

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

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – OPERE IN VARIANTE
QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO
RELAZIONE DEL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

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

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

I N 0 D 0 0 D I 2 R G S A 0 0 0 P 0 0 1 D

ATI bonifica	VISTO ATI BONIFICA	
	Firma Ing. F. P. Bocchetto	Data 09/2015

Programmazione								
Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato
A	EMISSIONE	A. Gatto	10/05/15	R. Rossetto	11/05/15	GM De Stavola	12/05/15	Ing. F. P. Bocchetto SETTEMBRE 2015
B	REVISIONE	A. Gatto	Giugno 2015	R. Rossetto	Giugno 2015	GM De Stavola	Giugno 2015	
C	REVISIONE	A. Gatto	Luglio 2015	R. Rossetto	Luglio 2015	GM De Stavola	Luglio 2015	
D	REVISIONE	A. Gatto	Sett. 2015	R. Rossetto	Sett. 2015	GM De Stavola	Sett. 2015	

File: IN0D00DI2RGS000P001D_00A	CUP: J41E9100000009	n. Elab.
	CIG: 3320049F17	

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Quadro di Riferimento Programmatico: Dott. Roberto Rossetto

Pianificazione territoriale: Dott.ssa Antonella Gatto

Pianificazione urbanistica: Dott. Michele Napoli

Vincoli e tutele: Arch. Andrea Rossetto

Banche dati: Dott. Marco Urgenti

Socio-Economia: Dott. Mauro Zanardo

INDICE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

1	PREMESSA	7	3.2.7	Intesa Generale Quadro Stato-Regione.....	42
1.1	METODOLOGIA PER L'AGGIORNAMENTO DELLA PIANIFICAZIONE	7	3.3	LA PIANIFICAZIONE NEL CONTESTO REGIONALE.....	43
1.2	GLI SCENARI DELLA PIANIFICAZIONE	8	3.3.1	Il Programma Regionale di Sviluppo.....	43
1.3	IL CONTESTO DI RIFERIMENTO	13	3.3.1.1	I tracciati delle linee elettriche.....	44
2	LA PROGRAMMAZIONE SETTORIALE	15	3.3.1.2	I Siti di produzione inerti e recupero ambientale.....	44
2.1	INQUADRAMENTO INFRASTRUTTURALE E TRASPORTISTICO	15	3.3.2	Il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2015 (DPEF)	45
2.2	L'ITER DELLA LINEA AV/AC VERONA PADOVA	20	3.3.2.1	I tracciati delle linee elettriche.....	46
3	GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE	27	3.3.3	Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento.....	47
3.1	LA PIANIFICAZIONE COMUNITARIA.....	29	3.3.3.1	Aggiornamento della programmazione rispetto al PP approvato.....	48
3.1.1	La Rete TEN – T	29	3.3.3.2	Livello di coerenza.....	48
3.1.2	Il Libro Bianco 2011.....	32	3.3.3.3	Conclusioni.....	50
3.2	LA PIANIFICAZIONE NEL CONTESTO NAZIONALE.....	34	3.3.4	Il Nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento	53
3.2.1	Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica 2001	34	3.3.4.1	Aggiornamento della programmazione rispetto al PP approvato.....	54
3.2.2	Il sistema Integrato Nazionale dei Trasporti (SNIT)	35	3.3.4.2	Livello di coerenza.....	55
3.2.3	Il Piano Generale della Mobilità – Linee Guida.....	36	3.3.4.3	Conclusioni.....	56
3.2.4	Il Piano Nazionale della logistica 2011-2020	37	3.3.5	Variante Parziale al Piano Territoriale di Coordinamento Regionale (PTRC 2009).....	58
3.2.4.1.1	Le linee politiche del Piano Nazionale della logistica 2011-2020	37	3.3.5.1	Aggiornamento della programmazione rispetto al PP approvato.....	58
3.2.4.1.2	Il Piano Nazionale della logistica: analisi demo-socio-economica e infrastrutturale delle piattaforme logistiche territoriali.....	38	3.3.5.2	Conclusioni.....	59
3.2.5	LEGGE 11 novembre 2014, n. 164 “Sblocca Italia”	39	3.3.6	Il Piano Regionale dei Trasporti del Veneto	62
3.2.6	Il Documento di Economia e Finanza 2015.....	40	3.3.7	Il PRAC.....	64
3.2.6.1	Il Programma delle Infrastrutture Strategiche.....	40	3.3.8	Piano Energetico Regionale - Fonti Rinnovabili - Risparmio Energetico - Efficienza Energetica”	66
			3.3.9	I PAI.....	68
			3.3.9.1	Piano Stralcio per l’assetto idrogeologico del fiume Adige	68

3.3.9.1.1	Aggiornamento della programmazione rispetto al PP approvato.....	69	3.6.1	Mosaico dei Piani ed analisi degli strumenti urbanistici comunali	95
3.3.9.1.2	Livello di coerenza	69	3.6.1.1	Aggiornamento della pianificazione rispetto al PP approvato	95
3.3.9.1.3	Conclusioni	70	3.6.1.2	Livello di coerenza.....	95
3.3.9.2	Piano Stralcio per l’assetto idrogeologico dei fiumi Brenta-Bacchiglione	72	3.6.1.3	Conclusioni.....	96
3.3.9.2.1	Aggiornamento della programmazione rispetto al PP approvato.....	72	3.6.2	Analisi della pianificazione comunale.....	101
3.3.9.2.2	Livello di coerenza	72	3.6.2.1	Comune di Verona	101
3.3.9.2.3	Conclusioni	72	3.6.2.1.1	Aggiornamento della pianificazione rispetto al PP approvato	101
3.4	LA PIANIFICAZIONE D’AREA	73	3.6.2.1.2	Livello di coerenza.....	102
3.4.1	Intese Programmatiche d’Area (IPA).....	73	3.6.2.1.3	Cantierizzazione	103
3.4.1.1	Intesa Programmatica d’Area – Area Berica	73	3.6.2.2	Comune di San Martino Buon Albergo	103
3.4.1.2	Intesa Programmatica d’Area – Ovest Vicentino.....	74	3.6.2.2.1	Aggiornamento della pianificazione rispetto al PP approvato	103
3.4.2	Il Piano d’Area Quadrante Europa.....	76	3.6.2.2.2	Livello di coerenza	104
3.4.3	Il Piano d’Area delle Pianure e Valli Grandi Veronesi.....	78	•	I tracciati delle linee elettriche: il tracciato dell’elettrodotto “S. Martino Buon Albergo	104
3.5	LA PIANIFICAZIONE PROVINCIALE.....	81	•	Conclusioni.....	104
3.5.1	Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Verona.....	81	3.6.2.2.3	Cantierizzazione	104
3.5.1.1	Aggiornamento della programmazione rispetto al PP approvato	82	3.6.2.3	Comune di Zevio	106
3.5.1.2	Livello di coerenza	83	3.6.2.3.1	Aggiornamento della pianificazione rispetto al PP approvato	106
3.5.1.3	Conclusioni	85	3.6.2.3.2	Livello di coerenza.....	106
3.5.2	Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Vicenza	88	•	I siti di produzione inerti e recupero ambientale.....	106
3.5.2.1	Aggiornamento della programmazione rispetto al PP approvato	89	•	Conclusioni.....	106
3.5.2.2	Livello di coerenza	89	3.6.2.3.3	Cantierizzazione	107
3.5.2.3	Conclusioni	90	3.6.2.4	Comune di Caldiero.....	108
3.5.3	Piano Energetico Provinciale di Verona	93	3.6.2.4.1	Aggiornamento della pianificazione rispetto al PP approvato	108
3.6	IL SISTEMA DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE	95			

3.6.2.4.2	Livello di coerenza	108	3.6.2.8.1	Livello di coerenza	116
•	I tracciati delle linee elettriche: Elettrodotto a 132 kV “S. Bonifacio”	108	•	I tracciati delle linee elettriche: Cavidotto a 132 kV	116
•	Conclusioni	108	•	Conclusioni	116
3.6.2.4.3	Cantierizzazione	109	3.6.2.9	Comune di Lonigo	117
3.6.2.5	Comune di Belfiore	109	3.6.2.9.1	Aggiornamento della pianificazione rispetto al PP approvato	117
3.6.2.5.1	Aggiornamento della pianificazione rispetto al PP approvato	109	3.6.2.9.2	Livello di coerenza	117
3.6.2.5.2	Livello di coerenza	110	•	Variante di San Bonifacio (dal km. 12+725 al km 29+482.31)	117
•	Variante di San Bonifacio (dal km. 12+725 al km 29+482.31)	110	•	Conclusioni	118
•	I tracciati delle linee elettriche: Elettrodotto a 132 kV “S. Bonifacio”	111	3.6.2.9.3	Cantierizzazione	118
•	Conclusioni	111	3.6.2.10	Comune di Montebello Vicentino	119
3.6.2.5.3	Cantierizzazione	111	3.6.2.10.1	Aggiornamento della pianificazione rispetto al PP approvato	119
3.6.2.6	Comune di Monteforte d’Alpone	112	3.6.2.10.2	Livello di coerenza	119
3.6.2.6.1	Livello di coerenza	112	•	I siti di produzione inerti e recupero ambientale: Cava A.C. 3 – La Gualda	119
•	I tracciati delle linee elettriche: Elettrodotto a 132 kV “Locara”	112	•	Conclusioni	120
•	Conclusioni	113	3.6.2.10.3	Cantierizzazione	120
3.6.2.7	Comune di San Bonifacio	113	3.6.2.11	Comune di Montecchio Maggiore	121
3.6.2.7.1	Aggiornamento della pianificazione rispetto al PP approvato	113	3.6.2.11.1	Livello di coerenza	121
3.6.2.7.2	Livello di coerenza	114	•	I siti di produzione inerti e recupero ambientale: Cava A.C. 3 – La Gualda	121
•	Variante di San Bonifacio (dal km. 12+725 al km 29+482.31)	114	•	Conclusioni	121
•	I tracciati delle linee elettriche: Elettrodotto a 132 kV “Locara”	114	3.6.2.12	Comune di Vicenza	121
•	I tracciati delle linee elettriche: Cavidotto a 132 kV	115	3.6.2.12.1	Cantierizzazione	121
•	Conclusioni	115	3.6.3	La Pianificazione Energetica Comunale	124
3.6.2.7.3	Cantierizzazione	115	3.6.3.1	Comune di Verona	124
3.6.2.8	Comune di Arcole	116	3.7	IL QUADRO VINCOLISTICO	126

3.7.1	Aggiornamento del quadro vincolistico rispetto al PP approvato	126	4.3.2.3	Turismo	155
3.7.2	Livello di coerenza	126	4.4	Mobilità	157
•	Variante di San Bonifacio (dal km. 12+725 al km. 29+482.31).....	126	4.4.1	Analisi del contesto generale	157
•	I tracciati delle linee elettriche:	128	4.4.2	Analisi del contesto territoriale	158
•	I siti di produzione inerti e recupero ambientale	129	4.5	Sintesi delle dinamiche	159
3.7.3	Decreti Ministeriali	130	5	TEMPI DI REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO	160
3.7.3.1	Aggiornamento del quadro vincolistico rispetto al PP approvato.....	134	6	VALUTAZIONI E CONCLUSIONI	161
3.7.3.2	Livello di coerenza	135	6.1	Valutazione di sintesi della coerenza del progetto	161
•	Variante di San Bonifacio (dal km. 12+725 al km. 29+482.31).....	135	6.2	Conclusioni	168
3.7.3.3	Conclusioni	135			
3.7.4	Rete Natura 2000	136			
3.8	IL QUADRO DELLE TUTELE AMBIENTALI	141			
3.8.1	Aggiornamento del quadro dei vincoli rispetto al PP approvato.....	141			
3.8.2	Livello di coerenza	142			
4	ANALISI SOCIOECONOMICA	149			
4.1	Inquadramento generale dell'opera	149			
4.2	Popolazione	149			
4.2.1	Analisi del contesto generale.....	149			
4.2.2	Analisi del contesto territoriale.....	151			
4.3	Sistema economico	152			
4.3.1	Analisi del contesto generale.....	152			
4.3.2	Analisi del contesto territoriale.....	153			
4.3.2.1	Industria e imprese	153			
4.3.2.2	Mercato del lavoro	154			

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 7 di 169

1 PREMESSA

1.1 METODOLOGIA PER L'AGGIORNAMENTO DELLA PIANIFICAZIONE

Il Quadro della programmazione territoriale e urbanistica ha lo scopo di analizzare con particolare attenzione gli strumenti di programmazione e pianificazione direttamente attinenti al progetto.

Gli strumenti di programmazione sono stati pertanto analizzati secondo i diversi livelli di pianificazione e alle diverse scale di riferimento con riferimento alla natura del progetto con il fine di mettere in evidenza il rapporto di coerenza.

Il presente quadro, come tutta la documentazione del S.I.A., è relativo ai “nuovi elementi” del 1° sublotto Verona – Montebello Vicentino “rispetto al PP approvato con Delibera Cipe 94/2006 ovvero:

- **la variante al tracciato nel tratto di attraversamento di San Bonifacio** (nel seguito: Variante S.Bonifacio, dal km. 12+725 al km 29+482.31 - corrispondente al km 28+837.94 del PP);
- **il sistema della cantierizzazione relativo all'intero sublotto;**
- **la realizzazione di n. 3 elettrodotti e di un cavidotto.;**
- **i siti di produzione inerti e recupero ambientale.**

Quindi si parte dal principio che tutte le restanti opere sono un punto fermo nel presente scenario di riferimento e le conseguenti valutazioni di coerenza e ambientali sono riferite esclusivamente alle Varianti di Progetto sopra indicate.

La variante è introdotta in ottemperanza a specifiche richieste da parte dell'Amministrazione comunale di S. Bonifacio e condivise con gli Enti territoriali interessati e a seguito degli approfondimenti condotti nel PD per ridurre e/o eliminare interferenze durante la fase di costruzione dell'opera (recepimento della prescrizione n. 9 della Delibera CIPE 94/2006).

Pertanto la documentazione sviluppata nella fase di redazione del livello definitivo della progettazione risulta coerente in termini metodologici sia con gli indirizzi e le richieste della Delibera CIPE n. 94/2006 di approvazione del PP, sia con i risultati acquisiti nel percorso di condivisione delle scelte progettuali operate con le Amministrazioni ed Enti

interessati dalla soluzione di tracciato alternativo per l'attraversamento di S. Bonifacio. In questo specifico contesto è stato raggiunto un “accordo territoriale” che ha consentito di valutare un'unica configurazione plano-altimetrica del tracciato in variante rispetto al PP nel tratto riguardante i comuni di Belfiore, S. Bonifacio, Lonigo.

Le valutazioni condotte quindi interessano sia le opere da realizzare che il relativo sistema della cantierizzazione finalizzato alla realizzazione delle opere stesse.

- la realizzazione di n. 3 elettrodotti aerei “entra – esce” di alimentazione delle sottostazioni AV/AC di S.M. Buonalbergo, Belfiore e Locara e di un cavidotto di collegamento tra la sottostazione TERNA di Dugale e la sottostazione AV/AC di Locara.

I tracciati degli elettrodotti aerei e del cavidotto sono modificati per effetto della mutata alimentazione della T.E. (da 25 kV c.a. a 3 kV c.c) e della diversa antropizzazione del territorio intervenuta dalla stesura del P.P. ad oggi;

- i Siti di produzione inerti e recupero ambientale (Cava e cassa di espansione “Zevio” e Cava “La Gualda”).

Sono state individuate le aree per l'estrazione di sabbia e ghiaia necessarie all'approvvigionamento del materiale inerte e successivo reimpiego del materiale idoneo proveniente dagli scavi.

In riferimento all'area in Comune di Zevio, si precisa che, oltre alla produzione inerti viene anche usato come sito di destinazione finale dei materiali di scavo per la sistemazione finale a Cassa di espansione ovvero vengono conferiti materiali per creare lo strato superficiale di terreno, pertanto esso non è da ritenersi una cava apri e chiudi, ma una cava con apporto di materiale per la sistemazione superficiale.

In riferimento al sistema della cantierizzazione, si rimanda al Quadro di Riferimento Progettuale dello SIA, dove all'interno delle apposite “Schede dei cantieri”, sono riportati l'attuale destinazione urbanistica delle aree, oltre che il rapporto con il sistema dei vincoli e delle tutele ambientali; nel presente documento è altresì verificata la coerenza con la strumentazione urbanistica comunale vigente.

Per identificare le ricadute delle nuove opere è stata considerata la pianificazione di livello sovrapregionale, la programmazione di settore trasportistico nazionale regionale e

locale, la programmazione territoriale e urbanistica considerando strumenti di piano vigenti e/o in corso di formazione.

L'obiettivo di questa analisi si è stato quello di dare maggiore evidenza agli scenari evolutivi dell'assetto territoriale, infrastrutturale e di tutela del territorio rispetto all'area in cui l'opera risulta più incisiva.

Nel presente Quadro di Riferimento Programmatico viene quindi definita la collocazione delle nuove opere rispetto agli strumenti di pianificazione partendo da una prima selezione degli strumenti utili per definire il quadro programmatico ed avere quindi un quadro attinente con la pianificazione territoriale.

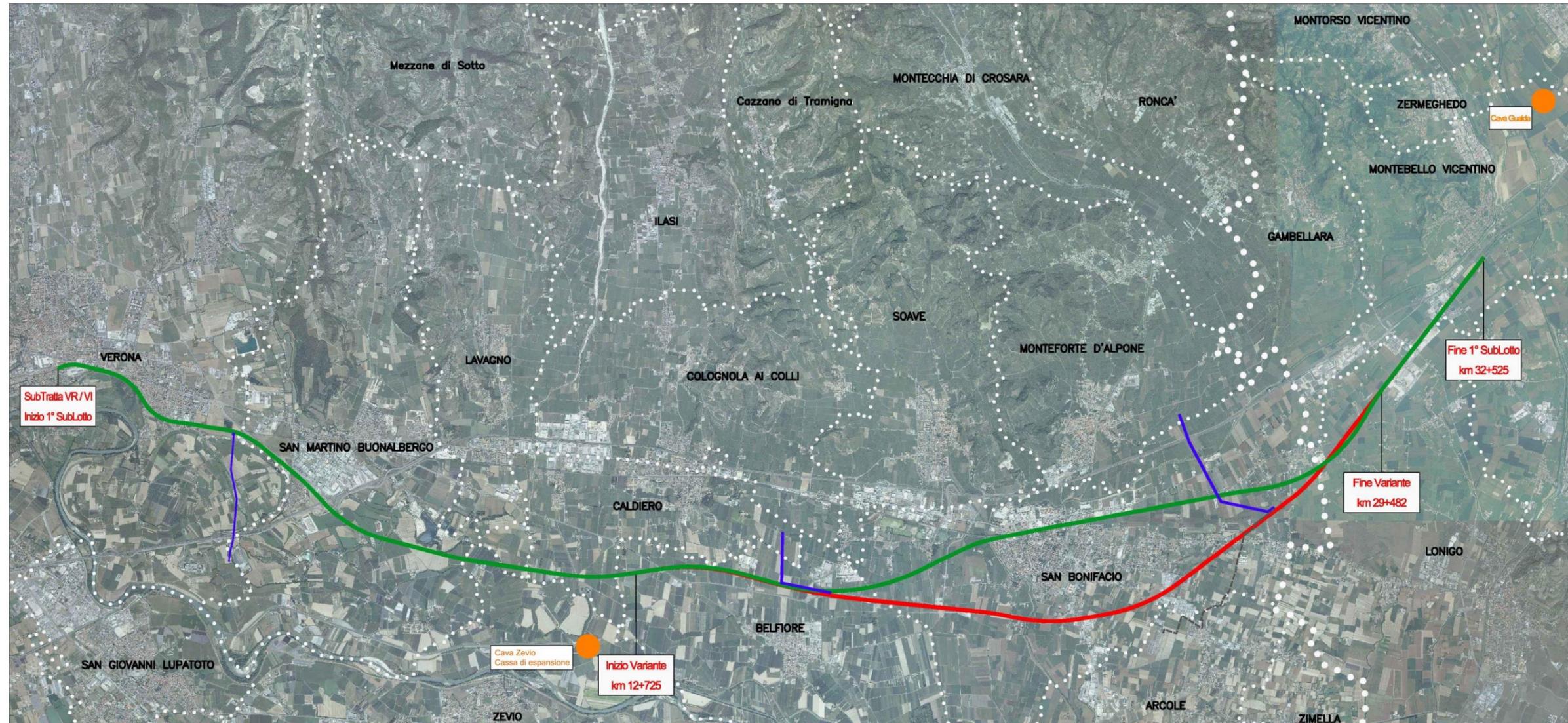
Per ogni piano è stato quindi analizzato il livello di coerenza tra gli strumenti di programmazione economico-territoriale e le nuove opere.

Ogni piano è stato esaminato separatamente riportando le indicazioni di programmazione e pianificazione con le ricadute sul sistema infrastrutturale e trasportistico, territoriale, urbanistico e ambientale giungendo ad una ricostruzione chiara dell'intero sistema di vincoli ambientali e paesaggistici.

Per completezza, il presente quadro fornisce un aggiornamento rispetto al PP approvato della pianificazione e programmazione territoriale per l'intero tracciato del 1° Sublotto. In quest'ottica si riporta lo scenario dei piani e programmi di livello Regionale del periodo 2006 – 2015.

1.2 GLI SCENARI DELLA PIANIFICAZIONE

Il Quadro di Riferimento Programmatico nel definire l'ambito della programmazione e della pianificazione, analizza le coerenze delle nuove opere progettuali evidenziando contraddizioni o conflitti con una chiave di lettura efficace per l'orientamento di governo del territorio.



Si riporta immagine con l'individuazione dei due tracciati oggetto del presente studio di impatto ambientale, quello approvato dal CIPE nel 2006(in verde) e la nuova proposta (in rosso).

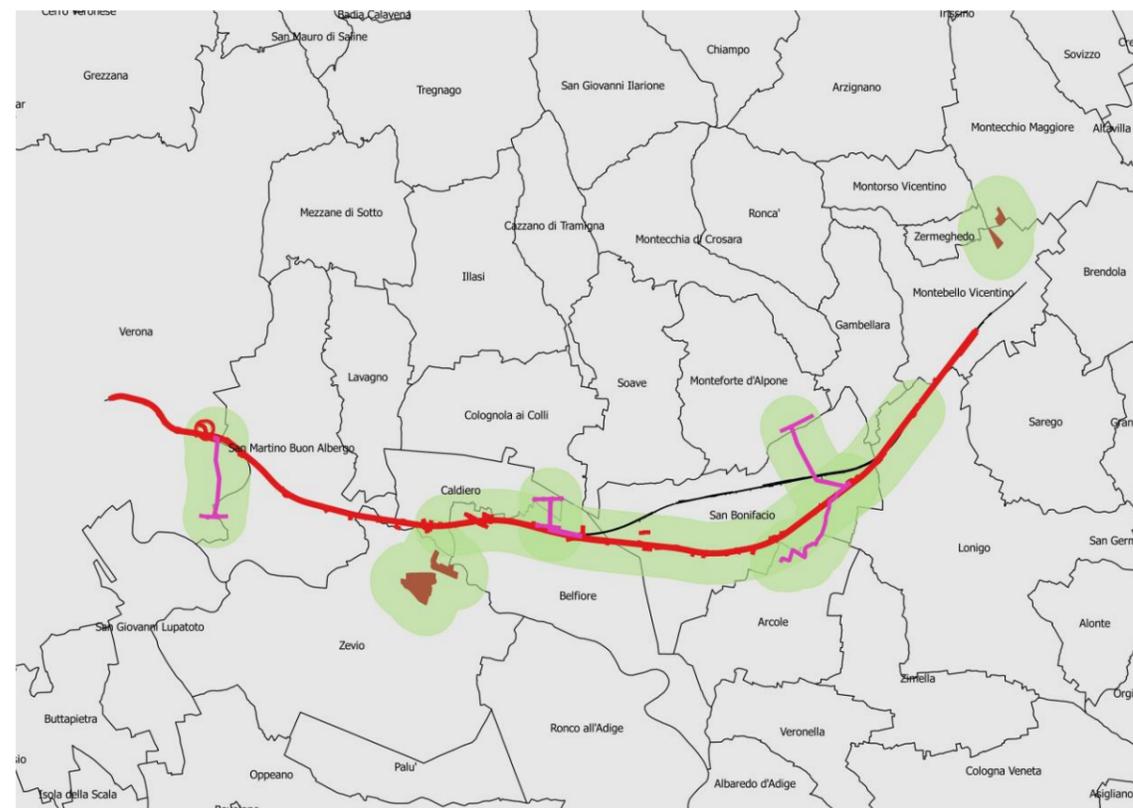
A tal fine nel presente Quadro di Riferimento Programmatico, per fornire tutti gli elementi conoscitivi e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale settoriale che costituiscono i parametri di riferimento del giudizio di compatibilità ambientale, si è proceduto in primis alla definizione 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 Piani analizzati sono stati estrapolati e riportati cartograficamente gli elementi naturalistici, paesaggistici e storico – culturali, oltre ai Siti di Importanza Comunitaria e alle Zone di Protezione Speciale.

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

Si sottolinea che la metodologia di analisi utilizzata all'interno dello S.I.A. è stata quella di individuare un buffer di un chilometro, da ambo i lati della Variante di San Bonifacio, entro il quale sono state predisposte e redatte tutte le analisi, lo stesso procedimento è stato ripetuto per i tre elettrodotti aerei, il cavidotto ed i siti di produzione inerti e recupero ambientale.



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

ELENCO ELABORATI PROGETTAZIONE DEFINITIVA: SUBTRATTA N. 1 (LF1) DA VERONA STAZIONE PORTA VESCOVO km 0+000 AL km 32+525																										
CODIFICA ELABORATO																				revisione	INTERNA	TITOLO ELABORATO	SCALA	FORMATO		
a				b		c		d		e		f		h		j		g							i	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20							
commessa				lotto		fase progettuale	ente originatore	tipologia di documento	opera / disciplina				progressivo	EMISSIONE ITALFERR												
funzionale		costruttivo																								
AMBIENTE																										
STUDIO ATMOSFERA																										
RELAZIONE																										
I	N	0	D	0	0	D	I	2	R	H	I	M	0	0	0	1	0	0	1	A	0	0	A	RELAZIONE	-----	A4
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - OPERE IN VARIANTE																										
INQUADRAMENTO E STRUTTURA DEL S.I.A																										
I	N	0	D	0	0	D	I	2	R	G	S	A	0	0	0	0	0	0	1	D	0	0	A	INQUADRAMENTO E STRUTTURA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	-----	A4
QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO																										
I	N	0	D	0	0	D	I	2	R	G	S	A	0	0	0	P	0	0	1	D	0	0	A	RELAZIONE DEL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	-----	A4
I	N	0	D	0	0	D	I	2	C	2	S	A	0	0	0	P	0	0	1	C	0	0	A	COROGRAFIA DI RAFFRONTO TRA PP E PD	1:50000	A4
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	3	S	A	0	0	0	P	0	0	1	C	0	0	A	INDIVIDUAZIONE SU CTR - TAV.1/3	1:25000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	3	S	A	0	0	0	P	0	0	2	C	0	0	A	INDIVIDUAZIONE SU CTR - TAV.2/3	1:25000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	3	S	A	0	0	0	P	0	0	3	C	0	0	A	INDIVIDUAZIONE SU CTR - TAV.3/3	1:25000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	P	0	0	1	B	0	0	A	INDIVIDUAZIONE SU CTR AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV.1/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	P	0	0	2	C	0	0	A	INDIVIDUAZIONE SU CTR AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV.2/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	P	0	0	3	C	0	0	A	INDIVIDUAZIONE SU CTR AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV.3/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	P	0	0	4	B	0	0	A	INDIVIDUAZIONE SU CTR AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV.4/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	P	0	0	5	B	0	0	A	INDIVIDUAZIONE SU CTR AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV.5/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	P	0	0	6	B	0	0	A	INDIVIDUAZIONE SU CTR AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV.6/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	P	0	0	7	B	0	0	A	INDIVIDUAZIONE SU CTR AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV.7/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	P	0	0	8	C	0	0	A	INDIVIDUAZIONE SU CTR AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV.8/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	I	3	S	A	0	0	0	P	0	0	1	C	0	0	A	INDIVIDUAZIONE SU ORTOFOTO - TAV. 1/3	1:25000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	I	3	S	A	0	0	0	P	0	0	2	C	0	0	A	INDIVIDUAZIONE SU ORTOFOTO - TAV. 2/3	1:25000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	I	3	S	A	0	0	0	P	0	0	3	C	0	0	A	INDIVIDUAZIONE SU ORTOFOTO - TAV. 3/3	1:25000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	1	P	0	0	1	B	0	0	A	CARTA DEI VINCOLI TAV.1/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	1	P	0	0	2	C	0	0	A	CARTA DEI VINCOLI TAV.2/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	1	P	0	0	3	C	0	0	A	CARTA DEI VINCOLI TAV.3/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	1	P	0	0	4	B	0	0	A	CARTA DEI VINCOLI TAV.4/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	1	P	0	0	5	B	0	0	A	CARTA DEI VINCOLI TAV.5/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	1	P	0	0	6	B	0	0	A	CARTA DEI VINCOLI TAV.6/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	1	P	0	0	7	B	0	0	A	CARTA DEI VINCOLI TAV.7/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	1	P	0	0	8	C	0	0	A	CARTA DEI VINCOLI TAV.8/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	2	P	0	0	1	B	0	0	A	CARTA DELLE TUTELE TAV. 1/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	2	P	0	0	2	C	0	0	A	CARTA DELLE TUTELE TAV. 2/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	2	P	0	0	3	C	0	0	A	CARTA DELLE TUTELE TAV. 3/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	2	P	0	0	4	B	0	0	A	CARTA DELLE TUTELE TAV. 4/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	2	P	0	0	5	B	0	0	A	CARTA DELLE TUTELE TAV. 5/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	2	P	0	0	6	B	0	0	A	CARTA DELLE TUTELE TAV. 6/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	2	P	0	0	7	B	0	0	A	CARTA DELLE TUTELE TAV. 7/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	2	P	0	0	8	C	0	0	A	CARTA DELLE TUTELE TAV. 8/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	3	P	0	0	1	B	0	0	A	MOSAICO DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE - TAV. 1/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	3	P	0	0	2	C	0	0	A	MOSAICO DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE - TAV. 2/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	3	P	0	0	3	C	0	0	A	MOSAICO DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE - TAV. 3/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	3	P	0	0	4	B	0	0	A	MOSAICO DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE - TAV. 4/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	3	P	0	0	5	B	0	0	A	MOSAICO DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE - TAV. 5/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	3	P	0	0	6	B	0	0	A	MOSAICO DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE - TAV. 6/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	3	P	0	0	7	B	0	0	A	MOSAICO DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE - TAV. 7/8	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	3	P	0	0	8	C	0	0	A	MOSAICO DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE - TAV. 8/8	1:10000	A0

I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	3	S	A	0	0	1	P	0	0	1	C	0	0	A		INQUADRAMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PAT DI VERONA	1:25000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	1	P	0	0	2	B	0	0	A		INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PI DI VERONA	1:5000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	2	P	0	0	1	C	0	0	A		INQUADRAMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PAT DI SAN MARTINO BUON ALBERGO	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	2	P	0	0	2	C	0	0	A		INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PI DI SAN MARTINO BUON ALBERGO	1:5000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	Z	S	A	0	0	3	P	0	0	1	C	0	0	A		INQUADRAMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PAT DI ZEVIO	1:15000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	3	P	0	0	2	C	0	0	A		INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PI DI ZEVIO	1:5000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	4	P	0	0	1	C	0	0	A		INQUADRAMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PATI DEI COMUNI DI BELFIORE, CALDIERO, COLOGNOLA AI COLLI, LAVAGNO - COMUNE DI CALDIERO	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	4	P	0	0	2	C	0	0	A		INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PI DI CALDIERO	1:5000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	5	P	0	0	1	C	0	0	A		INQUADRAMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PATI DEI COMUNI DI BELFIORE, CALDIERO, COLOGNOLA AI COLLI, LAVAGNO - COMUNE DI BELFIORE	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	5	P	0	0	2	C	0	0	A		INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PI DI BELFIORE	1:5000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	6	P	0	0	1	B	0	0	A		INQUADRAMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PRG DI SAN BONIFACIO	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	6	P	0	0	2	B	0	0	A		INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PRG DI SAN BONIFACIO	1:5000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	Z	S	A	0	0	7	P	0	0	1	B	0	0	A		INQUADRAMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PAT DI LONIGO	1:15000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	7	P	0	0	2	B	0	0	A		INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PRG DI LONIGO	1:5000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	8	P	0	0	1	B	0	0	A		INQUADRAMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PATI DEI COMUNI DI GAMBELLARA, MONTEBELLO VIC.NO, MONTORSO VIC.NO, ZERMEGHEDO	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	8	P	0	0	2	B	0	0	A		INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PI DI MONTEBELLO VICENTINO	1:5000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	9	P	0	0	1	B	0	0	A		INQUADRAMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PAT DI ARCOLE	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	9	P	0	0	2	B	0	0	A		INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PI DI ARCOLE	1:5000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	1	0	P	0	0	1	B	0	0	A		INQUADRAMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PAT DI MONTEFORTE D'ALPONE	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	1	0	P	0	0	2	B	0	0	A		INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PI DI ARCOLE	1:5000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	1	1	P	0	0	1	B	0	0	A		INQUADRAMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PAT DI MONTECCHIO MAGGIORE	1:10000	A0
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	1	1	P	0	0	2	B	0	0	A		INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PRG DI MONTECCHIO MAGGIORE	1:5000	A0

1.3 IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

Il 1° Sublotto Verona – Montebello Vicentino interessa i seguenti territorio comunali:

- Provincia di Verona:
 - Comune di Verona;
 - Comune di San Martino Buon Albergo;
 - Comune di Zevio;
 - Comune di Caldiero;
 - Comune di Belfiore;
 - Comune di San Bonifacio;
 - Comune di Monteforte d'Alpone;
 - Comune di Arcole;
- Provincia di Vicenza:
 - Comune di Lonigo;
 - Comune di Montebello Vicentino;
 - Comune di Montecchio Maggiore

In particolare la **Variante di San Bonifacio** in riferimento alla linea ferroviaria interessa:

- Provincia di Verona:
 - Comune di Belfiore;
 - Comune di San Bonifacio;
- Provincia di Vicenza
 - Comune di Lonigo

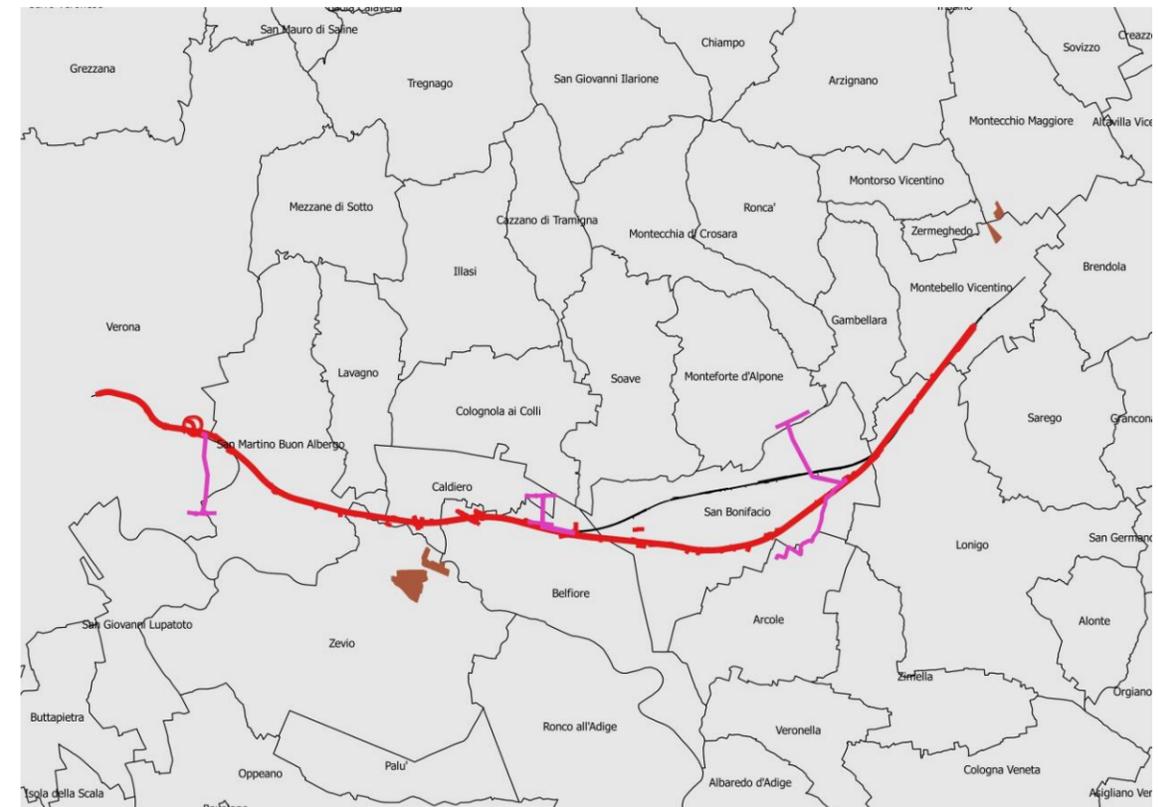
Per i **3 elettrodotti e il cavidotto** i seguenti comuni nella Provincia di Verona:

- Comune di Verona;
- Comune di San Martino Buon Albergo;
- Comune di Caldiero;
- Comune di Belfiore;
- Comune di San Bonifacio;
- Comune di Monteforte d'Alpone;

- Comune di Arcole

Per i **siti di produzione inerti e recupero ambientale**:

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



I **cantieri** interessano invece i territori delle province di Verona e Vicenza, e più precisamente:

- Provincia di Verona:
 - Comune di Verona (CB 1.1 Campo Base Verona Est);
 - Comune di San Martino Buon Albergo (CA 1.2 Cantiere Armamento S. Martino, CT1 Cantiere Tecnologico S. Martino, CO 1.3 Cantiere Operativo S.Martino, CI 1.4 Cantiere Industriale S.Martino);
 - Comune di Zevio (CO 1.6 Cantiere Operativo Fibbio);
 - Comune di Belfiore (CI 2.1 Cantiere industriale Belfiore e area operativa annessa CO 2.2, CB 2.3 Campo Base Belfiore, CO 2.4 Cantiere Operativo Belfiore);
 - Comune di San Bonifacio (CO 3.1 Cantiere Operativo Alpone, CI 3.2 Cantiere Industriale Bonifacio e area operativa annessa CO 3.3, CO 3.4 Cantiere Operativo Bonifacio);
- Provincia di Vicenza:
 - Comune di Lonigo (CB 3.5 Campo Base Lonigo);
 - Comune di Vicenza (CB 5.2 Campo Base).

2 LA PROGRAMMAZIONE SETTORIALE

2.1 INQUADRAMENTO INFRASTRUTTURALE E TRASPORTISTICO

Le infrastrutture rappresentano un elemento strategico per il percorso di rilancio futuro del Veneto. La recente ricerca Ispo-Anas¹ riporta l'importanza fondamentale del loro potenziamento per lo sviluppo del paese, questo con una nuova logica che consideri l'opportunità di migliorare accessibilità e connessioni con progetti che si integrino col paesaggio e concorrano alla promozione dei territori.

La strada come è stata pensata negli anni del boom economico diventa simbolo del muoversi veloce, della produzione; attraversandola, osservandone le costruzioni che la costeggiano, racconta un territorio che produce. Questo fino ai giorni nostri, il modello della strada odierna è omologato, quello che vedo percorrendo un'autostrada a Trieste è pressoché simile di ciò che posso vedere a Padova o a Milano. È la vetrina di un sistema produttivo, commerciale, insediativo che racconta un pezzo di storia del territorio attraversato e che ancor oggi ha la funzione di movimentazione veloce di persone e merci.

Ma oggi e ancor più domani è necessario pensare a quali caratteristiche dovranno avere le nuove infrastrutture in un contesto economico sociale in continua evoluzione. Si pensi che nel corso del XX secolo, si è assistito a una crescita considerevole sia della popolazione sia della mobilità. Tuttavia, mentre la crescita della popolazione pare stia diventando sostenibile, lo stesso non si può dire per la crescita della mobilità. La popolazione mondiale è cresciuta di quattro volte nel corso dell'ultimo secolo mentre i passeggeri/chilometri su mezzi a motore e le tonnellate/chilometri, qualunque sia la modalità trasporto, sono aumentati in media di circa cento volte. La crescita della mobilità è stata particolarmente intensa negli ultimi quarant'anni.

In Europa negli ultimi decenni si osserva una crescita costante della domanda di mobilità dovuta alla crescita delle distanze percorse e a nuovi bisogni dei cittadini, questo anche in Veneto dove la mobilità complessiva in un giorno feriale della popolazione con età tra i 14 e gli 80 anni è cresciuta in modo considerevole dal 2005 al 2009, subendo invece un rallentamento ma anche una particolare trasformazione dal 2010.

La domanda cambia, con una quota degli spostamenti per studio e lavoro che diminuisce a favore di una sempre più elevata percentuale domanda di spostamenti per tempo libero e gestione familiare. Un fenomeno che possiamo descrivere come nomadismo locale, il movimento interno della sua popolazione che si sposta da casa al lavoro ma nel tragitto compie sempre più altri e diversi spostamenti per necessità di vita quotidiane ma soprattutto per tempo libero e svago.

Si contano (dati Sistema Statistico regionale Veneto) più di 800.000 veicoli circolanti al giorno nelle sole autostrade, se a questi si sommano i movimenti dei 170 milioni di tonnellate anno di merci attratte² e un altrettanto elevata quota (160 milioni) di merci in uscita, con circa 200.000 veicoli pesanti/giorno, si comprendono i valori consistenti che interessano quotidianamente le infrastrutture regionali.

¹ Per quasi nove italiani su dieci (86%) le infrastrutture sono fondamentali per lo sviluppo del Paese ed è importante potenziarle (81%). E per quasi sette su dieci (65%) gli investimenti in questo settore sono il modo migliore per impiegare il denaro pubblico: sono questi alcuni dei dati di un'indagine di Ispo Ricerche per l'Anas.

² Fonte ISTAT 2012.



Oltre a queste due componenti vi è anche il considerevole peso di traffico di attraversamento principalmente nelle direzioni Est-Ovest, Nord-Sud e Est-Sud.

A questi crescenti volumi vanno sommati quelli generati dai flussi turistici, si pensi che ogni anno si registrano in Regione 61 milioni di presenze e 15 milioni di arrivi, poco meno di tre turisti per ciascun abitante del Veneto. Una ulteriore quota di domanda di mobilità che viene rafforzata se si conta che 8 milioni di presenze anno sono di veneti in Veneto, e questo senza considerare le seconde case che sono stimabili tra le 350.000 e 400.000 unità per circa il 16% del patrimonio.

Questo concorre ad accresce la quota di spostamenti soprattutto in anni che la vacanza breve e frazionata nell'arco dell'anno sta sempre più soppiantando il modello di vacanze lunghe e inducendo ovviamente ad una maggior quota di spostamenti.

Sicuramente il Veneto è un territorio che attrae a sé persone e merci, genera consistenti quote di mobilità per diversi motivi e, conseguentemente, registra un accrescimento della domanda di trasporto.

Ma, ad un aumento significativo della mobilità dei passeggeri e delle merci si riscontra un gap negativo della regione e più in generale dell'Italia sulle infrastrutture.

Secondo uno studio della Cgia di Mestre, il nostro paese dispone di appena 11 chilometri di autostrade ogni 100 mila abitanti (al 7° posto in Europa dove ad esempio la Spagna ne conta 24 e l'Austria 20) , mentre per la rete ferroviaria si tratta di 28 chilometri, dati decisamente inferiori rispetto ai paesi ai vertici di tali classifiche. Quanto alle strade locali (cui fanno riferimento le strade statali e provinciali) l'Italia mostra un'estensione simile a quella tedesca e spagnola, ma in proporzioni nettamente inferiori rispetto, ad esempio, a Francia e Austria: per tale indicatore la densità ammonta a 278 chilometri ogni 100 mila abitanti contro i 629 francesi ad esempio.

Infrastrutture in alcuni paesi europei

Km di strade statali e provinciali x 100.000 abitanti		Km di autostrada x 100.000 abitanti		Km di ferrovie x 100.000 abitanti	
Francia	629	Spagna	24	Austria	70
Austria	414	Austria	20	Danimarca	52
Italia	278	Danimarca	19	Francia	51
Germania	266	Belgio	17	Germania	43
Spagna	207	Francia	17	Belgio	34
Danimarca	198	Germania	15	Spagna	30
Belgio	135	Paesi Bassi	14	Italia	28
Paesi Bassi	80	Italia	11	Grecia	22
Grecia	n.d	Grecia	n.d	Paesi Bassi	17

Fonte: Ufficio Studi Cgia Mestre su dati Eurostat

Ulteriori gap si possono evidenziare anche a livello regionale, dove sono proprio le aree più densamente abitate e maggiormente produttive a mostrare la minore dotazione infrastrutturale in rapporto alla popolazione presente. In particolare il Veneto, insieme all'Emilia Romagna, appare più sguarnito rispetto alle esigenze delle attività economiche.

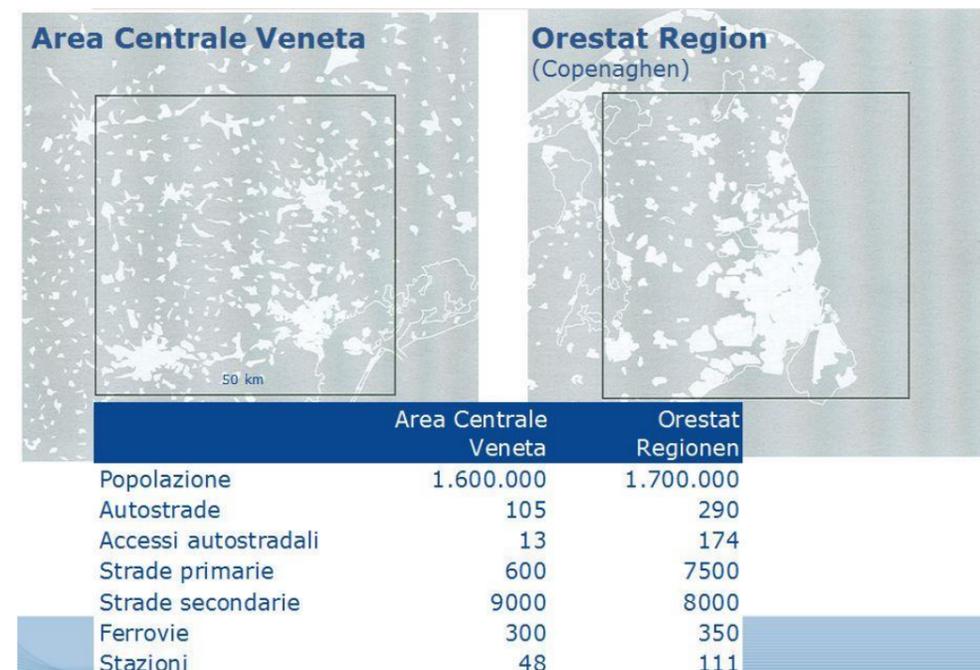
In queste aree si rischia che il gap tra fabbisogno e situazione reale strozzi lo sviluppo complessivo di tali territori, la cui crescita è vitale per l'intero sistema Italia. Secondo alcune elaborazioni del Sole 24 Ore³ (forse datate di pochi anni ma il quadro infrastrutturale certo non è variato) la nostra regione si colloca appena al di sopra della media nazionale in merito alla dotazione infrastrutturale complessiva.

**La dotazione infrastrutturale del NordEst
(densità per abitanti)**

	Dotazione infrastrutturale (Italia = 100)	Km per 100.000 abitanti ³²				
		Strade comunali	Strade locali	Strade nazionali	Autostrade	Ferrovie dello Stato
Friuli Venezia Giulia	110	1.134	232	42	17	38
Trentino Alto Adige	104	1.710	505	0	19	36
Veneto	102	890	185	16	10	24
Emilia Romagna	94	1.168	216	28	13	25
Italia	100	1.130	256	29	11	27

Fonte: Sole 24 Ore su dati Istat

In Veneto si contano 10 km di strade per 100.000 abitanti, 19 in Trentino e 17 in Friuli e 13 in Emilia Romagna, il più basso del Nordest; e questa carenza si ritrova anche per le strade nazionali e locali sia in proporzione agli abitanti che al numero di imprese. Inoltre, come riportato nel Piano Trasporti regionale, in un confronto tra l'area centro veneta e la Orestat Region di Copenaghen, a parità di abitanti il divario infrastrutturale è molto significativo. Si tratta di una situazione simile per superficie urbanizzata e popolazione ma diversa per capillarità della rete stradale e ferroviaria, ad esempio il centro Veneto conta 105 km di autostrade contro i 290 della realtà danese. Orestat è più attrezzata anche per accessi autostradali 174 invece dei 13 veneti e raccoglie valori significativamente superiori anche per la dotazione di strade primarie e ferrovie.



Ne consegue che Il Veneto, per riuscire a sfruttare al meglio il privilegio della sua posizione geografica, deve attuare politiche per la mobilità che perseguano obiettivi quali il completamento delle grandi infrastrutture, il miglioramento dell'utilizzo della viabilità regionale, il miglioramento della gestione della domanda di trasporto passeggeri e merci, la costruzione di un nuovo rapporto territorio-trasporti e utenti-trasporti.

Tanti spostamenti, in una regione in movimento, hanno la necessità di essere gestiti, organizzati, rendendo efficiente la rete dei diversi sistemi di mobilità in un percorso che favorisca tempi certi, integri le diverse modalità e gerarchizzi le funzioni di nodi e reti. Tutto ciò orientando inoltre la loro progettazione in modo strategico, anche in funzione di nuove domande emergenti di fruizione del territorio e come elemento di promozione e riorganizzazione del sistema veneto.

In questo quadro appare evidente come nel nostro territorio vi siano una serie di criticità cui dare risposta: l'A4 ha situazioni di congestione con la 3° corsia non ancora completa; l'A13 non è adeguata; manca un accesso al porto; la Romea non è in grado di gestire la

³ Il Sole 24 Ore, lunedì 1 settembre 2008, elaborazione su dati Istat, Atlante delle Infrastrutture 2008.

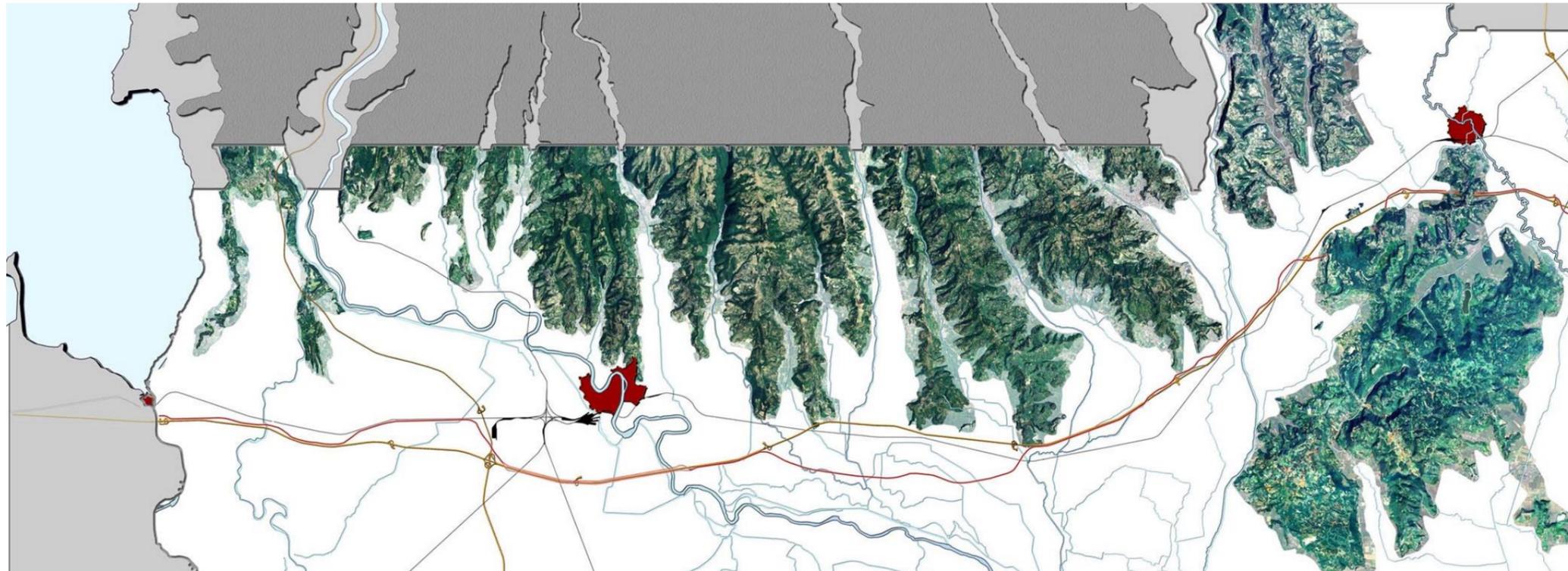
domanda attraversando inoltre centri urbani; l'ambito del Garda e della costa adriatica Nord orientale non hanno viabilità di accesso adeguata; il sistema ferroviario non è servito dall'Alta Capacità; gli aeroporti di Verona, Venezia e Treviso non sono serviti dalla ferrovia.

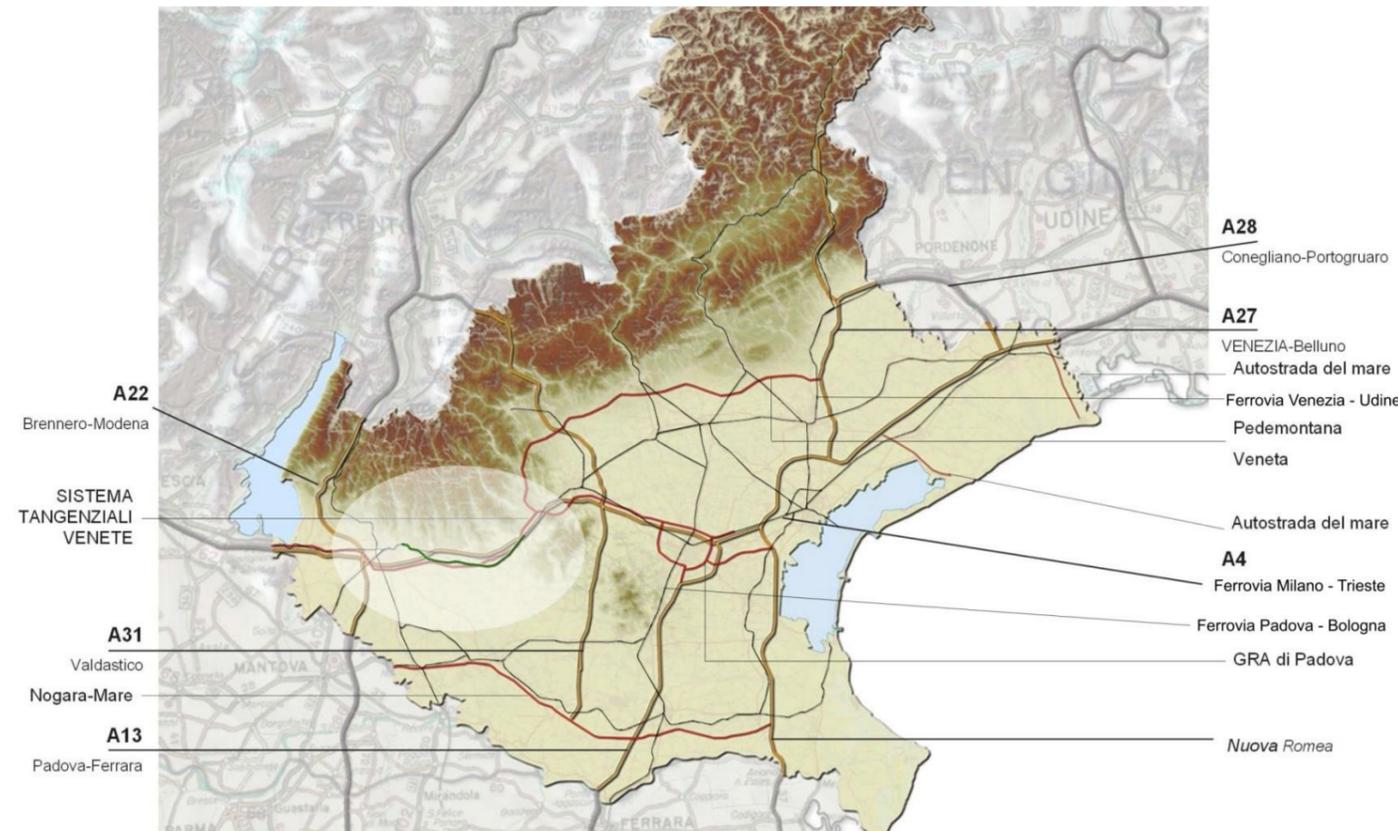
Pertanto i diversi sistemi di mobilità devono essere quanto più integrati rispetto a tempi e velocità: passare dal muoversi veloce all'inserimento nel territorio fino a spostarsi "slow" in modo coordinato favorendo l'interscambio e programmando/promuovendo le diverse possibilità di spostamento. Sia per le persone che per le merci la logistica assume quindi un ruolo strategico e diviene occasione per intervenire in termini di recupero e rigenerazione di aree in disuso investendo attraverso operazioni di riorganizzazione.

Oggi in Veneto sono in fase di realizzazione e progettazione una serie di opere importanti. Pedemontana, SFMR, Vie del Mare, per citarne alcune, sono opere che devono essere tra loro integrate pensando un grande corridoio plurimodale Veneto che connetta assi autostradali, rete stradale e ciclabile, ferrovie, il sistema costiero e marino.

In un ordine di considerazioni a grande scala, la nuova linea 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.

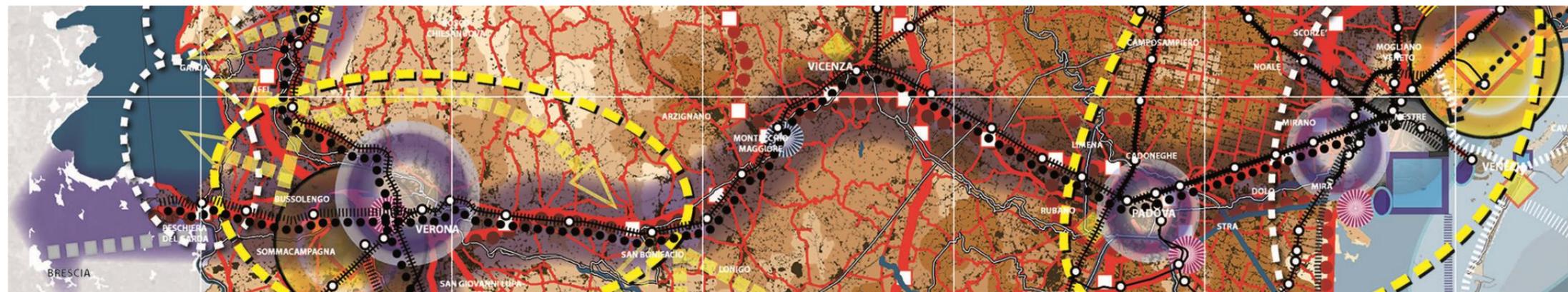
Questo grande asse, quando attraversa il territorio veneto, è compreso dagli elementi geomorfologiche che strutturano il paesaggio e attratto dai poli urbani principali. In conseguenza di questo, le arterie che compongono il sistema infrastrutturale, S.S.11, autostrada A4, linea ferroviaria storica, SI.TA.VE. (sistema tangenziali venete in progetto) e anche la linea AV/AC in progetto sono ubicati in un asse che si concentra a tratti, mentre altrove si allarga leggermente, ma rimane sempre individuabile e riconoscibile come un unico cordone infrastrutturale.





L'immagine riporta il sistema infrastrutturale Veneto esistente e di progetto – evidenziata il 1° Sublotto della linea AV/AC in oggetto.

Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale



Estratto PTRC Regione Veneto Adottato

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>					
	<p data-bbox="804 220 1261 237">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="804 279 2849 346"> <tr> <td data-bbox="804 279 1466 304"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. </td> <td data-bbox="1466 279 2849 346" style="text-align: right;"> Pag 20 di 169 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="804 304 1466 346"> IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td></td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.	Pag 20 di 169	IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.	Pag 20 di 169					
IN0D00DI2RGSA000P001D_00A						

2.2 L'ITER DELLA LINEA AV/AC VERONA PADOVA

La Rete ad Alta Velocità (AV) viene individuata per la prima volta nel Piano Generale dei Trasporti (P.G.T.) del **1986**, attraverso il quadruplicamento delle direttrici ferroviarie Torino – Milano – Verona - Venezia e Milano – Bologna – Firenze – Napoli – Battipaglia. Nel 1990 il Ministero dei Trasporti, di concerto con il Ministero del Tesoro, ha approvato il Programma Triennale e Decennale degli investimenti prioritari per la realizzazione del Sistema Ferroviario ad Alta Velocità, con Decreto Interministeriale del 30 Aprile 1990 n. 48/T.

