di pianura" dal km 31+730 al km 32+525, interferendo con un "Elettrodotto" al km 32+350 circa.

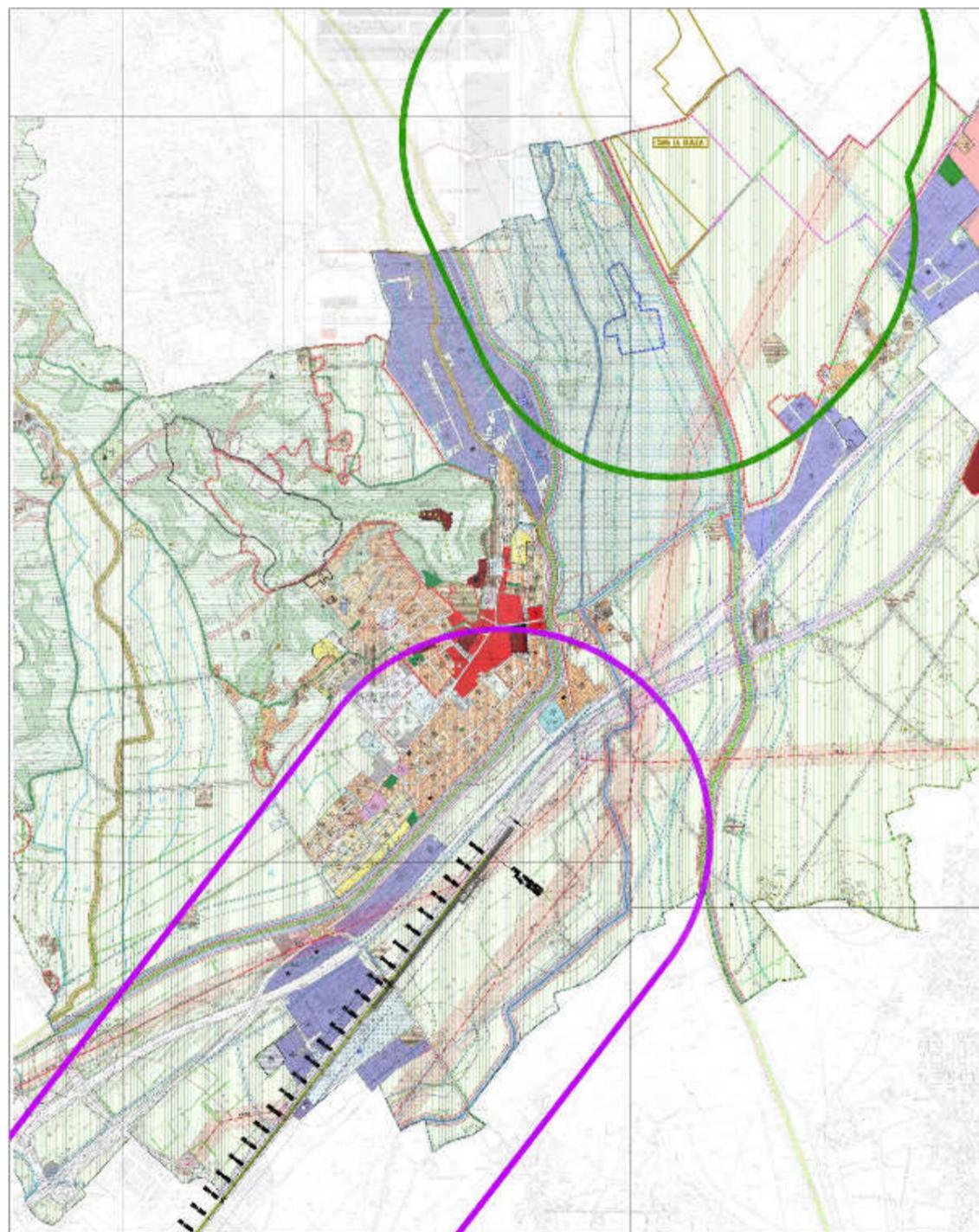
3.4.2.11.2 Cava A.C. 3 – La Gualda

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", interessando nel contempo "Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 art. 136", "Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 – Corsi d'acqua", "Idrografia – fasce di rispetto", "Discariche – Fasce di rispetto", "Contesti figurativi", "Formazioni arboree linear", e "Coni visuali".



Estratto PI Montebello Vicentino

3.4.2.12 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.

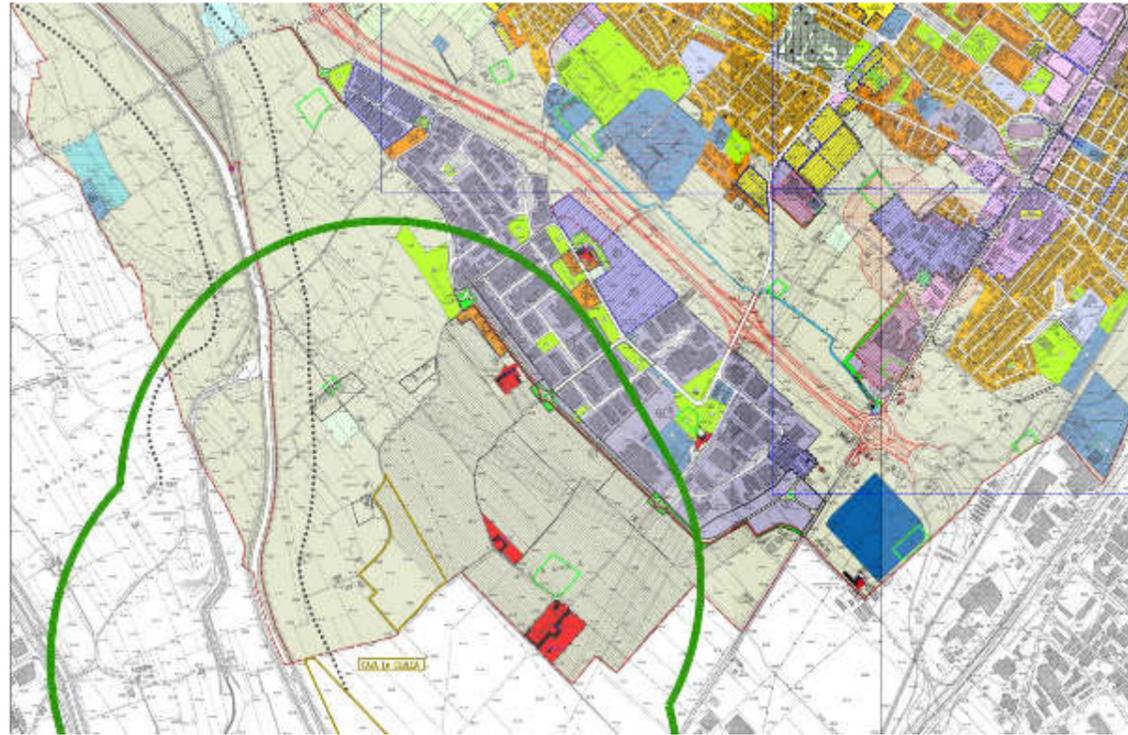
3.4.2.12.1 I siti di produzione inerti e recupero ambientale: Cava A.C. 3 – La Gualda

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”* e *“Ambiti di tutela ambientale/paesaggistica”*.



Estratto P.R.G. Montecchio Maggiore

3.4.2.13 Sintesi della normativa urbanistica di riferimento

COMUNE	ZONA	RIFERIMENTO NTA	COERENZA
VERONA			
TRACCIATO FERROVIARIO	Attrezzature specialistiche – ferroviaria art. 132	Sino alla loro dismissione, si applica la disciplina speciale che le riguarda.	Delibera CIPE 2006 recepita dallo strumento urbanistico vigente
	Ambiti soggetti a Scheda Norma con Accordi ai sensi Art. 6 L.R. 11/2004 – art. 156	in particolare la scheda n. 45 che prevede la realizzazione di volumi residenziali, commerciali e terziari a sud.	
	Ambiti per la formazione del Parco dell'Adige Nord e Parco dell'Adige sud –art. 136	Individuano tali ambiti come due vaste aree in fregio alle anse dell'Adige, una a nord e l'altra a sud della città, caratterizzate dalla componente "parco di interesse locale", costituita dalle aree appartenenti al demanio fluviale e dal demanio/patrimonio pubblico, e dalle aree private sottoposte a tutela naturalistica e paesaggistica riservate alla futura istituzione di parchi e/o riserve di interesse locale.	
	Zona a prevalente destinazione agricola – art. 141	Sono ammessi interventi inerenti l'attività agricola.	
	Tessuto con edificazione mista – funzionale con densità bassa – art. 104	Costituito da tessuti a prevalente destinazione residenziale, integrata con usi terziari e commerciali, con edificazione di tipo misto	
ELETTRODOTTO SAN MARTINO BUONALBERGO	zona a prevalente destinazione agricola – art. 141	Sono ammessi interventi inerenti l'attività agricola (sostegni nn. 1 - 2, 9 – 10, 11 – 12, 13 – 14, 15 – 16, 17 – 18, 19 – 20, 21 – 22)	Delibera CIPE 2006 recepita dallo strumento urbanistico vigente
	sub ambito agricolo di area di mitigazione – art. 143	Sostegni 7-8	
SAN MARTINO BUONALBERGO			
TRACCIATO FERROVIARIO	Alta Velocità – corridoio individuato dal progetto preliminare approvato e fasce di rispetto – art. 27	Il PI riporta il tracciato della linea ferroviaria AV/AC Verona – Padova, i corridoi e le aree impegnati nella realizzazione della sede ferroviaria e delle relative opere complementari individuati in sede di progetto preliminare approvato dal CIPE (Deliberazione del CIPE n.94 29 Marzo 2007).	Delibera CIPE 2006 recepita dallo strumento urbanistico vigente
	Attività economico – produttiva in zona impropria da confermare – art. 68.1	Rappresentano attività produttive e commerciali esistenti nel territorio aperto, che presentano caratteristiche compatibili con l'intorno, pur essendo in zona impropria.	
	Nucleo di antica origine di notevole valore architettonico o ambientale – art. 45	Corti ed altre aggregazioni di antica origine e sui fabbricati o manufatti aventi particolari caratteristiche di bene culturale della zona rurale si possono eseguire, gli interventi relativi	

		al grado di protezione assegnato.	
	cava attiva –art. 54	Le istanze per l'approvazione di PUA, dei Permessi di Costruire e le DIA dovranno contenere adeguata relazione geologica (comprensiva di caratterizzazione sismica) e geotecnica conforme alle Norme tecniche di settore emanate con il DM 11/3/1988 e DM 14/1/2008 e smi e proporzionata al grado di penalità attribuito al terreno e alle caratteristiche dell'opera in progetto.	
	Territorio agricolo – ZTO E – art. 46	La zona agricola è destinata all'insediamento ed all'esercizio dell'attività agricola, alla conservazione dei valori naturalistici ed ambientali ed al contenimento dell'espansione dell'aggregato urbano.	
	Area di risorgiva – art. 37	E' prescritta la conservazione e valorizzazione della vegetazione ripariale, salve le sistemazioni connesse ad esigenze di polizia idraulica e stradale.	
	Campagna parco – art. 35	Ambiti del territorio rurale aventi caratteri ambientali e paesaggistici di pregio da tutelare e valorizzare.	
	Vincolo paesaggistico D.Lgs. n. 42/2004 art. 142 Corsi d'acqua art. 13	Sono ammesse azioni di tutela e conservazione.	
ELETTRODOTTO SAN MARTINO BUONALBERGO	Area di risorgiva - art. 37 (sostegni n. 3 - 4 e 5)	E' prescritta la conservazione e valorizzazione della vegetazione ripariale, salve le sistemazioni connesse ad esigenze di polizia idraulica e stradale.	
	Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua - art. 13 (sostegni n. 3 - 4 e 5)	Sono ammesse azioni di tutela e conservazione.	
	Area di rete ecologica - art. 33 (sostegno n. 6)	Si persegue il mantenimento dell'attività agricola tradizionale e l'incentivazione di tutte le attività compatibili.	
	Tutti i sostegni sono compresi all'interno di zona di tutela idrografica ai sensi dell'art. 41 della L.R. 11/2004 - art. 21	Nelle zone di tutela all'esterno delle aree di urbanizzazione consolidata non sono consentite nuove edificazioni.	
ZEVIO			
TRACCIATO FERROVIARIO	Tracciato TAV e fascia di rispetto – art. 6.18	Individua l'infrastruttura ferroviaria strategica definita dalla Legge Obiettivo n. 443/01, inoltre sino all'individuazione esatta, da parte dell'Ente gestore, del tracciato ferroviario e dell'elettrodotto di servizio, è istituita una fascia urbanistica di salvaguardia pari a 75,00 ml. per parte a partire dall'asse dell'infrastruttura così come evidenziata nelle tavole di PI.	Delibera CIPE 2006 recepita dallo strumento urbanistico vigente

Linea AV/AC VERONA – PADOVA

1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO

Titolo: **RELAZIONE PAESAGGISTICA**

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A				

. Pag 74 di 260

	Ambiti prioritari per la protezione del suolo da PAQE – art. 6.11	All'interno sono vietate modificazioni all'andamento ed alla giacitura naturale dei terreni tali da alterare in modo sostanziale ed irreversibile le caratteristiche fisiche dei suoli.
	Ambiti di interesse paesistico-ambientale da PAQE-PAVGV – art. 6.10	Finalizzati alla puntuale disciplina dell'ambiente rurale regolamentando altresì l'attività edificatoria, alla tutela e riconoscimento dei biotipi esistenti al fine di consentire la contemporanea presenza dell'attività umana.
	Elettrodotti ad alta tensione – art. 6.17	Le fasce di rispetto, ai sensi del DPCM 8.07.2003, si applicano per gli ambienti abitativi, aree gioco per l'infanzia, ambienti scolastici, luoghi adibiti a permanenza non inferiori a 4 ore, e l'obiettivo è il rispetto di 3 microtesla per il valore di induzione magnetica.
	Fasce di tutela paesaggistica corsi d'acqua – art.6.5	Gli interventi devono seguire le procedure previste dal D.Lgs. 42/2004
	Fascia di rispetto da allevamenti - 6.15	Per tutti gli interventi ricadenti nelle potenziali fasce di rispetto di detti allevamenti è fatto obbligo di verificarle, attraverso la relazione di un tecnico specializzato
	Zone boscate – 6.8	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..
CAVA DI ZEVIO	Zona E – zona agricola	Sono ammessi, in attuazione di quanto previsto dal PAT e dal PI, esclusivamente interventi edilizi in funzione dell'attività agricola.
	Ambiti prioritari per la protezione del suolo da PAQE – art. 6.11	All'interno sono vietate modificazioni all'andamento ed alla giacitura naturale dei terreni tali da alterare in modo sostanziale ed irreversibile le caratteristiche fisiche dei suoli.
	Zone boscate – 6.8	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..
	Ambiti di interesse paesistico-ambientale da PAQE-PAVGV – art. 6.10	Finalizzati alla puntuale disciplina dell'ambiente rurale regolamentando altresì l'attività edificatoria, alla tutela e riconoscimento dei biotipi esistenti al fine di consentire la contemporanea presenza dell'attività umana.
	Fasce di tutela paesaggistica corsi d'acqua – art.6.5	Gli interventi devono seguire le procedure previste dal D.Lgs. 42/2004.
	Elettrodotti ad alta tensione – art. 6.17	Le fasce di rispetto, ai sensi del DPCM 8.07.2003, si applicano per gli ambienti abitativi, aree gioco per l'infanzia, ambienti

		scolastici, luoghi adibiti a permanenza non inferiori a 4 ore, e l'obiettivo è il rispetto di 3 microtesla per il valore di induzione magnetica.	
CALDIERO			
TRACCIATO FERROVIARIO	Alta capacità – corridoio stradale – art. 35	Recepisce la linea ad alta capacità di nuova previsione con l'indicazione dei corridoi individuati in sede di approvazione del progetto preliminare della nuova linea ferroviaria AV/AC Verona – Padova da parte del CIPE ai fini urbanistici e delle aree comunque impegnate per la realizzazione della sede ferroviaria con le relative opere complementari e dell'elettrodotto ad essa dedicato.	Delibera CIPE 2006 recepita dallo strumento urbanistico vigente
	Zona E2 – art. 38	Zona in cui sono ammessi esclusivamente interventi edilizi in funzione dell'attività agricola	
	Vincolo paesaggistico D. Lgs. 42/2004 art. 142 lett. c Corsi d'acqua	I progetti delle opere devono essere corredati di "Relazione Paesaggistica", ai sensi del D.P.C.M. del 12 dicembre 2005	
	Idrografia principale/Tutela	Le opere necessarie per l'attraversamento dei corsi d'acqua devono essere realizzate nel rispetto dei caratteri ambientali del territorio.	
ELETTRODOTTO A 132 KV "S. BONIFACIO	Zona agricola (E2). La ZTO "E" - art. 38	Definita e normata ai sensi degli artt. 43, 44 e 45 della LR n.11/2004. Sono inoltre ammessi esclusivamente interventi edilizi in funzione dell'attività agricola, salvo interventi ammessi su edifici esistenti anche non più funzionali all'attività agricola, siano essi destinati alla residenza che a strutture agricole - produttive, così come definite dalla Giunta Regionale con apposito provvedimento, così come previsto dalla legislazione Regionale vigente per le aree agricole; sono pure ammesse, in collegamento con l'attività agricola principale, piccole strutture da destinarsi a punti vendita dei prodotti locali. In zona agricola è ammessa la realizzazione di modesti manufatti realizzati in legno e privi di qualsiasi fondazione stabile.	
BELFIORE			
TRACCIATO FERROVIARIO	Alta capacità – corridoio individuato nel progetto preliminare approvato con relative aree impegnate – art. 43	Corridoio che riporta le aree comunque impegnate per la realizzazione della sede ferroviaria con le relative opere complementari e dell'elettrodotto ad essa dedicato.	Delibera CIPE 2006 recepita dallo strumento urbanistico vigente
	Territorio agricolo – art. 45	Sono ammessi esclusivamente interventi edilizi connessi all'attività agricola.	

Linea AV/AC VERONA – PADOVA

1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO

Titolo: **RELAZIONE PAESAGGISTICA**

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A				

. Pag 76 di 260

	Allevamento zootecnico intensivo – art. 44 e relative fasce di rispetto	All'interno delle quali gli strumenti urbanistici comunali possono prevedere nuovi sviluppi insediativi o trasformazioni urbanistiche.	
	Aree a parco gioco e sport – F3 – art. 79	Ambiti che non sono soggetti a particolari limitazioni, se non quello della loro destinazione a servizio o infrastruttura pubblica o di interesse pubblico o privato convenzionato.	
	Perimetro area di tutela beni architettonici e ambientali ex art. 10 L.R. 24/1985 – art. 53	Elementi per i quali sono ammessi solo interventi di cui ai vigenti gradi di protezione assegnati.	
	Cono visuale significativo – art. 58	è prevista la salvaguardia in qualunque intervento di modificazione dell'assetto dei luoghi.	
	Cave abbandonate o dismesse art. 57	Riguarda gli interventi di miglioramento ambientale degli elementi di degrado del paesaggio, quali le cave abbandonate e dismesse, mediante riempimento, rimodellazione e rinterri con terre e rocce da scavo	
	Vincolo paesaggistico D. Lgs. 42/2004 – Corsi d'acqua – art. 29	Rappresenta ambiti in cui sono da evitare opere e movimenti di terra che modifichino in modo significativo l'assetto paesaggistico, di aprire nuove strade e di realizzare ogni opera che comprometta il mantenimento e l'evoluzione degli equilibri ecologici e naturali in tutti i loro aspetti	
ELETTRODOTTO	Territorio agricolo - art. 45 (tutti i sostegni)	Sono ammessi esclusivamente interventi edilizi connessi all'attività agricola. Il territorio agricolo è considerato zona territoriale omogenea "E" ai sensi del D.M. 1444/1968 ed è soggetto a regole generali mirate alla salvaguardia dell'ambiente e del paesaggio agrario.	
	Cono visuale significativo - art. 58 (sostegni 11 – 12)	I coni visuali devono essere salvaguardati nella loro estensione in caso di qualunque intervento di modificazione dell'assetto dei luoghi.	
MONTEFORTE D'ALPONE			
ELETTRODOTTO A 132 KV "LOCARA	Area a pericolosità idraulica - art. 21	Si applicano le disposizioni contenute nelle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Stralcio per la Tutela dal Rischio Idrogeologico del fiume Adige	E' interessato da una limitata porzione dell'elettrodotto Locara
	Zone E2 - art. 46	Aree di primaria importanza per la funzione agricolo - produttiva, l'elevato valore della coltura viticola, anche in relazione alla composizione e localizzazione dei terreni, pure se caratterizzate da frazionamento fondiario. Sono ammesse nuove costruzioni secondo quanto previsto dalla normativa vigente ed in aree contigue ad edifici preesistenti e, comunque, entro ambiti che garantiscano la massima tutela dell'integrità del	

Linea AV/AC VERONA – PADOVA

1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO

Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A				

. Pag 77 di 260

	Aree agricole - art. 44	<p>territorio agricolo</p> <p>si possono insediare esclusivamente: case di abitazione per la conduzione del fondo e per attività agrituristiche; annessi rustici come silos, depositi, ricoveri per macchine agricole a diretto uso dell'azienda, serbatoi idrici, costruzioni per la prima trasformazione e conservazione dei prodotti agricoli; allevamenti non intensivi (stalle, porcilaie, scuderie, ricoveri, maneggi, ecc.); allevamenti produttivi ai sensi della Deliberazione di Giunta Regionale n. 856 del 15 maggio 2012; infrastrutture tecniche di difesa del suolo, quali strade poderali, canali, opere di difesa idraulica e simili; impianti tecnici di modesta entità, quali cabine elettriche, cabine di decompressione per il gas, acquedotti e simili. Sono escluse le industrie nocive di prima e seconda classe, come qualificate ai sensi di Legge, le cave e le industrie estrattive, le discariche, i depositi di materiali.</p>	
COMUNE DI SAN BONIFACIO			
TRACCIATO FERROVIARIO	Zona agricola E2	Si posso insediare esclusivamente gli edifici, i manufatti, e le attività previste dalla L.R. 24/85, per le aree agricole	Non recepito dallo strumento urbanistico vigente
	corso d'acqua soggetto a vincolo paesaggistico	Edificazione è subordinata ai nulla osta di legge degli Enti competenti secondo le specifiche normative	
	Zona F2	Fascia di rispetto del depuratore nella quale sono previste attrezzature di depurazione della fognatura comunale	
	produttiva D1d	Ammesse strutture, infrastrutture ed impianti tecnologici, di servizio delle aziende e/o di interesse collettivo.	
	Aree soggette a piano attuativo	Nelle aree residenziali o produttive in cui esiste alla data di adozione del P.R.G. un piano urbanistico attuativo convenzionato l'edificazione è regolata dalle norme vigenti all'atto del convenzionamento.	
	Zona produttiva D2b	Ammesse strutture, infrastrutture ed impianti tecnologici, di servizio delle aziende e/o di interesse collettivo.	
	Zona agricola E3	Utilizzabili per scopi agricolo-produttivi e per altre destinazioni.	

	Zona A/23	Identificata tra le aree interessate da episodi insediativi urbani che conservano nell'organizzazione territoriale, nel loro assetto funzionale, nell'impianto urbanistico, nei rapporti fra edilizia, servizi e viabilità, e nelle strutture edilizie che li compongono, segni culturalmente qualificati di una formazione remota e di proprie originali funzioni economiche, sociali, politiche e culturali.
	Zona di rispetto cimiteriale	Sono ammesse solo costruzioni relative alla funzionalità e gestione del cimitero
ELETTRODOTTO A 132 KV "LOCARA"	Sottozona agricola E2 (sostegni nn. 3 – 4, 5 – 6, 11 – 12, 13 – 14, 15 – 16, 17 – 18, 19 – 20, 21 – 22, 23 – 24, 25 - 26)	<p>Aree di primaria importanza per la funzione agricolo produttiva, anche in relazione all'estensione, composizione e localizzazione dei terreni. Nelle zone agricole si possono insediare esclusivamente gli edifici, i manufatti, e le attività previste dalla L.R. 24/85, per le aree agricole. e ancora:</p> <p>Infrastrutture tecniche di difesa del suolo, strade, canali, ecc.;</p> <p>Impianti tecnici, quali cabine elettriche, cabine di decompressione per il gas, serbatoio, acquedotto, ecc.. Impianti ripetitori televisivi.</p> <p>Piscine e attrezzature di svago (gioco di bocce, ecc.) a carattere privato, o ad uso pubblico come dotazione di immobili per i quali sia consentito il cambiamento d'uso (agriturismo, ecc.).</p>
	Sottozona agricola E2a (i sostegni 7 – 8, 9 – 10)	<p>Aree di primaria importanza per la funzione agricolo-produttiva e l'elevato valore delle colture per le quali è prevista l'inedificabilità per motivi di insicurezza idraulica della zona.</p> <p>Nelle zone agricole si possono insediare esclusivamente gli edifici, i manufatti, e le attività previste dalla L.R. 24/85, per le aree agricole. e ancora:</p> <p>Infrastrutture tecniche di difesa del suolo, strade, canali, ecc.;</p> <p>Impianti tecnici, quali cabine elettriche, cabine di decompressione per il gas, serbatoio, acquedotto, ecc.. Impianti ripetitori televisivi.</p> <p>Piscine e attrezzature di svago (gioco di bocce, ecc.) a carattere privato, o ad uso pubblico come dotazione di immobili per i quali sia consentito il cambiamento d'uso (agriturismo, ecc.).</p>
	Zone di rispetto stradale (sostegni nn. 5 – 6 , 9 – 10, 21 – 22).	In tali zone di norma non sono consentite nuove costruzioni.

Linea AV/AC VERONA – PADOVA

1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO

Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A				

. Pag 79 di 260

COMUNE DI ARCOLE			Essendo esso un elemento interrato non genera interferenze se non nella fase di realizzazione dello stesso.
Cavidotto a 132 kV			
COMUNE DI LONIGO			Delibera CIPE 2006 recepita dallo strumento urbanistico vigente
TRACCIATO FERROVIARIO	Fascia di rispetto ferroviaria – art. 11	Nelle fasce di rispetto ferroviario sono ammessi gli interventi di cui alle a) b) c) d) dell'art. 31 della L.S. n. 457/78, nonché quanto disposto al successivo titolo "norme comune alle fasce di rispetto e alle zone di tutela", previa deroga dell'ente ferroviario.	
	Zona F – art. 10	Destinata alle attività partecipative, amministrative, culturali, sociali, sanitarie, ricreative e quindi per la realizzazione di chiese, opere parrocchiali, edifici pubblici amministrativi ecc.	
	Zona agricola – sottozona E2 pianura – art. 8	Sono identificate come zone ad elevata imprenditorialità agricola con elementi di discreto interesse paesaggistico e nelle quali non è prevista la realizzazione degli interventi in esame.	
MONTEBELLO VICENTINO			Delibera CIPE 2006 recepita dallo strumento urbanistico vigente
TRACCIATO FERROVIARIO	Fascia di rispetto ferroviaria – art. 40	Aree di sedime e relative fasce di rispetto di ferrovie esistenti o in progetto si applicano le norme di cui al D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 e del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190 – Attuazione della legge 21 dicembre 2001, n. 443; inoltre il Comune dovrà provvedere alle occorrenti misure di salvaguardia delle aree impegnate e delle relative fasce di rispetto e non potrà, pertanto, rilasciare permessi a costruire né altri titoli abilitativi nell'ambito del corridoio individuato con l'approvazione del progetto da parte del CIPE ai fini urbanistici e delle aree comunque impegnate dal progetto stesso senza che il soggetto aggiudicatore abbia rilasciato l'attestazione di compatibilità tecnica dell'intervento edilizio da autorizzare con l'infrastruttura ferroviaria approvata.	
	Corridoio AV/AC a fini urbanistici – art. 40		
	Attività rischio di incidente rilevante – art 40	Gli interventi ammessi dalla disciplina di zona sugli immobili ricompresi nella fascia di danno potenziale, che possano comportare un maggior carico insediativo, sono subordinati alla verifica di compatibilità ai sensi del D. Lgs 17 agosto 1999,	

Linea AV/AC VERONA – PADOVA

1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO

Titolo: **RELAZIONE PAESAGGISTICA**

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A				

. Pag 80 di 260

		n. 334 e del D.M 9.5.2001 e prima dell'approvazione del R.I.R. gli interventi sono comunque subordinati al nulla osta da parte delle Autorità Preposte.	
	Zona D1 – art. 25	Zone totalmente o parzialmente occupate da insediamenti produttivi, artigianali e commerciali.	
	Aree per attrezzature di interesse comune – art. 38	Sono ammessi gli edifici pubblici o di pubblico interesse	
	Depuratore – fascia di rispetto – art. 40	Destinate alla protezione della struttura e al suo eventuale ampliamento	
	Zona Ep – agricola di pianura – art. 37	Agricole di pianura di primaria importanza per la funzione agricola produttiva	
	Elettrodotto – art. 40	Fatto salvo quanto previsto dalla legislazione regionale speciale in materia, nell'ambito delle aree interessate da campi elettromagnetici generati da elettrodotti eccedenti i limiti di esposizione ed i valori di attenzione di cui alla normativa vigente, non è consentita alcuna nuova destinazione di aree gioco per l'infanzia, ambienti abitativi, ambienti scolastici e luoghi adibiti a permanenza di persone non inferiore a quattro ore/giorno.	
Cava A.C. 3 – La Gualda	Zona Ep – agricola di pianura	Zone agricole di pianura di primaria importanza per la funzione agricola produttiva.	
	Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 art. 136 – art. 39	Interventi ammessi, sono subordinati al parere favorevole da parte delle Autorità preposte.	
	Idrografia – fasce di rispetto – art. 40	Ammessi gli interventi previsti dalla disciplina di zona.	
	Discariche – Fasce di rispetto – art. 44	“Aree non idonee” in cui sono da favorire tutti gli interventi di rinaturalizzazione e ripristino ambientale, di riconfigurazione morfologica e di recupero per funzioni compatibili con la natura geologica del substrato e dei versanti.	
	Contesti figurativi – 41	Contesti figurativi, anche non funzionalmente pertinenti ai complessi monumentali, alle ville venete e alle più significative strutture insediative storiche, la cui tutela appare necessaria alla comprensione dell'insieme architettonico/paesaggistico che costituisce un'eccellenza del territori.	
	Formazioni arboree lineari – art. 41	Le cui piante abbattute dovranno essere sostituite con altrettanti soggetti appartenenti alla medesima specie	
	Coni visuali – art. 41	In corrispondenza di tali punti per un tratto di ml 20 in corrispondenza di tali punti e per una profondità di 300 o comunque fino alla prima	

Linea AV/AC VERONA – PADOVA

1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO

Titolo: **RELAZIONE PAESAGGISTICA**

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A				

		barriera visiva, seguendo l'angolatura del cono ottico è vietata l'interposizione di ostacoli.	
MONTECCHIO MAGGIORE			È interessato da una porzione di cava – La Gualda
Cava A.C. 3 – La Gualda	Zona agricola E2B di pianura – art. 28	Rappresenta la zona agricola di primaria importanza posta in ambito di pianura coltivata prevalentemente a seminativo e prato, in cui viene praticata l'agricoltura migliore	
	Ambiti di tutela ambientale/paesaggistica – art. 28	E' vietata ogni nuova edificazione residenziale.	

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO				
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA				
	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A					

3.5 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 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.

3.5.1.1 Tracciato ferroviario

Dall'analisi del Quadro Vincolistico Ambientale si osserva che l'infrastruttura di progetto si sviluppa a partire dalla stazione ferroviaria di Verona Porta Vescovo, interferendo con il margine nord di una "Area di notevole interesse pubblico art. 136 del D.Lgs. 42/2004" dal km 1+020 al km 4+050 circa. Nello stesso tratto, il tracciato in esame lambisce il "Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c" derivante dalla presenza del Torrente Valpantena dal km 1+020 al km 1+160, così come viene interferito un "Vincolo Monumentale - Ambiti - art. 10 D.Lgs. 42/2004" dalla progressiva km 3+015 alla km 3+105. Tra la progressiva km 2+540 e la km 2+600, l'opera complementare posta a nord dell'asse principale interferisce sempre con "Area di notevole interesse pubblico art. 136 del D.Lgs. 42/2004", così come accade tra la progressiva km 4+700 e la km 5+300 in cui l'opera complementare posta a sud dell'asse principale lambisce una "Area di notevole interesse pubblico art. 136 del D.Lgs. 42/2004".

Proseguendo in direzione est, l'infrastruttura attraversa in galleria una "Area di notevole interesse pubblico art. 136 del D.Lgs. 42/2004" dal km 5+310 al km 6+210; mentre dalla progressiva km 8+170 alla km 9+090 il tracciato interferisce con il "Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c" derivante dalla

presenza del Fiume Fibbio, lambendo il "Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c" derivante dalla presenza del Fiume Antanello dal km 9+160 al km 9+250.

In seguito il tracciato attraversa nuovamente il "Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c" derivante dalla presenza del Fiume Fibbio dal km 9+840 al km 10+500, inoltre all'altezza del km 10+000 viene attraversato il "Vincolo paesaggistico delle aree boscate – D.Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c"; dal km 11+020 al km 11+710 viene attraversato il corso del Torrente Illasi e Valli di Rivolto soggetto a "Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c".

L'infrastruttura si sviluppa in direzione di Montebello Vicentino, interessando con un'opera complementare all'altezza del km 12+600 nuovamente un "Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c" legato alla presenza del corso dello Scolo Sarega e Scolo Seregheta.

Dal km 17+450 al km 18+060 viene attraversato il corso del fiume Dugal Masera che risulta soggetto a "Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c", fiume che è marginalmente interessato dall'opera complementare presente al km 18+900.

Infine viene attraversato anche il corso del Torrente Alpone e Valli Urle dal km 20+450 al km 20+800, sempre soggetto a "Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c" interferendo infine con la stazione di Lonigo individuata come "Vincolo Monumentale D.Lgs. 42/2004 – edifici"..

3.5.2 Elettrodotto a 132 kV "S. Martino B."

L'intero tracciato dell'elettrodotto "S. Martino B." a meno dei sostegni nn. 5 – 6 e 7 – 8 ricade all'interno di un ambito di vincolo imposto dall'art. 136 del D. Lgs 42/2004.

Il tratto di elettrodotto compreso tra i sostegni nn. 1 – 2 e 15 – 16 ricade all'interno della fascia di rispetto dei corsi d'acqua (art 142. lett. c).

3.5.3 Elettrodotto a 132 kV "S. Bonifacio"

Il tracciato dell'elettrodotto "S. Bonifacio" non ricade all'interno di ambiti oggetto di vincolo.

3.5.4 Elettrodotto a 132 kV “Locara”

I sostegni nn. 1 – 2, 3 – 4 e 9 – 10 ricadono all’interno della fascia di rispetto dei corsi d’acqua (art 142. lett. c).

3.5.4.1 Cavidotto a 132 kV “Dugale”

Parte del tratto BG6 del cavidotto “Dugale” non ricade all’interno di ambiti oggetto di vincolo. In riferimento agli eventuali impatti con il sistema archeologico si rimanda alla relazione “Verifica preliminare dell’interesse archeologico” (IN000DI2RHAH0000001A)

3.5.5 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; inoltre viene lambito il “*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.

3.5.6 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, lambendo inoltre “*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*”, lambendo inoltre il Sito di Interesse Comunitario della Rete Natura 2000 “*IT3210042 - Fiume Adige tra Verona Est e Badia Polesine*”.

Estratto Tavola Vincoli



3.5.7 Decreti Ministeriali

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

Comune	Località	Ubicazione	Denominazione	Provvedimento Ministeriale
Verona (VR)			Cinta Magistrale di Verona	25/05/1996
	San Michele Extra		Villa Bernini Buri	15/06/2005; 22/09/2006
	San Michele Extra		Corte Castiglione Serenelli	16/01/1986 (diretto); 03/11/1987 (indiretto)
	San Michele Extra		Villa La Mattarana	09/12/1960
	San Michele Extra		Corte Brazze	30/03/1996
			Ex Gasometro	
	San Michele Extra	Via Antonio Salieri	Oratorio S. Rocco	09/08/2011
		Via Artigliere 10	Palazzo sagramoso Hochkofler	08/02/1954
		Via Artigliere 8	Palazzo Giuliani	09/12/1953
		Via Artigliere 11-11° (già Campofiore)		15/02/1926
	Fuori mura	Via Badile	Cimitero Ebraico	21/12/2004
	San Michele Extra	Local. Cà del Bue	Corte Cà del Bue	26/08/1988
		Via Campofiore 15	Porta rinascimentale	31/10/1989 decl. 11739
		Via Campofiore 60-62-58-56-54-52-50-48-46-44-42-40-38-36-34-32-30-28-26-24-22-20-18-16-14-12-10-8-6-4	Complesso abitativo della Fondazione Canossa	20/11/2002 (diretto); 20/11/2002 (indiretto); 08/05/2009 (case); 25/08/2009 (area cortilizia); 12/04/2010 (mapp.270)
		Vicolo Cannone		27/08/1957
		Via Cantarane 24	Panificio di S. Marta – Caserma S. Marta	23/03/1991; 10/11/2009
		Via Carducci 17-19	Palazzo Zigiotti Cometti	18/11/1953; 22/01/1956
		Via Carducci 25		08/06/1956
		Via Carducci 3-5		18/11/1953
		Via Carducci 34-36	Palazzo Turriani	12/12/1961; 14/02/1961; 21/02/1962
	Via Carducci 39-41	Palazzo Giusti-Cristiani	08/02/1954	
	Via Carducci 7	Palazzo Maffei Faccioli	03/04/1954	
Fuori Mura	Via Caroto	Forte Biondella	05/12/1967	
San Michele Extra	Piazza Chiesa 7	Canonica della Parrocchia di San Michele Arcangelo	06/07/2011	

Linea AV/AC VERONA – PADOVA

1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO

Titolo: **RELAZIONE PAESAGGISTICA**

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A

. Pag 85 di 260

San Michele Extra	Corte Convento 16-20-21-22-23	Corte Convento	03/06/2000
Fuori Mura	Piazzale del Cimitero	Cimitero Monumentale di Verona	08/10/2009
Fuori Mura	Lung. Galtarossa 21	Officine Galtarossa	27/06/1998
	Via Giardino Giusti 14-16-18		05/05/1956
	Via Giardino Giusti 2-4	Palazzo Giusti del Giardino	05/01/1996; 15/06/1996
	Via Giardino Giusti 5	Palazzo Fraizzoli	18/11/1953
	Via Giardino Giusti 5	Pozzo cinquecentesco	22/10/1984
	Via Giardino Giusti 9-11	Palazzo Farinati	18/11/1953
Fuori Mura	Via Giolfino 19-21	Magazzino della Croce Rossa	09/02/1988 decl. 2061
San Pancrazio	Via Lazzareto snc	Lazzareto Vecchio	03/09/2012
Fuori Mura	Piazza Libero Vinco 37	Canonica Parrocchia di San Giuseppe sposo della Beata Vergine Maria	13/11/2013
	Via Lungadige Porta Vittoria 9	Palazzo Lavezzola Pompei	05/11/2004
	Vicolo Lungo		19/01/1957
	Corte Maddalene	Convento delle Maddalene	13/02/1991 decl. 1466; 14/06/1996 decl. 8300
San Michele Extra	P.zza Madonna di Campagna	Piazza Madonna di Campagna	09/04/1960
	Via Mazza	Casa del Rinascimento	20/04/1956
	Via Mazza 12-14-16	Palazzo Brognoligo	03/11/1950; 15/12/2008
	Via Mazza 18		24/12/1958
	Via Mazza 2		24/12/1958
	Via Mazza 20/a-22		24/12/1958
	Via Mazza 24-26		11/01/1959
	Via Mazza 24-26		11/01/1959
	Via Mazza 6-8		24/12/1958
San Michele Extra	Via Monte Tesoro	Villa Pollini Nichesola	09/06/1989
	Via Muro Padri 20-22-24	Palazzo Feruzzi-Allegri	18/11/1953
	Via Muro Padri 26		18/11/1953
	Via Muro Padri 28-30		20/05/1963
	Via Muro Padri 34-34a/b/c		18/11/1953
Fuori Mura	Loc. Pestrino	Forte S. Caterina	11/11/1966
Fuori Mura	Loc. Pestrino	Complesso di S. Pancrazio	16/10/1986
	Lung. Porta Vittoria 17	Palazzo Polfranceschi-Zorzi	01/04/2000
San Michele Extra	Via Rosalia Serenelli	Villa Sandri-Turco	20/09/2013

Linea AV/AC VERONA – PADOVA

1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO

Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A				

. Pag 86 di 260

San Michele Extra	Via Rosalia Serenelli 2	Casa San Giuseppe	23/09/2013
San Michele Extra	Via Rosalia Serenelli 2	Casa Poloni	
	Largo San Nazaro 2	Palazzo Bocca Trezza	03/07/1958 (diretto); 03/07/1958 (indiretto); 22/12/2014
	Largo San Nazaro 2-2a	Palazzo Guadagnini	18/11/1955
	Via San Nazaro 25	Palazzo Erbisti	20/12/2000
	Via San Nazaro 79	Palazzo Capobianco-Grazioli	23/09/1953
	Piazza Santa Toscana	Caserma Principe Eugenio o Caserma erariale di Santa Toscana	21/02/2001 decl. 3349; 28/11/2008
San Michele Extra	Via Serenelli 2	Ex Noviziato Ex Villa Morandina	25/08/2009; 08/07/2010
San Michele Extra	Via Unità d'Italia 25	Ex lanificio Tiberghien	06/11/2014
San Michele Extra	Via Unità d'Italia 88-90-92	Facciata di casa Stegagno	04/11/2004
Fuori Mura	Piazza Vinco	Chiesa si S. Giuseppe fuori mura	09/05/2003 nota n. 5813; 30/08/2010 (particellaB)
	Via XVI Ottobre	Quartier XVI Ottobre	25/10/1989
	Via XX Settembre 11	Palazzo Bompiani	18/11/1953
	Via XX Settembre 117-119- 119b\c	Facciata	11/12/2001
	Via XX Settembre 12-12a-14	Palazzo Giacometti	20/04/1956
	Via XX Settembre 13	Androne e facciata principale e di edificio	28/01/2005
	Via XX Settembre 17	Dopolavoro ferroviario	06/04/2001
	Via XX Settembre 17	Casa del Rinascimento	20/04/1956
	Via XX Settembre 19	Palazzo Peccana già scuole Don Brenzoni	27/05/2010
	Via XX Settembre 21		28/05/2010
	Via XX Settembre 27-27a	Palazzo Colleoni	18/05/1951
	Via XX Settembre 33	Palazzo Colleoni	14/05/1951
	Via XX Settembre 35	Palazzo Maffei-Malesani	27/06/1951
	Via XX Settembre 51		13/06/1959
	Via XX Settembre 69	Fonderia Cavadini	10/07/1999 (diretto); 10/07/1999 (indiretto); 16/10/2000 (diretto sugli arredi));
	Via XX Settembre 70-72	Provianda di S. Caterina poi caserma Trainotti	23/12/1997
	Via XX Settembre 9		18/11/1953
San Martino Buon	Via Mazzini 10	Ex Scuole Salgari	01/03/2006

Linea AV/AC VERONA – PADOVA

1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO

Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A

. Pag 87 di 260

Albergo (VR)		Via Roma	Casa Gambaro	21/12/2000 declaratoria
		Via XX Settembre 67	Pesa comunale	09/01/2014
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
Lavagno (VR)	Busolo		Villa da Lisca e parco	19/01/1962
Belfiore (VR)			Villa Panterona o Panarotta	19/11/1960
	Gombion		Villa Tantini e parco	05/04/1976
San Bonifacio (VR)			Ex Poligono di Tiro a segno nazionale	28/06/1999
	Villabella		Villa Camuzzoni Gritti e parco	18/10/1982
		Via Castello snc	Ponte della Motta	28/03/2013; 22/04/2013 (rettifica)
		Via Corte Prova	Villa Carlotti Colli o Fondo Prova Lobia	10/04/1964
Lonigo (VI)		Via S. Giovanni Bosco 11	Casa	19/06/1961
		Strada Comunale degli Angarotti	Chiesa con bell'altare del Seicento che apparteneva alla chiesa del convento dei frati di S. Daniele di Lonigo.	02/04/1926
Montebello Vicentino (VI)			Parco di Villa Da Schio-Capra	15/07/1949; 10/10/1955
		Piazzale 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
		Strada comunale della Gualda	area di rispetto di villa Gualdo	29/09/1999
Montecchio Maggiore (VI)		Strada comunale della Gualda	area di rispetto di villa Gualdo	29/09/1999
		Strada comunale della Gualda	area di rispetto di villa Gualdo	29/09/1999

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA			
	1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO			
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA			
PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A				. Pag 88 di 260

Come evidenziato dall'analisi il tracciato interferisce con i vincoli sotto riportati.