Il **23 Gennaio 1991** è stato sottoscritto tra MIT ed Ente Ferrovie dello Stato, il Contratto di Programma 1991/1992.

Tale suddetto Contratto stabilisce che il finanziamento per la realizzazione del sistema AV sia ripartito tra Stato e Privati: lo Stato dovrà coprire il 40% dei costi più gli oneri per gli interessi relativi alle fasi di costruzione delle opere, di avviamento e di pre esercizio.

Il **7 Agosto 1991** con Delibera n. AS/971 l'ente F.S. ha affidato alla Società TAV S.p.A. la concessione per la progettazione esecutiva, la costruzione e l'utilizzo economico del Sistema Alta Velocità nonché la concessione per la progettazione esecutiva e la costruzione delle opere di adeguamento della rete e degli impianti ferroviaria esistenti, per renderli utilizzabili dalle linee AC; pertanto il **24 Settembre 1991**, è stata sottoscritta tra l'Ente FS e la Società TAV una convenzione attuativa della suddetta concessione.

In conseguenza della Convenzione del 24 Settembre 1991, il **15 Ottobre 1991** la Società TAV ha affidato ad Italferr S.p.A. la responsabilità del coordinamento dei lavori, affidati ad IRICAV DUE, in qualità di General Contractor, del rispetto dei tempi di realizzazione e delle norme di qualità, del coordinamento e del controllo delle prove per la messa a punto del sistema, della valutazione di congruità del prezzo forfettario presentato dal General Contractor per la realizzazione dell'opera ed infine della relativa approvazione.

Il **31 Ottobre 1991** il Direttore Generale F.S., in attuazione della Delibera 972 del 7/8/1991, ha dato incarico ad ITALFERR S.p.A., con nota DG/007938, del presidio ingegneristico della progettazione e del controllo della fase realizzativa.

Nel **1992** sono stati dunque presentati uno Studio di Fattibilità, esteso da Torino a Venezia in cui erano state prese in considerazione tre alternative di sistema, che

analizzavano sia il possibile utilizzo della linea storica attraverso il suo potenziamento, sia la realizzazione di una nuova linea. Tale studio analizzava inoltre tutti gli aspetti legati alla domanda ed offerta ferroviaria prevista in funzione della realizzazione dell'infrastruttura e successivamente un Progetto di Massima ed il relativo Studio di Impatto Ambientale.

Il Progetto di Massima prevedeva un tracciato che si delineava in un corridoio abbastanza rettilineo che dalla città di Verona giungeva a quella di Padova, correndo in parallelismo all'asse autostradale esistente della A4, Milano - Venezia.

Il **17 Settembre 1992** la Regione Veneto ha espresso parere n.1537, le osservazioni contenute nel parere sottolineavano la necessità di individuare un tracciato che fosse il più possibile complanare agli assi infrastrutturali esistenti, al fine di non creare una nuova frattura e quindi nuovi impatti anche da un punto di vista ambientale, in un territorio già compromesso dall'inserimento di grandi infrastrutture lineari rispetto al quale si sono sviluppate le dinamiche insediative.

Le indicazioni fornite dalla Regione Veneto sull'alternativa di tracciato hanno portato alla decisione di non proseguire la procedura V.I.A.

A seguito dell'esito negativo dell'istruttoria della Regione, nel corso del 1993/94 il General Contractor Iricav Due, ha riavviato le attività di progettazione.

Nel **1995**, si perveniva alla stipula dell'Accordo Quadro tra Enti Locali, Regione Veneto, TAV, FS e Ministero dei Trasporti sulla definizione di una Variante di attraversamento dei Monti Berici con soluzione in galleria.

Nel corso di queste attività sono state affrontate più alternative, messe a punto attraverso una serie di approfondimenti successivi, concordati anche con gli Enti Locali.

Partendo quindi dal progetto originario del 1992, nel 1996 si è arrivata alla definizione di un progetto di massima della variante di tracciato Verona-Padova, proposta nel 1995 per il quale si inizia una procedura di V.I.A. ed oggetto del parere interlocutorio della Commissione Tecnica della Regione Veneto datato **28 maggio 1997**. Il Ministero dell'Ambiente ed il Ministero dei Beni Culturali non hanno espresso il proprio parere formale.

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p data-bbox="795 216 1466 279">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="795 279 2864 359"> <tr> <td data-bbox="795 279 1466 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td data-bbox="1466 279 2864 359" style="text-align: right;"> Pag 21 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 21 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 21 di 169			

L'iter autorizzativo si è interrotto successivamente anche a causa di una Verifica Parlamentare.

Il Governo, su impulso degli Organi Istituzionali, decideva (Legge 23 dicembre 1996 n. 662 Misure di razionalizzazione della finanza pubblica) di procedere ad una “*verifica sullo stato di attuazione del Progetto Alta Velocità*”, con lo scopo di valutare nuovamente le principali scelte strategiche, organizzative e tecniche, verificandone la coerenza rispetto agli obiettivi del Piano Generale dei Trasporti.

I Ministri dei Trasporti e dell'Ambiente hanno istituito nel febbraio del 1997 un Gruppo di Lavoro composto da esperti designati dai due Ministeri. L'attività del gruppo di lavoro è stata effettuata in tre distinti tavoli tecnici:

- Il primo con il compito di analizzare i “*sistemi di alimentazione e velocità*”
- Il secondo con il compito di verificare il “*modello di esercizio integrato passeggeri-merci*”
- Il terzo di valutare la “*Trasversale Torino-Milano-Venezia e la Genova -Milano*”

I lavori si sono conclusi con un documento finale reso pubblico il **20 Ottobre 1997** in cui sono state inserite le valutazioni a cui i tecnici sono giunti.

Il documento ha fornito gli indirizzi per le successive attività progettuali ed istruttorie svolte sulla linea in oggetto, evidenziando la necessità di un maggiore approfondimento sulle seguenti tematiche:

- Studi sulla domanda viaggiatori e merci per giungere a previsioni coerenti con diverse ipotesi di evoluzione degli scenari socio-economici nazionali ed internazionali, con diverse ipotesi di intervento sulla intera rete ferroviaria padana, verificando la redditività di configurazioni rispondenti a strategie di rete, in un processo che valutava incrementalmente la redditività degli investimenti aggiuntivi. La linea A.C. doveva quindi integrarsi con linee complementari, quali la Treviglio-Cremona, la Bergamo-Treviglio, la Vicenza-Treviso e la Padova-Treviso;
- Progetto dell'esercizio viaggiatori e merci in modo da rendere offerta dei servizi e domanda di trasporto mutuamente coerenti in corrispondenza delle diverse fasi di sviluppo della rete;

- Individuare proposte di alternative che consentivano un minore impatto ambientale o una maggiore flessibilità nell'uso delle due linee;
- Completamento in tempi brevi del processo decisionale per la linea TO-MI-VE in una logica di rete ed in conseguenza della necessità di una immediata individuazione del sedime coinvolto dal tracciato prescelto, allo scopo di vincolare la fascia di territorio necessaria per la sua realizzazione.

Sulla base degli indirizzi del documento del 20/10/1997 sono stati individuati i requisiti del sistema di Alta Capacità:

- Il sistema doveva essere progettato come dotato di potenzialità intrinseca nell'impianto e nelle dotazioni infrastrutturali, affinché assicurasse capacità adeguata ad un trasporto misto e flessibile;
- Il sistema doveva essere utilizzato al massimo della capacità complessiva. Le modalità di esercizio volte a garantire la piena integrazione tra le linee ferroviarie della rete esistente ed i nuovi binari AC, con particolare attenzione alle esigenze di trasporto merci ed intermodale ed agli impianti di nodo;
- L'alta capacità si ottiene agendo su scelte di esercizio commerciali che incrementassero la capacità di attrazione della domanda, con recupero delle quote di domanda passeggeri e merci dai modi concorrenti (gomma e aereo);
- L'utilizzo ottimale della capacità complessiva si ottiene con la sinergia tra le differenti tipologie di traffico ed in regime di effettiva concorrenza di mercato.
- La verifica del progetto AV rispetto a tali requisiti ha portato alle valutazioni di indirizzo per l'obiettivo di Alta Capacità di seguito descritte.

Il progetto delle linee

Le caratteristiche del progetto infrastrutturale AV sono state riesaminate per verificarne la rispondenza rispetto alla richiesta potenzialità intrinseca.

La potenzialità intrinseca dell'impianto ferroviario è esprimibile attraverso il distanziamento minimo nell'ora di punta tra convogli, la velocità massima dei convogli, il

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A Pag 22 di 169	

peso trasportato dai convogli merci, la dimensione geometrica dei convogli ammessi, parametri tutti che sono assicurati dalle caratteristiche di potenza del sistema di alimentazione elettrica e geometriche del corpo ferroviario.

Le caratteristiche della infrastruttura AV sono state tutte considerate valide per la richiesta capacità e confermate senza riserve salvo la pendenza della linea, la velocità di tracciato ed il sistema di elettrificazione circa le quali sono state sottolineate le seguenti esigenze:

- pendenza della linea: il valore massimo di 1,5%, ammesso per la AV, dovrebbe essere limitato a brevi tratti, essendo raccomandato per la AC il non superamento della pendenza del 1,2% al fine di garantire la possibilità di trasportare carichi utili maggiori sui treni merci in tutte le condizioni di esercizio;
- sistema di alimentazione elettrica: deve tener conto della potenzialità del sistema di trasporto e dei suoi sviluppi a medio e lungo termine, e deve contenere intrinsecamente nel suo dimensionamento adeguati margini rispetto a prefissati modelli di esercizio. E' stato accertato che il sistema di alimentazione 2x2,5 kV c.a.-50 Hz è in grado di assicurare la potenzialità richiesta, mentre quello a 3 k.c.c. non appare altrettanto idoneo in relazione ai limiti d'impiego legati al valore della tensione di linea ed all'architettura dell'impianto. E' stato anche accertato che il sistema a 2x25 kV c.a. è conveniente economicamente per quanto concerne i costi di investimento e di esercizio nelle condizioni di regime del sistema AC nel suo insieme ;
- un ulteriore requisito progettuale per l'Alta Capacità è che il sistema abbia sufficienti dotazioni infrastrutturali, assicurate da una forte interconnessione tra i nuovi binari della linea AC e la rete ferroviaria ed intermodale esistente sia in linea che nei nodi.

L'utilizzo delle linee

I fattori principali su cui intervenire per conseguire il massimo utilizzo della capacità complessiva dell'impianto ferroviario sono il modello ed il programma di esercizio: nel merito, sono emerse le seguenti linee di indirizzo per l'obiettivo di Alta Capacità:

- il miglior utilizzo della capacità del sistema nel suo insieme si ottiene con la specializzazione fra la linea storica ed i nuovi binari del quadruplicamento AC in termini di tipo di servizio, piuttosto che di velocità di esercizio (i nuovi binari AC offrono transiti senza limitazioni di potenzialità e di sagome per il traffico intermodale);
- occorre realizzare la massima integrazione con la rete (nodi inclusi) e con i principali centri intermodali per acquisire flessibilità nella impostazione dei programmi di esercizio e nell'uso delle linee;
- il ricorso ad orari cadenzati ed integrati che sfruttano il concetto di appuntamento tra treni nelle principali stazioni consente di incrementare la velocità commerciale e, quindi, la appetibilità del mezzo ferroviario.

il **21/11/1998** è stato firmato il Protocollo d'Intesa "per la esecuzione degli studi di approfondimento sul tracciato del quadruplicamento AC Verona-Venezia" tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, il Ministero dell'Ambiente, la Regione Veneto, le Provincia ed i comuni di Verona, Vicenza e Padova ed FS stessa.

E' sempre nel **1998** che la Banca Europea degli Investimenti (BEI) ha concesso il primo finanziamento del mondo bancario sulle nuove linee ferroviarie veloci, stanziando un importo pari a 700 miliardi.

Il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, con Decreto n. 46/T dell' **1 aprile 1999**, ha istituito un Tavolo Istituzionale con il compito di individuare attraverso l'analisi di diverse alternative, la migliore soluzione di tracciato del quadruplicamento AC della tratta Verona-Padova, con estensione al nodo di Verona per gli aspetti funzionali relativi alla tratta ed istituiva, con D.M. 583 del **16/04/1999** una Commissione Interministeriale per gli approfondimenti sulle previsioni della domanda.

Il Tavolo e la Commissione suddetti completavano i propri lavori nel luglio 1999 emanando rispettivamente:

- un documento di indirizzo sottoscritto da tutti i partecipanti al Tavolo che individuava il corridoio ottimale della tratta AV in territorio Veneto;

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p data-bbox="795 216 1466 279">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="795 279 2864 359"> <tr> <td data-bbox="795 279 1466 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td data-bbox="1466 279 2864 359" style="text-align: right;"> Pag 23 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 23 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 23 di 169			

- un documento condiviso dal Ministero dell' Ambiente e quello dei Trasporti, volto a fornire le previsioni di traffico al 2010.

E' nel **1999** che è stato firmato un nuovo contratto di finanziamento per 1.000 miliardi di lire.

Nel **luglio 1999**, con la Risoluzione n. 8-00053 la Commissione Trasporti della Camera, concludeva la Verifica di Governo, dichiarando la necessità per la rete di trasporto ferroviario della realizzazione del potenziamento della trasversale, impegnando il Governo a completare il progetto della Torino-Venezia, a convocare la Conferenza di Servizi con relativa chiusura dell'iter autorizzativo per l'intera Linea ed a realizzare la intera Linea procedendo per tratte funzionali sulla base delle priorità trasportistiche evidenziate negli studi trasportistici prodotti dal Ministero dei Trasporti alla Commissione Interministeriale. Nella Risoluzione stessa veniva confermata la tensione di alimentazione a 2x25 KV come più performante, rinviando, comunque, per la linea Milano-Venezia la decisione definitiva in esito ai risultati delle sperimentazioni ancora in corso, al tracciato prescelto ed alle tappe realizzative, in relazione agli oneri conseguenti. Il Tavolo Istituzionale per gli approfondimenti di tracciato in Veneto, chiudeva i lavori in data **22/03/2000**, con un documento di indirizzo che aveva sostanzialmente dato come esito il seguente quadro di decisioni:

- individuazione di un unico corridoio per quanto riguarda la parte della tratta compresa tra S. Bonifacio e Montebello Vicentino;
- individuazione di un unico corridoio per la porzione della tratta compresa tra Grisignano del Zocco e Padova, con la conferma della validità del tracciato proposto nel 1996, già oggetto di Accordo Procedimentale nell'ambito della Conferenza di Servizi relativi alla tratta Padova –Mestre;
- verifica e studio delle alternative di tracciato emerse nel corso degli approfondimenti per quanto riguarda il territorio attraversato dalla Linea A.C. in ambito vicentino.

In funzione degli indirizzi espressi dal Documento Conclusivo del Tavolo Istituzionale per gli approfondimenti progettuali (22 marzo 2000), sono state successivamente svolte

diverse attività di sviluppo del progetto, finalizzate allo studio e alla elaborazione di ipotesi di tracciato.

Una prima restituzione e sintesi è avvenuta con il progetto predisposto per la Conferenza dei Servizi istruttoria, così come previsto dalla Risoluzione del Ministero dei Trasporti del 15/01/2000. L'utilizzo di questo strumento trovava la sua sostanziale motivazione nel fatto che l'iter progettuale riavviato avrebbe comunque portato, date le considerazioni e gli input di progetto consolidati nel corso dell'attività della verifica parlamentare e dei successivi approfondimenti del Tavolo Interistituzionale, ad un tracciato sostanzialmente diverso da quelli del 1992 e del 1996, sottoposti alle verifiche e al vaglio dei Ministeri e degli Enti competenti.

Successivamente alla elaborazione del progetto preliminare per C.d.S. istruttoria, in funzione degli indirizzi espressi dal documento conclusivo del tavolo istituzionale per gli approfondimenti progettuali di cui si è detto precedentemente, è stato istituito tra Regione Veneto e Ferrovie dello Stato il Gruppo di Progetto Alta Capacità Vicenza, ai sensi dell'Art. 3 della Convenzione 17/01/2002, attuativa del protocollo di intesa del 7/03/2001. Il CIPE ha approvato, con delibera n. 121 del **21 dicembre 2001**, il Programma Infrastrutture Strategiche (PIS), che prevedeva un'articolata serie di interventi infrastrutturali attraverso i quali sostenere lo sviluppo e la modernizzazione del Paese e considerati a tal fine di interesse prioritario.

Nella suddetta Delibera veniva indicato, per l'intero asse, un costo pari a 7.901,8 Meuro, con una previsione di spesa nel triennio 2002-2004 pari a 1.601 Meuro.

Il **9 giugno del 2003** RFI Spa ha inviato al Ministero dell' Ambiente, alla Regione del Veneto e dagli enti di riferimento interessati dall'opera il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale della tratta Verona - Padova.

Nel medesimo anno la regione del Veneto formulava osservazioni sul progetto richiedendo studi di variante e studi di fattibilità.

Nel 2004 la Sub Tratta in esame, ricadendo nella tratta Torino – Venezia, inclusa nell'asse ferroviario Lione Trieste Divaga-Lubiana-Budapest-frontiera Ucraina, è stata oggetto della decisione della comunità europea n. 1692/96/CE, come modificata dalla

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p data-bbox="804 220 1261 241">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="804 279 2864 352"> <tr> <td data-bbox="804 279 1466 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td data-bbox="1466 279 2864 352" style="text-align: right;"> Pag 24 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 24 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 24 di 169			

decisione UE n. 884/2004/CE e l'asse è dunque incluso tra i progetti prioritari con una previsione di inizio lavori entro il 2010.

Nel **2005** RFI, in risposta alle richieste della regione del Veneto e del MIT, ha predisposto uno specifico studio integrativo che recepisce le richieste avanzate dai vari enti.

In particolare essi consistevano in cinque punti principali:

- 1) Mitigazioni aggiuntive da prevedere nel territorio comunale di Verona;
- 2) Una nuova interconnessione di Vicenza tra Montebello e l'ingresso agli impianti di stazione nella zona di Ponte Alto, con ristrutturazione dei binari e dei relativi impianti di sicurezza e la costruzione di un parcheggio nella zona della attuale scalo merci;
- 3) Il prolungamento della galleria a San Martino Buon Albergo;
- 4) L'adeguamento delle stazioni nella tratta Vicenza-Padova al sistema SFMR;
- 5) Adeguamenti degli impianti sulla linea storica nei tratti di affiancamento tra le due linee

Il progetto è stato così diviso in una prima fase, costituita dalla realizzazione delle due tratte quella tra Verona e Montebello e l'altra Grisignano di Zocco - Padova. In riferimento alle due suddette tratte il Ministero dell'Ambiente ha espresso parere favorevole con prescrizioni della Commissione V.I.A.

Lo stesso nel **2006** ha trasmesso al CIPE la relazione istruttoria proponendo l'approvazione del progetto preliminare limitatamente al 1° Sublotto funzionale Verona - Montebello e Grisignano di Zocco - Padova.

Il CIPE con delibera numero 94 del 2006 ha approvato, limitatamente alle due suddette tratte il progetto preliminare con una serie di prescrizioni e raccomandazioni proposte dal MIT, indicando altresì un costo complessivo aggiornato per le prime due fasi di 4.483 Meuro (nel 2003 erano 2.630).

Con il decreto-legge n.223 art.17 veniva concesso un contributo in conto impianti nel limite massimo di 1.800 Meuro per il 2006.

Nel **2007** il Decreto – Legge n.7 art.13, comma 8 – quinquiesdecies e segg. ha previsto la revoca delle concessioni rilasciate a TAV Spa per la progettazione e la costruzione delle tratte ad AV Milano – Verona – Padova e Milano – Genova, ed al contempo lo

scioglimento delle Convenzioni stipulate tra TAV Spa ed i General Contractor nel 1991 e nel 1992 e successive modificazioni.

Il **6 novembre 2009** è stato sottoscritto il Secondo Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro Regione del Veneto nel quale la tratta Milano - Trieste è confermata nella lista delle infrastrutture di primario interesse nazionale, ed in particolare in riferimento alla tratta Verona - Padova è stato definito un costo di 3.312 Meuro da reperire ed un avvio entro il 2013.

Con delibera n. 27 del **13 maggio 2010** il CIPE ha espresso parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del CdP RFI 2007-2011.

Il **31 dicembre 2010** la società TAV è stata incorporata alla rete ferroviaria italiana(RFI). Nel **2011** la linea "AV/AC Verona – Padova" è inclusa nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2011 ed individuata quale infrastruttura strategica da avviare entro il 2013.

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, è emerso che l'esecuzione della Convenzione da parte del Consorzio veniva proseguita in capo a RFI "senza soluzione di continuità", pertanto TAV è così stata sostituita da RFI.

Nell'Intesa Generale Quadro del 16 giugno 2011 con la Regione del Veneto, al fine di superare le varie criticità tra cui il reperimento delle risorse economiche e la definizione del tracciato nella tratta centrale della linea Verona – Padova, è stato proposto lo sviluppo del progetto definitivo per le tratte Verona - Montebello e Grisignano di Zocco – Padova e del progetto preliminare e relativo SIA per la tratta Montebello Vicentino – Vicenza – Grisignano di Zocco.

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF aggiornato a settembre 2011 la linea risultava ancora individuata quale infrastruttura strategica da avviare entro il 2013.

L'opera rientrava altresì nell'Allegato 5 Infrastrutture – Rapporto Intermedio di **aprile 2012**.

Nel CdP RFI 2007-2011, sottoscritto tra MIT e RFI Spa il 21 maggio 2012 la tratta Verona – Padova risultava tra le opere in corso, con un costo pari a 4.969 Meuro, tutti da reperire. L'infrastruttura è altresì compresa nell'aggiornamento del DEF a settembre 2012 – 10° Allegato Infrastrutture.

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A Pag 25 di 169	

Nella seduta del 6 Dicembre 2012 la Conferenza unificata ha sancito l'intesa sul Programma delle Infrastrutture strategiche allegato alla nota di aggiornamento del DEF 2012 – 10° Allegato infrastrutture, in riferimento al quale il CIPE ha espresso parere favorevole co delibera n. 136 del 21 Dicembre 2012.

Si segnala inoltre che l'opera è stata riportata sia nell'XI Allegato Infrastrutture al DEF di giugno 2013 sia nel successivo aggiornamento allo stesso di settembre 2013.

La legge n. 164 del **11.11.2014** rappresentava la conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, recante misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive. Essa individuava il lotto costruttivo Asse AV/AC Verona Padova come intervento appaltabile entro il 31 dicembre 2014 e cantierabile entro il 30 giugno 2015

La Regione Veneto, con DGR n. 1241 del 22 luglio 2014, ha approvato il Protocollo di intesa tra MIT, Regione del Veneto, RFI Spa, Comune di Vicenza e Camera di Commercio di Vicenza per l'attraversamento del territorio vicentino con la linea ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Verona-Padova. Tale Protocollo di Intesa è stato sottoscritto in data 29 luglio 2014 e la soluzione concordata consentiva l'attraversamento del centro di Vicenza senza il ricorso a gallerie profonde.

Nel frattempo l'Amministrazione Comunale di San Bonifacio ha individuato un'alternativa progettuale preferibile al tracciato ferroviario del PP, finalizzata ad evitare le occupazioni, i cantieri e l'esercizio della nuova linea nell'ambito

Con nota **28.10.2014** il Comune di San Bonifacio ha segnalato a Ministero Infrastrutture, RFI, Regione e Provincia l'opportunità di rivedere il tracciato originario previsto in centro città, preferendo, in alternativa, il passaggio della linea AV/AC a sud dell'edificato;

La Provincia di Verona, con nota **12.12.2014**, si è attivata per il coordinamento delle azioni finalizzate ad individuare la soluzione maggiormente condivisa sul territorio.

Il Consiglio comunale di san Bonifacio con del. 7/2015 ha formulato un atto di indirizzo di condivisione del ridisegno ferroviario e di mandato al Sindaco per le scelte del tracciato.

Nel corso della riunione del **22 gennaio 2015** in Prefettura di Verona, alla presenza del Prefetto, del Presidente della Provincia e dei rappresentanti della Regione Veneto, di R.F.I., di Italferr, di IRICAV2, e del Comune di San Bonifacio, è stata condivisa la volontà di procedere nel Comune di San Bonifacio con la realizzazione della linea AV/AC lungo il percorso a sud, ed è stato chiesto ad RFI di attuare tale variante.

Con Delibera 18/2015 la Giunta di San Bonifacio prende atto che la variante di tracciato e richiede la sottoscrizione di un Protocollo di Intesa tra le Parti interessate e che al Protocollo sia accompagnato da uno studio di pre-fattibilità per dettagliare e rendere esplicita la volontà delle Amministrazioni, individuare il corridoio e la tipologia delle nuove infrastrutturazioni in cui ricade la nuova linea ferroviaria, la nuova viabilità provinciale ed i relativi nodi viari, le mitigazioni ambientali e la risoluzione delle interferenze.

Infine con D.G.R. n. 159 del 13 febbraio 2015 è stato approvato l'elenco aggiornato delle opere infrastrutturali ritenute strategiche ed indifferibili per la Regione del Veneto da proporre al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'inserimento nel prossimo Documento di Economia e Finanza - XII° Allegato infrastrutture, in cui si conferma il tratto di AV/AC Verona – Padova.

Il Decreto legge 12 settembre 2014, n. 133 conteneva "Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive", entrato in vigore il 13/09/2014.

In particolare l'articolo n. 3 "Ulteriori disposizioni urgenti per lo sblocco di opere indifferibili, urgenti e cantierabili per il rilancio dell'economia" disponeva quanto segue: *"...2. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, quanto alle opere di cui alle lettere a) e b), nonché entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, quanto alle opere di cui alla lettera c), sono finanziati, a valere sulle risorse di cui al comma 1..." e" b) i seguenti interventi appaltabili entro il 31 dicembre 2014 e cantierabili entro il 30 giugno 2015: ulteriore lotto costruttivo Asse AV/AC Verona Padova..."*.

	<p align="center">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>					
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="795 279 2861 357"> <tr> <td data-bbox="795 279 1466 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. </td> <td data-bbox="1466 279 2861 310"> Pag 26 di 169 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="795 310 1466 357"> IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td data-bbox="1466 310 2861 357"></td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.	Pag 26 di 169	IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.	Pag 26 di 169					
IN0D00DI2RGSA000P001D_00A						

Il Decreto Legge è stato convertito con modificazioni dalla L. 11 novembre 2014, n. 164.

In seguito è stato emanato il Decreto Legge 31 dicembre 2014, n. 192, coordinato con la legge di conversione 27 febbraio 2015, n. 11, recante: «Proroga di termini previsti da disposizioni legislative.». Il Testo dispone quanto segue:

“Art. 8 - Proroga di termini in materia di infrastrutture e trasporti

All'articolo 3, comma 2, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a. alla lettera a), le parole: «entro il 31 dicembre 2014» sono sostituite dalle seguenti: «entro il 28 febbraio 2015»;
- b. alla lettera b), le parole: «appaltabili entro il 31 dicembre 2014 e cantierabili entro il 30 giugno 2015» sono sostituite dalle seguenti: «appaltabili entro il 28 febbraio 2015 e cantierabili entro il ((31 agosto 2015)) »”.

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A Pag 27 di 169	

3 GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

Come descritto nei capitoli precedenti, per valutare il livello di coerenza, è stata analizzata la pianificazione e programmazione di livello Comunitario e Nazionale attraverso un'attenta disamina dei Piani territoriali, di settore ed urbanistici, che insistono nel territorio oggetto del presente SIA.

Di seguito si riporta un elenco raggruppando gli strumenti per appartenenza disciplinare, per ogni raggruppamento sono stati evidenziati (con asterisco) quelli di interesse della presente valutazione (gli altri sono stati comunque analizzati nel Quadro di Riferimento Ambientale, nella varie componenti di riferimento).

LA PIANIFICAZIONE NEL CONTESTO REGIONALE

- Il Programma Regionale di Sviluppo *
- Il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2015 *
- Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento *
- Il Nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento *
- Variante Parziale al Piano Territoriale di Coordinamento Regionale (PTRC 2009) *

LA PIANIFICAZIONE DI SETTORE

- Il Piano Regionale dei Trasporti del Veneto *
- Il Piano Regionale Attività di Cava *
- Il Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico del fiume Adige *
- Il Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico dei fiumi Brenta-Bacchiglione *
- Piano Generale di Bonifica e di Tutela del Territorio – Consorzio Alta Pianura Veneta
- Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera
- Piano Energetico Regionale - Fonti Rinnovabili - Risparmio Energetico - Efficienza Energetica *
- Piano Progressivo di Rientro del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (P.R.T.R.A.) relativo alle polveri PM10

- Piano di Tutela delle Acque
- Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali
- Piano Faunistico Venatorio

LA PIANIFICAZIONE D'AREA

- Il Piano d'Area Quadrante Europa *
- Il Piano d'Area delle Pianure e Valli Grandi Veronesi *
- Intesa Programmatica d'Area – Area Berica *
- Intesa Programmatica d'Area – Ovest Vicentino *

LA PIANIFICAZIONE PROVINCIALE

- Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Verona *
- Piano per la gestione dei rifiuti solidi urbani della Provincia di Verona
- Piano Faunistico venatorio provinciale di Verona
- Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Vicenza *
- Piano d'Ambito dell'Autorità d'Ambito Territoriale Ottimale per la gestione dei rifiuti urbani nel territorio provinciale di Vicenza
- Piano Faunistico Venatorio provinciale di Vicenza.

LA PIANIFICAZIONE COMUNALE

- Piano di Assetto del Territorio (PAT) del Comune di Verona *
- Piano degli Interventi (PI) del Comune di Verona *
- Piano di Zonizzazione acustica città di Verona
- Piano Energetico Comunale Ambientale (PEAC) di Verona *
- Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) di Verona *
- Piano di Assetto del Territorio (PAT) del Comune di San Martino Buon Albergo *
- Piano degli Interventi (PI) del Comune di San Martino Buon Albergo *
- Piano di Classificazione Acustica del Comune di San Martino Buon Albergo
- Piano di Assetto del Territorio (PAT) del Comune di Zevio *

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 28 di 169

- Piano degli Interventi (PI) del Comune di Zevio *
- Piano di Classificazione Acustica del Comune di Zevio
- Piano di Assetto del Territorio Intercomunale (PATI) dei comuni di Belfiore, Caldiero, Colognola ai Colli, Lavagno - Comune di Caldiero *
- Piano degli Interventi (PI) del Comune di Caldiero *
- Piano di Zonizzazione Acustica comune di Caldiero
- Piano di Assetto del Territorio Intercomunale (PATI) dei comuni di Belfiore, Caldiero, Colognola ai Colli, Lavagno - Comune di Belfiore *
- Piano degli Interventi (PI) del Comune di Belfiore *
- Piano di Assetto del Territorio (PAT) del Comune di Monteforte d'Alpone *
- Piano degli Interventi (PI) del Comune di Monteforte d'Alpone *
- Piano Regolatore Generale del Comune di San Bonifacio *
- Piano di Classificazione Acustica del Comune di San Bonifacio
- Piano di Assetto del Territorio (PAT) del Comune di Arcole *
- Piano degli Interventi (PI) del Comune di Arcole *
- Piano di Assetto del Territorio (PAT) del Comune di Lonigo *
- Piano Regolatore Generale del Comune di Lonigo *
- Piano di Classificazione Acustica del Comune di Lonigo
- Piano di Assetto Territoriale Intercomunale (PATI) di Montebello Vicentino, Gambellara, Montorso Vicentino e Zermeghedo - Montebello Vicentino *
- Piano degli Interventi (PI) del Comune di Montebello Vicentino *
- Piano di Assetto del Territorio (PAT) del Comune di Montecchio Maggiore *
- Piano Regolatore Generale del Comune di Montecchio Maggiore *
- Piano di Assetto del Territorio (PAT) del Comune di Vicenza *
- Piano degli Interventi (PI) del Comune di Vicenza *

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p data-bbox="795 216 1463 279">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="795 279 2849 359"> <tr> <td data-bbox="795 279 1463 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td data-bbox="1463 279 2849 359" style="text-align: right;"> Pag 29 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 29 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 29 di 169			

3.1 LA PIANIFICAZIONE COMUNITARIA

3.1.1 La Rete TEN – T

Il Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, abroga la decisione n. 661/2010/UE, GU L 348 del 20.12.2013 e revisiona gli orientamenti TEN-T, definendo per la prima volta una rete centrale di infrastrutture di trasporti che comprende tutti i modi di trasporto e che è stata identificata mediante una metodologia obiettiva. I nuovi orientamenti prevedono inoltre che la costruzione di tale rete sia completata entro il 2030. Essi hanno anche avviato il processo per stabilire le priorità di investimento e i potenziali progetti da finanziare.

La pianificazione, lo sviluppo e il funzionamento delle reti transeuropee dei trasporti contribuiscono al conseguimento di importanti obiettivi dell'Unione come previsto, tra l'altro, nella strategia Europa 2020 e nel Libro Bianco della Commissione, intitolato "*Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*", come il buon funzionamento del mercato interno e il rafforzamento della coesione economica, sociale e territoriale. Essi perseguono, anche gli obiettivi specifici di consentire la mobilità senza ostacoli, sicura e sostenibile delle persone e delle merci e di permettere l'accessibilità e la connettività a tutte le regioni dell'Unione, contribuendo all'ulteriore crescita economica e alla competitività in una prospettiva globale.

Lo sviluppo ottimale della rete transeuropea dei trasporti dovrebbe avvenire attraverso una struttura a due livelli, consistente in una rete globale e una rete centrale, basate su una metodologia comune e trasparente, che costituiscano il più alto livello di pianificazione di infrastrutture all'interno dell'Unione.

La rete globale dovrebbe configurarsi come una rete di trasporti estesa all'intero territorio europeo in grado di garantire l'accessibilità e la connettività di tutte le Regioni dell'Unione, anche quelle remote e ultraperiferiche, obiettivo perseguito anche dalla politica marittima integrata stabilita dal regolamento (UE) n. 1255/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, nonché di rafforzare la coesione sociale ed economica fra di esse. È opportuno che gli orientamenti stabiliti dal presente regolamento

fissino i requisiti per l'infrastruttura della rete globale, al fine di promuovere lo sviluppo di una rete di alta qualità in tutta l'Unione entro il 2050.

La definizione della rete centrale dovrebbe intervenire entro il 2030 ed entro tale data dovrebbero essere adottate in via prioritaria le misure necessarie al relativo sviluppo rispetto al quadro d'insieme fornito dalla rete globale. La rete centrale dovrebbe costituire la spina dorsale dello sviluppo di una rete di trasporto multimodale sostenibile e stimolare lo sviluppo dell'intera rete globale.

Dovrebbe permettere all'Unione di concentrare la sua azione sulle componenti della rete transeuropea dei trasporti con il più alto valore aggiunto europeo, in particolare le tratte transfrontaliere, i collegamenti mancanti, i punti di connessione multimodali e le principali strozzature contribuendo così all'obiettivo enunciato nel Libro Bianco; vale a dire la riduzione del 60 %, entro il 2050, delle emissioni di gas a effetto serra derivanti dai trasporti rispetto ai livelli del 1990.

È opportuno che gli orientamenti prevedano lo sviluppo della rete globale nei nodi urbani, conformemente agli obiettivi dell'Unione in materia di mobilità urbana sostenibile, in quanto tali nodi costituiscono il punto di partenza o la destinazione finale ("ultimo miglio") per passeggeri e merci che si spostano sulla rete transeuropea dei trasporti e sono punti di scambio nell'ambito dei diversi modi di trasporto o tra di essi.

La rete transeuropea dei trasporti rafforza la coesione sociale, economica e territoriale dell'Unione e contribuisce alla creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti, efficiente e sostenibile, aumenta i vantaggi per gli utenti e sostiene una crescita inclusiva. Essa dimostra il valore aggiunto europeo contribuendo agli obiettivi definiti nelle quattro categorie di seguito elencate:

- a) la coesione, attraverso:
 - l'accessibilità e la connettività di tutte le regioni dell'Unione, comprese le regioni remote, ultraperiferiche, insulari, periferiche e montane e le zone scarsamente popolate;
 - riduzione del divario esistente fra Stati membri a livello di qualità dell'infrastruttura;

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p data-bbox="795 216 1466 279">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="795 279 2864 359"> <tr> <td data-bbox="795 279 1466 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td data-bbox="1466 279 2864 359" style="text-align: right;"> Pag 30 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 30 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 30 di 169			

- sia per il traffico passeggeri che per quello merci, l'interconnessione tra le infrastrutture di trasporto per il traffico di lungo raggio, da un lato, e il traffico regionale e locale, dall'altro;
- un'infrastruttura di trasporto che riflette le situazioni specifiche in diverse parti dell'Unione e offre una copertura equilibrata di tutte le regioni europee;
- b) l'efficienza, attraverso:
 - la rimozione delle strozzature e la realizzazione di collegamenti mancanti, sia all'interno delle infrastrutture di trasporto che nei punti di collegamento tra di esse, all'interno dei territori degli Stati membri e tra di essi;
 - l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti di trasporto nazionali;
 - l'integrazione e l'interconnessione ottimali di tutti i modi di trasporto;
 - la promozione di trasporti economicamente efficienti e di alta qualità, che contribuiscano all'ulteriore crescita e competitività economica;
 - l'uso efficiente dell'infrastruttura nuova ed esistente;
 - l'applicazione efficace in termini di costi di concetti operativi e tecnologici innovativi;
- c) la sostenibilità, attraverso:
 - lo sviluppo di tutti i modi di trasporto in maniera coerente con la realizzazione di trasporti sostenibili ed economicamente efficienti nel lungo termine;
 - un contributo agli obiettivi di trasporti puliti e a basse emissioni di gas a effetto serra e di carbonio, alla sicurezza dei combustibili, alla riduzione dei costi esterni e alla protezione dell'ambiente;
 - la promozione di trasporti a basse emissioni di carbonio, con l'obiettivo di ridurre significativamente entro il 2050 le emissioni di CO₂, in linea con i pertinenti obiettivi di riduzione del CO₂ dell'Unione;
- d) maggiori benefici per tutti gli utenti, attraverso:
 - il soddisfacimento delle esigenze di trasporto e mobilità dei suoi utenti all'interno dell'Unione e nelle relazioni con i paesi terzi;
 - la garanzia di standard qualitativi sicuri e di elevata qualità, sia per il trasporto di passeggeri che per quello di merci;

- il sostegno alla mobilità anche in caso di disastri naturali o provocati dall'uomo e assicurando l'accessibilità ai servizi di emergenza e di soccorso;
- l'istituzione di requisiti di infrastruttura, in particolare nel settore dell'interoperabilità, della protezione e della sicurezza, che serviranno a garantire la qualità, l'efficienza e la sostenibilità dei servizi di trasporto;
- l'accessibilità per le persone anziane, le persone a mobilità ridotta e i passeggeri disabili.

La rete transeuropea dei trasporti è pianificata, sviluppata e gestita secondo criteri di efficienza nell'impiego delle risorse attraverso:

- a) lo sviluppo, il miglioramento e la manutenzione dell'infrastruttura di trasporto esistente;
- b) l'ottimizzazione dell'integrazione e dell'interconnessione delle infrastrutture;
- c) l'introduzione di nuove tecnologie e di applicazioni telematiche, ove giustificata in termini economici;
- d) la presa in considerazione delle possibili sinergie con altre reti, in particolare le reti transeuropee dell'energia o delle telecomunicazioni;
- e) la valutazione degli impatti ambientali strategici, con l'istituzione di piani e programmi appropriati, e degli impatti sulla mitigazione degli effetti dei cambiamenti climatici;
- f) misure dirette a pianificare ed espandere la capacità delle infrastrutture laddove necessario;
- g) un'adeguata considerazione della vulnerabilità dell'infrastruttura dei trasporti per quanto riguarda i cambiamenti climatici nonché le calamità naturali o provocate dall'uomo, al fine di far fronte a tali sfide.

La rete globale è costituita da tutte le infrastrutture di trasporto, esistenti e pianificate, della rete transeuropea dei trasporti, nonché da misure che ne promuovono l'uso efficiente e sostenibile sul piano sociale e ambientale. Essa è individuata e sviluppata in conformità a quanto disposto nel capo II.

La rete centrale consiste di quelle parti della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Essa è individuata e sviluppata in conformità a quanto disposto nel capo III.

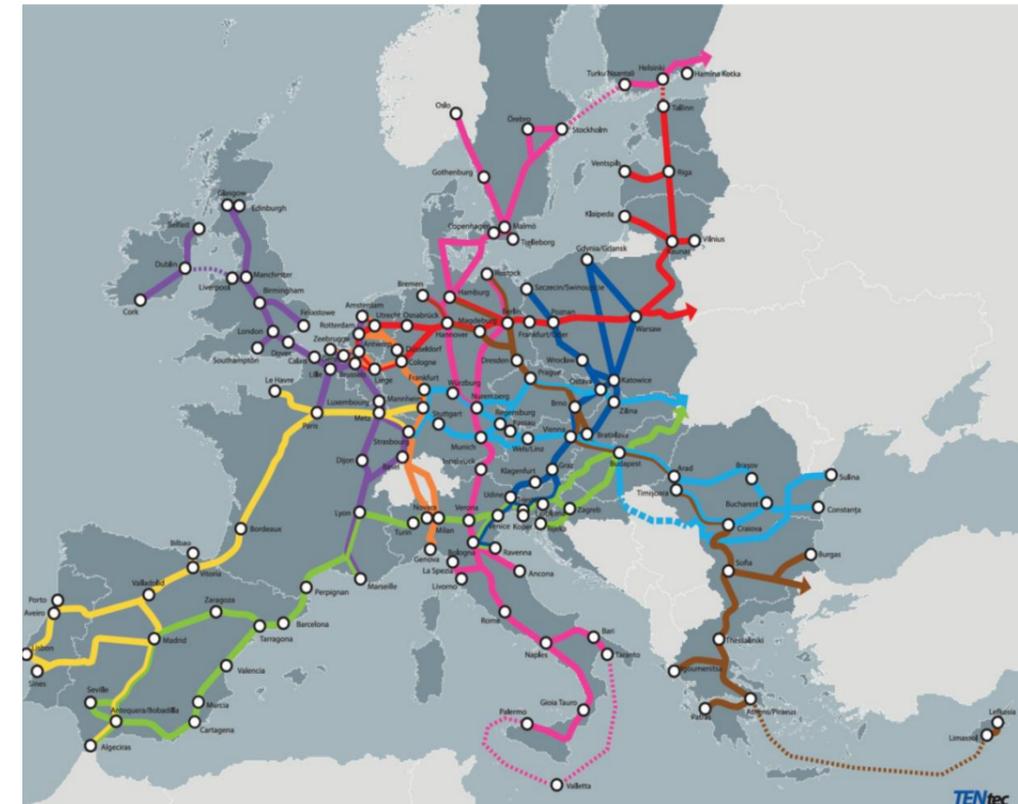
	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>	
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p> <p style="text-align: right;">Pag 31 di 169</p>	

I corridoi della rete centrale coprono i flussi di lungo raggio più importanti della rete centrale e mirano, in particolare, a migliorare i collegamenti transfrontalieri all'interno dell'Unione.

I corridoi della rete centrale sono multimodali e possono includere tutti i modi di trasporto contemplati nel presente regolamento. Essi attraversano almeno due frontiere e comportano, ove possibile, almeno tre modi di trasporto comprendenti, ove applicabile, le autostrade del mare.

Sono stati definiti i seguenti 9 corridoi multimodali, in particolare:

1. Baltico – Adriatico;
2. Mare del Nord – Baltico;
3. Mediterraneo;
4. Oriente – Med Orientale;
5. Scandinavia – Mediterraneo;
6. Reno – Alpi;
7. Atlantico
8. Mare del Nord – Mediterraneo;
9. Reno – Danubio.



Rete globale: ferrovie, porti e terminali ferroviario-stradali (TFS)

	<h1>Linea AV/AC VERONA – PADOVA</h1> <h2>1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</h2>	
<h1>ATI bonifica</h1>	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSAA000P001D_00A Pag 32 di 169	



Rete centrale: ferrovie (trasporto merci), porti e terminali ferroviario -stradali (TFS)

L'area Alto Adriatica è attraversata da tre corridoi che corrispondono alle direzioni est - ovest e nord - sud: il Corridoio I Baltico - Adriatico, il Corridoio III Mediterraneo e il Corridoio V Scandinavia - Mediterraneo.

Tutti i corridoi sono costituiti da un insieme di nodi e di soluzioni plurimodali ferroviarie, stradali, navali ed aeree su univoci o differenti canali o rami variamente convergenti. Ciò avviene specialmente nel Nord - Est italiano, dove una certa varietà di possibili assi e di nodi è presente in forma diffusa. In particolare il Veneto rappresenta il crocevia tra questi tre corridoi.

Il tracciato proposto si inserisce con coerenza negli scenari della rete globale della politica TEN-T, in quanto Verona rappresenta un nodo per il Corridoio Scandinavia - Mediterraneo e il tratto in progetto rientra interamente all'interno del corridoio Mediterraneo e in particolare nella sezione Brescia - Venezia - Trieste individuata all'interno Regolamento (Ue) n. 1316/2013 del parlamento europeo e del consiglio dell'11 dicembre 2013.

3.1.2 Il Libro Bianco 2011

Il 28 marzo 2011 la Commissione Europea ha adottato il nuovo Libro Bianco sui trasporti, che delinea una strategia di ampio respiro e dal lungo orizzonte temporale (fino al 2050). Il nuovo Libro Bianco arriva dieci anni dopo l'analogo del 2001 intitolato "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte", mentre quello adottato di recente già dal titolo indica una strategia assai più realistica, se pur con un orizzonte temporale al 2050 e include tappe intermedie al 2020 ed al 2030. "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile", nel tentativo complesso di coniugare l'incremento della mobilità e la riduzione delle emissioni.

Il documento parte dalla constatazione che i trasporti sono fondamentali per economia e società e come la prosperità futura del continente dipenderà dalla capacità di tutte le sue regioni di rimanere pienamente e in modo competitivo, integrate nell'economia mondiale. A questo fine è fondamentale poter contare su di un sistema di trasporti efficiente.

	<p align="center">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>					
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="795 279 2864 357"> <tr> <td data-bbox="795 279 1466 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. </td> <td data-bbox="1466 279 2864 310"> Pag 33 di 169 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="795 310 1466 357"> IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td data-bbox="1466 310 2864 357"></td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.	Pag 33 di 169	IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.	Pag 33 di 169					
IN0D00DI2RGSA000P001D_00A						

Il sistema dei trasporti si trova ad un crocevia, infatti deve confrontarsi con diversi fattori fortemente incisivi sul suo destino.

Un primo elemento di forte influenza è rappresentato dalla sempre minore disponibilità di petrolio, infatti, da 40 anni a questa parte, il sistema dei trasporti non ha subito mutamenti fondamentali, nonostante il progresso tecnico, le potenzialità di miglioramento dell'efficienza energetica a costi ridotti e le politiche adottate e l'Unione europea dipende tuttora dal petrolio e dai suoi derivati per coprire il 96% del fabbisogno energetico del settore dei trasporti.

Nel contempo l'Unione europea ha ribadito la necessità di ridurre drasticamente le emissioni di gas serra. Complessivamente, entro il 2050 l'Europa deve ridurre le emissioni dell'80-95% rispetto ai livelli del 1990. L'analisi della Commissione¹ evidenzia che nel settore dei trasporti, il quale rappresenta una fonte significativa e crescente delle emissioni di gas serra, è necessaria una riduzione di almeno il 60% di tali emissioni (entro il 2050) rispetto ai livelli del 1990.

Il Libro Bianco definisce quindi dieci gli obiettivi fondamentali:

- nelle città dimezzare entro il 2030 l'uso delle auto ad alimentazione convenzionale ed eliminarle del tutto entro il 2050. Conseguire nelle principali città sistemi di logistica urbana a zero emissioni di CO₂ entro il 2030;
- nel trasporto aereo aumentare l'uso di carburanti a basse emissioni fino a raggiungere il 40% entro il 2050. Nel trasporto marittimo ridurre del 40-50% le emissioni di CO₂ derivate dagli oli combustibili entro il 2050;
- il 30% del trasporto delle merci superiore a 300 km deve passare entro il 2030 verso ferrovia e trasporto via mare. Questa quota dovrebbe raggiungere il 50% entro il 2050;
- entro il 2050 la maggior parte del trasporto di medie distanze dei passeggeri deve avvenire mediante ferrovia, di cui va completata la rete ad Alta Velocità a livello europeo;
- completare entro il 2030 le reti infrastrutturali TEN-T;
- collegare tra di loro le reti ferroviarie, aeroportuali, marittime e fluviali;

- completare il sistema unico di gestione del traffico aereo (Sesar) e lo spazio aereo unico europeo entro il 2020. Applicare sistemi di gestione del traffico al trasporto terrestre e marittimo nonché il sistema di globale di navigazione satellitare (Galileo);
- definire entro il 2020 un quadro per un sistema europeo di informazione, gestione e pagamento nel settore dei trasporti multimodali;
- per la sicurezza stradale entro il 2020 dimezzare gli incidenti ed entro il 2050 avvicinarsi all'obiettivo "zero vittime". Aumentare la sicurezza in tutti i modi di trasporto nella UE;
- arrivare alla piena applicazione dei principi "chi usa paga" e "chi inquina paga" facendo in modo di eliminare le distorsioni ed i sussidi dannosi e generando entrate e finanziamenti per investimenti nei trasporti.

Buoni obiettivi in parte già contenuti nel libro Bianco del 2001, da raggiungere mediante strategie e regole che puntano al mercato unico europeo dei trasporti, alla concorrenza, all'innovazione tecnologica e alla ricerca, alla tariffazione delle infrastrutture e dei sistemi urbani, alla sostenibilità e a forme innovative di mobilità, alla realizzazione delle reti TEN-T: parole chiave di una strategia ambiziosa e lungimirante di azione ed intervento.

Il progetto proposto è dunque coerente con le strategie individuate dalla Comunità Europea nel Libro Bianco 2011.

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p data-bbox="804 222 1261 237">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="804 281 2861 350"> <tr> <td data-bbox="804 281 1466 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td data-bbox="1466 281 2861 350" style="text-align: right;"> Pag 34 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 34 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 34 di 169			

3.2 LA PIANIFICAZIONE NEL CONTESTO NAZIONALE

3.2.1 Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica 2001

Il Piano Generale dei Trasporti (P.G.T.) è stato istituito dalla legge n. 245 del 15 giugno 1984, che ne affida l'approvazione al Governo "al fine di assicurare un indirizzo unitario alla politica dei trasporti nonché di coordinare ed armonizzare l'esercizio delle competenze e l'attuazione degli interventi amministrativi dello Stato, delle Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano" (art. 1).

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica attualmente in vigore, è stato approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 e adottato con D.P.R. 14 marzo 2001.

Il Piano, individua l'Italia come la "naturale piattaforma nel Mediterraneo attraversata da tre grandi direttrici di collegamento mondiale: due direttrici est – ovest, la prima che va dai Balcani e dall'Europa orientale verso l'Europa occidentale, e la direttrice nord – sud che va dal nord Africa e dai Paesi del Vicino e medio Oriente verso l'Europa meridionale e centrale.

In particolare il nostro Paese è al centro del crescente sviluppo dei flussi di traffico merci e passeggeri che gravitano attorno al bacino del Mediterraneo, ed è potenzialmente in grado di offrire adeguati servizi logistici e di trasporto per il traffico di attraversamento.

In pratica il PGT fa sue le direttive dettate dalla Commissione Europea relative ai Corridoi Paneuropei, contestualizzandoli all'interno del nostro territorio e perseguendo i medesimi obiettivi individuati dalla Comunità Europea. Il Piano individua i principali elementi di criticità del settore dei trasporti in Italia, che sono:

- un forte squilibrio verso il trasporto su gomma, che continua a crescere in maniera esponenziale in funzione anche dell'aumento del reddito, della dispersione sul territorio di aree residenziali e produttive, dei processi di terziarizzazione e del consolidamento delle abitudini e degli stili di vita degli abitanti abituati a spostarsi in auto;
- La disomogeneità dei servizi nelle diverse aree del Paese: la congestione di alcune direttrici, soprattutto quelle del centro – nord, i bassi livelli di accessibilità che derivano dalla scarsa qualità dei servizi e delle infrastrutture, soprattutto nei nodi attorno alle principali aree metropolitane;

- Le strade e le ferrovie risultano congestionate su alcune direttrici critiche e nei nodi attorno alle principali aree metropolitane; vi è una squilibrata distribuzione territoriale dell'offerta;
- la crescita del traffico e la prevalenza del modo stradale sono all'origine di esternalità negative in termini di impatto ambientale e incidentalità;
- il congestionamento e l'inquinamento nelle aree urbane e metropolitane, in quanto è in esse che si svolge quasi il 70% degli spostamenti di persone di tutto il territorio nazionale;
- manca un adeguato coordinamento tra i diversi soggetti: la Pubblica Amministrazione, nelle sue molteplici articolazioni, non è ancora in grado di svolgere in modo soddisfacente un'azione capace di assecondare un adeguato sviluppo del settore;
- carenza per la gestione e la realizzazione delle infrastrutture, in particolare il Piano definisce "...carente la diffusione delle procedure di evidenza pubblica finalizzate al coinvolgimento dei soggetti e risorse private sia nell'affidamento della gestione che nella costruzione delle infrastrutture attraverso contratti di partenariato pubblico/privato".

In particolare il PGT si sofferma sulla carenza delle infrastrutture in Italia che rappresentano un freno sia per le aree più avanzate del Paese che per quelle più arretrate, in quanto si considera il sistema infrastrutturale un elemento essenziale senza il quale non è possibile lo sviluppo.

L'insieme degli obiettivi di Piano sono rivolte alla coesione economica, sociale e territoriale del Paese, intesa come sviluppo equilibrato del territorio nazionale, riduzione dei divari strutturali e promozione delle pari opportunità tra i cittadini.

In questo senso, gli obiettivi strategici del PGM sono sinteticamente espressi da: efficienza, sicurezza e sostenibilità.

In particolare gli obiettivi del PGT sono:

- il miglioramento della utilizzazione delle infrastrutture, dei servizi e dei mezzi;
- la diminuzione dell'inquinamento atmosferico ed il miglioramento della qualità e della vivibilità dell'ambiente urbano;

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 35 di 169

- lo sviluppo dei traffici merci sulle medie-lunghe distanze con modalità di trasporto più sostenibili rispetto a quella stradale;
- la promozione e la crescita del trasporto combinato attraverso una ristrutturazione della catena logistica.

3.2.2 Il sistema Integrato Nazionale dei Trasporti (SNIT)

Il PGT, al fine di analizzare le principali caratteristiche del sistema di infrastrutture di trasporto di rilevanza nazionale, individua il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), ovvero l'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali si svolgono servizi di interesse nazionale ed internazionale.

Lo SNIT si configura come un “*Sistema dinamico che evolve in base agli sviluppi della domanda di trasporto*”, il quale individua un primo insieme di interventi infrastrutturali prioritari e delinea competenze e responsabilità tra i diversi livelli di governo.

Le strategie di carattere generale indicate dal PGT e che si intendono perseguire nello sviluppo dello SNIT sono:

- dare priorità alla soluzione dei problemi “di nodo”;
- sviluppare il trasporto ferroviario merci attraverso l’arco alpino in collegamento con i principali porti del Nord Italia;
- creare itinerari con caratteristiche prestazionali omogenee e differenziate per i diversi segmenti di traffico per massimizzare la capacità di trasporto delle diverse infrastrutture;
- creare itinerari per lo sviluppo del trasporto merci Nord-Sud su ferro collegati con i porti hub di Gioia Tauro e Taranto;
- adeguare le caratteristiche geometriche e funzionali per la realizzazione dei due corridoi longitudinali tirrenico e adriatico;
- rafforzare le maglie trasversali appenniniche;
- concentrare e integrare i terminali portuali e aeroportuali di livello nazionale e internazionale.

L’attuazione delle strategie sopra individuate avverrà mediante una serie di interventi che necessitano di tempi e costi di realizzazione diversi tra loro, i quali non saranno tutti

direttamente concretizzabili con l’ausilio di risorse pubbliche; è quindi evidenziata la necessità di coinvolgere risorse private attraverso la finanza di progetto.

Gli interventi previsti nel settore ferroviario fanno riferimento ai subsistemi della rete SNIT: direttrici longitudinali e trasversali, valichi e linee di accesso, nodi.

Tali interventi riguardano completamenti di opere già intraprese e nuove realizzazioni e consistono sia in interventi tecnologici che in interventi infrastrutturali tesi al potenziamento della rete esistente in termini di velocità, capacità, sagoma, peso per asse e lunghezza del treno; inoltre sono stati considerati anche interventi di maggiore impatto economico sulle linee esistenti, sui nodi, raddoppi e quadruplicamenti.

Gli interventi previsti sono risultati:

Sistema dei valichi alpini e linee di accesso

- potenziamento degli attuali valichi alpini;
- potenziamento del collegamento del porto di Genova con il territorio piemontese-lombardo (terzo valico) e della Gronda Nord di Milano;

Direttrici longitudinali

- quadruplicamento AC Torino-Milano–Roma-Napoli (Direttrice dorsale);
- interventi sulla Direttrice Tirrenica Genova – Roma – Napoli - Battipaglia – Reggio Calabria – Messina – Palermo e diramazione Messina – Catania - Siracusa: potenziamento Pisa-Livorno;
- interventi sulla Direttrice Adriatica Venezia – Bologna – Rimini – Bari – Taranto e Lecce;

Direttrici trasversali

- interventi sulla Milano – Venezia – Trieste – Lubiana (quadruplicamento AC Milano – Venezia, quadruplicamento AC della tratta Ronchi dei Legionari-Trieste e Mestre- Venezia- Aeroporto);
- potenziamento dell’itinerario merci Medio Padano;
- potenziamento (raddoppio tratte prioritarie) degli itinerari Tirreno-Brennero (TIBRE) e Adriatico-Brennero (ABRE);
- potenziamento del collegamento Roma - Ancona;

	<p align="center">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>	
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <hr/> <p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. Pag 36 di 169</p> <p>IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	

- potenziamento del corridoio trasversale Roma-Pescara;
- interventi sulle direttrici Battipaglia-Potenza-Metaponto, Reggio C. - Gioia Tauro - Sibari – Taranto;
- completamento raddoppio Napoli-Bari;

Nodi

- potenziamento e creazione di by-pass nei principali nodi ferroviari (Torino, Genova, Milano, Verona, Padova, Venezia, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari e Palermo);
- Oltre il periodo di validità del PGT andranno completati i seguenti interventi:
- Valichi di Modane e del Brennero;
- Direttrice tirrenica: Messina-Palermo (completamento raddoppio), Messina-Catania (completamento raddoppio);
- Roma – Ancona (completamento raddoppio);
- Itinerari TIBRE ed ABRE (completamento raddoppio);
- Quadruplicamento Venezia-Trieste.

L'intervento proposto risulta pertanto coerente con le indicazioni e previsioni definite dal Sistema Integrato Nazionale dei Trasporti.

3.2.3 Il Piano Generale della Mobilità – Linee Guida

Il Piano, che deriva dalla finanziaria 2007, prende atto degli scenari europei relativi alle trasformazioni territoriali ed infrastrutturali posti in essere dalla Commissione Europea quali diretta conseguenza dei corridoi paneuropei, individua l'Italia come paese che *“deve sempre meglio precisare la propria fisionomia euro-mediterranea, vale a dire un paese che si propone come protagonista allo snodo del sistema di relazioni tra il continente europeo e l'affluente mondo mediterraneo, memore degli storici legami con il primo e della nuova, inevitabile proiezione verso il secondo”*, ed identifica nel sistema dei trasporti il mezzo per consentire le relazioni europee.

Preso atto di ciò risulta indispensabile riorganizzare il sistema infrastrutturale italiano attraverso il PGM, che pone le sue basi a partire dal recepimento del Quadro Strategico

Nazionale 2007-2013, il quale individua 10 priorità nazionali, tra le quali emergono le reti di collegamento per la mobilità, la competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani.

Per quanto riguarda in particolare la dotazione infrastrutturale all'interno dell'area settentrionale, si evidenzia come la rete appaia sottodimensionata sia considerandone il rapporto con il sistema insediativo che caratterizza il territorio, quanto in funzione delle previsioni e necessità trasportistiche internazionali, esprimendo in sintesi come non ci sia una risposta coerente domanda - offerta di mobilità.

Tali osservazioni si legano in modo evidente agli obiettivi di sviluppo dei sistemi urbani, considerando come non solo esista una stretta relazione tra crescita insediativa e accessibilità, ma come debba esistere una valutazione di compatibilità tra i due sviluppi, e tra questi e il contesto territoriale, sociale e ambientale.

La prospettiva di gestione del Piano generale della Mobilità si muove sulla base di tre scenari di riferimento territoriale. Il primo di respiro internazionale, che tiene conto delle relazioni, soprattutto su base economica, su scala europea ed extraeuropea. Questo si deve tradurre con la creazione di un sistema capace di cogliere le potenzialità che si vengono determinare sviluppando un sistema capace di attrarre i flussi sia lungo la direttrice est-ovest che in funzione delle attuali e future connessioni nord-sud. Il secondo strutturato su una dimensione nazionale, vede la necessità di potenziare la rete esistente limitando il consumo di spazio, incentivando le connessioni strategiche al rilancio del settore produttivo, in particolare per quanto riguarda alcune aree del Mezzogiorno. Il terzo livello, infine, è quello locale, dove si considera la necessità di relazionare in modo stretto rete infrastrutturale e sviluppo insediativo, al fine di limitare la dispersione insediativa, situazione che comporterebbe una conseguente riduzione dei livelli di accessibilità data la carenza viaria. Si considera inoltre la necessità di agire in funzione della fluidificazione del traffico, considerando le diverse tipologie di spostamenti e di utenze, nonché di dover considerare le esternalità connesse alla realizzazione di opere viarie.

Gli obiettivi di piano possono essere riassunti nella ricerca di efficienza, sicurezza e sostenibilità.

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p data-bbox="795 216 1463 279">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="795 279 2864 357"> <tr> <td data-bbox="795 279 1463 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td data-bbox="1463 279 2864 357" style="text-align: right;"> Pag 37 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 37 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 37 di 169			

L'efficienza si traduce nell'incremento della qualità del servizio offerto, sia in termini di trasporto pubblico che privato, attraverso una migliore gestione della struttura esistente che una progettazione integrata. L'efficienza si declina, inoltre, sviluppando un controllo della spesa pubblica e nell'innovazione tecnologica. La sicurezza si articola in considerazione di quello che viene definito safety, considerata come riduzione dell'incidentalità e la riduzione degli elementi di rischio, considerando anche i costi sociali che a questa componente si lega, e security, intesa come riduzione dei comportamenti criminali o a rischio. Le azioni prioritarie connesse a tale obiettivo si individuano essenzialmente in:

- approfondimento dell'educazione stradale;
- rafforzamento dei controlli e nell'utilizzo di tecnologie appropriate,;
- potenziamento degli enti di controllo e sicurezza stradale.

La sostenibilità si articola in considerazioni delle ricadute ambientali, sociali, economiche e partecipative, in relazione alle opere esistenti e previste. In considerazione delle normative in materia ambientale e dei diversi indirizzi comunitari, le strategie prioritarie risultano:

- accessibilità e affidabilità dei servizi a tutti i cittadini;
- incremento dell'efficienze energetica;
- riduzione dell'inquinamento ambientale, con particolare riferimento alla qualità dell'aria.

Le linee d'attuazione del piano, a partire dagli obiettivi sopra esposti, vengono sviluppate in considerazione del contesto di applicazione e le tipologie di gestione, considerando il peso degli investimenti connessi al settore infrastrutturale.

Le azioni strategiche individuate dal piano consistono in:

- rilancio del trasporto pubblico locale considerando come le relazioni quotidiane all'oggi si sviluppano su distanze anche considerevoli;
- creazione di una rete di collegamenti tra le città per la mobilità interregionale, integrando non solo i diversi poli territoriali, ma anche le diverse modalità di trasporto;

- centralità dei servizi internazionali e intercontinentali, considerando la collocazione strategica del territorio italiano anche sul lungo raggio, attuando interventi di infrastrutturazione e ammodernamento tecnologico;
- sviluppo della logistica e delle distribuzione regionale delle merci;
- gestire il sistema della intermodalità.

All'interno di questo quadro, il progetto in esame si colloca in coerenza con i principi base del Piano Generale della Mobilità, muovendosi su scala locale quanto territoriale.

3.2.4 Il Piano Nazionale della logistica 2011-2020

3.2.4.1.1 Le linee politiche del Piano Nazionale della logistica 2011-2020

Il Piano della Logistica è stato approvato il 2 dicembre 2010 e ha uno sviluppo temporale che va dal 2011 al 2020. È lo strumento identificato per indicare i cambiamenti delle politiche di trasporto e logistica necessari e per le linee strategiche che si dovranno seguire nel breve e medio periodo per aumentare la competitività del sistema paese.

Il periodo di recessione che si sta attraversando, ha reso evidente che il processo produttivo dei Paesi è legato in modo determinante alla organizzazione logistica e, in tal senso, all'interno del Piano della Logistica si individuano una serie di azioni che puntano ad attivare una crescita economica aggiuntiva del PIL che nel decennio potrà arrivare allo 0,5% all'anno.

Nel Piano della Logistica si trovano in primo luogo quelle priorità che servono a realizzare dragaggi nei porti, migliorare i tempi delle dogane, favorire una riforma portuale virtuosa, incentivare le aggregazioni di imprese di autotrasporto e/o servizi anche attraverso contratti di rete, percorsi formativi mirati, ecc., migliorare l'assetto normativo del settore sia per gli aspetti di semplificazione che di formulazione di nuove norme (contratto della logistica) per l'attuazione del Piano.

Allo scopo di definire delle linee prioritarie di intervento da integrare con le politiche di scala regionale di attuazione del Piano, sono state esaminate le diverse piattaforme logistiche che caratterizzano il sistema Italia.

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p style="text-align: center;">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td style="width: 50%; text-align: right;"> Pag 38 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 38 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 38 di 169			

Relativamente alla piattaforma logistica del Nord-Est, si punta a rinsaldare i collegamenti con il centro Europa attraverso il potenziamento del Corridoio del Brennero, rafforzato nei collegamenti con i porti di Trieste-Monfalcone, Venezia-Marghera con gli interporti di Padova, Verona, Trento, Cervignano e con la retroportualità di Gorizia- Ferneti. Il collegamento con l'Est Europa sarà valorizzato sia dal Corridoio 5 che dal Corridoio Adriatico.

3.2.4.1.2 Il Piano Nazionale della logistica: analisi demo-socio-economica e infrastrutturale delle piattaforme logistiche territoriali

A supporto del Piano Nazionale della Logistica sono state intraprese delle attività di studio che interessano: le dinamiche demo-socio-economiche; gli assetti infrastrutturali; le governance. In particolare nel documento relativo alle analisi demo – socio – economica e infrastrutturale delle piattaforme logistiche territoriali viene analizzata, tra le altre, la piattaforma logistica del nord-est, che si compone delle regioni Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia e Veneto.

Nell'analisi delle dinamiche socio-economiche e territoriali generali che interessano i territori regionali di riferimento è utile partire dalle previsioni demografiche al 2020, basate sui trend passati, al fine di identificare alcune aree di "esplosione", situate in alcune province industriali del Nord-Est italiano centrali rispetto alle polarità territoriali (Treviso, Pordenone, ma anche Verona, Vicenza e Trento).

Passando a dati sul sistema dell'industria, che rappresenta il centro dell'interesse per quanto concerne il trasporto di merci, a livello occupazionale, si evidenzia la permanenza di un forte ruolo dell'occupazione industriale nelle regioni del Nord-Est italiano. In termini di incidenza, sono le province attraversate dalle direttrici dei grandi assi internazionali a mostrare il maggiore ruolo dell'occupazione industriale. Bolzano e Trento (asse del Brennero) sono ad esempio le aree con il maggior peso dell'occupazione industriale nell'intera area del Nord-Est, seguite dall'area del Veronese (incrocio asse del Brennero e Corridoio V), Vicenza, Treviso, Padova, Venezia, Udine, Gorizia e Trieste, sempre posizionate lungo la direttrice del Corridoio V.

Una situazione differente emerge qualora si osservi la dinamica delle imprese attive nel settore industriale. Fra gli anni 2005 e 2009, alcune aree ad alta vocazione industriale hanno mostrato una notevole emorragia di imprese. Alcune aree più periferiche del Nord-Est mostrano le riduzioni più forti (Belluno, Pordenone, Gorizia, Udine e Trieste), richiamando la necessità di una riflessione sul rischio che la minore accessibilità infrastrutturale (oltre che la vicinanza di stati esteri con sistemi fiscali più vantaggiosi per la localizzazione d'impresa) ha sulla dinamica del comparto industriale. Le zone maggiormente centrali, anche nel Nord-Est, collocate lungo le direttrici maggiori, mostrano infatti, per contro, dinamiche positive. E' il caso di Treviso, ma ancor di più, in ordine crescente, di Verona, Trento e Padova.

Le analisi socio-economiche e territoriali svolte descrivono una piattaforma caratterizzata da un forte ruolo dell'occupazione industriale, soprattutto nelle province attraversate dalle direttrici dei grandi assi internazionali. Tuttavia, dal punto di vista delle imprese attive, si evince una dinamica differente: il Nord Est registra una notevole emorragia di imprese attive nelle aree ad alta vocazione industriale. Si sottolinea come tale dinamica richiami l'attenzione sulla necessità di riflettere sul rischio che la minore accessibilità infrastrutturale possa ripercuotersi sul comparto industriale. Non bisogna dimenticare come, il sistema del Nord-Est sia di fondamentale importanza per posizione geografica, che lo qualifica come naturale cerniera tra Italia e Austria, Germania e Slovenia, sia via mare (da Venezia e da Trieste).

La piattaforma logistica del nord-est ricopre un ruolo di fondamentale importanza per il sistema-paese, in quanto interessata dal passaggio delle direttrici TEN-T, ovvero il Corridoio V che la attraversa da ovest ad est, il Corridoio I Berlino - Palermo che da Nord a Sud attraversa il Trentino Alto Adige e il Veneto con l'asse plurimodale del Brennero, il Corridoio Adriatico-Baltico che collega i nodi portuali dell'Alto Adriatico (Venezia, Trieste) con l'Est Europa. Tali direttrici costituiscono non solo importanti porte d'accesso per le limitrofe regioni di Austria e Slovenia, nonché degli altri fondamentali mercati europei, permettono, inoltre, un miglioramento degli spostamenti merci e passeggeri proprio all'interno della piastra stessa.

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p data-bbox="795 216 1463 279">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="795 279 2864 359"> <tr> <td data-bbox="795 279 1463 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td data-bbox="1463 279 2864 359" style="text-align: right;"> Pag 39 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 39 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 39 di 169			

Necessità comune alle Regioni Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia è definire o consolidare i tracciati per il completamento o il potenziamento delle macro-direttrici europee, nonché di definire gli allacci tra i sistemi delle grandi infrastrutture alla rete secondaria di valenza regionale o locale, in modo tale da garantire appunto un collegamento tra le direttrici di attraversamento veloce del territorio e il territorio stesso. Nello specifico l'obiettivo condiviso di Trentino – Alto Adige e Veneto è il potenziamento dell'asse Nord-Sud del Brennero, con importanti sviluppi del settore logistico nei nodi di Trento e Verona, per permettere l'innesto della direttrice con l'asse del Corridoio V.

Oltre alla presenza di nodi logistici di grandi dimensioni, attorno alle polarità di maggior peso, come Verona, Padova, Venezia, Trieste e Monfalcone, si individuano alcune aree leggermente distanti da tali macropolarità nelle quali, tuttavia, le dinamiche economiche rimangono molto forti, nonostante l'attuale congiuntura economica. Si tratta di aree appartenenti al sistema imprenditoriale della piccola e media impresa. Per questi territori si rende necessario sia adottare un nuovo approccio logistico che li supporti adeguatamente sia riconoscere il ruolo che in tali territori può assumere una nuova infrastrutturazione.

Per aree quali la pedemontana veneta, spesso apposte a sistemi locali del lavoro a matrice distrettuale, si possono prendere in considerazione politiche atte a ridurre al massimo quelle dimensioni di relativa marginalità che le caratterizza.

In particolare un intervento proposto a livello regionale, può essere considerato strategico per il Paese qualora presenti le seguenti caratteristiche:

- elevare in modo significativo la capacità del Paese di scambiare efficientemente merci con i sistemi esterni, vale a dire attraverso gli assi internazionali, i nodi ad essi intersecati, e le "porte" infrastrutturali del paese, ad iniziare dai porti e dalle loro infrastrutture contermini (es. connessioni locali e piattaforme logistiche in appoggio);
- ridurre gli eventuali problemi di accessibilità locale delle aree produttive prospettivamente più dinamiche del paese, siano queste aree di distretto produttivo o sistemi produttivi urbani e metropolitani, nonché delle grandi aree di

consumo e distribuzione, localizzate queste ultime prevalentemente presso le agglomerazioni urbane.

- relativamente alla piattaforma del nord-est, gli interventi dovranno fornire un importante contributo ai fattori:
- internazionalizzazione della rete;
- potenziamento e valorizzazione del tessuto produttivo;
- potenziamento e miglioramento dell'accessibilità dei nodi metropolitani.

Il sistema si baserà dunque su un numero limitato di infrastrutture cuore (es. grandi direttrici e grandi nodi), sulle quali saranno concentrati gli interventi statali diretti, e su segmenti di rete e nodi esterni a questi sistemi cuore, i quali essendo di interesse per la realizzazione degli obiettivi territoriali, saranno destinati ad essere affrontati in una cornice di finanze locali.

3.2.5 LEGGE 11 novembre 2014, n. 164 "Sblocca Italia"

La legge n. 164 del 11.11.2014 rappresenta la conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, recante misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive.

In particolare l'articolo 3 dispone quanto segue:

"... Art. 3 - Ulteriori disposizioni urgenti per lo sblocco di opere indifferibili, urgenti e cantierabili per il rilancio dell'economia

1. Per consentire nell'anno 2014 la continuità dei cantieri in corso ovvero il perfezionamento degli atti contrattuali finalizzati all'avvio dei lavori, il Fondo istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'articolo 18, comma 1, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni dalla legge 9 agosto 2013, n. 98, e' incrementato di complessivi 3.851 milioni di euro, di cui 26 milioni per l'anno 2014, 231 milioni per l'anno 2015, 159 milioni per l'anno 2016, 1.073 milioni per l'anno 2017, 2.066 milioni per l'anno 2018 e 148 milioni per ciascuno degli anni 2019 e 2020.

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p data-bbox="795 216 1463 279">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="795 279 2864 357"> <tr> <td data-bbox="795 279 1463 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td data-bbox="1463 279 2864 357" style="text-align: right;"> Pag 40 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 40 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 40 di 169			

1-bis. Il fondo di cui al comma 1 è altresì incrementato, per un importo pari a 39 milioni di euro, mediante utilizzo delle disponibilità, iscritte in conto residui, derivanti dalle revoche disposte dall'articolo 13, comma 1, del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9, e confluite nel fondo di cui all'articolo 32, comma 6, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111.

2. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, quanto alle opere di cui alle lettere a) e b), nonché entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, quanto alle opere di cui alla lettera c), sono finanziati, a valere sulle risorse di cui ai commi 1 e 1-bis:

a) i seguenti interventi ai sensi degli articoli 18 e 25 del decreto-legge n. 69 del 2013 cantierabili entro il 31 dicembre 2014:

- completamento della copertura del Passante ferroviario di Torino;
- completamento sistema idrico Basento - Bradano, Settore G; Asse autostradale Trieste - Venezia; Interventi di soppressione e automazione di passaggi a livello sulla rete ferroviaria, individuati, con priorità per la tratta terminale pugliese del corridoio ferroviario adriatico da Bologna a Lecce; Tratta Colosseo
- Piazza Venezia della Linea C di Roma;

b) i seguenti interventi appaltabili entro il 31 dicembre 2014 e cantierabili entro il 30 giugno 2015:

- ulteriore lotto costruttivo Asse AV/AC Verona Padova;
- completamento asse viario Lecco - Bergamo;
- messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo - Ventimiglia;
- completamento e ottimizzazione della Torino -- Milano con la viabilità locale mediante l'interconnessione tra la SS 32 e la SP 299-Tangenziale di Novara-lotto 0 e lotto 1; Terzo Valico dei Giovi;
- AV Milano Genova; Quadrilatero Umbria - Marche; Completamento Linea 1 metropolitana di Napoli; rifinanziamento dell'articolo 1, comma 70, della legge 27

dicembre 2013, n. 147, relativo al superamento delle criticità sulle infrastrutture viarie concernenti ponti e gallerie; Messa in sicurezza dei principali svincoli della Strada Statale 131 in Sardegna...”.

3.2.6 Il Documento di Economia e Finanza 2015

Il Documento di Economia e Finanza (DEF), previsto dalla L. 7 aprile 2011 n.39, è composto da tre sezioni: la prima, Programma di Stabilità dell'Italia, curata dal Dipartimento del Tesoro; la seconda “Analisi e tendenze della finanza pubblica”, di competenza del Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato; la terza, Programma Nazionale di Riforma, curata dal Dipartimento del Tesoro d'intesa con il Dipartimento delle Politiche europee.

La L. 7 aprile 2011, n. 39, prevede anche la presentazione di allegati al DEF, tra i quali è presente il Programma delle Infrastrutture Strategiche, all'interno del quale è inserito il tratto ferroviario AV/AC Verona Padova, risultando pertanto coerente con le previsioni del DEF 2015.

3.2.6.1 Il Programma delle Infrastrutture Strategiche

L'Allegato Infrastrutture del 2015, presenta alcune novità che rispondono a esigenze da tempo emerse a livello europeo e nazionale.

L'Allegato Infrastrutture dà rilevanza al collegamento strategico tra le scelte di investimento adottate dal Governo e dal Parlamento e gli indirizzi comunitari, a partire dall'integrazione tra i nodi portuali, aeroportuali, intermodali e urbani con i 4 Corridoi multimodali TEN-T che attraversano l'Italia.

In primo luogo, parte dall'analisi del contesto trasportistico nazionale, in termini di dotazione e di domanda anche potenziale e del quadro programmatico e normativo europeo e nazionale che mette in evidenza tre aspetti prioritari relativi alla sicurezza, alla trasparenza e alla mobilità intelligente nell'ambito delle politiche per l'innovazione.

In secondo luogo, identifica conseguentemente le linee strategiche nazionali nel campo dei trasporti che saranno di riferimento per le varie politiche del settore trasporti nella

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td style="width: 50%; text-align: right; vertical-align: top;"> Pag 41 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 41 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 41 di 169			

consapevolezza del contributo che gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto possono dare alla crescita, all'occupazione e alla coesione dell'intera Europa. In tal senso, l'Allegato Infrastrutture indica la scelta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di individuare in un unico Documento pluriennale di pianificazione (DPP), introdotto dal decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, lo strumento di programmazione che includerà e renderà coerenti tutti i piani e i programmi d'investimento per opere pubbliche di propria competenza.

In terzo luogo, sulla base delle predette linee strategiche, dello stato di avanzamento e della possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato, il Programma delle infrastrutture strategiche identifica 25 opere prioritarie, per un costo totale di 70,9 miliardi di euro e coperture finanziarie pari a 48 miliardi di euro, rispondendo da un lato a una diffusa esigenza di razionalizzazione e, dall'altro, a un sano esercizio di realismo finanziario finalizzato a selezionare un

ristretto numero di opere sulle quali convogliare le risorse pubbliche e private disponibili. L'Italia, attraverso l'Allegato Infrastrutture, integra la dimensione più propriamente strategica, relativa alla formulazione degli indirizzi di politica dei trasporti con quella afferente alla programmazione e realizzazione delle singole opere in coerenza con il quadro strategico comunitario sulla base delle analisi del contesto nazionale anche per rispondere a un triplice ordine di esigenze:

- adeguare la programmazione nazionale in materia di infrastrutture strategiche agli indirizzi comunitari, anche in adempimento a quanto richiesto per l'accesso ai Fondi comunitari e, in particolare, a quanto previsto dalle "condizionalità ex ante" relative all'Obiettivo Tematico 7 "Promuovere sistemi di trasporti sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete", ove la principale condizione attiene all'esistenza "di uno o più piani o quadri generali per gli investimenti in materia di trasporti";
- disporre di uno strumento strategico in grado di offrire orientamenti per la programmazione finanziaria delle Amministrazioni pubbliche, alla luce dei vincoli di bilancio, e per le decisioni di investimento degli investitori privati;

- agevolare l'interlocuzione e la negoziazione con le autonomie territoriali, nell'ambito del processo di riforma del Titolo V della Costituzione, nella direzione di un maggiore rigore nella condivisione delle opere prioritarie e di una anticipazione della definizione e superamento delle criticità attuative delle opere selezionate.

A fronte delle lacune presenti all'interno del sistema infrastrutturale italiano, nella consapevolezza che la scarsità di risorse impone un approccio pragmatico, concreto e di buon senso, che porti ad una rigorosa selezione individuando un mix di interventi necessariamente da avviare e realizzare nel periodo 2015-2020 con altri con orizzonte temporale 2030, che abbia ritorni tangibili per la collettività, occorre pertanto sostenere:

- il potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e il miglioramento del servizio passeggeri, in termini di qualità e tempi di percorrenza, e merci in termini di lunghezza moduli, sagoma e peso assiale, concentrandosi prioritariamente sul completamento della rete centrale europea, a partire dai valichi e dal Mezzogiorno e sui collegamenti alla rete TEN dei principali nodi urbani e produttivi;
- la riduzione del congestionamento urbano e metropolitano, attraverso il potenziamento delle reti metropolitane, a partire dalle aree maggiormente popolate, ed il miglioramento della mobilità multimodale regionale;
- il miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale, ottimizzando la rete delle Autorità portuali che punteranno all'integrazione e alla valorizzazione della vocazione dei singoli scali anche attraverso i necessari interventi infrastrutturali e procedurali.

In materia di sviluppo della rete ferroviaria, a fronte del principale riferimento programmatico rappresentato dalle reti TEN-T, un orientamento di medio periodo è stato codificato all'interno del Contratto di Programma RFI – Parte investimenti. In esso si precisa come l'impegno finanziario assunto dallo Stato tramite i più recenti provvedimenti normativi e realizzato dal Gestore sia caratterizzato dalle seguenti linee d'azione:

- il mantenimento e miglioramento dei livelli di sicurezza previsti dagli obblighi e dalle prescrizioni normative concernenti il trasporto ferroviario;

 Consorzio IricAV Due	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
 ATI bonifica	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 42 di 169

- il potenziamento del sistema AV / AC e dei valichi alpini, interventi mirati al superamento delle criticità presenti soprattutto nelle grandi aree urbane;
- lo sviluppo prestazionale dei corridoi merci;
- la velocizzazione dei principali assi passeggeri.

Tra le opere prioritarie del programma infrastrutture Strategiche è inserito il tratto ferroviario AV/AC Verona Padova, come di seguito riportato, risultando pertanto coerente con le previsioni della programmazione nazionale.

Settore	Intervento	Costo	Disponibilità		Fabbisogno triennio	Stato procedurale	Data fine lavori	% avanzamento	RILEVANZA STRATEGICA
			Totale	di cui private					
Ferrovie	Torino - Lione (parte italiana)	2.633	2.564			Progetto definitivo	31/12/2029		CEF, FEIS, CdP RFI
Ferrovie	Brennero (parte italiana)	4.400	1.757		691	In Realizzazione	31/12/2025	7,35	CEF, FEIS, CdP RFI Sblocca Italia
Ferrovie	AVAC Milano Venezia: Brescia Verona	3.954	2.268			Progetto Definitivo			CEF, FEIS, CdP RFI
	Treviglio Brescia	2.050	2.050			In Realizzazione	30/11/2016	51,49	CEF, FEIS, CdP RFI
	Verona Padova	5.402	1.869			Progetto Definitivo			CEF, FEIS, CdP RFI Sblocca Italia
Ferrovie	Terzo Valico dei Giovi	6.200	2.187		1.461	In Realizzazione/esercizio	02/02/2021	6,53	CEF, FEIS, Sblocca Italia CdP RFI
Ferrovie	Napoli - Bari	2.656	1.621			Progetto Preliminare			CIS, PON 14-20, CdP RFI
Ferrovie	Messina Catania Palermo (Bicocca- Raddusa A.)	739	739			Progetto Preliminare			CIS PON 7-13, PON 14-20, CdP RFI
Ferrovie		28.034	15.055		2.152				
Strade	A4 Venezia Trieste	614	614	614		In Realizzazione	31/12/2017	47,69	FEIS, Sblocca Italia
Strade	Pedemontana Lombarda	4.118	4.118	2.873		In Realizzazione	31/12/2021	27,88	Corridoio Mediterraneo

3.2.7 Intesa Generale Quadro Stato-Regione

In data 24 ottobre 2003 è stata sottoscritta l'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione del Veneto, con la quale sono state individuate le infrastrutture strategiche ricadenti sul territorio regionale.

Il 6 novembre 2009 è stato sottoscritto il 2° Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione del Veneto per l'integrazione del 7° Programma delle Infrastrutture Strategiche, nel quale la tratta veneta dell'asse ferroviario AV-AC Milano-Venezia-Trieste (Corridoio TEN 5) è stata confermata tra le infrastrutture di preminente interesse nazionale.

In particolare la Tratta Verona – Padova: I^ Fase, con un costo di 3.312 Meuro interamente da reperire, è inserita tra le opere parzialmente finanziate da avviare entro il 2013.

In data 16 giugno 2011 è stata sottoscritta una nuova Intesa Generale Quadro per l'integrazione dell'8° Programma delle Infrastrutture Strategiche, all'interno della quale l'opera è riportata tra le priorità. Nell'Intesa, per superare le criticità individuate (reperimento risorse finanziarie e individuazione lotti funzionali e/o costruttivi. Definizione del tracciato nel tratto in corrispondenza di Vicenza), è proposto lo sviluppo del progetto definitivo per le tratte Verona-Montebello e Grisignano-Padova e del progetto preliminare e relativo SIA per la tratta intermedia Montebello-Vicenza-Grisignano.

La Regione Veneto, con DGR n. 1241 del 22 luglio 2014, ha approvato il Protocollo di Intesa tra MIT, Regione del Veneto, RFI Spa, Comune di Vicenza e Camera di Commercio di Vicenza per l'attraversamento del territorio vicentino con la linea ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Verona-Padova. Tale Protocollo di intesa è stato sottoscritto in data 29 luglio 2014 e la soluzione concordata consente l'attraversamento del centro di Vicenza senza il ricorso a gallerie profonde.

Infine con D.G.R. n. 159 del 13 febbraio 2015 è stato approvato l'elenco aggiornato delle opere infrastrutturali ritenute strategiche ed indifferibili per la Regione del Veneto da proporre al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per l'inserimento nel prossimo Documento di Economia e Finanza - XII° Allegato infrastrutture, in cui si conferma il tratto di AV/AC Verona – Padova risultando pertanto coerente con le previsioni della programmazione nazionale.

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td style="width: 50%; text-align: right; vertical-align: top;"> Pag 43 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 43 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 43 di 169			

3.3 LA PIANIFICAZIONE NEL CONTESTO REGIONALE

3.3.1 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.

	<p align="center">Linea AV/AC VERONA – PADOVA</p> <p align="center">1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>					
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="795 279 2864 359"> <tr> <td data-bbox="795 279 1466 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. </td> <td data-bbox="1466 279 2864 310"> Pag 44 di 169 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="795 310 1466 359"> IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td data-bbox="1466 310 2864 359"></td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.	Pag 44 di 169	IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.	Pag 44 di 169					
IN0D00DI2RGSA000P001D_00A						

3.3.1.1 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.

3.3.1.2 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 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 programmatoria della Regione in materia estrattiva, garantendo un flusso costante e dettagliato di informazioni per un efficace governo del Territorio;

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 45 di 169

- offrire all'economia della Regione un quadro certo in merito alle potenzialità produttive e occupazionali nonché in merito alla ricerca tecnologica.

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.

3.3.2 Il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2015 (DPEF)

Il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria (DPEF) costituisce l'atto di indirizzo annuale con il quale la Regione programma per l'anno successivo l'attività nei settori di propria competenza, in conformità alla Legge regionale n. 35 del 29 novembre 2001 "Nuove norme sulla programmazione".

A partire dall'edizione inerente la programmazione 2014, Il Documento adotta una nuova struttura, introdotta con DGR n. 2823 del 28 dicembre 2012, in particolare la parte programmatoria del Documento è organizzata in Missioni, Politiche e Azioni.

Il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria per il 2015 è stato adottato dalla Giunta regionale del Veneto con deliberazione n. 80/CR del 24 giugno 2014 ed è stato approvato dal Consiglio regionale con deliberazione n. 127 del 19 dicembre 2014.

Il DPEF 2015 all'interno della Missione n. 10 "*Trasporti e diritto alla mobilità*", indica come il Veneto sia interessato dalla presenza di un'importante rete infrastrutturale e di un sistema logistico di alto livello qualitativo, sviluppatosi su iniziativa prevalentemente pubblica apportando un supporto fondamentale al sistema produttivo regionale.

Le esigenze dello sviluppo economico e le conseguenze della mondializzazione dei mercati impongono tuttavia la razionalizzazione e il potenziamento dell'infrastrutturazione per garantire la competitività del Veneto, rendendo il settore dei trasporti e della logistica determinante per le strategie regionali di sviluppo e governo del territorio.

La Regione del Veneto intende promuovere lo sviluppo di infrastrutture potenziate e totalmente interconnesse nel settore dei trasporti, assicurare un'attuazione coordinata dei progetti infrastrutturali nell'ambito della rete principale dell'Unione europea, affrontare le problematiche della mobilità urbana, oltreché extraurbana del sistema dei trasporti, garantendo elevati livelli di sicurezza e di efficienza grazie anche ai minori costi di trasporto. L'adeguamento delle reti stradali, ferroviarie, idrovie rappresenta per il Veneto un fattore strategico per contribuire alla ripresa economica regionale e nazionale.

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p data-bbox="795 216 1463 279">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="795 279 2849 359"> <tr> <td data-bbox="795 279 1463 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td data-bbox="1463 279 2849 359" style="text-align: right;"> Pag 46 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 46 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 46 di 169			

In particolare sono state identificate le seguenti politiche:

- “10.1 Rafforzare l’accessibilità e la competitività del territorio veneto attraverso il miglioramento della mobilità” che si mira a creare una rete ferroviaria e viaria, che sia di stimolo alla crescita delle collettività territoriali, consentendo una maggiore efficienza del tessuto economico locale. A tal fine si provvederà a promuovere ulteriori fasi per il completamento del servizio ferroviario metropolitano regionale e alla realizzazione di opere viarie a servizio di aree fortemente antropizzate, a forte vocazione turistica o marginali. Si perseguono altresì la riduzione delle situazioni di criticità dovute al congestionamento del traffico nelle aree urbane ed extraurbane e il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale. Saranno, inoltre, poste in essere iniziative volte a diminuire le emissioni dovute all’uso dei combustibili fossili per contrastare l’inquinamento atmosferico nelle aree urbane.
- “10.3 Adeguare e razionalizzare il sistema di trasporto pubblico” Il rilancio e la razionalizzazione dei servizi di trasporto pubblico incentrati sul miglioramento della qualità offerta – obiettivi da realizzarsi con strategie di ottimizzazione delle risorse disponibili, mediante anche iniziative innovative dal punto di vista tecnologico e con ammodernamento dei mezzi impiegati – costituiscono le principali linee di azione finalizzate a dare una risposta concreta ai problemi di congestione del traffico, dell’inquinamento ambientale, dell’incidentalità, del risparmio energetico e, più in generale, del contenimento dei costi sociali connessi alla mobilità.

3.3.2.1 I tracciati delle linee elettriche

Nel DPFE Finanziaria 2015 si afferma che l’incremento della produzione di energia da fonti rinnovabili rappresenta uno degli obiettivi fissati dall’Unione europea per la diversificazione e la sostenibilità delle fonti energetiche e la lotta contro il cambiamento climatico. L’obiettivo nazionale vincolante ed obbligatorio al 2020 in tema di quota complessiva di energia da fonti rinnovabili è pari al 17%; in un’ottica di burden sharing alla Regione del Veneto è stato assegnato un obiettivo pari al 10,3%, rappresentante la quota complessiva di consumi finali di energia da fonti rinnovabili sul consumo finale lordo di energia al 2020.

Ai fini del raggiungimento del target la Regione Veneto agisce puntando sullo sviluppo delle fonti rinnovabili sul territorio e contraendo i consumi energetici. Lo sviluppo di nuovi impianti alimentati a fonti energetiche rinnovabili, con particolare rilievo a quelli finalizzati alla produzione di calore, potrà avere peraltro una ricaduta positiva sul settore industriale e, conseguentemente, sull’occupazione, consentendo di ridurre la dipendenza da risorse non riproducibili e da fonti di approvvigionamento estere.

Nel Documento di Programmazione Economica Finanziaria 2015 (DPEF) si indica che sarà necessario potenziare gli interventi di risparmio ed efficienza energetica, con particolare riferimento al settore dell’edilizia, anche pubblica, ai cicli produttivi (terziario, industriale, agricolo) e ai trasporti e, nel contempo, per massimizzare le ricadute sul territorio si dovrà contribuire all’introduzione di innovazioni di processo e di prodotto improntate al risparmio/efficienza energetici.

L’investimento in tecnologie che utilizzano un mix diversificato di fonti energetiche potrà, inoltre, contribuire alla riduzione delle incertezze di approvvigionamento legate all’instabilità dei maggiori mercati di importazione.

Pertanto l’impegno regionale è quello di individuare azioni strategiche di carattere multisettoriale e coordinate a livello dell’intera regione, volte all’incentivazione e al sostegno della produzione di energia da fonti rinnovabili, del risparmio e dell’efficienza energetica e allo sviluppo delle relative infrastrutture e opere.

La Missione n. 17 del Documento di Programmazione Economica Finanziaria 2015 della Regione Veneto sviluppa il tema “Energia e diversificazione delle fonti energetiche”.

Nella seguente tabella sono indicate le politiche di intervento e le azioni relative.

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 47 di 169

Tabella - Energia e diversificazione delle fonti energetiche: politiche ed azioni di intervento

POLITICHE	AZIONI	
Politica 17.1 - migliorare l'efficienza energetica e promuovere l'uso dell'energia rinnovabile	17.1.1 Azione - potenziare il coordinamento e lo sviluppo partenariale di iniziative nel settore dell'energia al fine di favorire lo sviluppo delle fonti rinnovabili e il risparmio dell'efficienza energetica	Azione necessaria Azione finanziata con spesa corrente Risorse comunitaria
	17.1.2 Azione - promuovere la realizzazione sul territorio di interventi replicabili nel settore delle fonti rinnovabili e del risparmio energetico	Azione auspicabile Azione finanziata con spesa di investimento Risorse comunitarie Risorse statali Risorse regionali
	17.1.3. Azione - sensibilizzare il territorio sullo sviluppo di fonti rinnovabili e sul risparmio/efficienza energetici	Azione auspicabile Azione finanziata con spesa corrente Risorse regionali
	17.1.4 Azione - realizzare azioni per il raggiungimento dell'obiettivo di Burden sharing (DM 15 marzo 2012) e il monitoraggio	Azione possibile Azione a costo zero

In particolare con l'azione 17.1.2 si intende garantire il sostegno alla diffusione nel territorio di interventi nel settore delle fonti rinnovabili e del risparmio energetico, che potranno fornire anche dati utili per la futura replicabilità di iniziative analoghe. Le iniziative promosse potranno riguardare, ad esempio, opere infrastrutturali, processi, prodotti o insiemi di questi in grado di determinare alti livelli di efficienza, di risparmio energetico e di produzione di energia da fonti rinnovabili e un forte livello di innovazione. Il progetto risulta pertanto coerente con le indicazioni del DPEF 2015 della Regione Veneto

3.3.3 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.

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>					
	<p data-bbox="795 216 1466 279">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="795 279 2861 357"> <tr> <td data-bbox="795 279 1466 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. </td> <td data-bbox="1466 279 2861 357" style="text-align: right;">Pag 48 di 169</td> </tr> <tr> <td data-bbox="795 310 1466 357"> IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td></td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.	Pag 48 di 169	IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.	Pag 48 di 169					
IN0D00DI2RGSA000P001D_00A						

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 circa 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+482.31 (corrispondente al km 28+837.94 del PP), sino alla fine del suo corso.

3.3.3.1 Aggiornamento della programmazione rispetto al PP approvato

Dall'inserimento del tracciato dell'opera nella tavola n.1 "Difesa del suolo e degli insediamenti", si evidenzia che l'intero intervento si colloca all'interno della "fascia di ricarica degli acquiferi", interferendo per circa 5 km (nella tratta da San Martino Buon Albergo sino al Comune di Belfiore) con "aree esondate per alluvioni nel 1951-1957-1960-1966" e solo per un paio di km in Comune di San Bonifacio "aree a scolo meccanico", per poi tornare ad insistere su "aree esondate per alluvioni nel 1951-1957-1960-1966".

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

Osservando l'elaborato n. 3 "Integrità del territorio agricolo", si nota che il tratto di infrastruttura si sviluppa principalmente su "ambiti ad eterogenea integrità"; interessando per un breve tratto "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" nei Comuni di Verona, San Bonifacio e Montebello Vicentino con la Strada Postumia e la linea ferroviaria storica, mentre nel Comune di Caldiero 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".

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 collocandosi in "Area metropolitana al 1981" ed "Area di decentramento dei poli metropolitani"; la tratta veronese si colloca altresì nella "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 ricade nell'ambito di "Strade e percorsi di valore archeologico" sebbene solo per una breve tratta in Comune di Verona e di Montebello Vicentino; nel contempo vengono interessati marginalmente "Ambiti di pianificazione per piani di area di terzo intervento" e "Principali aste fluviali".

3.3.3.2 Livello di coerenza

- **Per la Variante di San Bonifacio (dal km 12+725 al km 29+482.31)**

Dall'inserimento del tracciato ricade nella tavola n.1 "Difesa del suolo e degli insediamenti", in particolare dall'inizio del suo corso, in comune di Verona, sino alla

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p data-bbox="804 222 1261 239">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="804 281 2861 352"> <tr> <td data-bbox="804 281 1466 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td data-bbox="1466 281 2861 352" style="text-align: right;"> Pag 49 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 49 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 49 di 169			

progressiva 20+500 circa, l'intervento si colloca all'interno della "fascia di ricarica degli acquiferi", 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 29+482.31 "aree a scolo meccanico".

Relativamente alla Tavola n. 2 del PTRC denominata "Ambiti naturalistico - ambientali e paesaggistici di livello regionale" l'infrastruttura 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.

Nella tavola n. 3 "Integrità del territorio agricolo" si nota che il tratto di infrastruttura dal km 12+725 al km 27+500 circa interessa "ambiti ad eterogenea integrità"; dal km 27+500 al km 29+482.31 interessa "ambiti con buona integrità".

La tav. 4 "Sistema insediativo ed infrastrutturale storico ed archeologico" non interessa il nuovo tracciato.

Nella 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".

Dall'analisi della tav. 7 "Sistema insediativo" dal km 12+725 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" non interessa il nuovo tracciato.

- **I tracciati delle linee elettriche**

I tracciati degli elettrodotti "S. Martino B.", "Belfiore", "Locara" e del cavodotto "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" 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"

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.

- **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

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p data-bbox="804 220 1261 237">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="804 279 2864 352"> <tr> <td data-bbox="804 279 1466 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td data-bbox="1466 279 2864 352" style="text-align: right;"> Pag 50 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 50 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 50 di 169			

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 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 metropolitan*” e “*Area Veronese*”; mentre la tavola n. 8 “*Articolazione del Piano*” evidenzia che l’ambito di Zevio interessa “*Principali aste fluviali*”.

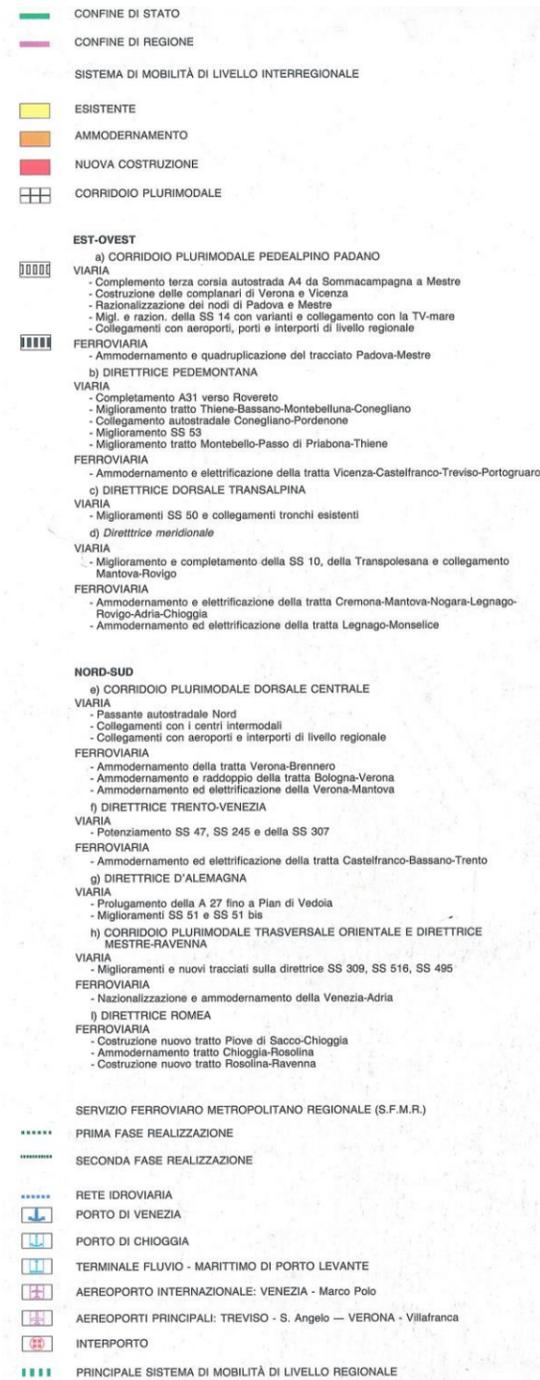
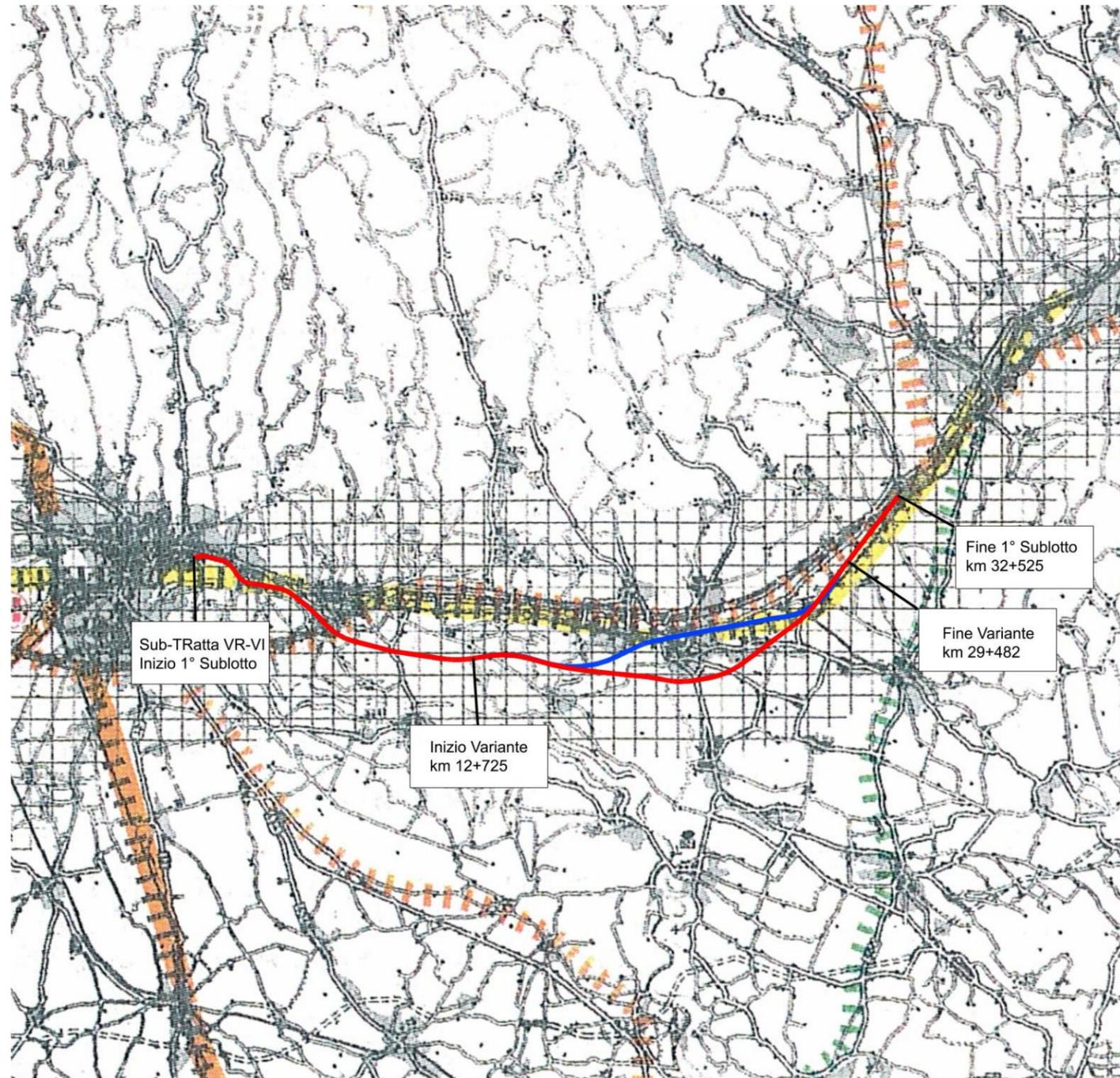
All’interno di questo quadro, il progetto in esame si colloca in coerenza con i principi base del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento Vigente.

3.3.3.3 Conclusioni

Il nuovo tracciato della Variante di San Bonifacio ricade, come il precedente del PP, in quello che il PTRC Vigente individua come “*Corridoio plurimodale*”, in cui è previsto un “*Sistema di mobilità di livello interregionale*” sia “*esistente*” che di “*ammodernamento*”, risultando quindi coerenti con le previsioni regionali.

In merito ai tracciati delle linee elettriche di progetto, il PTRC Vigente non vi sono indicazioni specifiche circa l’assetto della rete di alimentazione e dall’analisi degli elaborati grafici si evince che non sono presenti interferenze di rilievo con gli elementi individuati dal piano.

I Siti di produzione inerti e recupero ambientale non sono espressamente previsti dal PTRC, ma non presentano elementi ostativi di rilievo.



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

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>									
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; border: none;">PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO</td> <td style="width: 10%; border: none;">REV.</td> <td style="width: 60%;"></td> </tr> <tr> <td style="border: none;">IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"></td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%; border: none; text-align: right;">Pag 52 di 169</td> </tr> </table>		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; border: none;">PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO</td> <td style="width: 10%; border: none;">REV.</td> <td style="width: 60%;"></td> </tr> <tr> <td style="border: none;">IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"></td> </tr> </table>	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO	REV.		IN0D00DI2RGSA000P001D_00A			Pag 52 di 169
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; border: none;">PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO</td> <td style="width: 10%; border: none;">REV.</td> <td style="width: 60%;"></td> </tr> <tr> <td style="border: none;">IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</td> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;"></td> </tr> </table>	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO	REV.		IN0D00DI2RGSA000P001D_00A			Pag 52 di 169			
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO	REV.									
IN0D00DI2RGSA000P001D_00A										

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td style="width: 50%; text-align: right; vertical-align: top;"> Pag 53 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 53 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 53 di 169			

3.3.4 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

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p data-bbox="795 216 1469 279">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="795 279 2864 357"> <tr> <td data-bbox="795 279 1469 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td data-bbox="1469 279 2864 357" style="text-align: right;"> Pag 54 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 54 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 54 di 169			

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.

3.3.4.1 Aggiornamento della programmazione rispetto al PP approvato

Inserendo il tracciato all'interno della tavola n. 1a "Usa del suolo – Terra" si osserva che l'infrastruttura interferisce principalmente con "tessuto urbanizzato" e poi due brevi tratti con una "area agropolitana", attraversando altresì "area ad elevata utilizzazione agricola"; inoltre all'altezza del km 10+000, interseca "foresta ad alto valore naturalistico". Dall'analisi della tavola n. 1b "Usa del suolo – acqua" emerge che l'intero 1° Sublotto 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 vengono interferite prevalentemente "aree vulnerabili ai nitrati". Nel contempo nel Comune di S. Martino B. A. interessa "aree di maggiore pericolosità idraulica". Il tratto iniziale e quello finale (Comuni di Verona, parte finale di San Bonifacio, Lonigo e Montebello Vicentino) "aree di produzione idrica diffusa di importanza regionale", mentre nel Comune di Zevio ed in parte in quello di Caldiero interessa aree "comune con falde vincolare per l'utilizzo idropotabile".

Per la maggior parte del suo corso l'infrastruttura interessa "comune con falde vincolare per l'utilizzo idropotabile".

Inserendo il tracciato nella tavola n. 2 "Biodiversità" si evidenzia che questo interferisce in prevalenza con il "tessuto urbanizzato" dei Comuni di Verona, San Martino Buon Albergo e San Bonifacio, estendendosi per il resto del suo corso su "ambiti con diversità dello spazio agrario da medio-bassa a medio-alta", mentre vengono interessati n. 5 "Corridoi ecologici".

Nella tavola n. 3 "Energia ed ambiente" il tracciato nella tratta che interessa i territori comunali di Verona e San Martino Buon Albergo si 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" in Comune di San Martino

Buon Albergo. Successivamente il tracciato per circa 20 km "ambiti con inquinamento da NOx compresi tra 20-30 µg/m³" e per un breve tratto su "ambiti con inquinamento da NOx compresi tra 50-60 µg/m³" individuati nel Comune di San Bonifacio, passando in prossimità di una "discarica attiva per rifiuti non pericolosi", un "impianto di compostaggio" e di "area di emergenza" sempre in Comune di San Bonifacio. Lungo la fine del suo corso 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" in Comune di Lonigo, per poi tornare a correre su "ambiti con inquinamento da NOx compresi tra 20-30 µg/m³" in Comune di Lonigo.

Dalla tavola n. 4 "Mobilità" emerge che il tracciato dell'infrastruttura nella sua parte iniziale insiste sul "sistema ferroviario esistente", da essa nel territorio comunale di San Martino Buon Albergo fino a ricongiungersi a questa nel Comune di San Bonifacio, sino alla fine del 1° Sublotto in esame. Il progetto rientra all'interno del "Sistema della logistica - hub monocentrico" di Verona, nonché del "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, Comune di San Bonifacio – Montebello Vicentino, l'asse di progetto rientra in "ambiti di pianificazione coordinata – CIS di Montebello" inoltre tutto il 1° Sublotto di progetto si sviluppa su territori che presentano una incidenza della superficie ad uso industriale compresa tra ≥0,05 e ≤0,02, con maggiore concentrazione in prossimità dei poli urbani principali.

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". in Comune di Belfiore l'infrastruttura passa in prossimità di "città termale" e "polo di turismo termale"; inoltre il tracciato di progetto interessando altresì aree che presentano un numero di produzioni DOC, DOP e IGP per comune che varia da 6 a 13.

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>					
	<p data-bbox="804 220 1261 237">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="804 279 2849 346"> <tr> <td data-bbox="804 279 1466 304"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. </td> <td data-bbox="1466 279 2849 346" style="text-align: right;"> Pag 55 di 169 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="804 304 1466 346"> IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td></td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.	Pag 55 di 169	IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.	Pag 55 di 169					
IN0D00DI2RGSA000P001D_00A						

Emerge dall'analisi della tavola n. 6 "Crescita sociale e culturale" che la linea ferroviaria 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 la prima parte (fino al Comune di Belfiore), si colloca nell'ambito "occidentale di rango metropolitano", derivante dalla presenza di Verona quale "centro di sistema della rete dei capoluoghi e città medie"; successivamente interessa "ambito esteso tra Adige e Po" e poi un "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, Montecchio Maggiore e Vicenza.

3.3.4.2 Livello di coerenza

- **Variante di San Bonifacio (dal km 12+725 al km 29+482.31)**

Nella tavola n. 1a "Uso del suolo – Terra" l'infrastruttura interferisce principalmente con "tessuto urbanizzato" dal km 27+400 al km 29+482.31; mentre dal km 17+900 al km 26+700 con "area agropolitana". Dal 12+725 al km 17+900 interessa "area ad elevata utilizzazione agricola".

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": dal km 17+400 al km 27+600 vengono interferite prevalentemente "aree vulnerabili ai nitrati". Dal km 12+725 a 17+400 non vengono interferite aree di particolare rilievo.

A partire dal km 17+400 fino al km 29+482.31 il progetto ricade all'interno di "comune con falde vincolate per l'utilizzo idropotabile" e nel tratto finale, dal km 25+300 al 29+482.31 nuovamente in "area di produzione idrica diffusa di importanza regionale".

l'intero nuovo tracciato - dal 12+725 al km 29+482.31 vengono interessate prevalentemente "ambiti con diversità dello spazio agrario da medio-bassa a medio-alta". Infine vengono interferiti ambiti individuati come "corridoio ecologico" all'altezza 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 su "ambiti con inquinamento da NOx compresi tra 20-30 µg/m³" dal km 12.+725 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 29+482.31 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 29+482.31.

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'intero asse 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 29+482.31, l'asse di progetto rientra in "ambiti di pianificazione coordinata – CIS di Montebello" inoltre tutto il Sublotto di progetto si sviluppa su territori che presentano una incidenza della superficie ad uso industriale compresa tra ≥0,05 e ≤0,02, con maggiore concentrazione in prossimità dei poli urbani principali.

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". 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 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

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>	
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p>	
	<p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	<p style="text-align: right;">Pag 56 di 169</p>

il progetto interessa “*Archi verdi metropolitani*” e “*ambito di riequilibrio territoriale*” legato ai poli di Arzignano, Montecchio Maggiore e Vicenza.

- **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*.

- **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.

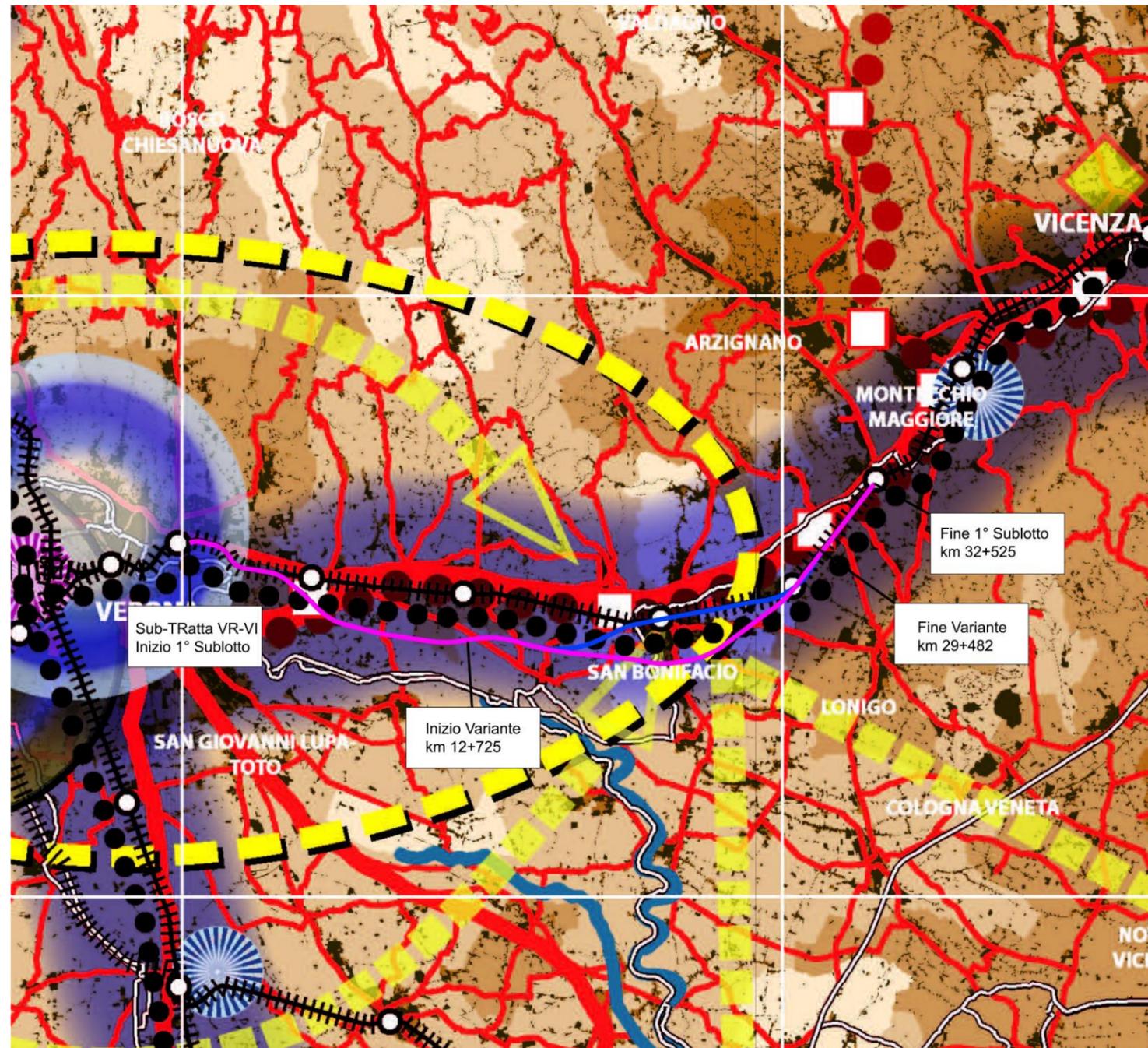
Dalla tavola n. 4 “*Mobilità*” emerge che gli interventi in esame rientrano nell’ambito del “*Corridoio europeo*”; mentre le tavole n. 5a “*Sviluppo economico – Produttivo*” e n. 5b “*Sviluppo economico – Turistico*” non forniscono indicazioni di rilievo per gli interventi in esame.

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*”.

3.3.4.3 Conclusioni

Il nuovo tracciato ricade in quello che il nuovo PTRC Adottato individua come un “*Corridoio europeo*”, risultando quindi coerente con le previsioni regionali.

In merito ai tracciati delle linee elettriche di progetto e dei siti di deposito inerti e recupero ambientale, dal Nuovo PTRC Adottato si evince che non sono presenti interferenze di rilievo con gli elementi individuati dal piano.



Estratto tav. 4 "Mobilità" PTRC Adottato

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"> <p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p> </td> <td style="width: 50%; border: none; text-align: right;"> <p>Pag 58 di 169</p> </td> </tr> </table>		<p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	<p>Pag 58 di 169</p>
<p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	<p>Pag 58 di 169</p>			

3.3.5 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.

3.3.5.1 Aggiornamento della programmazione rispetto al PP approvato

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*” rispettivamente in Comune di Verona, San Martino Buon Albergo e San Bonifacio, inoltre si colloca su “*superfici irrigue*” e attraversa “*superfici allagate nelle alluvioni degli ultimi 60 anni*” tra il km 9+300 e il km 12+500 e dal km 20+300 al km 26+300 nella porzione di territorio tra il Comune di San Martino Buon Albergo e quella di San Bonifacio.

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. 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’intero 1° sublotto 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*”.

• Variante di San Bonifacio (dal km 12+725 al km 29+482.31)

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 tra la progressiva km 12+725 e la km 23+000 e attraversa “*superfici allagate nelle alluvioni degli ultimi 60 anni*” 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. 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*”.

• 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” interessa 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.

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p style="text-align: center;">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td style="width: 50%; text-align: right; vertical-align: top;"> Pag 59 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 59 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 59 di 169			

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.