3.5.7.1 Vincoli interferiti

Comune	Progressive km	Vincolo	Descrizione
Verona	da km 1+020 a km 4+050	Area di notevole interesse pubblico art. 136 del D.Lgs. 42/2004	Provvedimento del consiglio regionale n. 578 del 16/10/1987 "Inclusione delle zone a nord-est e sud-est del centro storico e il Lungadige in comune di Verona, negli elenchi di cui all'articolo 2 della Legge 26 giugno 1939, n.1497".
Verona	da km 1+020 a km 1+160	Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c	Vincolo fluviale per il torrente Valpantena
Verona	da km 3+015 a km 3+105	Vincolo Monumentale - Ambiti - art. 10 D.Lgs. 42/2004	Decreto con provv. Min. 25/08/2009, 08/07/2010 Porzione di Parco di pertinenza denominato "Ex Noviziato" (già "Villa Morandina")
San Martino Buon Albergo	da km 5+310 a km 6+210	Area di notevole interesse pubblico art. 136 del D.Lgs. 42/2004	D.M.18/11/1971 Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona sita nel comune di San Martino Buon Albergo
San Martino Buon Albergo	da km 8+170 a km 9+090	Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c	Vincolo fluviale per il Fiume Fibbio
San Martino Buon Albergo	da km 9+160 a km 9+250	Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c	Vincolo fluviale per il Fiume Antanello
San Martino Buon Albergo - Zevio	da km 9+840 a km 10+500	Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c	Vincolo fluviale per il Fiume Fibbio
San Martino Buon Albergo - Zevio	km 10+000	Vincolo paesaggistico delle aree boscate – D.Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c	Vincolo Aree Boscate
Caldiero	da km 11+020 a km 11+710	Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c	Vincolo fluviale Torrente Illasi e Valli di Rivolto
Belfiore	km 12+600	Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D.Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c	Vincolo fluviale Scolo Sarega e Scolo Seregheta.
Belfiore – San Bonifacio	da km 17+450 a km 18+060	Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D.Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c	Vincolo fluviale del fiume Dugal Masera
San Bonifacio	da km 20+450 a km 20+800	Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D.Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c	Vincolo fluviale Torrente Alpone e Valli Urle

3.5.7.2 Cava A.C. 3 – La Gualda

Comune	Progressive km	Vincolo	Descrizione
Montebello Vicentino (VI)	-	Vincolo Monumentale - Ambiti - art. 10 D.Lgs. 42/2004	Provvedimento Ministeriale del 29/09/1999 Area di rispetto di Villa Gualdo

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGIM0007001C_00A	. Pag 89 di 260

3.5.8 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 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.

3.5.8.1 Tracciato ferroviario

Inserendo il tracciato nella tavola delle tutele, emerge che dal km 0+000 al km 0+600 si colloca su “*Attrezzature specialistiche Militari-Ferrovie-Aeroportuali*”, continuando successivamente a lambire tale area fino al km 3+320. A partire dal km 0+600 il progetto interessa aree che presentano una rilevante stratificazione di tutele e in particolare: dal km 0+600 al km 1+100 sono interferiti, seppur limitatamente, “*Ambiti di interesse Paesistico-Ambientale*” e “*Paleoalve*” individuati dal Piano d'Area Quadrante Europa, “*Area protetta di interesse locale*” individuata dal PTCP di Verona e “*Ambiti di interesse paesistico Ambientale*” dal PI di Verona, lambendo a nord una “*Strada Romana*” individuata dal PTRC del Veneto.

Successivamente il tracciato interferisce con “*Area protetta di interesse locale*” individuata dal PTCP di Verona e “*Ambiti di interesse paesistico Ambientale*” identificata dal PI di Verona dal km 1+100 al km 2+020 lambendo nel contempo “*Ambiti di interesse Paesistico-Ambientale*” individuati dal Piano d'Area Quadrante Europa; mentre dalla progressiva km 2+020 alla km 2+600 continua a lambire a sud “*Ambiti di interesse Paesistico-Ambientale*” individuati dal Piano d'Area Quadrante Europa e “*Ambiti di interesse paesistico Ambientale*” dal PI di Verona.

In tale tratto, in particolare dal km 1+525 al km 1+900, il progetto passa in prossimità di edifici tutelati dalla pianificazione comunale posti a nord, così come accade dal km 2+390 al km 2+600 e all'altezza del km 2+570 stavolta a sud.

Il nuovo asse ferroviario, dal km 2+600 al km 3+140 passa a nord di un “Giardino e parco storico” individuato dal PTCP di Verona, all'interno del quale sono presenti due “*Ville Venete*”, una all'altezza del km 2+800 del XVI secolo e una al km 3+050 del XVII-XVIII secolo; inoltre in tale ambito è presente anche un edificio tutelato dalla pianificazione comunale, viene lambito un “*Ambito di interesse Paesistico-Ambientale*” individuato dal Piano d'Area Quadrante Europa e “*Ambiti di interesse paesistico Ambientale*” dal PI di Verona.

In seguito l'intervento in esame interessa dal km 3+750 al km 4+050 un “*Ambito di interesse Paesistico-Ambientale*” e “*Paleoalve*” individuati dal Piano d'Area Quadrante Europa, oltre a un “*Ambito di interesse paesistico Ambientale*” derivante dal PI di Verona.

Proseguendo in direzione est, il tracciato lambisce una area tutelata come “*Beni culturali, ambientali e architettonici*” dal km 4+400 al km 4+450 e interessa con l'area di cantiere e la mobilità complementare un “*Ambito di interesse Paesistico-Ambientale*” e “*Paleoalve*” individuati dal Piano d'Area Quadrante Europa dal km 4+700 al km 5+300.

In seguito il progetto attraversa dal km 6+450 al km 9+220 “*Ambiti prioritari per la protezione del suolo*” individuati dal Piano d'Area Pianure Valli Grandi Veronesi, attraversando nel contempo dal km 7+620 al km 7+720 “*Invarianti ambientali*” individuate dalla pianificazione comunale e “*Area protetta di interesse locale*” individuata dal PTCP di Verona; inoltre al km 7+550 l'opera complementare lambisce a sud “*Beni culturali, ambientali e architettonici*” e passa in prossimità di dal km 8+750 al km 8+900 “*Invarianti ambientali*”.

Dopo un breve tratto in cui non avvengono interferenze, il progetto attraversa dal km 9+280 al km 10+000 “*Ambiti prioritari per la protezione del suolo*” individuato dal PI di Zevio, “*Ambiti di Interesse Paesistico-Ambientale*” definiti dal Piano d'Area Pianure Valli Grandi Veronesi e “*Area protetta di interesse locale*” individuata dal PTCP di Verona; mentre attraversa aree definite come “*Invarianti ambientali*” dalla pianificazione comunale dal km 9+990 al km 10+030.

Dal km 10+030 fino alla fine del progetto al km 32+525 circa il tracciato non interferisce più con aree particolarmente estese, bensì principalmente con elementi a carattere puntuale.

All'altezza del km 10+600 e del km 13+700 passa in prossimità di edifici tutelati dalla pianificazione comunale, così come avviene con l'opera complementare prevista al km 14+750; mentre all'altezza del km 15+900 vengono direttamente interferiti edifici tutelati dalla pianificazione comunale e un "Cono visuale" individuato dal Piano degli Interventi di Belfiore. Proseguendo in direzione di Montebello Vicentino, all'altezza dal km 24+800 al km 25+000 il tracciato passa a sud di "Centri Storici Ex L. 80/80" e "Zone A" della Contrada Mazzoni, andando poi a lambire all'altezza del km 25+100 nuovamente "Centri Storici Ex L. 80/80" e "Zone A" della Contrada Ca' Rizzi.

Dal km 26+650 al km 26+800 si interferisce con una fascia di rispetto cimiteriale, mentre l'opera complementare prevista al km 27+400 passa in prossimità di edifici tutelati dalla pianificazione comunale e "Corti rurali".

Nel tratto finale, il progetto passa in prossimità di edifici tutelati dalla pianificazione comunale all'altezza del km 27+850, di "Corti rurali" dal km 29+000 al km 29+100 ed edifici tutelati dalla pianificazione comunale e "Zona A1" dal km 31+790 al km 31+890.

3.5.8.2 Elettrodotto a 132 kV "S. Martino B."

L'intero tracciato dell'elettrodotto "S. Martino B." ricade in un ambito di interesse paesistico ambientale rappresentato dalle "pianure e grandi valli veronesi".

Il sostegno n. 2 ricade al margine di un ambito prioritario per la protezione del suolo.

Il tratto compreso tra i sostegni nn. 7 – 8 e 19 – 20 ricade all'interno di un ambito di interesse paesistico ambientale; i sostegni nn. 7 – 8, 11 – 12, 13 – 14 e 19 – 20 al contempo interessano una area di paleoalveo.

Si segnala la presenza di una corte rurale nelle vicinanze del sostegno n. 14.

L'art. 13 delle Norme Tecniche di Attuazione disciplina le aree di rilevante interesse paesistico - ambientale che costituiscono quadri di insieme di rilevante valore paesaggistico, ambiti caratterizzati da particolari valenze ambientali o naturalistiche, da visuali panoramiche e da contesti rurali di valore testimoniale. Le aree di rilevante

interesse paesistico - ambientale costituiscono ambiti preferenziali per la realizzazione di parchi territoriali. per tali aree sono definiti le seguenti prescrizioni e vincoli:

- per le zone E classificate dagli strumenti urbanistici vigenti è fatta salva la normativa prevista dalla L.R. 11/04 o, qualora esistenti, le disposizioni specifiche previste dagli strumenti urbanistici vigenti, se più restrittive;
- sono ammessi gli interventi per la depurazione delle acque nonché per le opere di urbanizzazione primaria a servizio degli insediamenti e/o delle attrezzature pubbliche esistenti;
- è consentita la coltivazione dei terreni nel rispetto delle pratiche culturali tradizionali privilegiando comunque le produzioni agricole biologiche biodinamiche.
- è vietata l'apertura di nuove cave e la riapertura delle cave inattive da oltre un anno; sono comunque fatti salvi l'apertura e l'ampliamento di cave già autorizzate, alla data di adozione del presente piano di area.
- le eventuali recinzioni devono essere realizzate con elementi naturali quali siepi, staccionate in legno ed altro materiale tipico, o con reti metalliche purché mascherate da vegetazione arbustiva.

Per quanto attiene i paleoalvei l'art. 21 delle NTA detta le seguenti prescrizioni e vincoli:

- eventuali interventi edilizi e urbanistici devono rispettare i segni fisici che indicano la presenza del paleoalveo, qualora sia ancora riconoscibile nel contesto in cui si interviene.

3.5.8.3 Elettrodotto a 132 kV "S. Bonifacio"

Il tracciato dell'elettrodotto "S. Bonifacio" non ricade all'interno di aree interessate da regimi di tutela.

3.5.8.4 Elettrodotto a 132 kV "Locara"

Il tracciato dell'elettrodotto "Locara" non ricade all'interno di aree interessate da regimi di tutela.

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO										
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IN0D00DI2RGIM0007001C_00A</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	IN0D00DI2RGIM0007001C_00A				
PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.							
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A											

3.5.8.5 Cavidotto a 132 kV “Dugale”

Il tracciato del cavidotto “Dugale” non ricade all’interno di aree interessate da regimi di tutela.

3.5.9 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 “*Pertinenze scoperte da tutelare*” relative a Villa Gualdo, interessando inoltre “*Formazioni arboree lineari*”, “*Grandi alberi*” e “*Coni visuali*”.

3.5.10 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*”.

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGIM0007001C_00A	. Pag 92 di 260

4 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il progetto della linea AV/AC nel Sublotto funzionale 01, Verona Montebello Vicentino, si compone di tre distinte categorie di opere: le opere ferroviarie, le opere stradali complementari, e il progetto delle cave apri e chiudi e della cassa di espansione di Zevio.

4.1 OPERE FERROVIARIE

Il progetto della nuova linea AV/AC del 1° Sublotto Verona – Montebello Vicentino, si sviluppa dalla Stazione di Verona Porta Vescovo in corrispondenza del km 151+265 della linea storica corrispondente al Km 0+000 del presente progetto, fino alla progressiva km 32+525, subito a monte della attuale stazione di Montebello Vicentino per cui non è previsto alcun intervento, per una estesa complessiva di km 32,5 km circa.

Il tracciato della linea AV/AC si sviluppa in stretto affiancamento alla linea storica per circa 4 km.

In uscita lato est dalla stazione di Verona Porta Vescovo la nuova linea corre in rilevato alto analogamente all'esistente; dal km 0+775 al km 2+220, la posizione altimetrica è più bassa rispetto alla linea storica, allo scopo di minimizzare gli impatti sul contesto territoriale urbanizzato.

Dal km 1+873,81 al km 3+451,77, è previsto lo spostamento della linea storica verso nord in nuova sede (prima variante LS), essendo fortemente condizionati dalle preesistenze antropiche ubicate a sud del corridoio ferroviario.

Fino al km 3+800 circa, la nuova linea AC corre quindi in affiancamento a sud della linea storica MI-VE.

Tra il km 3+800 e il km 6+500 circa, nel territorio comunale di S. Martino Buon Albergo, la nuova linea piegando verso destra, si allontana dalla linea storica per affiancarsi al raccordo autostradale con la S.S.11. In particolare, dal km 4+941 fino al km 6+841 circa, il tracciato sottopassa tramite la galleria artificiale "S. Martino Buon Albergo", di sviluppo pari a 1.900 m., il nuovo svincolo autostradale di Verona Est, l'autostrada A4 e la Tangenziale Sud di Verona.

in0d00di2rgim0007001c_00a.doc

La fase di realizzazione del nodo, con particolare attenzione all'area di imbocco in galleria, ha comportato la progettazione di dettaglio di tutta una serie di deviazioni di viabilità e di corsi d'acqua, con l'obiettivo di limitare al massimo le soggezioni imposte al traffico stradale, essendo quest'ultimo contraddistinto anche da una elevata percentuale di mezzi pesanti; l'intero intervento è stato infatti impostato in modo tale di garantire le stesse corsie per senso di marcia della situazione esistente.

Proseguendo, dal km 7+660 al km 10+020 è previsto il passaggio in viadotto per l'attraversamento del Torrente Fibbio (L=2.360 m.) e delle relative aree contermini aventi valenza agricola di rilievo.

Da qui, il tracciato prosegue in rilevato, per circa 1.500 m, riportandosi poi in viadotto per il superamento del Torrente Illasi (L=213 m.).

Superato il Torrente Illasi (al km 11+535) e a breve distanza il Torrente Prognolo (al km 11+700 circa) per mezzo di un unico viadotto, la livelletta del tracciato tende a riabbassarsi per riportarsi al piano campagna e si sviluppa pressochè in orizzontale per circa 3 km con altezze di sede in rilevato che vanno dai 2 ai 3 m.. In questo tratto sono previste importanti opere: Ponte sul Canale Dugale (L=25m) al km 12+315 circa, oltre a 2 cavalcaferrovia (km 12+594,43 e km 13+240) che garantiscono la continuità di importanti direttrici viarie locali in comune di Belfiore, quali la Nuova Strada Provinciale "Porcilana" al km 13+240.

La Variante Di San Bonifacio (Dal Km. 12+725 Al Km. 29+482.31)

Dal km 12+725, ad ovest della cittadina di San Bonifacio, il tracciato della linea AV/AC prosegue in nuova sede propria a sud del centro abitato, in affiancamento alla Strada SP "Porcilana", senza tuttavia poter sfruttare al massimo l'affiancamento a causa della presenza di varie rotatorie stradali, che impongono sempre un distanziamento minimo tra la infrastruttura ferroviaria e quella stradale.

Un punto di controllo del tracciato è posizionato in corrispondenza di inizio (km 16+450) e fine (km 17+925) della prima deviazione necessaria della Strada Provinciale "Porcilana".

Dal km 16+000 in poi l'asse risulta completamente esterno al corridoio del PP. Un nuovo sottovia è ubicato al km 16+194 circa, mentre un secondo attraversamento del fosso Dugale ha richiesto l'inserimento di un ponte di 22 m di luce al km 16+500 circa.

Una seconda deviazione della Porcilana nasce all'altezza del km 18+600 c.a. della linea AC/AV all'inizio di un'opera connessa allo scavalco della SP 38. In corrispondenza dell'intersezione fra la attuale Porcilana e la SP38, in adiacenza al corridoio ferroviario, le rampe d'innesto a sud dell'attuale rotonda sono integrate con un sistema di svincolo di tipo indiretto che permette tutte le i movimenti di scambio fra le direzioni interessate. E' inserito un cavalcaferrovia lungo la SP 38, che permette di scavalcare sia la Porcilana che la nuova linea AV/AC.

Al km 20+219,51 inizia il viadotto Alpone della lunghezza totale di 1.772 m che supera, oltre che una strada comunale ed una serie di attraversamenti idraulici minori, anche l'alveo del torrente Alpone.

In adiacenza al viadotto Alpone, dal km 19+950 circa inizia anche la terza variante della Porcilana, che termina al km 21+641 in corrispondenza dell'esistente rotonda ubicata subito a Nord del nuovo tracciato ferroviario. Le luci del viadotto sono debitamente dimensionate per ospitare, in sicurezza, il sottopassaggio dei rami stradali di raccordo previsti.

Terminato il viadotto Alpone al km 21+991,51, il tracciato prosegue in rilevato fino alla spalla lato ovest del viadotto denominato S. Bonifacio alla progressiva km 24+874,84, che termina alla progressiva km 25+314,84. Nel tratto che precede il viadotto S. Bonifacio sono previsti 3 sottovia atti a garantire la necessaria continuità della viabilità esistente e il ponte sul dev. Dugaletto (L=22,00 m).

Nel passaggio dal Comune di S. Bonifacio al Comune di Lonigo, il tracciato della nuova linea AC curva verso nord-est.

Un tratto in rilevato porta fino al km 27+325, dove è posizionato lo scavalco in cavalcaferrovia sia della linea ferroviaria di progetto che di quella storica posta a monte.

Al km 27+560 è posizionata la Nuova Stazione di Lonigo. Sono state studiate le viabilità di collegamento fra stazione e rete locale sia veicolari che pedonali, Il riassetto funzionale del nodo di Lonigo prevede anche l'inserimento di aree di parcheggio per auto, moto e biciclette oltre ad una fermata per i bus navetta per lo scambio modale.

Dal km 27+770, fino a fine sub lotto al km 32+525, il tracciato AV/AC corre di nuovo in affiancamento ed in maniera complanare a sud della Linea Storica.

4.2 OPERE STRADALI CONNESSE

Le opere stradali connesse alla realizzazione del primo sublotto funzionale Verona Montebello Vicentino, consistono essenzialmente in:

7 cavalcaferrovia

11 sottovie di nuova realizzazione o prolungamenti di esistenti

2 sottovie pedonali

Si tratta di opere minori rispetto all'entità dell'opera ferroviaria, e che generalmente non interferiscono con il sistema vincolistico. Si rimanda agli elaborati specifici per gli eventuali approfondimenti.

4.3 CAVE E CASSA DI ESPANSIONE

In relazione alla realizzazione del primo sublotto funzionale Verona Montebello Vicentino, 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.

4.3.1 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 tralici 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.

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO										
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IN0D00DI2RGIM0007001C_00A</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	IN0D00DI2RGIM0007001C_00A				
PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.							
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A											

Per ogni eventuale approfondimento si rimanda alla relazione tecnica descrittiva (IN0D00DI2RHSA038G201A).

4.3.2 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.

4.3.3 CASSA DI ESPANSIONE DI ZEVIO

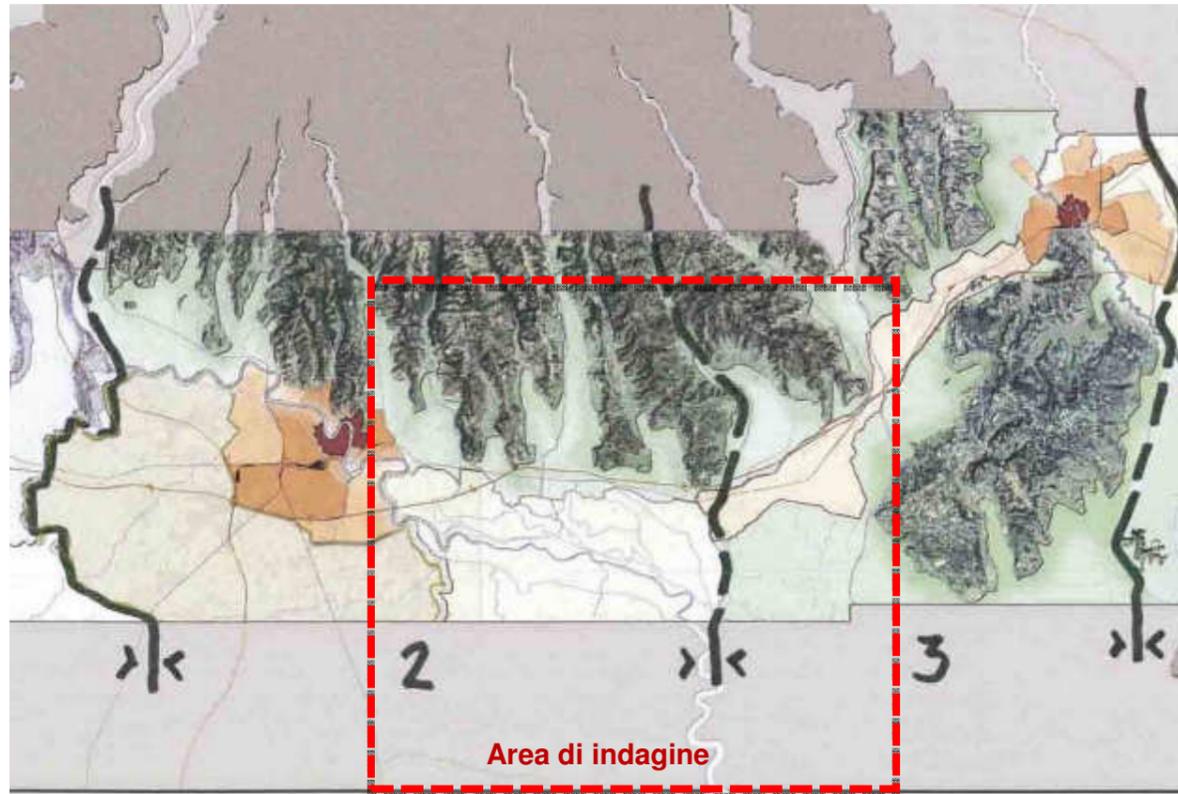
L'area in oggetto interessa una porzione di golena in sinistra idrografica del Fiume Adige appartenente al territorio comunale di Zevio. La finalità dell'intervento è quella di realizzare un'area di espansione delle piene del fiume Adige, al fine di diminuire il grado di criticità idraulica che lo caratterizza 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 parzialmente i seguenti due contesti paesaggistici (vedi precedente paragrafo 2.3 Contesti paesaggistici); il **contesto 2 "Veronese"** avente come baricentro la città di Verona, la linea ferroviaria esistente a nord e la pianura dell'Adige a sud.

il **contesto 3 "Berico"**, corrispondente allo spazio pianeggiante tra Colli Berici e Lessini, centralmente occupato dalla conurbazione formatasi lungo il sistema infrastrutturale Monteforte/Soave

Al fine di verificare la compatibilità dell'opera con i caratteri paesaggistici di livello territoriale, per ognuno dei due contesti paesaggistici interessati sono sviluppati i seguenti contenuti:

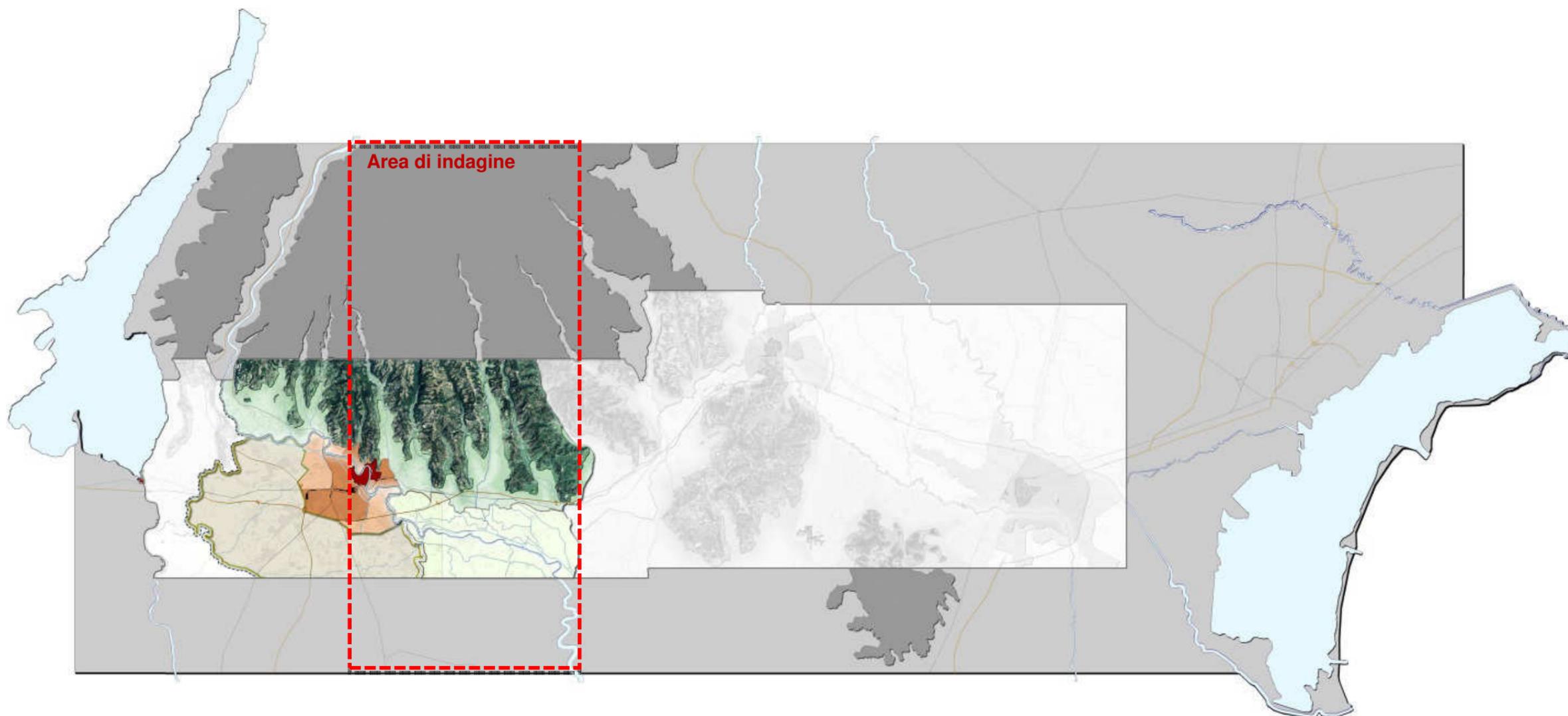
- CARATTERI AMBIENTALI DEL CONTESTO
- ANALISI DEL SISTEMA DEI VINCOLI
- ANALISI DEL SISTEMA DELLE TUTELE
- ANALISI DELLO STATO DEI LUOGHI
 - *Descrizione delle Unità di paesaggio*
 - *Caratteri figurativi e Formali*
 - *Caratteri percettivi*
- CARATTERISTICHE DEL PROGETTO ALL'INTERNO DEL CONTESTO
- EFFETTI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

5.1 CONTESTO VERONESE

Il contesto, si sviluppa dal paese di Castelnuovo del Garda a San Bonifacio ed ha come baricentro la città di Verona. I limiti fisici sono due corsi d'acqua che scendono da nord: il torrente Tramigna verso est ed il fiume Tione ad ovest. Le linee preferenziali di percezione del Paesaggio all'interno della scena sono sempre la SS11 e l'autostrada A4, ai quali si aggiunge l'itinerario trasversale lungo l'autostrada A22. Muovendo

all'interno del contesto, lungo gli itinerari principali, le dominanti tematiche sono diverse: I monti Lessini a nord, il fiume Adige a sud prima di Verona, la città ed il suo sistema urbano centralmente.

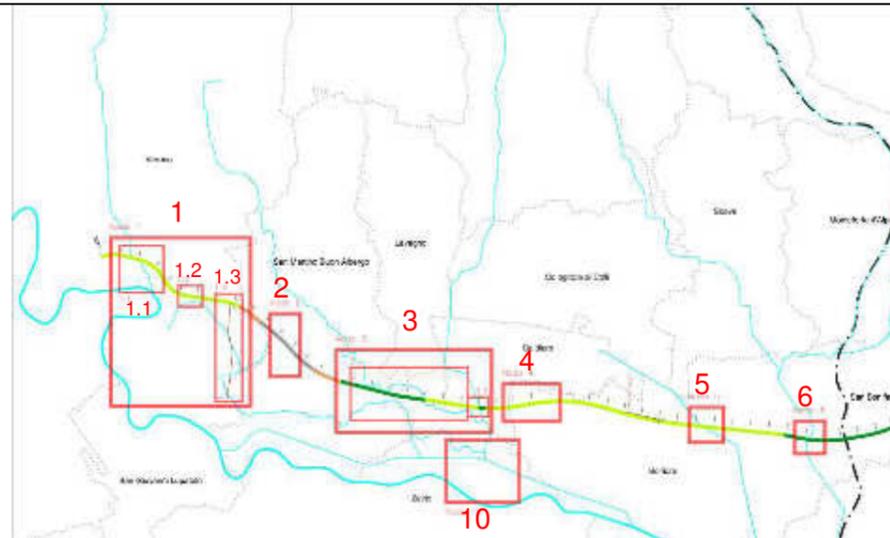
Il tratto di infrastruttura interessa tutta la parte del contesto ad est della città di Verona fino al nodo di Monteforte d'Alpone.



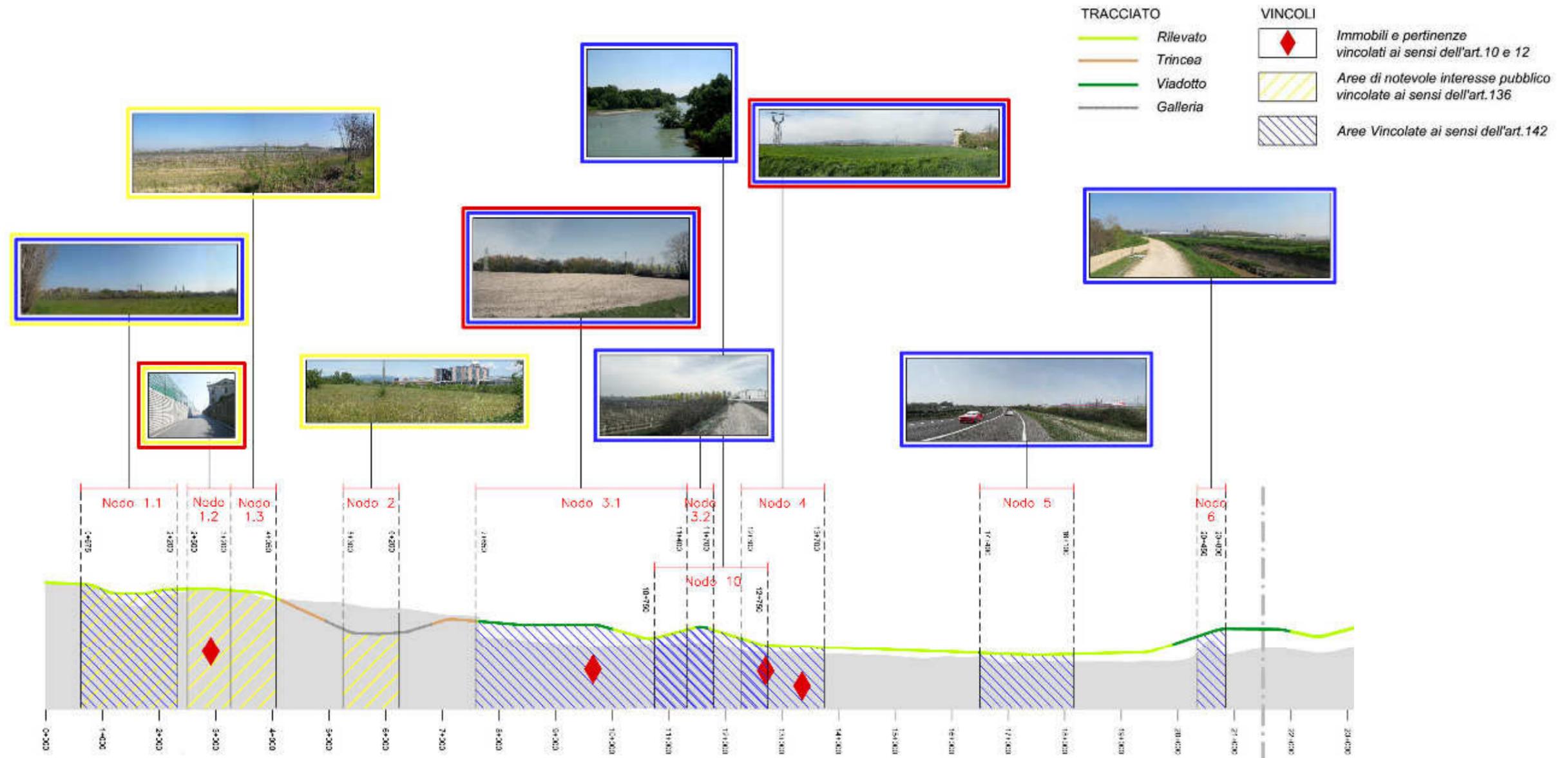
5.1.1 ANALISI DEL SISTEMA DEI VINCOLI

All'interno del **contesto Veronese** il corridoio dell'infrastruttura intercetta i seguenti vincoli paesaggistici di cui al D.Lgs 42/2004.

Punti di interferenza	Denominazione del nodo	Immobili e pertinenze art.10 e 12	Aree di notevole interesse pubblico art.136	Aree Vincolate art.142
Nodo 1.1	Torrente Valpantena		X	X
Nodo 1.2	Ex Villa Morandina	X	X	
Nodo 1.3	Verona est – zona Boscata		X	X
Nodo 2	San Martino Buonalbergo		X	
Nodo 3.1	Fiume Fibbio – Villa Da Lisca	X		X
Nodo 3.2	Torrente Illasi			X
Nodo 4	Villa Tantini – Villa Cipolla	X		
Nodo 5	Dugal Masera (canale)			X
Nodo 6	Torrente Alpone			X
Nodo 10	Cava e cassa di espansione di Zevio			X



Quadro Riassuntivo delle interferenze con il sistema dei vincoli



6.1.2 ANALISI DEL SISTEMA DELLE TUTELE

Le tutele si riferiscono al sistema degli edifici di interesse storico testimoniale individuati dalla pianificazione comunale. Si tratta per la maggior parte di edifici storici correlati al paesaggio agricolo. A scopo ricognitivo nei quadri seguenti un dettaglio degli edifici tutelati ai sensi della pianificazione locale interferiti dall'opera direttamente od in termini di prossimità.



Progr.	Tipo di interferenza	Riferimento fotografico
2+500		
Edificio tutelato da P.R.G. di Verona, interessato per prossimità all'opera		
4+400		
Edificio storico testimoniale da P.I. di San Martino Buonalbergo Interessato per prossimità all'opera		
6+600		
Edificio storico testimoniale da P.I. di San Martino Buonalbergo Interessato per prossimità all'opera		

10+550



Edificio storico testimoniale tutelato da P.R.G. di Caldiero Interessato per prossimità all'opera

15 + 900



Corte rurale, individuata come edificio storico testimoniale dal PRG di Belfiore direttamente interferita dal tracciato e pertanto destinata alla **demolizione**

13+700



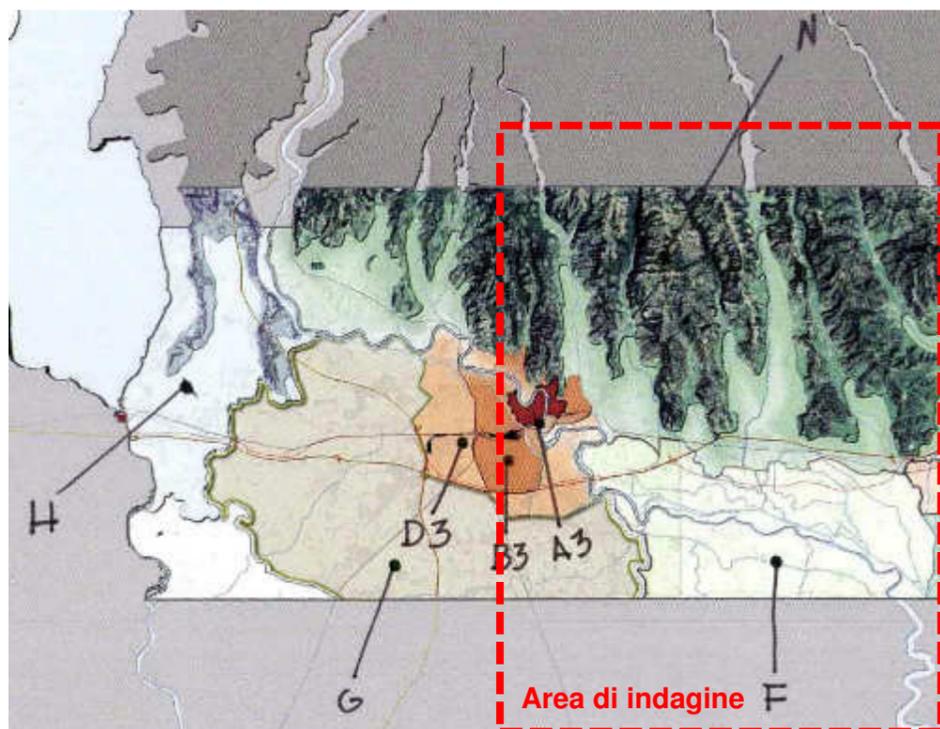
Corte rurale, individuata come edificio storico testimoniale da P.R.G. di Belfiore. Interessato per prossimità all'opera

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE DI SAN BONIFACIO	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGIM0007001C_00A	. Pag 101 di 260

5.1.2 ANALISI DELLO STATO DEI LUOGHI

5.1.2.1 Individuazione delle *Unità di Paesaggio*

Le caratteristiche del paesaggio all'interno del contesto sono descritte con riferimento alle diverse unità di paesaggio la cui distribuzione territoriale è riportata nello schema seguente:



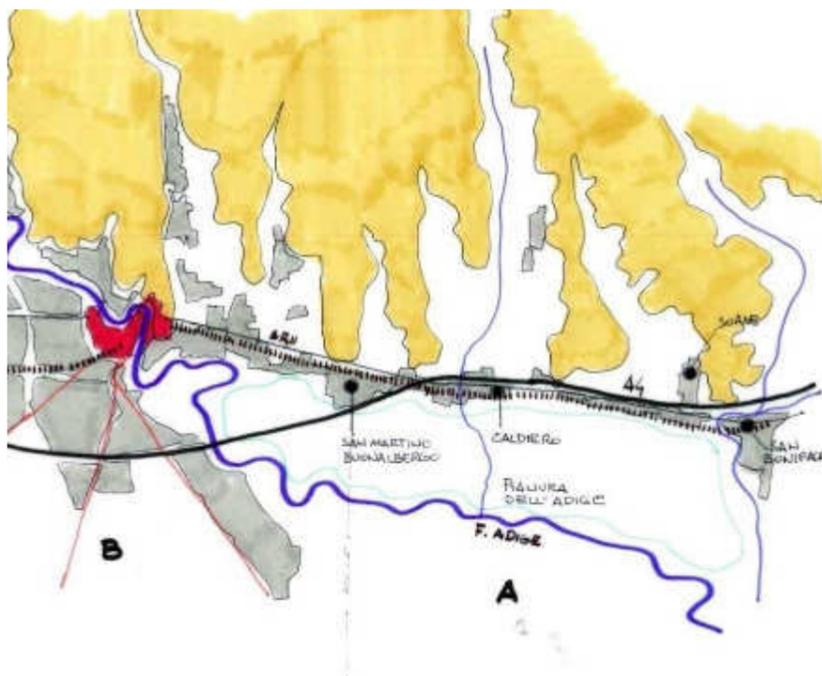
- **Unità di paesaggio della città storica di Verona (A3):** comprende la parte di città entro le mura. Il nucleo storico, tagliato dall'Adige ed incastonato sulle ultime pendici dei Lessini
- **Unità di paesaggio della cintura urbana (B3):** comprende l'espansione della città tra il nucleo storico, il fiume Adige, ferrovia ed autostrada A4, linee quest'ultime che ne costituiscono la soglia ed il margine. Il sistema delle infrastrutture principali, coincidenti con gli itinerari, ha due componenti di rilievo: una trasversale est/ovest caratterizzata dalla linea dell'autostrada che cinge la città a sud e dalla Sr 11 che la attraversa. A sud invece i tre assi radiali verso: Mantova, Ostiglia, Rovigo. Tra questi un tessuto urbano

compatto, avente come unica discontinuità di rilievo le aree agricole a ridosso del fiume Adige, caratterizzate da un alto livello di integrità paesaggistica.