- **i siti di produzione inerti e recupero ambientale**

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

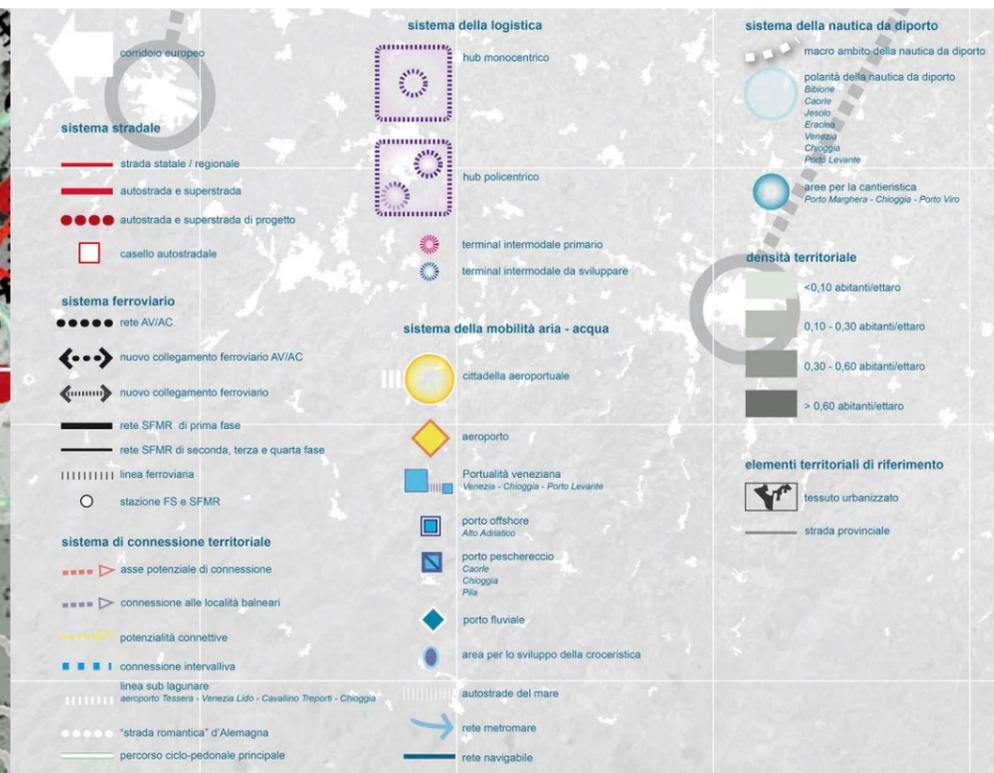
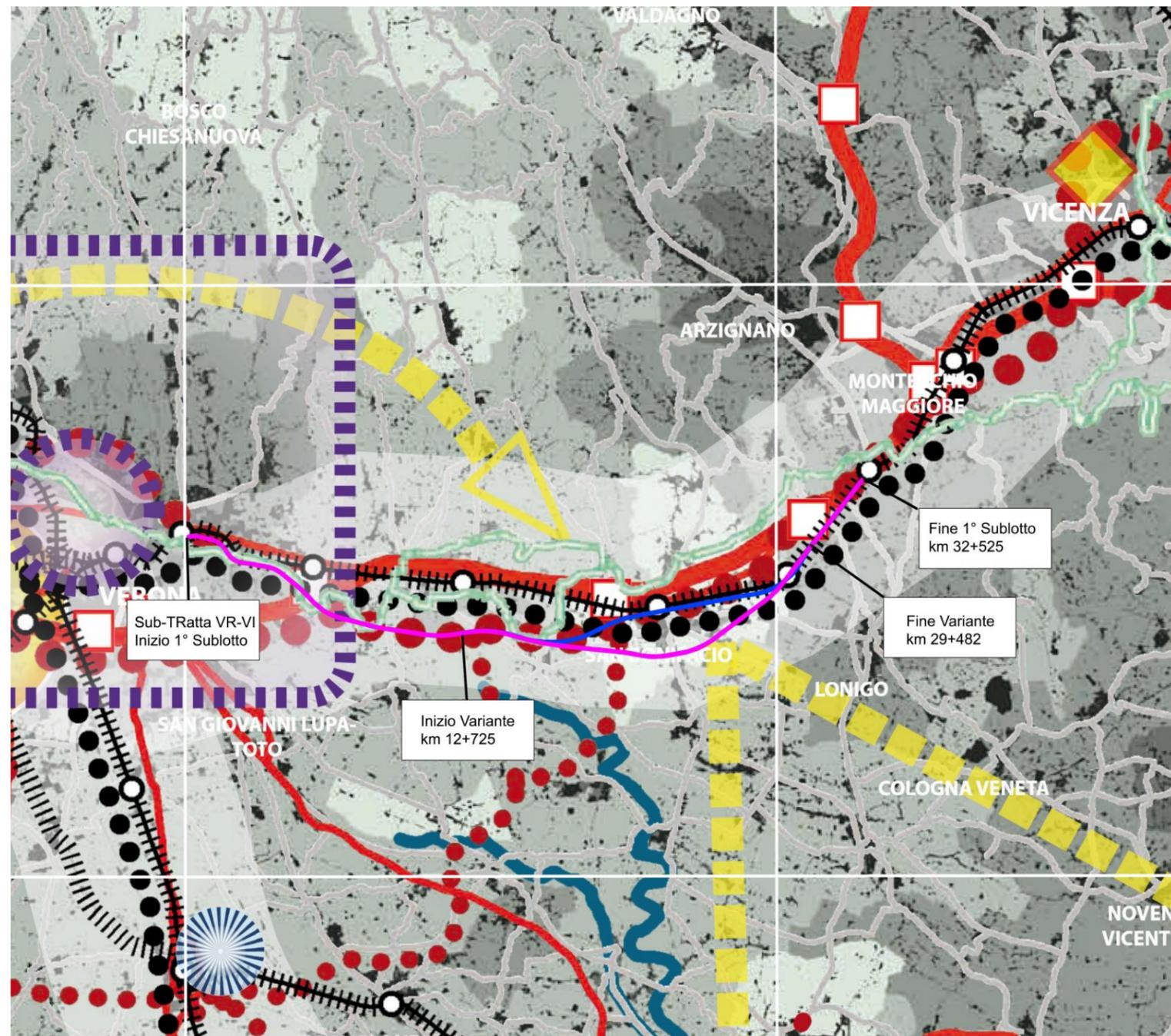
La tavola n. 4 “*Mobilità*” per l’area in esame conferma sostanzialmente le scelte già effettuate, confermando le opere interessano ambiti in cui è previsto lo sviluppo del sistema ferroviario e in particolare della rete AV/AC.

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

3.3.5.2 Conclusioni

Il nuovo tracciato è in piena coerenza con le previsioni della Variante Parziale al PTRC, che per l’area prevede lo sviluppo del sistema ferroviario e in particolare della rete AV/AC.

Dall’analisi del rapporto tra i tracciati delle linee elettriche di progetto ed i siti di deposito inerti e recupero ambientale con la Variante al PTRC Adottato, si evince che non sono presenti interferenze di rilievo con gli elementi individuati dal piano.



Estratto Tav. 4 "Mobilità" Variante Parziale al Piano Territoriale di Coordinamento Regionale (PTRC 2009)

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
ATI bonifica	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 61 di 169

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p data-bbox="804 222 1261 237">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="804 279 2834 346"> <tr> <td data-bbox="804 279 1469 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td data-bbox="1469 279 2834 346" style="text-align: right;"> Pag 62 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 62 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 62 di 169			

3.3.6 Il Piano Regionale dei Trasporti del Veneto

La Giunta Regionale ha adottato il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) con Delibera della Giunta Regionale n. 1671 del 5.07.2005. Con delibera n. CR/90 del 17 luglio 2007, si è dato proseguimento all'iter di approvazione del PRT aggiornato a seguito delle osservazioni accolte e del relativo Rapporto Ambientale.

Il Piano nasce dalla presa di coscienza che le tematiche relative ai trasporti hanno assunto nella Regione del Veneto, un'importanza sempre più rilevante soprattutto in seguito alle scelte ed agli obiettivi che la Comunità Europea si è prefissata, che hanno fatto sì che il territorio regionale divenisse un nodo fondamentale per i corridoi multimodali, ed il perno di congiunzione ed interscambio tra il Corridoio V (avente direzione est – ovest) è quello Tirreno/Adriatico (nord – sud) assegnando così alla fascia di pianura del Veneto un ruolo di piattaforma d'incrocio e movimentazione di queste grandi direttrici europee.

Coerentemente con i piani di trasporto europeo e nazionale le FS stanno affrontando ed affronteranno una fase di modernizzazione e di sviluppo, che passa per la realizzazione del quadruplicamento delle linee principali e per interventi selettivi di potenziamento, mantenimento in efficienza e sicurezza.

Il piano degli investimenti si può suddividere sinteticamente ed in termini strategici in tre grandi aree tematiche:

- risorse per il mantenimento in efficienza, per la sicurezza e per l'ammodernamento tecnologico della rete e del materiale rotabile;
- potenziamenti dell'infrastruttura esistente;
- costruzione di nuove linee con caratteristiche d'alta velocità e capacità.

Le linee strategiche d'indirizzo e d'intervento sono riscontrabili sulle linee ferroviarie del Veneto, regione nella quale sono in atto ed in progetto interventi rilevanti, come quadruplicamenti, raddoppi, potenziamenti e riassetti di linee e nodi, ammodernamenti tecnologici significativi al fine di ottenere un sistema ferroviario efficace e con standard elevati, che possa assicurare disponibilità infrastrutturale capace di soddisfare i futuri traffici.

Il Veneto presenta una maglia abbastanza fitta di linee ferroviarie, con assi importanti come il corridoio plurimodale pedealpino-padano (Torino-Milano-Venezia-Tarvisio-Trieste) che incrocia il corridoio dorsale centrale (Roma-Bologna-Verona-Brennero) a Verona ed il corridoio trasversale orientale (Roma-Cesena-Venezia-Tarvisio) nella tratta Padova-Venezia, creando con le linee regionali e sussidiarie-complementari un sistema ferroviario, che copre molta parte del territorio della regione e che assicura buoni collegamenti interni regionali, nazionali ed anche con i Paesi esteri.

La modernizzazione della Rete Ferroviaria Veneta e un suo più incisivo contributo alla mobilità complessiva merci – persone, passa attraverso le seguenti scelte di piano:

1. Sviluppo della logica dell'intermodalità con gomma, aereo e nave, collegandone fisicamente le diverse infrastrutture sia a rete che a carattere puntuale. Così un sistema adeguato di parcheggi servirà gli aeroporti, i porti, le stazioni ferroviarie e una interconnessione o complementarietà dovrà essere ricercata tra le stazioni ferroviarie e il sistema dei caselli autostradali.
2. Potenziamento del servizio alla mobilità delle persone sia sulle lunghe tratte, attraverso la realizzazione dell'asse ad Alta Velocità da MILANO, a VERONA – VICENZA - PADOVA - VENEZIA – PORTOGRUARO – TRIESTE, sia nelle aree metropolitane di VENEZIA, PADOVA e TREVISO a EST, di VERONA a OVEST, attraverso la realizzazione dei Sistemi Ferroviari Metropolitani Regionali che includerà significativamente gli aeroporti di TESSERA e di VILLAFRANCA.
3. Miglioramento qualitativo ed organizzativo del servizio di trasporti merci attraverso l'organizzazione di Corridoi – Merci con particolare attenzione a:
 - Corridoio Portogruaro – Treviso – Castelfranco – Vicenza;
 - Corridoio Verona – Legnago – Rovigo – Adria – Chioggia;
 - Corridoio Mantova – Legnago – Monselice – Padova.

	<p align="center">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>	
<p>ATI bonifica</p>	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSAA000P001D_00A Pag 63 di 169</p>	



Degno di nota è l'integrazione tra la linea CHIOGGIA – ROVIGO e la MESTRE – ADRIA su cui si innesta anche PADOVA.

Il ruolo nodale assunto da VERONA e ad una scala minore, da LEGNAGO, anche in relazione al tracciato LEGNAGO – GRISIGNANO che, collegato al VICENZA – TREVISO - PORTOGRUARO, potrebbe consentire lo sviluppo di un Corridoio merci alternativo a quello Padano – Superiore liberandolo da una compresenza che ne diminuisce l'efficienza.

Entrambe le proposte progettuali si sviluppano in coerenza con le previsioni del Piano Regionale dei Trasporti del Veneto.



	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 64 di 169

3.3.7 II PRAC

Con deliberazione n. 2015 del 4 novembre 2013, la Giunta Regionale del Veneto ha adottato il Piano Regionale delle Attività di Cava (PRAC), che regola le attività estrattive per i materiali sabbia e ghiaia, detrito e calcari per costruzioni, avviando contestualmente la fase di pubblicazione e di raccolta delle osservazioni.

Il PRAC, tenuto conto sia della legge vigente che del nuovo disegno di legge, ha provveduto a individuare alcuni obiettivi strategici da perseguire e in particolare:

- utilizzazione ottimale delle risorse in quanto non riproducibile;
- tutela dell'ambiente nelle sue componenti paesaggistiche, territoriali e naturalistiche;
- tutela del settore economico.

Tali obiettivi strategici sono stati maggiormente precisati, individuando obiettivi specifici e distinguendoli in obiettivi economici e obiettivi ambientali, in quanto il piano è chiamato ad intervenire non in una fase iniziale dell'attività ma a regolare una situazione ormai storicamente presente nel territorio, la quale ha avuto impulso notevole negli ultimi decenni, parallelamente alla crescita industriale e alle conseguenti esigenze della popolazione.

Gli obiettivi economici specifici proposti per raggiungere le finalità generali del PRAC sono:

1. valorizzare la risorsa disponibile in rapporto ai prevedibili fabbisogni;
2. conseguire il progressivo riequilibrio, almeno a livello territoriale, tra la domanda dei materiali inerti e la disponibilità di risorse;
3. ridurre le tensioni sui costi dei materiali inerti derivanti da trasporti a lungo raggio;
4. mantenere l'economia ancorata al settore e proteggere/sviluppare i livelli occupazionali.

Gli obiettivi ambientali specifici del PRAC invece sono:

- ridurre l'impatto dei mezzi di trasporto dei materiali di cava;
- favorire la ricomposizione ambientale dei poli estrattivi;
- definire norme finalizzate alla ricomposizione o riuso del sito estrattivo;
- favorire l'utilizzo di materiali alternativi e di terre e rocce da scavo;
- favorire l'utilizzo di tecnologie di coltivazione innovative ed ecocompatibili.

Il fabbisogno complessivo, valido per i dieci anni di vigenza del Piano, è stimabile in 120 milioni di metri cubi di materiale inerte

Al fine di soddisfare il fabbisogno complessivo, il PRAC prende in considerazione i materiali provenienti dalla realizzazione delle principali infrastrutture pubbliche approvate ed in corso di realizzazione, o prossime ad essere realizzate nel corso del periodo di validità del piano, che prevedono un'eccedenza di materiale utile.

Le principali sono:

INFRASTRUTTURA/OPERA	VOLUME ECCEDEXZA [Mmc]	IN	VOLUME UTILIZZABILE [Mmc]
Superstrada Pedemontana Veneta	8,0		5,0
Cassa di Espansione dell'Ilasi	2,0		1,0
Bacini di laminazione approvati	3,0		2,0
Totale	13,0		8,0

Si tratta di materiali in buona parte assimilabili a sabbia e ghiaia, pur avendo comunque una parte non insignificante più simile al detrito. Agli 8 milioni di mc da opere pubbliche è ragionevole aggiungere un incremento per un ulteriore milione derivante anche dall'apporto da scavi di opere private, per un totale quindi di circa 9 milioni di mc di materiale inerte alternativo a quello di cava.

Oltre ai materiali derivanti da scavi di opere pubbliche e private, il piano prende in considerazione le riserve, ossia la quantità di materiale già autorizzato ed ancora disponibile in cava, cioè a banco.

Valutando gli apporti di materiali derivanti da recupero, sono stati ridotte le quantità attribuite alle cave, configurando come segue le modalità e le quantità con cui sarà soddisfatto il fabbisogno complessivo.

	[Mmc]
ATTIVITA' DI CAVA	
sabbia e ghiaia	36,0
detrito	3,0
calcare per costruzioni	2,0
totale	41,0

	<p align="center">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>	
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. Pag 65 di 169</p> <p>IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	

RECUPERO DA RIFIUTI DA DEMOLIZIONI	18,0
RECUPERO DA OPERE PUBBLICHE E PRIVATE	27,0
RISERVA DI CAVA	
sabbia e ghiaia	24,0
detrito	6,0
calcare per costruzioni	4,0
totale	34,0
TOTALE	120,0

Come si evince dal Piano Regionale Attività di Cava, la Linea AV/AC in progetto non è contemplato quale elemento da cui saranno recuperati materiali necessari a soddisfare il fabbisogno regionale.

Infatti è espressamente riportato nel Piano che non si considerano nei calcoli dei fabbisogni le necessità di materiale espresse dalle grandi infrastrutture viabilistiche poiché, come previsto dall'art. 9 della L.R. 9 agosto 2002 n. 15, sono state reintrodotte per tali fattispecie, nell'ambito della procedura di approvazione di V.I.A., anche la possibilità di autorizzare cave di prestito, funzionali allo specifico reperimento del materiale necessario alle realizzazione dell'opera, e quindi avulse dalla pianificazione dell'attività di cava.

A tal riguardo l'opera riesce al soddisfare il fabbisogno interno senza apporti da mercati oltre una piccola quantità per i materiali più pregiati, peraltro la nuova attività estrattiva consente il reimpiego dei materiali dagli scavi in un ciclo interno chiuso (si rimanda a quanto indicato nel PUT)

Il Piano Regionale Attività di Cava è stato redatto ai sensi della L.R. 44 del 1982, la quale definisce che: "... costituiscono aree di potenziale escavazione le parti del territorio comunale definite zona E ai sensi del dm 2 aprile 1968, n. 1444 dallo strumento urbanistico generale approvato e non escluse dall'attività di cava ai sensi della presente legge.

La parte di territorio comunale interessata dall'attività di cava non può essere in alcun caso superiore alle seguenti percentuali della superficie totale della zona E del Comune:

- 3 per cento nel caso di cave di ghiaia e sabbia;
- 5 per cento nel caso di argilla;

- 4 per cento nel caso di compresenza dei suddetti materiali.

Ai fini dell'osservanza del comma precedente si computa la superficie delle cave in atto, di quelle abbandonate e di quelle dismesse, senza che sia stata attuata la prevista ricomposizione ambientale...". La Legge definisce anche le modalità per "Autorizzazioni e concessioni – art. 16", "Domanda per l'autorizzazione o la concessione – art. 17", "Procedimento di rilascio dell'autorizzazione – art. 18" e "Procedimento di rilascio della concessione – art. 19".

Come emerge dall'analisi del PRAC e della normativa regionale in materia, i siti di produzione inerti e recupero ambientale risultano coerenti.

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"> <p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p> </td> <td style="width: 50%; border: none; text-align: right;"> <p>Pag 66 di 169</p> </td> </tr> </table>		<p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	<p>Pag 66 di 169</p>
<p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	<p>Pag 66 di 169</p>			

3.3.8 Piano Energetico Regionale - Fonti Rinnovabili - Risparmio Energetico - Efficienza Energetica”

Con la Deliberazione della Giunta regionale n. 1820 del 15 ottobre 2013 sono stati adottati il Documento di Piano, il Rapporto ambientale, il Rapporto ambientale - sintesi non tecnica del “Piano Energetico Regionale - Fonti Rinnovabili - Risparmio Energetico - Efficienza Energetica”.

Relativamente al tema “Potenziali di sviluppo energetico” e più in dettaglio al tema del *potenziale per il risparmio nel settore dei trasporti* nel Piano si afferma che il 30% del consumo nazionale di energia per usi finali è imputabile al settore trasporti. Il miglioramento dell'efficienza energetica è riconosciuto essere uno strumento essenziale per la riduzione di tali consumi al di là di possibili variazioni della domanda di mobilità. In particolare per i trasporti l'aumento dell'efficienza energetica è conseguibile non solo attraverso lo sviluppo tecnologico ma anche mediante politiche di riorganizzazione della mobilità a favore di modalità di trasporto meno energivore. In Veneto i trasporti rappresentano poco meno del 29% dei consumi finali lordi valutati per l'anno 2010, un valore perfettamente in linea con il dato nazionale. I consumi di energia sono legati al massiccio uso di risorse fossili, quali il gasolio (65% dei CFL del settore), la benzina (26%), il GPL (5%). I consumi di energia elettrica per i trasporti in regione sono quasi esclusivamente legati al trasporto ferroviario e rappresentano poco meno dell'1% dei consumi finali lordi del settore.

La quasi totalità del trasporto di persone e di mezzi in regione si svolge su strada. Il trasporto su strada risulta poco performante sotto il profilo energetico e ambientale. È necessario quindi pensare a strategie di controllo della domanda di trasporto anche attraverso strumenti di pianificazione delle funzioni territoriali, di premialità nei confronti della commercializzazione dei prodotti “a km zero” e a ridotto impiego di imballaggio, di ottimizzazione della distribuzione delle merci.

Nel Piano si afferma che uno studio compiuto su scala nazionale ha valutato l'effetto di una serie di azioni mirate alla promozione di modalità di trasporto diverse da quella stradale. Tale analisi ipotizza che al 2020 possa essere realizzato il raddoppio della quota di trasporto di merci e persone con modalità alternative al trasporto su strada,

rispetto al volume del 2010. Gli effetti complessivi genererebbero un risparmio potenziale che a livello nazionale è quantificabile in 3,5 Mtep. Tale valore può essere ripartito a livello regionale in base alla composizione del parco mezzi e al volume complessivo dei trasporti su gomma e si traduce in un risparmio “scalato” per la Regione del Veneto pari a 218 ktep annui valutati al 2020. Si tratta di un risparmio potenziale teorico, al quale è possibile tendere mettendo in atto una precisa strategia e strutturando delle azioni mirate.

L'analisi descritta fa riferimento alle strategie d'azione proposte di seguito (alcune di esse prevedono periodi di realizzazione più lunghi del fronte temporale che si è posto il Piano Energetico Regionale, ma sono state comunque prese in considerazione dal Piano poiché contribuiscono alla valutazione del potenziale individuato):

- dimezzare entro il 2030 nei trasporti urbani l'uso delle autovetture "alimentate con carburanti tradizionali" ed eliminarlo del tutto entro il 2050; conseguire nelle principali città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO2 entro il 2030;
- nel settore dell'aviazione utilizzare entro il 2050 il 40% di carburanti a basso tenore di carbonio; sempre entro il 2050 ridurre nell'Unione europea del 40% (e se praticabile del 50%) le emissioni di CO2 provocate dagli oli combustibili utilizzati nel trasporto marittimo;
- ottimizzare l'efficacia delle catene logistiche multimodali, incrementando tra l'altro l'uso di modi di trasporto più efficienti sotto il profilo energetico;
- sulle percorrenze superiori a 300 km il 30% del trasporto di merci su strada dovrebbe essere trasferito verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili, entro il 2030. Nel 2050 questa percentuale dovrebbe passare al 50% grazie a corridoi merci efficienti ed ecologici. Per conseguire questo obiettivo dovranno essere messe a punto infrastrutture adeguate;
- completare entro il 2050 la rete ferroviaria europea ad alta velocità. Triplicare entro il 2030 la rete ferroviaria ad alta velocità esistente e mantenere in tutti gli Stati membri una fitta rete ferroviaria. Entro il 2050 la maggior parte del trasporto di passeggeri sulle medie distanze dovrebbe avvenire per ferrovia;
- entro il 2030 dovrebbe essere pienamente operativa in tutta l'Unione Europea una "rete essenziale" TEN-T multimodale e nel 2050 una rete di qualità e capacità elevate con una serie di servizi di informazione connessi;

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p data-bbox="804 220 1261 237">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="804 279 2864 352"> <tr> <td data-bbox="804 279 1466 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td data-bbox="1466 279 2864 352" style="text-align: right;"> Pag 67 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 67 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 67 di 169			

- collegare entro il 2050 tutti i principali aeroporti della rete alla rete ferroviaria, di preferenza quella ad alta velocità;
- garantire che tutti i principali porti marittimi siano sufficientemente collegati al sistema di trasporto merci per ferrovia e, laddove possibile, alle vie navigabili interne.

Tra le tecnologie che soddisfano il risparmio energetico si individuano:

- introduzione di autovetture elettriche plug-in, che determinano un risparmio di benzina/gasolio;
- rinnovo accelerato del parco circolante di autovetture e di veicoli commerciali leggeri, con nuovi veicoli che soddisfino i vincoli sulle emissioni di CO₂ ancor più stringenti rispetto a quelli del regolamento 443/2009 e proposta di Regolamento COM(2009- 593/3), preso a riferimento per lo scenario tendenziale;
- applicazione di un pacchetto di misure aggiuntive rispetto a quelle già previste dallo scenario di riferimento che possono comprendere misure tecnologiche, comportamentali, legislative e infrastrutturali;
- incremento dell'offerta di mobilità di mezzi di trasporto pubblici alimentati elettricamente, quali metropolitane e treni.

Viene individuato al 2020 un risparmio teorico su scala nazionale stimato in 5.183 ktep, traducibili in ambito regionale in un risparmio rispetto allo scenario tendenziale pari a 277 ktep.

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p data-bbox="804 222 1261 237">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="804 281 2861 350"> <tr> <td data-bbox="804 281 1466 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td data-bbox="1466 281 2861 350" style="text-align: right;"> Pag 68 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 68 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 68 di 169			

3.3.9 I PAI

3.3.9.1 Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico del fiume Adige

Il Piano Stralcio per la tutela dal Rischio Idrogeologico del Bacino del fiume Adige è stato adottato dal Comitato Istituzionale con deliberazione n. 01/2005 del 15 febbraio 2005 ed approvato con D.C.P.M. del 27 aprile 2006.

Successivamente è stata adottata dal Comitato Istituzionale con deliberazione n. 01/2005 del 15 febbraio 2005 e approvata con D.C.P.M. 27 aprile 2006 la 1^a Variante - Aree in dissesto da versante.

Infine è stato adottato dal Comitato Istituzionale con delibera n. 1/2012 del 9 novembre 2012 il Progetto di 2^a Variante al piano stralcio per la tutela dal rischio idrogeologico del fiume Adige approvato con DPCM 27 aprile 2006. Misure di salvaguardia e prescrizioni a regime.

Ai sensi dell'art. 65, comma 7 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, le Norme di Attuazione del Progetto di 2^a Variante e la relativa cartografia costituiscono misure di salvaguardia, entrando in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale (delibera pubblicata, per estratto, nella Gazz. Uff. 2 gennaio 2013, n. 1).

La scelta del piano, in riferimento alla normativa di settore, è stata quella di inquadrare l'individuazione e la disciplina delle aree a rischio nella perimetrazione e nella disciplina di aree di pericolosità. In particolare il piano ha delimitato e normato quattro classi di aree di pericolosità idraulica e aree a rischio elevato e medio da dissesti di versante.

In tale ottica il Piano Stralcio per la tutela dal rischio idrogeologico del Bacino dell'Adige- Regione Veneto:

- Individua e delimita quattro tipologie di aree di pericolosità idraulica stabilendo per esse prescrizioni relative per lo più alla gestione dei patrimoni edilizi ed alla previsione di opere ed infrastrutture pubbliche e preparando nello stesso tempo il terreno per un aggiornamento del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico in cui saranno individuate e delimitate anche le aree di pericolo da dissesti di versante e, d'intesa con la Regione Veneto, sarà perseguito anche l'obiettivo di regolare anche alcune modalità d'uso del territorio o di esercizio di attività antropiche allo scopo di evitare l'insorgenza di nuove situazioni di rischio;

- Individua e perimetra le aree a rischio elevato e medio da frana e da colata detritica, in attesa di poterle inquadrare all'interno della perimetrazione organica delle aree pericolose per dissesti di versante;
- Individua e perimetra aree a rischio idraulico di classe R4, R3, R2, R1, ricomprese nelle aree di pericolosità idraulica, al fine di indicare ambiti di priorità degli interventi di eliminazione e mitigazione dei rischi, nonché al fine di segnalare zone di interesse per la pianificazione di protezione civile;
- In tutte le aree delimitate prevede azioni di mitigazione del rischio e vi dispone normative di attuazione e prescrizioni attente ad accentuare quanto possibile gli spazi di flessibilità offerti dai vincoli standard del D.P.C.M. 29.9.1998. fermo restando la salvaguardia temporanea di quasi tutto l'apparato disciplinare tra l'adozione del progetto di piano e l'adozione del piano.

Il Piano Stralcio contiene inoltre:

- l'individuazione delle aree vulnerabili per esondazioni, frane o colate detritiche;
- gli elementi a rischio rilevati in ciascuna area vulnerabile, nonché la valutazione dei relativi danni potenziali con riferimento particolare all'incolumità delle persone, alla sicurezza delle infrastrutture e delle opere pubbliche o di interesse pubblico, allo svolgimento delle attività economiche, alla conservazione del patrimonio ambientale e culturale;
- la perimetrazione delle aree di pericolosità idraulica;
- l'individuazione delle aree a rischio idraulico;
- l'individuazione e la perimetrazione di aree a rischio da frana e da colata;
- le opportune indicazioni relative a tipologia e programmazione preliminare degli interventi di mitigazione o eliminazione dei rischi;
- le norme di attuazione e le prescrizioni per le aree di pericolosità idraulica e per le aree a rischio da frana e da colata detritica.

In tutte le aree individuate a rischio il piano ha l'obiettivo di:

- evitare l'aumento degli esistenti livelli di pericolo o di rischio ed impedire interventi capaci di compromettere la sistemazione idrogeologica a regime del bacino;
- tutelare i beni e gli interessi riconosciuti come vulnerabili;

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p data-bbox="810 216 1270 237">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="810 279 2834 352"> <tr> <td data-bbox="810 279 1463 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td data-bbox="1463 279 2834 352" style="text-align: right;"> Pag 69 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 69 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 69 di 169			

3. regolare le attività antropiche in modo da mantenere coerenza con le finalità di cui al punto precedente, subordinando normalmente a studi di compatibilità idrogeologica, tutti gli interventi consentiti nelle aree a pericolo o a rischio maggiore;
4. ricercare un coordinamento adeguato con gli strumenti adottati o approvati di pianificazione territoriale nella Regione Veneto;
5. costruire una base informativa ed istruttoria per i piani urgenti di emergenza di protezione civile ed i piani di previsione e prevenzione.

Nelle aree di pericolosità idraulica il piano persegue l'obiettivo di evitare la nascita di nuove condizioni e situazioni di rischio attraverso misure di carattere preventivo relative alle modalità di utilizzazione del territorio.

Il Piano Stralcio è stato aggiornato con il progetto di 2° Variante, attraverso la quale sono stati considerati i seguenti elementi:

- l'individuazione e la perimetrazione di aree di pericolosità idraulica nel sistema dei corsi d'acqua Squaranto – Fibbio, per il quale alcune recenti indagini svolte con maggior dettaglio, unitamente a nuove conoscenze provenienti da studi tecnici e storici, hanno evidenziato la necessità di un approfondimento sulla vulnerabilità del territorio per esondazione secondo i criteri e con le finalità del PAI;
- l'adeguamento e l'integrazione delle disposizioni del piano in relazione agli esiti delle elaborazioni effettuate per lo Squaranto, unitamente alla necessità di adeguare le previsioni delle Norme di Attuazione del piano rispetto alla disciplina per le aree fluviali che non è attualmente contemplata dal PAI;
- l'integrazione del piano stralcio per la tutela dal rischio idrogeologico del bacino idrografico del fiume Adige compreso nella Regione del Veneto, con l'individuazione e perimetrazione dei territori interessati da allagamento nel corso eventi del 30 ottobre - 2 novembre 2010.
Di seguito si analizza come i tracciati proposti si relazionano con le indicazioni del PAI dell'Adige.

3.3.9.1.1 Aggiornamento della programmazione rispetto al PP approvato

Inserendo l'infrastruttura nella tavola denominata "*Perimetrazione delle aree a diverso grado di pericolosità idraulica*", dall'analisi emerge che all'inizio del suo corso in Comune di Verona, essa interessa marginalmente "*Aree a pericolosità moderata*", lambendo

altresi "*Aree a pericolosità media*"; in Comune di San Martino Buon Albergo, invece interessa "*aree a pericolosità media*" e per un breve tratto "*Aree a pericolosità elevata*". In Comune di San Bonifacio il tracciato lambisce "*Aree a pericolosità moderata*". In merito alla tavola "*Perimetrazione delle aree a diverso grado di rischio idraulico*", emerge che l'intervento interessa marginalmente una "*Area a rischio 1*" in Comune di Verona; mentre interferisce un breve tratto con "*Aree a rischio 2*" e con una "*Area a rischio 3*" in Comune di San Martino Buon Albergo, correndo infine in prossimità di "*Area a rischio 1*".

Attraverso l'analisi dell'elaborato appartenente al Progetto della 2^ Variante al piano stralcio per la tutela dal rischio idrogeologico del fiume Adige e in particolare con la tavola "Individuazione e perimetrazione delle aree allagate nel corso degli eventi dal 31 ottobre al 2 novembre 2010", è emerso che l'intervento in esame non interferisce con le aree individuate.

3.3.9.1.2 Livello di coerenza

- **Variante di San Bonifacio (dal km. 12+725 al km 29.482.31)**

L'intervento in esame non interferisce con le aree individuate.

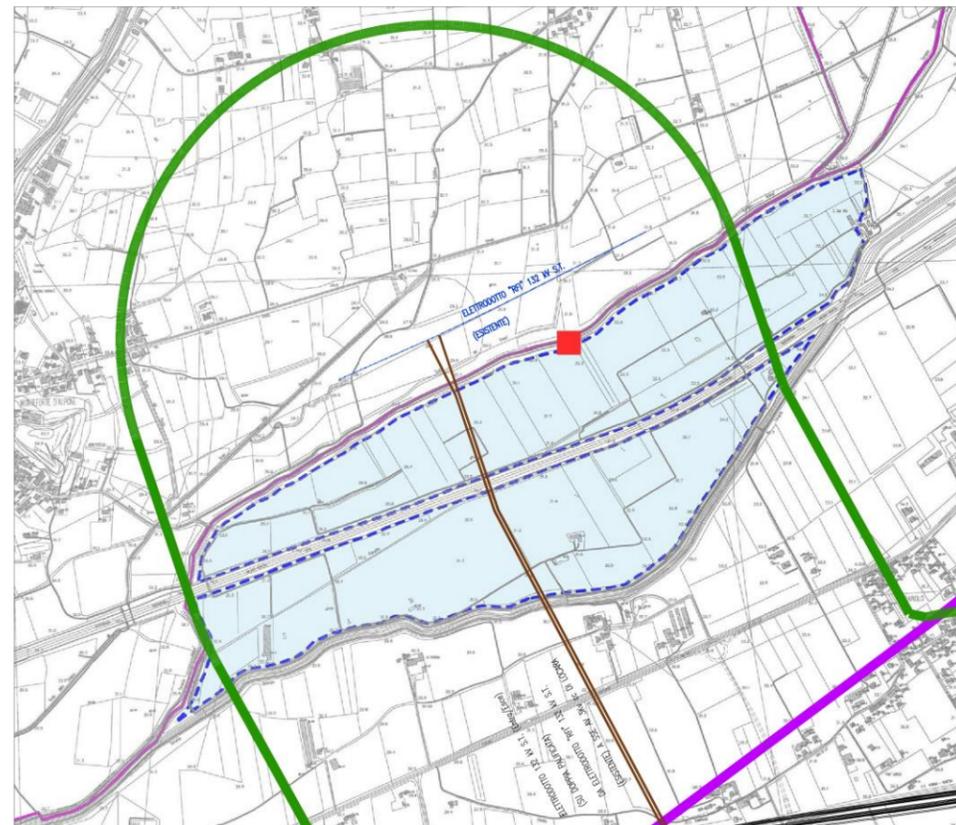
- **I tracciati delle linee elettriche**

Dall'esame degli elaborati relativi alla perimetrazione delle aree a rischio idraulico ed a pericolosità idraulica afferenti alla prima variante del piano, si evince che i tracciati delle linee elettriche non ricadono in aree con problematiche di carattere idraulico.

In riferimento all'elaborato cartografico "*Individuazione e perimetrazione delle aree allagate nel corso degli eventi dal 31 ottobre al 2 novembre 2010*" afferente alla seconda variante al piano, si osserva che l'elettrodotto "Locara" nel tratto compreso tra i sostegni nn. 3 – 4 e 9 – 10 ricade nel perimetro delle aree allagate nel corso dei suddetti eventi.

Nelle vicinanze del sostegno n. 4 si rileva, inoltre, una rotta arginale.

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
ATI bonifica	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 70 di 169



-  Limite di bacino idrografico
-  Limiti comunali
-  Perimetro zone allagate nel corso degli eventi dal 31 ottobre al 2 novembre 2010
-  Rotte originali verificatesi nel corso degli eventi dal 31 ottobre al 2 novembre 2010

Area allagata nel corso degli eventi dal 31 ottobre al 2 novembre 2010 (fonte: Il variante al PAI)

- **i siti di produzione inerti e recupero ambientale**

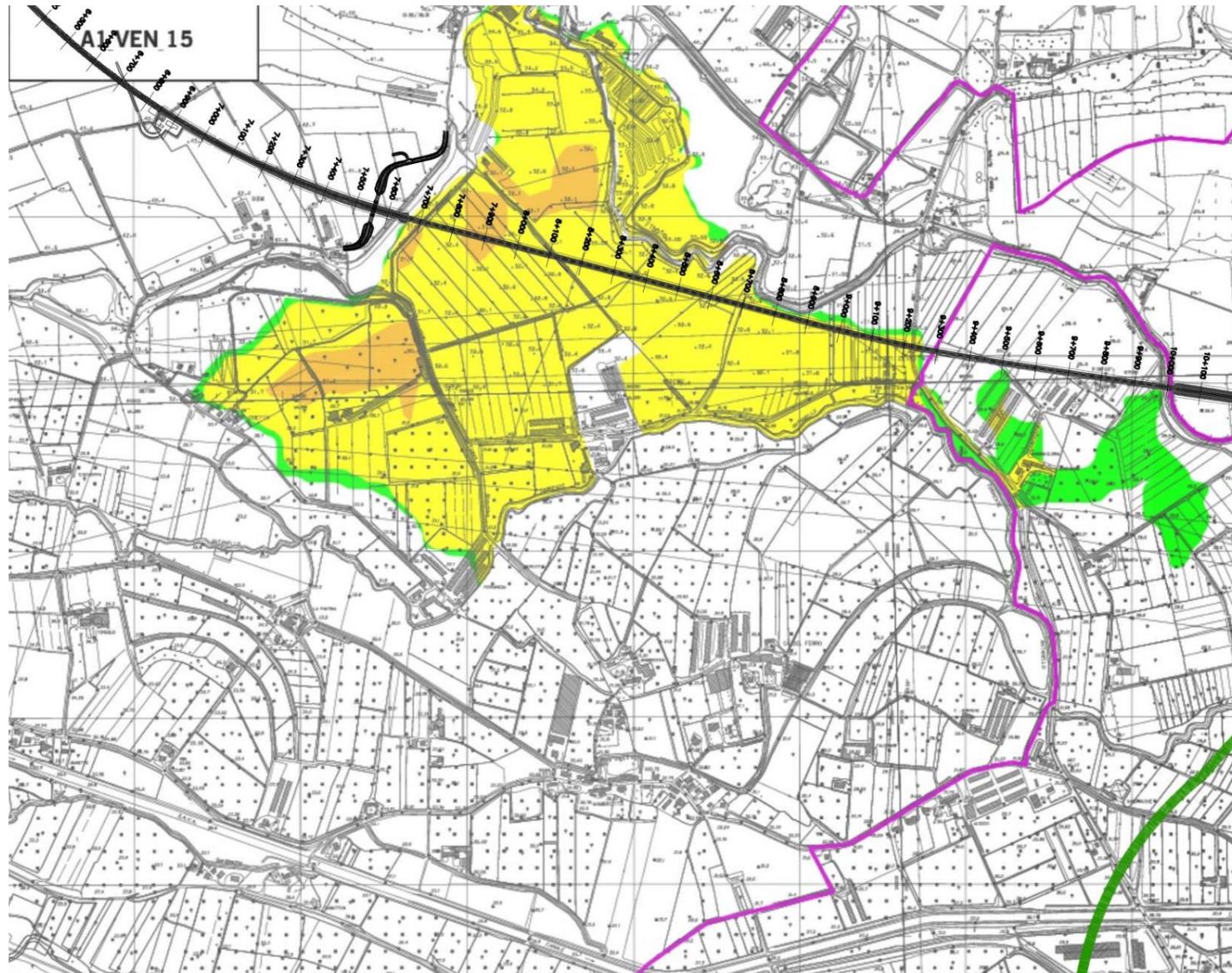
La Cava e la cassa di espansione previste nel comune di Zevio non interferiscono con aree soggette a pericolosità o rischio idraulico individuate dal PAI.

3.3.9.1.3 Conclusioni

La Variante di San Bonifacio sotto questo aspetto è migliorativa rispetto al Tracciato Approvato CIPE 2006 poiché non lambisce aree che presentano maggiori criticità idrauliche.

Dall'analisi del rapporto tra i tracciati delle linee elettriche di progetto e il PAI del Fiume Adige, si evince che a principale interferenza presenta è quella rappresentata dall'elettrodotto "Locara" che ricade in "aree allagate nel corso degli eventi dal 31 ottobre al 2 novembre 2010".

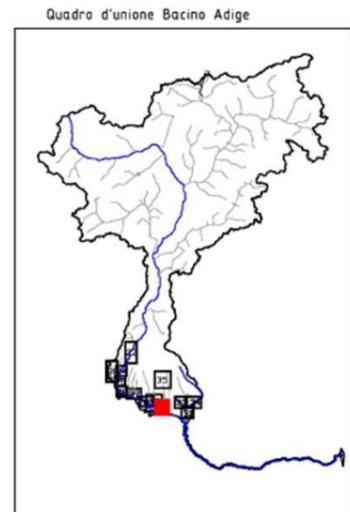
La cava e la cassa di espansione previste a Zevio non presentano interferenze con aree pericolose o a rischio idraulico in riferimento al PAI.



VALUTAZIONE DEI LIVELLI DI RISCHIO IDRAULICO	PERICOLOSITA' IDRAULICA (Q30 - Q100 - Q200) (m)			
	MOLTO ELEVATA	ELEVATA	MEDIA	MODERATA
	h30 > 1 m v30 > 1 m/s	1 m > h30 > 0.5 m h100 > 1 m v100 > 1 m/s	h100 > 0 m	h200 > 0 m
GRAVE	R4	R4	R2	R2
MEZZO	R3	R3	R2	R1
MODERATO	R2	R2	R1	R1
BASSO	R1	R1	R1	R1

7. Pericolosità Idraulica. Per agricoltura, è un valore di riferimento per la valutazione del rischio idraulico. Per la valutazione del rischio idraulico, si considerano i valori di riferimento della pericolosità idraulica e della pericolosità idraulica.

- Limite di bacino idrografico
- Limiti comunali



Estratto Carta del Rischio – PAI Adige

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"> <p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p> </td> <td style="width: 50%; border: none; text-align: right;"> <p>Pag 72 di 169</p> </td> </tr> </table>		<p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	<p>Pag 72 di 169</p>
<p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	<p>Pag 72 di 169</p>			

3.3.9.2 Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico dei fiumi Brenta-Bacchiglione

L'autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione è dotata di Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei bacini di competenza, approvato con DPCM 21 novembre 2013 (G.U. n.97 del 28.04.2014).

Il bacino del fiume Brenta-Bacchiglione è il più esteso tra i bacini di rilievo nazionale che afferiscono all'Alto Adriatico ed è composto dall'insieme di tre distinti bacini idrografici: Brenta, Bacchiglione e Agno-Guà-Gorzone. L'attività di pianificazione sviluppata dall'Autorità di bacino nel campo della difesa del suolo, per tale bacino, è consistita nella redazione del Piano stralcio per l'assetto idrogeologico dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave e Brenta-Bacchiglione (P.A.I.) e del Documento Preliminare al Piano Stralcio della sicurezza idraulica del fiume Brenta.

Il fiume Brenta, infatti, è quello che manifesta, anche nel caso di piene caratterizzate da modesta frequenza di accadimento, le più preoccupanti condizioni di rischio che investono sia l'alto corso, in particolare a monte di Bassano, sia il tratto pianiziale e di foce. Da qui la necessità di procedere all'elaborazione di un piano stralcio in grado di prefigurare le necessarie azioni per conseguire condizioni di sicurezza idraulica. Nel Documento Preliminare, dopo un'articolata fase conoscitiva che conduce all'individuazione delle varie problematiche, ci si è dedicati a sviluppare la fase propositiva cioè di individuazione di possibili soluzioni alle problematiche, proponendo un approccio metodologico per metterle in comparazione tra loro. Pertanto, tale documento manca della cosiddetta fase programmatica, cioè quella decisionale, che si configura quale esito di un percorso partecipato tra tutti i soggetti coinvolti nel processo. Parte degli interventi previsti nel progetto di P.A.I. per la mitigazione della pericolosità idraulica nel bacino del Brenta si ritrovano tra i numerosi interventi individuati nel documento preliminare.

Di seguito si analizza come i tracciati proposti si relazionano con le indicazioni del piano.

3.3.9.2.1 Aggiornamento della programmazione rispetto al PP approvato

Dall'analisi della "Carta della pericolosità idraulica", emerge che l'infrastruttura di progetto non interferisce con aree di rilievo.

3.3.9.2.2 Livello di coerenza

- **Variante di San Bonifacio (dal km. 12+725 al km 29+482.31)**

Dall'analisi della "Carta della pericolosità idraulica", emerge che il tracciato di progetto non interferisce con aree di rilievo.

- **I tracciati delle linee elettriche**

Dall'analisi della "Carta della pericolosità idraulica", emerge che i tracciati delle linee elettriche non interferiscono con aree di rilievo.

- **I siti di produzione inerti e recupero ambientale**

Dall'analisi della "Carta della pericolosità idraulica", emerge che la cava la Gualda non interferisce con aree di rilievo.

3.3.9.2.3 Conclusioni

L'analisi evidenzia che entrambi i tracciati ferroviaria analizzati non interferiscono con le aree a pericolosità idraulica individuate dal Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico dei fiumi Brenta-Bacchiglione. Anche per i tracciati delle linee elettriche e la cava la Gualda non si riscontrano interferenza di rilievo, pertanto l'intervento è coerente con le previsioni del Piano in esame.

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A Pag 73 di 169	

3.4 LA PIANIFICAZIONE D'AREA

3.4.1 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:

- promuovere, attraverso il metodo della concertazione, lo sviluppo sostenibile dell'area cui fa riferimento;
- elaborare e condividere analisi economiche, territoriali, ambientali;
- formulare politiche da proporre al proprio territorio ed a livelli di governo sovraordinati;
- individuare i percorsi procedurali e i comportamenti più efficaci per il raggiungimento degli obiettivi;
- esplicitare i progetti strategici da avviare alle varie linee di finanziamento;
- evidenziare gli adeguamenti degli strumenti di pianificazione locale;
- 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.

3.4.1.1 Intesa Programmatica d'Area – Area Berica

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

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

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



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

- Asse 5 – sviluppo locale – FAS 2007\2013
 1. Ostello della Gioventù di Alonte
 2. Laboratorio dell'identità Culturale e di Valorizzazione Turistica e Socio Economica dell'area Berica – Porta dei Berici
 3. Parco Palafitticolo Archeologico Didattico Lago di Fimon
 4. Centro tipicità agro-alimentari dei berici

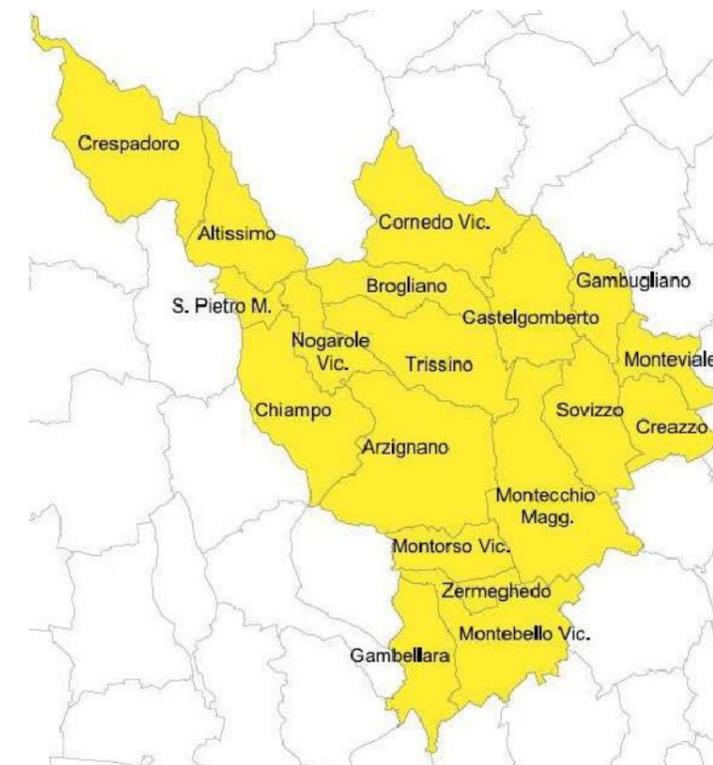
	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 74 di 169

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: **i nuovi interventi risultano quindi coerenti.**

3.4.1.2 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

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p data-bbox="795 216 1466 279">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="795 279 2864 359"> <tr> <td data-bbox="795 279 1466 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td data-bbox="1466 279 2864 359" style="text-align: right;"> Pag 75 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 75 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 75 di 169			

internazionale, incentivando il cambiamento verso una nuova “*industria*” competitiva fondata sulla conoscenza e l’innovazione”, declinandola in due obiettivi strategici:

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

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

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

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

- 1.A Valorizzazione del Distretto della Concia: creazione di un centro di eccellenza conciario e interventi programmati nell’ambito del Patto di sviluppo 2007-2010;
- 1.B Progetti programmati nell’ambito del Patto di sviluppo del Distretto della Meccatronica e delle Tecnologie Meccaniche Innovative 2007-2010;
- 2.A Completamento delle opere di connessione alla Superstrada Pedemontana Veneta;
- 2.B Interventi di miglioramento della viabilità nella Valle del Chiampo;
- 2.C Interventi di miglioramento della viabilità nella Valle dell’Agno;
- 2.D Realizzazione della sub 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’Onte;

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*”

In termini invece di interventi di recupero si evidenzia che le distanze con le aree non sono compatibili con le movimentazioni dei volumi di scavo e con i flussi di trasporto che tendono a minimizzare al massimo le distanze.

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"> <p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p> </td> <td style="width: 50%; border: none; text-align: right;"> <p>Pag 76 di 169</p> </td> </tr> </table>		<p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	<p>Pag 76 di 169</p>
<p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	<p>Pag 76 di 169</p>			

3.4.2 Il Piano d'Area Quadrante Europa

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

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

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

Analizzando come il progetto si rapporta con le disposizioni contenute nella tavola 1A, si evince che il tracciato proposto (sia base che approvato CIPE 2006), si colloca prevalentemente su "linea ferroviaria ad alta velocità", senza interferire con elementi di rilievo.

In questa porzione di territorio le due proposte progettuali coincidono (si distaccano all'altezza della Km 12+725 circa, quindi dopo aver superato il perimetro del Piano in esame), pertanto 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.

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.

Il tracciato ferroviario di progetto risulta coerente con le direttive e previsioni del Piano in esame, che dunque a sua volta individua la "Linea ferroviaria ad alta velocità".



- | | | |
|--|---|--|
| <p>Contine del piano di area</p> <ul style="list-style-type: none"> Zone urbanizzate (prg vigenti) Aree produttive (prg vigenti) <p>SISTEMA DEI PAESAGGI APERTI ED URBANI</p> <ul style="list-style-type: none"> Orti del Saval Prà del Chievo Prati del Porto di San Pancrazio Palude di Pellegrina e Sguazzo di Rivalunga Zone boscate Grandi alberi Ambiti di interesse paesistico - ambientale Parco delle Colline Moreniche Paleoalvei Aree di ricomposizione paesaggistica Cave rinaturalizzate Monumenti geologici Sguazzi Fontanili | <p>SISTEMA DEI BENI STORICO CULTURALI</p> <ul style="list-style-type: none"> Centri storici Reti idrauliche storiche Forti storici Zone di interesse archeologico Manufatti di archeologia industriale Liston nuovo <p>SISTEMA RICREATIVO E DEL TEMPO LIBERO</p> <ul style="list-style-type: none"> Campus arena nuova Museo vivo dell'archeologia e della storia del territorio Centro Olimpia Castello di Villafranca, Porta da Mantova Antiquarium Rocca dei Nogarole e Castello d'Azzano Tenuta Musella Centro per lo studio del paesaggio di Villa Venier | <ul style="list-style-type: none"> Thermae Caldierensis Oasi didattico-faunistica di Ronco Autodromo di Trevenzuolo Parco per gli sport equestri "La nuova Contina" Salto sulle prese del Chievo Specchi d'acqua di Bovo e di Marchesino Parco dei Mulini Parco fluviale della pianura veronese Parco fluviale dell'Adige Ambito per il Parco regionale del Tartaro e Tione Punti attrezzati per il cicloturismo Punti attrezzati per il turismo all'aria aperta Agriturismo e turismo all'aria aperta |
|--|---|--|

Estratto Tav. 3 Piano d'Area Quadrante Europa

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"> <p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.</p> <p>IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p> </td> <td style="width: 50%; border: none; text-align: right;"> <p>Pag 78 di 169</p> </td> </tr> </table>		<p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.</p> <p>IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	<p>Pag 78 di 169</p>
<p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.</p> <p>IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	<p>Pag 78 di 169</p>			

3.4.3 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, tratto in cui il tracciato di Variante coincide con quello approvato dal CIPE, generando dunque le medesime interferenze.

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.

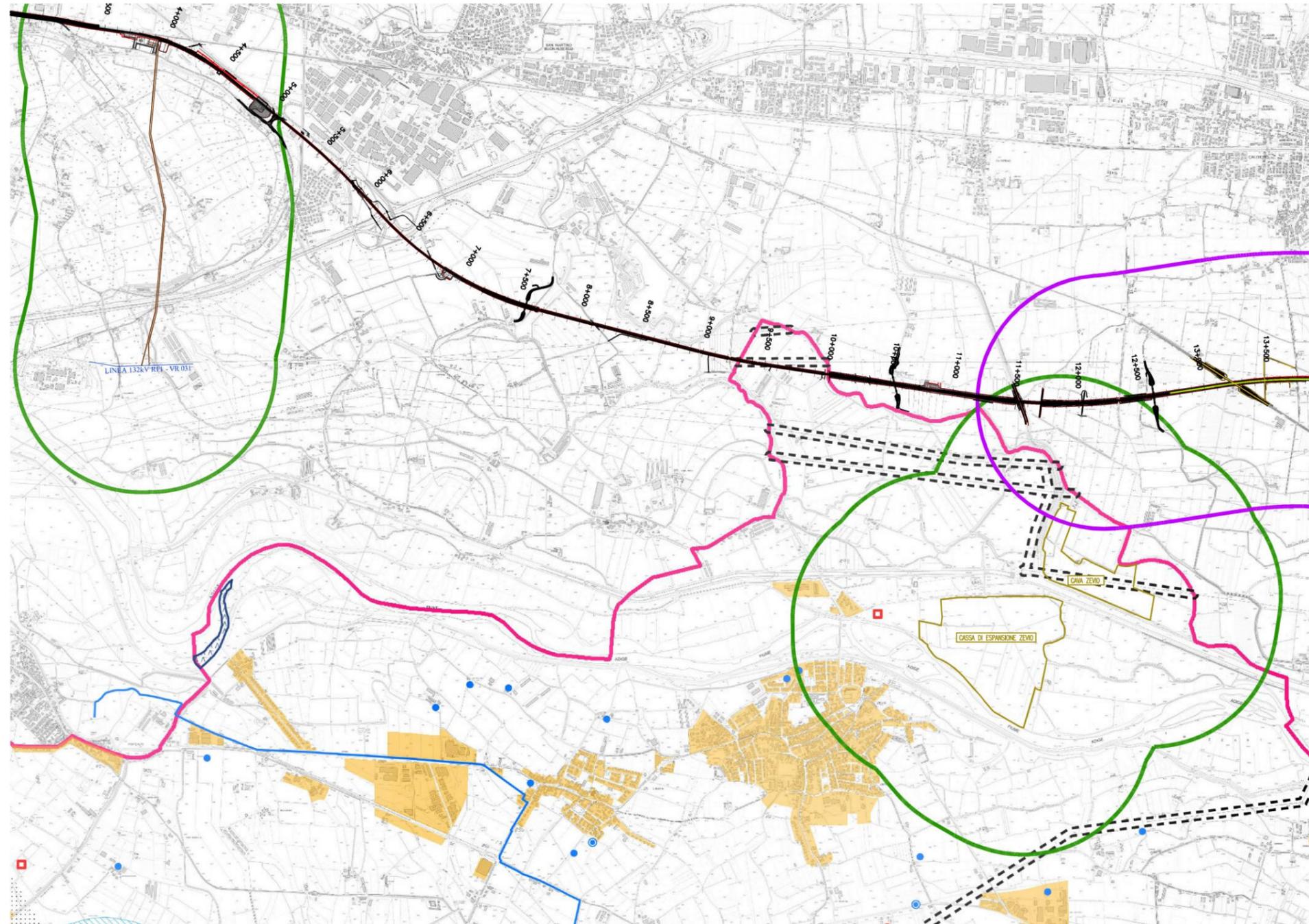
L'ambito del Piano d'Area viene interferito anche dalla cava e dalla cassa di espansione individuate dal progetto nel Comune di Zevio.

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.



Segni di descrizione

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

Ambiti ed elementi di fragilità di origine naturale

- Aree a drenaggio e deflusso difficoltoso
 - Zone ad elevata vulnerabilità idrogeologica (Legge Sarno)
- Zone a rischio idraulico**
- Rischio elevato
 - Rischio medio
 - Rischio moderato
 - Fascia risorgive
 - Corso d'acque principale

Ambiti interessati da fenomeni di inquinamento

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

Ambiti ed elementi di fragilità di origine antropica

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

Estratto Tav. 2 "Carta delle Fragilità" Piano d'Area delle Pianure e Valli Grandi Veronesi

 <p>Consorzio IricAV Due</p>	<p>Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="795 279 2864 359"><tr><td data-bbox="795 279 1466 359"><p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p></td><td data-bbox="1466 279 2864 359"><p>Pag 80 di 169</p></td></tr></table>		<p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	<p>Pag 80 di 169</p>
<p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	<p>Pag 80 di 169</p>			

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A Pag 81 di 169	

3.5 LA PIANIFICAZIONE PROVINCIALE

3.5.1 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:

- 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.
- 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.
- 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
 - Are 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.
- 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.
- Aree di cooperazione e copianificazione intercomunale:
 - Pianificazione condivisa attraverso l’uso del PATI

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>					
	<p data-bbox="804 220 1261 237">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="804 279 2849 346"> <tr> <td data-bbox="804 279 1466 304"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. </td> <td data-bbox="1466 279 2849 304" style="text-align: right;">Pag 82 di 169</td> </tr> <tr> <td data-bbox="804 304 1466 346"> IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td></td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.	Pag 82 di 169	IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.	Pag 82 di 169					
IN0D00DI2RGSA000P001D_00A						

- 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

- Integrazione dei Sub-ambiti provinciali.

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

1. La Lessinia

1.a. Turismo di prossimità

1.b. Valorizzazione dell'agricoltura tradizionale

1.c. Valorizzazione della tipicizzazione del paesaggio

1.d. Razionalizzazione dell'attività estrattiva contenendo lo sfruttamento massivo

della risorsa primaria, privilegiando l'estrazione per le pietre ornamentali.

2. La città di Verona

2.a. Ricomposizione del tessuto organico degli abitati

2.b. Mobilità sulle varie infrastrutture in relazione ai grandi numeri

2.c. Esaltazione di plurime polarità nel tessuto urbano

2.d. Enfaticizzazione della vocazione di cultura e ricerca

2.e. Razionalizzazione del terziario di qualità

2.f. Riquilificazione del turismo dell'arte

3. I Colli

3.a. Ridisegnare le centralità urbane

3.b. Specializzazione dell'offerta di mobilità

3.c. Dotazione di mura verdi

3.d. Il mercato come incontro di persone

4. La Pianura Veronese

4.a. Riquilificazione dell'agricoltura sotto gli aspetti economico e culturale

4.b. Promozione delle piccole medie imprese finalizzate alla fabbricazione di prodotti d'avanguardia mediante l'utilizzo di processi ideativi e produttivi con alto tasso d'innovazione

4.c. Qualificazione delle aree artigianali a basso fattore di utilizzo

4.d. valorizzazione del turismo di prossimità

5. Il Baldo Garda Mincio

5.a. Riquilificazione dell'offerta turistica

5.b. Insediamenti turistici di pregio

5.c. Valorizzazione di interscambi tra lago ed entroterra

Successivamente il piano individua le azioni per perseguire gli obiettivi individuati.

Si è proceduto a verificare la coerenza dei tracciati con le disposizioni di piano, analizzandoli 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.

3.5.1.1 Aggiornamento della programmazione rispetto al PP approvato

Inserendo il tracciato nella tavola n. 1 "Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale", emerge che l'intervento lambisce una "Strada romana" in Comune di Verona (Postumia), interessando al contempo "Aree di interesse pubblico – D.Lgs. 42/2004 art. 136" individuata altresì "Area protetta di interesse locale" e attraversando un corso d'acqua vincolato.

Anche in Comune di San Martino Buon Albergo l'infrastruttura interessa due "Aree di interesse pubblico – D.Lgs. 42/2004 art. 136", oltre che "Vincolo dei corsi d'acqua" per un breve tratto.