- **Unità di Paesaggio periurbano di Verona (D3):** comprende le aree agricole di cintura della città, ha come limiti: il fronte urbano alle spalle, le autostrade verso sud ed ovest ed il fiume Adige verso est. Questa corona di aree agricole è tagliata trasversalmente dai sistemi urbani sviluppatasi lungo le infrastrutture. Le discontinuità maggiori lungo la via Rodigina ove si attesta l'abitato di San Giovanni Lupatoto e lungo via Mantovana lungo la quale si distende la conurbazione Verona/aeroporto/Villafranca.
- **Unità di Paesaggio della Pianura dell'Adige (F):** è lo spazio pianeggiante a sud dei monti Lessini prima del sistema urbano di Verona, coincidente con l'unità geomorfologica dell'area fluviale depressa dell'Adige. Una precisa connotazione geomorfologica, visivamente evidente per la sua giacitura (una scarpata la separa dal corridoio pedemontano) e per il disegno particolare del reticolo idrografico. L'assetto muta in prossimità dell'Adige ove la geometria dei campi è condizionata dalla morfologia meandri forme del fiume e dei suoi paleolalvei. Oltre ai rilievi sullo sfondo, altra dominante tematica è il fiume Adige che taglia l'area con direzione nord/ovest – sud/est. Prevalde l'uso agricolo del suolo con assetto tradizionale e varietà colturale: vite, frutteti, spazi marginali a seminativo. Il sistema insediativo è concentrato prevalentemente sui bordi, mentre all'interno rimane la distribuzione puntiforme tradizionale, lungo i corsi d'acqua.
- **Unità di paesaggio dei Lessini (N),** comprende il sistema orografico dei monti Lessini e le aree pianeggianti di pertinenza. La morfologia dei rilievi articola la pianura pedemontana in diversi sottoambiti o micro paesaggi. Le aree pedemontane centrali sopra Verona sono caratterizzate da un elevato grado di urbanizzazione e separate dal resto della pianura dal sistema urbano di Verona. Ai lati invece i comprensori di pregio ambientale e storico/culturale di Soave e della Valpolicella. La Sr11 cinge l'intero comprensorio a Sud, e su questa s'innestano a pettine le direttrici di accesso ai rilievi

5.1.2.2 Caratteri figurativi e formali del paesaggio

Analisi delle componenti strutturali della forma e figura territoriale del contesto con riferimento ai caratteri fisici: *geomorfologici, naturalistici, antropici*



Dal punto di vista figurativo, il territorio all'interno del contesto può essere articolato in due sezioni aventi come soglia il paese di San Martino Buonalbergo:

- a. Tra San Bonifacio e San Martino Buonalbergo
- b. Tra S Martino Buonalbergo e Verona

Due sezioni aventi caratteri percettivi diversi: alle viste lunghe e distese sul paesaggio rurale nella prima parte(a), si sostituisce una lettura del paesaggio frammentata e resa discontinua dal sistema insediativo della città(b).

Nella sezione tra San Bonifacio e San Martino Buonalbergo (a), il corridoio infrastrutturale composto di Autostrada A4, Sr11 e ferrovia è un margine compatto, un "muro" che separa le pendici dei Lessini dalla pianura dell'Adige.

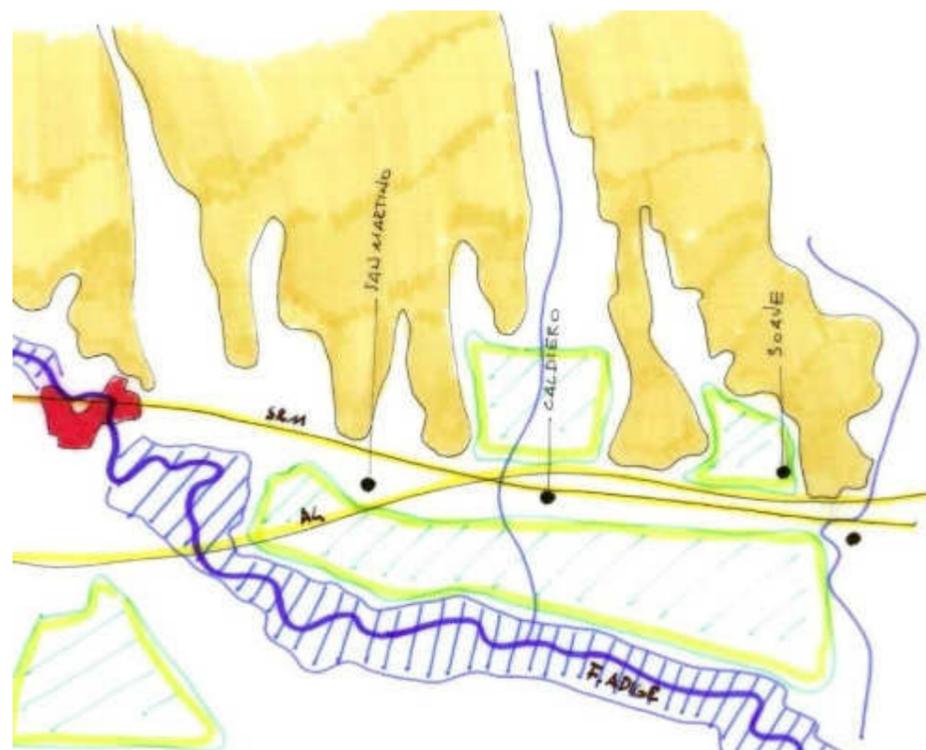
Su questa linea si densifica ed organizza un sistema insediativo avente come polarità i tre centri maggiori di Soave, Caldiero, San Martino Buonalbergo.

Sopra l'autostrada si localizzano ed espandono i centri abitati, tra autostrada e ferrovia trovano posto le compatte zone industriali. A sud di questa linea, uno spazio pianeggiante chiuso a sud dal Fiume Adige e segnato trasversalmente da diversi corsi d'acqua e dalla strada "Via Circonvallazione", alternativa alla SR11 nel tratto San Bonifacio – San Martino Buonalbergo. Si tratta di una pianura con un basso grado di infrastrutturazione, un sistema

insediativo diffuso e puntiforme, buona conservazione dei caratteri localizzativi e tipologici, un assetto agrario con integrità e varietà colturale ove la vite e le colture legnose si alternano ad ampie porzioni a seminativo. A nord stanno i monti Lessini e le aree pianeggianti di pertinenza. I rilievi orografici si avvicinano al corridoio con la stessa morfologia che caratterizza tutto il fronte montano; l'aspetto figurativo è quello delle "dita" di una mano alle cui estremità sono localizzati i centri abitati. Con un carattere che si ripeterà poi nel contesto successivo, le pendici montane dividono lo spazio pianeggiante in tre "vallate": la prima segnata della linea del torrente Tramigna con il castello di Soave sul lato destro, la seconda lungo il canale Progno d'Illassi è completamente chiusa a sud dal sistema urbano di Caldiero, la terza di più modeste dimensioni è serrata tra le pendici ed il margine compatto del paese di San Martino Buonalbergo. Le prime due vallate sono caratterizzate da un paesaggio agricolo ove domina la geometria rigorosa dei vigneti, nella terza la parte urbana prende il sopravvento con relativa perdita di carattere della compagine agricola. Dopo San Martino, sulla piana delimitata dai Lessini a nord e diagonalmente segnata dall'Adige si sovrappone la figura radiale del sistema urbano. Il vertice è la città di Verona incastonata alle pendici dei Lessini, dalla quale si diparte verso sud il sistema delle infrastrutture principali disposte a raggiera. La città riempie lo spazio tra i raggi fino all'autostrada oltre la quale l'edificato si dispone a cortina lungo la viabilità liberando le aree interne. In queste ritorna a prevalere il paesaggio agricolo, una cintura verde attorno al nucleo urbano. Sempre in corrispondenza della città i due principali assi di relazione est/ovest, si separano: la Sr11 con il suo corridoio urbano continua verso il centro città mentre l'autostrada cinge a sud la periferia ed assume il ruolo di soglia e margine lungo il quale la città si attesta, o meglio cambia le sue regole distributive e la sua geometria, densificandosi lungo le principali direttrici viarie.

5.1.2.3 Caratteri percettivi

Le linee preferenziali di percezione del Paesaggio sono sempre la Sr11 e l'autostrada (itinerari principali) sui quali s'innesta il sistema degli itinerari secondari: verso i Lessini a nord e verso il mantovano a sud. Nella parte est della scena ai due itinerari principali si aggiunge la linea su via Circonvallazione, tra San Bonifacio e San Martino Buonalbergo.



I distretti visivi, di pertinenza dei principali itinerari a percorrenza veloce (autostrada e Sr11) hanno una dimensione e caratteri variabili. A ovest di Verona la percezione della scena paesaggistica è caratterizzata dai distretti visivi delle valli di Soave e Caldiero, delimitati dalle “dita” dei rilievi orografici e dalla linea autostrada e SR11

Ad ovest di San Martino Buonalbergo i due itinerari si biforcano delimitando un distretto di particolare interesse sia per la sua visibilità sia per l'integrità del paesaggio prevalente qualificato dalla presenza meandriforme del Fiume Adige

Dal punto di vista tematico, ad eccezione della parte urbana, l'immagine continua prevalente è quella dell'alta campagna Veronese, con i forti richiami sullo sfondo ai paesaggi delle grandi emergenze naturalistiche; i Lessini ai cui piedi sono presenti i paesaggi della viticoltura tipici dell'area pedemontana veronese. I paesaggi diffusi della villa veneta, dei presidi storici (rocche, monasteri, forti) punteggiano tutta la scena, conferendo identità e riconoscibilità alle varie località. L'immagine paesaggistica della campagna veronese, caratterizzata dalla geometria dei vigneti, dai frutteti e da una

certa varietà degli assetti culturali domina invece all'interno dei distretti di maggior dimensione, a sud dell'autostrada tra San Bonifacio e San Martino e dopo la città di Verona. I paesaggi della contemporaneità, metropolitana e della produzione hanno i loro presidi di immagine in corrispondenza delle grandi zone produttive di San Martino Buonalbergo, Verona ed in particolare nella zona dell'aeroporto.

Se l'immagine urbana e metropolitana domina la parte centrale scena, il paesaggio agricolo ha i suoi luoghi di eccellenza in alcuni contesti figurativi localizzati tra San Bonifacio ed il fiume Adige. Lungo il bordo della città sono invece individuati i contesti figurativi di alcune emergenze architettoniche: forti e ville. A nord dell'autostrada assume centralità paesaggistica il contesto figurativo che interessa tutta la vallata dominata dal castello e dall'abitato di Soave.

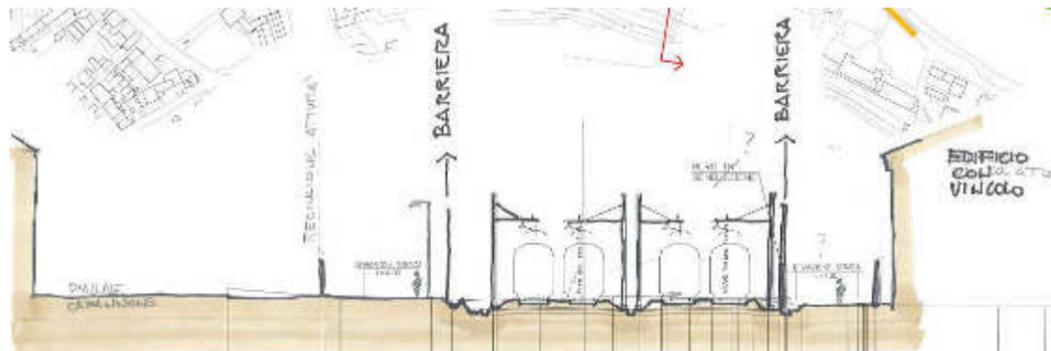
Oltre ai contesti figurativi, le immagini di paesaggio prevalenti hanno loro presidi visivi nei, riferimenti tematici costituiti dal sistema delle emergenze storico testimoniali percettivamente rilevanti. Si tratta in particolare delle architetture localizzate sulle pendici o sommità dei rilievi o in prossimità dei principali itinerari.

I nodi individuati hanno prevalentemente un rilevanza sul versante funzionale ed identitario. Il nodo di San Martino Buonalbergo è di fatto la porta del sistema metropolitano di Verona nonché punto ove i maggiori itinerari si biforcano. I nodi lungo il bordo sud della città sono localizzati in corrispondenza dell'intersezione con le tre principali direttrici storiche di accesso alla città: il fiume Mincio, la Strada Rodigina, viale del lavoro/via Mantovana. Il nodo sul punto di intersezione A4/A22 ha rilevanza tematica sul versante del paesaggio metropolitano: nodo viario, nonché accesso alla zona industriale e all'aeroporto.

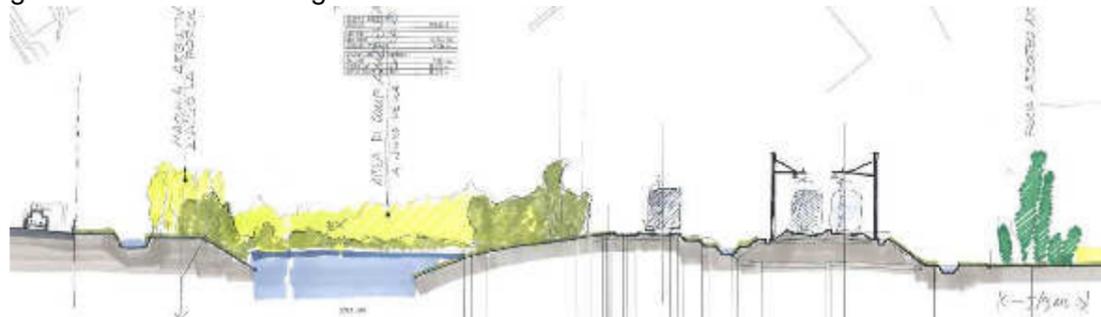
5.1.3 CARATTERISTICHE DEL PROGETTO ALL'INTERNO DEL CONTESTO

All'interno del *contesto paesaggistico veronese*, le caratteristiche generali dell'opera si possono distinguere tre "sezioni" principali:

1. da Verona sino all'attraversamento dell'A4 (Km 6+200), e da qui sino al Km 20+600. Nel primo tratto, la nuova linea AV/AC affianca la linea storica fino al Km 4+100, assecondandone le caratteristiche planoaltimetriche, per cui si inserisce nel contesto in analogia con la situazione attuale.

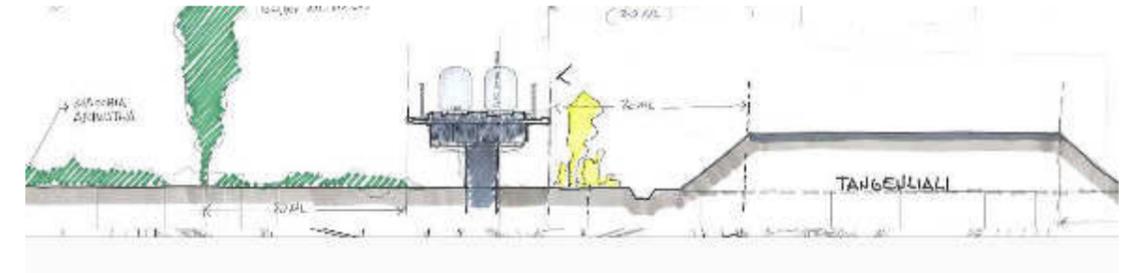


2. Tra il Km 4+100 e 6+200 l'opera si distacca dalla linea storica, passa da rilevato a trincea e galleria artificiale. In linea generale, quindi, l'opera non genera nel contesto nuovi segni paesaggistici nel primo tratto.
3. Nel tratto successivo, da quando l'opera riemerge dalla galleria artificiale (Km 6+850) attraversa un ampio tratto della campagna compresa tra la SS11 e il fiume Adige, generando un nuovo segno sul territorio.



Si evidenzia comunque che tale segno è accompagnato sino al Km 16+500 dal tracciato del sistema delle tangenziali venete. In questo tratto, l'opera si presenta

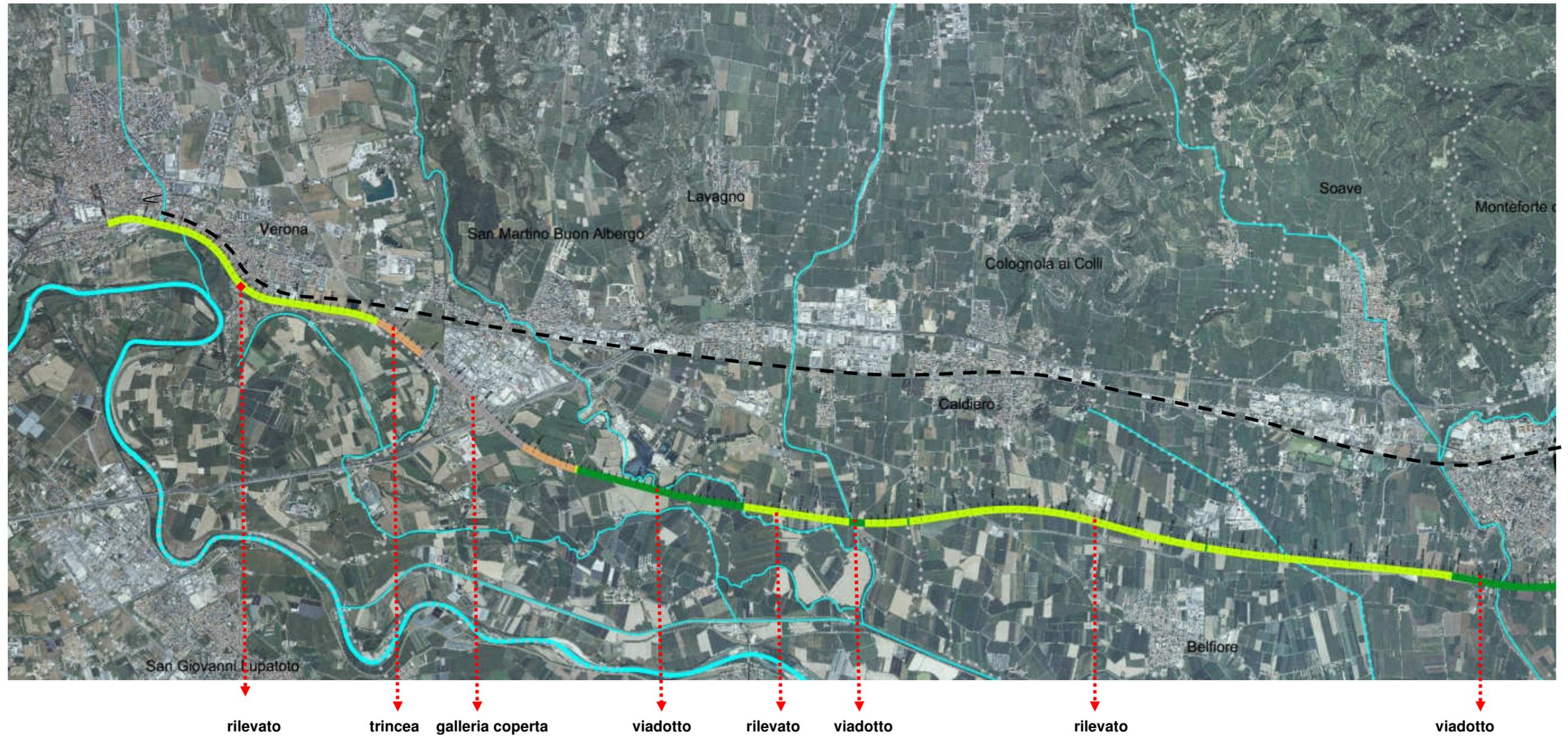
essenzialmente in rilevato, ad eccezione di due tratti in viadotto: viadotto Fibbio, 2360m tra Km 7+650 e 10+000 e viadotto d'Illasi, 210m tra Km 11+500 e 11+700.



In occasione dei due attraversamenti fluviali verrà realizzato un ponte ad arco a via inferiore.

Un terzo viadotto, inizia al Km 19+900, a Sud di San Bonifacio, per l'attraversamento del torrente Alpone, anche qui con ponte ad arco a via inferiore

Le principali **opere d'arte** connesse al progetto sono la realizzazione di due sottostazioni dell'elettrodotto (Km 3+800 e 15+800), i viadotti citati con i relativi ponti ad arco (Km 10+000, 11+525, 20+600) alcuni cavalca ferrovia (Km 10+536, 12+594, 14+856, 18+914).

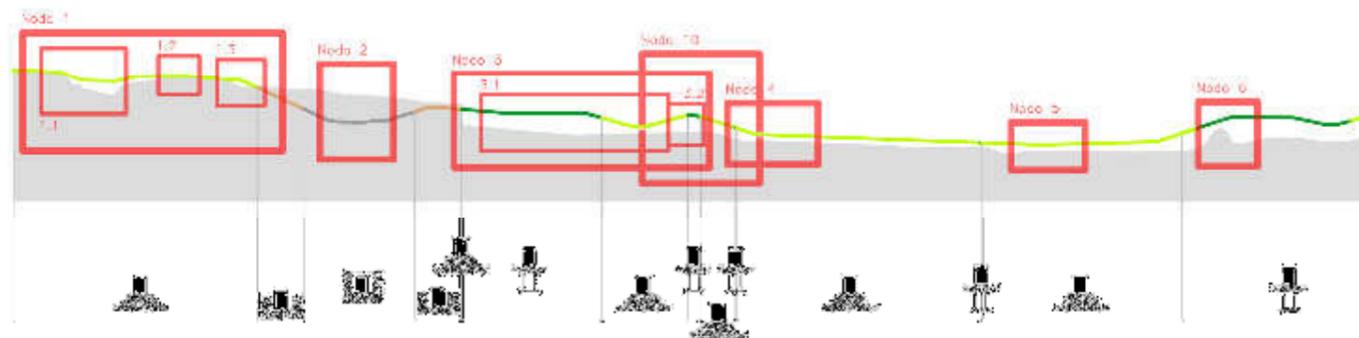
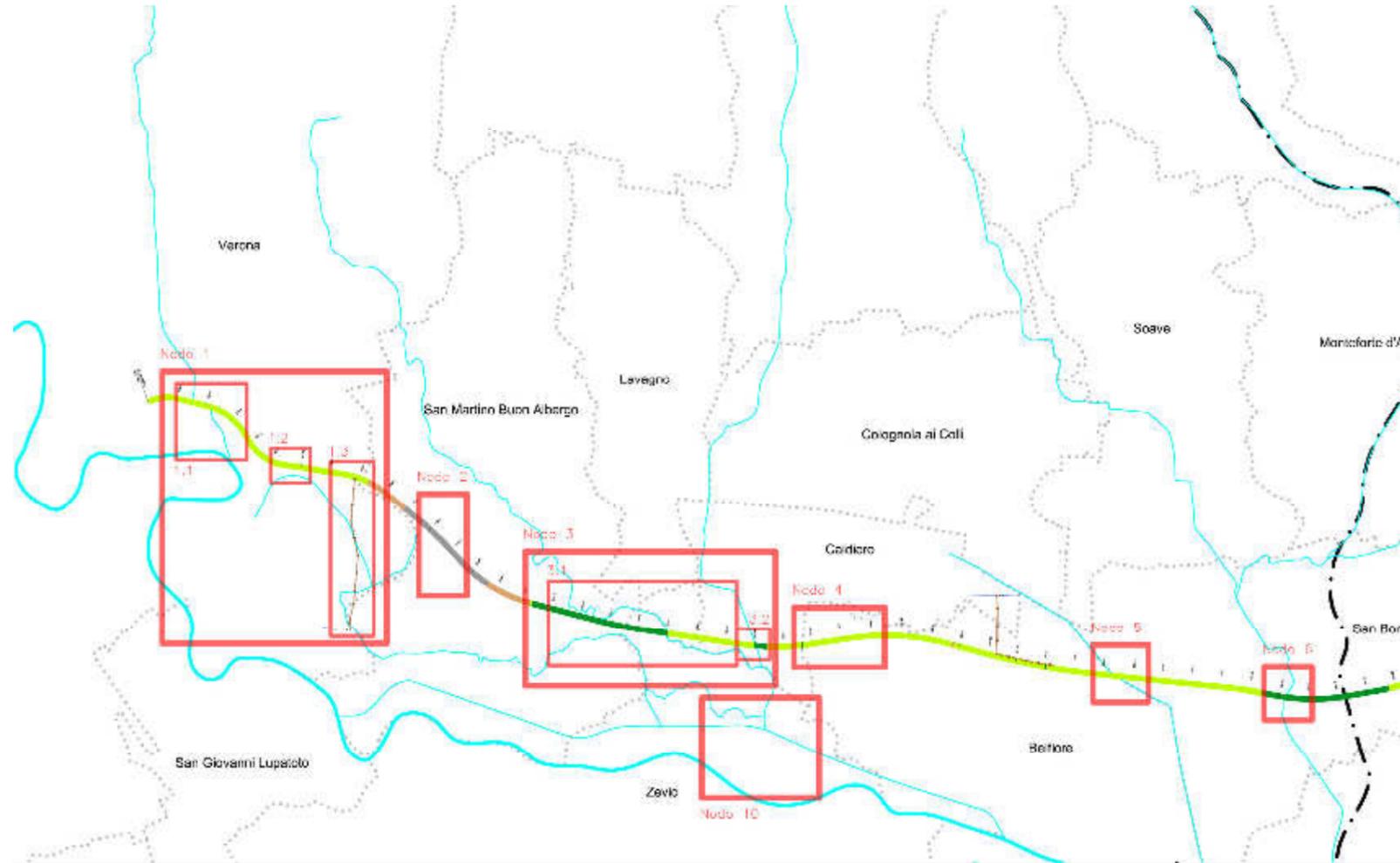


Linea AV/AC VERONA – PADOVA

1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO

Titolo: **RELAZIONE PAESAGGISTICA**

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A				



5.1.4 EFFETTI SUL PAESAGGIO

5.1.4.1 Effetti sui caratteri Formali e Figurativi

Componente	Effetti
<i>Corridoi ecologici</i>	attraversamento subito a est di San Martino Buonalbergo con il sistema di aree agricole tematizzate come corridoio ecologico dalla pianificazione sovraordinata Prossimità alla cava e aree verdi contermini al km.6+500
<i>Aree naturalistiche</i>	Interferenza con il sistema boscato in fregio alla ferrovia esistente appena fuori Verona km. 0+500
<i>Spazio agricolo</i>	frammentazione dello spazio agricolo tra San Martino Buonalbergo e San Bonifacio a sud della ferrovia esistente
<i>Corsi d'acqua</i>	Attraversamento del sistema dei corsi d'acqua minori tra Ferrovia e Fiume Adige (vedi nodi)
<i>Viabilità</i>	Interruzione della viabilità secondaria che collega i centri abitati lungo il corridoio dell'Adige con il sistema infrastrutturale della SS11 e sistema insediativo relativo
Sistema insediativo	Prossimità al bordo sud del sistema urbano di San Bonifacio

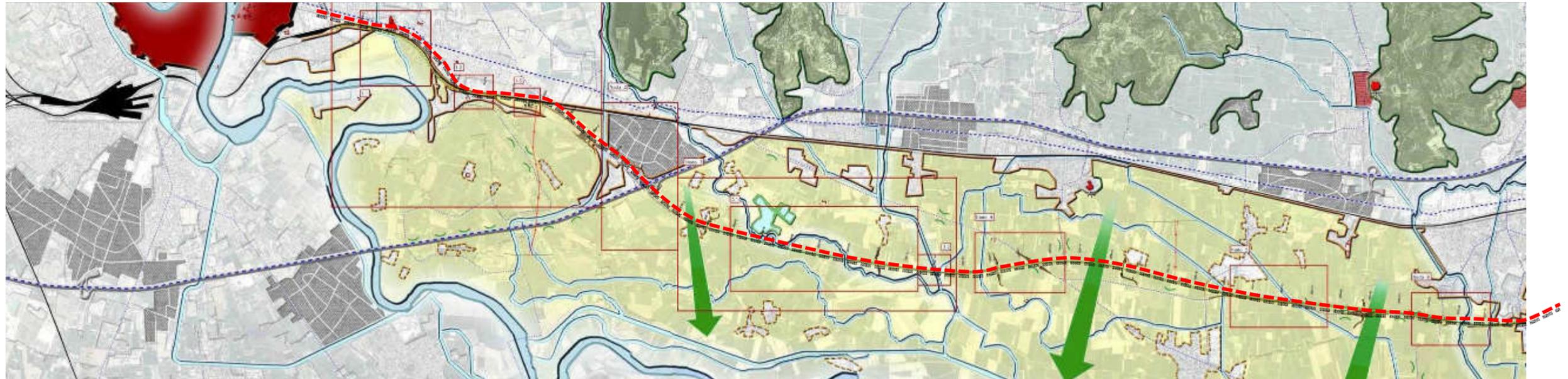
Gli effetti relativi alle aree paesaggisticamente significative denominate “**nodi**” (interferenze con i vincoli) sono stati approfonditi nel relativo capitolo n. 7 “*Compatibilità paesaggistica a scala puntuale*”



5.1.4.2 Effetti sui caratteri Percettivi

Componente	Effetti potenziali
<i>Bacini visivi</i>	prossimità con il margine nord del bacino visivo relativo alle aree agricole tra ferrovia e fiume Adige subito ad est di Verona (vedi nodo 1) Frammentazione del bacino visivo relativo al sistema di aree agricole comprese tra SS11 e fiume Adige
<i>Relazioni visive</i>	Attraversamento del sistema delle relazioni visive dal corridoio della SS11 verso il fiume Adige
<i>Visuali</i>	Attraversamento del campo visivo di alcuni coni visuali localizzati lungo la viabilità secondaria verso lo spazio agricolo
<i>Punti Panoramici</i>	Interferenza limitata con il campo visivo dal punto panoramico sul castello di Soave Interferenza con il campo visivo dal punto panoramico a Caldiero
<i>Itinerari</i>	Interferenza con il sistema degli itinerari carrabili di relazione tra Adige e Lessini, in particolare quelli relativi alla viabilità che attraversa i centri di Belfiore e San Bonifacio
<i>Edifici storici</i>	Prossimità con alcuni edifici vincolati appena fuori Verona (vedi nodo 1.1 e 1.2)

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”



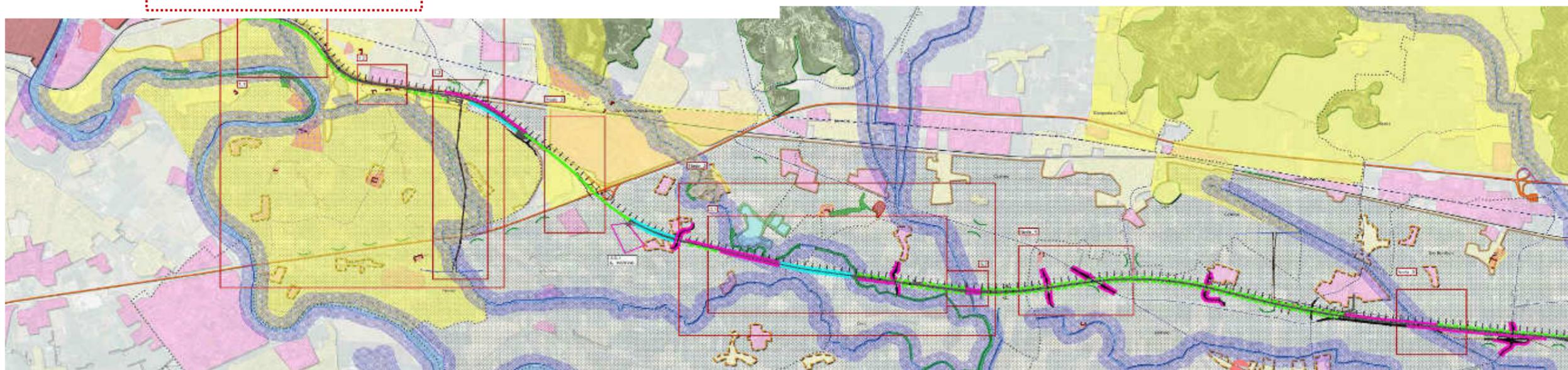
 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE SAN BONIFACIO										
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IN0D00DI2RGIM0007001C_00A</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	IN0D00DI2RGIM0007001C_00A				
PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.							
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A											

5.1.5 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 possono essere raggruppate in quattro categorie principali:

- a. **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. (vedi nodi 1.1, 2)
- b. **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* (vedi nodi 3.2, 6..). In presenza di aree intercluse o residuali che possono essere utilizzate per arricchire il sistema della naturalità in area agricola (vedi nodo 5) . 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 scavalamento della TAV (nodi 3.2, 4...) o con la localizzazione puntuale di macchie boscate che conferiscano ritmo alla percezione dissimulando ove possibile la linearità e continuità del tracciato dell'opera.
- c. **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*. (nodo 3.1...).
- d. **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 (*nodi 4. 5...*).

Caratteri percettivi	Vincoli	Caratteri figurati e formali
Città storiche	Vincolo Paesaggistico D.Lgs. 42/2004 Area d' Interesse Pubbico	Individuazione Nodi
Vergini	Vincolo Paesaggistico D.Lgs. 42/2004 Corsi d'Acqua	Individuazione Cave di progetto
Vergini Frammentati	Vincolo Paesaggistico D.Lgs. 42/2004 Aree Boscate	Individuazione percorso di accesso alla Cava Lc Guclda
Vergini Verdi	Vincolo Archeologico D.Lgs. 42/2004	Autostrada
Boscini Visivi	Vincolo Monumentale D.Lgs. 42/2004 Edificio	Linea ferroviaria esistente
Itinerari Principali	Vincolo Monumentale D.Lgs. 42/2004 Ambiti	Idrografia
Itinerari Secondari	Schema Direttore	Insediamenti residenziali
Viste Aperte	Integrazione	Insediamenti industriali
Punti Panoramici	Rinforzo delle componenti paesaggistiche ed ambientali	Cave
	Attenuazione	
	Mascheramento	



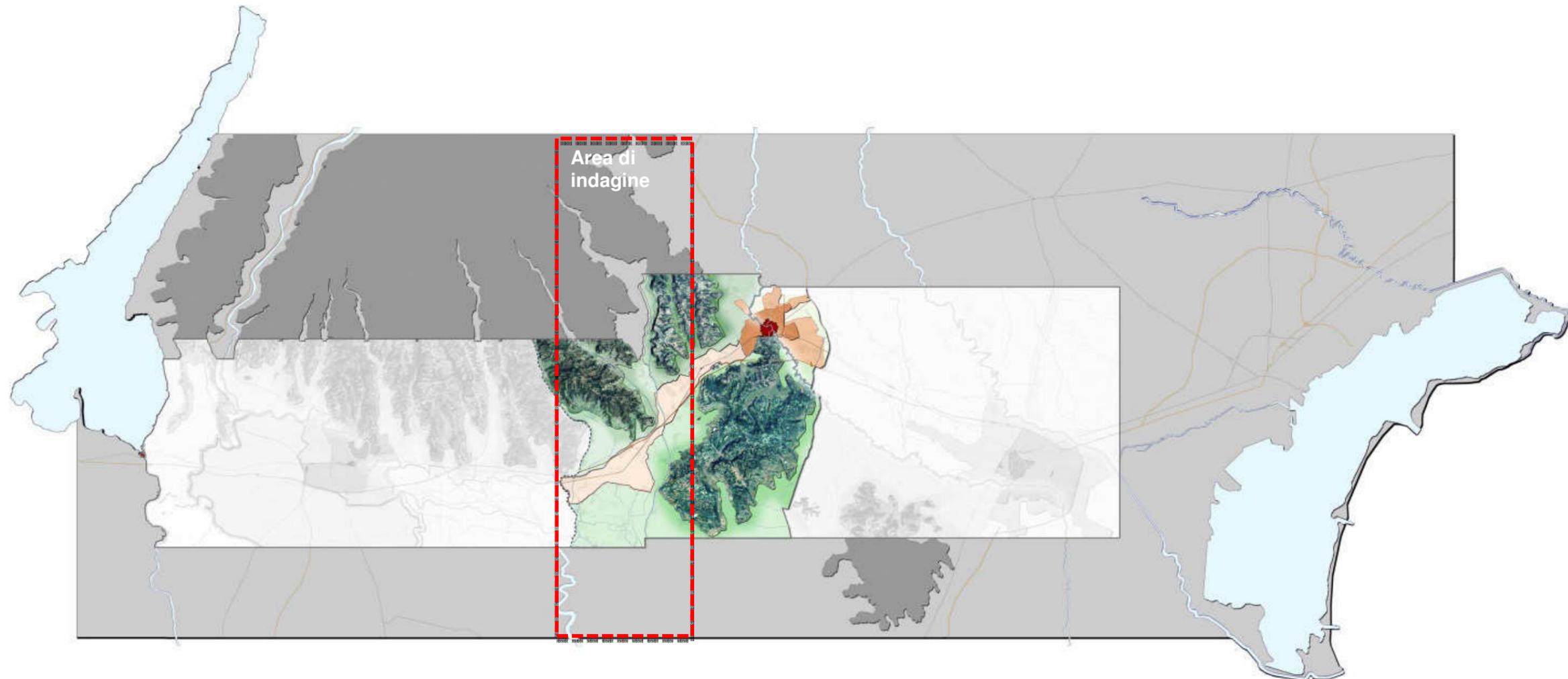
5.2 CONTESTO “BERICO”

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

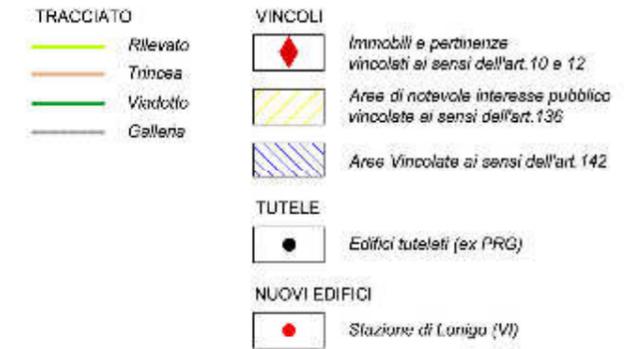
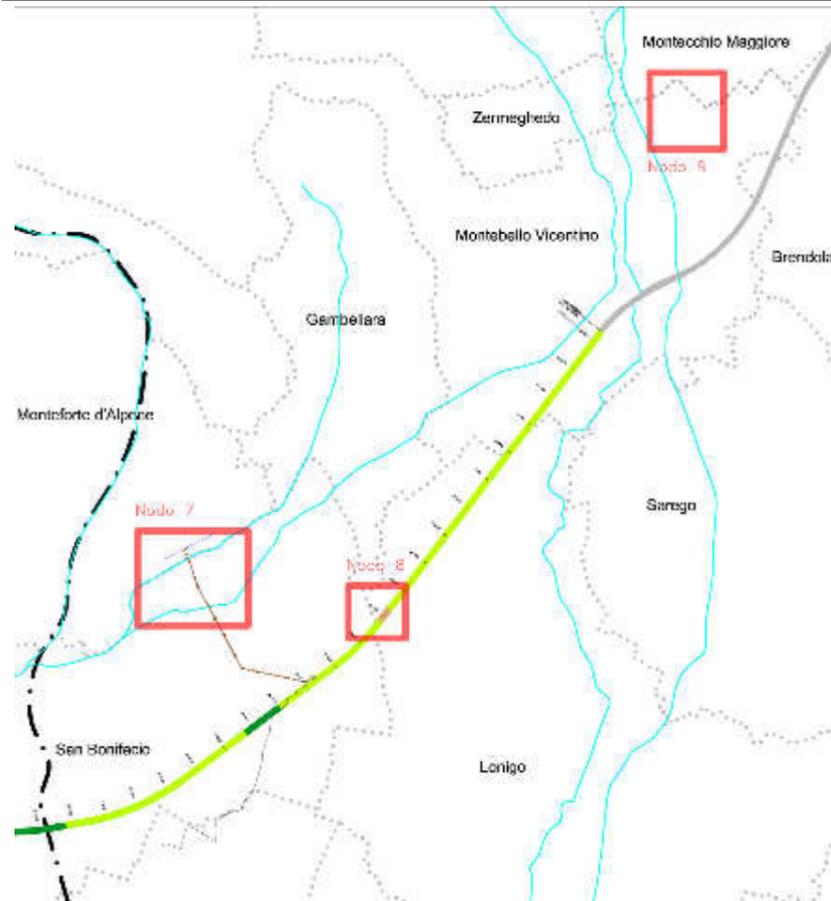
relazione al succedersi dei sistemi di paesaggio, ognuno con connotazioni paesaggistiche particolari. E’ comunque l’imporsi percettivo dei rilievi collinari e montani l’aspetto rilevante, dagli spazi aperti e viste lunghe della scena precedente, agli orizzonti verdi e viste prospettiche della valle tra colli Berici e Prealpi/Lessini.



5.2.1 ANALISI DEI VINCOLI

All'interno del **contesto Veronese** il corridoio dell'infrastruttura intercetta i seguenti vincoli paesaggistici di cui al D.Lgs 42/2004.

Punti di interferenza	Denominazione del nodo	Immobili e pertinenze art.10 e 13	Aree di notevole interesse pubblico art.136	Aree Vincolate art.142
Nodo 7	Torrente Chiampo e Aldenà			X
Nodo 8	Stazione di Lonigo	X		
Nodo 9	Villa Gualdo	X		X



5.2.2 ANALISI DELLE TUTELE

Le tutele si riferiscono prevalentemente al sistema degli edifici di interesse storico testimoniale individuati dalla pianificazione locale all'interno dei diversi comuni.

Si tratta per la maggior parte di edifici agricoli storici localizzati all'interno dello spazio agricolo.

A scopo ricognitivo si riporta un dettaglio degli edifici tutelati ai sensi della pianificazione locale e direttamente interferiti dall'opera, per prossimità o intercettati direttamente



25+000



Edifici individuati come Zona A da P.R.G. di San Bonifacio Interessati per prossimità all'opera

26+800



Vincolo cimiteriale

31+800



Edificio storico testimoniale tutelato da P.R.G. di Montebello Vicentino

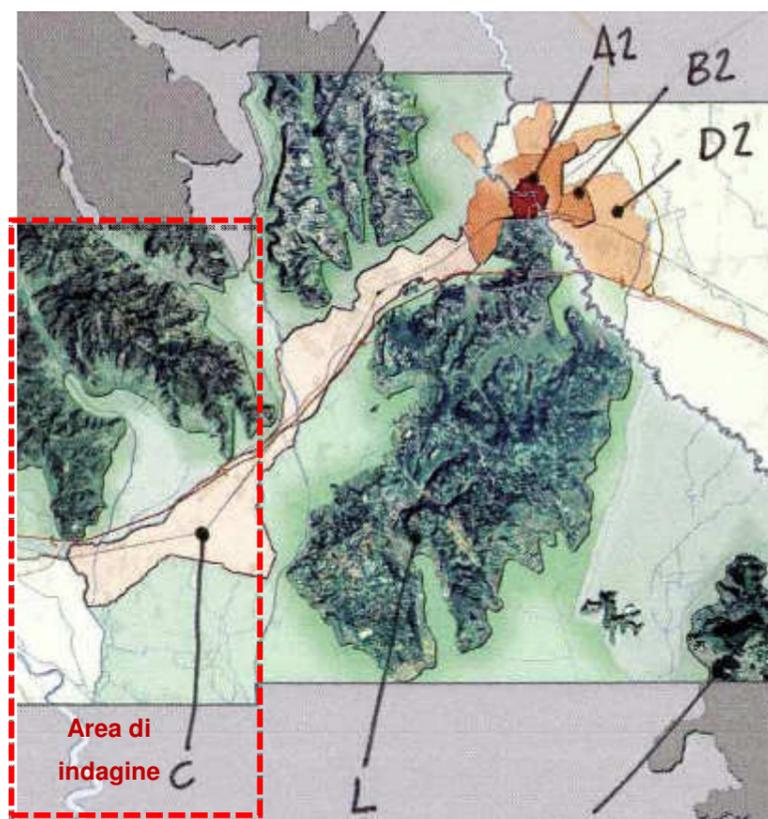
 ATI bonifica	Linea AV/AC VERONA – PADOVA	
	1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE DI SAN BONIFACIO	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGIM0007001C_00A	. Pag 115 di 260

5.2.3 ANALISI DELLO STATO ATTUALE

L'analisi del paesaggio alla scala del cotesto è funzionale alla valutazione degli effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera.

5.2.3.1 Unità di paesaggio all'interno del contesto

Individuazione delle immagini di paesaggio presenti all'interno del contesto con riferimento alle "tipologie" di cui al precedente paragrafo 2.5.2.



Il contesto è articolato in sei *Sistemi di Paesaggio*, tutti articolati lungo la conurbazione centrale. 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 San Bonifacio.
- **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.
- **Unità di Paesaggio delle Prealpi e Lessini (M-N)**, 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.

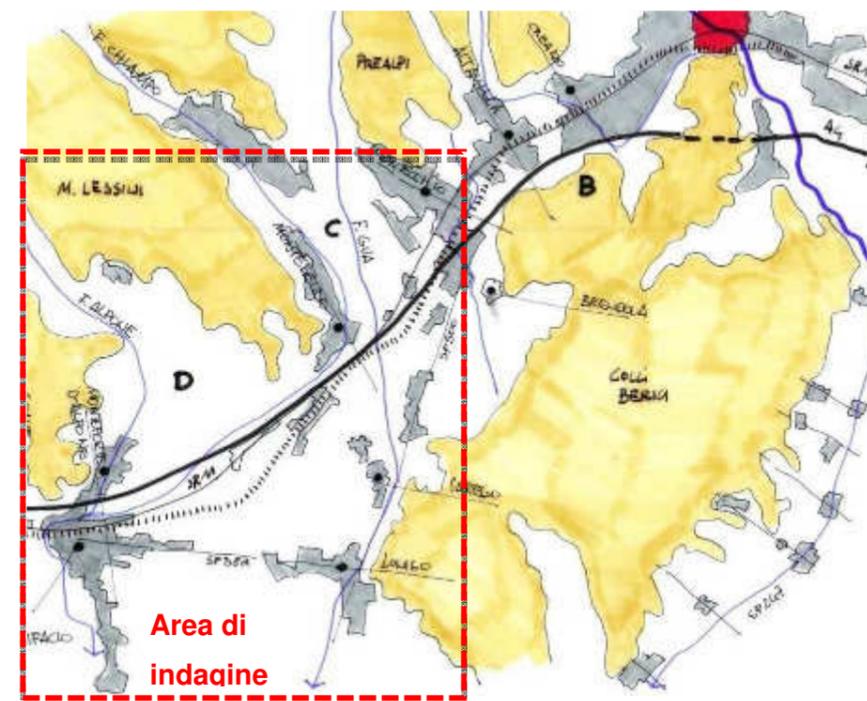
5.2.3.2 Caratteri figurativi e formali alla scala del contesto

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 Monteforte d'Alpone/San Bonifacio. Un "nastro" di pianura dai bordi e margini irregolari, margini che su entrambe i lati si dilatano per incunarsi 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 SP 38a).

Il sistema insediativo si articola e densifica lungo le stesse linee. Una robusta struttura centrale da Vicenza a San Bonifacio 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 sviluppati 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, Gua, Chiampo, Alpone) ed i sistemi insediativi che scendono da nord, dividono la scena lungo la SR11 in quattro sezioni, aventi le medesime dominanti percettive ma ognuna con riferimenti e caratteri propri:

- b.** Tra Bacchiglione e la strozzatura Montecchio/ Brendola;
- c.** Tra Montecchio e Montebello;
- d.** Tra Montebello e la strozzatura Monteforte d'Alpone/San Bonifacio.

Si tratta di quattro 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.



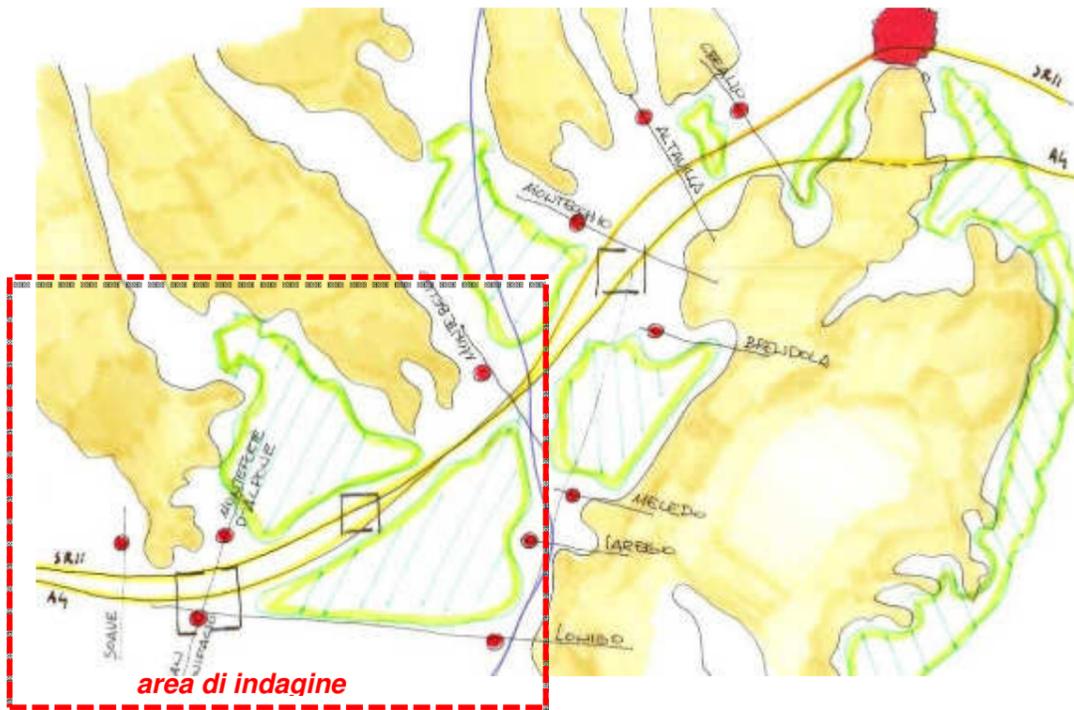
Schema dei caratteri fisici e individuazione dell'area di indagine

Partendo da Vicenza 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 a Montecchio, autostrada ed Sr11 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. Questo almeno fino a San Bonifacio ove acquista forza un sistema trasversale (nord-sud) Monteforte d'Alpone / Arcole, la soglia dell'intero contesto, dopo la quale il paesaggio per la parte sud cambia decisamente i suoi caratteri.

5.2.3.3 Caratteri del sistema percettivo alla scala del contesto

Il **sistema della percezione** è ben caratterizzato, fino a San Bonifacio 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 Vicenza 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

Dopo il nodo di Montecchio, le viste si aprono.

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 Guà: 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.

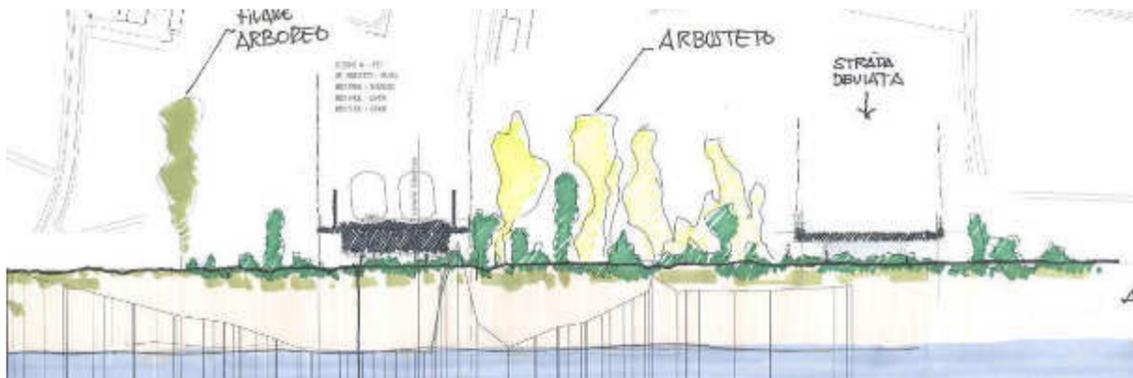
I paesaggi diffusi della villa veneta, dei presidi storici (rocche, monasteri) punteggiano tutta la scena, conferendo identità e riconoscibilità alle varie località.

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

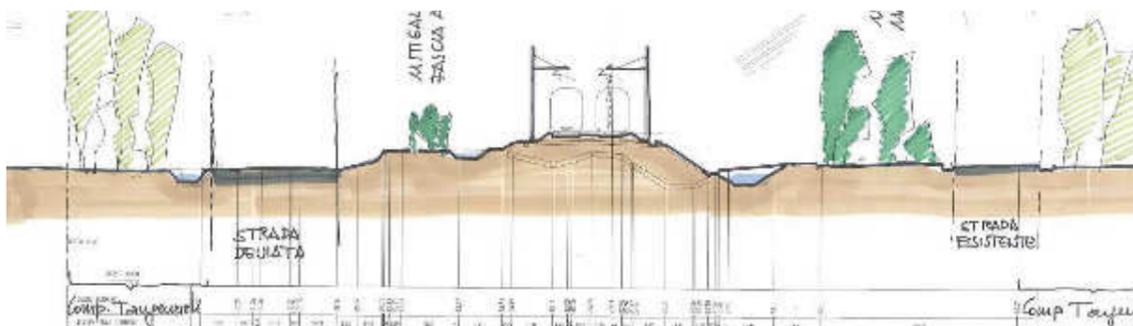
Tale paesaggio agricolo ha i suoi luoghi di eccellenza e riferimenti tematici prevalenti in corrispondenza dei **contesti figurativi** localizzati negli spazi aperti tra Montecchio e Monteforte d'Alpone. Due ambiti caratterizzati dalla bellezza delle pendici, geometria dei vigneti, integrità del costruito, 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

5.2.4 CARATTERISTICHE DEL PROGETTO ALL'INTERNO DEL CONTESTO

All'interno del contesto Berico, il tracciato della linea AV/AC, dopo aver oltrepassato il torrente Alpone con un ponte ad arco a via inferiore al Km 20+600, procede in viadotto (denominato Alpone). La lunghezza totale di tale viadotto è di circa 1770m, di cui circa 1000m nel contesto Berico..



Il manufatto previsto è costituito da impalcato a travi precomprese in c.a., sostenuto da piloni quadrangolari, sovente accompagnato da barriere fonoassorbenti per mitigare l'impatto acustico in prossimità del centro abitato. Il piano del ferro oscilla tra i 6m e 10m sul piano campagna.



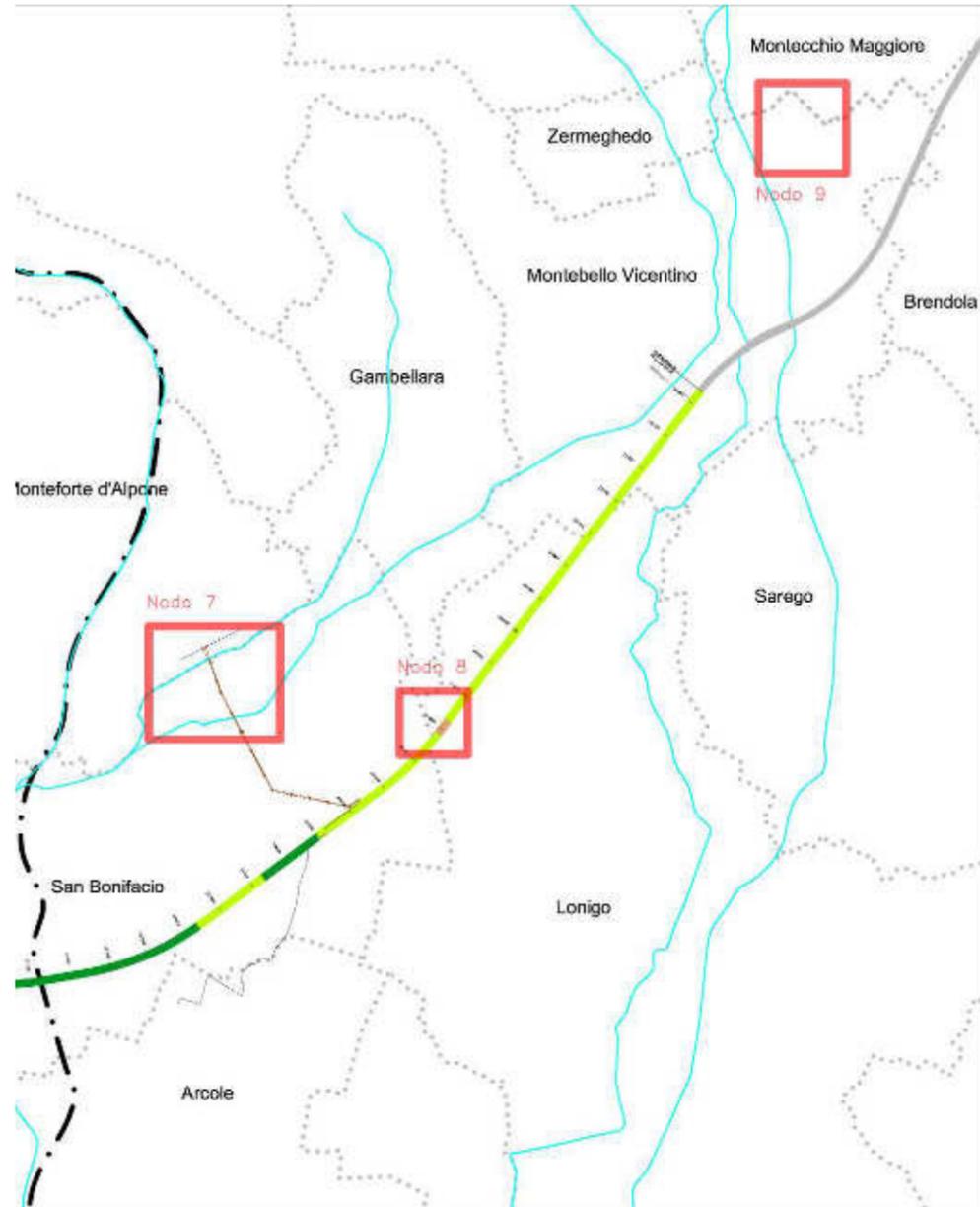
Al Km 21+990 termina il viadotto e la linea procede in rilevato, fino al Km 24+800, tra 5m e 3m su piano campagna.

Da qui un altro viadotto (San Bonifacio) sviluppa una lunghezza di circa 440m fino al Km 25+300, con caratteristiche analoghe al precedente. Sin qui, è importante la presenza delle barriere fonoassorbenti, in relazione alla vicinanza al centro abitato.

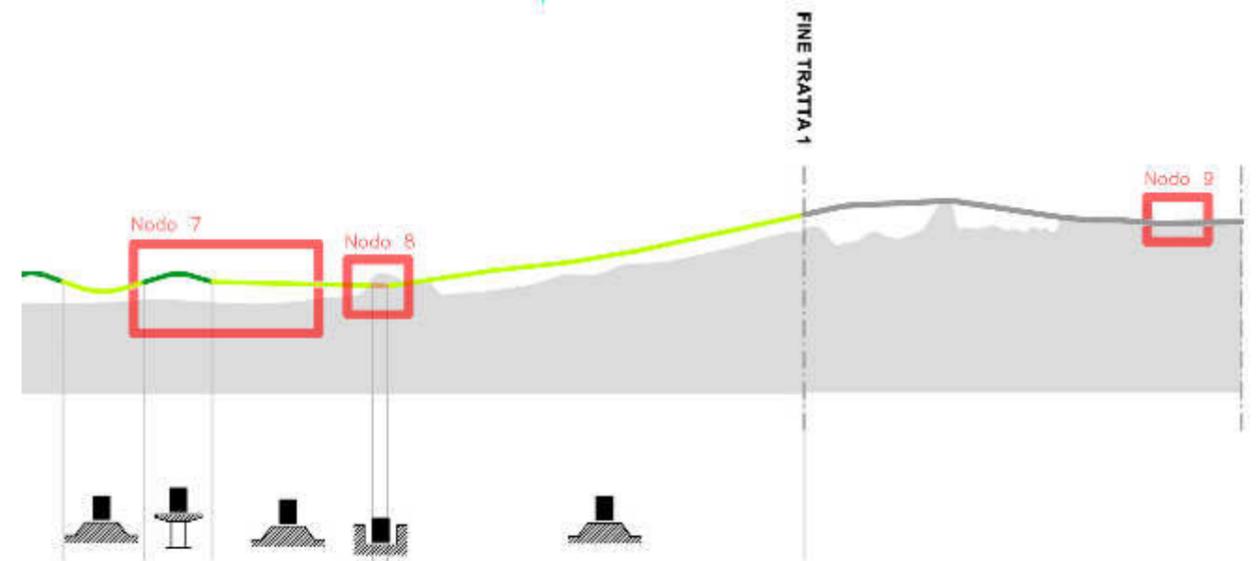
Dal termine del viadotto, un tratto in rilevato di circa 2Km conduce fino al Km 27+550, punto in cui la linea AV/AC si riaffianca alla linea storica, per procedere parallelamente sino al termine della tratta. Le due linee si ricongiungono in prossimità dell'attuale fermata di Lonigo, che in relazione a necessità tecniche sarà completamente ricostruita.

Sino al Km 32+525, l'opera procede in rilevato, in stretto affiancamento alla linea storica, integrando il terrapieno esistente verso Sud per creare la sede per i binari AV/AC.





Individuazione dei nodi e morfologia dell'opera



5.2.5 EFFETTI SUL PAESAGGIO

5.2.5.1 Effetti sui caratteri Formali e Figurativi

Componente	Effetti maggiormente significativi alla scala del Contesto
Spazio agricolo	Interclusione di uno spazio agricolo tra nuova infrastruttura ed autostrada
Corsi d'acqua	Attraversamento di alcuni corsi d'acqua da parte dell'elettrodotto complementare alla TAV (nodo 7)
Viabilità	Interruzione della viabilità secondaria a ridosso dell'abitato di Locara
Sistema insediativo	Prossimità al bordo sud dell'abitato di San Bonifacio Prossimità al cimitero di Locara (nodo 7)

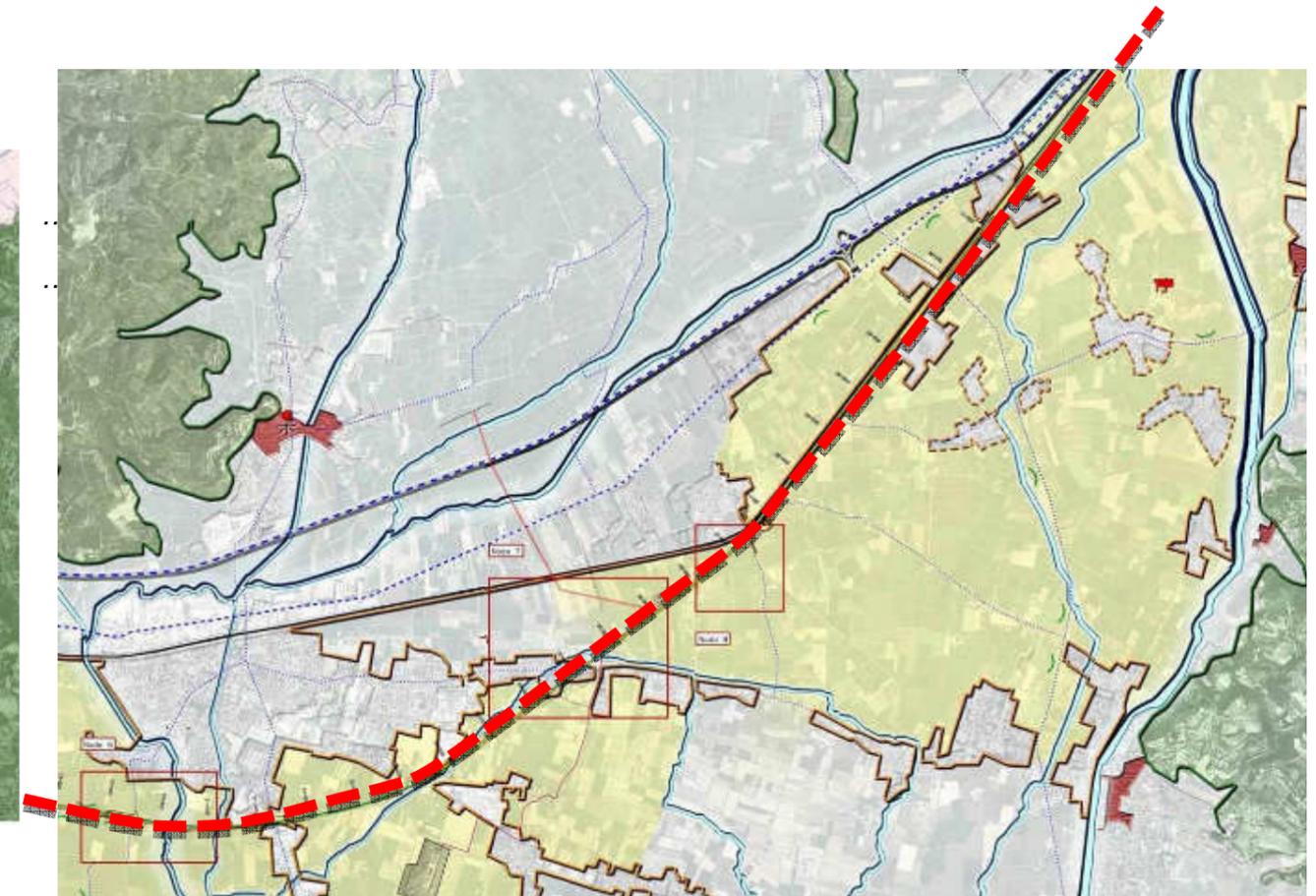
Gli effetti relativi alle aree paesaggisticamente rilevanti denominate “**nodi**” (interferenze con i vincoli) sono stati approfonditi nel relativo capitolo n. 7 “*Compatibilità paesaggistica a scala puntuale*”



5.2.5.2 Effetti sui caratteri Percettivi

Componente	Effetti potenziali
Bacini visivi	Sottrazione di parte del bacino visivo relativo alle aree agricole intercluse tra nuova infrastruttura e autostrada
Punti Panoramici	Attraversamento del campo visivo dei punti panoramici da Monteforte D'Alpone e dal castello di Montecchio
Itinerari	Interferenza con l'itinerario San Bonifacio/Soave

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*”



 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA				
	1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE DI SAN BONIFACIO				
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA				
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGIM0007001C_00A			. Pag 122 di 260		

5.2.6 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:

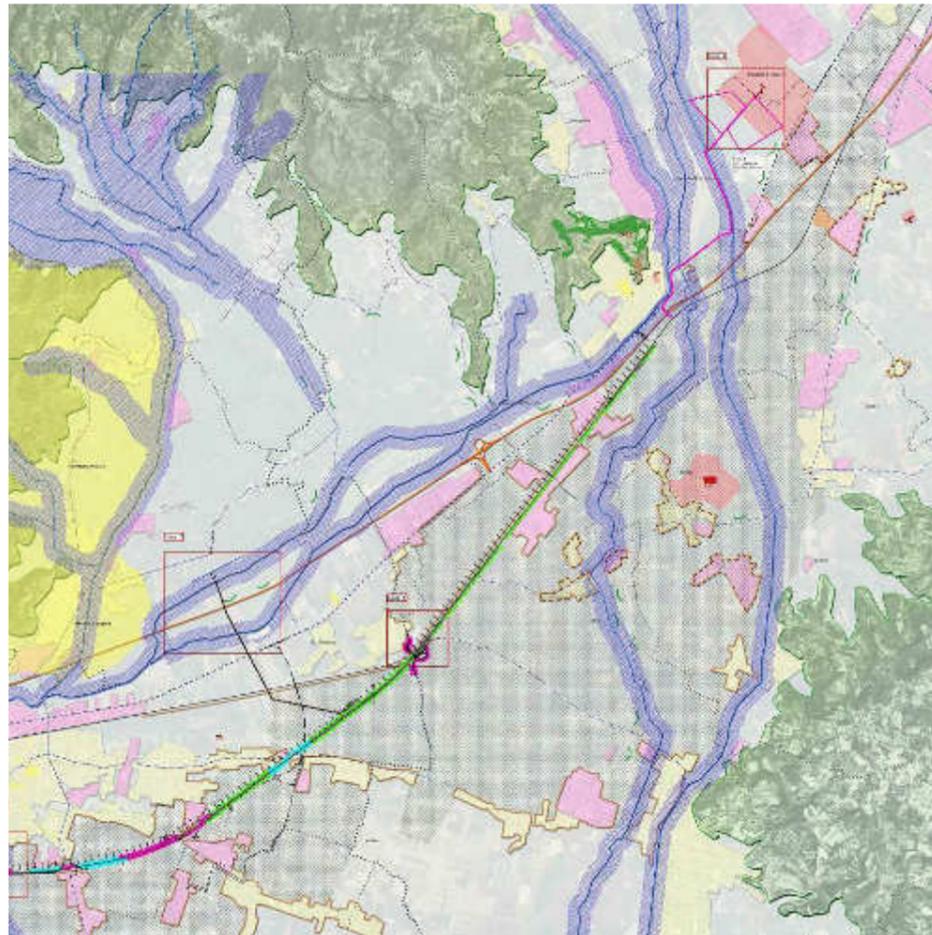
- a. **Rinforzo dei caratteri ambientali o paesaggistici:** quando l'opera interferisce con il sistema dei corridoi di connettività ecologica (corsi d'acqua) e vi è la necessità di ricucire e rafforzare il sistema della naturalità con l'introduzione di *fasce boscate, macchie boscate in ambito ripariale, fascia arboreo arbustiva igrofila* (vedi nodi 3.2, 6..). In presenza di aree intercluse o residuali che possono essere utilizzate per arricchire il sistema della naturalità in area agricola (vedi nodo 5) . 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 scavalamento della TAV (nodi 3.2, 4...) o con la localizzazione puntuale di macchie boscate che conferiscano ritmo alla percezione dissimulando ove possibile la linearità e continuità del tracciato dell'opera.
- b. **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 (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*. (nodo 3.1...).
- c. **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* (nodi 4. 5...).

Linea AV/AC VERONA – PADOVA

1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE DI SAN BONIFACIO

Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A



Caratteri percettivi		Vincoli			
	Città storico		Vincolo Paesaggistico D.Lgs. 42/2004 Aree di Notevole Interesse Pubblico		Individuazione Nodi
	Vergini		Vincolo Paesaggistico D.Lgs. 42/2004 Corsi d'Acqua		Individuazione Cave di progetto
	Vergini Frammentati		Vincolo Paesaggistico D.Lgs. 42/2004 Aree Boscate		Individuazione percorso di accesso alla Cava Lc. Gudda
	Vergini Verdi		Vincolo Archeologico D.Lgs. 42/2004	Caratteri figurati e formali	
	Bocini Visivi		Vincolo Monumentale D.Lgs. 42/2004 Edificio		Autostrada
	Itinerari Principali		Vincolo Monumentale D.Lgs. 42/2004 Ambiti		Linea ferroviaria esistente
	Itinerari Secondari	Schema Direttore			Idrografia
	Viste Aperte		Integrazione		Insedimenti residenziali
	Punti Panoramici		Rinforzo delle componenti paesaggistiche ed ambientali		Insedimenti industriali
			Atteruzzazione		Cave
			Mascheramento		

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:

IN0D00DI2RGIM0007001C_00A.DOC

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

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA				
	1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE DI SAN BONIFACIO				
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA				
PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	. Pag 125 di 260
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A					

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.

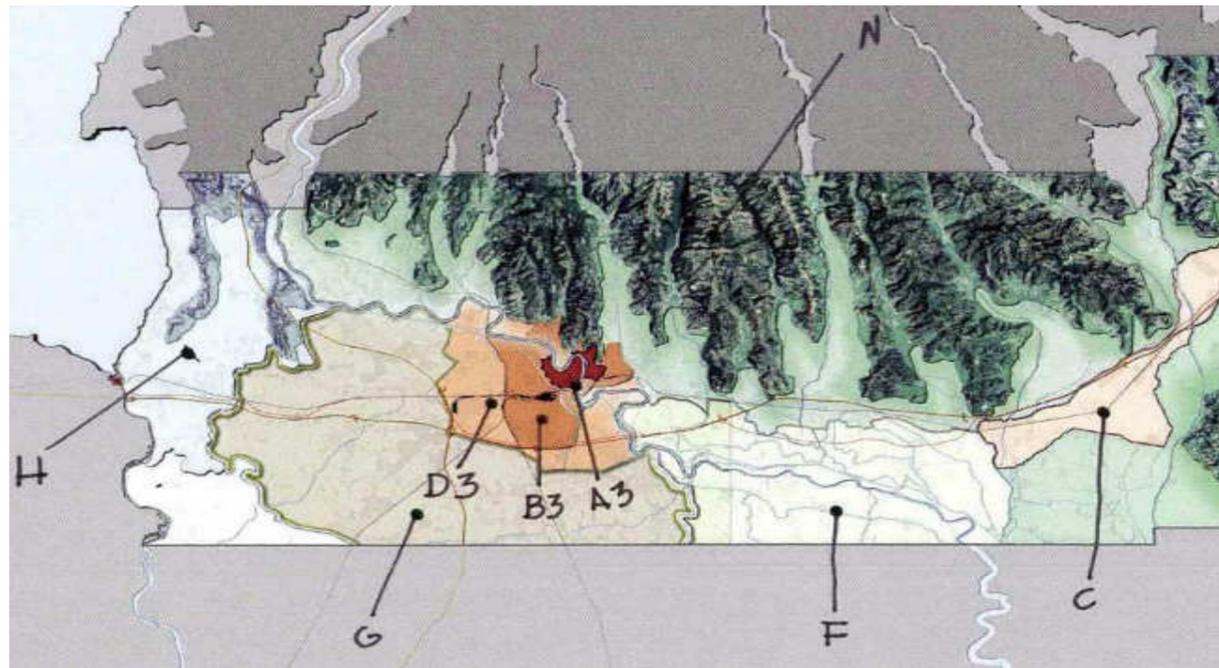
Dopo aver definito le specie ammesse all'interno delle diverse **unità ecologiche** la scelta delle composizioni e sestri di impianto per le opere a verde dovrà incrociarsi con valutazioni di carattere paesaggistico. caratteri delle diverse **unità di paesaggio, obiettivi di qualità** fissati dalla pianificazione 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 (vedi paragrafo...)

Aree naturalistiche	<i>Paesaggio della Lessinia (N)</i>
	<i>Paesaggio collinare dei Berici (L)</i>
	<i>Paesaggio dei corsi d'acqua</i>
Aree agricole	<i>Paesaggio agricolo periurbano (D3)</i>
	<i>Paesaggio agricolo della pianura dell'Adige (F)</i>
	<i>Paesaggio agricolo della pianura tra Tione e Adige (G)</i>
Aree Urbane	<i>Paesaggio della città storica (A3)</i>
	<i>Paesaggio della prima cintura urbana (B3)</i>
	<i>Paesaggio delle Conurbazioni (C)</i>
Reti Storiche	<i>Paesaggio diffuso dei presidi storici</i>
	<i>Paesaggio diffuso dei santuari</i>
	<i>Paesaggio diffuso delle ville venete</i>



 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA				
	1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE DI SAN BONIFACIO				
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA				
	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
	IN0D00DI2RGIM0007001C_00A				

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 stradale 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:
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A.DOC

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.

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA				
	1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE DI SAN BONIFACIO				
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA				
	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
	IN0D00DI2RGIM0007001C_00A				

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 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.

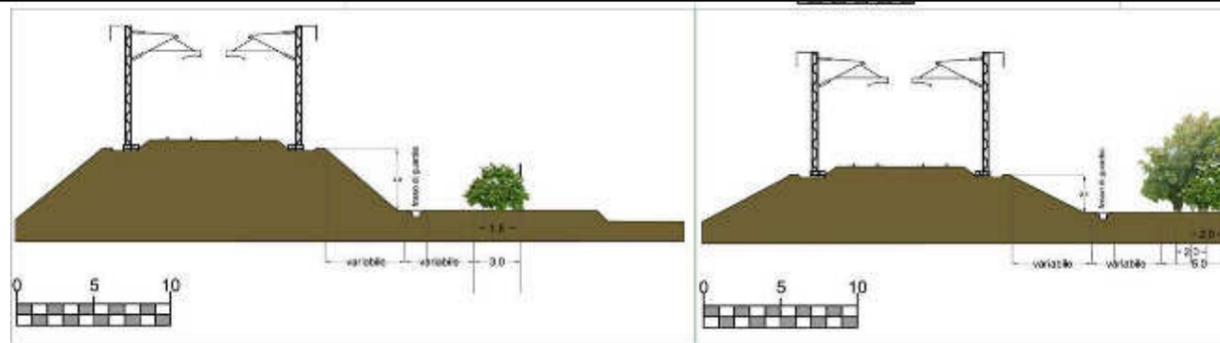
In generale il potenziamento della vegetazione è stato deciso per garantire un'efficace funzione schermante che incide positivamente sia sugli impatti della componente paesaggistica che di quella ambientale in senso lato. Infatti, le fasce di vegetazione a IN0D00DI2RGIM0007001C_00A.DOC

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.

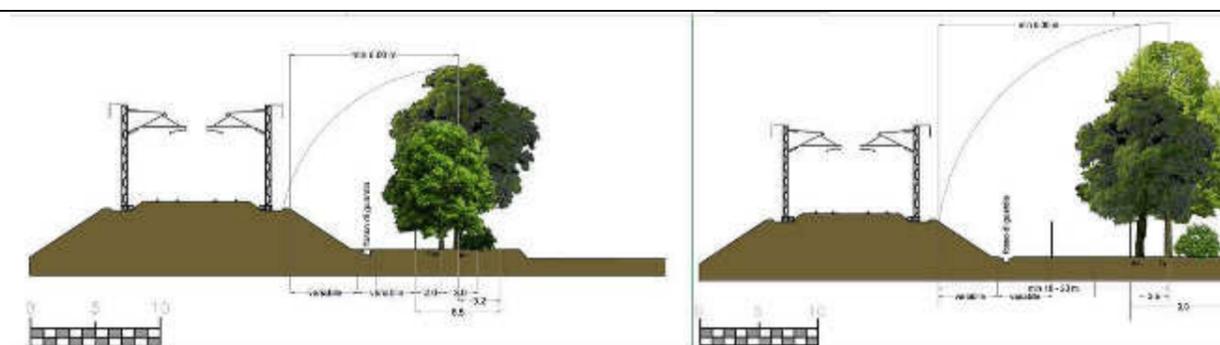
6.5 TIPOLOGICO DELLE OPERE A VERDE

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 rimanda all'elaborato specifico

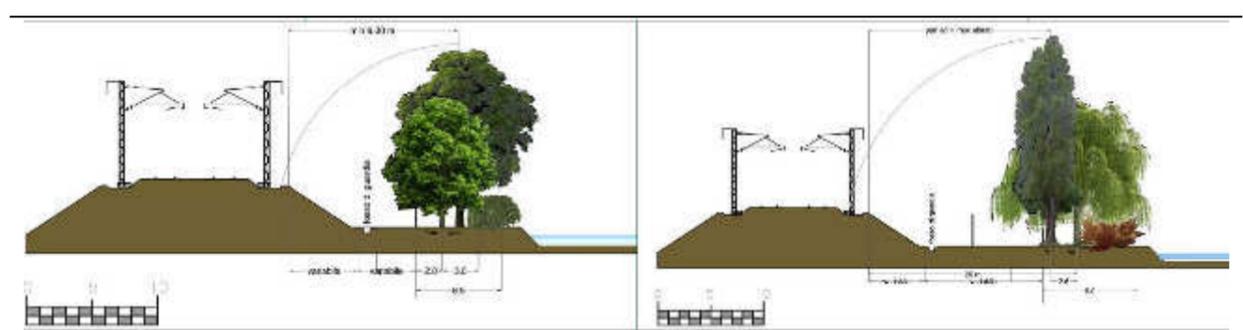
01 – Fascia arbustiva in ambito agricolo



02 – Fascia arboreo arbustiva in ambito agricolo



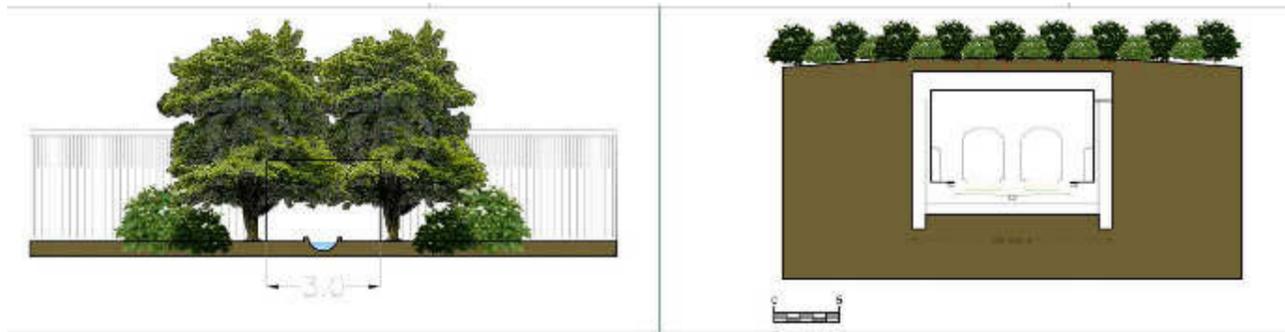
03 – Fascia arboreo arbustiva igrofila



04 – macchia arbustiva in ambito agricolo



09 – Sistemazione galleria artificiale



11 - macchia arbustiva con nuclei arborei



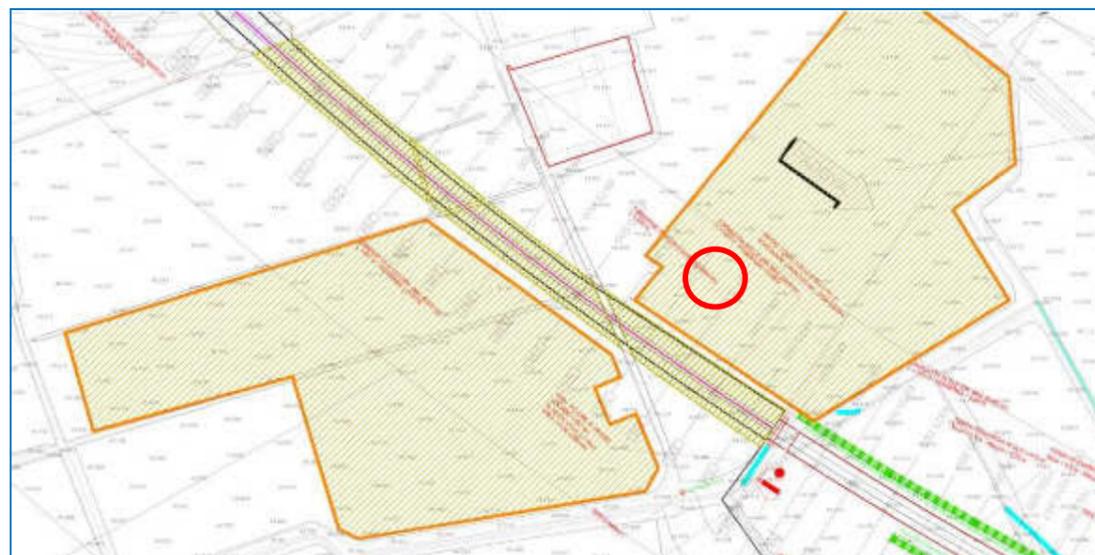
10 - Sistemazione aree intercluse



 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA					
	1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE DI SAN BONIFACIO					
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA					
	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	. Pag 132 di 260
	IN0D00DI2RGIM0007001C_00A					

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 (Cfr. con Galleria artificiale), 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 (dal km 4+950 al km 6+850), 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 (eliminare perché non vi sono ripristini forestali) 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.