Inoltre sempre per un brevissimo tratto attraversa, sempre in Comune di San Martino Buon Albergo, una "Area protetta di interesse locale", una "Area a pericolosità da PAI", ed un "Vincolo dei corsi d'acqua".

Entrando nel territorio comunale di Zevio il tracciato torna ad interessare una "Area protetta di interesse locale", per poi procedere il suo corso interferendo con una serie di "Fiumi, torrenti e corsi d'acqua vincolati" e relative fasce di rispetto.

La tavola n. 2 "Carta delle fragilità" evidenzia che il progetto si estende dal Comune di Verona a gran parte di quello di San Bonifacio su una "Fascia di ricarica degli acquiferi". all'inizio del suo corso, per un breve tratto, 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", "Elettrodotti 132Kv" in Comune di Verona e San Martino Buon Albergo, "Rete di distribuzione metanodotti" a Verona, San

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p data-bbox="795 216 1466 279">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="795 279 2861 357"> <tr> <td data-bbox="795 279 1466 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td data-bbox="1466 279 2861 357" style="text-align: right;"> Pag 83 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 83 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 83 di 169			

Martino Buon Albergo, Caldiero, Belfiore e San Bonifacio. L'intervento attraversa "area esondabile" in Comune di San Martino Buon Albergo "area a periodico ristagno idrico" Caldiero e San Bonifacio, intercettando, infine, un "elettrodotto 220Kv" nei Comuni di San Martino Buon Albergo, Belfiore e San Bonifacio, oltre a un "elettrodotto 380 Kv" in Comune di San Bonifacio.

Analizzando la tavola n. 3 "Sistema Ambientale" emerge che il progetto lambisce un "corridoio ecologico" sito nel Comune di Verona, attraversa una "isola ad elevata naturalità" a San Martino Buon Albergo e nuovamente un "corridoio ecologico" che si estende sui Comuni di Zevio e Caldiero per circa 1 km. in Comune di Caldiero viene attraversata una "Area di rinaturalizzazione" mentre nel Comune di Belfiore viene interessata una "cava da recuperare" e in Comune di San Bonifacio in minima parte viene nuovamente attraversato un "corridoio ecologico".

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" per l'intera tratta ricadente in Provincia di Verona e "Linea SFMR di progetto" per gran parte del suo corso.

In Comune di Verona il tracciato passa in prossimità di un "Centro storico di medio interesse" di un "Impianto sportivo" e di un "Parcheggio scambiatore di progetto".

In Comune di San Martino Buon Albergo corre in adiacenza alla "Rete viaria principale", passando in prossimità di una "Grande struttura di vendita" e in prossimità di "Casello autostradale esistente".

Successivamente il progetto si affianca a "Rete autostradale" e "viabilità di progetto" per circa 13 km, per poi passare in prossimità di una "area produttiva di interesse provinciale di espansione", tratto in cui viene si trova anche la stazione ferroviaria di San Bonifacio.

In merito alle disposizioni contenute nella tavola n. 5 "Sistema del paesaggio", emerge che il progetto in Comune di Verona passa in prossimità di manufatti di "archeologia industriale" e di un "edificio di pregio architettonico", per poi interessare un ambito a "frutteto"; in tale tratto il tracciato passa anche in prossimità di un "Landmark" e una "chiesa"; viene poi lambito un "contesto figurativo" in cui sono presenti "Ville venete". In Comune di San Martino Buon Albergo interferisce nuovamente con ambiti a "Frutteto" e

la "Strada del vino – Bardolino". Proseguendo in direzione est, la linea ferroviaria interessa una serie di aree a "Vigneto" ed aree a "Frutteto".

Ulteriori elementi interferiti in Comune di San Bonifacio sono un "contesto figurativo", un "Itinerario ciclabile", la "strada del vino del bardolino" e, infine, il "Sistema ferrotranviario storico".

3.5.1.2 Livello di coerenza

- **Variante di San Bonifacio (dal km. 12+725 al km 29+482.31)**

Inserendo il tracciato sulla tavola n. 1 "Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale" dal 17+400 al km18+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, il tracciato interessa un "Centro storico maggiore" vengono attraversati elementi quali "Rete di distribuzione metanodotti" ai km 17+700, km 19+900, km 23+400. L'intervento attraversa "area esondabile" dal km 24+00 al km 26+900 e un "elettrodotto 220Kv" ai km 22+800 e km 24+000, oltre a un "elettrodotto 380 Kv" al km 25+300.

Analizzando la tavola n. 3 "Sistema Ambientale" emerge che il progetto attraversa 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.

Nella tavola n. 4 "Sistema insediativo-infrastrutturale" le nuove opere non interferiscono.

Successivamente il progetto si affianca a "Rete autostradale" e "viabilità di progetto" dal km 12+725 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.

Dal km 12+725 al km 13+700 e dal km 17+700 al km 27+300 vengono interferite aree a "vigneto"; nel contempo vengono interferite aree a "frutteto" 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

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"> <p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.</p> <p>IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p> </td> <td style="width: 50%; border: none; text-align: right;"> <p>Pag 84 di 169</p> </td> </tr> </table>		<p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.</p> <p>IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	<p>Pag 84 di 169</p>
<p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.</p> <p>IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	<p>Pag 84 di 169</p>			

“itinerario ciclabile” sempre all’altezza del km 21+600 e, infine, un “Centro storico” e il “Sistema ferrotranviario storico” al km 25+100.

• **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. 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).

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”.

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.

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” ricade in aree di “vigneto”.

• **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”

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"> <p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.</p> <p>IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p> </td> <td style="width: 50%; border: none; text-align: right;"> <p>Pag 85 di 169</p> </td> </tr> </table>		<p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.</p> <p>IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	<p>Pag 85 di 169</p>
<p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.</p> <p>IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	<p>Pag 85 di 169</p>			

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*”.

3.5.1.3 Conclusioni

Il nuovo tracciato di attraversamento di S.Bonifacio non presenta differenze rispetto al precedente PP in termini di interferenze, in quanto rispetto al sistema *dei “Vincoli e della pianificazione territoriale”*, dal km 25+200 al km 25+600, interferisce con “*Fiumi, torrenti e corsi d’acqua vincolati*” e relative fasce di rispetto ed interessa un “*Centro storico maggiore*” all’altezza del km 25+100.

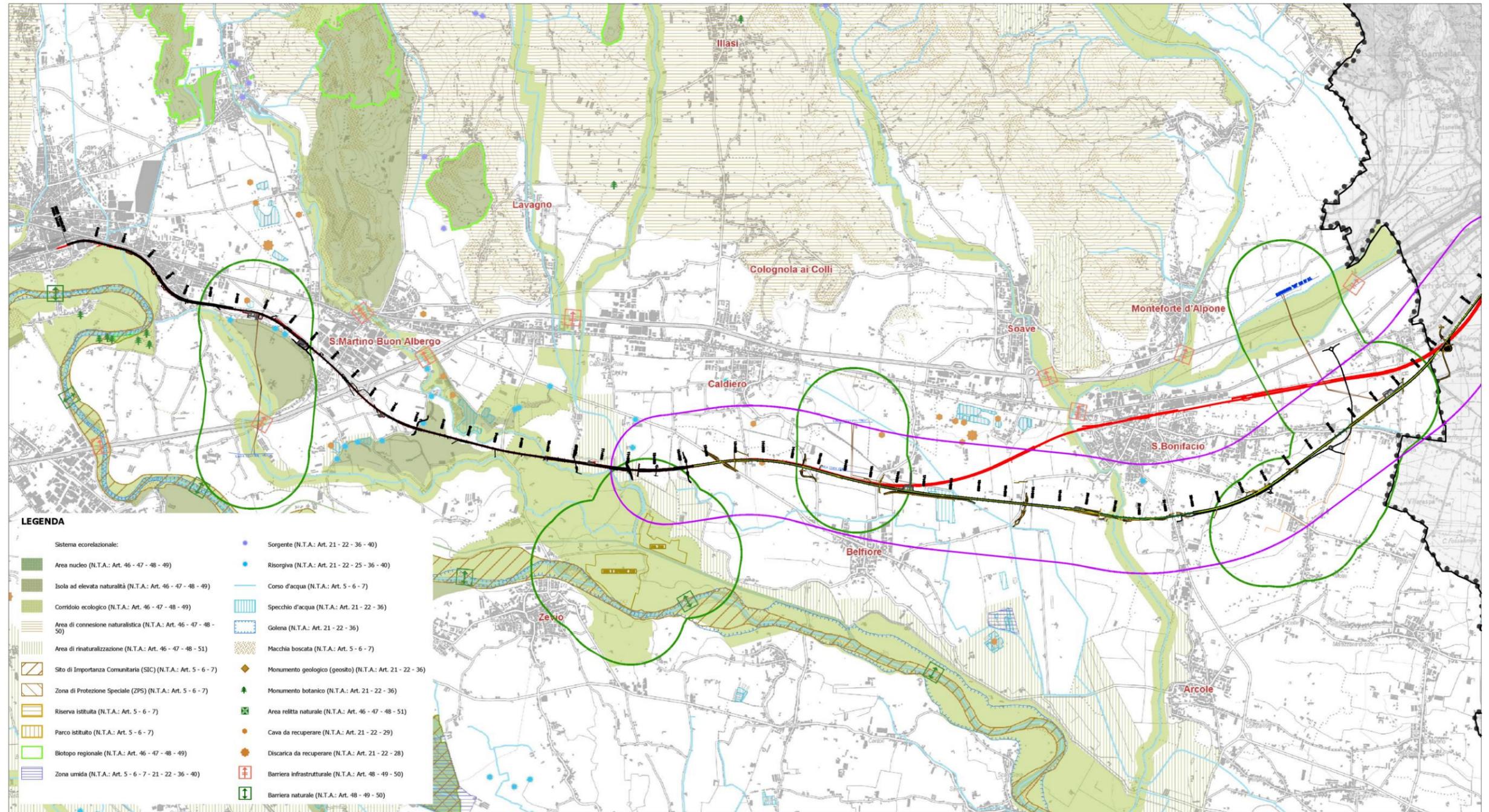
In merito alla tavola n. 3 “*Sistema Ambientale*” il nuovo tracciato una “*cava da recuperare*” all’altezza del km 17+500 circa.

La tavola n. 4 “*Sistema insediativo-infrastrutturale*” evidenzia come il nuovo tracciato non interferisce con l’abitato di San Bonifacio.

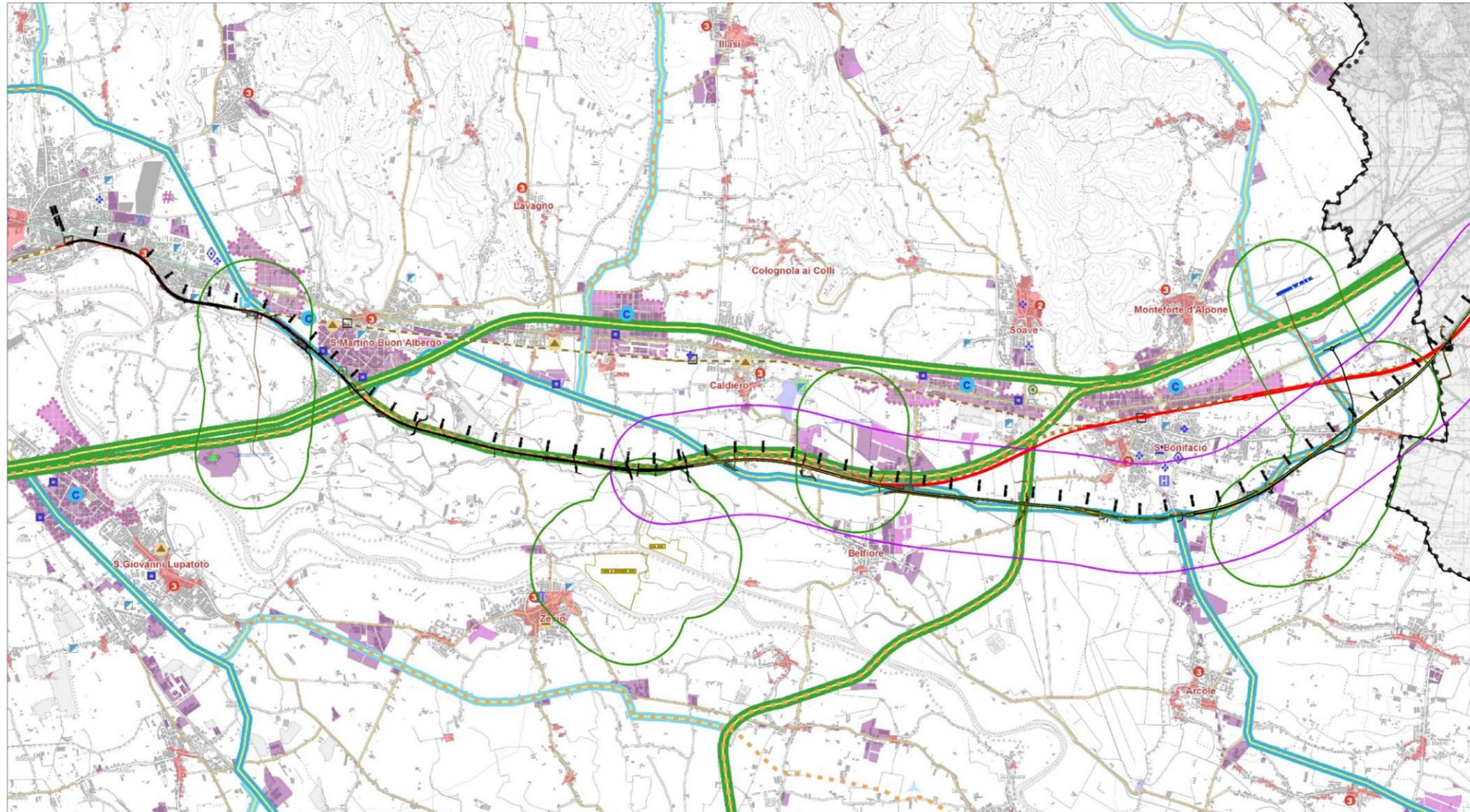
In sintesi si evidenzia che la variante di San Bonifacio è coerente con le previsioni di Piano: il tracciato infatti corre sud dell’abitato, producendo pertanto un minor impatto sul sistema insediativo urbano, **risultando dunque coerente con le previsioni del Piano in esame e parzialmente con le geometrie da esso individuate.**

In merito ai tracciati delle linee elettriche di progetto, emerge che le criticità principali derivano dall’attraverso di aree soggette a vincolo quali “*Area di notevole interesse pubblico -art. 136 del D. Lgs 42/2004*” e “*Vincolo dei corsi d’acqua*”; oltre a generare interferenze con il Sistema Ambientale e in particolare con “*isola ad elevata naturalità*” e “*corridoio ecologico*”.

Dall’analisi del PTCP di Verona emerge che la Cava AC2 Zevio è situata in aree che presentano elementi sensibili, a cui bisogna quindi porre particolare attenzione.



Estratto tavola n. 3 "Sistema Ambientale" Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Verona



LEGENDA

- | | |
|---|--|
| SISTEMA RESIDENZIALE | |
| ● Centro storico (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10) | ● Linea Alta Capacità |
| ● Centro storico di notevole importanza | ● Linea SFMR di progetto (N.T.A.: Art. 84 - 85 - 86) |
| ● Centro storico di grande interesse | ● Linea metropolitana di superficie di progetto (N.T.A.: Art. 84 - 85 - 86) |
| ● Centro storico di medio interesse | ● Linea filoviaria di progetto (N.T.A.: Art. 84 - 85 - 86) |
| | ● Linea di navigazione (N.T.A.: Art. 84 - 85 - 86 - 87 - 88 - 89 - 90) |
| | ● Canale navigabile (N.T.A.: Art. 84 - 85 - 86) |
| | ● Strada Mercato (N.T.A.: Art. 75 - 81) |
| SISTEMA PRODUTTIVO | |
| ■ Area produttiva esistente (N.T.A.: Art. 55 - 56 - 60) | ● Comune con volume di traffico superiore a 1500 veicoli/ora (N.T.A.: Art. 80) |
| ■ Area produttiva di espansione (N.T.A.: Art. 55 - 56 - 60) | ▲ Aeroporto internazionale |
| ■ Area produttiva di interesse provinciale (N.T.A.: Art. 55 - 56 - 57) | ▲ Aeroporto turistico |
| ■ Ambito produttivo di interesse provinciale consolidato (N.T.A.: Art. 55 - 56 - 57 - 58) | ▲ Aviosuperficie (N.T.A.: Art. 87 - 88 - 89) |
| ■ Ambito produttivo di interesse provinciale con potenzialità di sviluppo strategico (N.T.A.: Art. 55 - 56 - 57 - 59) | ■ Superficie aeroportuale |
| ● ZNI storica (N.T.A.: Art. 55 - 56 - 61) | ■ Centro intermodale |
| ● Polo di nuovo sviluppo (N.T.A.: Art. 55 - 56 - 62) | ■ Mercato ortofruticolo di livello provinciale |
| ▲ Orientamento preferenziale di sviluppo | ■ Terminal |
| ■ Ambito dell'autostrada | ■ Parcheggio scambiatore esistente (N.T.A.: Art. 84 - 85 - 86) |
| ■ Zona turistica esistente (N.T.A.: Art. 69 - 70) | ■ Parcheggio scambiatore di progetto (N.T.A.: Art. 84 - 85 - 86) |
| ■ Zona turistica di progetto (N.T.A.: Art. 69 - 70) | ● Centro polifunzionale per logistica e sportiva (N.T.A.: Art. 84 - 85 - 86 - 87 - 88 - 89 - 90) |
| ■ Grande struttura di vendita (N.T.A.: Art. 65 - 66 - 67) | ● Punto per la sportiva (N.T.A.: Art. 84 - 85 - 86 - 87 - 88 - 89 - 90) |
| SISTEMA INFRASTRUTTURALE | |
| Classificazione della rete di livello provinciale: | |
| ■ Rete autostradale (N.T.A.: Art. 75 - 76 - 77) | ● Banchina fluviale (N.T.A.: Art. 84 - 85 - 86) |
| ■ Rete viaria principale (N.T.A.: Art. 75 - 76 - 77 - 78) | ▲ Polo tecnologico |
| ■ Rete viaria integrativa (N.T.A.: Art. 75 - 76 - 77) | ■ Polo fieristico di grande interesse |
| ■ Rete viaria secondaria (N.T.A.: Art. 75 - 76 - 77) | ● Centro fieristico |
| ● Viabilità di progetto (N.T.A.: Art. 75 - 76 - 77) | ■ Polo universitario |
| ● Stick traffic (N.T.A.: Art. 75 - 82) | ■ Centro di sperimentazione agricola |
| ○ Casello autostradale esistente (N.T.A.: Art. 75 - 76 - 79) | ■ Parco tematico (N.T.A.: Art. 87 - 88 - 89) |
| ■ Casello autostradale di progetto (N.T.A.: Art. 75 - 76 - 79) | ■ Struttura portuale |
| ● Itinerario ciclabile principale esistente (N.T.A.: Art. 75 - 76 - 83) | ■ Termovalorizzatore |
| ● Itinerario ciclabile principale di progetto (N.T.A.: Art. 75 - 76 - 83) | ■ Ospedale |
| ■ Linea ferroviaria esistente (N.T.A.: Art. 84 - 85 - 86) | ■ Polo scolastico di rilievo provinciale (N.T.A.: Art. 71 - 72 - 73) |
| ■ Stazione ferroviaria esistente (N.T.A.: Art. 84 - 85 - 86) | ■ Edificio scolastico (N.T.A.: Art. 71 - 72 - 74) |
| | ■ Impianto sportivo (N.T.A.: Art. 87 - 88 - 89) |

Estratto tavola n. 4 "Sistema insediativo-infrastrutturale"

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td style="width: 50%; text-align: right; vertical-align: top;"> Pag 88 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 88 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 88 di 169			

3.5.2 Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Vicenza

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

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

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

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

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

Gli argomenti affrontati nel Piano riguardano:

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

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A Pag 89 di 169	

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

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

3.5.2.1 Aggiornamento della programmazione rispetto al PP approvato

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 lungo la rete ferroviaria esistente per tutto il tratto di attraversamento, 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*” nei Comuni di Lonigo e Montebello Vicentino. Nel contempo interferisce con dei “*Metanodotti*” e delle “*Linee elettriche da 50 a 133 KW*”, passando in prossimità di un “*Depuratore*” sito in Comune di Montebello Vicentino.

La tavola n. 3.1 “*Sistema ambientale*” mostra che il tracciato di progetto in Comune di Lonigo si colloca su “*Aree agropolitano*”; per poi interessare “*Aree ad elevata utilizzazione agricola*”; in Comune di Montebello Vicentino ricade su “*aree carsiche*” e “*aree di agricoltura mista a naturalità diffusa*”.

In merito alle disposizioni contenute nella tavola 4.1 “*Sistema insediativo infrastrutturale*”, emerge che il tracciato si colloca interamente lungo la “*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*” per tutto il suo corso, lambendo “*Aree produttive – ampliabili*”. Infine in Comune di Montebello Vicentino interessa “*Ambito di riequilibrio territoriale*” ed entra nell’ambito di una “*strada mercato*”, nella sua parte finale.

La tavola 5.1 “*Sistema del paesaggio*” indica che il tracciato per la maggior parte del suo corso si colloca su “*Aree agropolitano*” per poi interessare “*aree ad elevata utilizzazione agricola*”, ricadendo su “*Aree di agricoltura mista a naturalità diffusa*” nel tratto terminale. Il progetto in riferimento agli “*ambiti strutturali di paesaggio da PTRC*” ricade nell’ambito “*24 - Alta pianura veronese*” e nella sua parte finale “*14 – Prealpi vicentine*”.

3.5.2.2 Livello di coerenza

- **Variante di San Bonifacio (dal km. 12+725 al km 29+482.31)**

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 29+482.31.

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p style="text-align: center;">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td style="width: 50%; text-align: right; vertical-align: top;"> Pag 90 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 90 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 90 di 169			

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 29+482.31; mentre dal km 28+200 e il km 28+700 interessa “*aree ad elevata utilizzazione agricola*”.

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 29+482.31, lambendo “*Aree produttive – ampliabili*” tra la progressiva km 29+200 e la km 29+482.31.

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 29+482.31; mentre dal km 28+200 e il km 28+700 interessa “*aree ad elevata utilizzazione agricola*”. Il progetto in riferimento agli “*ambiti strutturali di paesaggio da PTRC*” si colloca dal km 27+300 al km al 29+482.31 su “*24 - Alta pianura veronese*”.

• **I siti di produzione inerti e recupero ambientale**

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*”.

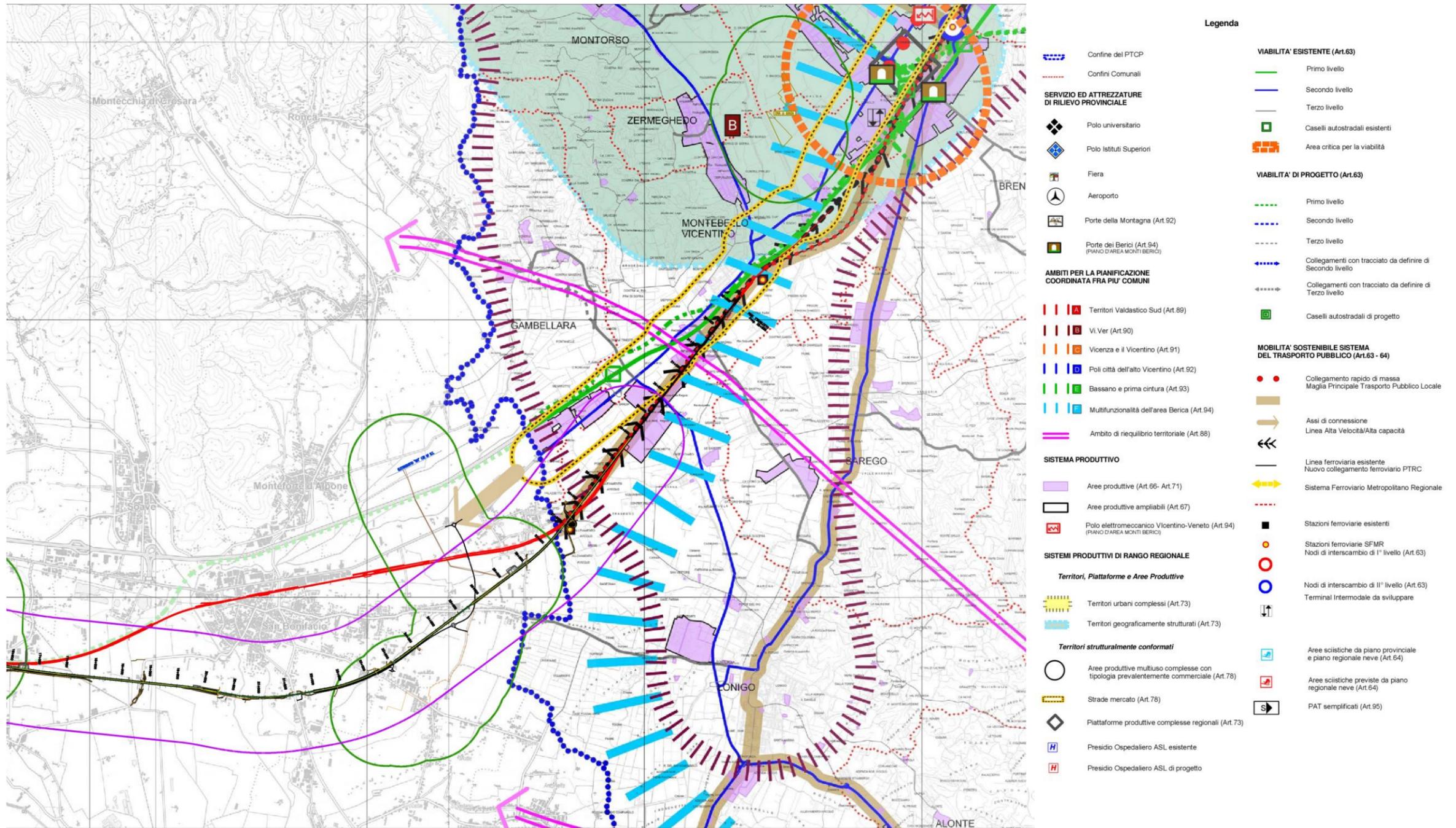
Infine la tavola 5.1 “*Sistema del paesaggio*” indica che l’area di cava si colloca su “*Contesti figurativi delle Ville Venete*” e in prossimità di “*Villa di particolare interesse provinciale*”.

3.5.2.3 Conclusioni

Il tracciato entra nella Provincia di Vicenza all’altezza della Km 27+300 attraversandola sino alla fine del 1° Sublotto ed essi coincidono dalla km 27+770.

Si desume di conseguenza che entrambi il tracciato oggetto del presente SIA risulta coerente con le previsioni del Piano in esame, il quale in corrispondenza dell’infrastruttura individua una “*linea*” denominata “*Assi di connessione – Linea Alta Velocità/Alta capacità*”.

In merito all’area di cava A.C.3 - La Gualda si segnala che questa interessa un “*Contesto figurativo delle Ville Venete*” e il “*Limite superiore della fascia delle risorgive*”, entrambi elementi sensibili.



Estratto tavola 4.1 "Sistema insediativo infrastrutturale"

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 92 di 169

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p data-bbox="804 222 1261 237">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="804 281 2861 352"> <tr> <td data-bbox="804 281 1466 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td data-bbox="1466 281 2861 352" style="text-align: right;"> Pag 93 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 93 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 93 di 169			

3.5.3 Piano Energetico Provinciale di Verona

La Provincia di Verona ha elaborato il proprio Piano Energetico le cui principali finalità sono quelle della promozione delle fonti rinnovabili e della riduzione dei consumi energetici, ma anche la sensibilizzazione della cittadinanza e delle forze imprenditoriali per contribuire allo sviluppo di una conoscenza diffusa dei problemi energetico – ambientali e delle strategie per risolverli. Il Piano Energetico è stato presentato pubblicamente a Verona il 4 aprile 2014.

Per la Provincia di Verona, l'adozione del Piano Energetico Provinciale (PEP):

- mira a conferire a tale iniziativa un carattere di forza e di naturale prosieguo all'azione individuata dal Piano di Azione di Agenda 21, punto di partenza per uno sviluppo sostenibile del territorio;
- intende rappresentare uno strumento propedeutico alla redazione e adozione dei programmi di intervento per la promozione delle fonti rinnovabili e del risparmio energetico, così come previsto dall'art. 44 della Legge regionale 13 aprile 2001, n.11.

La finalità del Piano Energetico Provinciale non intende però essere solo quella della promozione delle fonti rinnovabili e della riduzione dei consumi energetici, ma anche e soprattutto quella di promuovere la condivisione degli obiettivi del Piano con la cittadinanza e le forze imprenditoriali contribuendo allo sviluppo di una conoscenza diffusa dei problemi energetico – ambientali e delle strategie per risolverli.

Gli strumenti attuativi del PEP sono individuati come segue:

1. proposta di uno schema di Regolamento Energetico tipo della Provincia di Verona;
2. proposta di un Piano dell'illuminazione per il contenimento dell'inquinamento luminoso (PICIL) tipo della Provincia di Verona in applicazione della L.R. Veneto n. 17 del 7 agosto 2009 con sviluppo di un Capitolato esigenziale da proporre nell'ambito dei rinnovi dei Contratti di Servizio;
3. proposta di una procedura di regolamentazione tecnico - amministrativa standard per l'autorizzazione alla installazione di impianti di climatizzazione alimentati tramite geoscambio;
4. adesione della Provincia di Verona al Patto dei Sindaci come strumento per promuovere il raggiungimento della Comunicazione 30/2008 "Due volte 20 per il 2020";

5. promozione nel sistema produttivo del territorio veronese:

- di iniziative sia nazionali che europee per la riduzione dei consumi energetici con particolare attenzione alla riduzione dei consumi elettrici anche attraverso la promozione di apparecchiature più efficienti;
- di normative e/o accordi volontari in grado di ridurre i consumi energetici attraverso strumenti organizzativi e gestionali, aumentando la competitività nazionale ed internazionale delle aziende del territorio con azioni di adesione (e certificazione) a sistemi di Gestione dell'Energia in Azienda collegati alla nuova UNI-EN 16001.

6. promozione di iniziative per lo sviluppo della produzione di energia da biomasse da filiera corta.

Per quanto attiene le *emissioni dei gas serra provenienti dai trasporti* nel documento si afferma che il Piano Nazionale Riduzione Gas serra 2003-2010 cita alcune misure per la riduzione dell'effetto serra raggruppandole in tre categorie principali: tecnologiche/fiscali, infrastrutturali e di innovazione e ricerca.

Le misure tecnologiche/fiscali comprendono azioni volte al contenimento dei consumi e delle emissioni di gas, non solo di quelle di CO₂ o dei gas serra ma anche di altri gas dannosi, grazie a una migliore efficienza media dei veicoli in circolazione e alla comunicazione all'utenza, tramite la tassazione, e all'attivazione di comportamenti ambientalmente virtuosi.

Le misure infrastrutturali comprendono la:

- promozione e sviluppo trasporto auto su treno. Il servizio, ha interessanti potenzialità di ridurre le emissioni e di contribuire al contenimento dei consumi soprattutto nel trasporto pesante di medio-lungo raggio;
- riorganizzazione traffico urbano mediante: car-pricing; imposizione di una tariffa per l'accesso veicolare alle aree a maggiore sensibilità ambientale; inserimento Taxi bus nelle direttrici a maggior domanda di traffico; limitazioni di accesso ai centri storici in funzione dei livelli di emissione degli autoveicoli.

Per quanto attiene l'innovazione e la ricerca si evidenzia che una quota elevata del contributo alla riduzione dell'impatto ambientale dei trasporti risulta collegata ad una maggiore efficienza e sostenibilità del parco autoveicoli. In tale ambito, un particolare

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p data-bbox="795 216 1469 279">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="795 279 2864 357"> <tr> <td data-bbox="795 279 1469 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td data-bbox="1469 279 2864 357" style="text-align: right;"> Pag 94 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 94 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 94 di 169			

contributo è associabile fundamentalmente all'utilizzo di carburanti caratterizzati da un minore coefficiente serra:

- il metano (-18% CO2 rispetto alla benzina, -14% rispetto al gasolio e – 5% rispetto al GPL);
- il GPL (- 13% CO2 rispetto alla benzina e – 9% rispetto al gasolio);
- i biocombustibili (si ricorda l'obiettivo al 2020 della quota di biocarburanti alla pompa).

Relativamente alla potenzialità di raggiungimento degli obiettivi “*due volte 20 per il 2020*” il Piano Energetico Provinciale riporta i seguenti valori di consumo dei combustibili per autotrazione al 2005 per un totale di 680.600 Tep associati a differenti tassi di incremento annuo.

Al fine di prospettare l'evoluzione di tali consumi al 2020 si considerano due scenari:

Scenario 1. mantenimento della tendenza registrata nel periodo 1990-2005 (BAU): cui risultano associabili 2.426.000 ton CO2;

Scenario 2. mantenimento della attuale politica nazionale di incentivazione spinta dei combustibili a minore impatto ambientale: cui risultano associate 2.293.000 ton CO2.

Per valutare le effettive emissioni viene inoltre tenuto conto:

1. del raggiungimento a livello nazionale dell'obiettivo comunitario del 10% di biocombustibili sul venduto alla pompa;
2. del miglioramento della efficienza energetica del parco autoveicoli.

Nel Piano si tiene conto dell'applicazione dello scenario 2 che consente il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- riduzione consumi energetici finali: 33.000 tep;
- CO2 evitata: 285.000 t.

All'interno delle politiche di riduzione delle emissioni di gas serra provenienti dal settore dei trasporti, il progetto risulta sicuramente coerente in quanto incentiva lo sviluppo del trasporto ferroviario.

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>	
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. Pag 95 di 169</p> <p>IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	

3.6 IL SISTEMA DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE

3.6.1 Mosaico dei Piani ed analisi degli strumenti urbanistici comunali

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

- Le zone di carattere storico – ambientali, che corrispondono alle 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.

Tale analisi si pone dunque come sintesi della lettura del sistema pianificatorio comunale, mentre per le analisi di dettaglio si rimanda al capitolo 3.6.2 Analisi della pianificazione comunale, dove è analizzata la coerenza tra intervento e direttive e previsioni di Piano.

3.6.1.1 Aggiornamento della pianificazione rispetto al PP approvato

Il tracciato inizia il suo corso nel territorio comunale di Verona, ed interessa un contesto antropico consolidato nella sua prima parte, caratterizzato da “Aree a standard significative”, “Aree residenziali esistenti e di progetto” e “Zone industriali - commerciali – alberghiere”.

Il tracciato entra poi nel territorio comunale di San Martino Buon Albergo, interessando un sistema antropico consolidato caratterizzato da “Zone industriali - commerciali – alberghiere” a nord dell’asse ed “Aree residenziali esistenti e di progetto” a sud.

Sempre all’interno del comune di San Martino Buon Albergo, il tracciato passa in galleria in prossimità di “Aree residenziali esistenti e di progetto” fino all’attraversamento dell’autostrada per poi interessare aree agricole.

L’infrastruttura proseguendo in direzione est entra nel territorio comunale di Caldiero attraversando aree agricole fino ad entrare nel comune di Belfiore, dove l’infrastruttura passa a sud di “Zone industriali - commerciali – alberghiere” e ne lambisce un’altra.

Successivamente entra nel comune di San Bonifacio, all’interno del quale l’asse ferroviario passa in prossimità di “Aree residenziali di carattere storico”, per poi dirigersi verso il nucleo urbano di San Bonifacio dove interessa il sistema antropico consolidato con le sue “Aree a standard significative”, “Aree residenziali esistenti e di progetto”, “Aree residenziali di carattere storico” e a sud “Zone industriali - commerciali – alberghiere”.

Superato l’abitato la nuova linea ferroviaria lambisce a nord “Zone industriali - commerciali – alberghiere”; mentre nel contempo a sud sono vengono lambite Aree a standard significative” e “Aree residenziali esistenti e di progetto”.

Sempre all’interno del comune di San Bonifacio, vengono nuovamente lambite “Aree residenziali esistenti e di progetto”.

In merito al territorio comunale di Lonigo, il progetto lambisce “Zone industriali - commerciali – alberghiere”; mentre nel tratto finale situato a Montebello Vicentino, il tracciato lambisce “Zone industriali - commerciali – alberghiere” e successivamente “Aree a standard significative”.

3.6.1.2 Livello di coerenza

- **Variante di San Bonifacio (dal km 12+725 al km 29+482.31)**

A partire dal km 12+725 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.

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"> <p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.</p> <p>IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p> </td> <td style="width: 50%; border: none; text-align: right;"> <p>Pag 96 di 169</p> </td> </tr> </table>		<p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.</p> <p>IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	<p>Pag 96 di 169</p>
<p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.</p> <p>IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	<p>Pag 96 di 169</p>			

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 29+482.31.

- **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.

- **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.

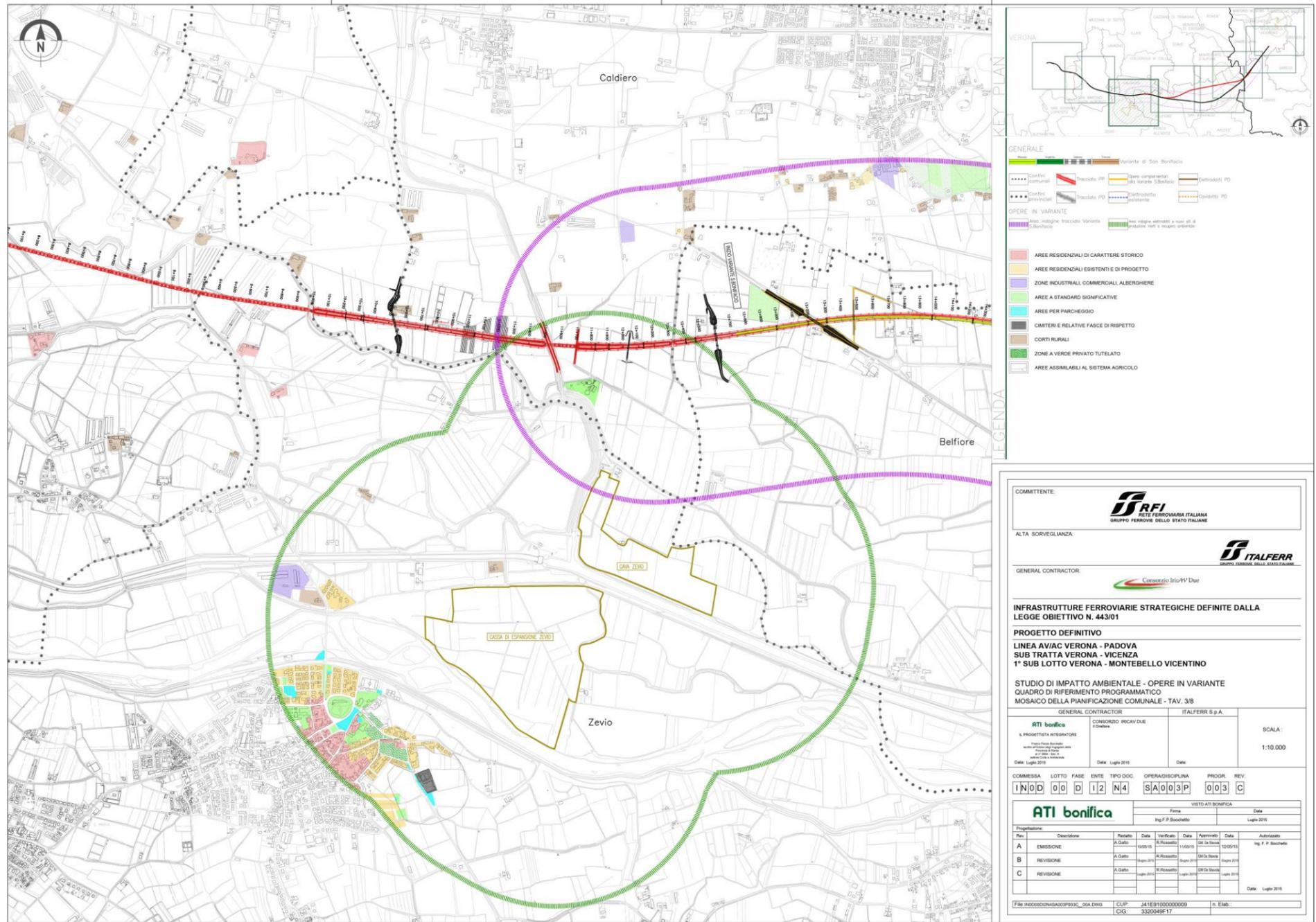
Dall’analisi del sistema della pianificazione comunale si osserva come il tracciato della Variante di S. Bonifacio si sviluppi a sud del sistema urbano consolidato del Comune di S. Bonifacio interessando invece prevalentemente aree adibite a mero uso agricolo.

Si segnala tuttavia l’interferenza del nuovo tracciato, nella parte più settentrionale di una “Zona industriale – commerciale – alberghiera” e la fascia di rispetto cimiteriale tra la progressiva km 26+650 e la km 26+800, sempre nel Comune di S. Bonifacio.

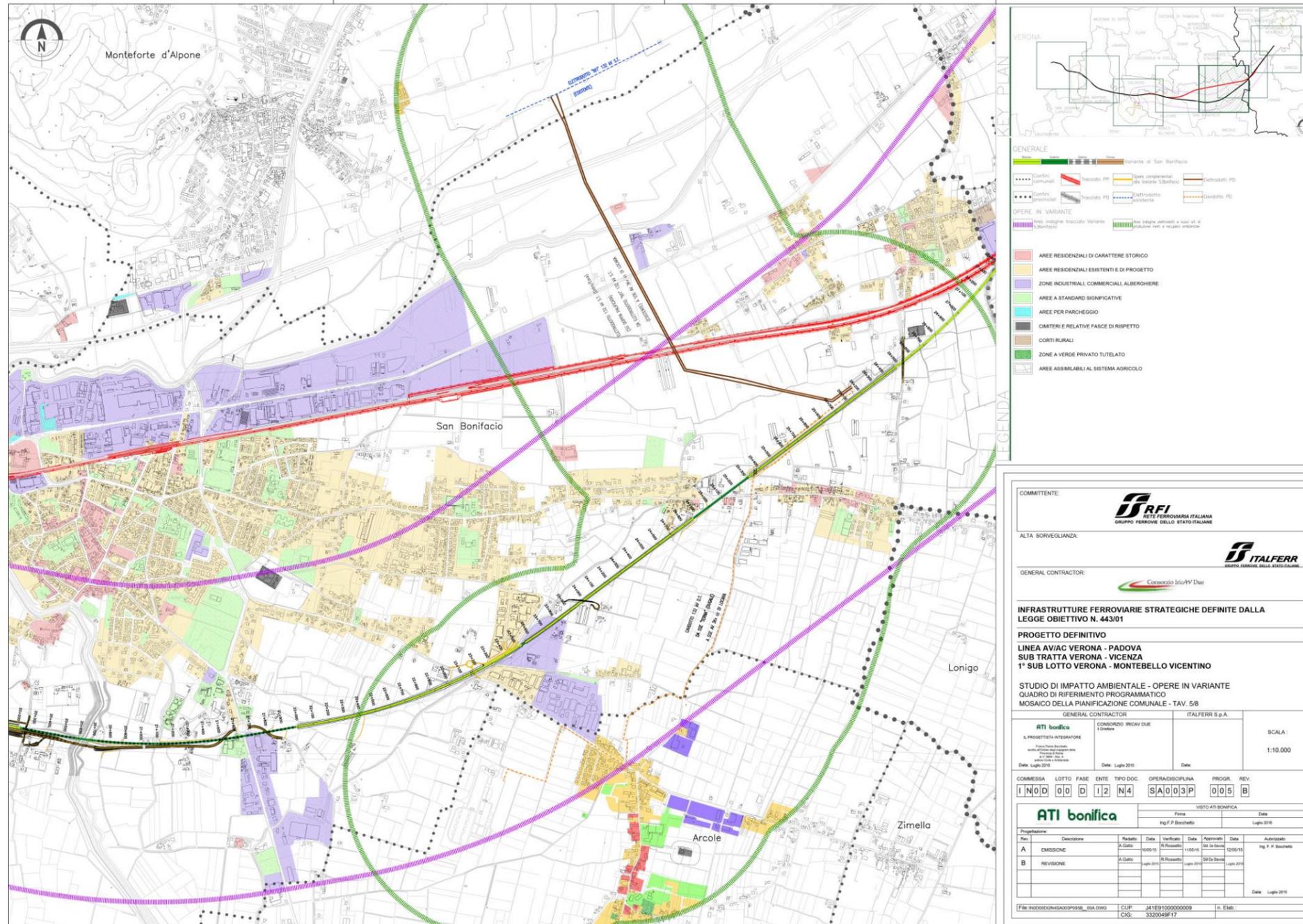
I tracciati delle linee elettriche in progetto non producono interferenze di rilievo con aree urbane.

3.6.1.3 Conclusioni

Il nuovo tracciato ha lo stesso livello di coerenza del PP del 2006.



Estratto Mosaico della pianificazione comunale



	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A Pag 101 di 169	

3.6.2 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, Elettrodotto San Martino Buon Albergo, CB 1.1 (Sede Tronco) Campo Base Verona Est);
- Comune di San Martino Buon Albergo (1° Sublotto Verona – Montebello Vicentino, Elettrodotto San Martino Buon Albergo, CA 1.2 Cantiere Armamento S. Martino, CT 1 Cantiere Tecnologico S. Martino, CO 1.3 Cantiere Operativo S. Martino, CI 1.4 Cantiere Industriale S. Martino);
- Comune di Zevio (1° Sublotto Verona – Montebello Vicentino, Cava A.C. Zevio, CO 1.6 Cantiere Operativo Fibbio);
- Comune di Caldiero (1° Sublotto Verona – Montebello Vicentino ed Elettrodotto San Bonifacio);
- Comune di Belfiore (1° Sublotto Verona – Montebello Vicentino, Elettrodotto San Bonifacio, CI 2.1 Cantiere industriale Belfiore e area operativa annessa CO 2.2, CB 2.3 Campo Base Belfiore, CO 2.4 Cantiere Operativo Belfiore);
- Comune di Monteforte d'Alpone (Elettrodotto Locara);
- Comune di San Bonifacio (1° Sublotto Verona – Montebello Vicentino, Elettrodotto Locara, Cavidotto Dugale, CO 3.1 Cantiere Operativo Alpone, CI 3.2 Cantiere Industriale Bonifacio e area operativa annessa CO 3.3, CO 3.4 Cantiere Operativo Bonifacio);

- Comune di Arcole (Cavidotto Dugale);
- Comune di Lonigo (1° Sublotto Verona – Montebello Vicentino, CB 3.5 Campo Base Lonigo);
- 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);
- Comune di Vicenza (CB 5.2 Campo base).

3.6.2.1 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.

Il territorio comunale di Verona

3.6.2.1.1 Aggiornamento della pianificazione rispetto al PP approvato

Analizzando come il tracciato proposto si relazione 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*”.

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 102 di 169

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”.

3.6.2.1.2 Livello di coerenza

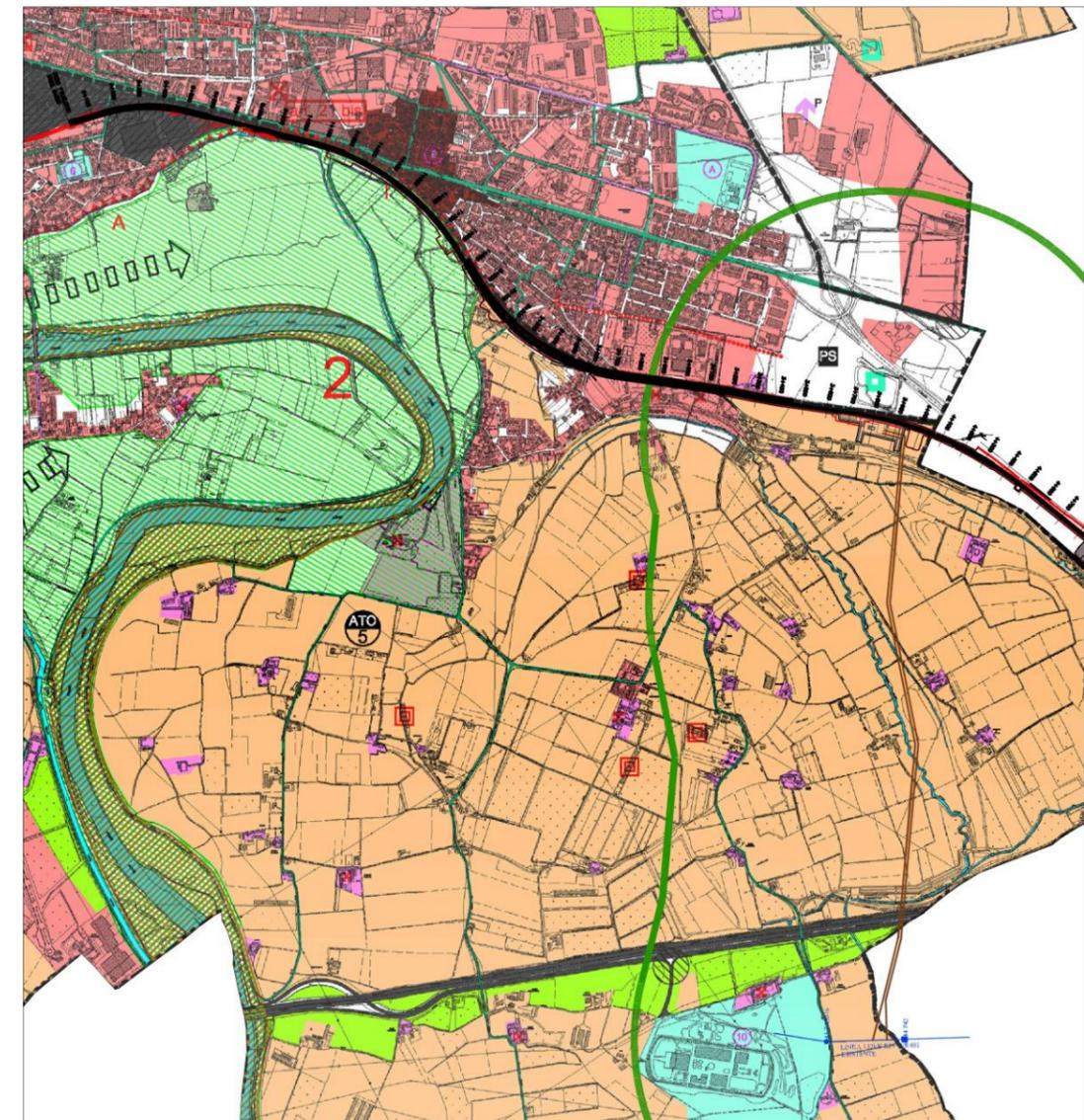
- **I tracciati delle linee elettriche: l’elettrodotto “S. Martino Buon Albergo”**

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).



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

- **Conclusioni**

Il Piano ha recepito la Delibera di approvazione del CIPE 2006, l’infrastruttura è in sovrapposizione a quello che lo strumento urbanistico vigente individua quale “Infrastruttura per la mobilità – ferrovia”, e pertanto coerente con le direttive e previsioni del Piano.

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 103 di 169

L'elettrodotto "S. Martino Buon Albergo" interessa aree a destinazione agricola, senza creare interferenze di rilievo.

3.6.2.1.3 Cantierizzazione

L'area di cantiere C.B. 1.1 Campo Base Verona Est si colloca sulle seguenti aree:

- PUA Vigenti (<10 anni) ed accordi di programma di tipo produttivo/terziario/commerciale (art. 181);
- Zona D Espansione (art. 181).

La viabilità di cantiere, si colloca sulle seguenti aree:

- Zona B (art. 104);
- Zona F - attrezzature Specialistiche F-FERROVIARIA (Art. 132);
- Ambiti soggetti a scheda norma con accordi ai sensi art. 6 Legge 11/2004;
- Zona "E" - Parco dell' Adige Sud (art. 123 - 124);
- Zona "F" - Parco urbano (art. 123 - 124);
- Zona "E" - Zona a prevalente destinazione agricola (art. 141);
- Zona "F" - Aree per Istruzione (Art. 122 Lettera I), Spazi Pubblici di Interesse Comune e Cimiteriale (Art. 122 Lettera A) ed Attrezzature di Interesse Generale (Artt. 123 e 124 Lettera A).

3.6.2.2 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.

3.6.2.2.1 Aggiornamento della pianificazione rispetto al PP approvato

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", pertanto il Piano risulta aver recepito la Delibera di Approvazione del CIPE 2006.

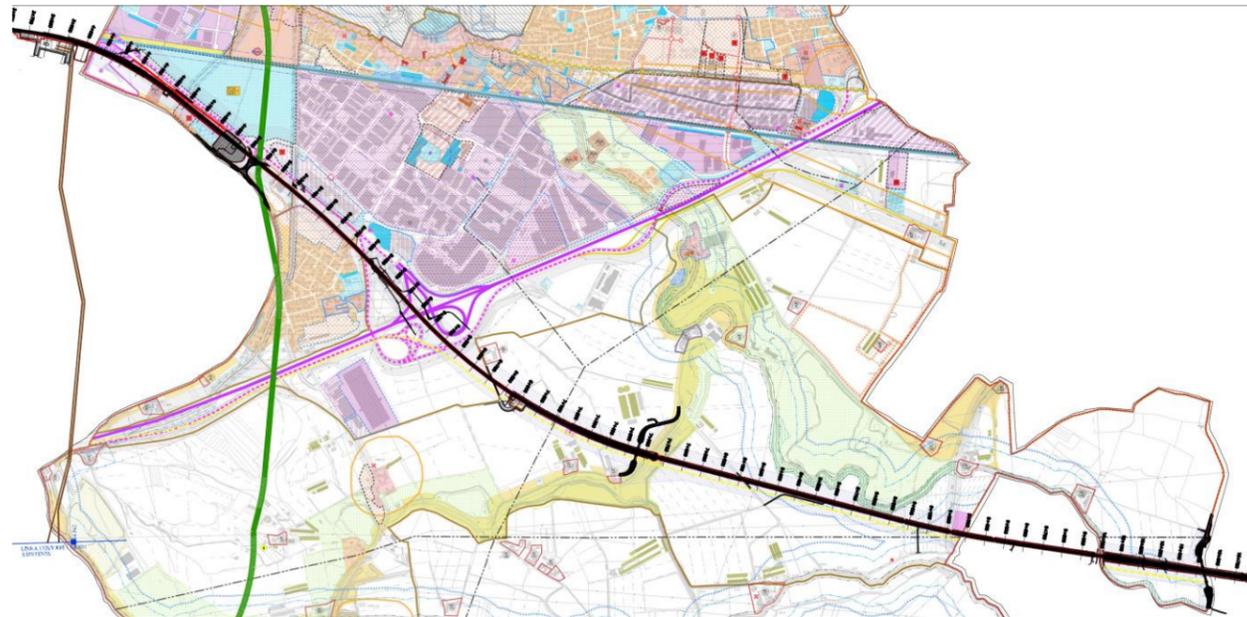
Il progetto, inoltre, ricade su "Area strategica di riqualificazione, riconversione e ristrutturazione: distretto polifunzionale" interessando nel contempo una "barriera infrastrutturale" e "corridoi ecologici secondari" per un brevissimo tratto.

L'infrastruttura entra in galleria passando sotto ad un "corridoio ecologico secondario", per poi lambire a sud, per un breve tratto, "area di urbanizzazione consolidata residenziale". Il tracciato riemerge dalla galleria interessando "corridoi ecologici principali" ed "Area di connessione naturalistica – Buffer zone".

Analizzando con 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, si osserva che viene lambita una "Attività economico – produttiva in zona impropria da confermare" ed un "Nucleo di antica origine di notevole valore architettonico o ambientale" per circa 250 ml; successivamente viene attraversata un'area individuata dal Piano quale "cava attiva". L'infrastruttura ferroviaria entra in galleria collocandosi successivamente su "territorio agricolo – ZTO E", attraversando una "Area di risorgiva" e "Campagna parco", per poi tornare a correre su "territorio agricolo – ZTO E"; infine il progetto ricade su "Vincolo paesaggistico D.Lgs. n. 42/2004 art. 142 Corsi d'acqua".

	<p align="center">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>	
<p align="center">ATI bonifica</p>	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. Pag 104 di 169</p> <p>IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	



Estratto Piano degli Interventi San Martino Buon Albergo

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).

• **Conclusioni**

Il Piano in esame risulta aver recepito la Delibera di approvazione del CIPE riferita al progetto preliminare, pertanto l'intervento risulta coerente con la previsioni edirettive di Piano.

Il tracciato dell'elettrodotto si sviluppa su aree con caratteri ambientali, le quali saranno interferite in misura limitata alla luce del fatto che gli elementi a terra sono costituiti dai sostegni.

3.6.2.2.2 Livello di coerenza

• **I tracciati delle linee elettriche: 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. 33 i corridoi ecologici principali sono corrispondenti ai sistemi naturali lineari di maggiori dimensioni e valenze naturalistiche e 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.

3.6.2.2.3 Cantierizzazione

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

CA 1.2 Cantiere Armamento S. Martino:

- Alta velocità - corridoio individuato dal progetto preliminare e fasce di rispetto (art. 27);
- Zona F1 - Aree per attrezzature ed impianti di interesse collettivo (Porta della musica – art. 69.1);
- Piano Urbanistico Attuativo di progetto (art. 71);
- Viabilità: fasce di rispetto (art. 25);
- Fascia di rispetto ferroviaria (art. 26);
- Idrografia - fascia di rispetto (art. 21);
- Idrografia - zona di tutela (art. 21).

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p style="text-align: center;">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td style="width: 50%; text-align: right; vertical-align: top;"> Pag 105 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 105 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 105 di 169			

CT 1 Cantiere Tecnologico S. Martino:

- Alta velocità - corridoio individuato dal progetto preliminare e fasce di rispetto (art. 27);
- Zona F1 - Aree per attrezzature ed impianti di interesse collettivo (Porta della musica – art. 69.1);
- Piano Urbanistico Attuativo di progetto (art. 71);
- Viabilità: fasce di rispetto (art. 25);

- Area di risorgiva (art. 37);
- Campagna parco (art. 35 – 46.5);
- Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 art. 142 Corsi d’acqua;
- Schema direttore del Sistema Tangenziali Venete (art. 88).

CO 1.3 Cantiere Operativo S. Martino:

- Alta velocità - corridoio individuato dal progetto preliminare e fasce di rispetto (art. 27);
- Territorio Agricolo ZTO E (art. 46);
- Schema direttore del Sistema Tangenziali Venete (art. 88).

CI 1.4 – CO 1.5 Cantiere Industriale S.Martino:

- Alta velocità - corridoio individuato dal progetto preliminare e fasce di rispetto (art. 27);
- Territorio Agricolo ZTO E (art. 46).

La pista di cantiere, si colloca sulle seguenti aree:

- Attività economico-produttive in zona impropria da confermare (art. 68.1);
- Alta velocità - corridoio individuato dal progetto preliminare e fasce di rispetto (art. 27);
- Viabilità: fasce di rispetto (art. 25);
- Zona DTR economico-produttiva turistico-ricettiva (art. 85);
- Area oggetto di accordi tra soggetti pubblico e privati ai sensi art. 6 L.R. 11/2004 (art. 83);
- Cave attive (art. 54);
- ZTO C2A di espansione residenziale con concentrazione della capacità edificatoria (art. 60);
- Piano urbanistico Attuativo convenzionato vigente (art. 60-74);
- Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/200 art. 136 (art. 12);
- Elettrodotti (art. 28);

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"> <p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.</p> <p>IN0D00DI2RGSAA000P001D_00A</p> </td> <td style="width: 50%; border: none; text-align: right;"> <p>Pag 106 di 169</p> </td> </tr> </table>		<p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.</p> <p>IN0D00DI2RGSAA000P001D_00A</p>	<p>Pag 106 di 169</p>
<p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.</p> <p>IN0D00DI2RGSAA000P001D_00A</p>	<p>Pag 106 di 169</p>			

3.6.2.3 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.

Il tracciato di progetto interessa il territorio comunale di Zevio nella tratta compresa tra le km 9+300 e quella 10+000, si segnala tuttavia che in quest'area il tracciato si sovrappone a quello approvato dal CIPE nel 2006, in quanto la Variante si stacca da questo all'altezza della km 12+725.

3.6.2.3.1 Aggiornamento della pianificazione rispetto al PP approvato

Lo strumento urbanistico comunale vigente, ha recepito la Delibera di approvazione del CIPE riferita al progetto preliminare, difatti dall'analisi della tavola n. 4 "Carta delle trasformabilità" del PAT si osserva che l'intervento si colloca su "Infrastrutture di maggior rilevanza di progetto – TAV".