(inserirne solo se sono previste analisi in capitoli diversi dal progetto in esame, in quanto io nel computo non ho previsto alcuna analisi) In linea generale si dovranno prevedere le seguenti operazioni:

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 disfaccimento 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

 ATI bonifica	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE DI SAN BONIFACIO	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGIM0007001C_00A	. Pag 133 di 260

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.

IN0D00DI2RGIM0007001C_00A.DOC

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.

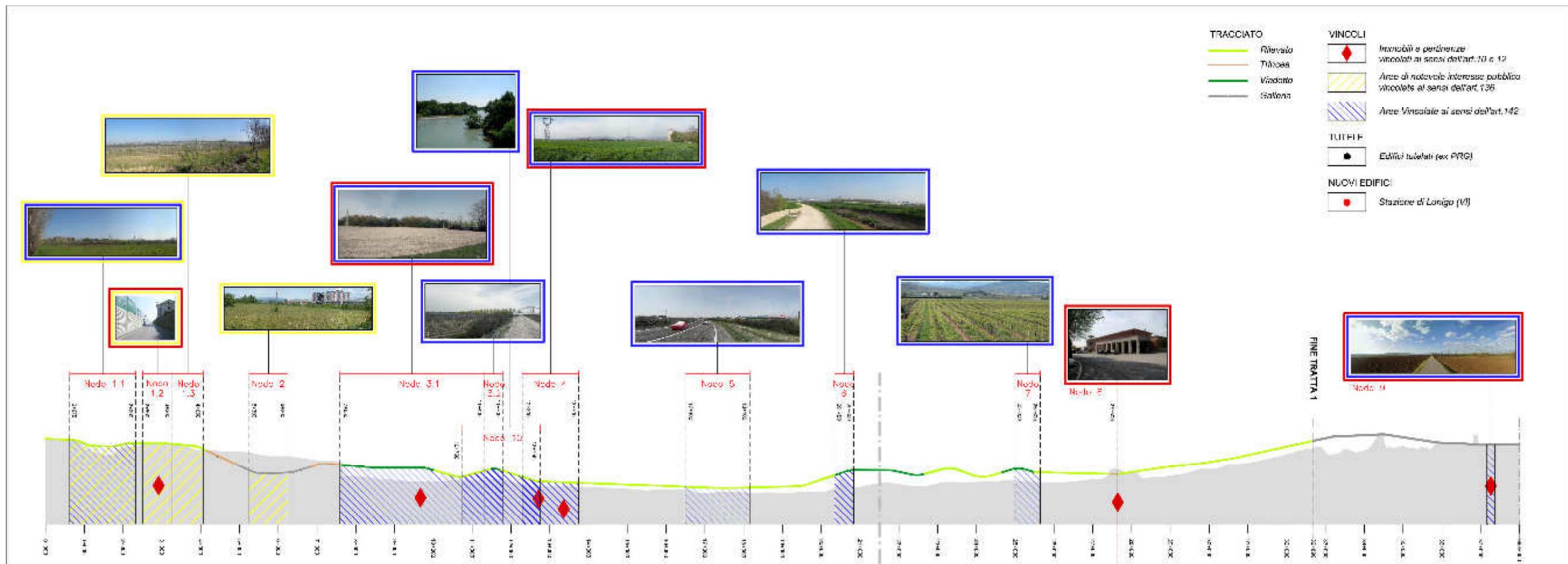
Il letame pelletato dovrà essere conforme alla circolare MIRAAF n. 9594661 del 10-10-95. Si dovrà prevedere una concimazione con 500g/mq.

6.6.7 RESTITUZIONE DELL'AREA ALL'USO AGRICOLO

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

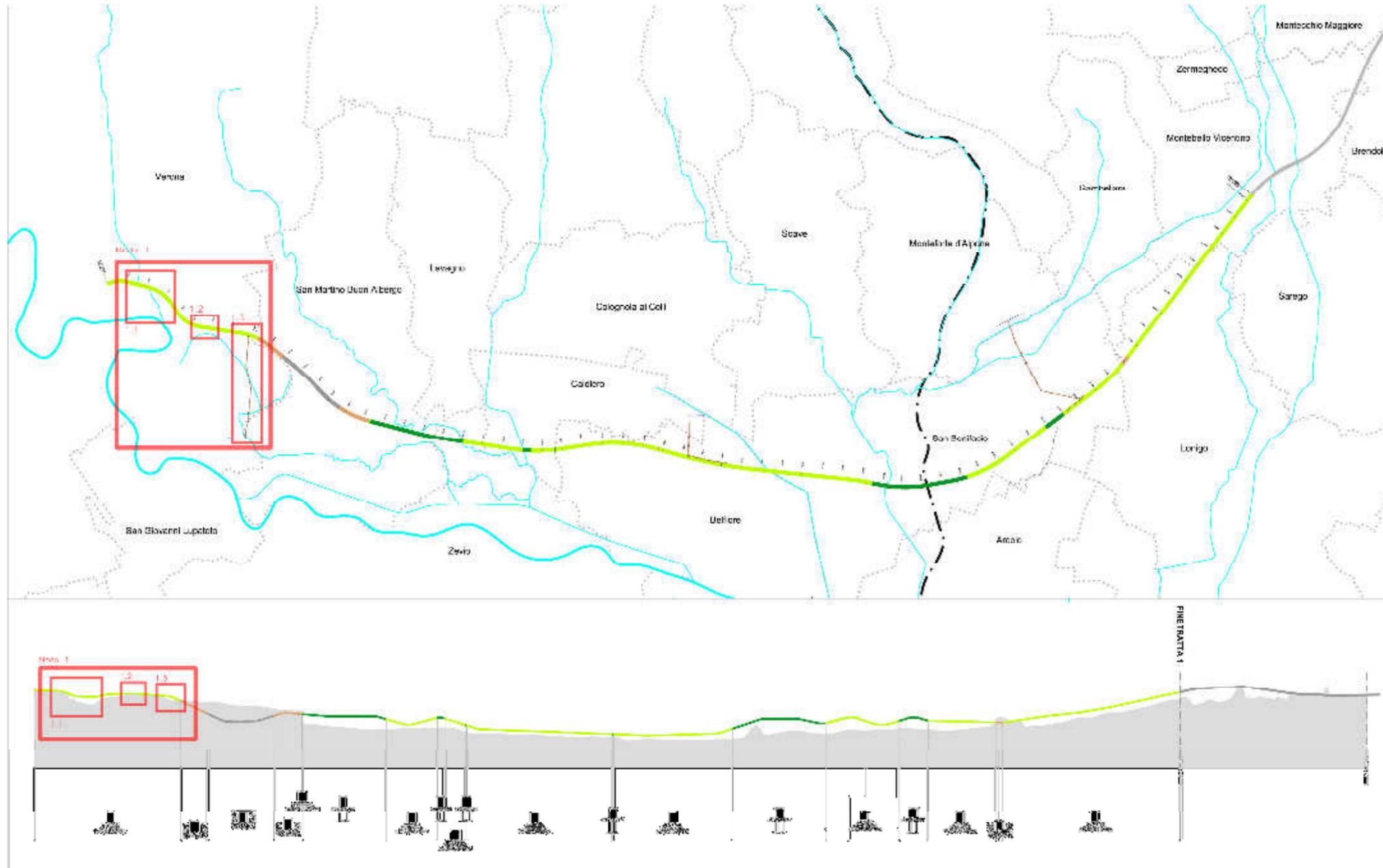
7 COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA A SCALA LOCALE – I NODI

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.



Nodo 1 - Lungadige

progressiva da Km 0+675 a 4+050



Ante opera Nodo 1 progr. da Km 0+675 a 4+050



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
Decreto con provv. Min. 25/08/2009, 08/07/2010 Complesso Ex Noviziato già Villa Morandina	Provvedimento del consiglio regionale n. 578 del 16/10/1987 "Inclusione delle zone a nord-est e sud-est del centro storico e il Lungadige in comune di Verona, negli elenchi di cui all'articolo 2 della Legge 26 giugno 1939, n.1497".	Vincolo fluviale per il torrente Valpantena
Decreto con provv. Min. 26/08/1988 Cà del Bue		Vincolo per zona boscata
		Vincolo fluviale per il fiume Antanello

Analisi stato attuale

Si tratta di un ambito molto vasto, che si estende a sud del tracciato ferroviario esistente fino al fiume Adige. È un'area golenale e di paleoalvei, caratterizzata dalla presenza di antiche contrade medioevali, notevoli costruzioni rurali e ville cinquecentesche. La qualità generale del luogo, tuttavia, si indebolisce lungo il margine Nord, in prossimità della linea ferroviaria esistente, per la presenza di aree antropizzate site ad una quota distinta dall'area golenale vera e propria. Relativamente alla *matrice fisico naturalistica*, il limite settentrionale, la ferrovia attuale, coincide con un salto di quota tra il piano della città di Verona e l'ambito vincolato a Sud.

Per i vincoli presenti a Nord della linea ferroviaria, proprio il dislivello costituisce una difesa fisica tale da ritenere non vi siano eventuali interferenze dirette. Il piano inferiore, nella fascia di analisi dell'opera, si presenta come un ampio spazio aperto, suddiviso in grandi bacini visivi regolari con margini costituiti da emergenze arboree di prima grandezza. Articolata è la sequenza naturalistica a ridosso del cambio di quota, costituita da fasce boscate, orti urbani, corsi d'acqua. Il piano più elevato dell'ambito vincolato ha generalmente una qualità paesaggistica inferiore, in quanto in gran parte diffusamente antropizzato o spazio residuo tra urbanizzazione e tracciato infrastrutturale.

Il *mosaico agrario* nelle immediate vicinanze è di tipo monocolturale; la *matrice antropica storica* si caratterizza per emergenze puntuali di notevole interesse: alcune ville situate ai margini dei distretti visivi e edifici rurali di pregio baricentrici rispetto ai bacini, che fungono da riferimento visivo. Un centro abitato sito sul piano superiore del dislivello lungo via Campagnole a ridosso della ferrovia esistente. In particolare, interessato per la prossimità all'opera, l'edificio vincolato alla prog. 2+900. La *matrice antropica contemporanea* è costituita da edificazione diffusa in località Borgo San Pancrazio, e margini urbani attorno al nucleo storico di via Campagnole.

Data la dimensione dell'area in oggetto, e le notevoli differenze paesaggistiche al suo interno, si divide l'area in tre nodi specifici, per i quali si articola la descrizione singolarmente.

Riferimenti fotografici



1 - Panoramica nodo 1.1

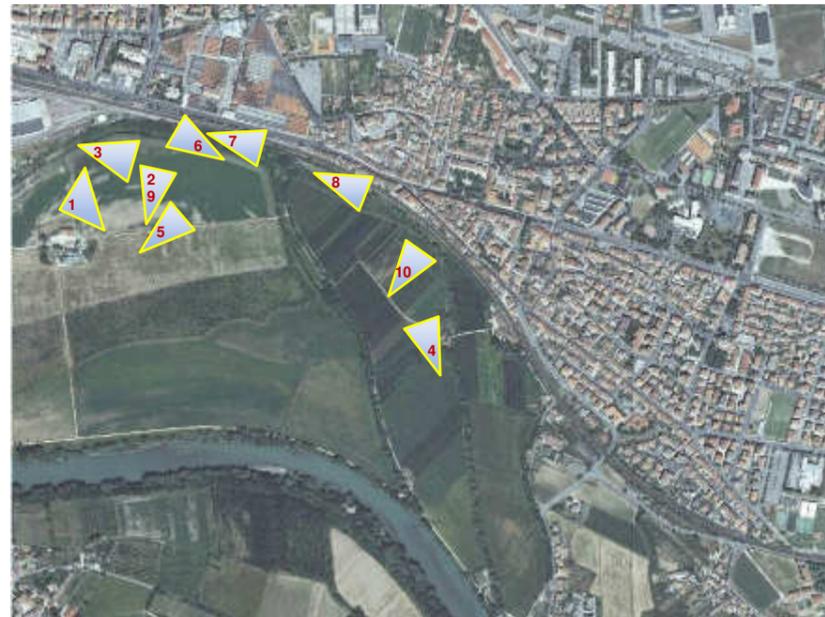


2 - Panoramica nodo 1.2



3 - Panoramica nodo 1.3

Ante opera Nodo 1.1 progr. da Km 0+675 a 2+200



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
	Provvedimento del consiglio regionale n. 578 del 16/10/1987 "Inclusione delle zone a nord-est e sud-est del centro storico e il Lungadige in comune di Verona, negli elenchi di cui all'articolo 2 della Legge 26 giugno 1939, n.1497".	Vincolo fluviale per il torrente Valpantena

Analisi stato attuale

Il nodo 1.1 è compreso tra l'ansa dell'Adige a Sud e la ferrovia a Nord. Si compone di due grandi bacini visivi, separati da un corso d'acqua arginato. Il bacino Ovest è un ampio spazio aperto a prato, con chiari margini costituiti da fasce boscate e un itinerario principale rappresentato da un viale alberato baricentrico al bacino. Un'azienda agricola, situata all'inizio del viale, costituisce l'unica emergenza architettonica del bacino Ovest. Lungo il margine Nord, la ferrovia segna un importante salto di quota tra il piano della città retrostante e il bacino; la linea ferroviaria esistente è nascosta dietro la fascia alberata che sottolinea il margine e prosegue lungo il corso d'acqua che separa bacino Ovest e bacino Est.

Il bacino Est ha una connotazione diversa, poiché il dislivello tra piano campagna e piano città si riduce progressivamente fino ad annullarsi in prossimità del margine Est, a ridosso del nucleo storico di via Campagnole. Il bacino si configura come vasto spazio agricolo coltivato a frutteto e in piccola parte a seminativo, anche se percettivamente i margini sono meno evidenti rispetto al bacino Ovest, a causa della maggiore densità vegetazionale e di una dorsale alberata che attraversa interamente il bacino interrompendone la continuità visiva. Rispetto al bacino Ovest, è meno chiaro il rapporto con la città, a causa del dislivello ridotto tra piano campagna e piano urbano.

Riferimenti Fotografici



1 - Panoramica bacino Ovest



2 - Bacino Ovest, salto di quota



3 - Bacino Ovest, margini



4 - Bacino Est



5 - Bacino Ovest



6 - Bacino Ovest, margini



7 - Bacino Ovest, margini



8 - Bacino Est, margini



9 - Bacino Ovest, margini



10 - Bacino Est salto di quota

Post Opera Nodo 1.1 progr. da Km 0+675 a 2+200



Carta di sintesi post opera



Fotosimulazione

Ortofoto con inserimento opera

Caratteristiche dell'opera in corrispondenza del nodo 1.1

Tra il Km 0+675 e 2+200 il tracciato dell'opera corre in affiancamento alla linea ferroviaria attuale. La sede attuale dei binari viene ampliata verso Sud, deviando la linea storica a partire dal Km 1+873, rimodellando la scarpata grazie ad un muro di sostegno al piede (il muro di contenimento inizia alla prog. 0+750), mentre il livello della nuova linea ad alta capacità diventa progressivamente più basso della linea esistente man mano che si avvanza. Questo avviene lungo tutto il margine del bacino Ovest del nodo 1.1.

Effetti conseguenti all'opera in corrispondenza del nodo 1.1

In considerazione della morfologia dei luoghi, gli effetti sulla matrice fisico naturalistica possono considerarsi quasi nulli: a fronte della sovrapposizione per circa 15m dell'area vincolata per l'inserimento del tracciato ferroviario in accostamento alla linea esistente, le opere di mitigazione previste dal progetto definitivo rafforzano il margine del bacino visivo, grazie all'ampliamento della fascia boscata antistante il dislivello. La matrice fisico-naturalistica sarà rafforzata ed arricchita, il mosaico agrario inalterato. La demolizione di un piccolo gruppo di edifici della matrice antropica storica marginali rispetto al comprensorio non altera l'identità dell'immagine paesaggistica. Contestualmente, la demolizione di pochi edifici della matrice antropica contemporanea ha un impatto minimo visto il numero esiguo e la qualità degli edifici in questione.

Gli effetti dell'opera sui caratteri percettivi nel nodo 1.1 si possono considerare bassi, poiché non vi sono sostanziali alterazioni del bacini visivi, delle emergenze architettoniche, degli itinerari.

Opere di mitigazione

Le opere di mitigazione relative al nodo 1.1 consistono essenzialmente nella reintegrazione della fascia boscata ripariale al piede del dislivello. Questa fascia viene ampliata ed estesa ripristinando l'attuale conformazione paesaggistica del margine del bacino, ed integrandola nelle porzioni ove ora è carente. È previsto il miglioramento delle fasce di vegetazione ripariale esistenti e l'incremento delle superfici boscate a compensazione ed, in particolare, nei seguenti ambiti specifici: dal km 0+600 al km 1+600 ripristino macchia boscata in ambito ripariale e miglioramento della stessa con aggiunta di macchia arbustiva ripariale e sistemazione fascia spondale a ridosso dei corsi d'acqua minori; dal km 1+600 al km 2+100 creazione a compensazione di un ambito lungo linea a macchia boscata in ambito agricolo.

Si segnala la compensazione dell'area boscata interferita con ricostituzione della fascia boscata interferita lungo la linea storica e sua ricostituzione lungo il nuovo margine determinato dall'AV-AC nell'ambito del Parco dell'Adige (dal km 0+600 al km 1+600).

Stato di fatto



Fotosimulazione 1: opera



Fotosimulazione 1: opera e mitigazioni



Linea AV/AC VERONA – PADOVA

1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE DI SAN BONIFACIO

Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A				

Ante opera **Nodo 1.2** progr. da Km 2+500 a 3+200



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
Decreto con provv. Min. 25/08/2009, 08/07/2010 Complesso Ex Noviziato già Villa Morandina	Provvedimento del consiglio regionale n. 578 del 16/10/1987 "Inclusione delle zone a nord-est e sud-est del centro storico e il Lungadige in comune di Verona, negli elenchi di cui all'articolo 2 della Legge 26 giugno 1939, n.1497".	

Analisi dello stato attuale

Il nodo 1.2 si riferisce ad un ambito specifico e puntuale all'interno dell'area vincolata per notevole interesse paesaggistico relativa al Lungadige di cui sopra, in prossimità di un'ulteriore vincolo decretato per la presenza dell'Ex Noviziato (già Villa Morandina) all'interno del complesso dell'Istituto Sorelle della Misericordia. Percettivamente, il bacino visivo in oggetto si configura come un lungo corridoio (circa 600m) compreso tra il muro di recinzione del complesso e le barriere fonoassorbenti a ridosso del tracciato ferroviario esistente. L'emergenza architettonica costituita dall'ex Villa Morandina che si trova a ridosso della recinzione del complesso è l'unico episodio che interrompe la cieca continuità dell'itinerario; l'inclusione tra i margini costituiti da alti orizzonti murari esclude ogni relazione percettiva con il contesto figurativo precedente, gli ampi bacini golenali.

Riferimenti Fotografici



1 - Panoramica bacino Ovest



2 - Bacino Ovest, margini



3 - Bacino Ovest, margini

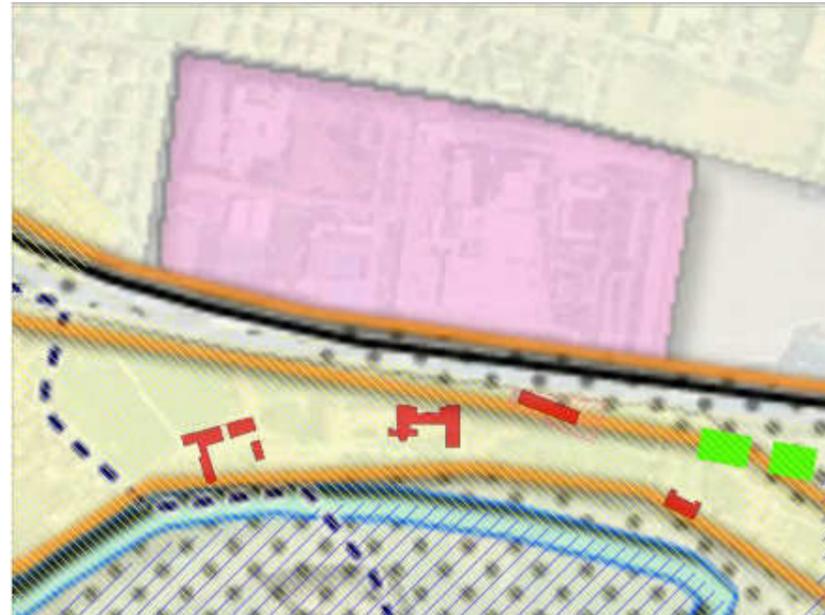


4 - Bacino Est, margini



5 - Bacino Ovest, margini

Post Opera **Nodo 1.2** progr. da Km 2+500 a 3+200



Carta di sintesi post opera



Ortofoto con inserimento opera



Fotosimulazione

Caratteristiche dell'opera in corrispondenza del nodo 1.2

Tra il Km 2+500 e 3+200 il nuovo tracciato si sviluppa in affiancamento alla linea storica, occupandone il sedime mentre la linea storica viene tralata a Nord. Si prevede la demolizione delle attuali barriere fonoassorbenti e la sostituzione delle stesse con barriere analoghe alle altre presenti sulla tratta.

Effetti dell'opera in corrispondenza del nodo 1.2

Fisicamente il sedime del tracciato ferroviario, per effetto dell'inserimento della linea dell'alta velocità, raddoppia il proprio ingombro ampliandosi verso Nord. Relativamente all'edificio vincolato ex Villa Morandina, gli effetti sui caratteri fisici possono considerarsi bassi o nulli, poiché vengono solamente sostituite le attuali barriere antirumore.

Con riferimento all'elemento sensibile del nodo, l'edificio vincolato ex Villa Morandina, l'inserimento dell'infrastruttura si ritiene non alteri i caratteri percettivi riscontrabili percorrendo via Serenelli, la strada compresa tra linea ferroviaria e edificio.

Opere di mitigazione

Non sono previste opere di mitigazione a verde nel tratto interessato dal nodo 1.2, in considerazione del fatto che rispetto all'oggetto del vincolo la situazione di progetto non comporta variazioni.

Ante opera Nodo 1.3 progr. da Km 3+200 a 4+050



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
Decreto con provv. Min. 26/08/1988 Cà del Bue	Provvedimento del consiglio regionale n. 578 del 16/10/1987 "Inclusione delle zone a nord-est e sud-est del centro storico e il Lungadige in comune di Verona, negli elenchi di cui all'articolo 2 della Legge 26 giugno 1939, n.1497".	Vincolo per zona boscata
		Vincolo fluviale per il fiume Antanello

Analisi dello stato attuale

Il nodo 1.3 si colloca a in continuità con il nodo 1.2, lì dove via Serenelli si stacca dal tracciato ferroviario attuale attestandosi sul ciglio del dislivello che distingue la piana golenale. Quest'ambito, delle dimensioni approssimative di 800x100 m, coltivato a vigneto, si configura come spazio residuale i cui margini sono rappresentati da una siepe arbustiva lungo la linea ferroviaria che prosegue l'andamento delle barriere fonoassorbenti precedenti, e un margine di edificazione rada lungo la strada a sud.

L'ambito relativo alla sottostazione è privo di emergenze architettoniche o vegetazionali, e nonostante l'ampio spazio libero lasci finalmente intravedere le pendici dei Lessini all'orizzonte, non si individua una relazione visiva con il contesto figurativo sito oltre la linea ferroviaria, la zona tutelata relativa allo specchio acqueo e zona boscata compresa tra la ferrovia e il raccordo autostradale Verona Est.

L'ambito relativo al tracciato dell'elettrodotto percorre l'aperta campagna verso sud fin oltre l'autostrada A4, ove risente della pressione dell'autostrada stessa, della tangenziale e del termovalorizzatore.

Riferimenti Fotografici



1 - Vista panoramica nodo 1.3 – ambito collocazione sottostazione



2 - Capifosso margine Sud



3 - Vista panoramica nodo 1.3 – ambito collocazione sottostazione



4 - Ambito del fiume Antanello

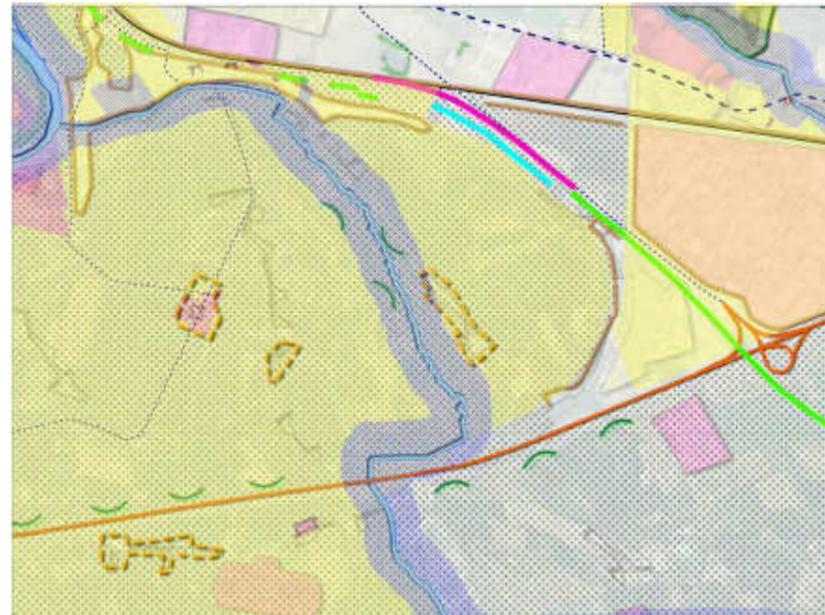


5 - A sinistra Cà del Bue, a destra il termovalorizzatore



6 - Vista aerea termovalorizzatore Cà del Bue

Post Opera Nodo 1.3 progr. da Km 3+200 a 4+050



Carta di sintesi post opera



Ortofoto con inserimento opera



Fotosimulazione

Caratteristiche dell'opera in corrispondenza del nodo 1.3

Tra il Km 3+200 3+450 l'infrastruttura prosegue in rilevato sul sedime della linea storica la quale viene deviata verso Nord in affiancamento. Dal Km 3+450 al 4+050 la linea storica prosegue sul proprio sedime mentre il nuovo tracciato la affianca a Sud. All'altezza della progressiva 3+800, in corrispondenza di un ulteriore vincolo oltre a quello denominato Lungadige, relativo alla fascia boscata immediatamente a nord del tracciato, viene collocata la prima sottostazione elettrica a Sud del tracciato. Da qui, la linea di alimentazione scende verso Sud per circa 2,5Km per allacciarsi all'elettrodotto esistente. Si segnala inoltre la presenza di un'area di cantiere al Km 3+500, a Nord della linea storica, che pur in prossimità di aree vincolate non interferisce direttamente con esse.

Effetti dell'opera in corrispondenza del nodo 1.3

Relativamente ai vincoli presenti nel nodo 1.3, a partire dal Km 3+450 sino al km 4+050, gli effetti sui caratteri fisici dell'area consistono nella sovrapposizione con l'ambito vincolato per una profondità di circa 15m lungo l'intero margine a Nord. Molto più significativa, tuttavia, risulta l'introduzione della sottostazione elettrica, che comporta l'occupazione di circa 1,5 ha di ambito vincolato.

Gli effetti dell'opera relativi ai caratteri percettivi sono importanti, soprattutto in relazione all'inserimento della sottostazione elettrica. Se infatti l'impatto derivante dall'occupazione dell'ambito vincolato per quanto riguarda il tracciato si può considerare basso, poiché non viene sostanzialmente alterato il bacino visivo, la sottostazione oltre a sottrarre spazio, frammenta il bacino visivo. In considerazione delle opere di mitigazione da prevedersi a mascheramento della sottostazione, anche la permeabilità visiva che qui si estende sino alle pendici dei Lessini risentirà di tale frammentazione. Va comunque rilevato che immediatamente a seguito dell'area in oggetto, si colloca un deposito/produzione di materiali edili, per cui i caratteri percettivi risentono di intrusioni già allo stato attuale. Per quanto riguarda la linea di alimentazione della sottostazione, essa si sviluppa all'interno dell'ambito vincolato ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs42/2004, e intercetta l'ambito vincolato ai sensi dell'art. 142 relativo al fiume Antanello. In relazione all'edificio vincolato Cà del Bue, il cui contesto è già degradato per la vicinanza del termovalorizzatore, dell'A4 e della tangenziale, si ritiene che data la situazione attuale e la distanza (quasi 500m), non vi sia intervisibilità.

Opere di mitigazione

In corrispondenza del nodo 1.3, le opere di mitigazione previste hanno come obiettivi in primo luogo il ripristino della situazione attuale, nel rigenerare la macchia arbustiva lungo il tracciato. Una schermatura arborea, inoltre, andrà ad attenuare la presenza della sottostazione elettrica. Oltre la linea ferroviaria, a nord, contigua alla macchia boscata, viene prevista un rinforzo figurativo in area di oltre 1,5 ha.

Stato di fatto



Fotosimulazione 1: opera

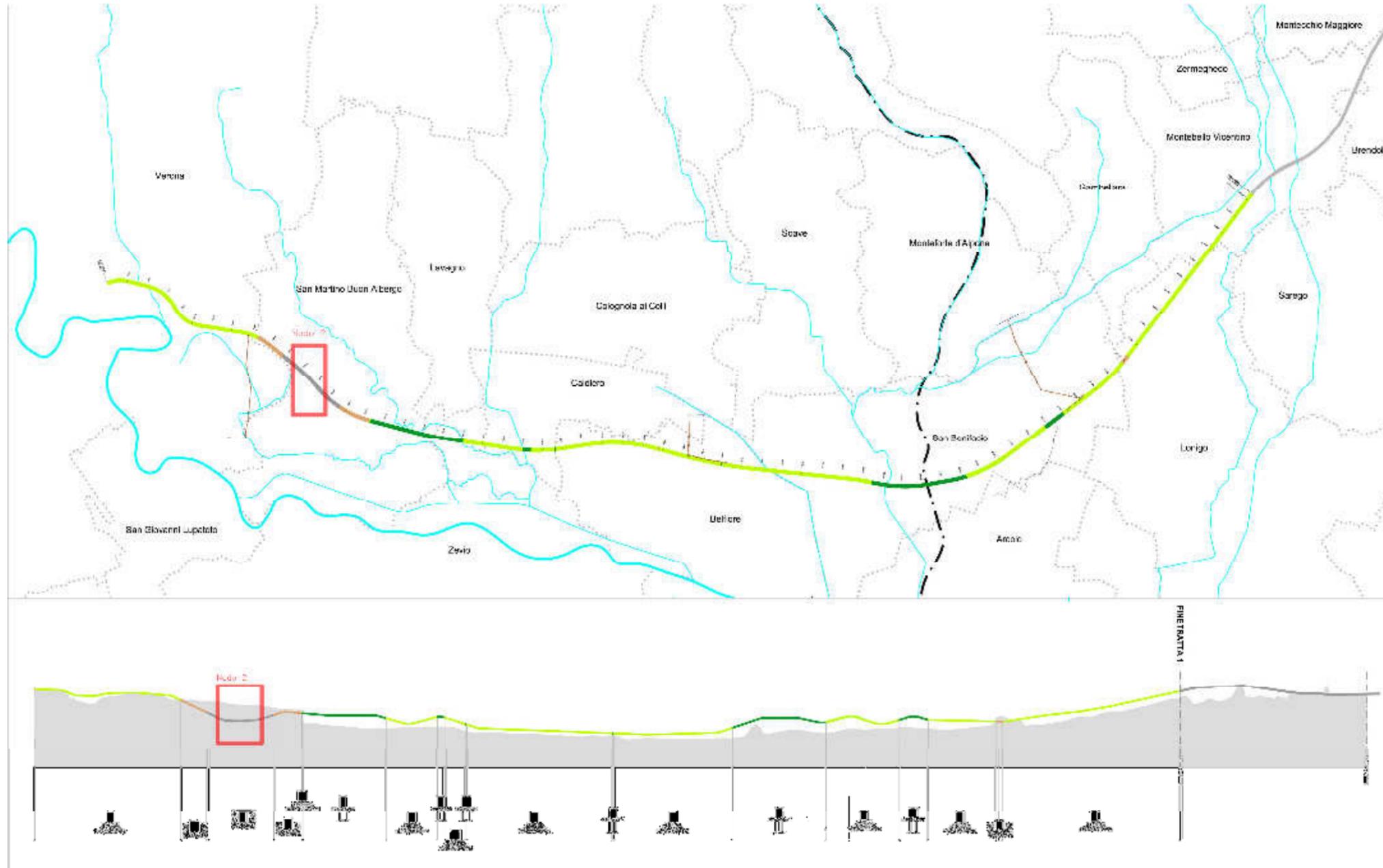


Fotosimulazione 1: opera e mitigazioni



Nodo 2 San Martino Buon Albergo

progressiva da Km 5+300 a 6+200



Ante opera Nodo 2 Progr. da Km 5+300 a 6+200



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
	D.M.18/11/1971 Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona sita nel comune di San Martino Buon Albergo	

Analisi stato attuale

Lo stato dei luoghi relativo al vincolo in oggetto tratta di un'ampia zona industriale a Nord del raccordo autostradale Verona Est e una recente zona residenziale a Sud. Tra le due uno spazio agricolo residuale affianca il raccordo autostradale. La matrice fisico naturalistica, è stata resa pressoché illeggibile dalla massiccia presenza di edificazione della matrice antropica contemporanea. Rimane leggibile sullo sfondo a Sud l'originale margine del bacino visivo costituito dalla fascia arborea lungo via Baracca. Non vi sono emergenze relative alla matrice antropica storica.

Riferimenti Fotografici



Vista panoramica dai colli di San Martino Buonalbergo



1 - Veduta dell'area in prossimità del casello autostradale



2 - Zona industriale



3 - L'area a Sud del raccordo autostradale in corrispondenza del tracciato AV/AC



4 - L'area a Sud del raccordo autostradale in corrispondenza del tracciato AV/AC, vista verso Nord

Linea AV/AC VERONA – PADOVA

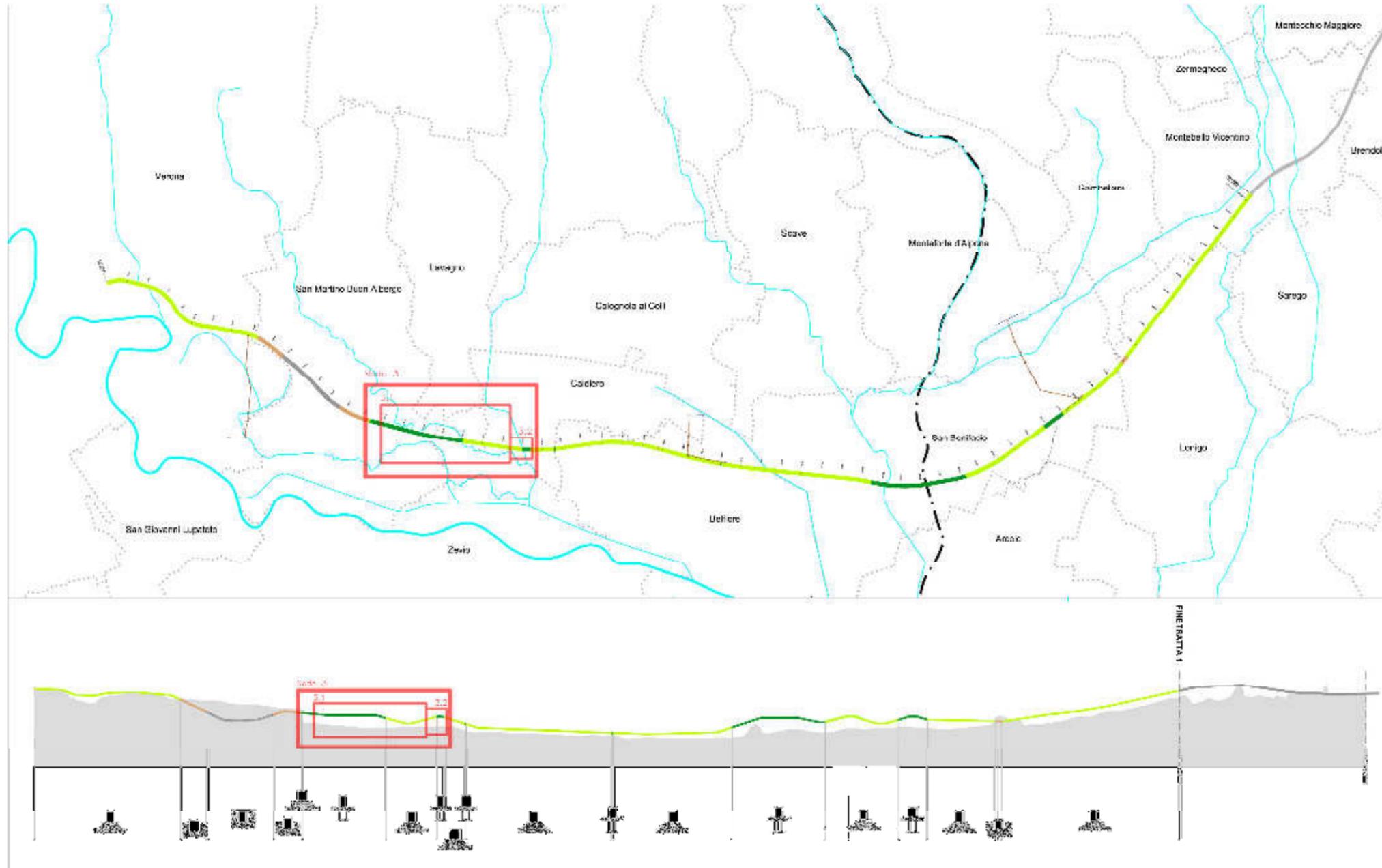
1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE DI SAN BONIFACIO

Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A				

Nodo 3 - Fiume Fibbio – Antanello – Torrente Illasi

Progressiva da Km 7+650 a 11+700



Ante opera Nodo 3.1 Progr. da Km 7+650 a 11+300



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
Decreto di vincolo del 13/01/1962 per Villa Da Lisca		Vincolo fluviale e zona boscata per Fibbio e fluviale per Antanello

Analisi stato attuale

Il nodo 3.1 si riferisce all'interferenza dell'infrastruttura con il fiume Fibbio, sia in relazione all'attraversamento diretto che alla fascia di rispetto fluviale, mentre il fiume Antanello è interessato solamente per la prossimità della fascia tutelata con il tracciato. Le dominanti ambientali e paesaggistiche sono costanti nonostante la lunghezza del nodo, lunghezza dovuta all'andamento tendenzialmente parallelo del corso d'acqua e del tracciato. Grandi appezzamenti agricoli strutturano la piana a sud del Fibbio, che risulta depressa rispetto ai terreni circostanti di circa 6-8m. Questo dislivello genera un bacino visivo molto chiaro e dalle vedute ampie, depurando l'orizzonte di molti residui periurbani e rafforzandone i margini. Questa area vasta, tuttavia, è percorsa da numerosi tracciati di elettrodotti. La matrice fisico naturalistica evidenzia come l'area pianeggiante risulti depressa, specialmente rispetto ai margini a Nord e ad Est, di circa 6-8m. Il mosaico agrario, a seminativo e a vigneto, si estende fino al corso d'acqua senza interruzioni visuali ad esclusione delle emergenze puntuali della matrice antropica consistenti in aziende agricole, ove la componente storica dei nuclei rurali è sovente affiancata da edificazioni contemporanee legate alle attività primarie. L'ampio bacino visivo relativo al nodo 3.1 contempla un ambito agricolo aperto, le cui limiti sono costituiti da dislivelli fisici ad Ovest e a Nord del Fibbio, e fasce boscate ripariali lungo il fiume Fibbio e a Sud lungo il fiume Antanello, ad Est per gli argini del torrente Illasi. Le emergenze architettoniche sono costituite da Corte Mariona (prog. 8+400), Villa Da Lisca (prog. 9+500), non interessata direttamente nemmeno per intervisibilità, corte rurale (prog. 9+700), edifici rurali tutelati da P.R.G. (prog. 10+000, 10+550 e 11+550). Questi edifici sono da considerarsi capisaldi territoriali all'interno del bacino, poiché la loro collocazione rivela l'inscindibile rapporto con il contesto agricolo. Alcune emergenze vegetazionali sono collocate in prossimità degli itinerari principali, costituiti dalle strade di attraversamento agricolo, sovente in concomitanza con le emergenze architettoniche. Questi capisaldi ordinano l'ambito agricolo strutturandone i percorsi; sono distribuiti omogeneamente nell'area che, tuttavia, in contrasto con l'evidente presidio di origine storica, mostra appezzamenti di notevoli dimensioni, che si estendono con la propria geometria sino all'ambito ripariale dell'alveo del Fibbio. Si ha la percezione di trovarsi in una sorta di terreno bonificato, depresso rispetto al territorio circostante, aperto e generalmente libero da segni di natura storica consolidata a meno delle emergenze architettoniche, i percorsi, e la fascia boscata ripariale che segue l'andamento sinuoso del corso d'acqua.

Riferimenti Fotografici



1 - Ampiezza del bacino visivo



2 - Contiguità del mosaico agrario e ambito fluviale



3 - Contiguità del mosaico agrario e ambito fluviale



4 - Emergenze architettoniche e vegetazionali



5 - Margine del bacino dovuto alla fascia boscata ripariale del fiume Fibbio

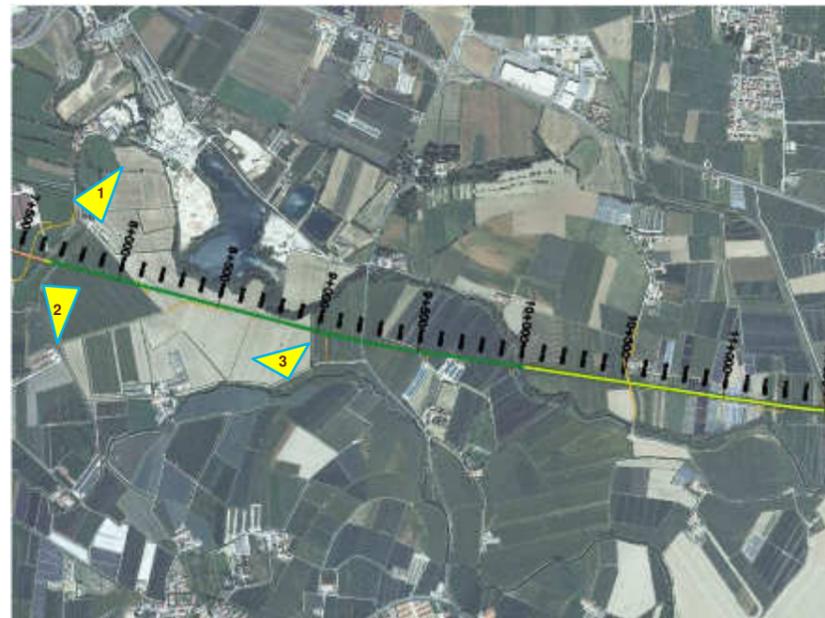


6 - Fiume Fibbio

Post Opera Nodo 3.1 Progr. da Km 7+650 a 11+300



Carta di sintesi post opera



Fotosimulazione

Ortofoto con inserimento opera

Caratteristiche dell'opera in corrispondenza del nodo 3.1

Dal Km 7+650 al 10+025 la nuova linea dell'alta velocità corre in viadotto, dopo aver attraversato in trincea il terrazzamento ad Ovest del bacino. Il viadotto Fibbio, di lunghezza totale di 2360m, sarà realizzato con impalcato a travi in c.a. precompresso con 25 m di luce. L'altezza del viadotto rispetto al piano campagna varia tra i 7m iniziali e i 9m dell'attraversamento del fiume Fibbio. Oltre l'attraversamento del Fibbio (prog. Km10+025), realizzato con ponte ad arco a via inferiore, il tracciato prosegue in rilevato fino alla progressiva 11+500, dove attraversa il torrente Illasi con manufatto analogo. Da qui, fino al limite del vincolo relativo all'ambito fluviale, il tracciato prosegue in viadotto (prog. Km 11+725). Si segnala la presenza di un'area di cantiere al Km 9+400, nella zona interclusa tra Fibbio e infrastruttura, senza sovrapposizione all'ambito vincolato.

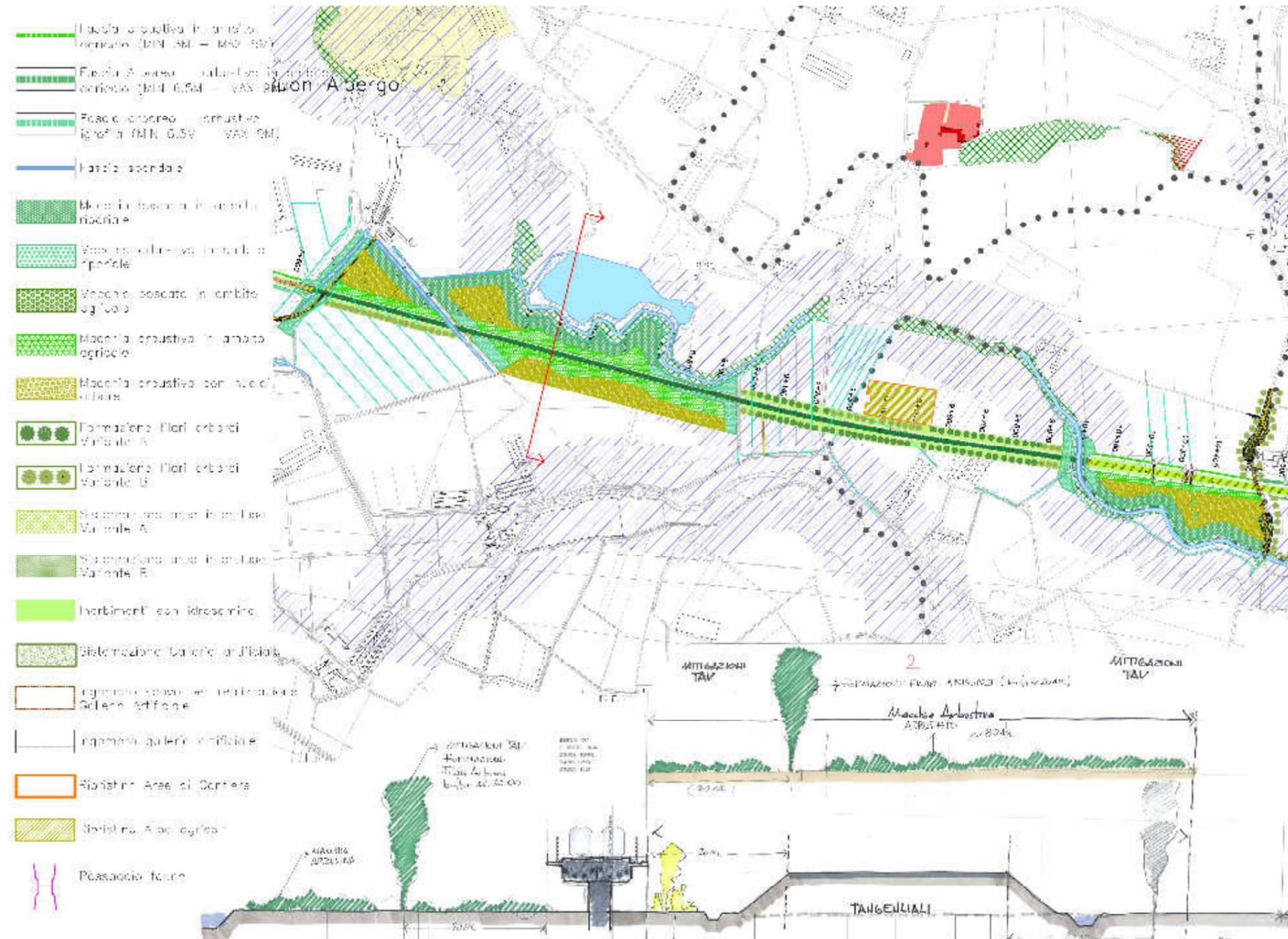
Effetti dell'opera in corrispondenza del nodo 3.1

L'effetto principale dell'inserimento del tracciato ferroviario nel nodo 3.1 è la frammentazione dell'ambito agricolo, la cui continuità viene interrotta dal nuovo tracciato per la conformazione dei manufatti, e l'interclusione di alcune porzioni agricole tra il tracciato e l'ambito fluviale. Da un punto di vista percettivo, l'opera interrompe la relazione visiva tra l'edificio tutelato denominato Corte Mariona e l'ambito ripariale del fiume Fibbio. Con riguardo all'edificio vincolato dell'ambito, Villa Da Lisca, si ritiene che l'opera non generi problemi di intervisibilità, poiché naturalmente schermata dalla vegetazione ripariale lungo il fiume Fibbio. Di per sé l'opera si inserisce nell'ampio bacino visivo interessando direttamente gli oggetti del vincolo esclusivamente in occasione dell'attraversamento fluviale, ove la tipologia del ponte ad arco a via inferiore scandisce gli attraversamenti dei corsi d'acqua.

Opere di mitigazione

Le opere di mitigazione previste nell'ambito del nodo 3.1 sono atte a inserire l'infrastruttura con la riproposizione o l'ampliamento degli sfondi scenici attualmente presenti, le fasce boscate. Una vasta area tra la prog. 7+650 e 8+975 sarà interessata dalla formazione di una ampia macchia boscata a Nord del tracciato, mentre un filare arboreo di prima grandezza accompagna il tracciato tra la prog. 7+650 e 8+125 a sud. Da 8+125 e 8+975 anche a sud verrà messa a dimora una macchia boscata profonda un centinaio di metri. Dal Km 8+975 a 10+050 un filare arboreo di prima grandezza maschera l'infrastruttura su entrambi i lati, sino all'attraversamento del fiume Fibbio. Qui verrà integrata la vegetazione ripariale, per proseguire sino al Km 10+550 con creazione di fascia boscata a Sud dell'infrastruttura sino al Fibbio. Tra il Km 10+550 e 11+300, attraversamento del torrente Illasi, macchie arbustive e arboreo arbustive naturalizzano il rilevato ferroviario, mentre il punto di attraversamento del torrente Illasi è accompagnato dall'integrazione della vegetazione ripariale.

Mitigazioni



Planimetria opere di mitigazione e sezione rappresentativa in considerazione degli effetti cumulativi con il progetto del SI.TA.VE.

Stato di fatto



Fotosimulazione 1: opera



Fotosimulazione 1: opera e mitigazioni



Stato di fatto



Fotosimulazione 2: opera



Fotosimulazione 2: opera e mitigazioni



Stato di fatto



Fotosimulazione 3: opera



Fotosimulazione 3: opera e mitigazioni



Linea AV/AC VERONA – PADOVA

1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE DI SAN BONIFACIO

Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A				

. Pag 177 di 260

Ante opera Nodo 3.2 Progr. da Km 11+400 a 11+700



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
		Vincolo fluviale per il torrente Illasi

Analisi stato attuale

Il nodo 3.2 si riferisce all'interferenza puntuale dell'infrastruttura con vincolo generato dal torrente Illasi, attraversato all'altezza della progressiva 11+500 e dalla relativa fascia vincolata di 150 m di profondità per lato. Il torrente Illasi, è affiancato da alti argini, e nel punto in cui sarà scavalcato dall'infrastruttura, attraversa una porzione di aperta campagna. Il *mosaico agrario* è composta da coltivazioni a vigneto e frutteto, la *matrice fisico naturalistica* parla di un vasto piano di campagna i cui *margini* sono costituiti da frammenti di urbanizzazioni lungo la strada Porciliana a Nord e brevi tratti di macchie arbustive a Sud lungo il Fibbio.

Non vi sono emergenze architettoniche, ad esclusione di un edificio rurale sito 400m a Nord dell'attraversamento. Non vi sono emergenze vegetazionali in vista, mentre l'itinerario principale è dato dalla viabilità sterrata sovrastante l'argine a levante. La relazione con il contesto figurativo circostante è data da una sostanziale continuità, anche se l'assetto colturale, qui più massicciamente arboreo, e la maggiore dimensione degli appezzamenti, determinano una sorta di pausa.

La vegetazione ripariale relativa alla fascia vincolata si può considerare praticamente nulla, poiché le colture arrivano sino alle pendici degli argini, senza che vi sia alcuna vegetazione naturale esterna agli argini stessi, ad eccezione di sparute macchie arbustive, argini la cui conformazione è in relazione a possibili improvvise piene del torrente. Questo fattore si riverbera anche nell'apparente forzata artificialità degli argini stessi.

Riferimenti Fotografici

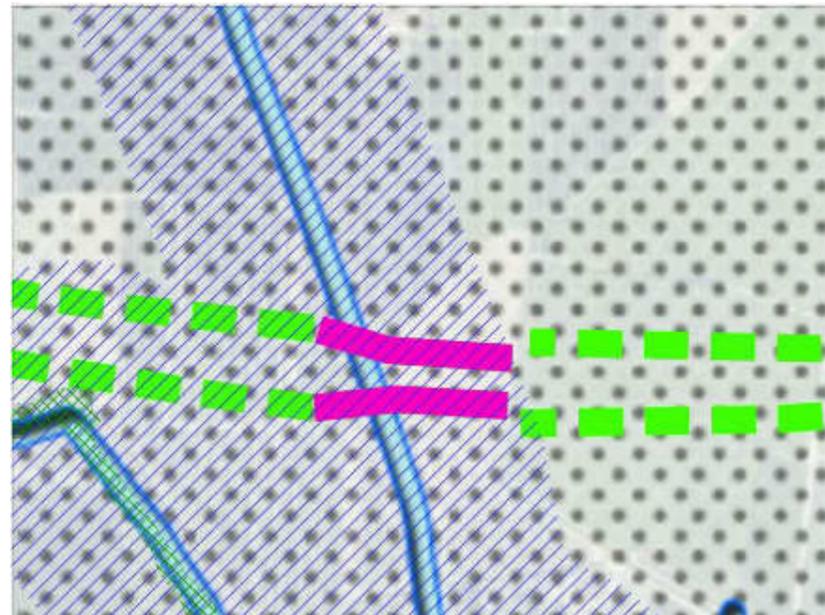


1 - Punto di attraversamento, vista a Sud

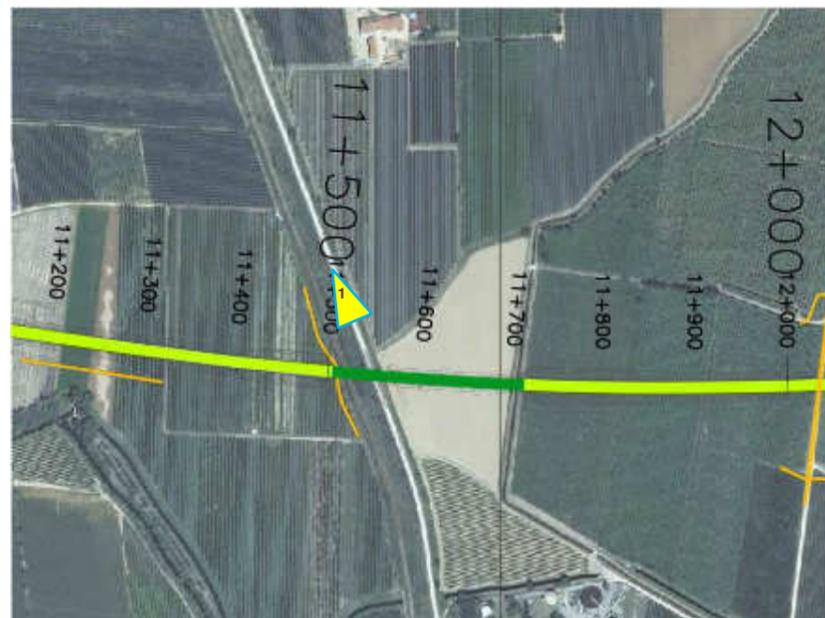


2 - Punto di attraversamento, vista a Nord

Post Opera Nodo 3.2 Progr. da Km 11+400 a 11+700



Carta di sintesi post opera



Ortofoto con inserimento opera



Fotosimulazione

Caratteristiche dell'opera in corrispondenza del nodo 3.2

Dal Km 7+650 al 10+025 la nuova linea dell'alta velocità corre in viadotto, dopo aver attraversato in trincea il terrazzamento ad Ovest del bacino. Il viadotto Fibbio, di lunghezza totale di 2360m, sarà realizzato con impalcato a travi in c.a. precompresso con 25 m di luce. L'altezza del viadotto rispetto al piano campagna varia tra i 7m iniziali e i 9 m dell'attraversamento del fiume Fibbio. Oltre l'attraversamento del Fibbio (prog. Km10+025), realizzato con ponte ad arco a via inferiore, il tracciato prosegue in rilevato fino alla progressiva 11+500, dove attraversa il torrente Illasi con manufatto analogo. Da qui, fino al limite del vicolo relativo all'ambito fluviale, il tracciato prosegue in viadotto (prog. Km 11+700).

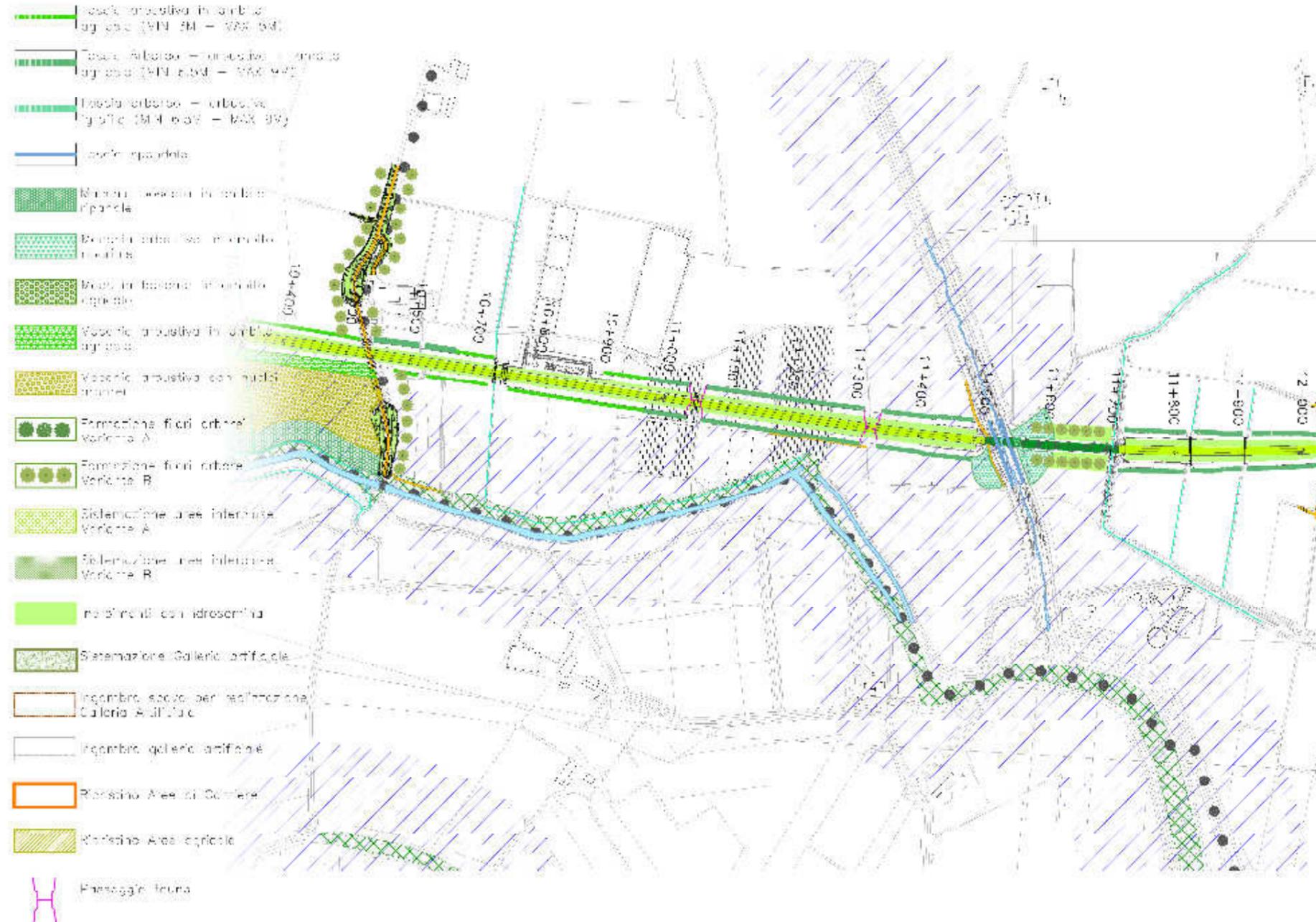
Effetti dell'opera in corrispondenza del nodo 3.2

A differenza del nodo 3.1, precedente e contermine al nodo in oggetto, gli effetti dell'infrastruttura rispetto all'oggetto del vincolo sono decisamente meno rilevanti. Questo sia per la conformazione fisica dell'attraversamento, in quanto la direttrice fluviale e quella ferroviaria sono quasi perpendicolari (mentre nel caso precedente l'andamento del fiume Fibbio era tendenzialmente parallelo al tracciato), sia per il diverso grado di naturalità dei due corsi d'acqua. Il torrente Illasi, infatti, ingabbiato da alti argini e dal regime evidentemente torrentizio, non è accompagnato da vegetazione se non alcuni canneti entro l'alveo. In considerazione di questo, l'impatto dell'opera può considerarsi basso.

Opere di Mitigazione

Le opere di mitigazione previste dal progetto prevedono il rinforzo figurativo della vegetazione ripariale nel punto di attraversamento del torrente, su entrambe le sponde. Il tracciato proviene dalla direzione Verona su rilevato, accompagnato da fasce arboree arbustive, e prosegue per un breve tratto oltre l'Illasi in viadotto (fino alla prog. 11+700). Dall'attraversamento, per l'estensione del viadotto (210m), viene prevista la formazione di filari arborei di prima grandezza, per integrare l'infrastruttura nel contesto.

Mitigazioni



Planimetria opere di mitigazione

Stato di fatto



Fotosimulazione 1: opera



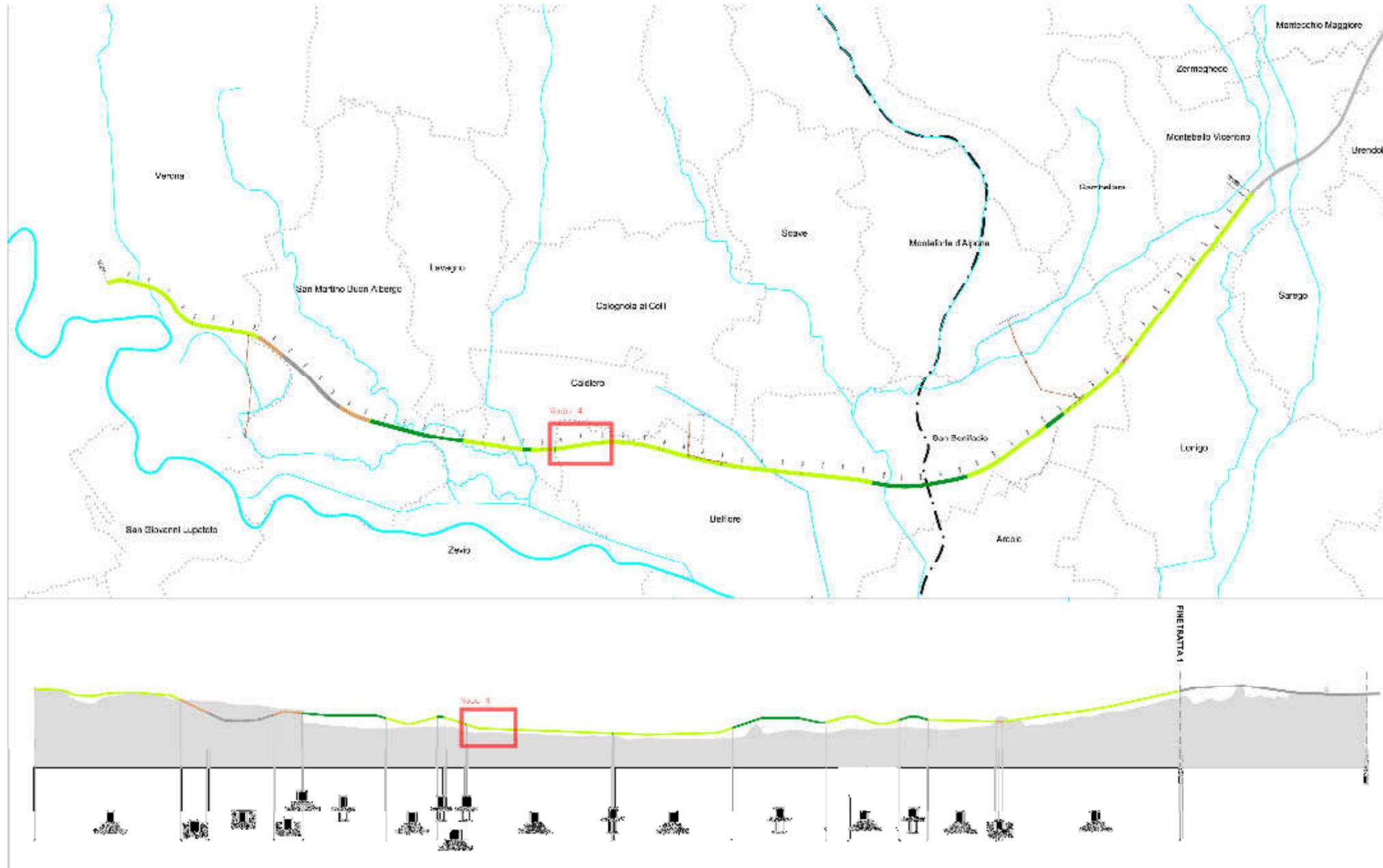
Fotosimulazione 1: opera e mitigazioni



Nodo 4

Villa Tantini - Villa Cipolla (Panterona)

progressiva da Km 12+300 a 13+700



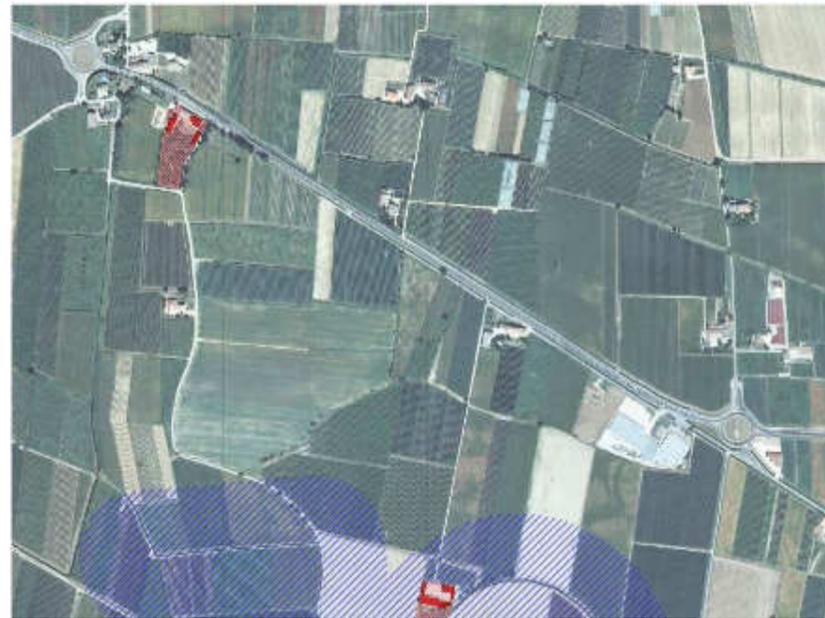
Ante opera Nodo 4 prog. Km da 12+300 a 13+700



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 13	Aree di notevole interesse pubblico vincolate ai sensi dell'art.136	Aree Vincolate ai sensi dell'art.142
Decreto di vincolo ai sensi della L. 1089/39 per Villa Cipolla, Vignola, detta "Panterona "		Vincolo fluviale per lo scolo Sarega e scolo Seregheta
Decreto di vincolo ai sensi della L. 1089/39 e L. 1497/39 per Villa Tantini, Cavanna Banterle		

Analisi stato attuale

La matrice fisico naturalistica del contesto compreso tra i due edifici vincolati tratta di una porzione di aperta campagna immediatamente a Sud della strada Porcilana. Un mosaico agrario composto da appezzamenti rilevati rispetto agli itinerari principali di circa 50-70cm. I due edifici si trovano a Sud della strada provinciale di scorrimento Porcilana, e Villa Tantini confina con la strada stessa. A Sud della strada una ampia porzione di campagna si estende fino al canale S.A.V.A.

Allo stato attuale, Villa Tantini conserva un rigoglioso parco dalla ricca vegetazione a Sud dell'impianto della villa, mentre a Nord confina con la provinciale stessa. Da un punto di vista dei caratteri percettivi, appare protetta quindi a Sud, mentre a Nord è esposta al traffico della provinciale. Villa Cipolla analogamente sviluppa una ridotta vegetazione a sud, tuttavia molto più rada se confrontata con Villa Tantini. Il fronte principale, rivolto a Nord, è segnato da una viale di accesso lungo circa 650m che la collega con la Porcilana. Il contesto agricolo aperto circostante la villa è segnato dal passaggio ravvicinato all'edificio di un elettrodotto

Riferimenti Fotografici



1 - Vista panoramica

Sulla destra Villa Cipolla. Al centro sullo sfondo, le emergenze vegetazionali di Villa Tantini



2 - Villa Cipolla

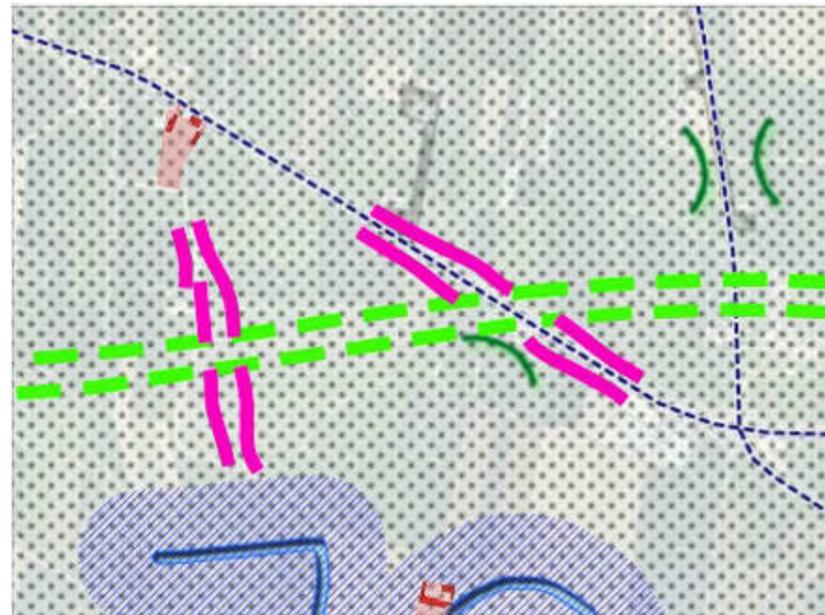


3 - Villa Cipolla ingresso sul retro

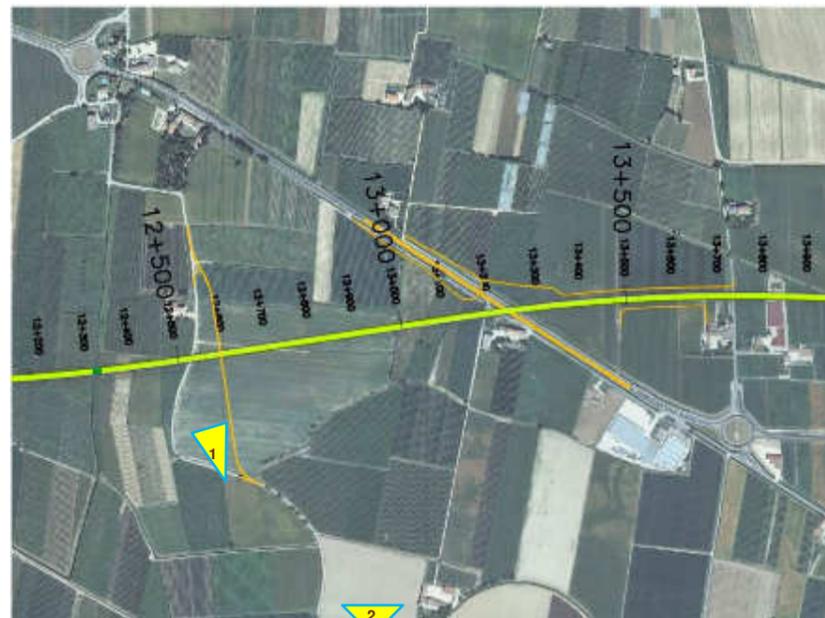


4 - Itinerario principale all'altezza di Villa Tantini
Sulla sinistra la vegetazione del parco della villa

Post Opera Nodo 4 prog. Km da 12+300 a 13+700



Carta di sintesi post opera



Ortofoto con inserimento opera



Fotosimulazione

Caratteristiche dell'opera in corrispondenza del nodo 4

Tra il Km 12+300 e il Km 13+700, l'opera si sviluppa in rilevato, dopo aver oltrepassato con un brevissimo ponte-viadotto (25m circa) il canale Dugale, con un'altezza sul piano campagna di circa 5m. Da l'altezza del rilevato si riduce velocemente a meno di 3m, già dal Km 12+600, proseguendo con tale conformazione fino oltre la fine del nodo. Si segnala la presenza di due aree di cantiere contermini, al Km 12+600, nell'area compresa tra gli edifici vincolati, senza interferenza diretta con i vincoli del nodo (edifici o areali fluviali).

Effetti dell'opera in corrispondenza del nodo 4

Premesso che gli edifici oggetto di vincolo sono interessati dall'opera esclusivamente per intervisibilità, l'effetto principale dell'inserimento dell'infrastruttura, in relazione a tali edifici, è la frammentazione del rispettivo bacino visivo. Va considerato tuttavia che il bacino visivo di Villa Tantini è già molto limitato verso Sud dalle piante secolari del parco di pertinenza. Per quanto riguarda Villa Cipolla, l'infrastruttura interromperà la relazione visiva con villa Tantini. Questa frammentazione del bacino avviene anche in considerazione del sovrappasso stradale previsto al Km 12+594, che raggiunge quasi i 12m di altezza sul piano campagna nel punto di attraversamento. Inoltre conseguenza dell'inserimento dell'infrastruttura sarà la modifica del viale d'accesso dalla Porcilana a villa Cipolla nel punto di congiunzione con la Porcilana stessa.

Si segnalano inoltre effetti temporanei dovuti alle aree di cantiere, quali frammentazione del bacino visivo, modifica compagine vegetale, deconnotazione. Tali effetti sono tuttavia da ritenersi temporanei, poiché i cantiere saranno posizionati in un'area attualmente principalmente coltivata a seminativo, e solo in piccola parte a vigneto; di conseguenza l'ambito potrà essere ripristinato allo stato attuale.

Opere di mitigazione

Le opere di mitigazione previste nel nodo 4 contemplano una fascia arbustiva ad attenuazione del rilevato per l'intero nodo su entrambi i lati, ad eccezione del tratto tra il Km 12+300 e 12+500 ove la fascia arbustiva sarà integrata da elementi arborei. Il cavalcaferrovia al Km 12+594 verrà accompagnato dalla formazione di filari arborei su entrambi i lati, per rinforzare puntualmente le componenti paesaggistiche.

Mitigazioni

-  Fossa erbacea in ambiente agricolo (VIN 2M - MAX 54)
-  Fossa arborea erbacea in ambiente agricolo (VIN 2.54 - MAX 90)
-  Fossa arborea arborea in ambiente agricolo (VIN 0.5V - MAX 30)
-  Fossa spandole
-  Macchia boschiva in ambiente rurale
-  Vegetazione arborea in campo aperto
-  Vegetazione arborea in campo agricolo
-  Macchia erbacea in ambiente agricolo
-  Macchia erbacea con macchia arborea
-  Formazione fitti arborei Variante A
-  Formazione fitti arborei Variante B
-  Sistemazione aree interposte Variante A
-  Sistemazione aree interposte Variante B
-  Inerbimenti con idrossenifad
-  Sistemazione Gallerie artificiali
-  Sistemazione Gallerie artificiali
-  Sistemazione Gallerie artificiali
-  Sistemazione Gallerie artificiali
-  Sistemazione Gallerie artificiali
-  Sistemazione Gallerie artificiali
-  Sistemazione Gallerie artificiali
-  Sistemazione Gallerie artificiali
-  Sistemazione Gallerie artificiali



Planimetria

Stato di fatto



Fotosimulazione 1: opera



Fotosimulazione 1: opera e mitigazioni



Stato di fatto



Fotosimulazione 2: opera



Fotosimulazione 2: opera e mitigazioni



Linea AV/AC VERONA – PADOVA

1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE DI SAN BONIFACIO

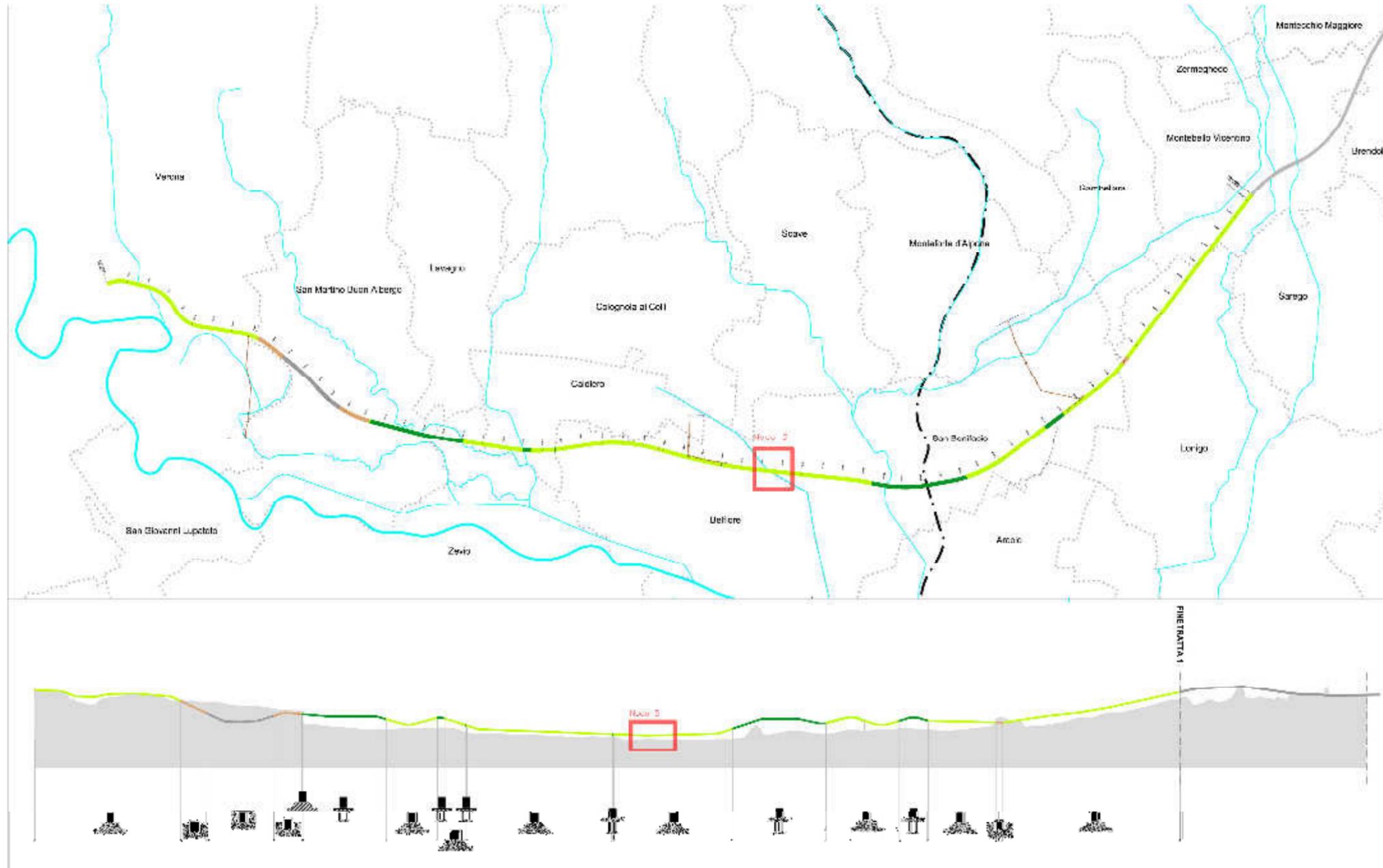
Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A				

. Pag 196 di 260

Nodo 5 - Dugal Masera

progressiva da Km 17+400 a 18+100

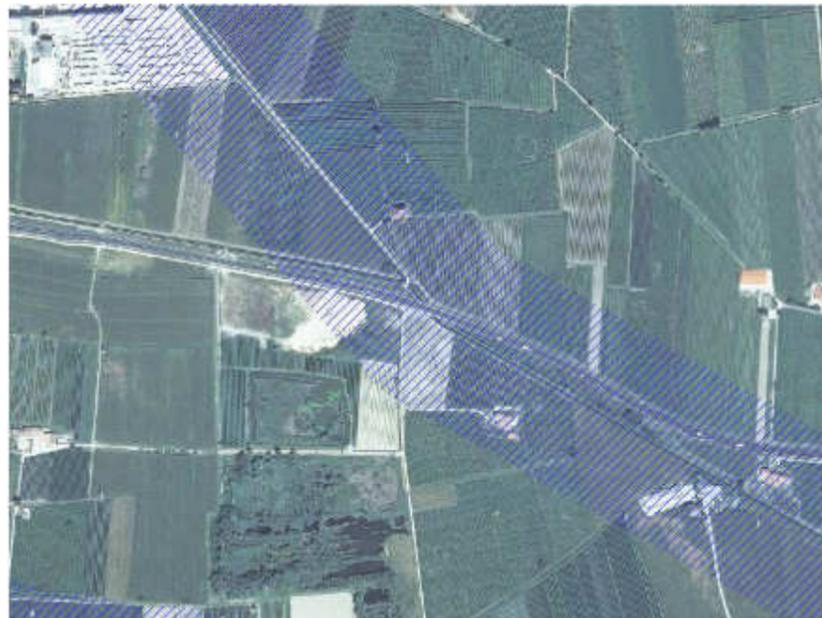


Ante opera Nodo 5 progr. da Km 17+400 a 18+100



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 fluviale per il Dugal Masera

Analisi stato attuale

Il nodo 5 si genera in conseguenza dell'attraversamento del tracciato AV/AC sul Dugal Masera, corso d'acqua che fa defluire le acque provenienti dalle terme di Giunone a Caldiero. Il lungo canale rettilineo con andamento Nord Ovest – Sud Est segna il confine tra i comuni di Belfiore e San Bonifacio, non è regimentato da argini ma solo da un lieve terrapieno sul lato sinistro. Non vi sono elementi vegetazionali che accompagnano il corso d'acqua in ambito ripariale.