Il Piano degli interventi con al 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-PAVG" ed "Elettrodotti ad alta tensione", ricadendo altresì per un breve tratto in "Fasce di tutela paesaggistica corsi d'acqua", e poi in "Fascia di rispetto da allevamenti", interferendo infine per una piccolissima parte con "Zone boscate".

3.6.2.3.2 Livello di coerenza

- **I siti di produzione inerti e recupero ambientale**

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 – art. 5.16" in cui 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 PAQE – art. 6.11" all'interno dei quali 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 – 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; "Fascia di tutela paesaggistica corsi d'acqua – art. 6.5" in cui gli interventi ricadenti in tali ambiti sono sottoposti alle procedure previste dal D. Lgvo n. 42/2004. e "Fascia di rispetto da allevamenti - 6.15" all'interno delle quali 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.

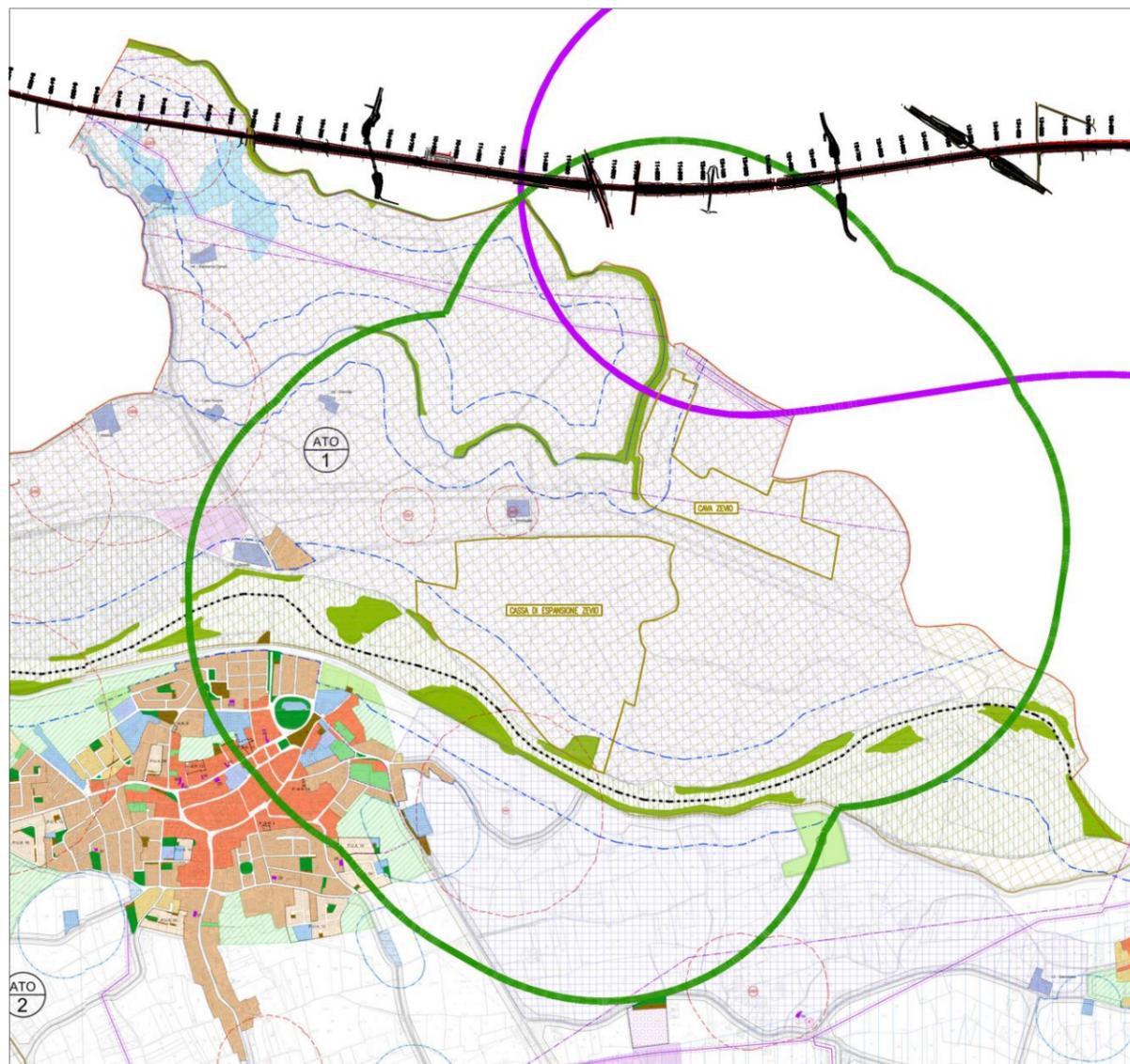
L'area nord si colloca su "Zona E – zona agricola – art. 5.16", "Ambiti prioritari per la protezione del suolo PAQE – art. 6.11", "Fascia di tutela paesaggistica corsi d'acqua – art. 6.5" ed "Elettrodotta alta tensione – art. 6.17".

- **Conclusioni**

Il nuovo tracciato si pone in coerenza con le previsioni dallo strumento urbanistico vigente, correndo lungo ciò che il PAT, in coerenza con quanto approvato dal CIPE, individua quale "Infrastrutture di maggior rilevanza di progetto – TAV".

Le aree della Cava e della cassa di espansione – Zevio, si collocano su aree agricole, senza interferire con eventuali insediamenti urbani programmati dalla pianificazione comunale.

	<p align="center">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>	
<p align="center">ATI bonifica</p>	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p> <p align="right">Pag 107 di 169</p>	



Estratto Piano degli Interventi Zevio

- Fascia di rispetto da allevamenti (020) – art. 6.15;
- Elettrodotto alta tensione (art. 6.17);
- Tracciato TAV e fascia di rispetto (art 6.18).

La viabilità di cantiere, si colloca sulle seguenti aree:

- Ambiti di interesse paesistico-ambientale (PAQE – art. 6.10);
- Ambiti prioritari per la protezione del suolo (PAQE – art. 6.11);
- Fascia di rispetto da allevamenti (020) – art. 6.15;
- Elettrodotto alta tensione (art. 6.17);
- Tracciato TAV e fascia di rispetto (art 6.18);
- Fascia di tutela paesaggistica corsi d'acqua (art. 6.5);
- Aree soggette a rischio idraulico del PAI (art. 6.14);
- Zone boscate (art. 6.8).

3.6.2.3.3 Cantierizzazione

L'area di cantiere CO 1.6 Cantiere Operativo Fibbio si colloca sulle seguenti aree:

- Ambiti di interesse paesistico-ambientale (PAQE – art. 6.10);
- Ambiti prioritari per la protezione del suolo (PAQE – art. 6.11);

	<p align="center">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>	
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. Pag 108 di 169</p> <p>IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	

3.6.2.4 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.

Il tracciato di progetto interessa il territorio comunale di Caldiero nella tratta compresa tra le km 10+530 e quella 12+320, si segnala tuttavia che in questa tratta il tracciato ricalca quello approvato dal CIPE nel 2006, in quanto la Variante si stacca da questo all'altezza della km 12+725 in Comune di Belfiore.

3.6.2.4.1 Aggiornamento della pianificazione rispetto al PP approvato

Lo strumento urbanistico vigente risulta aver recepito la delibera di approvazione del CIPE 2006 riferita al progetto preliminare, difatti dall'analisi della tavola n. 4 "Carta della Trasformabilità" del PATI, si osserva che l'infrastruttura di progetto si colloca su "Ferrovia ad alta capacità di progetto" per l'intero tratto ricadente nel territorio comunale, interferendo, inoltre con "matrici naturali primarie" e con "corridoio ecologico".

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"; attraversando un "Vincolo paesaggistico D. Lgs. 42/2004 art. 142 lett. c Corsi d'acqua" e "Idrografia principale/Tutela".

3.6.2.4.2 Livello di coerenza

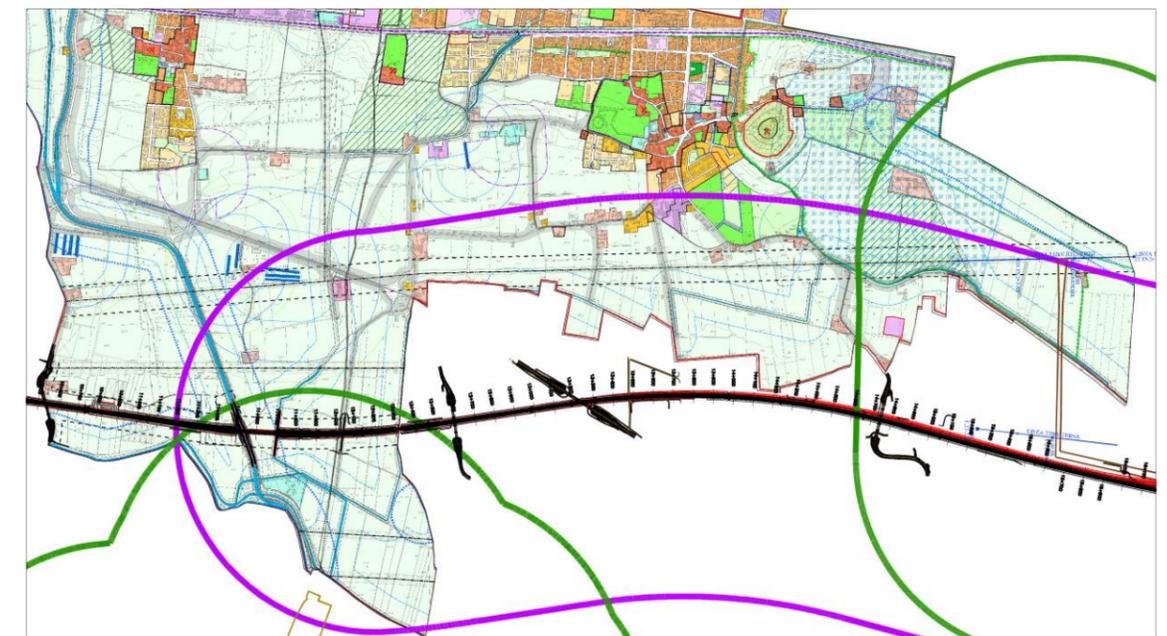
- **I tracciati delle linee elettriche: Elettrodotto a 132 kV "S. Bonifacio"**

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.

IN0D00DI2RGSA000P001D_00A.DOCX

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

- **Conclusioni**

Si segnala che il progetto proposto si pone in coerenza con quanto previsto dalla strumentazione urbanistica (PATI e PI), ricalcando la linea dell'Alta Capacità individuata dai Piani esaminati.

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 109 di 169

La porzione di elettrodotto "S. Bonifacio" interessa aree agricole, di conseguenza non crea interferenze di rilievo.

3.6.2.4.3 Cantierizzazione

La viabilità di cantiere si colloca sulle seguenti aree:

- Alta Capacità – corridoio stradale (art. 6.3);
- Corte Rurale (art. 41);
- Zona E2 – agricola (art. 38);
- Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 art. 142 lett.C (art. 18);
- Idrografia principale – tutela (art. 23);
- Fasce di rispetto stradale (art. 24);

3.6.2.5 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.

3.6.2.5.1 Aggiornamento della pianificazione rispetto al PP approvato

Nella predisposizione del Piano il Comune ha recepito l'approvazione da parte del CIPE del progetto preliminare della linea AV/AC, per la tratta in esame difatti il tracciato di progetto interessa il territorio comunale di Belfiore nella tratta compresa tra le km 12+320 e quella 17+420, 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, puntando verso sud all'altezza del km 12+725, purtuttavia correndo in stretta adiacenza l'uno all'altro.

La tavola n. 4 "Carta della Trasformabilità" del PATI, indica che il tracciato di progetto si pone lungo la "Ferrovia ad alta capacità di progetto" per tutto il suo corso.

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+800 al km 15+140 con "Aree della programmazione e della pianificazione urbanistica" e al km 15+900 con il "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+450 al km 17+050, lambendo nuovamente "Aree della programmazione e della pianificazione urbanistica" dal km 16+680 al km 16+760.

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

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>					
	<p data-bbox="795 216 1466 279">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="795 279 2864 359"> <tr> <td data-bbox="795 279 1466 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. </td> <td data-bbox="1466 279 2864 359" style="text-align: right;">Pag 110 di 169</td> </tr> <tr> <td data-bbox="795 310 1466 359"> IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td></td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.	Pag 110 di 169	IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.	Pag 110 di 169					
IN0D00DI2RGSA000P001D_00A						

approvato con relative aree impegnate” dal km 12+320 al km 17+420; 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 al km 16+500 viene interferita una “Area a parco gioco e sport – F3” e una “pista ciclabile”. Infine si interseca un “Vincolo paesaggistico D. Lgs. 42/2004 – Corsi d’acqua” dal km 17+240 al km 17+420 circa.

3.6.2.5.2 Livello di coerenza

- **Variante di San Bonifacio (dal km. 12+725 al km 29+482.31)**

Il nuovo tracciato di progetto interessa il territorio comunale di Belfiore nella tratta compresa tra le km 12+725 e quella 17+700.

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+725 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 ciclopedonale” 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 dal km 12+725 al km 16+000 si colloca con coerenza su “Alta capacità – corridoio individuato nel progetto preliminare approvato con relative aree impegnate – art. 43”, ossia che riporta le aree comunque impegnate per la realizzazione della sede ferroviaria con le relative opere complementari e dell’elettrodotto ad essa dedicato. All’altezza della progressiva km 16+00 il progetto si discosta da quanto previsto nel preliminare; inoltre quasi l’intera tratta ricadente nel territorio comunale si colloca su “Territorio agricolo – art. 45” sul quale sono ammessi esclusivamente interventi edilizi connessi all’attività agricola e di conseguenza il progetto non risulta coerente con le disposizioni della ZTO.

Dal km 13+610 al km 14+050 il tracciato interferisce con “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; mentre dal km 14+850 al km 14+890 con “Aree a parco gioco e sport – F3 – art. 79”, ambiti non sono soggetti a particolari limitazioni, se non quello della loro destinazione a servizio o infrastruttura pubblica o di interesse pubblico o privato convenzionato.

Successivamente viene interferito un ulteriore “Allevamento zootecnico intensivo – art. 44” 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 – art. 53” al km 15+900, elementi per i quali sono ammessi solo interventi di cui ai vigenti gradi di protezione assegnati; mentre il relativo “Cono visuale significativo – art. 58” è prevista la salvaguardia in qualunque intervento di modificazione dell’assetto dei luoghi. Dal km 17+270 alla km 17+600 circa sono interferite aree di “Cave abbandonate o dismesse art. 57”, normate dall’articolo 57 che riguarda gli interventi di miglioramento ambientale degli elementi di degrado del paesaggio, quali le cave abbandonate e dismesse, mediante riempimento, rimodellazione e rinterrati con terre e rocce da scavo.

Il “Vincolo paesaggistico D. Lgs. 42/2004 – Corsi d’acqua – art. 29” interferito dal km 17+440 al km 17+700 rappresenta ambiti in cui sono da evitare opere e movimenti di terra che modifichino in modo significativo l’assetto paesaggistico, di aprire nuove strade

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 111 di 169

e di realizzare ogni opera che comprometta il mantenimento e l'evoluzione degli equilibri ecologici e naturali in tutti i loro aspetti, quindi il progetto non risulta coerente con le indicazioni per l'ambito.

- **I tracciati delle linee elettriche: 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 ciclopedonali. 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.

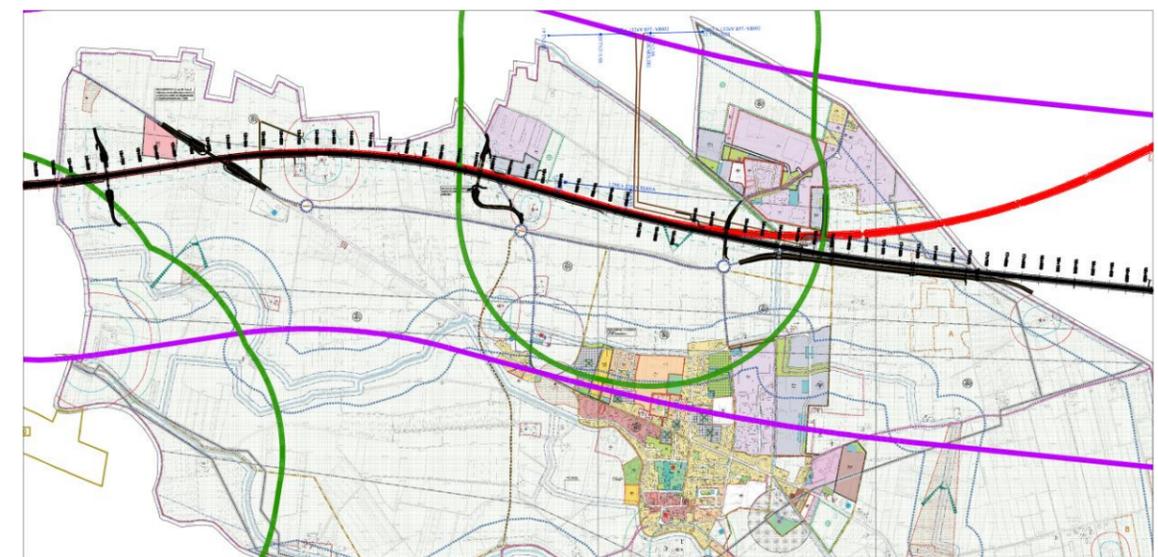
In prossimità dei sostegni 11 – 12 si individua un cono visuale significativo (art. 58 delle NTO). I coni visuali secondo quanto indicato dall'art. 58 devono essere salvaguardati nella loro estensione in caso di qualunque intervento di modificazione dell'assetto dei luoghi.

- **Conclusioni**

All'interno del territorio comunale di Belfiore, la Variante si distacca dal tracciato del progetto preliminare all'altezza della km 12+725. La Variante, nell'intervallo compreso

tra il Km 12+725 e il km 16+000, si sviluppa in adiacenza del progetto preliminare approvato correndo lungo il corridoio individuato dal Piano quale "Alta capacità – corridoio individuato nel progetto preliminare approvato con relative aree impegnate". A partire dal Km 16+000 la Variante di San Bonifacio si discosta dall'asse del progetto preliminare correndo più a sud e nonostante interferisca con aree a vocazione prettamente agricola, si riducono notevolmente le interferenze con le aree urbane presenti.

La porzione di elettrodotto "S. Bonifacio" interessa aree agricole, di conseguenza non crea interferenze di rilievo.



Estratto PI Belfiore

3.6.2.5.3 Cantierizzazione

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

CI 2.1 Cantiere industriale Belfiore e area operativa annessa CO 2.2:

- Territorio agricolo (art. 4);

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p data-bbox="795 216 1466 279">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="795 279 2864 359"> <tr> <td data-bbox="795 279 1466 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td data-bbox="1466 279 2864 359" style="text-align: right;"> Pag 112 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 112 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 112 di 169			

- Alta capacità - corridoio individuato nel progetto preliminare approvato con relative aree impegnate (art. 3.15).

CB 2.3 Campo Base Belfiore:

- Territorio agricolo (art. 4);
- Alta capacità - corridoio individuato nel progetto preliminare approvato con relative aree impegnate (art. 3.15).

CO 2.4 Cantiere Operativo Belfiore:

- Territorio agricolo (art. 4);
- Alta capacità - corridoio individuato nel progetto preliminare approvato con relative aree impegnate (art. 3.15).

La viabilità di cantiere si colloca sulle seguenti aree:

- Territorio agricolo (art. 4);
- Alta capacità - corridoio individuato nel progetto preliminare approvato con relative aree impegnate (art. 3.15);
- Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 art. 142 lett. C (art. 3.1);
- Allevamenti zootecnici intensivi – distanze minime (art. 4.2);
- Perimetro area di tutela beni architettonici e ambientali ex art. 10 L.R. 24/85 – scheda B (art. 4.3);
- Elettrodotti – fasce di rispetto (art.3.11);
- Viabilità fasce di rispetto (art. 3.10);
- ZTO F3 – aree a parco gioco e spor (art. 6.8);
- Coni visuali significativi (art. 6.9);
- Cave abbandonate o dismesse – prive di valenza naturalistico – ambientale (art. 4);
- Gasdotti – fasce di rispetto (art.3.12);
- Idrografia – zone di tutela fluviale (art. 3.9).

3.6.2.6 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".

3.6.2.6.1 Livello di coerenza

- **I tracciati delle linee elettriche: 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.

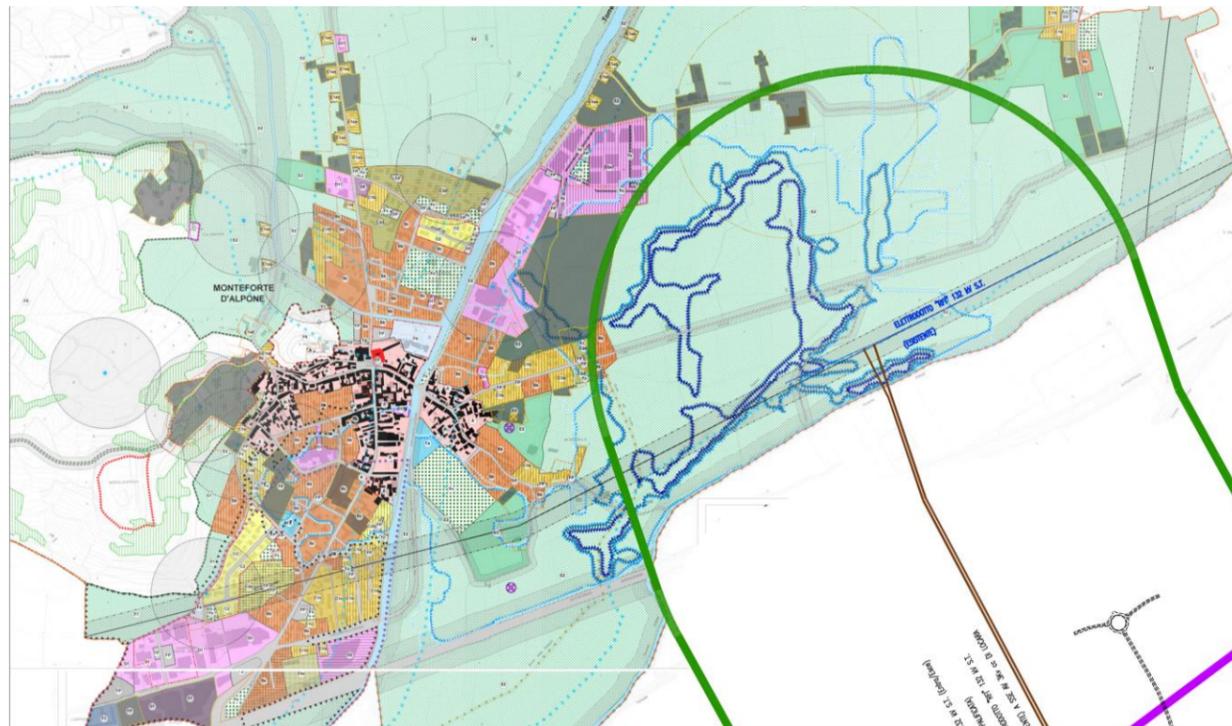
Il Piano degli Interventi mostra che i nuovi sostegni 1 – 2 si attestano all'interno della fascia di rispetto dell'elettrodotto in area a destinazione agricola (E2) ed a pericolosità idraulica moderata. Ai sensi dell' art. 21 delle NTO all'interno di questi ultimi ambiti si applicano le disposizioni 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 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 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;

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>	
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. Pag 113 di 169</p> <p>IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	

e. 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

- **Conclusioni**

La porzione di elettrodotto "Locara" interessa aree agricole, di conseguenza non crea interferenze di rilievo.

3.6.2.7 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.

3.6.2.7.1 Aggiornamento della pianificazione rispetto al PP approvato

Il progetto in esame entra nel territorio comunale di San Bonifacio all'altezza del km 17+420 circa, collocandosi su "zona agricola E2" fino al km 19+950, e attraversando viabilità locale, corsi d'acqua minori e dal km 18+700 al km 18+800 rispettivamente "Zona PP" e "Verde privato".

Dal km 19+950 al km 20+000 viene attraversato il corso del Torrente Alpone e Valli Urle, per poi interferire con "zona F3 – aree attrezzate a parco, gioco e sport" dal km 20+000 al km 20+080, "Zona C2" dal km 20+080 al km 20+290 e "Zona D1" dal km 20+290 al km 20+500. Da questo punto in poi, il tracciato corre in adiacenza della linea ferroviaria esistente e relativo "Vincolo ferroviario", lambendo a sud diverse aree urbane; in particolare "ZTO C1" dal km 20+560 al km 20+810 e "ZTO B" dal km 20+820 al km 20+870 circa.

In seguito vengono lambite "ZTO C1" dal km 21+400 al km 21+450, "Zona F4 – parcheggi" dal km 21+450 al km 21+540, "ZTO C1" dal km 21+570 al km 21+650 e "Zona F2 – attrezzature di interesse comune" dal km 21+660 al km 21+800.

Proseguendo, dal km 21+800 al km 22+000 l'intervento interessa "aree soggette a piano attuativo" e "zona F3 – aree attrezzate a parco, gioco e sport" dal km 22+000 al km 22+140.

Successivamente il progetto lambisce a sud "Zona agricola E2" dal km 22+140 al km 25+600, intersecando nel contempo viabilità locale e corsi d'acqua minori; mentre dal km 25+600 al km 25+740 lambisce una "Zona C1", per poi continuare ad interessare "Zona agricola E2" fino al km 26+730 in cui esce dal territorio comunale di San Bonifacio.

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>					
	<p data-bbox="795 216 1466 279">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="795 279 2852 354"> <tr> <td data-bbox="795 279 1466 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. </td> <td data-bbox="1466 279 2852 354" style="text-align: right;">Pag 114 di 169</td> </tr> <tr> <td data-bbox="795 310 1466 354"> IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td></td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.	Pag 114 di 169	IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.	Pag 114 di 169					
IN0D00DI2RGSA000P001D_00A						

3.6.2.7.2 Livello di coerenza

- **Variante di San Bonifacio (dal km. 12+725 al km 29+482.31)**

Il tracciato di progetto interessa il territorio comunale di San Bonifacio nella tratta compresa tra le km 17+700 e quella 27+300.

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, per la quale è previsto che si possano insediare esclusivamente gli edifici, i manufatti, e le attività previste dalla L.R. 24/85, per le aree agricole.

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 soggetto a vincolo paesaggistico in cui l’edificazione è subordinata ai nulla osta di legge degli Enti competenti secondo le specifiche normative, 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” ossia la fascia di rispetto del depuratore nella quale sono previste attrezzature di depurazione della fognatura comunale 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 D1d” per la quale sono ammesse strutture, infrastrutture ed impianti tecnologici, di servizio delle aziende e/o di interesse collettivo; 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 D2b” per la quale sono ammesse strutture, infrastrutture ed impianti tecnologici, di servizio delle aziende e/o di interesse collettivo.

In seguito il progetto interessa prevalentemente “Zona agricola E2” e “Zona agricola E3” che sono contemporaneamente utilizzabili per scopi agricolo-produttivi e per altre destinazioni, 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” che è 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. Infine dal km 26+640 al km 26+800 interseca una “Zona di rispetto cimiteriale” nella quale sono ammesse solo costruzioni relative alla funzionalità e gestione del cimitero.

- **I tracciati delle linee elettriche: 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 agricolo 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:

- Infrastrutture tecniche di difesa del suolo, strade, canali, ecc.;
- Impianti tecnici, quali cabine elettriche, cabine di decompressione per il gas, serbatoio, acquedotto, ecc.. Impianti ripetitori televisivi.
- 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).

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	
		Pag 115 di 169

• **I tracciati delle linee elettriche: 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.

• **Conclusioni**

La Variante di San Bonifacio si sviluppa a sud del precedente, interessando maggiormente aree agricole e di conseguenza non interferendo con il sistema insediativo comunale, producendo dunque un impatto significativamente migliore sul tessuto urbano consolidato.

Si osserva che il tracciato della Linea AV/AC a seguito dell’approvazione CIPE del 2006, costituisce Variante agli strumenti urbanistici che non risulta essere stata recepita graficamente dall’Amministrazione Comunale all’interno dello strumento urbanistico vigente.

La porzione di elettrodotto “Locara” interessa aree agricole, di conseguenza non crea interferenze di rilievo, così come il cavidotto “Dugale”.

La pista di cantiere, si colloca sulle seguenti aree:

- Zona di rispetto stradale;
- ZTO E2;
- ZTO E3;
- Area di rispetto depuratore;
- ZTO D1d
- Vincolo idraulico ai sensi R.D. 08/05/04 n.368;
- Vincolo paesaggistico ai sensi L.S. 431/85;
- PdL 1;
- ZTO D2b;
- ZTO A 23;
- ZTO C1;
- Zona di rispetto cimiteriale;
- Vincolo ferroviario.

3.6.2.7.3 Cantierizzazione

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

CO 3.1 Cantiere Operativo Alpone:

- ZTO E.2;
- Area di rispetto depuratore.
- Fascia di rispetto stradale.

CI 3.2 Cantiere Industriale Bonifacio e area operativa annessa CO 3.3:

- ZTO E.2;
- Fascia di rispetto stradale.

CO 3.4 Cantiere Operativo Bonifacio:

- ZTO E.2;
- Nuova viabilità e fascia di rispetto.



Estratto PRG San Bonifacio

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>	
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. Pag 116 di 169</p> <p>IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	

3.6.2.8 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.

3.6.2.8.1 Livello di coerenza

- **I tracciati delle linee elettriche: Cavidotto a 132 kV**

Il cavidotto “Dugale” (BG1, BG2, BG3) di aggancio all’esistente SSE Dugale ricade all’interno del comune di Arcole, essendo esso un elemento interrato non genera interferenze se non nella fase di realizzazione dello stesso.

- **Conclusioni**

Il cavidotto Dugale non genera interferenze se non nella fase di realizzazione.



Estratto PI Arcole

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: left;"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td style="width: 50%; text-align: right; vertical-align: top;"> Pag 117 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 117 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 117 di 169			

3.6.2.9 Comune di Lonigo

Il tracciato di progetto interessa il territorio comunale di Lonigo nella tratta compresa tra le km 26+730 e quella 29+760.

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.

3.6.2.9.1 Aggiornamento della pianificazione rispetto al PP approvato

Il Piano di Assetto del territorio evidenzia che il tracciato dal km 26+730 al km 26+860 interessa a nord *“Ambiti di urbanizzazione consolidata – Attività economiche non integrabili con la residenza”*, mentre a sud dal km 26+800 al km 27+020 interferisce con *“Servizi di interesse comune di maggior rilevanza”* e con *“Corridoio ecologico secondario – Aree di deframmentazione”*. Successivamente al km 27+100 viene interferita *“Viabilità sovracomunale in programmazione”* e dal km 27+200 al km 27+300 viene interferito un ambito di *“Edificazione diffusa”*.

All'altezza del km 27+700 viene nuovamente interferito *“Corridoio ecologico secondario – Aree di deframmentazione”*, per poi interessare dal km 28+030 al km 28+600 *“Ambiti per interventi di inserimento paesaggistico e di mitigazione ambientale”* e lambendo dal km 28+600 al km 29+000 *“Ambiti di urbanizzazione consolidata – Attività economiche non integrabili con la residenza”*.

Il Piano Regolatore Generale indica che all'altezza del km 26+730, il tracciato infrastrutturale interessa la *“Fascia di rispetto ferroviaria”* fino al km 27+000, lambendo a nord una *“Zona D1”* e interferendo inoltre con una *“Zona F”* dal km 26+800 al km 27+000. Successivamente dal km 27+000 al km 28+500 viene interferita *“Zona agricola – sottozona E2 pianura”*, per poi tornare a correre su *“Fascia di rispetto ferroviaria”* dal km 28+500 al km 29+790 e lambire dal km 28+600 al km 30+300 *“Zona D1”*. Infine dal km 29+050 al km 30+070 viene interferita una *“Aree a rischio di incidente rilevante e relative fasce di rispetto”*.

3.6.2.9.2 Livello di coerenza

- **Variante di San Bonifacio (dal km. 12+725 al km 29+482.31)**

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 29+482.31.

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 – art. 11”* normata dall'articolo n. 11 e con cui l'intervento risulta coerente, interferendo successivamente con una *“Zona F – art. 10”* dal km 27+460 al km 27+670 destinate alle attività partecipative, amministrative, culturali, sociali, sanitarie, ricreative e quindi per la realizzazione di chiese, opere parrocchiali, edifici pubblici amministrativi ecc.; mentre le opere complementari previste in quest'area ricadono su *“Zona agricola – sottozona E2 pianura – art. 8”* le quali 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.

Successivamente il tracciato continua a correre su *“Fascia di rispetto ferroviaria art. 11”*, lambendo dal km 29+250 al km 29+482.31 *“Zona D1 – art. 5”* riservata alla costruzione di edifici a carattere produttivo e in cui non è previsto l'intervento in esame.

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
ATI bonifica	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	

• **Conclusioni**

Si osserva che il tracciato della Linea AV/AC a seguito dell'approvazione CIPE del 2006, costituisce Variante che non risulta essere stata recepita graficamente dall'Amministrazione Comunale all'interno del P.R.G.

Si segnala che è stato approvato il P.A.T. con Conferenza di Servizi in data 21.05.2015; la tavola n.1 denominata "Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale" evidenzia come il tracciato approvato dal CIPE 2006, corra lungo la linea che il Piano identifica quale "Tracciato Alta Velocità di previsione/fasce di rispetto", mentre la Variante di San Bonifacio si sviluppa in parte in adiacenza al "Tracciato Alta Velocità di previsione/fasce di rispetto" ed in parte alla linea ferroviaria esistente e relativa fascia di rispetto. Si riscontra pertanto una coerenza tra progetto proposto e previsioni di Piano per entrambe le scelte progettuali.

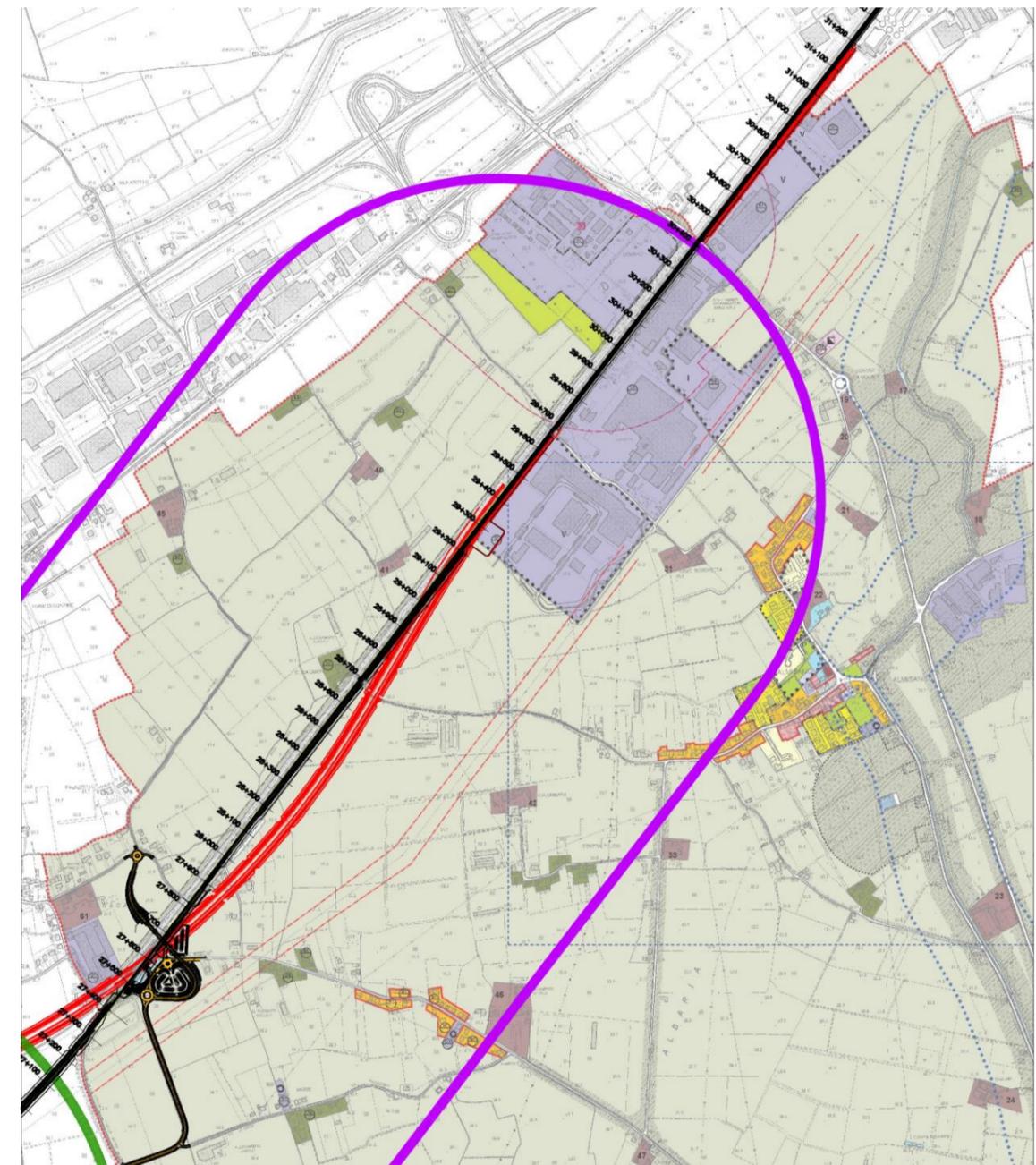
3.6.2.9.3 Cantierizzazione

L'area di cantiere CB 3.5 Campo Base Lonigo si colloca sulle seguenti aree:

- Zona agricola - sottozona E.2 P pianura (art. 8).

La viabilità di cantiere, si colloca sulle seguenti aree:

- Fascia di rispetto ferroviaria (art. 11);
- Aree per attrezzature di interesse comune (art. 10);
- Zona agricola - sottozona E.2 P pianura (art. 8)
- ZTO D1 (art. 5);
- Aree a rischio di incidente rilevante e relative fasce di rispetto (art. 11).



Estratto PRG Lonigo

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>	
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. Pag 119 di 169</p> <p>IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	

3.6.2.10 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

3.6.2.10.1 Aggiornamento della pianificazione rispetto al PP approvato

Il progetto entra nel territorio comunale di Montebello Vicentino all'altezza del km 29+760 circa, 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" prima e poi dei "limiti fisici alla nuova edificazione", per interferire, infine, con degli "Ambiti per interventi di riqualificazione e mitigazione ambientale".

L'analisi della tavola n. 1 del PI "Intero territorio comunale" mostra che il tracciato proposto insiste all'interno della "Fascia di rispetto ferroviaria" di un'area individuata quale "Corridoio AV/AC a fini urbanistici", pertanto lo strumento urbanistico risulta aver recepito la delibera di approvazione CIPE del progetto preliminare.

Oltre a quanto già indicato, il progetto interessa "Attività rischio di incidente rilevante", mentre lambisce a sud "Zona D1" ed "Aree per attrezzature di interesse comune", nel contempo ricade in "depuratore – fascia di rispetto". Infine vengono lambite aree agricole: "Zona Ep – agricola di pianura", interferendo altresì con un "Elettrodotto".

3.6.2.10.2 Livello di coerenza

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

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

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

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

Il Piano degli Interventi indica che l'area di cava è situata su "Zona Ep – agricola di pianura – art. 37", zone agricole di pianura di primaria importanza per la funzione agricola produttiva e interessando nel contempo: "Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 art. 136 – art. 39" in cui gli interventi ammessi, sono subordinati al parere favorevole da parte delle Autorità preposte; "Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 – Corsi d'acqua – art. 39" in cui gli interventi ammessi, sono subordinati al parere favorevole da parte delle Autorità preposte; "Idrografia – fasce di rispetto – art. 40" in cui sono ammessi gli interventi previsti dalla disciplina di zona; "Discariche – Fasce di rispetto – art. 44" considerate "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" ossia i contesti figurativi, anche non funzionalmente pertinenziali ai complessi monumentali, alle ville venete e alle più significative strutture insediative storiche, la cui tutela appare necessaria

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>	
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p> <p style="text-align: right;">Pag 120 di 169</p>	

alla comprensione dell'insieme architettonico/paesaggistico che costituisce un'eccellenza del territorio; "Formazioni arboree lineari – art. 41" le cui piante abbattute dovranno essere sostituite con altrettanti soggetti appartenenti alla medesima specie; "Coni visuali – art. 41" per un tratto di ml 20 in corrispondenza di tali punti e per una profondità di 300 o comunque fino alla prima barriera visiva, seguendo l'angolatura del cono ottico è vietata l'interposizione di ostacoli.

• **Conclusioni**

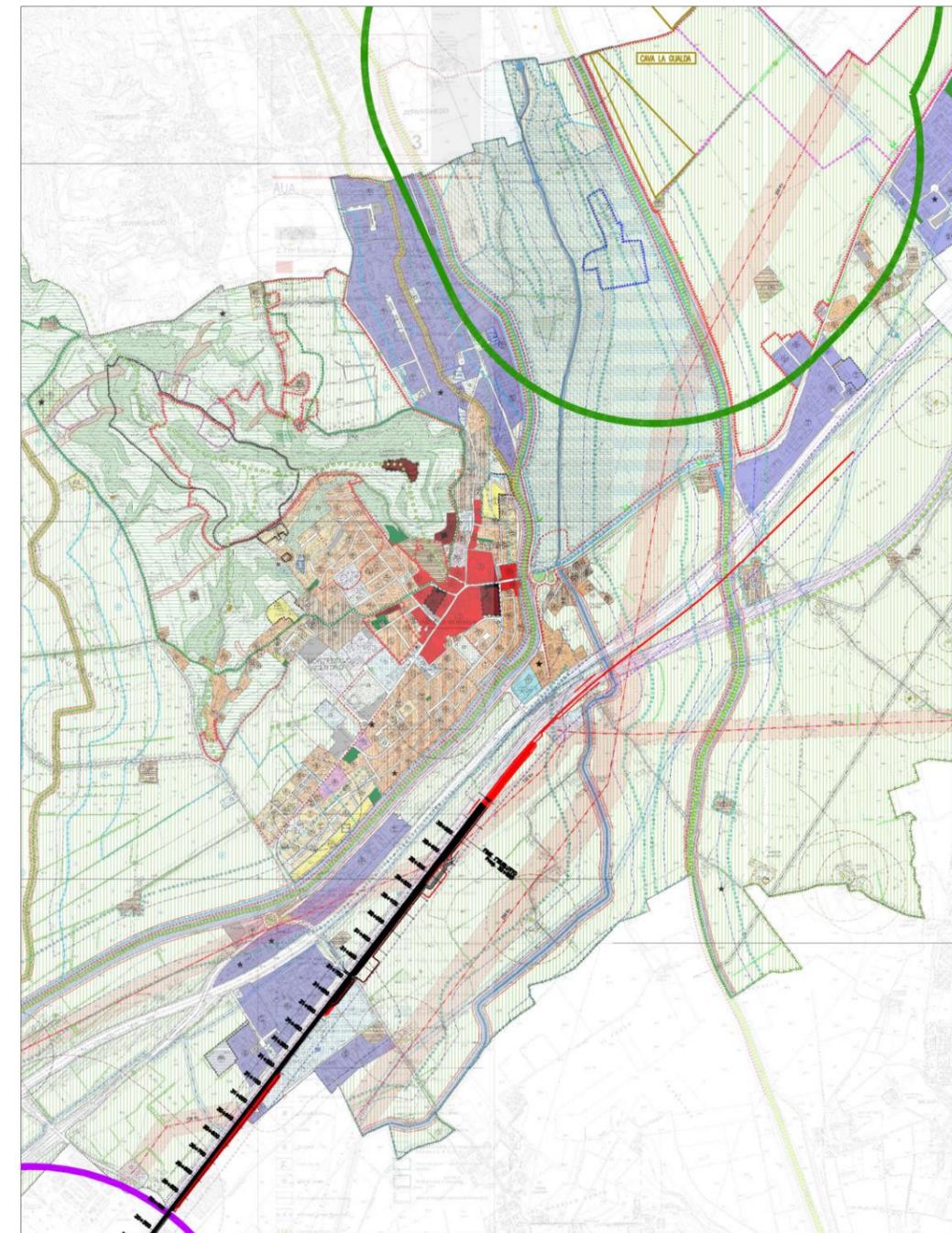
L'infrastruttura risulta coerente con la strumentazione urbanistica comunale che individua in corrispondenza di questi, nella tavola n.1, "Fascia di rispetto ferroviaria" e "Corridoio AV/AC a fini urbanistici".

Come emerge dall'analisi, l'area di cava A.C.3 - La Gualda, si colloca su un ambito in cui è presente una stratificazione di elementi vincolati e tutelati, di conseguenza su un ambito particolarmente sensibile.

3.6.2.10.3 Cantierizzazione

La viabilità di cantiere, si colloca sulle seguenti aree:

- Fascia di rispetto ferroviaria (art. 40);
- Corridoio AC/AV a fini urbanistici (art. 40);
- Zona Ep agricola di pianura (art. 36-37);
- Attività rischio incidente rilevante (art. 40);
- Metanodotto (art. 40);
- Elettrodotta (art. 40);
- Formazioni arboree lineari (art. 41);
- ZTO D1 (art. 25);
- Aree per attrezzature di interesse comune (art. 38).



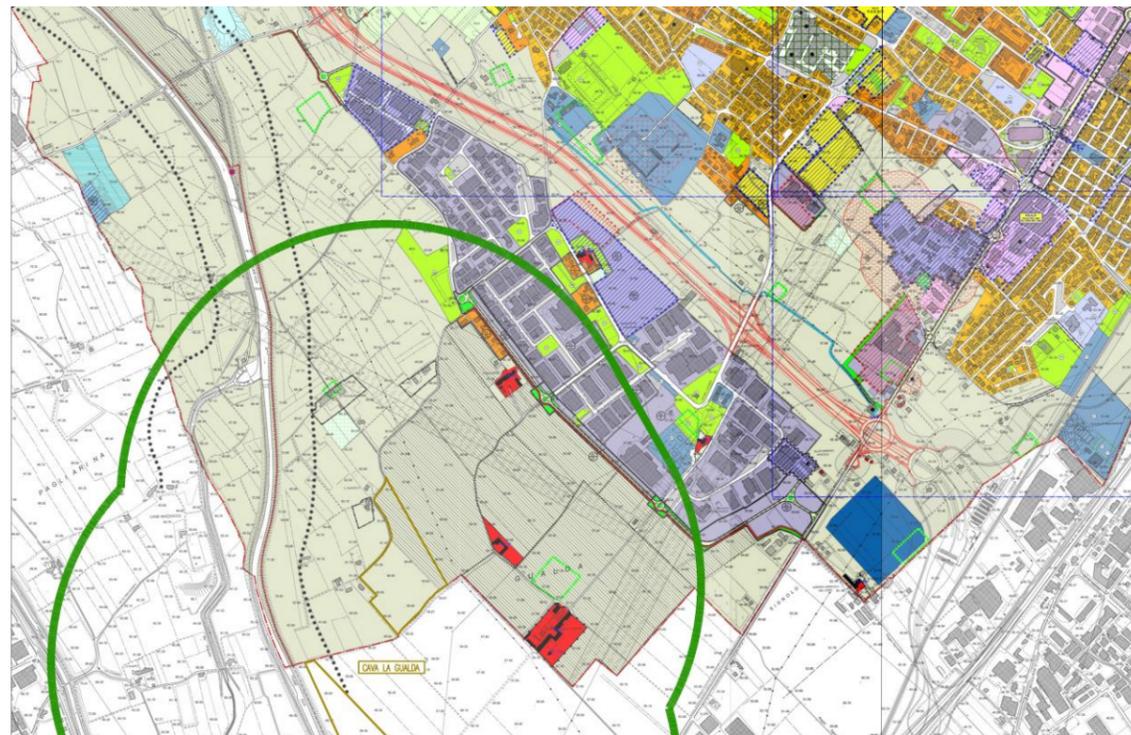
Estratto PI Montebello Vicentino

	<p align="center">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>	
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. Pag 121 di 169</p> <p>IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	

3.6.2.11 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.



Estratto P.R.G. Montecchio Maggiore

3.6.2.11.1 Livello di coerenza

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

L'area di cava A.C. 3 – La Gualda, si colloca parzialmente sul territorio comunale di Montecchio Maggiore il quale è dotato di Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.), che

attraverso la tavola n. 1 “*Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale*” evidenzia che l’ambito in esame non interferisce con elementi di rilievo

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

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

Il Piano Regolatore Generale, indica che l’area di Cava A.C.3 interessa una “*Zona agricola E2B di pianura – art. 28*” che 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 e “*Ambiti di tutela ambientale/paesaggistica – art. 28*” in cui è vietata ogni nuova edificazione residenziale.

- **Conclusioni**

Come emerge dall’analisi, l’area di cava A.C.3 - La Gualda, si colloca su un ambito in cui è presente il “Contesto figurativo” della Villa Gualda, di conseguenza su un ambito potenzialmente sensibile.

3.6.2.12 Comune di Vicenza

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

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

3.6.2.12.1 Cantierizzazione

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

- ZTO E – rurale agricolo.

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 122 di 169

PIANO	ESTREMI ADOZIONE	DELIBERA CIPE 2006
Comune di Verona	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.	Recepita dallo strumento urbanistico vigente
Comune di San Martino Buon Albergo	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.	Recepita dallo strumento urbanistico vigente
Comune di Zevio	Piano Regolatore Comunale (P.R.C.), il quale si articola in Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) approvato con DGRV n. 881 del 22.05.2012 e Piano degli Interventi (P.I.) approvato con DCC n. 11 del 28.02.2013.	Recepita dallo strumento urbanistico vigente
Comune di Caldiero	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. Piano degli Interventi approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 9 in data 12.04.2010.	Recepita dallo strumento urbanistico vigente
Comune di Belfiore	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.	Recepita dallo strumento urbanistico vigente
Comune di Monteforte d'Alpone	Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) in vigore dal 06.03.2014 Piano degli Interventi (P.I.) in vigore dal 24.08.2014.	Il territorio comunale è interessato esclusivamente da una limitata porzione dell'elettrodotto "Locara".
Comune di San Bonifacio	Piano Regolatore Generale (P.R.G.), ultima Variante Generale approvata con DGRV n. 1254 DEL 14.04.1998. Successivamente è stato modificato con diverse varianti di carattere puntuale.	Non recepita dallo strumento urbanistico vigente
Comune di Arcole	Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.), approvato con Delibera della Giunta Regionale n. 1402 del 06 settembre 2011 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.
Comune di Lonigo	P.A.T. approvato con Conferenza dei servizi del 21/05/2015. Piano Regolatore Generale (P.R.G.), ultima Variante Generale è stata approvata con DGRV n. 518 del 18.02.1997	Recepita dallo strumento urbanistico vigente

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 123 di 169

Comune di Montebello Vicentino	<p>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.</p> <p>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</p>	Recepta dallo strumento urbanistico vigente
Comune di Montecchio Maggiore	<p>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.</p> <p>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</p>	Il territorio comunale di Montecchio Maggiore è interessato esclusivamente dalla realizzazione della Cava A.C.3 La Gualda.

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 124 di 169

3.6.3 La Pianificazione Energetica Comunale

3.6.3.1 Comune di Verona

Con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 81 del 25 ottobre 2012 il comune di Verona ha approvato il Piano Energetico Ambientale Comunale (PEAC), il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES).

Il PEAC è uno strumento di programmazione che prevede misure e interventi per raggiungere obiettivi di sviluppo sostenibile e di risparmio energetico, redatto ai sensi dall'art. 5, comma 5, della Legge 10/91 (comune con oltre 50.000 abitanti). Per la sua elaborazione è stato stipulato un accordo con il Dipartimento di Ingegneria Energetica, Nucleare e del Controllo Ambientale (D.I.E.N.C.A.) dell'Università di Bologna (Deliberazione di Giunta Comunale n.269 del 2 settembre 2009).

Il Comune di Verona ha inoltre aderito al "Patto dei Sindaci" con Deliberazione di Consiglio Comunale n.63 del 30 ottobre 2008. L'iniziativa del "Patto dei Sindaci", su base volontaria, vuole coinvolgere attivamente le città europee nel percorso verso la sostenibilità energetica ed ambientale, impegnandole a predisporre un Piano di Azione per l'Energia Sostenibile (PAES). Il Comune ha deciso di elaborare il PAES all'interno del PEAC per predisporre un documento unico, completo e che fornisca un inquadramento generale dei consumi energetici nel territorio comunale, determinando anche un inventario delle emissioni di CO2.

Attraverso il Piano Energetico Ambientale Comunale si vogliono raggiungere gli obiettivi di:

- riduzione delle emissioni di CO2 del 20% entro il 2020 (attraverso le azioni indicate nel Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile);
- favorire attività e politiche volte alla riduzione dei consumi energetici;
- incrementare il ricorso alle fonti rinnovabili.

Il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile si compone complessivamente di 23 interventi (o azioni) suddivisi in 7 settori; oltre a specifiche azioni vi sono anche interventi di carattere meno operativo e più gestionale. Il PAES costituisce un valido strumento operativo, comprensivo delle linee di azione strategiche da attuare nel breve, medio e lungo periodo per lo sviluppo di un sistema energetico sostenibile.

Questi gli ambiti di intervento del PAES:

- Settore Illuminazione Pubblica
- Settore Residenziale
- Settore Terziario
- Settore Attività Produttive
- Settore Trasporti
- Settore Verde Pubblico
- Attività di tipo Gestionale

Si riporta di seguito l'elenco delle Azioni suddivise per Settore:

- Settore ILLUMINAZIONE PUBBLICA
 - ILL-P 01 Semafori a LED
 - ILL-P 02 Risanamento Illuminazione Pubblica
 - ILL-P 03 Piano dell'Illuminazione per il Contenimento dell'Inquinamento Luminoso (PICIL)
- Settore RESIDENZIALE
 - RES 01 Certificazione Energetica Edifici Residenziali Comunali
 - RES 02 Voucher Certificazione Energetica
 - RES 03 Retrofit Energetica di Edificio Pubblico
 - RES 04 Voucher Elettrodomestici
 - RES 05 Politiche volte all'efficienza Energetica del Parco Edilizio Privato
- Settore TERZIARIO
 - TER 01 Audit Energetico Edifici Pubblici
 - TER 02 Razionalizzazione Energetica Nel Settore Terziario
- Settore ATTIVITÀ PRODUTTIVE
 - APR 01 Voucher Audit Energetico PMI
 - APR 02 Incremento dell'efficienza Energetica nel Settore Industriale
- Settore TRASPORTI
 - TRAS 01 Car pooling

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 125 di 169

- TRAS 02 Car sharing
- TRAS 03 Mobilità ciclabile
- TRAS 04 Misure Generali per l'Incentivazione di Forme di Mobilità Alternativa
- TRAS 05 Rinnovo del Trasporto Privato
- Settore ENERGIE RINNOVABILI
 - FER 01 Solare Fotovoltaico su Edifici Privati
 - FER 02 Solare Fotovoltaico su Edifici Pubblici e Spazi Pubblici da parte di Privati
 - FER 03 Solare Termico in Edifici Pubblici quali Asili Nido, Scuole Materne Comunali, Impianti Sportivi e Ospedali Pubblici
- Attività di tipo GESTIONALE
 - GES 01 Requisiti Energetici in Acquisti di Prodotti e Servizi (Energy Manager)
 - GES 02 Allacciamento al Teleriscaldamento
- Settore VERDE PUBBLICO
 - VER 01 Piano di Forestazione

Attuando le azioni previste nel Piano si stima un risparmio energetico di 834.054 MWh/anno, evitando l'immissione in atmosfera di 261.438 t di CO₂.

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p data-bbox="765 216 1231 237">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="765 279 2798 354"> <tr> <td data-bbox="765 279 1424 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td data-bbox="1424 279 2798 354" style="text-align: right;"> Pag 126 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 126 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 126 di 169			

3.7 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.

3.7.1 Aggiornamento del quadro vincolistico rispetto al PP approvato

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". Nello stesso tratto, il tracciato in esame il "Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c" derivante dalla presenza del Torrente Valpantena, così come viene interferito un "Vincolo Monumentale - Ambiti - art. 10 D.Lgs. 42/2004". 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"; per poi interferire 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.

In seguito il tracciato attraversa nuovamente il "Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c" afferente al Fiume Fibbio, ed "Vincolo paesaggistico delle aree boscate – D.Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c"; per poi attraversare 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 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.

Il tracciato approvato CIPE 2006 interferisce con il corso del fiume Dugal Masera e con il fiume Torrente Alpone e Valli Urle entrambi soggetti a "Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c".

Proseguendo in direzione est, il tracciato lambisce due "Aree di notevole interesse pubblico art. 136 del D.Lgs. 42/2004"; interferendo infine con la stazione di Lonigo individuata come "Vincolo Monumentale D.Lgs. 42/2004 – edifici".

3.7.2 Livello di coerenza

- **Variante di San Bonifacio (dal km. 12+725 al km. 29+482.31)**

Il tracciato della Variante di San Bonifacio attraversa le seguenti aree vincolate:

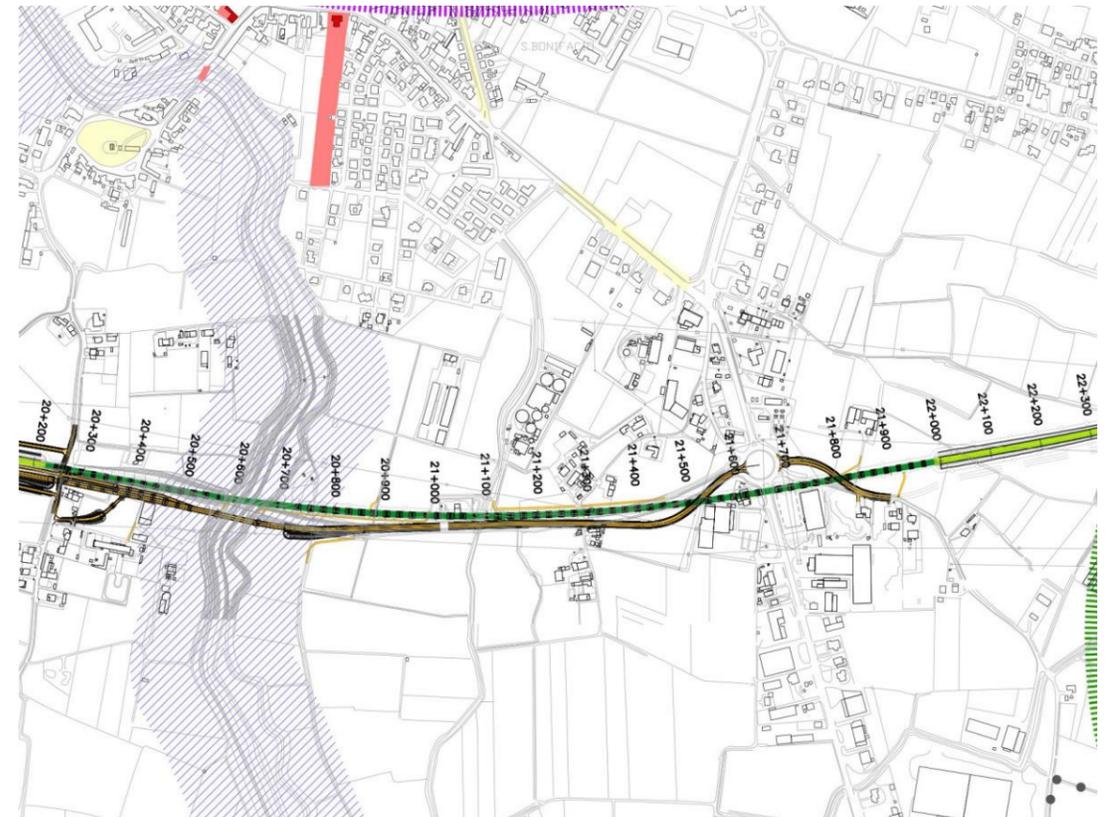
1. corso del fiume Dugal Masera soggetto a Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c;
2. corso del Torrente Alpone e Valli Urle soggetto a Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c;
3. Stazione Ferroviaria di Lonigo, individuata ai sensi degli articoli 10 e 12 del D.Lgs. 42/2004.

1. Il vincolo del fiume Dugal Masera viene interferito da ovest verso est, oltre ad essere interessato marginalmente dall'opera complementare presente al km 18+900; per tale tipologie di vincolo i progetti devono essere corredati di "Relazione Paesaggistica", ai sensi del D.P.C.M. del 12 dicembre 2005, al fine di ottenere l'autorizzazione paesaggistica.



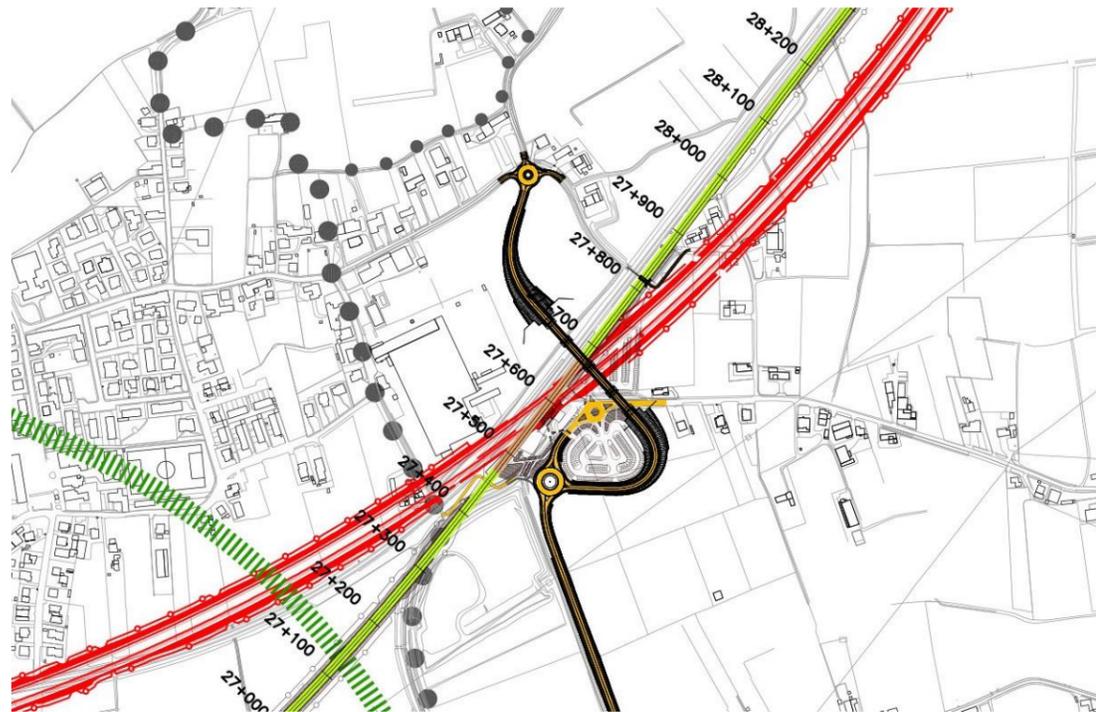
Estratto vincolo Fiume Dugal Masera

2. Il vincolo generato dalla presenza del corso del Torrente Alpone e Valli Urle, che viene interferito da ovest verso est tra il km 20+450 e il km 20+800, è sempre soggetto a "Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c" e e per tale tipologie di vincolo i progetti devono essere corredati di "Relazione Paesaggistica", ai sensi del D.P.C.M. del 12 dicembre 2005, al fine di ottenere l'autorizzazione paesaggistica.



Estratto vincolo Torrente Alpone e Valli Urle

3. La stazione di Lonigo, interferita dall'asse principale all'altezza della progressiva km 27+600 circa, è stata individuata quale bene culturale ai sensi degli articoli 10 e 12 del D.Lgs. 42/2004. Per tale bene è prevista l'attivazione della Verifica di Interesse Culturale ai sensi dell'articolo 12 del D.Lgs. 42/2004.



Estratto vincolo Stazione di Lonigo

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

1. Villa Panterona o Panarotta in comune di Belfiore D.M. 19/11/1960, posta a sud del tracciato ad una distanza di circa 550 ml;
2. Villa Tantini e parco in comune di Belfiore D.M. 05/04/1976, posta a nord del tracciato a una distanza di circa 400 ml;
3. Ex Poligono di Tiro a segno nazionale in Comune di San Bonifacio D.M. 28/06/1999, posto a nord dell'asse principale a una distanza di circa 600 ml;

4. Villa Camuzzoni Gritti e parco in Comune di San Bonifacio D.M. 18/10/1982, posta a nord del tracciato a una distanza di circa 900 ml;
5. Ponte della Motta in Comune di San Bonifacio D.M. 28/03/2013 e D.M. 22/04/2013 (rettifica), posto a nord del tracciato a una distanza di circa 800 ml;
6. Villa Carlotti Colli o Fondo Prova Lobia in Comune di San Bonifacio D.M. 10/04/1964, posta a nord del tracciato a una distanza di circa 750 ml;
7. Casa in Comune di San Bonifacio D.M. 19/06/1961, posta a nord del tracciato a una distanza di circa 900 ml;
8. Parco la Motta D.M. 06/03/1967, posto a nord dell'asse ferroviario a una distanza di circa 600 ml;
9. I Tigli di Via Verdi D.M. 06/03/1967 posti a nord dell'asse ferroviario a una distanza di circa 400 ml.

• **I tracciati delle linee elettriche:**

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).

Elettrodotto a 132 kV "S. Bonifacio"

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

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).

Cavidotto a 132 kV "Dugale"

Il cavidotto "Dugale" non ricade all'interno di ambiti soggetti a vincolo. I riferimenti agli eventuali impatti con il sistema archeologico, si rimanda alla relazione Verifica Preliminare dell'Interesse Archeologico (IN000DI2RHAH0000001A) allegata al Progetto Definitivo.

• **I siti di produzione inerti e recupero ambientale**

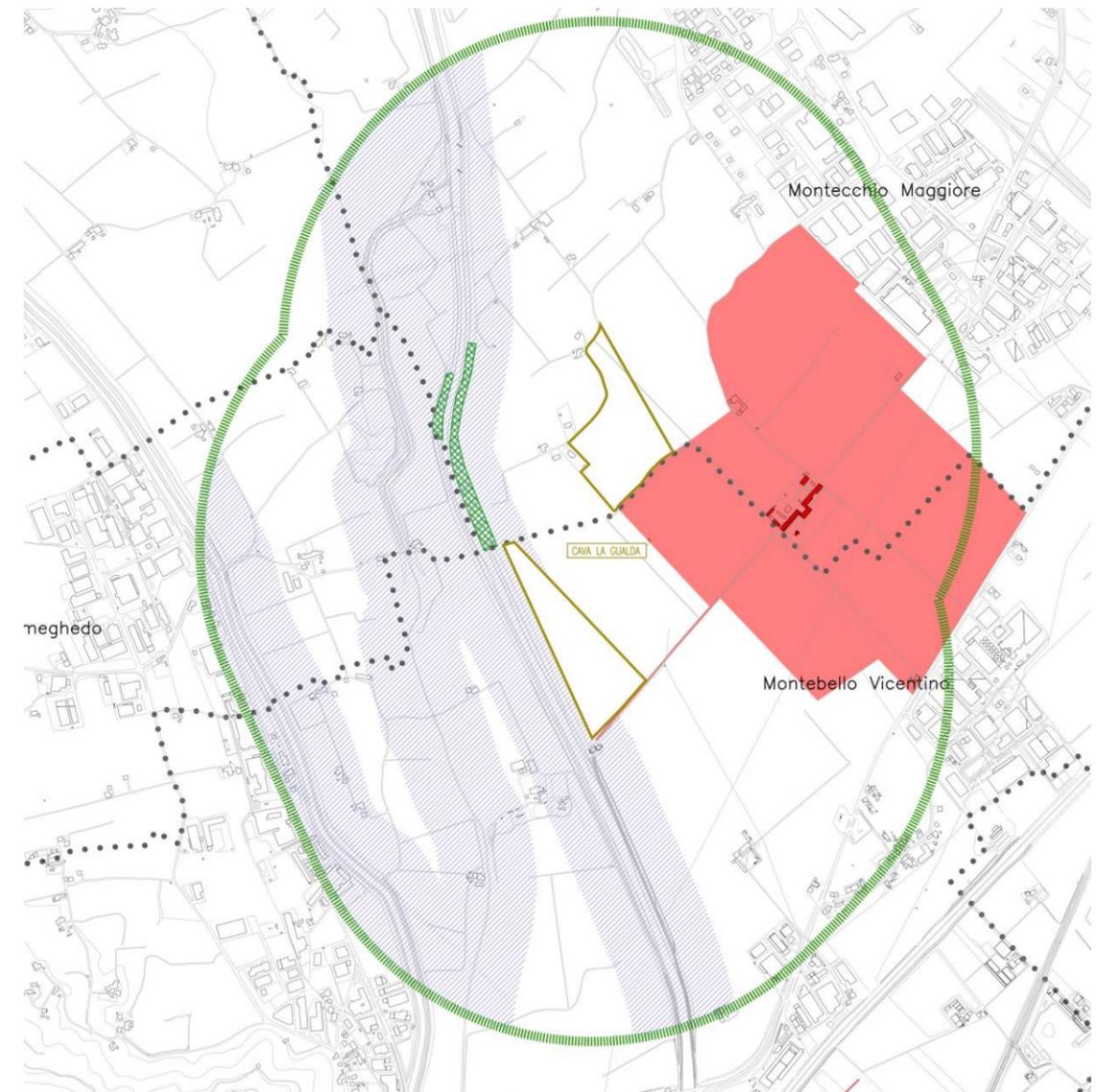
• Cava e cassa di espansione A.C.2 – Zevio

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".

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 – Ambienti"; in particolare l'area è soggetta a Vincolo ai sensi della Legge 1089/1939 identificato con Provvedimento Ministeriale del 29 settembre 1999.



Estratto Tavola Vincolo – Cava La Gualda

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO		
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico		
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 130 di 169	

3.7.3 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 Ziggotti 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	

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

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO		
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico		
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 132 di 169	

	Lung. Porta Vittoria 17	Palazzo Polfranceschi-Zorzi	01/04/2000
San Michele Extra	Via Rosalia Serenelli	Villa Sandri-Turco	20/09/2013
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));

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO		
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico		
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 133 di 169	

		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 Albergo (VR)		Via Mazzini 10	Ex Scuole Salgari	01/03/2006
		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
		Via S. Giovanni Bosco 11	Casa	19/06/1961
Lonigo (VI)		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
Montecchio Maggiore (VI)		Strada comunale della Gualda	Villa Gualdo	29/09/1999

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A
	Pag 134 di 169

		Strada comunale della Gualda	area di rispetto di villa Gualdo	29/09/1999
--	--	------------------------------	----------------------------------	------------

Come evidenziato dall'analisi, i tracciati in esame interferiscono direttamente con i vincoli sotto riportati, in grigio quelli interferite da ambedue le soluzioni progettuali.

3.7.3.1 Aggiornamento del quadro vincolistico rispetto al PP approvato

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+250 a km 17+600	Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D.Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c	Vincolo fluviale del fiume Dugal Masera
San Bonifacio	da km 19+800 a km 20+010	Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua – D.Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c	Vincolo fluviale Torrente Alpone e Valli Urle
San Bonifacio	da km 20+300 a km 20+530	Area di notevole interesse pubblico art. 136 del D.Lgs. 42/2004	D. M. 15/11/1968 Dichiarazione di Notevole Interesse Pubblico di una zona sita nel Comune di San Bonifacio. Zona dell'abbazia di S. Pietro Villanova
San Bonifacio	da km 21+225 a km 21+350	Area di notevole interesse pubblico art. 136 del D.Lgs. 42/2004	D.M. 06/03/1967 Dichiarazione di Notevole Interesse Pubblico. Viale dei Tigli

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO		
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico		
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 135 di 169	

3.7.3.2 Livello di coerenza

- Variante di San Bonifacio (dal km. 12+725 al km. 29+482.31)

Comune	Progressive km	Vincolo	Descrizione
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

3.7.3.3 Conclusioni

Rispetto al tracciato della Variante di San Bonifacio, il PP approvato interferisce con i seguenti vincoli, risultando pertanto maggiormente impattante sul sistema dei vincoli.

Comune	Progressive km	Vincolo	Descrizione
San Bonifacio	da km 20+300 a km 20+530	Area di notevole interesse pubblico art. 136 del D.Lgs. 42/2004	D. M. 15/11/1968 Dichiarazione di Notevole Interesse Pubblico di una zona sita nel Comune di San Bonifacio. Zona dell'abbazia di S. Pietro Villanova
San Bonifacio	da km 21+225 a km 21+350	Area di notevole interesse pubblico art. 136 del D.Lgs. 42/2004	D.M. 06/03/1967 Dichiarazione di Notevole Interesse Pubblico. Viale dei Tigli

Per analisi di maggior dettaglio in riferimento al sistema dei vincoli e delle tutele ambientali, si rimanda alla relazione paesaggistica, all'interno della quale sono altresì individuati i "nod", ossia i punti di elevata sensibilità paesaggistica per la presenza tra l'altro di vincoli e tutele.

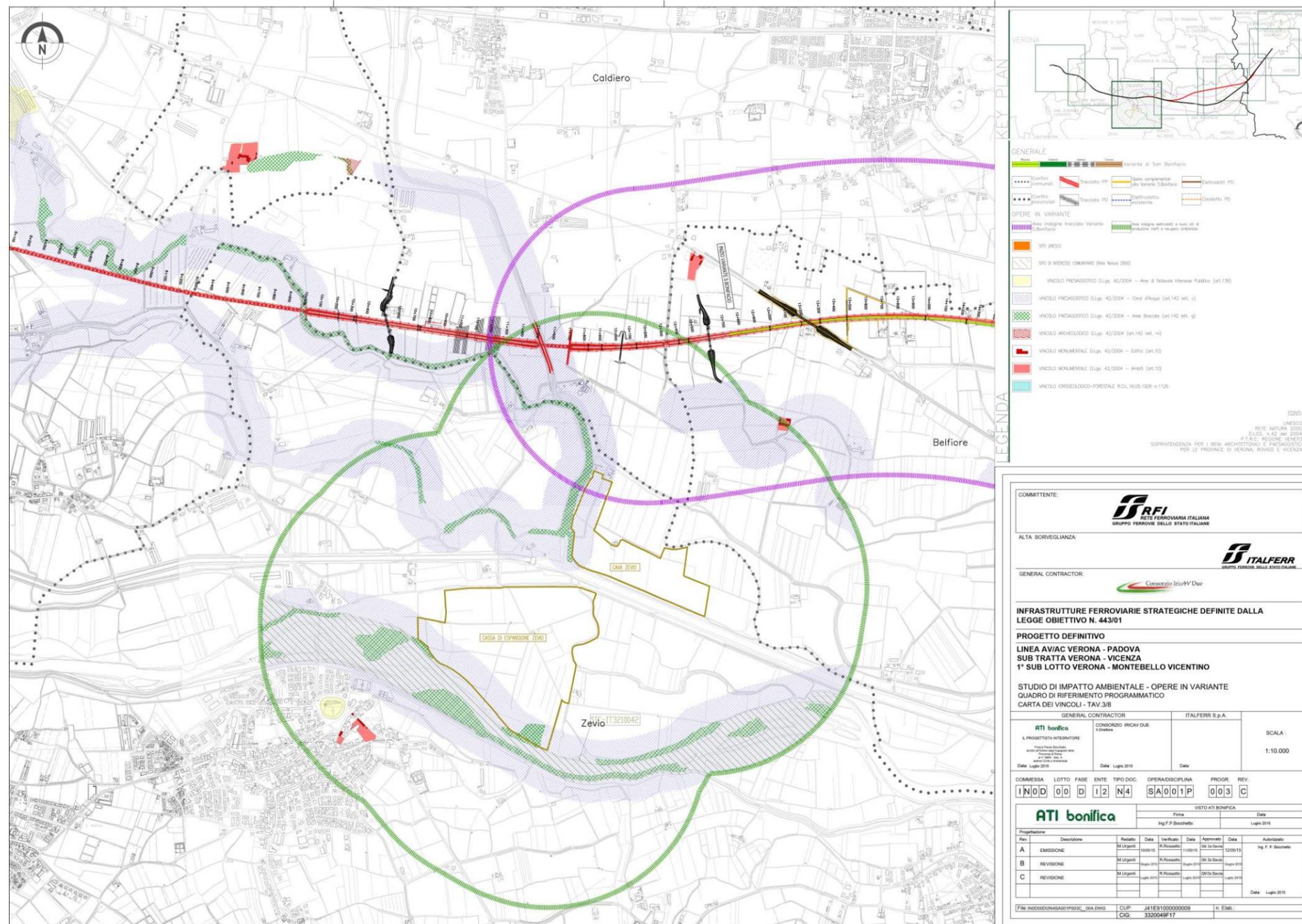
	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 136 di 169

3.7.4 Rete Natura 2000

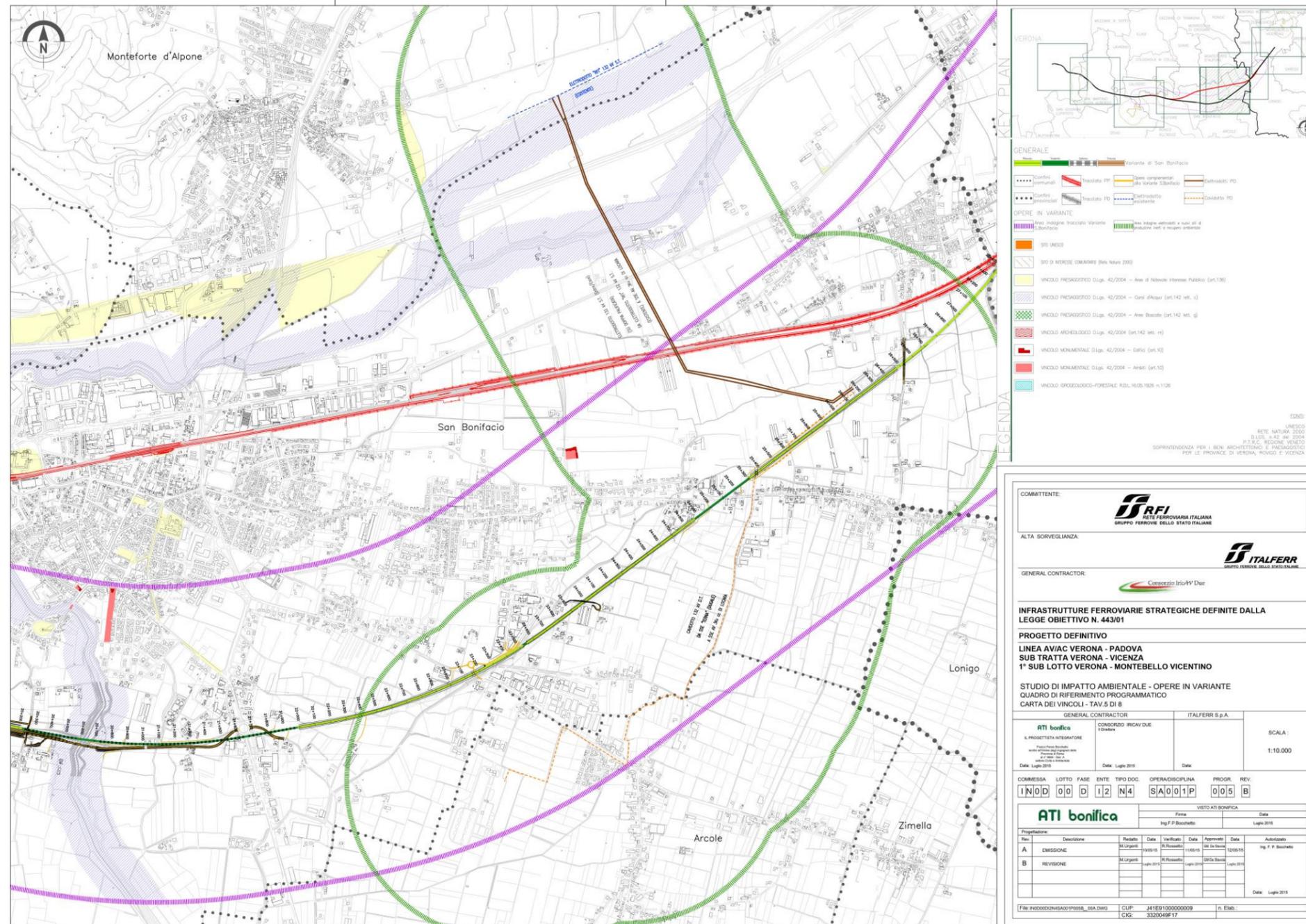
In merito ai Siti della Rete Natura 2000 presenti nel contesto territoriale, vengono riportati sinteticamente nella tabella seguente i Siti ricadenti entro un raggio di 10 km, le opere potenzialmente interferenti e la distanza tra opere e aree protette.

Per ognuno dei Siti interessati è stata valutata l'incidenza del progetto nel suo complesso e delle opere più prossime o potenzialmente più incidenti, in particolare per maggiori dettagli e informazioni si rimanda alla specifica Relazione dello Studio di Incidenza allegata al progetto (IN0D00DI2RHIM0004001C00A).

Sito Natura 2000	Opere potenzialmente interferenti	Distanza
SIC Fiume Adige tra Verona est e Badia Polesine Codice Sito: IT3210042 Superficie: 2090 ha	Cassa di espansione Zevio	A contatto
SIC Fiume Adige tra Belluno Veronese e Verona Ovest IT3210043 Superficie: 476 ha	Linea ferroviaria	400 m
SIC Val Galina e Progno Borago Codice Natura 2000: IT3210012 Superficie: 989 ha	Linea ferroviaria	4,5 Km
SIC/ZPS Sguazzo di Rivalunga Codice Natura 2000: IT3210019 Superficie: 186 ha	Linea ferroviaria	5 Km
SIC/ZPS Palude del Feniletto – Sguazzo del Vallese Codice Natura 2000: IT3210014 Superficie: 167 ha	Linea ferroviaria	8 Km
SIC Torrente Valdiezza Codice Natura 2000: IT3220038 Superficie: 33 ha	Linea ferroviaria	8,5 Km
SIC Colli Berici Codice Natura 2000: IT3220037 Superficie: 12768 ha	Linea ferroviaria	3,8 Km



Estratto Carta dei Vincoli



Estratto Carta dei Vincoli

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA</p> <p style="text-align: center;">1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>					
	<p data-bbox="804 222 1261 239">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="804 281 2849 352"> <tr> <td data-bbox="804 281 1466 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. </td> <td data-bbox="1466 281 2849 310" style="text-align: right;">Pag 141 di 169</td> </tr> <tr> <td data-bbox="804 310 1466 352"> IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td data-bbox="1466 310 2849 352"></td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.	Pag 141 di 169	IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.	Pag 141 di 169					
IN0D00DI2RGSA000P001D_00A						

3.8 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.

3.8.1 Aggiornamento del quadro dei vincoli rispetto al PP approvato

Inserendo il tracciato del Progetto Preliminare approvato nella tavola delle tutele, emerge che all'inizio del suo corso esso si colloca su "Attrezzature specialistiche Militari-Ferrovie-Aeroportuali", per poi interessare aree che presentano una rilevante stratificazione di tutele e in particolare: "Ambiti di interesse Paesistico-Ambientale" e "Paleoalvei" 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 lambendo nel contempo "Ambiti di interesse Paesistico-Ambientale" individuati dal Piano d'Area Quadrante Europa; superato quest'ultimo 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, inoltre, il progetto passa in prossimità di edifici tutelati dalla pianificazione comunale a nord prima e poi a sud dell'asse ferroviario.

Il tracciato 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 un "Ambito di interesse Paesistico-Ambientale" e "Paleoalvei" individuati dal Piano d'Area Quadrante Europa, oltre a un "Ambito di interesse paesistico Ambientale" derivante dal PI di Verona.

Proseguendo in direzione est, si sviluppa su aree agricole e lambisce una area tutelata come "Beni culturali, ambientali e architettonici" ed interessa con l'area di cantiere e la viabilità complementare un "Ambito di interesse Paesistico-Ambientale" e "Paleoalveo" individuati dal Piano d'Area Quadrante Europa.

Dopo aver attraversato aree agricole intercetta "Ambiti prioritari per la protezione del suolo" individuati dal Piano d'Area Pianure Valli Grandi Veronesi, attraversando "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 "Invarianti ambientali".

Dopo un breve tratto in cui il tracciato si sviluppa su aree agricole prive di particolari peculiarità degne di tutela, attraversa "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 per poi attraversare aree definite come "Invarianti ambientali" dallo strumento urbanistico comunale.

Il tracciato passa poi in prossimità di edifici tutelati dalla pianificazione comunale, così come avviene con l'opera complementare prevista al km 14+750; dopo aver interessato aree agricole interferisce con edifici tutelati dalla pianificazione comunale e un "Cono visuale" individuato dal Piano degli Interventi di Belfiore.

In seguito il tracciato in esame interferisce con un'area a "Verde privato" individuata dal Piano degli Interventi di San Bonifacio, interferendo altresì con la "Zona A"; mentre la complementare posta all'altezza del km 21+550 lambisce a sud un'area a "Verde privato".

Infine il tratto in esame passa in prossimità di una fascia di rispetto cimiteriale e di una "Corte rurale".

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>					
	<p data-bbox="795 216 1463 279">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="795 279 2849 359"> <tr> <td data-bbox="795 279 1463 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. </td> <td data-bbox="1463 279 2849 359" style="text-align: right;">Pag 142 di 169</td> </tr> <tr> <td data-bbox="795 310 1463 359"> IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td></td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.	Pag 142 di 169	IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.	Pag 142 di 169					
IN0D00DI2RGSA000P001D_00A						

3.8.2 Livello di coerenza

- **Variante di San Bonifacio (dal km. 12+725 al km 29+482.31)**

Inserendo il tracciato nella tavola delle tutele, emerge che Dal km 10+030 fino alla fine del progetto al km 29+482.31 circa il tracciato non interferisce più con aree particolarmente estese, bensì principalmente con elementi a carattere puntuale.

All'altezza 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.

- **Le reti elettriche:**

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.

Elettrodotto a 132 kV "S. Bonifacio"

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

Elettrodotto a 132 kV "Locara"

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>	
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p>	
	<p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	<p style="text-align: right;">Pag 143 di 169</p>

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

Cavidotto a 132 kV "Dugale"

Il tracciato del cavidotto "Dugale" non ricade all'interno di aree interessate da regimi di tutela.

• **I siti di produzione inerti e recupero ambientale:**

Cava A.C.2 – Zevio

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

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

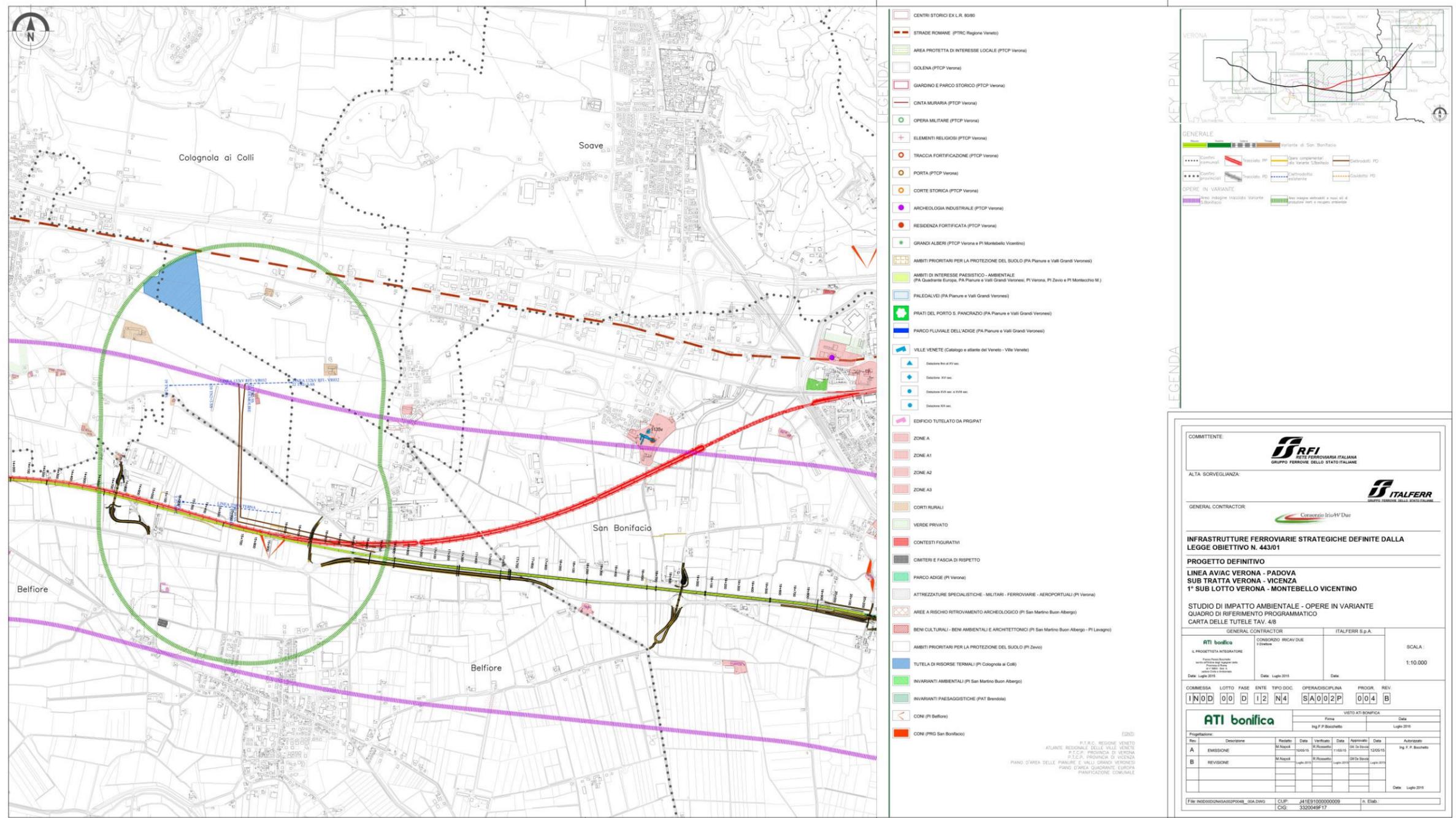
Cava A.C. 3 – La Gualda

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

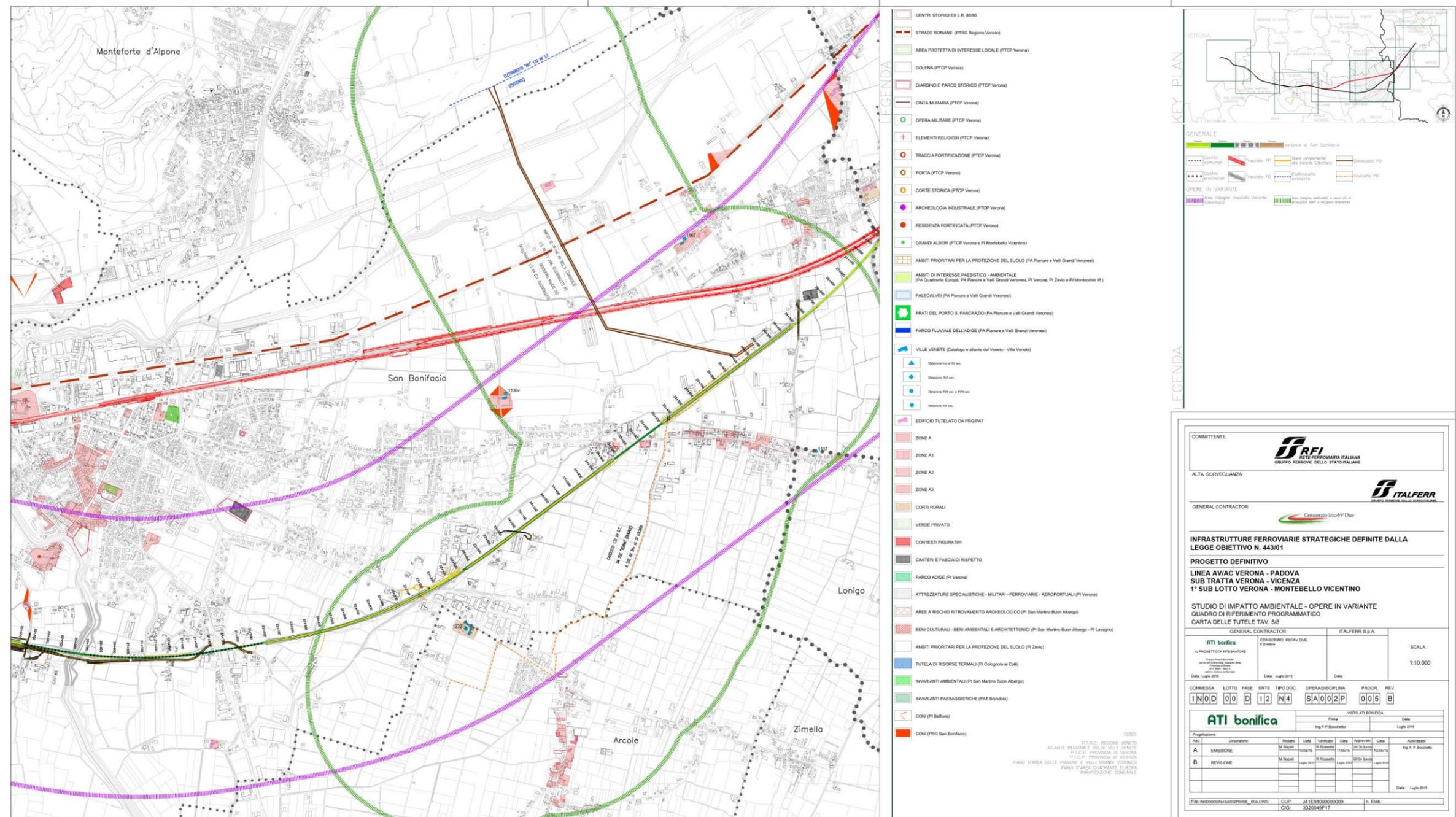
• **Conclusioni**

La Variante di San Bonifacio interferisce con un numero minore di aree tutelate rispetto al tracciato di PP, risultando pertanto meno impattante sul sistema delle tutele ambientali. L'elettrodotto che presenta interferenze con il sistema delle tutele è quello denominato "S. Martino B.", il quale interessa ambiti tutelati sotto l'aspetto paesaggistico e ambientale; i siti di produzione inerti e recupero ambientale, generano delle interferenze con le aree tutelate presenti nel contesto territoriale interessato.

Per analisi di maggior dettaglio in riferimento al sistema dei vincoli e delle tutele ambientali, si rimanda alla relazione paesaggistica, all'interno della quale sono altresì individuati i "nodi", ossia i punti di elevata sensibilità paesaggistica per la presenza tra l'altro di vincoli e tutele.



Estratto Carta delle Tutele



Estratto Carta delle Tutele

 <p>Consorzio IricAV Due</p>	<p>Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="795 279 2864 359"><tr><td data-bbox="795 279 1466 359"><p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p></td><td data-bbox="1466 279 2864 359"><p>Pag 148 di 169</p></td></tr></table>		<p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	<p>Pag 148 di 169</p>
<p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p>	<p>Pag 148 di 169</p>			

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A Pag 149 di 169	

4 ANALISI SOCIOECONOMICA

Lo studio del contesto sociale ed economico del territorio di riferimento del progetto rappresenta una base conoscitiva utile a proporre un quadro delineato delle più recenti dinamiche evolutive della componente.

L'analisi si struttura su due livelli, uno di scala sovra territoriale, che mira ad identificare gli effetti sulla domanda complessiva di spostamenti (persone e merci) generata dall'infrastruttura, mentre il secondo studia le dinamiche di scala locale interessate dal progetto.

Pertanto, inizialmente, verranno proposte alcune analisi a livello generale dell'opera considerando il progetto nella sua scala più estesa, successivamente invece si intende proporre un aggiornamento di dati ed indicatori socioeconomici dei Comuni più prossimi al tracciato, al fine di descrivere le relazioni tra l'intervento ed il sistema territoriale di riferimento.

Infine, le analisi riporteranno, per le diverse componenti economiche e sociali, il trend evolutivo nell'ultimo decennio, utile a comprendere la direzione che stanno percorrendo popolazione e imprese di questo territorio.

4.1 Inquadramento generale dell'opera

Il progetto in esame si inserisce come arco della nuova linea AV/AC Verona – Padova, a sua volta tratto della direttrice Lione – Torino – Milano – Venezia – Trieste – Lubiana inserita nei diversi documenti di programmazione europea quale elemento di connessione est-ovest del più ampio corridoio europeo Mediterraneo.

L'infrastruttura ferroviaria in Italia aspira a colmare un gap nazionale, in confronto con altri partner europei, rispetto la prevalenza di trasporto su strada del nostro paese. Uno squilibrio modale che assume dimensioni maggiori sia nel segmento delle merci che in quello dei passeggeri in ambito urbano.

Gli studi e le analisi sugli scenari futuri del traffico internazionale riportano un crescente sviluppo dell'interscambio, soprattutto nell'area Nord-Est ed Ovest dell'Italia. Quest'area, secondo quanto indicato dal Piano Generale dei Trasporti italiano, senza adeguati

interventi infrastrutturali, sarebbe esposta al rischio di saturazione dell'attuale capacità della rete.

L'intervento pertanto si pone come asse di un sistema infrastrutturale integrato, che sostenga modalità di trasporto alternative a quello stradale e promuova la crescita del trasporto combinato delle persone e delle merci.

4.2 Popolazione

La dimensione demografica del contesto dove si inserisce un progetto, rappresenta un primo elemento di inquadramento che l'analisi socioeconomica deve affrontare. Come anticipato, il lavoro analizza la scala demografica regionale con una lettura d'insieme sulle province venete per poi scendere di scala al territorio esteso tra Verona e Vicenza.

4.2.1 Analisi del contesto generale

Il Veneto, all'ultimo censimento 2011, conta una popolazione vicina ai 5 milioni di abitanti concentrati per il 90% nelle 5 province centrali come rappresentato nella tabella sottostante. Le tre province interessate dall'opera in generale sono Verona, Vicenza e Padova che insieme contano più di 2.700.000 residenti, il 54% degli abitanti in Veneto.

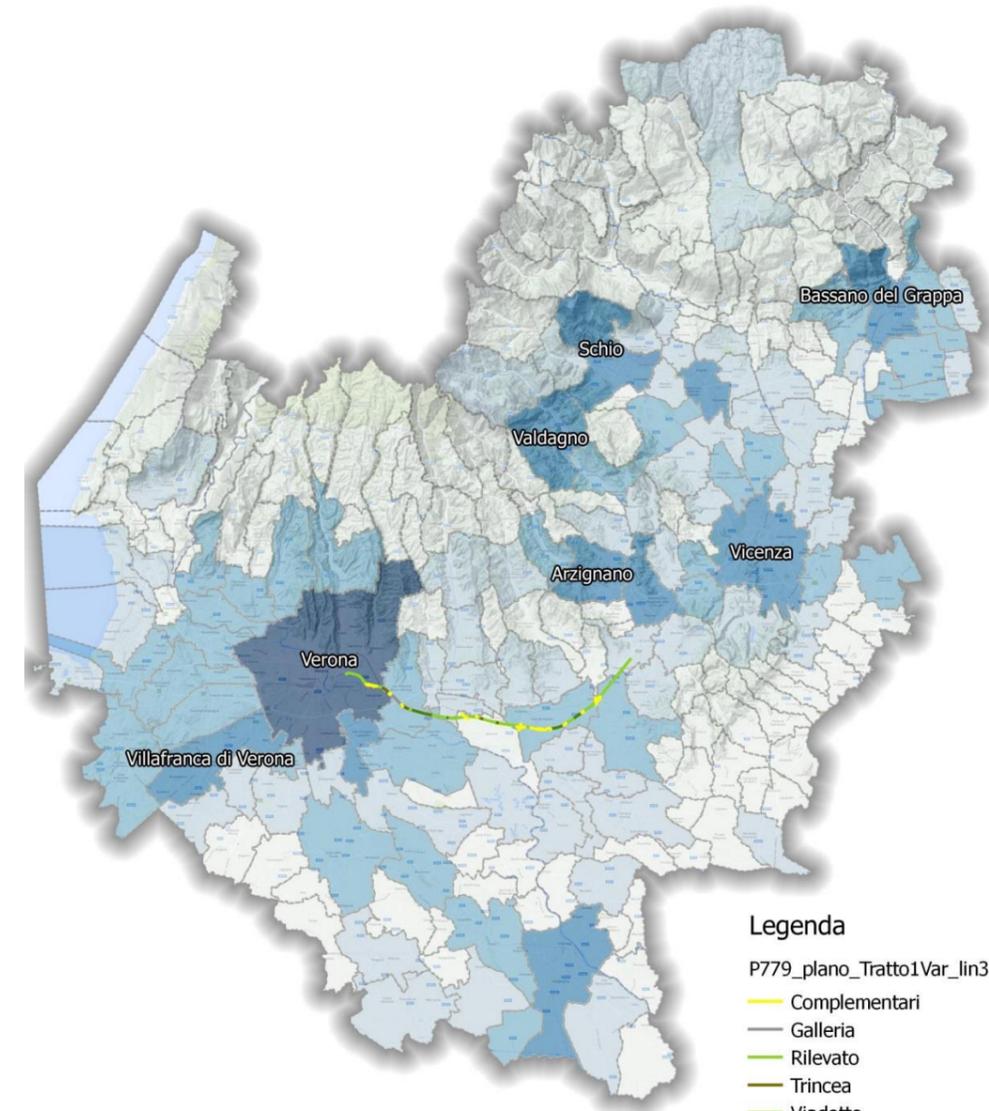
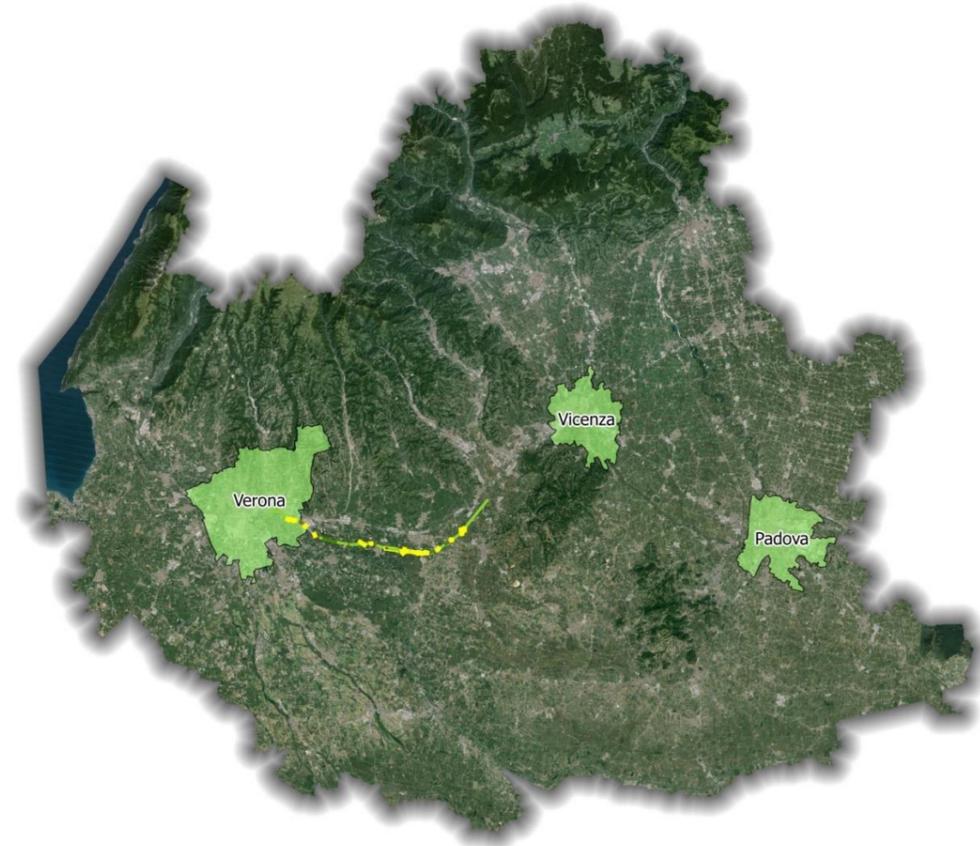
	Province	Dimensione demografica (N° di abitanti)	(%)	cum(%)
1°	Padova	934.216	18,9	18,9
2°	Verona	920.158	18,6	37,6
3°	Treviso	888.249	18,0	55,5
4°	Vicenza	870.740	17,6	73,2
5°	Venezia	863.133	17,5	90,7
6°	Rovigo	247.884	5,0	95,7
7°	Belluno	213.474	4,3	100,0
	TOTALE	4.937.854	100,0	-

DIMENSIONE DEMOGRAFICA nelle province della regione VENETO

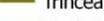
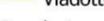
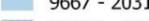
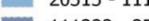
Nello specifico del progetto in esame, le due province coinvolte (Verona e Vicenza) contano complessivamente 1.900.000 residenti distribuiti per la maggior numerosità

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
ATI bonifica	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 150 di 169

lungo l'arco centrale di connessione tra i due capoluoghi, ad eccezione del bacino dell'area pedemontana di Schio e Bassano.



Legenda

- P779_plano_Tratto1Var_lin3
-  Complementari
 -  Galleria
 -  Rilevato
 -  Trincea
 -  Viadotto
- Popolazione
-  123 - 4584
 -  4584 - 9667
 -  9667 - 20313
 -  20313 - 111222
 -  111222 - 251842
- Google Physical

Popolazione nei comuni delle Province di Verona e Vicenza, fonte Istat 2013

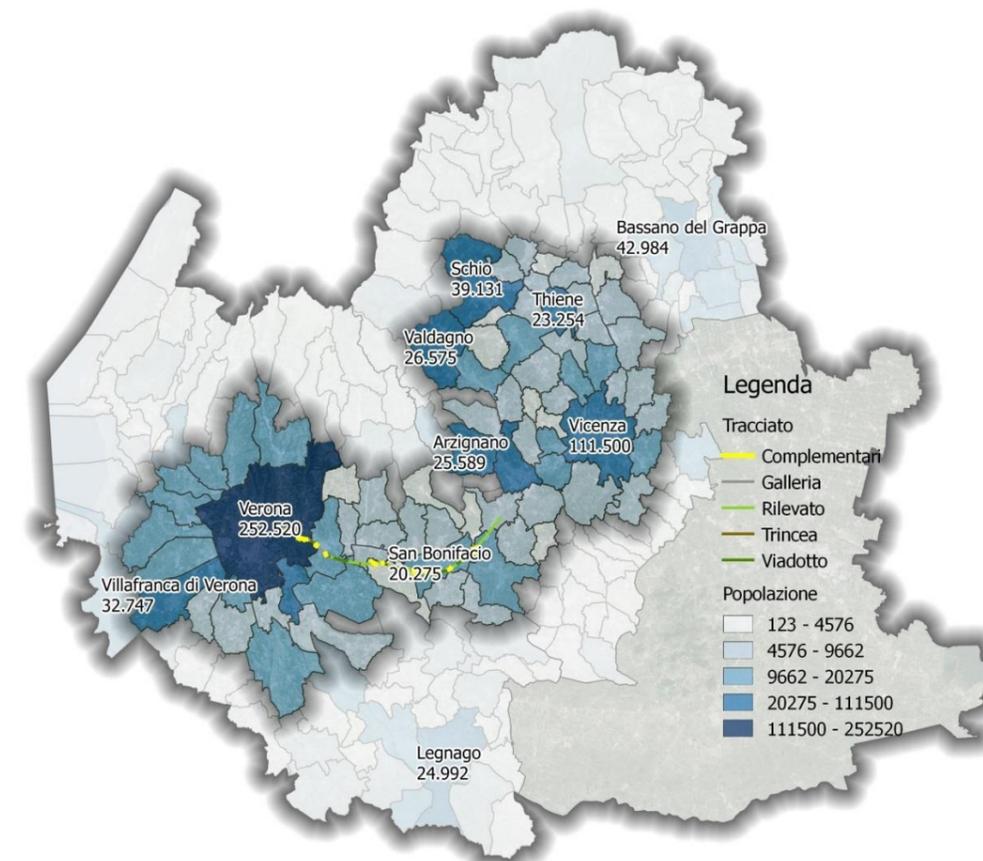
	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	
		Pag 151 di 169

Si tratta di un bacino consistente di abitanti accompagnati da una domanda di spostamenti sia per motivi di lavoro/studio che per il tempo libero, dei quali, quota parte sarà interessata dal progetto e dal conseguente efficientamento della rete ferroviaria esistente.

4.2.2 Analisi del contesto territoriale

Scendendo di scala, ed analizzando il sistema territoriale direttamente intersecato dal tracciato, si contano una molteplicità di piccoli e medi comuni intorno alle due maggiori polarità. Da Verona a Montebello Vicentino si incontrano ambiti amministrativi maggiormente popolosi nell'area veronese, questo anche in funzione di una lunghezza superiore dell'arco infrastrutturale nel veronese. Il Vicentino appare una dimensione più diffusa rispetto a Verona, con una serie di polarità rilevanti come Schio, Thiene e Bassano più a Nord.

Sino a San Bonifacio siamo in Provincia di Verona, mentre Lonigo, Gambellara, Sarego e Montebello Vicentino appartengono a Vicenza.



Popolazione nei comuni di riferimento della tratta, fonte Istat 2013

Complessivamente si tratta di un bacino di più di 1.200.000 abitanti suddivisi equamente tra il vicentino ed il veronese (rispettivamente 562.000 e 567.000). Chiaramente la quota maggiore è concentrata nei capoluoghi e grandi comuni rappresentati nella mappa. Si rileva una discreta consistenza di popolazione nei comuni di prima cintura del veronese come anche a San Bonifacio. Dei vicentini è rilevante la numerosità di medi comuni come Valdagno, Schio e Thiene.

Emerge un quadro consistente di popolazione che gravita sui due nodi del tracciato e che rappresenterà il bacino locali di fruitori per il sistema ferroviario di progetto.

4.3 Sistema economico

La complessità della dimensione economica interessata dall'opera richiede un'analisi che consideri le diverse componenti del sistema. Pertanto si affronta una lettura generale che inquadri l'andamento complessivo del Veneto e affronti le relazioni tra AV/AC e i molteplici ambiti di relazione con gli aspetti legati alle imprese, all'occupazione, al mercato immobiliare ed al sistema turistico del territorio.

4.3.1 Analisi del contesto generale

Secondo il più recente rapporto di Unioncamere⁴, il Veneto rimane una delle regioni italiane che ha saputo sfruttare positivamente la leva dell'internazionalizzazione nel corso della crisi. Le imprese esportatrici hanno continuato infatti a registrare importanti successi commerciali con l'estero, pur in un contesto economico internazionale incerto e le molte difficoltà interne al Paese.

Nei primi sei mesi del 2014 le esportazioni regionali hanno raggiunto il valore di quasi 27 miliardi di euro, un valore in leggera crescita rispetto allo scorso anno e stante la ripresa delle importazioni la bilancia commerciale è destinata a raggiungere entro fine anno un attivo record di 15 miliardi.

In un quadro di stagnazione economica, le imprese del Veneto si sono rivolte ai mercati più lontani, in particolare Asia Orientale e Stati Uniti, ma anche ai consueti partner europei, mostrando una singolare capacità di orientare l'offerta in base ai mutamenti geografici della domanda.

Quadro macroeconomico (variazioni percentuali su valori concatenati con anno di riferimento 2005). Veneto e Italia - Anni 2011:2014

	2011		2012		2013		2014	
	Italia	Veneto	Italia	Veneto	Italia	Veneto	Italia	Veneto
Prodotto interno lordo	0,4	1,3	-2,4	-2,7	-1,9	-1,6	0,7	1,0
Spesa per consumi finali delle famiglie	-0,3	-0,2	-4,0	-3,8	-2,6	-2,3	0,5	0,4
Spese per consumi finali AA. PP. e delle Isp	-0,5	-2,4	-3,1	-2,5	-2,3	0,1	-0,3	0,3
Investimenti fissi lordi	-2,2	-3,2	-8,0	-7,9	-4,7	-5,2	0,6	1,3
Importazioni (a)		9,3	6,3	-5,3	-7,7	-5,5	-0,8	3,9
Esportazioni (a)		11,4	10,3	3,8	1,7	-0,1	2,8	4,0
(a) Valori correnti								

Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Sezione Sistema Statistico Regionale su dati Istat e previsioni, in rosso, Prometeia

Gli ultimi dati provinciali pubblicati dalla Regione Veneto riportano come nel 2011 tutte le province del Veneto hanno contribuito positivamente all'incremento delle esportazioni regionali: la crescita più elevata, in termini percentuali, è stata riscontrata nella provincia di Rovigo (+20,2% rispetto il 2010), seguita a ruota da Padova, che ha fatto registrare un balzo del fatturato estero di circa sedici punti percentuali (+1.128 milioni di euro rispetto all'anno precedente); prossimi all'undici per cento gli aumenti rilevati a Vicenza e Verona (rispettivamente +10,9% e +10,6). In crescita, anche se leggermente al di sotto della media regionale, le vendite estere delle imprese bellunesi (+9,1%) e trevigiane (+8%), mentre l'export della provincia di Venezia, che ha risentito della battuta d'arresto del fatturato estero del comparto navale, si è fermato ai livelli registrati nel 2010 (+0,3%). Vicenza, con i suoi 14,5 miliardi di euro di export nel 2011, si conferma la prima provincia in Veneto per valore di merci esportate e terza in Italia, dietro a Milano (37,2 miliardi di euro) e Torino (18 miliardi).

In questo quadro generale appare rilevante considerare la spinta futura generata dall'infrastruttura nel sistema economico regionale e nazionale. Sfruttare un nuovo asse di connessione ferroviario per le aziende e l'economia del territorio, rappresenta un'opportunità in grado di favorire sviluppo in termini di logistica ma anche di efficientamento della mobilità delle persone.

⁴ Veneto Internazionale Rapporto Annuale 2014

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 153 di 169

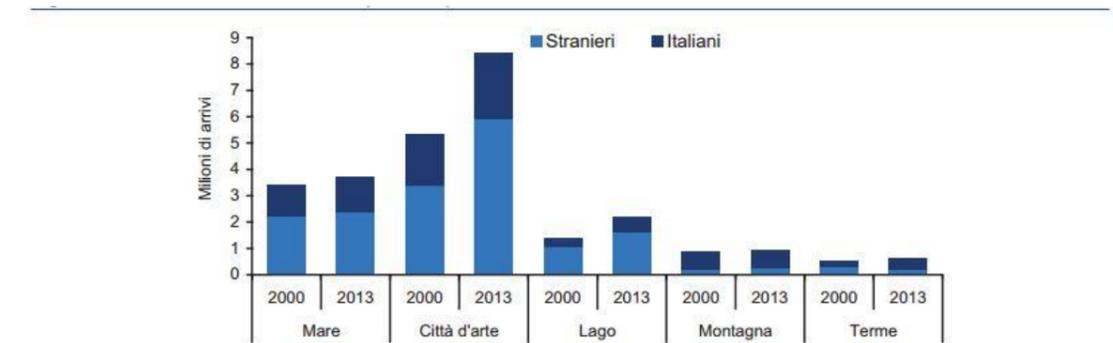
A livello generale L'AV/AC può potenzialmente incidere sia sul mercato del lavoro, sia su quello dei beni, con possibili conseguenze sulle scelte e sulle opportunità dei lavoratori e delle aziende. Nel breve periodo può generare una domanda di spostamento (riequilibrio tra aree con alta disoccupazione e aree con numerosi posti vacanti). Nel medio/lungo termine può incidere sulla localizzazione delle aziende e sulle scelte residenziali dei lavoratori. Tutto ciò è possibile grazie alla riduzione dei tempi di percorrenza delle distanze, all'ampliamento dei mercati e alla potenziale miglior accessibilità alla rete.

Il rapporto tra l'infrastruttura e mercato immobiliare è risultato mediato da una serie numerosa di altri fattori, quindi è più difficile trarre indicazioni chiare ed univoche. Tendenzialmente il valore e il dinamismo del mercato immobiliare di un nodo di accesso alla linea ferroviaria veloce aumentano, laddove l'infrastruttura sia accompagnata dall'ottimizzazione e semplificazione dell'accessibilità, densità dei servizi, qualità dell'habitat e riqualificazione dei quartieri.

Infine, sempre a livello di contesto generale, la linea ferroviaria veloce ridisegna modalità di trasporto, flussi turistici e tipologie di viaggio (incrementano i daily trip e rafforzando, nell'arco dei 600 km/ 3 ore, la concorrenza con l'aereo), offrendo dunque la possibilità di promuovere ad un bacino nuovo e più ampio il patrimonio culturale/storico/architettonico del nodo di accesso e del territorio connesso.

A questo va aggiunto come in Veneto, nel corso degli anni, non solo è via via cresciuto il numero di turisti (rispetto al 2000, si va dal +9% delle località balneari al 59,7% di quelle lacuali), ma è anche cambiata la sua composizione. Sempre più straniera quella delle città arte, tanto da rappresentare ora per i nostri centri storici il 70% della clientela (63% nel 2000). Anche le nostre montagne si dimostrano più aperte al flusso straniero che è pari oggi a circa un terzo della clientela (+58% rispetto al 2000). Si tratta di oltre 60 milioni di presenze (dato 2013) attratte dalle eccellenze della regione che avranno un'ulteriore modalità di trasporto per gli spostamenti interni e per arrivare da altre destinazioni, concorrendo ad aumentare le occasioni di fruizione del territorio.

Arrivi di turisti stranieri per comprensorio di destinazione. Veneto - Anni 2000 e 2013



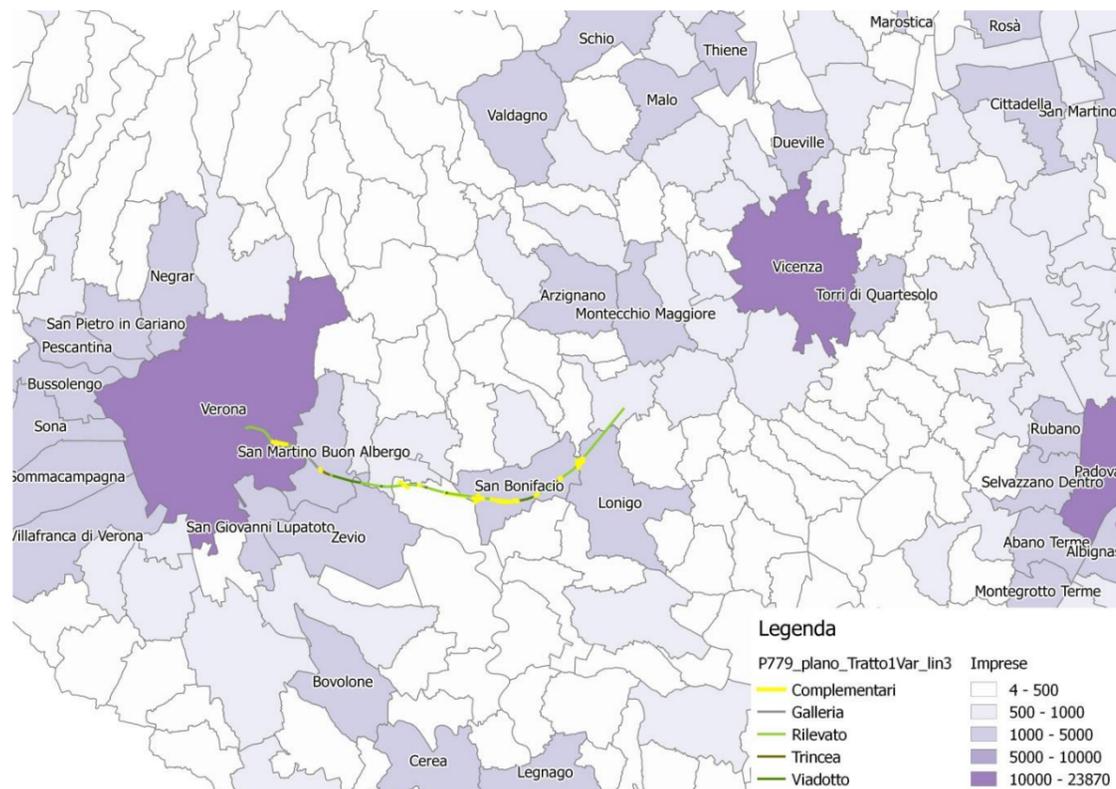
Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Sezione Sistema Statistico Regionale su dati Istat - Regione Veneto

4.3.2 Analisi del contesto territoriale

L'analisi territoriale, ovvero dei comuni interessati dal tracciato, si suddivide per aree tematiche rispetto i diversi sistemi economici coinvolti dal progetto. Per ciascun tema saranno analizzate le dinamiche in atto e riportati alcuni indicatori in grado di offrire una fotografia dello stato di fatto della componente.