L'ampia campagna veronese, che il tracciato ferroviario aveva sinora percorso incontrando ampi spazi, comincia ad essere intaccata dalle frange dei margini urbani e delle zone industriali che si addensano tra Belfiore e San Bonifacio, e la qualità del paesaggio progressivamente degrada. Se apparentemente nel fulcro del nodo 5 ci si trova ancora in una condizione molto aperta, a ben guardare margini dovuti alla matrice antropica contemporanea restringono l'orizzonte, e vari elementi intaccano l'integrità del paesaggio. A poche centinaia di metri a nord dell'attraversamento, ad esempio, una vasta zona industriale di prefabbricazione di elementi in c.a, viene lambita dal corso d'acqua. Il tracciato infatti, dopo essere passato a Nord di Belfiore, incontra un paesaggio decisamente più degradato, la cui qualità visiva peggiora man mano che si procede verso San Bonifacio.

Riferimenti Fotografici



1 – Veduta generale dalla Porciliana a Sud Est



2 – Veduta dalla Porciliana verso Nord

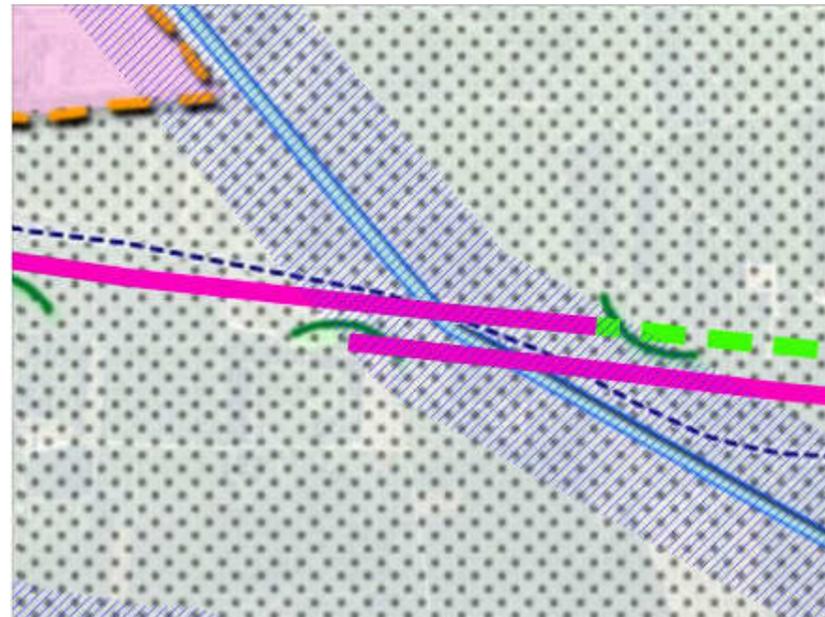


3 – Mosaico agricolo

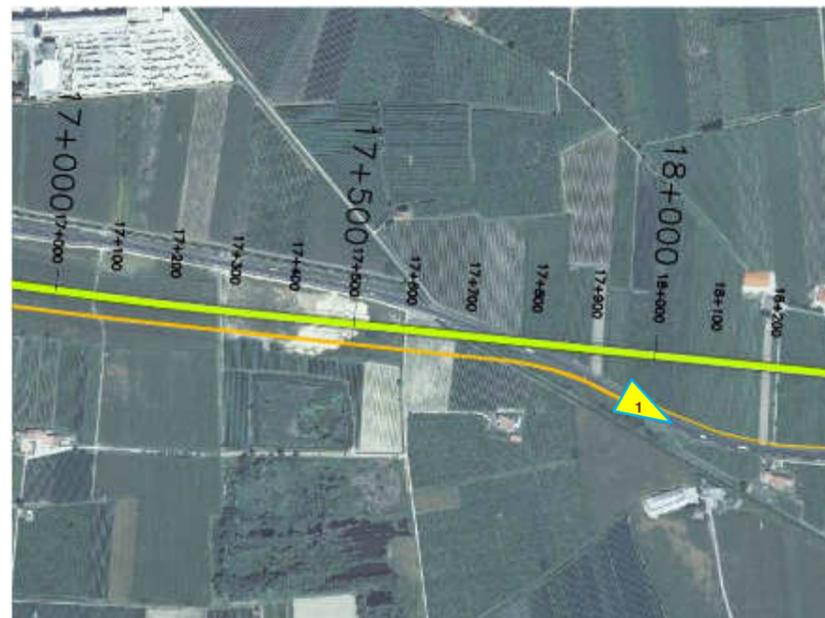


4 - Infilata del Dugal Masera

Post Opera Nodo 5 progr. da Km 17+400 a 18+100



Carta di sintesi post opera



Ortofoto con inserimento opera



Fotosimulazione

Caratteristiche dell'opera in corrispondenza del nodo 4

Tra il Km 17+400 e 18+100 l'infrastruttura procede in rilevato, con il piano del ferro a circa 3m sul piano campagna. In corrispondenza del nodo 5 si prevede anche lo spostamento della sede stradale della provinciale Porciliana in affiancamento al tracciato, dalla progressiva 16+300 sino a 17+900.

Effetti dell'opera in corrispondenza del nodo 4

La principale conseguenza dell'inserimento dell'infrastruttura riguarda la deviazione del Dugal Masera per un tratto di circa 160m per bypassare con un tombino di 44m il rilevato ferroviario.

In considerazione dell'attuale assetto territoriale, sia per quanto interessa l'aspetto infrastrutturale che culturale, gli effetti conseguenti l'inserimento dell'opera non modificano sostanzialmente l'assetto percettivo. Le colture prevalentemente arboree determinano una relativa permeabilità visiva, peggiorata dai margini discontinui dovuti alla matrice antropica contemporanea. La capacità di assorbimento visuale dell'opera è proporzionale al degrado del contesto. Nel tratto interessato l'infrastruttura non si configura con manufatti particolarmente invasivi, e asseconda l'assetto fondiario così come l'attuale direzione stradale. Per questi motivi si ritiene che l'inserimento dell'opera nel nodo in questione non vada ad alterare i caratteri percettivi attualmente riscontrabili nell'area.

Si segnala che al Km 15+900, precedentemente al nodo in questione, il tracciato intercetta un edificio tutelato da P.R.G. denominato corte Tacchetta, con conseguente demolizione.

Opere di mitigazione

Le opere di mitigazione previste in corrispondenza del nodo 5 riguardano un'ampia area che si estende dal Km 16+600 al Km 19+400 circa, per una superficie complessiva di oltre 17 ha. Le aree comprese tra il tracciato ferroviario e la provinciale Porciliana, compreso il tratto che verrà dismesso della strada stessa, accoglieranno una macchia arboreo arbustiva come rinforzo figurativo delle componenti paesaggistiche. Questa macchia ricoprirà le porzioni intercluse tra i vari tracciati, anche in considerazione del futuro tracciato del sistema tangenziali venete in progetto. Fino alla prog. 17+650 l'intervento di mitigazione si colloca a Nord del tracciato, mentre oltre il Km 17+650 a Sud. Il versante nord, in questo tratto (Km17+650 – 19+400) verrà accompagnato da una fascia arbustiva o arboreo arbustiva ad attenuazione dell'infrastruttura.

Mitigazioni

-  Fiasca arborea in ambito agricolo (VIN 0M - MAX 5M)
-  Fiasca arborea arborea in ambito agricolo (VIN 0,5M - MAX 0,7)
-  Fiasca arborea arborea in ambito agricolo (VIN 0,5M - MAX 0,7)
-  Fiasca spaccata
-  Macchia adenta in ambito rurale
-  Macchia arborea in ambito rurale
-  Macchia arborea in ambito rurale
-  Macchia arborea in ambito rurale
-  Macchia arborea in ambito rurale
-  Macchia arborea in ambito rurale
-  Macchia arborea in ambito rurale
-  Macchia arborea in ambito rurale
-  Macchia arborea in ambito rurale
-  Macchia arborea in ambito rurale
-  Macchia arborea in ambito rurale
-  Macchia arborea in ambito rurale
-  Macchia arborea in ambito rurale
-  Macchia arborea in ambito rurale
-  Macchia arborea in ambito rurale
-  Macchia arborea in ambito rurale
-  Macchia arborea in ambito rurale



Planimetria opere di mitigazione e sezione schematica in considerazione degli effetti cumulativi progetto SI.TA.VE.

Stato di fatto



Fotosimulazione opera

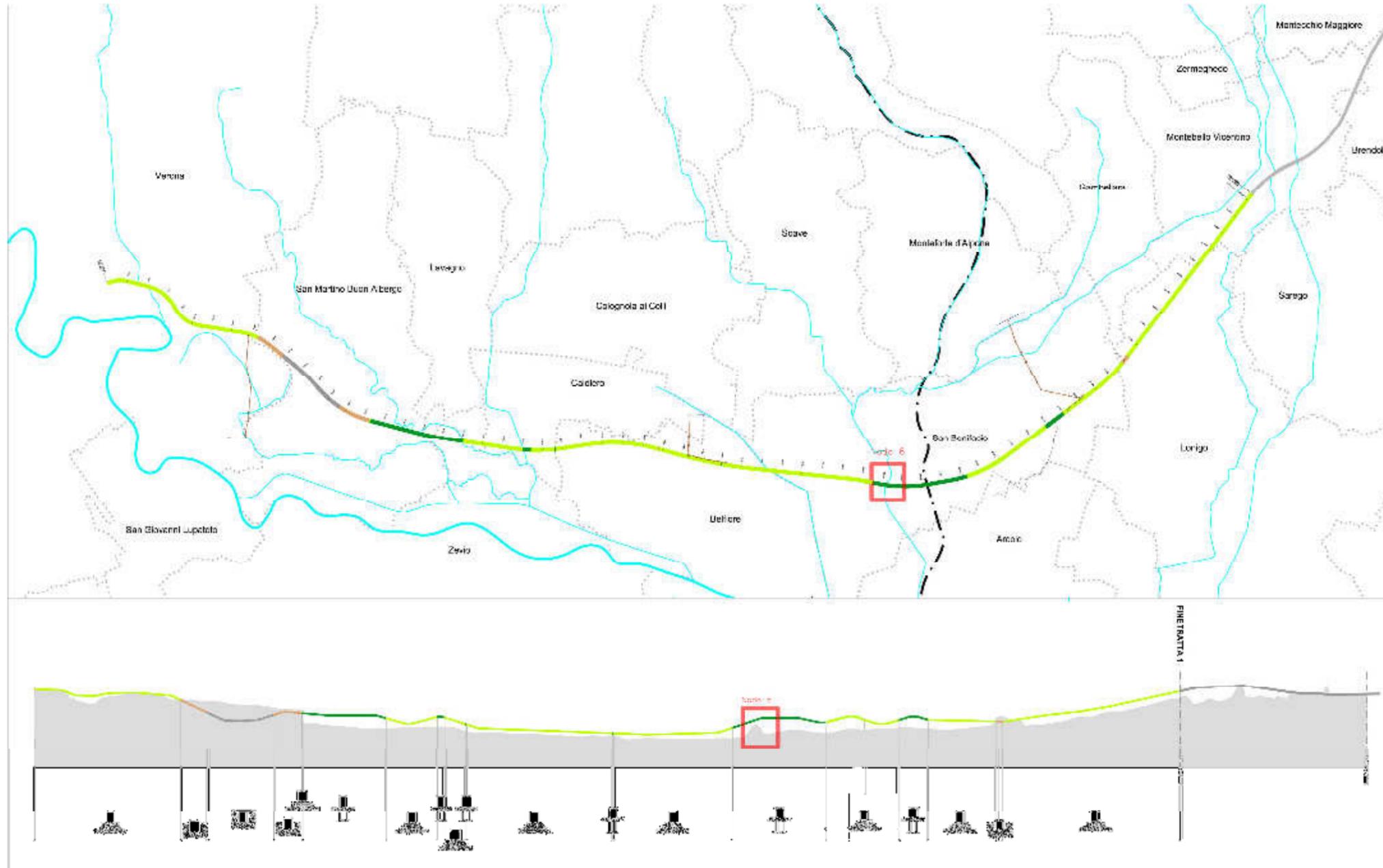


Fotosimulazione opera e mitigazioni



Nodo 6 - Torrente Alpone

progressiva da Km 20+450 a 20+800



Ante opera **Nodo 6** **progr. da Km 20+450 a 20+800**



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
		Vincolo fluviale per il torrente Alpone

Analisi stato attuale

Il nodo in questione si colloca a Sud del territorio comunale di San Bonifacio, dove il torrente Alpone, regimentato da grandi arginature, incrocia via Circonvallazione. Il paesaggio mostra segni di degrado; l'integrità dell'immagine paesaggistica è intaccata da propaggini periurbane che si mescolano con il sistema agricolo. Si tratta del paesaggio contemporaneo della compresenza descritto in precedenza, Frammenti di immagini agricole intatte, come ad gli edifici rurali rivisitati a Sud Ovest dell'attraversamento, ed episodi di manufatti storici, incontrano le sagome di capannoni, stazioni di servizio, lottizzazioni. In linea generale, la destra Alpone parla di un'aperta campagna che si estende verso Sud sino all'Adige, mentre la sinistra fiume di un reticolo stradale ove l'edificazione è cresciuta sulle direttrici stradali unendo nuclei storici e nuove conurbazioni, rendendo poco visibile un mosaico agrario la cui conformazione, tuttavia, è diversa dalla precedente, per dimensioni, trama, orientamento.

Attualmente un ponte in acciaio corten permette l'attraversamento stradale dell'Alpone.

L'elemento più visibile che evidenzia la vicinanza di San Bonifacio è il colle del parco della Rimembranza. Il basso rilievo del colle, la vegetazione e la cortina edilizia antistante non consentono tuttavia una relazione visuale diretta.

Riferimenti Fotografici



Panoramica a 180° del torrente Alpone



Vista verso il Colle delle Rimembranza

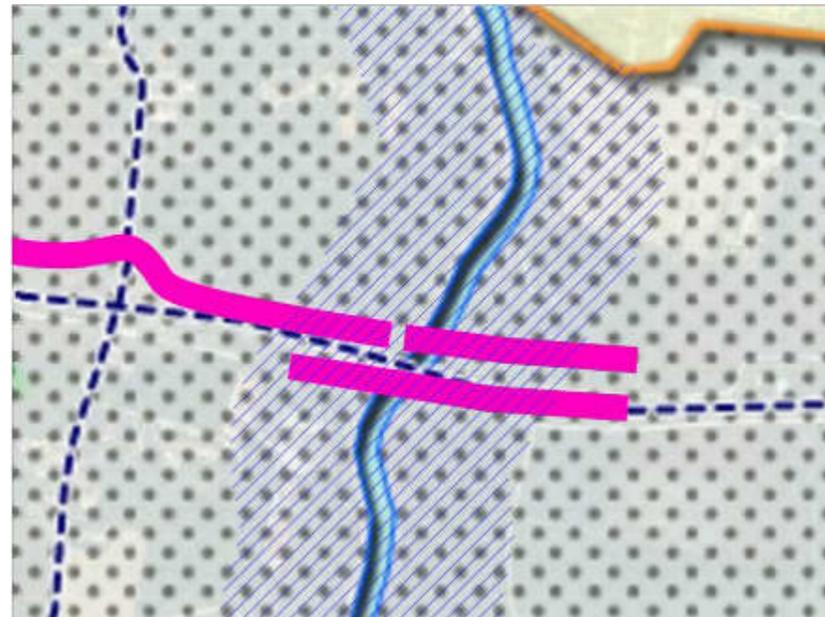


Vista verso il Colle delle Rimembranza



Dal nodo verso San Bonifacio

Post Opera **Nodo 6** **progr. da Km 20+450 a 20+800**



Carta di sintesi post opera



Fotosimulazione

Ortofoto con inserimento opera

Caratteristiche dell'opera in corrispondenza del nodo 6

L'opera attraversa l'Alpone provenendo e prosegue in viadotto sino al Km 21+990. L'attraversamento viene marcato da un ponte ad arco a via inferiore. La quota dell'estradosso dell'impalcato, una volta oltrepassato il torrente Alpone, in conseguenza della necessità di sicurezza idraulica rispetto agli argini del corso d'acqua, è di circa 11m su piano campagna. L'attuale viabilità viene traslata leggermente più a Sud, in affiancamento al tracciato ferroviario, e viene realizzato uno svincolo per ripristinare gli andamenti viabilistici attuale ad Ovest del torrente. Si segnala la presenza di un'area di cantiere contermine alla fascia di rispetto relativa al vincolo fluviale.

Effetti conseguenti all'opera in corrispondenza del nodo 6

La valutazione degli effetti sulla matrice fisico naturalistica deve sicuramente partire dalla considerazione che il tracciato, per ragioni progettuali, nella proposta di variante sviluppa un importante tratto in viadotto a Sud di San Bonifacio per l'attraversamento del torrente Alpone, per una lunghezza complessiva di circa 1770m. A questo, va però aggiunto innanzitutto che lo scavalco del torrente Alpone risente di vincoli idraulici non eliminabili. In secondo luogo, va tenuto in considerazione lo stato dei luoghi, già di per sé compromessi da frange urbane non controllate, ove la capacità di assorbimento visuale del contesto è inversamente proporzionale alla sua integrità. L'effetto principale dell'inserimento dell'infrastruttura comporterà la riduzione del bacino visivo che si estende a Sud di San Bonifacio, destra Alpone, verso l'aperta campagna che arriva sino all'Adige. Contemporaneamente, l'inserimento dell'infrastruttura permette di ipotizzare che la stessa fungerà da diga rispetto al processo di urbanizzazione, contenendo il dilavamento che attualmente scende da San Bonifacio fino a Arcole e che interessa il versante sinistro dell'Alpone.

Non vi sono sostanziali interferenze dirette con le emergenze architettoniche del contesto.

Opere di mitigazione

Le opere di mitigazione previste nel nodo 6 riguardano essenzialmente la rinaturalizzazione o la creazione di macchie arbustive nelle zone intercluse tra la viabilità e tracciato ferroviario e nell'inserimento a Nord di filari arborei. L'obiettivo è il rinforzo figurativo delle componenti paesaggistiche, attualmente degradate, sia in relazione all'ambito ripariale che ai margini urbani.

Mitigazioni



Planimetria opere di mitigazione e sezione schematica

Stato di fatto



Fotosimulazione 1 opera



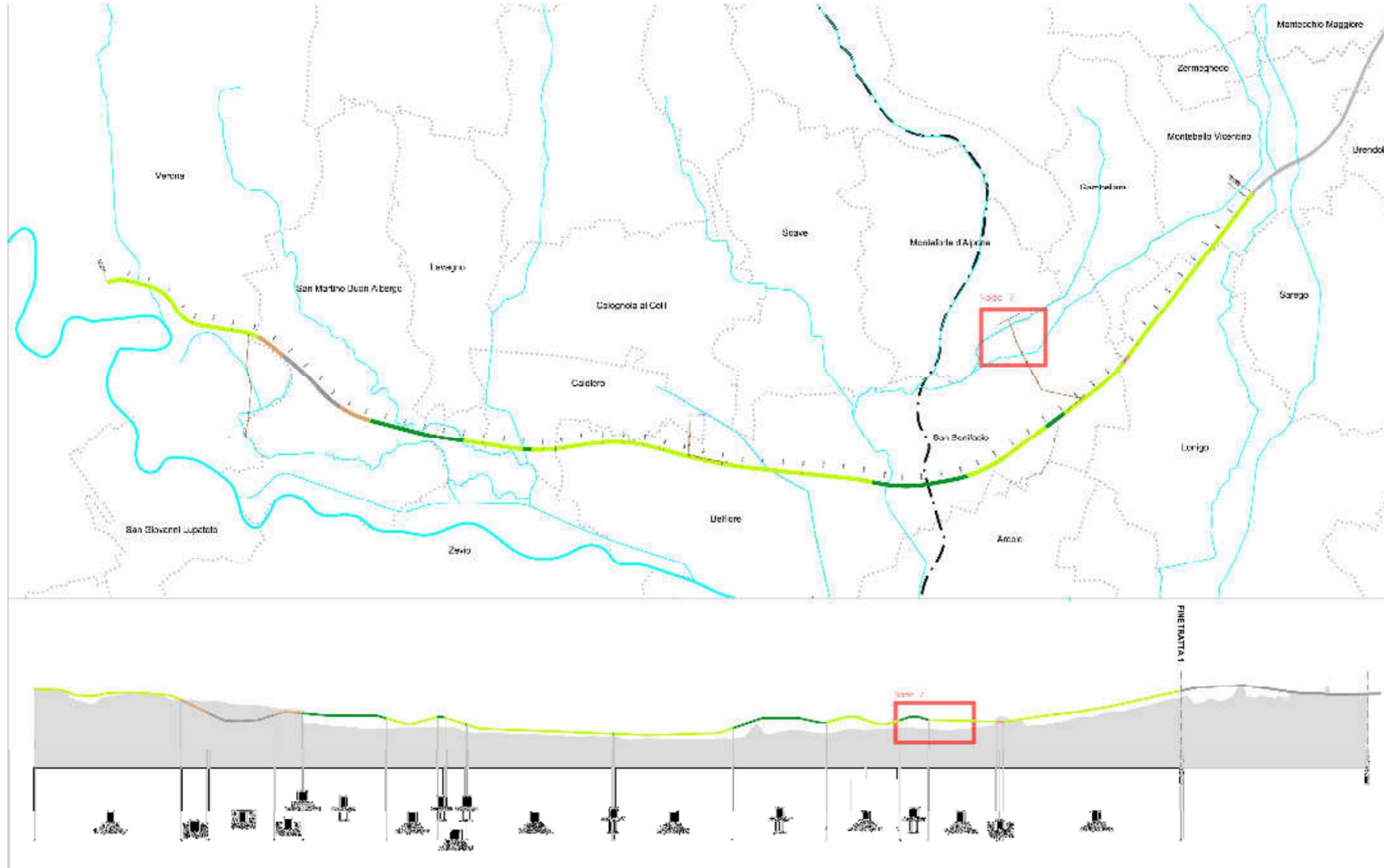
Fotosimulazioni 1 opera e mitigazioni



Nodo 7

Torrente Chiampo e Aldenà

progressiva da Km da 25+000 a 25+600



Ante opera Torrente Chiampo e Aldenà progr. da Km da 25+000 a 25+600



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
		Vincolo fluviale per il torrente Chiampo
		Vincolo fluviale per il torrente Aldegà

Analisi stato attuale

Il torrente Chiampo e l'Aldegà si muovono con direzione Nord-Est – Sud-Ovest, and andamento tendenzialmente parallelo, provenendo da Montebello Vicentino, assecondando la morfologia del terreno che tra Lessini e Berici scende in direzione Sud Ovest. Tra Locara e Monteforte D'Alpone, a Nord della SS11 si distende un ambito agricolo ove la viticoltura è dominante. Un grande bacino agricolo, isolato, completamente dedicato alla viticoltura. Tra Montebello e Monteforte, questo è l'andamento anche della autostrada A4 e della SS11. Mentre la SS11 si colloca sempre a Sud del bacino, l'autostrada lo taglia longitudinalmente per circa 2,5Km. Poco a Nord dell'Aldegà si trova una linea dell'elettrodotto.

Si evidenzia che il nodo si genera per la presenza di due vincoli fluviali ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs 42/2004, intercettati dalla future linea di alimentazione della sottostazione che sarà situata al Km 26+300.

Riferimenti Fotografici



1 – Bacino visivo



2 – Relitti di architetture rurali



3 – Mosaico agricolo

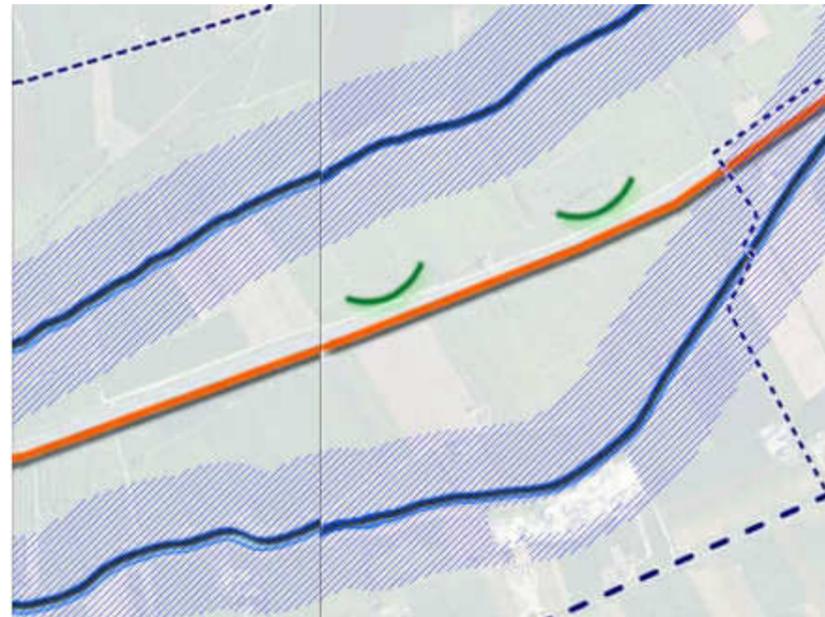


4 – Mosaico agricolo. Sullo sfondo l'autostrada A4



5 – Mosaico agricolo. Sullo sfondo l'autostrada A4

Post Opera Torrente Chiampo e Aldenà progr. da Km da 25+000 a 25+600



Carta di sintesi post opera



Ortofoto con inserimento opera



Fotosimulazione

Caratteristiche dell'opera in corrispondenza del nodo 7

Al Km 26+300 si prevede la collocazione di una sottostazione per alimentazione della linea AV/AC, che sarà collegata con l'elettrodotto sito a Nord dell'Aldegà. Per tale collegamento, di lunghezza complessiva di circa 3Km, si prevede l'impiego del progetto unificato RFI Elettrodotti A.T. 132 – 150 kV equipaggiato con sostegni monostelo in lamiera pressopiegata a sezione poligonale e con conduttore di fase in alluminio acciaio Ø 22,8 per i pali di linea, mentre per i pali terminali e di forte angolo si sono impiegati i sostegni dell'unificazione RFI Elettrodotti A.T. – 150kV del tipo a traliccio di tipo piramidale sempre con conduttore in alluminio acciaio Ø 22,8. Ognuno dei suddetti elettrodotti, verrà realizzato in doppia palificata, semplice Terna, l'una affiancata all'altra.

Dalla sottostazione, la linea di alimentazione si muoverà con direzione Sud Est – Nord Ovest, sino al punto di allacciamento, oltrepassando i due torrenti oggetto di vincolo con una direzione perpendicolare agli stessi.

Effetti conseguenti all'opera in corrispondenza del nodo 7

L'effetto principale relativo all'inserimento dell'opera sarà l'introduzione di un nuovo manufatto. In considerazione della morfologia del manufatto, che solo puntualmente interferisce con il suolo, ed è trasparente, si ritiene che gli effetti diretti quali intrusione, modificazione dell'assetto percettivo, siano molto moderati, mentre si possono ritenere praticamente nulli effetti indiretti sui caratteri strutturanti quali frammentazione, deconnotazione, modifica caratteri strutturanti.

Opere di mitigazione

Non sono previste opere a verde quali mitigazioni del tracciato di alimentazione della sottostazione elettrica.

Stato di fatto



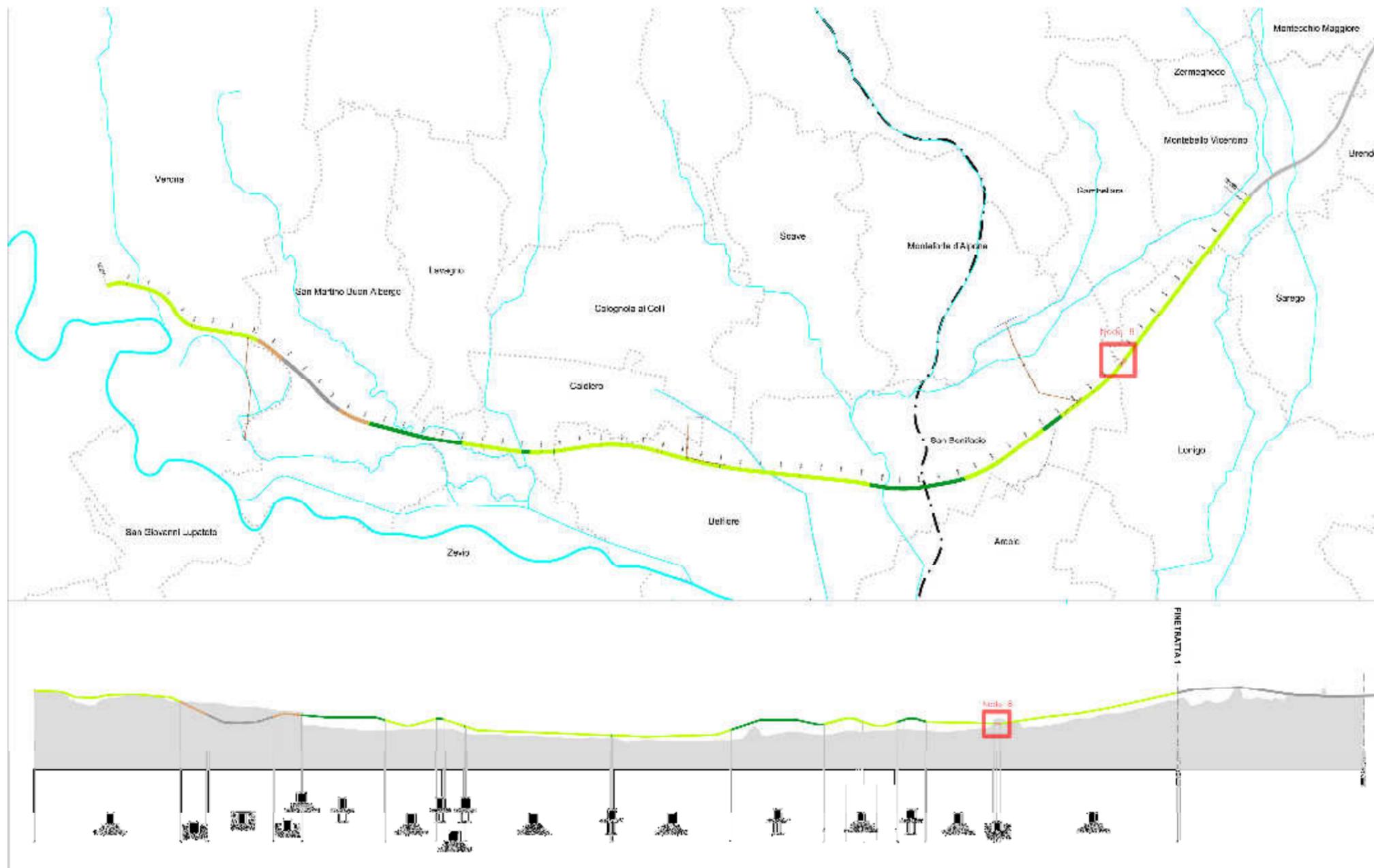
Fotosimulazione 1: opera



Nodo 8

Stazione ferroviaria Lonigo

progressiva Km 27+560



Ante opera Stazione Lonigo progr. Km 27+560



Ortofoto



Individuazione vincoli

Livello di tutela

Vincoli culturali e paesaggistici D.Lgs 42/2004		
Immobili vincolati ai sensi dell'art. 10 e 12		
Fermata ferroviaria di Lonigo		

Analisi stato attuale

L'attuale fermata ferroviaria di Lonigo fa parte del patrimonio di immobili che sono stati ricostruiti dopo la distruzione o il danneggiamento dei bombardamenti della seconda guerra mondiale. In particolare, la stazione di Lonigo inaugurata nel 1849, è stata completamente ricostruita nell'immediato dopoguerra. La sua collocazione rispetto al centro urbano di Lonigo risente del disegno generale dell'asse ferroviario storico, per cui la stazione si colloca circa 4Km a Nord Ovest di Lonigo, in prossimità di Locara, frazione di San Bonifacio. Il collegamento con Lonigo un tempo avveniva con una filovia, attiva sino al 1965. La stazione infatti si colloca in un contesto agricolo, con una barriera fisica, i binari, che la separa dal vicino centro abitato di Locara, ed è orientata a Sud Est rivolgendosi a Lonigo. In questa direzione si apre un'ampia porzione agricola, più bassa del piano della stazione di circa 2-3m, coltivata principalmente a vitigno; sullo sfondo i colli Berici. Per la stazione, non è stata effettuata la verifica di interesse culturale di cui all'art. 12 D.Lgs 42/2004.

Riferimenti Fotografici



Stazione Lonigo vista da Sud-



Stazione Lonigo



Stazione Lonigo



Stazione Lonigo – foto storica antecedente la Seconda Guerra Mondiale



Lo spazio agricolo a Sud Est della stazione. Sullo sfondo i Colli Berici

Post Opera Stazione Lonigo progr. Km 27+550



Carta di sintesi post opera



Ortofoto con inserimento opera

Caratteristiche dell'opera in corrispondenza del nodo 8

I lavori previsti dal progetto prevedono:

- il fascio binari, che per effetto dell'adeguamento del tracciato in questo punto deve essere completamente rimodellato adottando i nuovi parametri di progetto;
- il sottopasso esistente, che per effetto della traslazione dei nuovi binari, si trova ad avere caratteristiche geometriche del tutto inadeguate rispetto alle nuova situazione planimetrica per cui se ne prevede la demolizione e ricostruzione;
- l'edificio esistente, che trovandosi proprio sull'area interessata dal transito della nuova linea A.C., deve essere demolito.
- Le banchine esistenti verranno demolite e riposizionate adeguandosi alle caratteristiche del tracciato ferroviario nuovo e della linea storica esistente.
- Realizzazione di due nuove aree per i parcheggi dei viaggiatori.
- Nuova fermata per servizio navetta/bus coperta.
- Nuova realizzazione di locali tecnici interrati e compatibili con una divisione per fasi delle lavorazioni che permettano la continuità operativa della fermata.
- Nuova sistemazione viaria che permetta la percorrenza nei due sensi di marcia con la massima sicurezza e fluidità garantendo velocità moderata e accessibilità alle aree interessate:
 - a. Area sosta breve
 - b. Area parcheggi
 - c. Area fermata Bus
 - d. Area fermata Disabili
 - e. Area kiss & go

Il progetto per la realizzazione della linea ad Alta Capacità prevede il posizionamento dei binari in adiacenza alla viabilità esistente, con opportune opere di protezione. Infatti, verranno realizzati due setti longitudinali collocati ai lati dei binari di A.C., della medesima lunghezza delle banchine (250.00m) e di circa 2,5 m. di altezza dal piano ferro.

Per garantire la massima protezione ai viaggiatori in sosta sia sulle banchine, che sul percorso adiacente alla viabilità comunale esistente, saranno inoltre posizionate delle barriere fino alla altezza di circa 6 mt. Sarà compito di questi setti e barriere proteggere dal rumore e dal movimento dell'aria

provocato dai treni in transito sui binari di corsa che, si ricorda, è previsto poter essere anche alla velocità di 250 Km/h.

La fermata sarà costituita dalle seguenti distinte parti:

- nuovo sottopasso e relativi accessi;
- nuovi marciapiede di attesa;
- nuove pensiline;
- nuovo piazzale esterno antistante la fermata
- nuovi parcheggi
- nuova sistemazione viaria

Il sottopasso esistente possiede caratteristiche funzionali e geometriche non adattabili alle nuova fisionomia del luogo, per tale motivo se ne prevede la demolizione e la ricostruzione incluse le nuove rampe per disabili e le nuove scale di accesso.

Gli arredi dei marciapiedi di attesa saranno composti da sistemi di seduta fissi distribuiti su tutta la lunghezza delle banchine, da beverini, telefoni e gettacarte. Le banchine saranno raggiungibili tramite i collegamenti verticali costituiti da rampe e scale, saranno pavimentate con moduli in cls autobloccanti colorati o altro materiale antisdrucchiolo, 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, rispettivamente di 5,00 m e 5,00m, ed un'altezza di 0,55 m dal piano del ferro.

Per la protezione del percorso (rampa per disabili e scala) che unisce la viabilità comunale al sottopasso è stata prevista una pensilina costituita da elementi modulari in acciaio ammorsati sul muro di protezione dalla A.V. che svolge anche la funzione di raccolta delle acque meteoriche.

Per la protezione delle due banchine è prevista la realizzazione di pensiline lunghe circa 98 m.

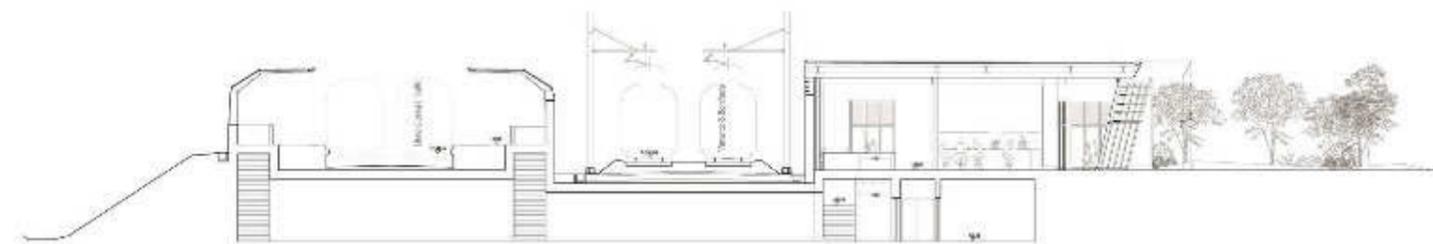
Le pensiline di banchina saranno costituite da:

- Profili HEA400 tagliati e saldati in 3 pezzi di acciaio posti ogni 3,5 m.
- Piastre di collegamento Bracci/muro perimetrale imbullonata.
- 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.



Sezione stato attuale



Sezione di progetto



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.
- le colonne di scarico verranno realizzate all'interno dello spessore del muro della struttura della stazione in adiacenza con il perimetro della pensilina.

Le oggettive necessità di spazi per il transito, per la breve sosta e il parcheggio dei veicoli pubblici e privati, attualmente causa di molteplici incidenti e disagi per gli utenti della stazione, hanno portato alla necessità di adeguamento del piazzale comunale antistante, per l'organizzazione e la realizzazione degli spazi necessari al sistema di interscambio gomma-ferro tra la stazione e le infrastrutture esistenti.