4.3.2.1 Industria e imprese

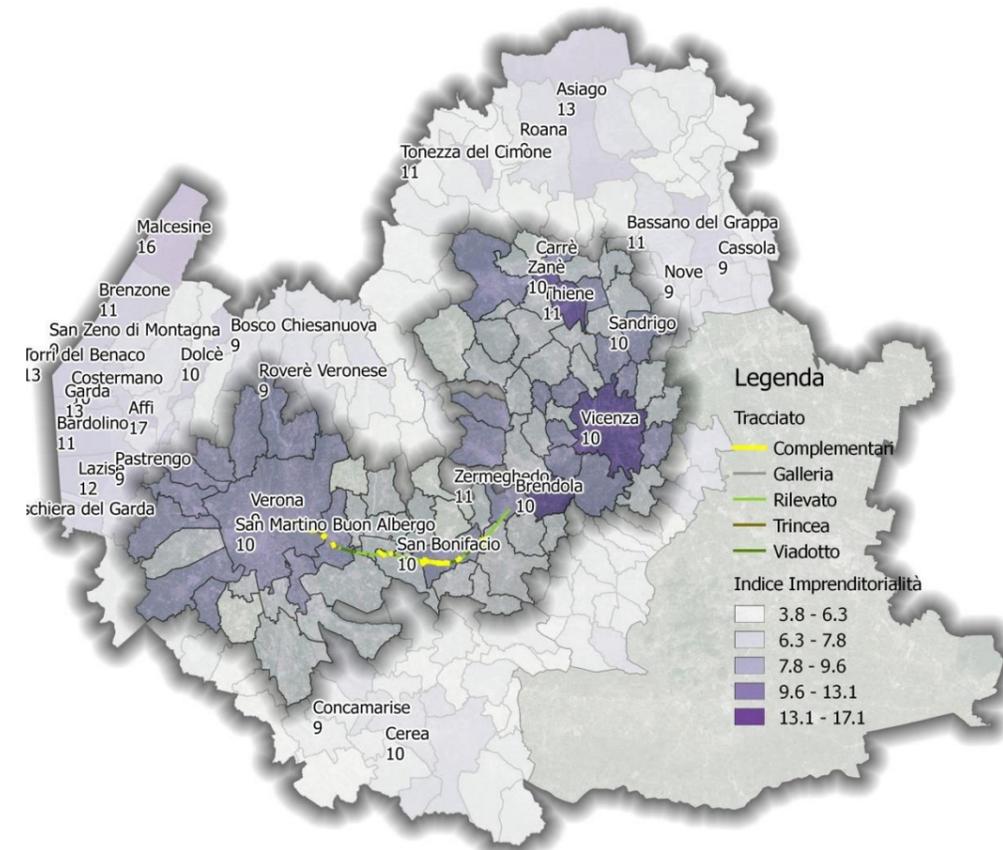
Il sistema imprenditoriale del territorio è polarizzato nei comuni capoluogo ed in altre realtà contermini. La caratteristica regionale di un'imprenditoria diffusa sul territorio è maggiormente delineata nell'area vicentina, mentre, nel veronese, si rileva una maggior centralità delle attività attorno al comune principale. Va altresì considerato che Verona riveste un particolare ruolo di centro d'interscambio internazionale Nord-Sud ed Est-Ovest che, con l'arrivo del AV/AC, candida la città ad un ruolo ancor più strategico nella logistica veneta e nazionale.



Imprese nei comuni delle Province di Verona e Vicenza, fonte Istat 2011

La mappa individua i bacini di maggior consistenza di imprese, si nota la presenza nei due capoluoghi, la consistenza delle realtà attorno Verona e, invece, per il vicentino, emerge la presenza di attività non tanto nei comuni intorno la città, quanto quelli più a Nord afferenti al contesto pedemontano.

La vitalità economica del contesto, anche esteso al lago di Garda, emerge anche dalla seconda rappresentazione che seleziona i comuni con maggior indice di imprenditorialità (aziende ogni 100 residenti). Qui Valdagno “esce di scena” e si evidenzia la presenza di attività nel nord vicentino a Thiene, mentre la realtà di Verona anche per le imprese appare più concentrata. Infatti i comuni di cintura sono racchiusi nella medesima classe tra 8 e 9.6 punti dell’indicatore. Valori rilevanti si registrano anche per i comuni più prossimi al tracciato come San Bonifacio e Brendola.



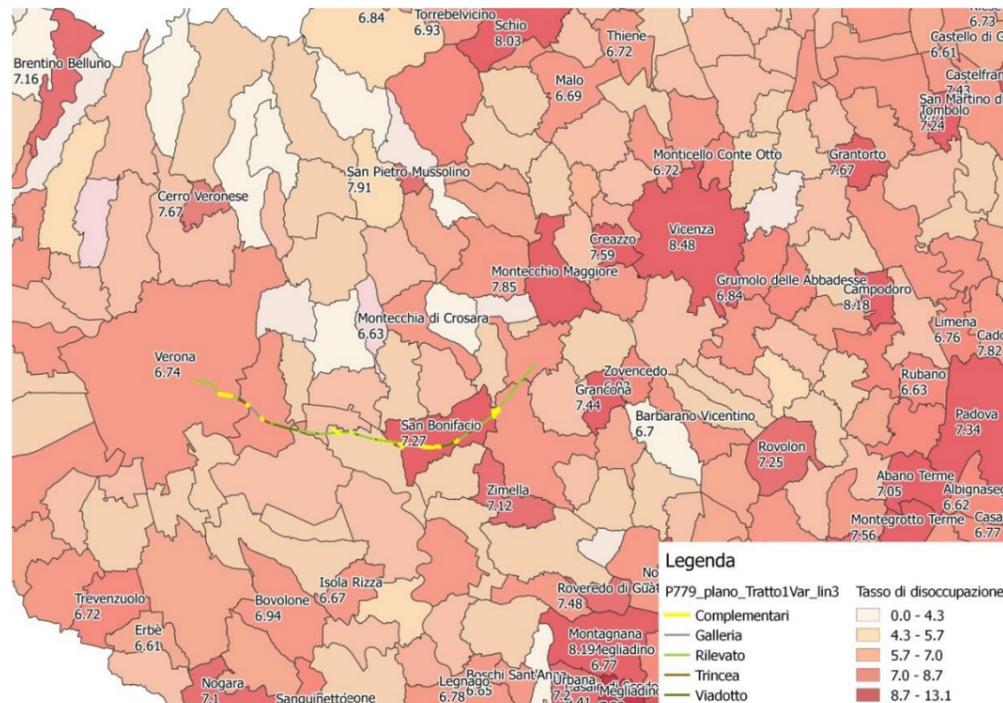
Indice di imprenditorialità nei comuni di riferimento del tracciato, fonte Istat 2011

4.3.2.2 Mercato del lavoro

Dopo il 2011 in cui si erano registrati segnali di ripresa, nel corso del 2012 sono sempre più evidenti le difficoltà nel mercato del lavoro: in Italia il tasso di disoccupazione aumenta ancora, fino registrare un valore pari al 10,7% contro l'8,4% dell'anno precedente. L'incremento interessa sia i maschi che le femmine e tutto il territorio, in particolare il Mezzogiorno dove arriva ad oltre il 17%, e aumenta anche per la componente straniera che in un anno censisce un incremento del tasso di due punti percentuali.

Tempi difficili anche in Veneto, che presenta un tasso pari al 6,6%, il più alto del decennio, ma si posiziona come seconda regione con il livello di disoccupazione più basso in Italia (primo solo il Trentino Alto Adige).

A livello d'area estesa, il tasso di disoccupazione (dato ISTAT 2011) assume quote superiori alla media regionale nei due capoluoghi di provincia, con una percentuale più elevata nel vicentino.



Tasso di disoccupazione nei comuni delle Province di Verona e Vicenza, fonte Istat 2011

Nell'area interessata dall'intervento San Bonifacio conta il valore maggiore descrivendo una realtà attiva come imprese insediate ma che ha una situazione di maggior sofferenza rispetto il contesto territoriale di riferimento in merito a questo indicatore.

4.3.2.3 Turismo

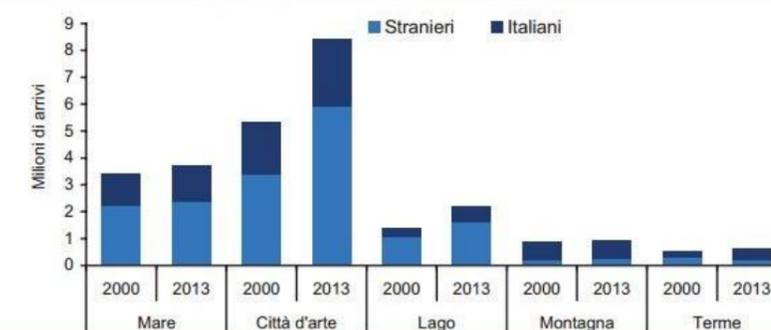
L'area oggetto di analisi è ricompresa tra le polarità di Verona e Vicenza, due città che attraggono un consistente flusso di visitatori diretti e indiretti, cioè che utilizzano nodi e reti delle città per spostarsi. Certamente su questo Verona primeggia, disponendo di un hub aeroportuale attivo ai traffici passeggeri e grazie all'incrocio tra le direttrici di spostamento Nord-Sud ed Est-Ovest.

Il turismo si conferma un settore strategico per l'economia regionale veneta, anche in periodi di difficoltà economiche come questo. Nel 2013, infatti, il flusso di visitatori è ancora in crescita (+1,1%) giungendo quasi a 16 milioni di arrivi. La riduzione della permanenza nelle località di villeggiatura, in corso ormai da diversi anni, fa segnare ai pernottamenti un -1,3%, mantenendo comunque la ragguardevole cifra di 61,5 milioni di presenze.

All'indiscutibile primato delle nostre città d'arte, apprezzate in tutto il mondo, e le caratteristiche naturali della regione - che soddisfano gli amanti del mare, della montagna, del lago, delle terme - si sono affiancate, e vengono potenziate sempre più, tipologie specifiche di offerta in grado di destagionalizzare i flussi, tra cui il turismo legato alle ville venete, la Pedemontana, il delta del Po, il turismo congressuale, quello golfistico, ecc.

La crescita dell'interesse per le città d'arte in Veneto, riportata numericamente nel grafico, fa meglio comprendere l'incremento di una domanda di fruizione e la conseguente necessità di rispondere con un'ottimizzazione delle infrastrutture di connessione soprattutto in modalità maggiormente sostenibili.

Arrivi di turisti stranieri per comprensorio di destinazione. Veneto - Anni 2000 e 2013



Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Sezione Sistema Statistico Regionale su dati Istat - Regione Veneto

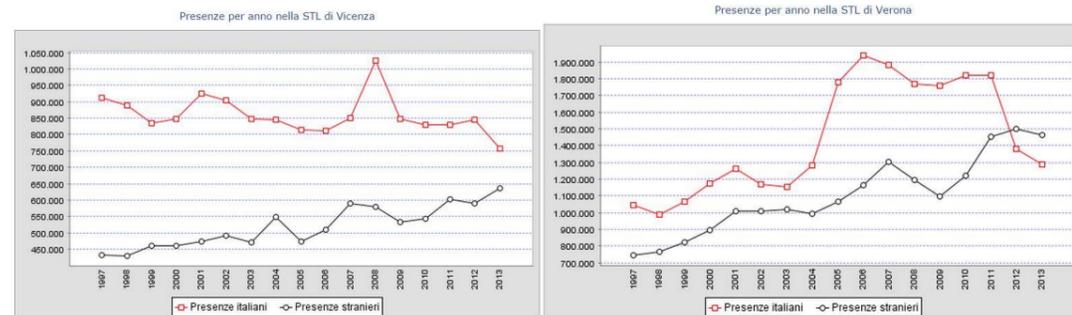
In questo quadro l'AV/AC offre una occasione di garantire una maggiore e più efficiente accessibilità, nonché di aprire nuove porte d'accesso ai flussi, non solo per la visita delle città d'arte (nodi della rete), ma anche per quelle tipologie emergenti precedentemente descritte che interessano direttamente l'area vicentina della pedemontana e delle ville.

Certamente il Veronese conta un peso maggiore di flussi, ma al contempo, i nuovi “turismi” che la regione intende promuovere in futuro sono per una buona parte inseriti nel contesto vicentino.

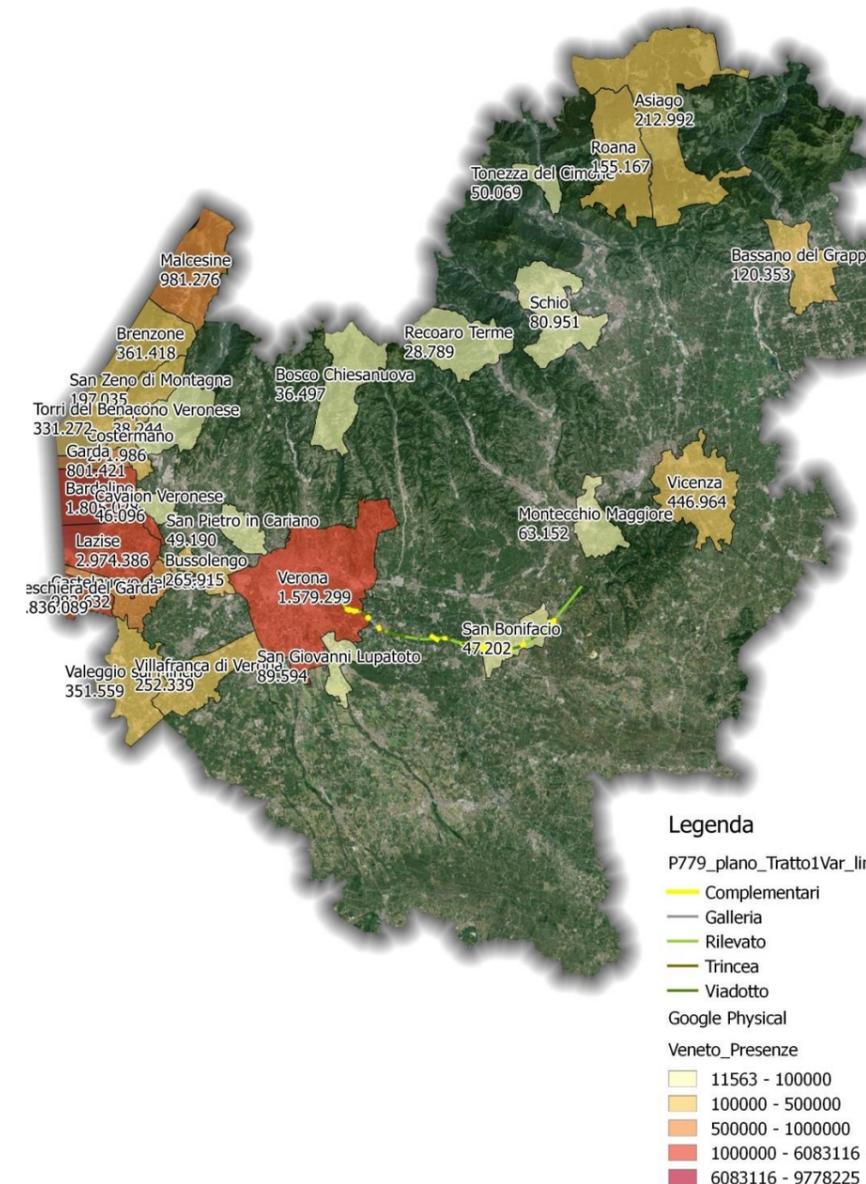
Oltre Venezia anche gli altri comuni capoluogo mostrano flussi in forte crescita: rispetto alla situazione ante-crisi Padova registra un +29,9% degli arrivi, Verona +27,6%, Vicenza e Belluno circa +17%, Rovigo +5,4% e solo Treviso mostra una contrazione del 4,7%.

I Comprensori di Vicenza e Verona (al netto delle presenze del Lago di Garda), come riportato nel grafico successivo, sono interessati da una crescente domanda straniera che sempre più richiede una intermodalità di relazione da hub aeroportuali alle città anche attraverso il sistema ferroviario.

A questa richiesta si sommano gli italiani che, ricorrendo a vacanze sempre più brevi⁵ e frazionate nell’arco dell’anno, sono portatori di una domanda di mobilità veloce che permetta escursioni anche giornaliere nelle città.



Presenze di turisti italiani e stranieri STL di Verona e Vicenza - Anni 1997 e 2013



Presenze Complessive dei maggiori comuni turistici di Verona e Vicenza – anno 2013

⁵ Rapporto Statistico 2014 Regione Veneto

	<p style="text-align: center;">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>			
	<p data-bbox="795 216 1463 279">Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="795 279 2849 352"> <tr> <td data-bbox="795 279 1463 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td data-bbox="1463 279 2849 352" style="text-align: right;"> Pag 157 di 169 </td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 157 di 169
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 157 di 169			

L'incremento degli spostamenti turistici⁶, sembra essere uno dei principali effetti generati dal miglioramento dell'accessibilità dovuto al collegamento AV/AC. Tali spostamenti, non sono indipendenti dalla distanza. Le analisi effettuate nello studio della Buck Consultant International, infatti, mostrano che all'accrescersi della distanza si intensificano gli spostamenti per motivi di svago, mentre gli spostamenti per motivi d'affari e business sono maggiori per le distanze percorribili in un tempo massimo di due/tre ore.

In prima approssimazione è possibile ipotizzare tre tipologie prevalenti di domanda AV/AC, riconducibili ad altrettante tipologie turistiche:

- turismo d'affari e congressuale;
- turismo di breve durata (week - end);
- turismo escursionista.

Tutto questo in un contesto che, come rappresentato in mappa, è interessato da un notevole flusso di presenze nella città di Verona, nel Lago di Garda e nella città di Vicenza. Questa registra ad oggi un numero contenuto di visitatori rispetto le altre città venete come Verona o Padova, ma si deve contare che richiama il doppio di Treviso suo diretto competitor per scala regionale.

Rilevanti sono le presenze di Montecchio Maggiore e San Bonifacio, quest'ultima città particolarmente interessata da movimenti di turismo business, grazie alla sua collocazione di "mezzo" tra le due polarità maggiori.

4.4 Mobilità

Notevole rilievo assume il tema della mobilità, in quanto direttamente oggetto dell'intervento che, come introdotto nel capitolo iniziale, rappresenta la soluzione nazionale al rafforzamento plurimodale dell'asse Lione-Lubiana.

Secondo quanto prodotto dal SIMPT⁷ a supporto della pianificazione dei trasporti nazionale, l'area mediterranea, nel prossimo decennio beneficerà di un crescente

⁶ TeMa - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio Università degli Studi di Napoli Federico II, 2008

sviluppo dell'interscambio mondiale, favorito dalla strategica posizione geografica e in quanto produttore di manufatti, nonché come paese in grado di offrire servizi logistici per il transito di merci e persone.

Il progetto AV/AC si inserisce come risposta di tali tendenze e con l'obiettivo di offrire alternative modali al trasporto su gomma.

4.4.1 Analisi del contesto generale

A livello nazionale il PGT (Piano Generale dei Trasporti) si pone come quadro di riferimento di una serie di interventi finalizzati al rafforzamento del sistema economico, al miglioramento della qualità in un contesto che miri alla sostenibilità delle scelte.

Il Piano indica come prioritario il potenziamento dell'asse Torino – Milano – Venezia – Trieste – Lubiana considerandolo come asse portante della rete ferroviaria italiana, al quale è assegnato lo scopo di mantenere ed incrementare la quota di trasporto su ferrovia sia per viaggiatori che per le merci.

La linea AV/AC Verona-Padova - lunga 78,8 km - attraverserà 19 Comuni (6 in provincia di Verona, 9 in provincia di Vicenza e 4 in provincia di Padova).

L'integrazione tra nuova linea e linea esistente sarà realizzata attraverso due interconnessioni localizzate a Vicenza e nel punto di ingresso a Padova per il collegamento tra linea AV/AC e la linea "di gronda" merci di Venezia sulla direttrice Castelfranco-Treviso-Udine/Portogruaro.

Ai fini della realizzazione, la linea è suddivisa in due subtrate: Verona-Vicenza di 51,2 km e Vicenza Padova di 27,6 km.

In questa tratta si è scelto, coerentemente con le analisi trasportistiche e con quanto previsto in altri archi del progetto, la soluzione di quadruplicamento della linea al fine di garantire l'efficienza del servizio con un regime atteso di 320 treni/giorno (complessivi) ripartiti tra metropolitani, regionali, intercity, eurostar e merci. I modelli di calcolo hanno escluso la soluzione di potenziamento della rete esistente in quanto in grado di gestire

⁷ Sistema Informativo per il Monitoraggio e la Pianificazione dei Trasporti

al massimo 245 treni/giorno e, di conseguenza, limitando la capacità di attrazione della domanda di modalità ferroviaria rispetto a quella stradale⁸.

La soluzione consentirà alla linea AV/AC di essere dedicata nel periodo diurno al traffico passeggeri di lunga percorrenza e, in intervalli di percorrenza, alle merci di qualità. Il periodo notturno ospiterà le merci e interventi di manutenzione. Al contempo la linea lenta svolge funzioni di assorbimento dei traffici metropolitani e regionali e di quota parte del traffico merci interno alla regione.

In tal modo è possibile consentire l'incremento complessivo dei trasporti ferroviari, migliorando la competitività del servizio merci e aumentando l'offerta di quello metropolitano/regionale e di lunga percorrenza.

4.4.2 Analisi del contesto territoriale

Nello specifico della tratta in esame, a livello trasportistico sono riportati i dati della tratta complessiva tra i poli di Verona e Padova unitamente ai dati delle sub-tratte, il tutto per evidenziare come l'intervento generi cambiamenti sul sistema trasportistico dell'area.

Secondo quanto riportato dallo studio di approfondimento realizzato per rispondere ai chiarimenti del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio⁹, al momento della rilevazione si contano nella tratta Verona – Vicenza circa 10.000 passeggeri/giorno e 25.000 tonnellate/giorno trasportate attraverso il sistema ferroviario attuale.

	da a	Torino Vercelli	Vercelli Novara	Novara Milano	Milano Brescia	Brescia Verona	Verona Vicenza	Vicenza Padova	Padova Mestre	Mestre Venezia
Pax/giorno m /l		9.530	9.584	16.025	20.845	11.189	10.155	7.927	9.043	9.698
Tonn/ giorno		20.540	19.070	12.385	24.763	22.067	24.588	20.653	19.660	-

⁸ Fonte ITALFER – documento di risposta alle richieste del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

Nello scenario con l'opera in esecuzione, riportato nella tabella sottostante, il traffico previsto è di 23.000 passeggeri/giorno e 60.000 tonnellate/giorno, un incremento considerevole pari a più del doppio dell'attuale movimentazione di persone e merci.

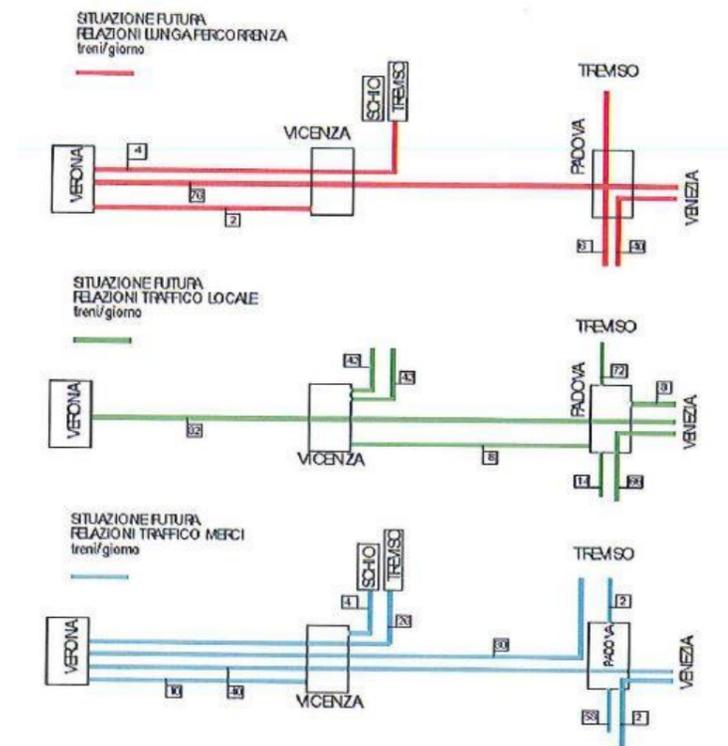
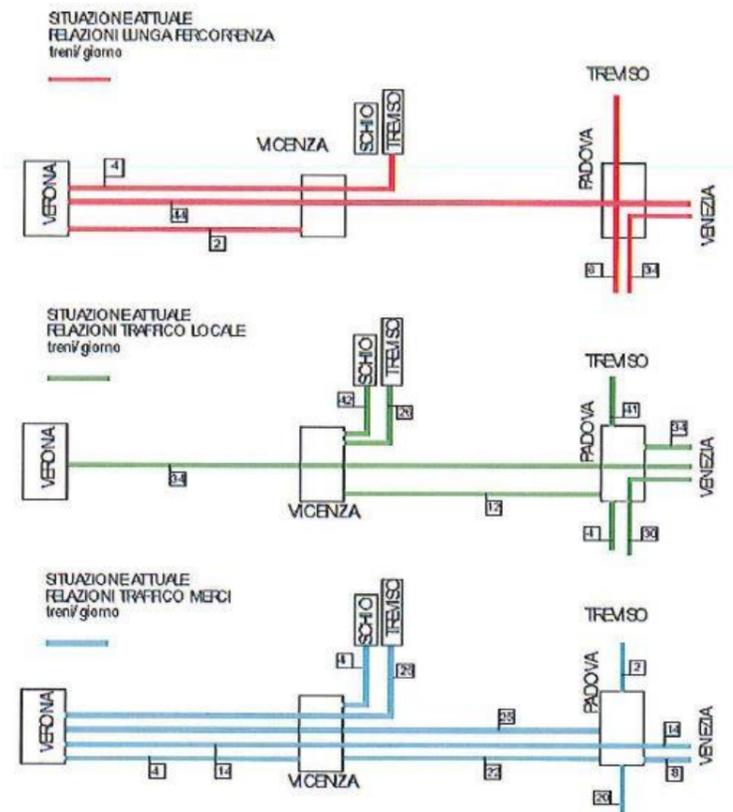
	da a	Torino Vercelli	Vercelli Novara	Novara Milano	Milano Brescia	Brescia Verona	Verona Vicenza	Vicenza Padova	Padova Mestre	Mestre Venezia
Pax/giorno m /l		24.201	23.746	36.622	37.107	21.956	23.483	18.363	25.025	19.497
Tonn/ giorno		35.646	35.256	47.814	65.910	69.420	60.840	23.400	40.560	-

A livello complessivo, analizzando le matrici origine destinazione dell'intera opera, si prevede un incremento del 25% di passeggeri/giorno e del 40% di merci (tonnellate/giorno). Questo genera uno spostamento di quota parte delle merci e dei passeggeri dalla soluzione su gomma a quella ferroviaria. Lo studio prevede un trasferimento del 13% di passeggeri e del 4% di merci da una modalità all'altra.

Lo schema successivo riporta l'attuale carico di treni/giorno nella tratta complessiva che va da Verona a Venezia comprensiva del traffico locale suddivisa per lunga e breve percorrenza e per traffico merci. Tra Verona e Vicenza si rilevano 4 treni locali che proseguono a Nord, 44 di lunga percorrenza e 2 di connessione tra i due nodi. Altri 34 treni giorno sono assegnati alla connessione con Venezia, mentre il traffico merci tra le due città è di 4 treni/giorno. Invece 14 merci vanno a Venezia mentre 25 si relazionano con Padova.

⁹ Fonte ITALFER – documento di risposta alle richieste del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
ATI bonifica	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	



Lo scenario con la linea AV/AC riporta un incremento delle diverse modalità, come rappresentato nel grafo successivo. I lunga percorrenza diventano 76, restano inalterati i 4 che proseguono dopo Vicenza verso Schio e i due tra il nodo veronese e vicentino. La nuova linea favorirà un aumento delle connessioni locali (grafo verde) che porterà a 82 treni/giorno tra Verona e Venezia. Per quanto riguarda le merci l'aumento del trasporto ferroviario è altrettanto incidente: si triplicano le merci tra Verona e Venezia, come anche quelle verso Padova, mentre raddoppiano gli scambi Verona-Vicenza.

Uno scenario che, come introdotto, andrà a favorire gli scambi sulla direttrice ferroviaria, rispondendo all'aumento di domanda ed intercettando progressivamente quelle quote di spostamenti attualmente su gomma a favore di un sistema maggiormente sostenibile di movimentazione delle persone e delle merci.

4.5 Sintesi delle dinamiche

Rispetto le dinamiche socioeconomiche del contesto esteso analizzato, lo sviluppo del progetto AV/AC. si inserisce in un territorio con un consistente bacino di popolazione che, essendo superiore al milione di abitanti, è definibile di scala metropolitana. Sulla componente di residenti il progetto si posiziona come valida alternativa per gli spostamenti casa-lavoro e casa-studio esterni al proprio ambito provinciale, concorrendo alla riduzione della modalità su gomma ed a tutte le molteplici criticità legate al mono utilizzo di questo vettore.

Come riportato in precedenza, anche la movimentazione delle merci, con origine e destinazione tra le due provincie e con il più ampio sistema produttivo e commerciale internazionale, disporrà di un sistema alternativo sia nella lunga che breve percorrenza. Condizione di valore, non solo per quanto già presente nel territorio, ma anche come ulteriore elemento di competitività territoriale.

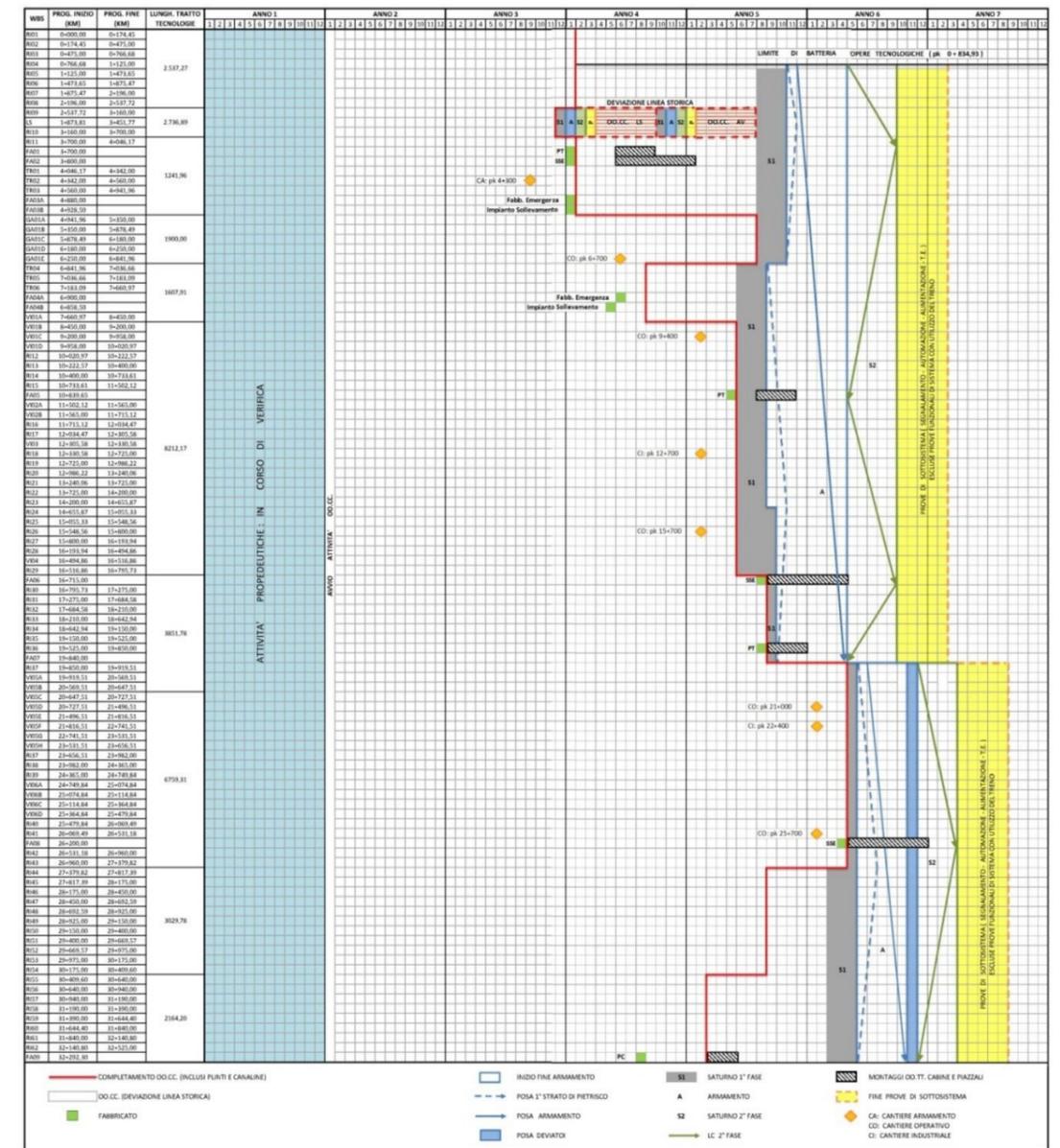
	<h1>Linea AV/AC VERONA – PADOVA</h1> <h2>1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</h2>	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	

Allo stesso modo, l'infrastruttura favorirà gli spostamenti di turisti nazionali e internazionali rilevati dall'analisi, incrementando, al contempo, soluzioni di mobilità alternativa anche per quel turismo escursionistico che sempre più interessa le nostre città d'arte.

L'intervento pertanto si inserisce in un contesto certamente dinamico e che conta una domanda di mobilità particolarmente elevata. In questo l'asse AV/AC tra Verona e Vicenza rappresenta un arco di un sistema infrastrutturale integrato, che sostenga una modalità di trasporto alternativa a quella stradale promuovendo la crescita del trasporto combinato delle persone e delle merci e la competitività territoriale.

5 TEMPI DI REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

Gli interventi per la realizzazione dell'intera opera, come si evince dal cronoprogramma generale che segue, avrà una durata pari a circa 7 anni



	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 161 di 169

6 VALUTAZIONI E CONCLUSIONI

6.1 Valutazione di sintesi della coerenza del progetto

PIANO	ESTREMI ADOZIONE	DESCRIZIONE	CRITICITA'	COERENZA
Il Programma Regionale di Sviluppo	Legge Regionale 9 marzo 2007, n.5	Il PRS evidenzia come il tratto ferroviario 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.		L'infrastruttura e le opere connesse in esame (in entrambe le ipotesi esaminate), sono coerenti con le previsioni del PRS. Il nuovo asse ferroviario fornisce un contributo diretto nell'ammmodernare e potenziare il tratto ferroviario AV/AC tra Verona e Padova, agendo contemporaneamente a livello regionale, nazionale e nell'ambito dei corridoi europei. COERENTE
Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento Vigente	Approvato con DCR n. 250 del 13.12.91 ed in seguito con DCR n. 382 del 28.05.92. E' stato ulteriormente modificato con DCR n. 461 e 462 del 18.11.92 e con DGR n. 1063 del 26.07.2011.	Il PTRC Vigente e in particolare la tav. n. 6 "Schema di viabilità primaria- Itinerari regionali ed interregionali" indica 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 "ammmodernamento".	Le possibilità criticità derivanti dalla realizzazione del progetto (in entrambe le ipotesi esaminate), sono legate all'interferenza con la "Fascia di ricarica degli acquiferi" e "Aree esondate per alluvioni nel 1951-1957-1960-1966".	L'infrastruttura in esame (in entrambe le ipotesi esaminate) e le opere connesse, sono coerenti con le previsioni del PTRC. Il nuovo asse ferroviario fornisce un contributo diretto a potenziare il corridoio plurimodale previsto dal Piano tra Verona e Padova, agendo contemporaneamente a livello regionale, nazionale e nell'ambito dei corridoi europei. COERENTE
Il Nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento	Adottato D.G.R.V. n. 372 del 17.02.2009	Il PTRC Adottato e nello specifico la tavola n. 4 "Mobilità" evidenzia che l'infrastruttura in esame interessa il "sistema ferroviario esistente", il "Sistema della logistica - hub monocentrico" di Verona, collocandosi per intero all'interno di "Corridoio europeo".	Entrambi i tracciati esaminati possono presentare criticità legate al fatto di interessare "aree di primaria tutela quantitativa degli acquiferi", "area di produzione idrica diffusa di importanza regionale", "aree di maggiore pericolosità idraulica", "comune con falde vincolate per l'utilizzo idropotabile".	L'infrastruttura in esame e le opere connesse sono coerenti con le previsioni del PTRC. Entrambi i tracciati ricadono in quello che il nuovo PTRC Adottato individua come "Corridoio europeo", risultando quindi coerenti con le previsioni regionali. COERENTE
Variante Parziale al Piano Territoriale di Coordinamento Regionale (PTRC 2009)	Adottata con deliberazione della Giunta Regionale n. 427 del 10 aprile 2013 e pubblicata nel Bollettino ufficiale n. 39 del 3 maggio 2013.	La Variante Parziale al PTRC 2009, conferma sostanzialmente le scelte strategiche previste dalla precedente versione di Piano, 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.	I tracciati di progetto proposti, presentano possibili criticità derivanti dalla presenza di "Aree di pericolosità idraulica" e "superfici allagate nelle alluvioni degli ultimi 60 anni".	L'infrastruttura in esame e le opere connesse sono coerenti con le previsioni del PTRC. Entrambe le proposte progettuali si sviluppano in coerenza con le previsioni della Variante Parziale al PTRC, che per l'area prevede lo sviluppo del sistema ferroviario e in particolare della rete AV/AC. COERENTE
Il Piano Regionale dei Trasporti del Veneto	Adottato il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) con Delibera della Giunta Regionale n. 1671 del 5.07.2005. Con delibera n. CR/90 del 17 luglio 2007, si è dato proseguimento all'iter di approvazione del PRT aggiornato a seguito delle osservazioni accolte e del relativo Rapporto Ambientale.	Il Piano Regionale dei Trasporti, in merito al sistema ferroviario, prevede il potenziamento del servizio alla mobilità delle persone sia sulle lunghe tratte, attraverso la realizzazione dell'asse ad Alta Velocità da Milano, a Verona – Vicenza - Padova - Venezia – Portogruaro – Trieste, sia nelle aree metropolitane di Venezia, Padova e Treviso a est, di Verona a ovest, attraverso la realizzazione dei Sistemi Ferroviari Metropolitani		Entrambe le proposte risultano coerenti con le previsioni del Piano Regionale dei Trasporti del Veneto. COERENTE

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A Pag 162 di 169	

Il Piano Regionale Attività di Cava (P.R.A.C.)	Adottato con D.G.R.V. n. 2015 del 4 novembre 2013.	Regionali che includerà significativamente gli aeroporti di Tessera e di Villafranca. Nel Piano è disposto che non si considerano nei calcoli dei fabbisogni le necessità di materiale espresse dalle grandi infrastrutture viabilistiche poiché, come previsto dall'art. 9 della L.R. 9 agosto 2002 n. 15, sono state reintrodotte per tali fattispecie, nell'ambito della procedura di approvazione di V.I.A., anche la possibilità di autorizzare cave di prestito, funzionali allo specifico reperimento del materiale necessario alle realizzazione dell'opera, e quindi avulse dalla pianificazione dell'attività di cava. A tal riguardo l'opera riesce al soddisfare il fabbisogno interno senza apporti da mercati oltre una piccola quantità per i materiali più pregiati, peraltro la nuova attività estrattiva consente il reimpiego dei materiali dagli scavi in un ciclo interno chiuso (si rimanda a quanto indicato nel PUT)		La Linea AV/AC in progetto non è contemplata quale elemento da cui saranno recuperati materiali necessari a soddisfare il fabbisogno regionale. Le cave A.C.2 e A.C.3 saranno oggetto di specifica procedura di autorizzazione <p style="text-align: center;">COERENTE</p>
Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del fiume Adige	Adottato dal Comitato Istituzionale con Deliberazione n. 01/2005 del 15 febbraio 2005 e approvato con D.C.P.M. del 27 aprile 2006.	Il PAI del Fiume Adige mostra che i tracciati interferiscono durante il loro sviluppo con "Aree a pericolosità moderata", "Aree a pericolosità media", "Aree a pericolosità elevata" per quanto riguarda la carta della "Perimetrazione delle aree a diverso grado di pericolosità idraulica". In merito alla tavola "Perimetrazione delle aree a diverso grado di rischio idraulico", gli interventi interessano "Area a rischio 1", "Aree a rischio 2" e "Area a rischio 3".	Le criticità presenti derivano dalle interferenze che i due tracciati proposti generano in riferimento all'assetto idrogeologico del territorio.	L'infrastruttura in esame e le opere connesse sono coerenti con le previsioni del PAI. Il Tracciato Approvato CIPE 2006, rispetto al tracciato della Variante di San Bonifacio, passa in prossimità di "Aree a pericolosità moderata" e "Aree a rischio 1", andando quindi a lambire aree che presentano maggiori criticità idrauliche. <p style="text-align: center;">COERENTE</p>
Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei Fiumi Brenta-Bacchiglione	Approvato con DPCM 21 novembre 2013 (G.U. n.97 del 28.04.2014)	La "Carta della pericolosità idraulica", evidenzia che i tracciati di progetto non interferiscono con aree critiche.		L'infrastruttura in esame e le opere connesse sono coerenti con le previsioni del PAI. Entrambi i tracciati analizzati sono coerenti in quanto non interferiscono con le aree a pericolosità idraulica individuate dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei Fiumi Brenta-Bacchiglione. <p style="text-align: center;">COERENTE</p>
Intesa Programmatica d'Area – Area Berica	Attivata con il Protocollo di 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.	L'IPA Area Berica ha elaborato un progetto di sviluppo socio-turistico, attraverso il Tavolo di Concertazione del Patto Territoriale. I progetti di sviluppo individuati dal tavolo di concertazione sono quelli di seguito riportati. 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;		L'IPA Area Berica ha identificato una serie di interventi di sviluppo, tra i quali non sono presenti indicazioni inerenti la Linea AV/AC Verona - Padova. Il progetto proposto rappresenta un elemento che potenzierà l'accessibilità all'area e di conseguenza il potenziale turistico. Entrambi i tracciati proposti risultano quindi coerenti. <p style="text-align: center;">COERENTE</p>

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSAA000P001D_00A Pag 163 di 169	

		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: Percorsi ciclo turistici.			
Intesa Programmatica d'Area – Ovest Vicentino	Evoluzione della vecchia IPA Agno-Chiampo, riconosciuta dalla Regione Veneto con la Deliberazione n. 3517 del 06.11.2007	Il 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"		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 i tracciati proposti possono essere considerati coerenti con la priorità n. 2 "sviluppare e migliorare le reti materiali e immateriali dell'accessibilità e della mobilità dell'Ovest Vicentino". COERENTE	
Il Piano d'Area Quadrante Europa	Approvato con Delibera del Consiglio Regionale n. 69 del 20.10.1999; in seguito il piano è stato oggetto di variante, di cui l'ultima la variante n. 4 è stata adottata con deliberazione di Giunta Regionale n. 3807 del 09-12-2009.	In questa porzione di territorio le due proposte progettuali coincidono (si distaccano all'altezza della Km 12+600 circa, quindi dopo aver superato il perimetro del Piano in esame). Analizzando come il progetto si rapporta con le disposizioni contenute nella tavola 1A, si evince che il tracciato proposto (sia Variante di San Bonifacio che approvato CIPE 2006), si colloca prevalentemente su "linea ferroviaria ad alta velocità", senza interferire con elementi di rilievo.		Il progetto (sia Variante di San Bonifacio che approvato CIPE 2006) e le relative opere connesse, sono coerenti con le direttive e previsioni del Piano in esame. COERENTE	
Il Piano d'Area delle Pianure e Valli Grandi Veronesi	Approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale del Veneto n. 108 del 02.08.2012.	Il Piano d'Area individua un "Corridoio ferroviario", dove passano i tracciati proposti, che in questo tratto coincidono.	Le possibili criticità legate ai tracciati derivano dalla presenza sull'ambito di una "Area di rilevante interesse paesistico-ambientale".	Il progetto (sia Variante di San Bonifacio che approvato CIPE 2006) è coerente con le direttive e previsioni del Piano in esame. COERENTE	
Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Verona	Adottato con Deliberazione di Consiglio provinciale n. 52 del 27.06.2013 e approvato con D.G.R. 236 del 03.03.2015.	La Variante di San Bonifacio , inizia a modificare il proprio percorso in maniera sostanziale all'altezza del km 16+000 circa, in cui si stacca dall'asse della "Linea Alta capacità" individuata dal Piano.	La Variante di San Bonifacio, relativamente al sistema dei "Vincoli e della pianificazione territoriale", interferisce con "Fiumi, torrenti e corsi d'acqua vincolati" e relative fasce di rispetto ed interessa un "Centro storico maggiore".	Tratto dal km 12+725 a km 16+000 COERENTE	Tratto dal km 16+000 a km 27+200 NON COERENTE
		Il Tracciato Approvato CIPE 2006 si colloca interamente sull'asse della "Linea Alta capacità" individuata dal Piano.	Il Tracciato Approvato CIPE 2006 interferisce per una lunghezza maggiore con la "Fascia di ricarica degli acquiferi".	Tratto dal km 0+000 a km 16+000 COERENTE	Tratto dal km 16+000 a km 26+700 COERENTE

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSAA000P001D_00A Pag 164 di 169	

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Vicenza	Approvato D.G.R.V. n.708 del 02.05.2012.	<p>La Variante di San Bonifacio si colloca su "Linea ferroviaria esistente" e "Assi di connessione – Linea Alta Velocità/Alta capacità".</p>	<p>Le possibili criticità della Variante di San Bonifacio derivano dall'interferenza con aree a "Rischio idraulico provinciale di emergenza – R1" e si colloca su "Aree ad elevata utilizzazione agricola", "Aree carsiche" e "Aree di agricoltura mista a naturalità diffusa".</p>	Tratto dal km 16+000 a km 29+500 COERENTE	Tratto dal km 29+500 a km 32+525 COERENTE
		<p>Il Tracciato Approvato CIPE 2006 si colloca su "Linea ferroviaria esistente" e "Assi di connessione – Linea Alta Velocità/Alta capacità".</p>	<p>Le possibili criticità del Tracciato CIPE 2006 derivano dall'interferenza con aree a "Rischio idraulico provinciale di emergenza – R1" e si colloca su "Aree ad elevata utilizzazione agricola", "Aree carsiche" e "Aree di agricoltura mista a naturalità diffusa".</p>	Tratto dal km 16+000 a km 28+800 COERENTE	Tratto dal km 28+800 a km 32+045 COERENTE
Comune di Verona	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.	All'interno del Comune di Verona i due tracciati coincidono, generando le medesime interferenze. Il tracciato si sviluppa in adiacenza alla "Infrastrutture per la mobilità – Ferrovia" esistente.		Il progetto (sia Variante di San Bonifacio che approvato CIPE 2006) e le opere connesse, sono coerenti con le direttive e previsioni del Piano in esame. COERENTE	
Comune di San Martino Buon Albergo	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.	All'interno del Comune di San Martino Buon Albergo i due tracciati coincidono, generando le medesime interferenze. Il PAT evidenzia che il progetto si colloca sull'asse della "TAV alta capacità". Il PI indica che a nuova infrastruttura ferroviaria corre su "Alta Velocità – corridoio individuato dal progetto preliminare approvato e fasce di rispetto".	Le possibili criticità derivano dall'interferenza dell'intervento con un'area di "cava attiva"; "Area di risorgiva", "Campagna parco" e "Vincolo paesaggistico D.Lgs. n. 42/2004 art. 142 Corsi d'acqua".	Il progetto (sia Variante di San Bonifacio che approvato CIPE 2006) e le opere connesse sono coerenti con le direttive e previsioni del Piano in esame. COERENTE	
Comune di Zevio	Piano Regolatore Comunale (P.R.C.), il quale si articola in Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) approvato con DGRV n. 881 del 22.05.2012 e Piano degli Interventi (P.I.) approvato con DCC n. 11 del 28.02.2013.	All'interno del Comune di Zevio i due tracciati coincidono, generando le medesime interferenze. Il PAT mostra che l'intervento si colloca su "Infrastrutture di maggior rilevanza di progetto – TAV". Il Piano degli interventi evidenzia che l'intervento si colloca su "Tracciato TAV e fascia di rispetto"	Le possibili criticità derivano dall'interferenza dell'intervento con "Ambiti prioritari per la protezione del suolo da PAQE", "Ambiti di interesse paesistico-ambientale da PAQE-PAVG", "Fasce di tutela paesaggistica corsi d'acqua" e "Zone boscate".	Il progetto (sia Variante di San Bonifacio che approvato CIPE 2006) è coerente con le direttive e previsioni del Piano in esame. COERENTE	
Comune di Caldiero	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. Piano degli Interventi approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 9 in data 12.04.2010.	All'interno del Comune di Caldiero i due tracciati coincidono, generando le medesime interferenze. Il PATI mostra che l'intervento si colloca su "Ferrovia ad alta capacità di progetto" per l'intero tratto ricadente nel territorio comunale. Il Piano degli Interventi indica che il tracciato si colloca su "Alta capacità – corridoio stradale" .	Le possibili criticità derivano dall'interferenza dell'intervento con "matrici naturali primarie", "Vincolo paesaggistico D. Lgs. 42/2004 art. 142 lett. c Corsi d'acqua" e "Idrografia principale/Tutela".	Il progetto proposto si pone in coerenza con quanto previsto dalla strumentazione urbanistica (PATI e PI), sviluppandosi sulla linea dell'Alta Capacità individuata dai Piani esaminati, COERENTE	

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSAA000P001D_00A Pag 165 di 169	

Comune di Belfiore	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.	La Variante di San Bonifacio si pone in adiacenza di " <i>Ferrovia ad alta capacità di progetto</i> ", come indicato dal PAT, dal km 12+320 al km 16+000 circa, da quale comincia a distanziarsi in maniera significativa. Il Piano degli Interventi indica che il tracciato si colloca su "Alta capacità – corridoio individuato nel progetto preliminare approvato con relative aree impegnate".	Le possibili criticità derivano dall'interferenza del tracciato con un "Perimetro area di tutela beni architettonici e ambientali ex art. 10 L.R. 24/1985" e il relativo "Cono visuale significativo", "Cave abbandonate o dismesse" e "Vincolo paesaggistico D. Lgs. 42/2004 – Corsi d'acqua".	Tratto dal km 12+320 a km 16+000 COERENTE	Tratto dal km 16+000 a km 17+700 NON COERENTE
	Il Tracciato Approvato CIPE 2006 si colloca in adiacenza di " <i>Ferrovia ad alta capacità di progetto</i> " per l'intera tratta ricadente nel Comune di Belfiore.	Le possibili criticità derivano dall'interferenza del tracciato con un "Perimetro area di tutela beni architettonici e ambientali ex art. 10 L.R. 24/1985" e il relativo "Cono visuale significativo" e "Vincolo paesaggistico D. Lgs. 42/2004 – Corsi d'acqua".	Tratto dal km 12+320 a km 16+000 COERENTE	Tratto dal km 16+000 a km 17+420 COERENTE	
Comune di Monteforte d'Alpone	Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) in vigore dal 06.03.2014 Piano degli Interventi (P.I.) in vigore dal 24.08.2014.	Il territorio comunale è interessato esclusivamente da una limitata porzione dell'elettrodotto "Locara".		La porzione di elettrodotto "Locara" interessa aree agricole, di conseguenza non crea interferenze di rilievo. COERENTE	
Comune di San Bonifacio	Piano Regolatore Generale (P.R.G.), ultima Variante Generale approvata con DGRV n. 1254 DEL 14.04.1998. Successivamente è stato modificato con diverse varianti di carattere puntuale.	La Variante di S. Bonifacio interessa il territorio comunale di San Bonifacio nella tratta compresa tra le km 17+700 e quella 27+300, si segnala tuttavia che in questa tratta i due tracciati non coincidono. Il tracciato di progetto interessa il territorio comunale collocandosi principalmente su " <i>Zona agricola E2</i> ", attraversa alcuni corsi d'acqua minori, interferisce con viabilità locali e limitatamente con aree produttive e una " <i>Zona di rispetto cimiteriale</i> ".		La Variante di San Bonifacio si sviluppa a sud, interessando maggiormente aree agricole e di conseguenza interferendo in maniera minore con il sistema insediativo comunale. COERENTE	
		Il Tracciato Approvato CIPE 2006 rispetto al precedente oltre a collocarsi su " <i>zona agricola E2</i> " e attraversare viabilità locale, corsi d'acqua minori e " <i>Verde privato</i> ", attraversa il nucleo urbano di San Bonifacio, correndo in adiacenza della linea ferroviaria esistente e relativo " <i>Vincolo ferroviario</i> ", lambendo a sud diverse aree urbane.	Le possibili criticità derivano dall'attraversamento del centro abitato di San Bonifacio e la conseguente interferenza con le aree urbane.	Il Tracciato Approvato CIPE 2006 attraversa il nucleo urbano di San Bonifacio, andando ad interferire con il sistema urbano, nonostante si attesti in adiacenza della linea ferroviaria esistente. COERENTE	
Comune di Arcole	Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.), approvato con Delibera della Giunta Regionale n. 1402 del 06 settembre 2011 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.		Il cavidotto Dugale interessa in parte aree di connessione naturalistica e in parte si affianca a una viabilità esistente di scala urbana. COERENTE	
Comune di Lonigo	P.A.T. approvato con Conferenza di Servizi del 21.05.2015	La Variante di San Bonifacio si colloca sul territorio comunale di Lonigo nella tratta compresa tra le km 27+300 e quella 30+400, si segnala tuttavia che in questa tratta i due tracciati			

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 166 di 169

	Piano Regolatore Generale (P.R.G.), ultima Variante Generale è stata approvata con DGRV n. 518 del 18.02.1997	<p>si riuniscono, andando così a generare interferenze simili.</p> <p>Il tracciato della Variante di San Bonifacio interessa "Fascia di rispetto ferroviaria", "Zone F", "Zone D1" e "Aree a rischio di incidente rilevante e relative fasce di rispetto"; mentre le opere complementari previste in quest'area ricadono su "Zona agricola – sottozona E2 pianura".</p> <p>Il P.A.T. approvato e in particolare la tavola n.1 denominata "Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale" evidenzia come la Variante di San Bonifacio si sviluppa in parte in adiacenza al "Tracciato Alta Velocità di previsione/fasce di rispetto" ed in parte alla linea ferroviaria esistente e relativa fascia di rispetto.</p>		Si riscontra coerenza tra progetto proposto e previsioni di Piano. COERENTE
		<p>Il Tracciato Approvato CIPE 2006 interessa "Fascia di rispetto ferroviaria", "Zone D1", "Zone F", "Zona agricola – sottozona E2 pianura", "Aree a rischio di incidente rilevante e relative fasce di rispetto"; mentre le opere complementari previste in quest'area ricadono su "Zona agricola – sottozona E2 pianura".</p> <p>Il PAT adottato evidenzia come il tracciato approvato dal CIPE 2006, corra lungo la linea che il Piano identifica quale "Tracciato Alta Velocità di previsione/fasce di rispetto".</p>		Si riscontra coerenza tra progetto proposto e previsioni di Piano. COERENTE
Comune di Montebello Vicentino	<p>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.</p> <p>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</p>	<p>La Variante di San Bonifacio si colloca in adiacenza della linea ferroviaria esistente.</p> <p>Il Piano degli Interventi mostra che il tracciato ricade in "Fascia di rispetto ferroviaria" e all'interno del "Corridoio AV/AC a fini urbanistici".</p>	<p>Le possibilità criticità derivano dall'interferenza del tracciato con "Attività rischio di incidente rilevante".</p>	<p>Il tracciato è coerente con la strumentazione urbanistica comunale che individua in corrispondenza di questi, nella tavola n.1, Fascia di rispetto ferroviaria" e "Corridoio AV/AC a fini urbanistici". COERENTE</p>
		<p>Il Tracciato Approvato CIPE 2006 si colloca in adiacenza della linea ferroviaria esistente.</p> <p>Il Piano degli Interventi mostra che il tracciato ricade in "Fascia di rispetto ferroviaria" e all'interno del "Corridoio AV/AC a fini urbanistici".</p>	<p>Le possibilità criticità derivano dall'interferenza del tracciato con "Attività rischio di incidente rilevante" e con l'interferenza della cava A.C.3 – La Gualda con Vincolo Monumentale presente.</p>	<p>Il tracciato è coerente con la strumentazione urbanistica comunale che individua in corrispondenza di questi, nella tavola n.1, Fascia di rispetto ferroviaria" e "Corridoio AV/AC a fini urbanistici". COERENTE</p>

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO		
	Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico		
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	Pag 167 di 169	

	Deliberazione di Consiglio Comunale n. 2 del 23/05/2012			
Comune di Montecchio Maggiore	<p>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.</p> <p>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</p>	<p>Il territorio comunale di Montecchio Maggiore è interessato esclusivamente dalla realizzazione della Cava A.C.3 La Gualda.</p>	<p>Le possibili interferenze derivano dalla presenza del "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.</p>	<p>Si riscontra coerenza tra progetto proposto e previsioni di Piano.</p> <p style="text-align: center;">COERENTE</p>

	<p align="center">Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</p>					
	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <table border="1" data-bbox="795 279 2864 359"> <tr> <td data-bbox="795 279 1466 310"> PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. </td> <td data-bbox="1466 279 2864 310"> Pag 168 di 169 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="795 310 1466 359"> IN0D00DI2RGSA000P001D_00A </td> <td data-bbox="1466 310 2864 359"></td> </tr> </table>		PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.	Pag 168 di 169	IN0D00DI2RGSA000P001D_00A	
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.	Pag 168 di 169					
IN0D00DI2RGSA000P001D_00A						

6.2 Conclusioni

Dall'analisi della programmazione territoriale e della pianificazione urbanistica del contesto sul quale insiste la linea AV/AC Verona - Padova, 1° Sublotto: Verona - Montebello Vicentino, si osserva che l'infrastruttura rientra nelle direttive e previsioni della pianificazione sovraordinata, risultando pertanto coerente con le indicazioni e le strategie poste in essere.

Dal punto di vista della pianificazione comunale si è evidenziato che nonostante il progetto preliminare del lotto: Verona - Montebello Vicentino fosse già stato approvato dal CIPE nel 2006, non tutti i comuni lo hanno recepito all'interno del proprio strumento urbanistico vigente.

Il quadro di riferimento programmatico è stato redatto, come già evidenziato, per la parte di intervento già approvato con la Delibera CIPE 2006, al fine di fornire un dovuto aggiornamento della pianificazione e programmazione; per la parte di intervento in variante (Variante S. Bonifacio), per definire le relazioni tra la soluzione alternativa proposta e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale, in quanto elementi che costituiscono parametri di riferimento per la costruzione del "giudizio di compatibilità" di questo tratto.

Per completezza di esposizione, sono stati messi a confronto il tracciato approvato dal CIPE con il tracciato contenente la "Variante di San Bonifacio", che partendo dal Km 0+000 in comune di Verona, insiste su quello del progetto preliminare sino alla Km 12+725, momento in cui si distacca da esso nel territorio comunale di Belfiore, per puntare verso sud, sud-est bypassando l'abitato di San Bonifacio che resta a nord, Per ricongiungersi a questo all'altezza della Km 29+482, insistendo dunque nuovamente sul tracciato approvato sino al termine del 1° Sublotto.

La lettura comparata tra le due alternative progettuali evidenzia che l'interferenza più significativa riguarda il sistema dell'abitato di San Bonifacio, in quanto il tracciato approvato dal CIPE rientrando a San Bonifacio sull'attuale stazione interferisce con il sistema urbano con opere invasive sia in termini di demolizione che di realizzazione, con cantieri impegnativi sia per tipologie costruttive che per tempistiche.

Si segnala inoltre che la nuova stazione di San Bonifacio che si sostituirebbe a quella esistente non avrebbe adeguati servizi rispetto alle nuove funzioni a cui essa è chiamata a rispondere.

L'alternativa di spostare il tracciato a sud dell'incasato di San Bonifacio, pur interferendo con il sistema agrario degli spazi aperti, si pone in parte in affiancamento alla SP 38 "Porcilana", riducendo in tal modo l'effetto invasivo che una nuova infrastruttura potrebbe produrre nel sistema dello spazio agrario. La tratta più ad est, che invece si sviluppa in aperta campagna, si pone in affiancamento al prolungamento della "Porcilana", individuato nel PTCP di Verona e progettato quale by pass dell'abitato di San Bonifacio; ciò al fine di ridurre l'intrusione delle infrastrutture nello spazio agrario.

Si segnala che la variante di San Bonifacio, a differenza della corrispondente tratta provata dal CIPE, interferisce con un significativo minor numero di edifici da demolire e che essendo esterna all'abitato risulterà di più facile realizzazione, riducendo pertanto i tempi della fase di cantiere relativa alla costruzione di questa tratta.

Si osserva infine che la variante nasce in risposta alle osservazioni e richieste avanzate dagli stakeholder E riscontra pertanto il consenso delle Amministrazioni Locali, in particolare quelle dei comuni di Belfiore, San Bonifacio e Lonigo, che stanno predisponendo un Protocollo d'Intesa per la realizzazione della Variante di San Bonifacio.

	<h1>Linea AV/AC VERONA – PADOVA</h1> <h2>1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO</h2>	
<h1>ATI bonifica</h1>	<p>Titolo: Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico</p> <p>PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A</p> <p style="text-align: right;">Pag 169 di 169</p>	