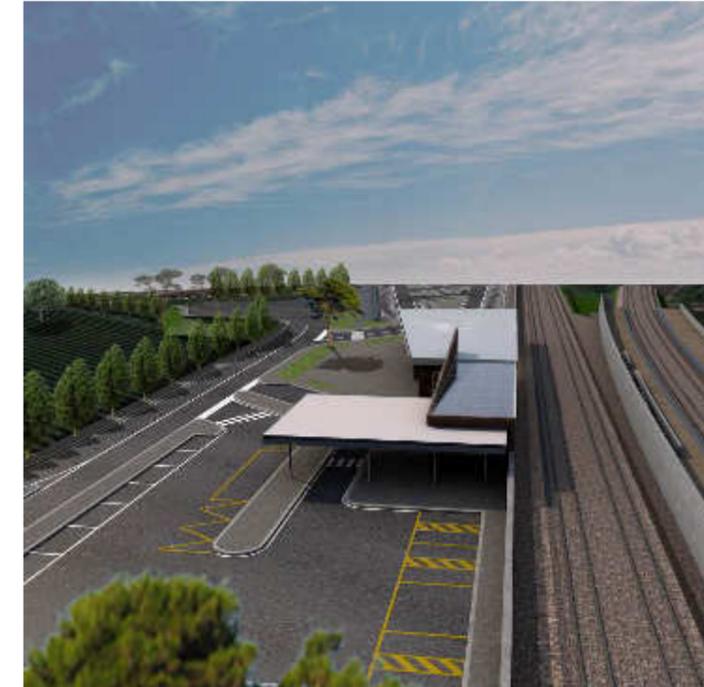
A questo scopo sono state progettate le seguenti opere:

- la sistemazione della viabilità esistente;
- la realizzazione di aree di parcheggio per autovetture, per cicli e motocicli;
- la predisposizione di fermate per le linee di servizio pubblico automobilistico;
- I cigli dei marciapiedi sono stati previsti in massello di travertino;
- L'illuminazione notturna del piazzale lato città è stata prevista mediante lampioni con un'altezza di 4,5 mt, appositamente posizionate in modo da ottenere un illuminamento uniforme su tutta l'area esterna.



Materiali

- Pavimenti esterni in moduli autobloccanti in cemento vibrato e colorato o altro materiale antisdrucciolo, con bordi in massello di travertino;
- Pavimenti interni in piastrelle di grès porcellanato naturale;
- Controsoffitti F.V. fonoassorbenti in alluminio preverniciato con fissaggi per esterni resistenti al vento;
- Rivestimento delle strutture portanti F.V. in pannelli prefabbricati compresi di isolante e barriera al vapore;
- Corrimano per scale e rampe costituiti da struttura in acciaio verniciato, mancorrente in acciaio inox e pennellature in cristallo stratificato antisfondamento;
- Rivestimenti interni/esterni F.V. in pannelli prefabbricati di cortina;
- Rivestimenti scale e rampe:
 - Fascia bassa 20 cm intonacata e verniciata
 - Fascia superiore fino a 110 cm in lastre di travertino 20 x200cm
- Infissi in profilati di alluminio a 3 ante 400x265 cm



Effetti conseguenti all'opera in corrispondenza del nodo 8

Il progetto prevede la demolizione dell'edificio oggetto di vincolo e la sua ricostruzione. Si evidenzia come il vincolo, ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs 42/2004, si generi in quanto edificio pubblico con più di 70 anni per il quale non è stata effettuata ancora la verifica di interesse culturale, piuttosto che per una valenza architettonica intrinseca. Vi è quindi l'introduzione di un nuovo manufatto in vece di uno esistente, senza sostanziale modifica dell'assetto percettivo attuale, a meno dell'introduzione del cavalcaferrovia di collegamento con Locara.

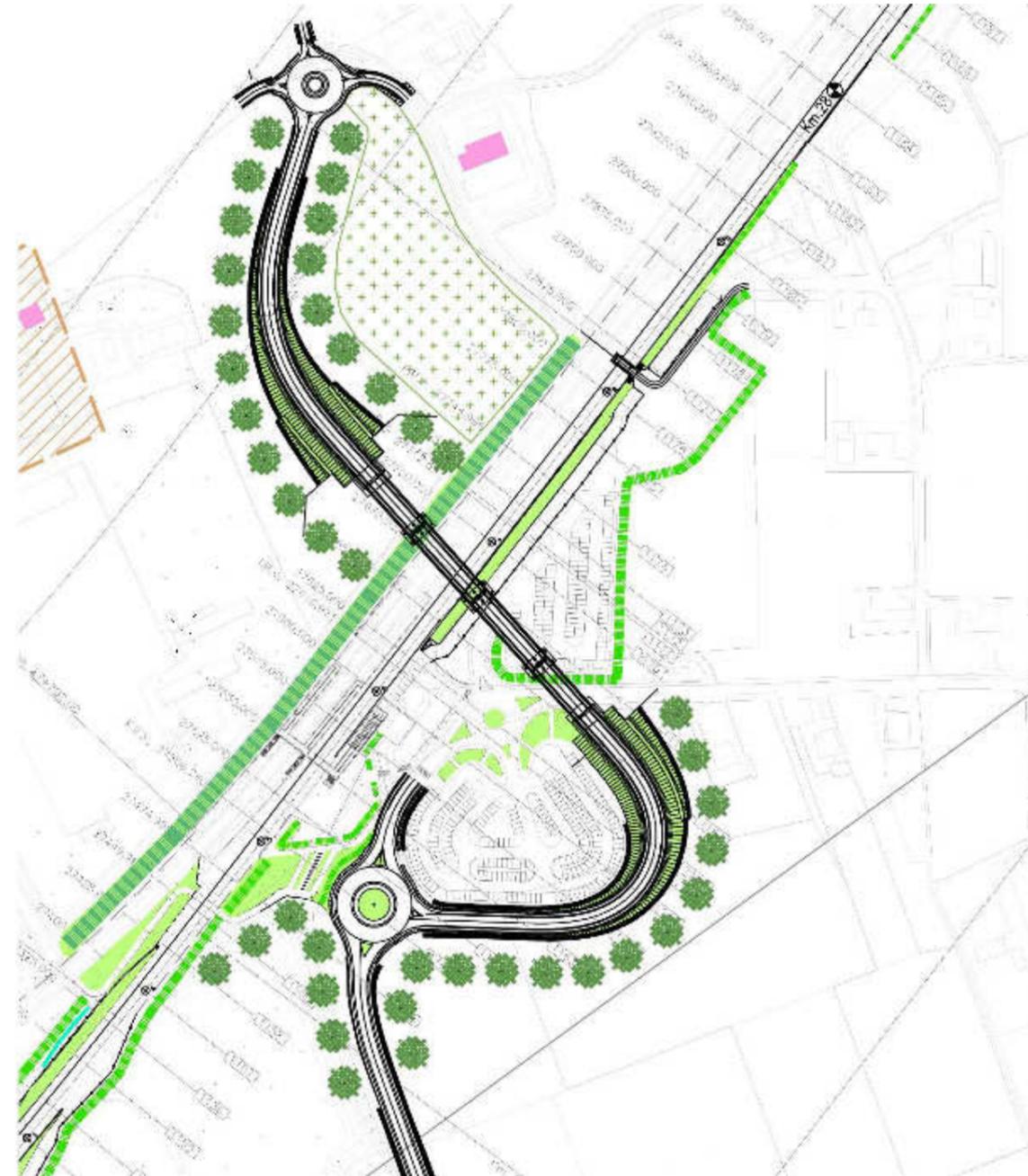
Opere di mitigazione

Le opere a verde previste riguardano la naturalizzazione delle opere viarie (cavalcaferrovia) complementari all'intervento di demolizione-ricostruzione, per rinforzo figurativo delle componenti paesaggistiche.





Mitigazioni



Planimetria

Linea AV/AC VERONA – PADOVA

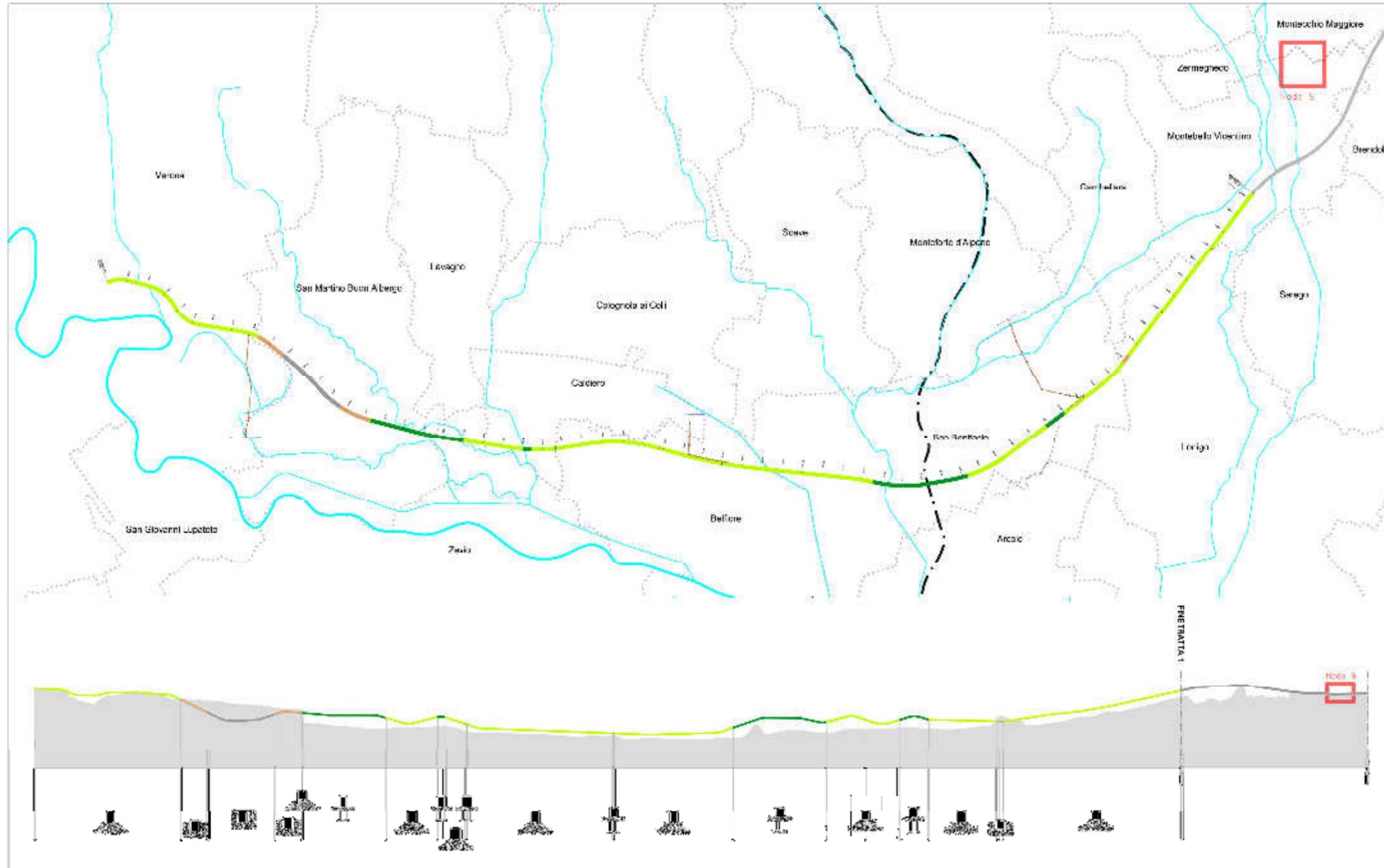
1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE DI SAN BONIFACIO

Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A				

Nodo 9

Villa Gualda



Ante opera

Villa Gualda

Fiume Guà



Carta di sintesi ante opera



Cono visuale

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		



Individuazione vincoli

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

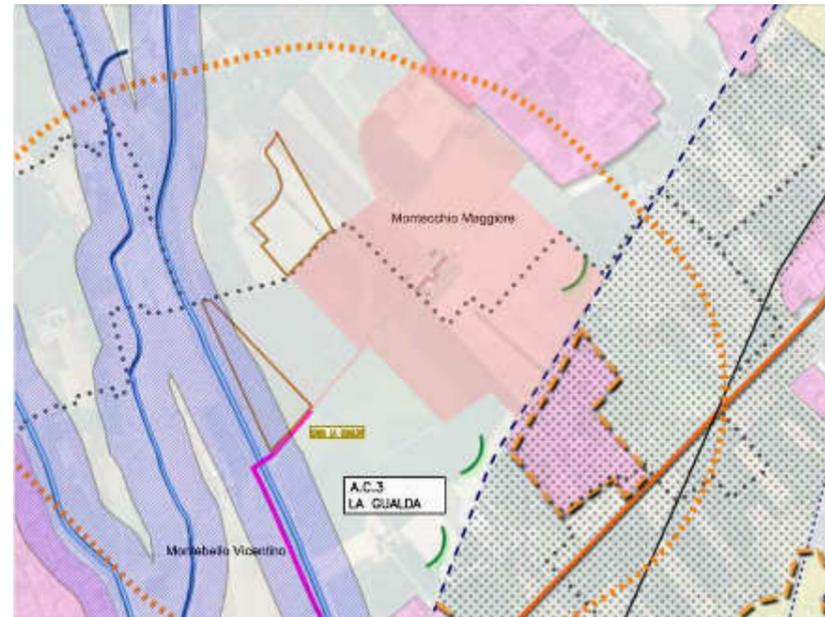


4 - Ambito di cava. A sinistra sullo sfondo la vegetazione ripariale del fiume Guà

Post Opera

Villa Gualda

Fiume Guà



Carta di sintesi post opera



Ortofoto con inserimento opera e vincoli



Caratteristiche dell'opera in corrispondenza del nodo 9

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, di cui circa 400 mc nell'area in prossimità del torrente. 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, secondo un progetto di coltivazione che prevede tre gradoni su livelli distinti sino alla quota più bassa dello scavo a -10m rispetto a piano campagna.

Effetti conseguenti all'opera in corrispondenza del nodo 9

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.

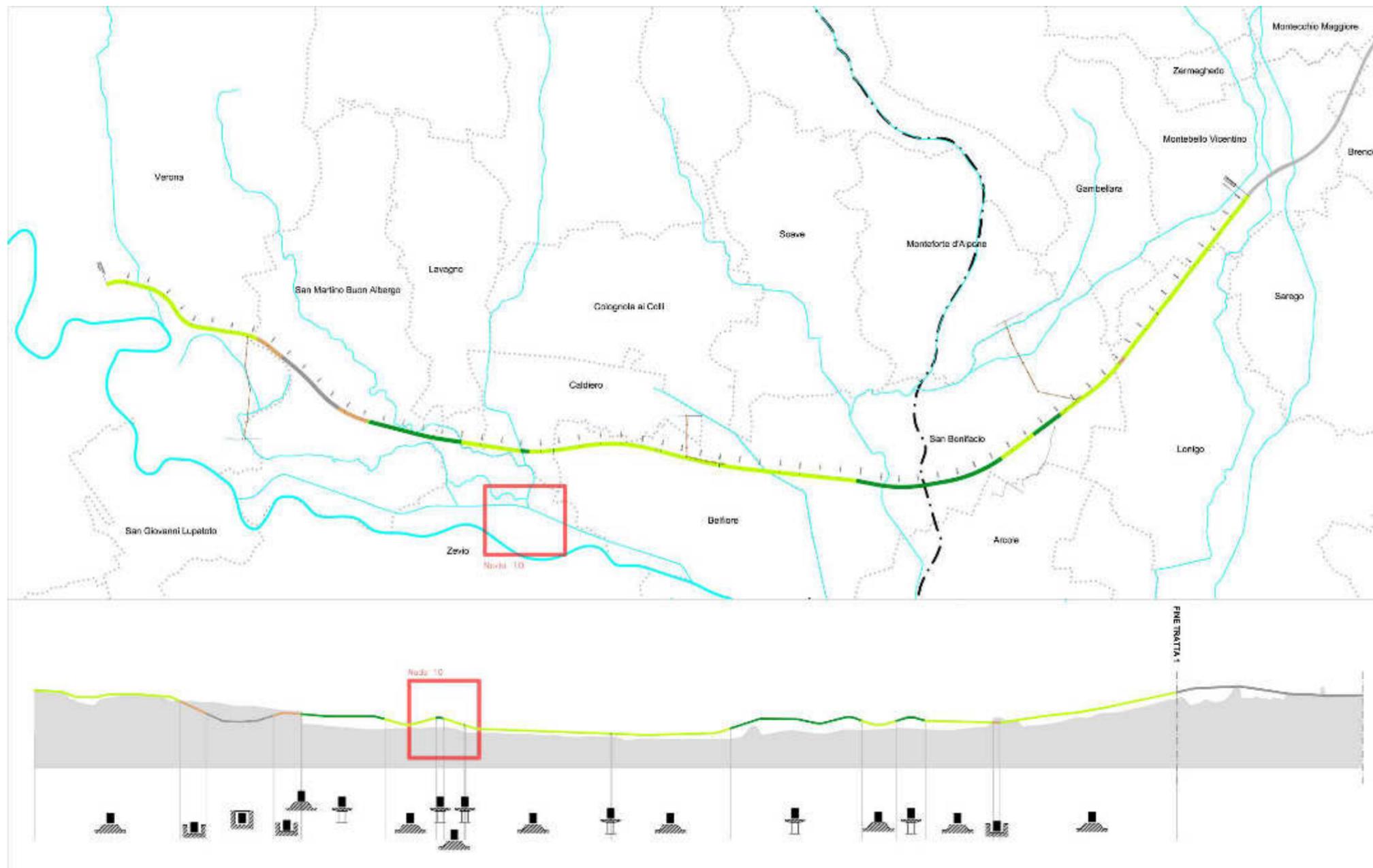
Opere di mitigazione

Non sono previste opere a verde quali mitigazioni dell'intervento che ha per sua natura una durata temporanea, anche in considerazione delle prescrizioni del vincolo sulla villa, atte a non alterare in alcun modo morfologia del terreno e specie vegetazionali.

Nodo 10

Zevio

Cava e Cassa di espansione



Ante opera Nodo 10



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 10.1



Ortofoto con inserimento areale cava.

In arancione interferenza con l'ambito vincolatoa

Caratteristiche dell'opera in corrispondenza del nodo 10.1

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 in corrispondenza del nodo 10.1

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 10.2



Ortofoto con inserimento areale cassa di espansione.

In arancione interferenza con l'ambito vincolato

Caratteristiche dell'opera in corrispondenza del nodo 10.2

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 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.

Effetti conseguenti all'opera in corrispondenza del nodo 10.2

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



Linea AV/AC VERONA – PADOVA

1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE DI SAN BONIFACIO

Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A

. Pag 242 di 260

Stato di fatto



Fotosimulazione opera e mitigazioni



Fotosimulazione opera e mitigazioni



APPENDICE
STUDIO CROMATICO DELLE BARRIERE ANTIRUMORE

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA	
	1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE DI SAN BONIFACIO	
	Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGIM0007001C_00A	. Pag 246 di 260

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

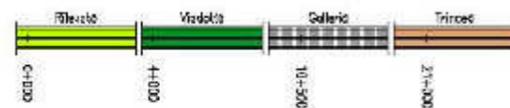
-  Insediamenti residenziali
-  Insediamenti produttivi/commerciali
-  Autostrada
-  Linea ferroviaria esistente
-  Idrografia
-  Corridoio ecologico
-  SIC/ZPS
-  Area ad alta integrità naturalistica
-  Strade storiche principali
-  Strade storiche secondarie
-  Reticolato romano
-  Siti fortificati

Unità di Paesaggio

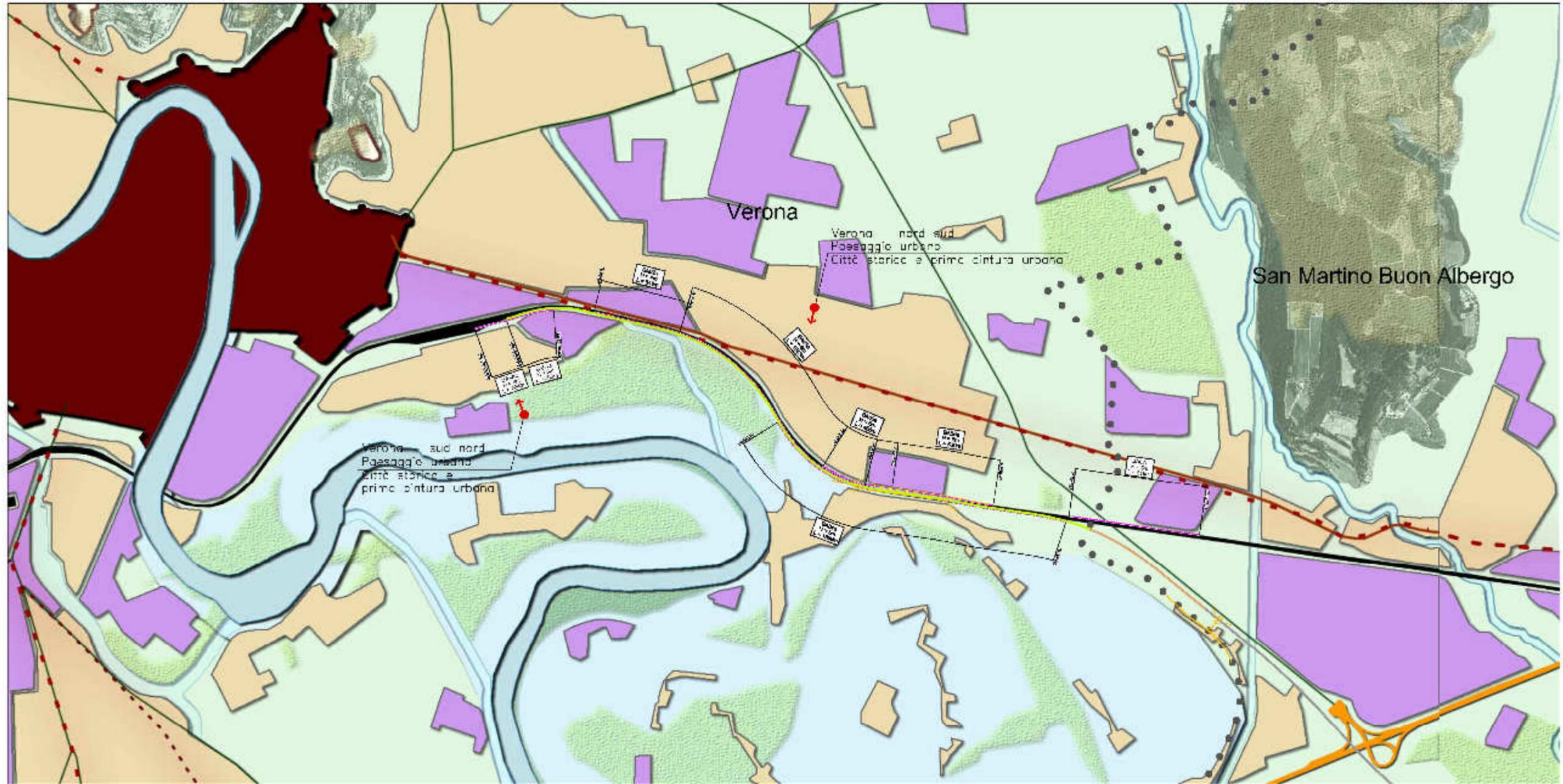
-  Paesaggio urbano Città storica
-  Paesaggio urbano Conurbazioni
-  Paesaggio agricolo Pianura dell'Adige
-  Paesaggio naturalistico Collinare
-  Paesaggio naturalistico Corridoi dei grandi fiumi

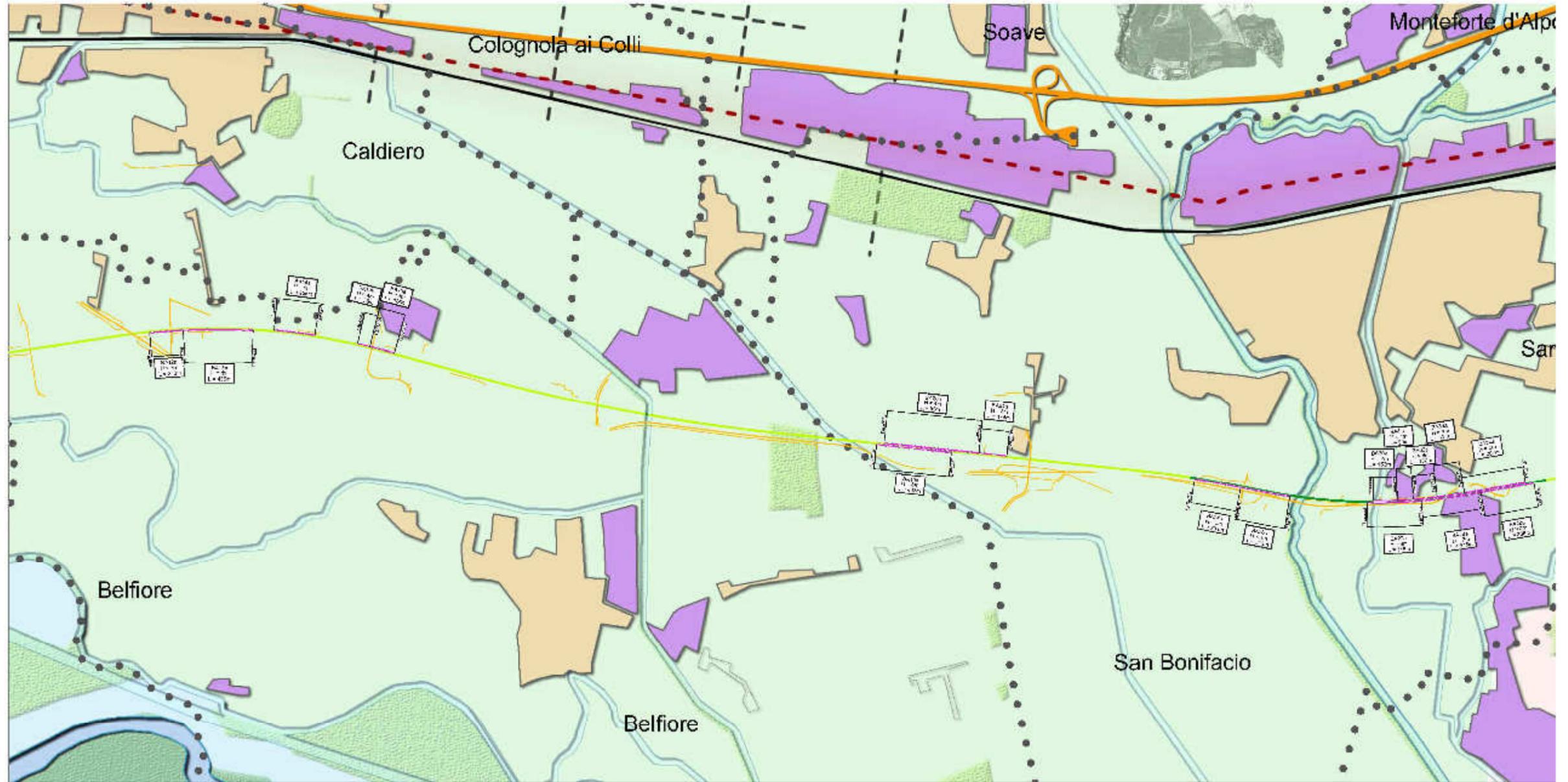
-  CONFINE PROVINCIALE
-  CONFINE COMUNALE

Verona COMUNE



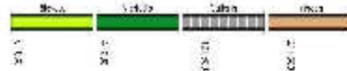
LINEA FERROVIARIA DI PROGETTO



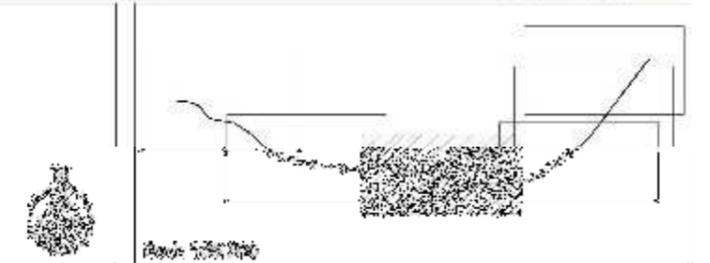


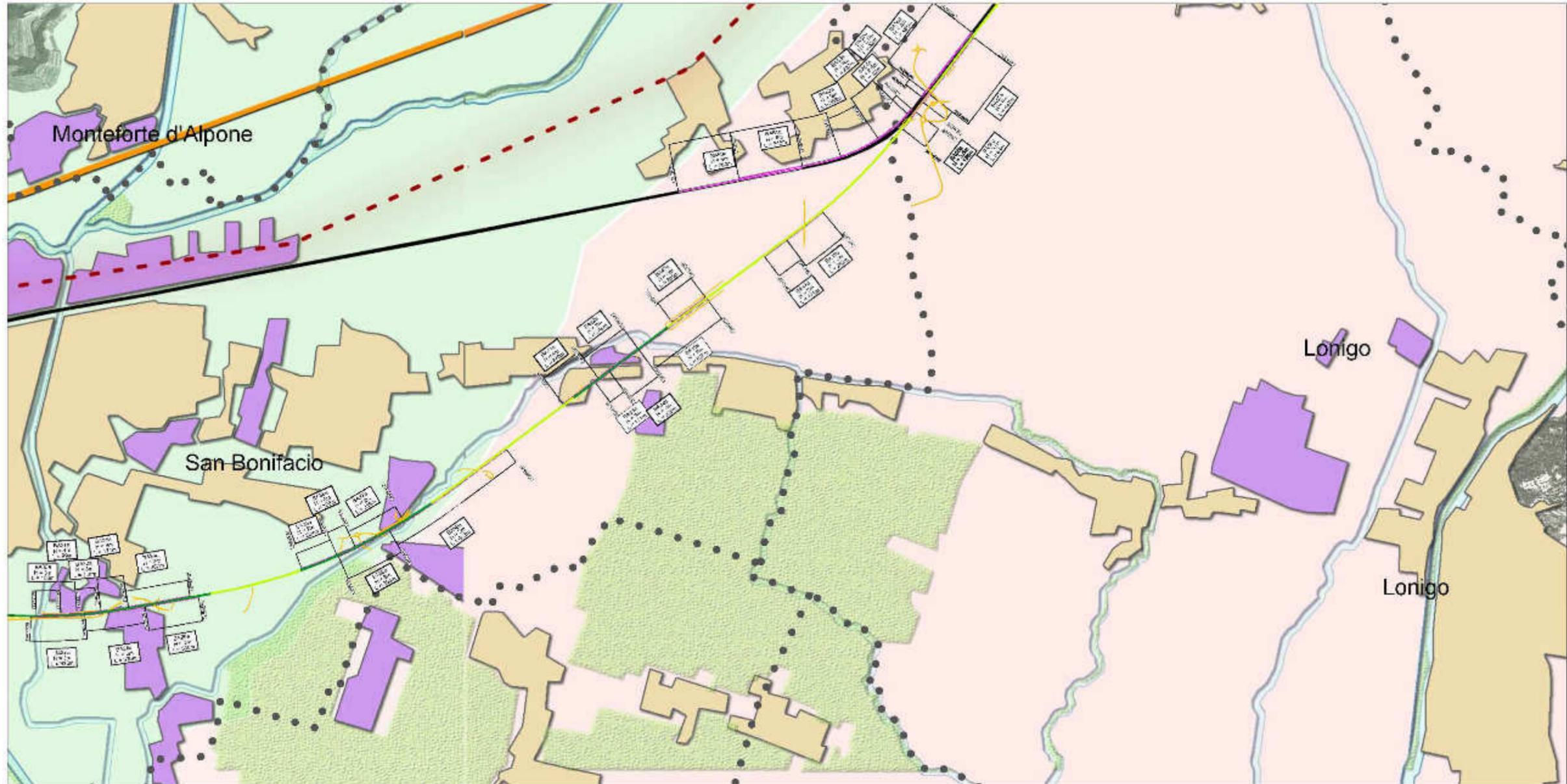
LEGENDA

- ● ● ● ● CONFINI PROVINCIALI
- ● ● ● ● CONFINI COMUNALI
- ● ● ● ●
- ● ● ● ●



LINEA FECCHIARIA DI PROGETTO



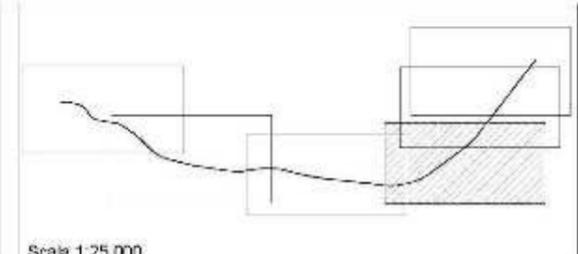


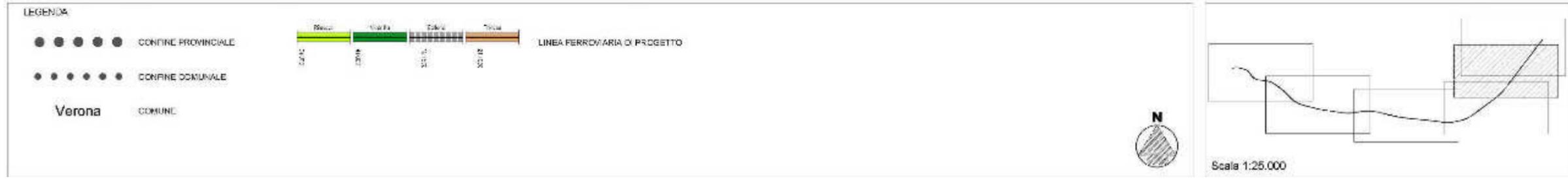
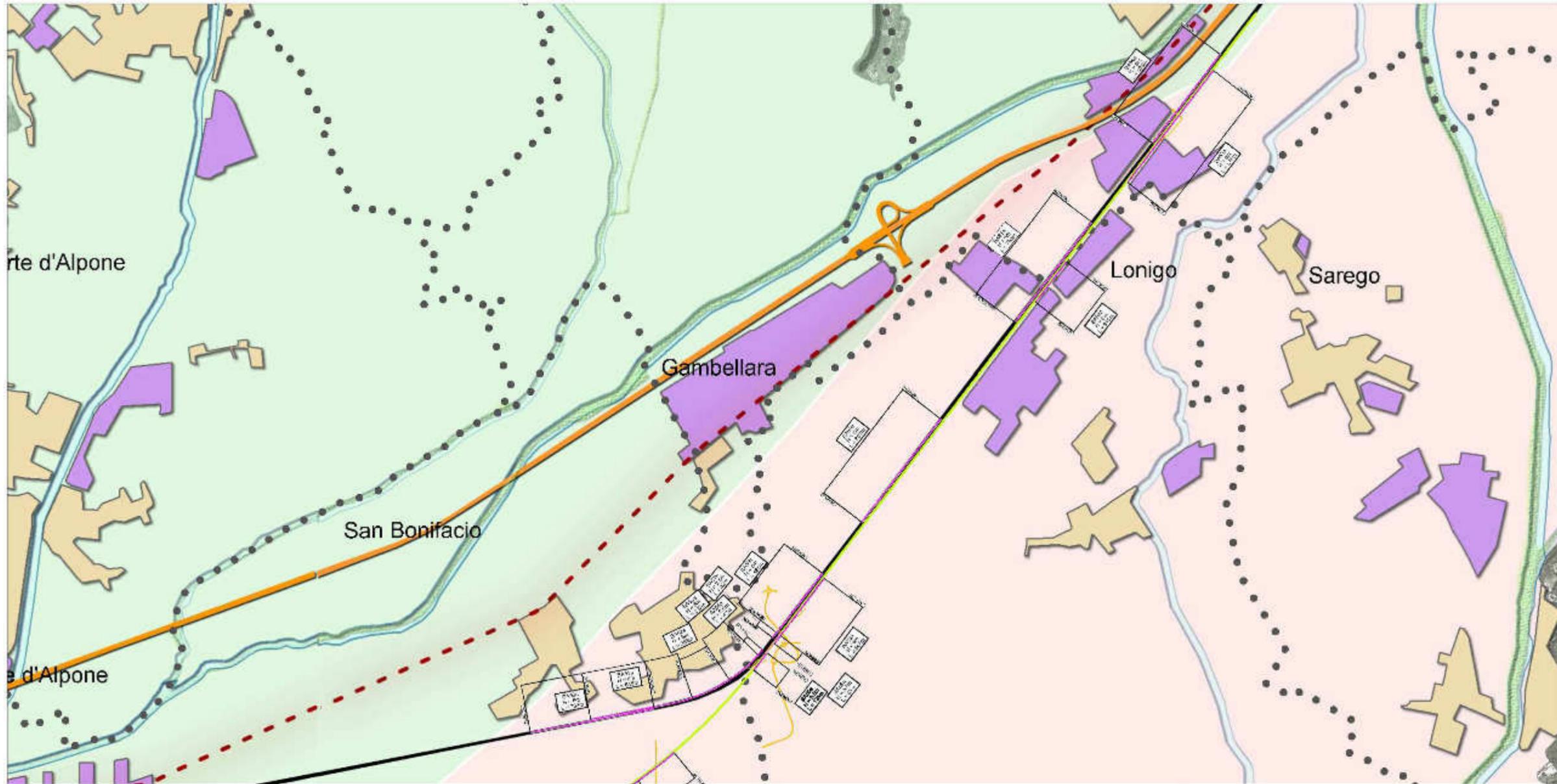
LEGENDA

- ● ● ● ● COV.FINE PROVINCIALE
- ● ● ● ● COV.FINE COMUNALE
- Verona COMUNE



LINEA FERROVIARIA DI PROGETTO





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

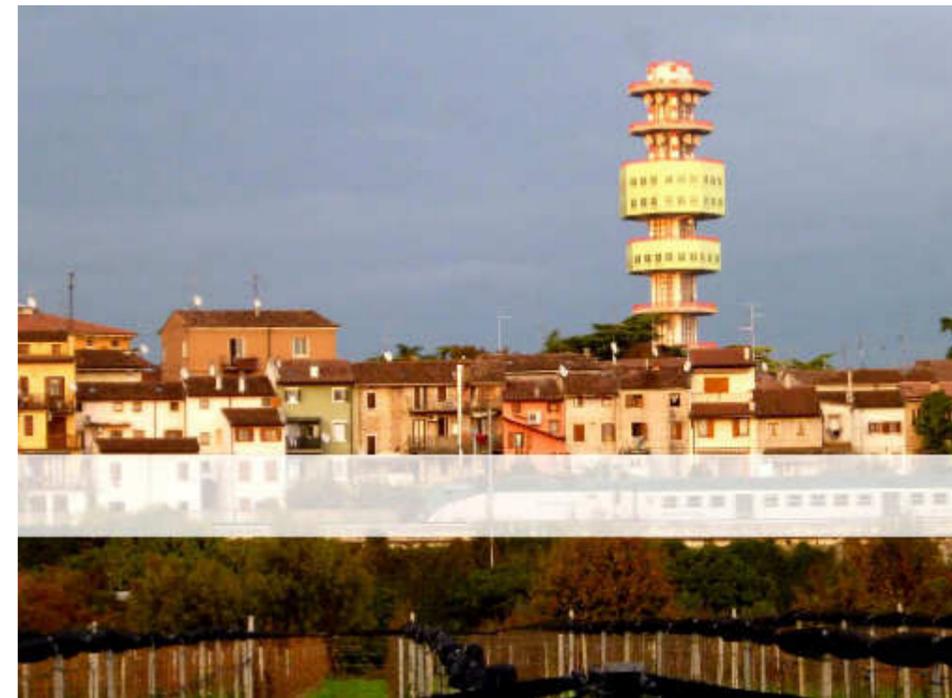
PRIMO PIANO Paesaggio agricolo
Pianura dell'Adige



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 agricolo, pianura dell'Adige*
 Unità di paesaggio sfondo: *Paesaggio naturalistico, corridoio dei grandi fiumi*
 Stagione: *Primavera*



Unità di paesaggio primo piano: *Paesaggio agricolo, pianura dell'Adige*
 Unità di paesaggio sfondo: *Paesaggio urbano, città storica*
 Stagione: *Autunno*



Unità di paesaggio primo piano: *Paesaggio agricolo, pianura dell'Adige*
Unità di paesaggio sfondo: *Paesaggio naturalistico, collinare (Lessini)*
Stagione: *Estate*



Unità di paesaggio primo piano: *Paesaggio agricolo, pianura dell'Adige*
Unità di paesaggio sfondo: *Paesaggio naturalistico, collinare (Lessini)*
Stagione: *Inverno*



Unità di paesaggio primo piano: *Paesaggio agricolo, pianura dell'Adige*
Unità di paesaggio sfondo: *Paesaggio naturalistico, collinare (Lessini)*
Stagione: *Estate*



Unità di paesaggio primo piano: *Paesaggio agricolo, pianura dell'Adige*
Unità di paesaggio sfondo: *Paesaggio naturalistico, collinare (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, codificate in RGB/CMYK, e relativa conversione in RAL:

Unità di paesaggio Agricolo e Naturalistico

RGB / CMYK	RAL
RGB: 66, 104, 36 CMYK: 87, 40, 88, 27	RAL 6010
RGB: 50, 118, 56 CMYK: 87, 36, 88, 19	RAL 6028
RGB: 62, 91, 81 CMYK: 86, 47, 75, 34	RAL 6002
RGB: 244, 103, 24 CMYK: 4, 32, 92, 6	RAL 1032
RGB: 74, 105, 79 CMYK: 41, 38, 85, 16	RAL 8024
RGB: 80, 30, 1 CMYK: 44, 78, 10, 65	RAL 8011
RGB: 82, 73, 72 CMYK: 56, 59, 59, 27	RAL 7012

Unità di paesaggio Urbano

RGB / CMYK	RAL
RGB: 254, 203, 80 CMYK: 0, 23, 44, 0	RAL 1005
RGB: 222, 120, 47 CMYK: 16, 70, 47, 0	RAL 1014

Cielo

RGB / CMYK	RAL
RGB: 87, 105, 112 CMYK: 86, 50, 44, 16	RAL 7031
RGB: 50, 173, 28 CMYK: 46, 75, 16, 0	RAL 7010
RGB: 125, 145, 206 CMYK: 57, 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



Linea AV/AC VERONA – PADOVA

1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO – VARIANTE DI SAN BONIFACIO

Titolo: RELAZIONE PAESAGGISTICA

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
IN0D00DI2RGIM0007001C_00A				