

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



**INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE
DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01e s.m.i.**

U.O. AMBIENTE, ARCHITETTURA E ARCHEOLOGIA

PROGETTO PRELIMINARE

LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA

NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO OVEST

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

RELAZIONE GENERALE

SCALA:

-

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

I N 0 9 1 0 R 2 2 R G S A 0 0 0 P 0 0 1 B

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
A	Emissione esecutiva	F. Rocchi	Sett. 2014	G. Dajelli	Sett. 2014	S. Borelli	Sett. 2014
B	Emissione esecutiva	G. Dajelli	Feb. 2016	G. Dajelli	Feb. 2016	C. Mazzocchi	Feb. 2016

198
199
200
201
202
203
204
205
206
207
208
209
210
211
212
213
214
215
216
217
218
219
220
221
222
223
224
225
226
227
228
229
230
231
232
233
234
235
236
237
238
239
240
241
242
243
244
245
246
247
248
249
250
251
252
253
254
255
256
257
258
259
260
261
262
263
264
265
266
267
268
269
270
271
272
273
274
275
276
277
278
279
280
281
282
283
284
285
286
287
288
289
290
291
292
293
294
295
296
297
298
299
300
301
302
303
304
305
306
307
308
309
310
311
312
313
314
315
316
317
318
319
320
321
322
323
324
325
326
327
328
329
330
331
332
333
334
335
336
337
338
339
340
341
342
343
344
345
346
347
348
349
350
351
352
353
354
355
356
357
358
359
360
361
362
363
364
365
366
367
368
369
370
371
372
373
374
375
376
377
378
379
380
381
382
383
384
385
386
387
388
389
390
391
392
393
394
395
396
397
398
399
400
401
402
403
404
405
406
407
408
409
410
411
412
413
414
415
416
417
418
419
420
421
422
423
424
425
426
427
428
429
430
431
432
433
434
435
436
437
438
439
440
441
442
443
444
445
446
447
448
449
450
451
452
453
454
455
456
457
458
459
460
461
462
463
464
465
466
467
468
469
470
471
472
473
474
475
476
477
478
479
480
481
482
483
484
485
486
487
488
489
490
491
492
493
494
495
496
497
498
499
500
501
502
503
504
505
506
507
508
509
510
511
512
513
514
515
516
517
518
519
520
521
522
523
524
525
526
527
528
529
530
531
532
533
534
535
536
537
538
539
540
541
542
543
544
545
546
547
548
549
550
551
552
553
554
555
556
557
558
559
560
561
562
563
564
565
566
567
568
569
570
571
572
573
574
575
576
577
578
579
580
581
582
583
584
585
586
587
588
589
590
591
592
593
594
595
596
597
598
599
600
601
602
603
604
605
606
607
608
609
610
611
612
613
614
615
616
617
618
619
620
621
622
623
624
625
626
627
628
629
630
631
632
633
634
635
636
637
638
639
640
641
642
643
644
645
646
647
648
649
650
651
652
653
654
655
656
657
658
659
660
661
662
663
664
665
666
667
668
669
670
671
672
673
674
675
676
677
678
679
680
681
682
683
684
685
686
687
688
689
690
691
692
693
694
695
696
697
698
699
700
701
702
703
704
705
706
707
708
709
710
711
712
713
714
715
716
717
718
719
720
721
722
723
724
725
726
727
728
729
730
731
732
733
734
735
736
737
738
739
740
741
742
743
744
745
746
747
748
749
750
751
752
753
754
755
756
757
758
759
760
761
762
763
764
765
766
767
768
769
770
771
772
773
774
775
776
777
778
779
780
781
782
783
784
785
786
787
788
789
790
791
792
793
794
795
796
797
798
799
800
801
802
803
804
805
806
807
808
809
810
811
812
813
814
815
816
817
818
819
820
821
822
823
824
825
826
827
828
829
830
831
832
833
834
835
836
837
838
839
840
841
842
843
844
845
846
847
848
849
850
851
852
853
854
855
856
857
858
859
860
861
862
863
864
865
866
867
868
869
870
871
872
873
874
875
876
877
878
879
880
881
882
883
884
885
886
887
888
889
890
891
892
893
894
895
896
897
898
899
900
901
902
903
904
905
906
907
908
909
910
911
912
913
914
915
916
917
918
919
920
921
922
923
924
925
926
927
928
929
930
931
932
933
934
935
936
937
938
939
940
941
942
943
944
945
946
947
948
949
950
951
952
953
954
955
956
957
958
959
960
961
962
963
964
965
966
967
968
969
970
971
972
973
974
975
976
977
978
979
980
981
982
983
984
985
986
987
988
989
990
991
992
993
994
995
996
997
998
999
1000

File: IN0910R22RGS000P001B

n. Elab.:

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	2 di 172

INDICE

1	CONTENUTI, ARTICOLAZIONE E FINALITA' DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE.....	10
1.1	LO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	10
1.2	DOCUMENTI ALLEGATI.....	11
2	SCOPI E FINALITA' DEL PROGETTO.....	12
3	INQUADRAMENTO TERRITORIALE DEL PROGETTO	13
3.1	IL CONTESTO LEGISLATIVO.....	14
3.2	LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO IN MATERIA DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE.....	14
3.2.1	<i>Direttive Comunitarie</i>	14
3.2.2	<i>Normativa nazionale</i>	14
3.2.3	<i>Normativa regionale</i>	15
3.3	LA PRINCIPALE NORMATIVA AMBIENTALE DI RIFERIMENTO PER IL PROGETTO	18
4	ANALISI DEGLI STRUMENTI DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, AMBIENTALE E DI SETTORE.....	19
4.1	INTRODUZIONE.....	19
4.2	ENTI CONTATTATI PER LA RACCOLTA DEI DATI.....	19
4.3	PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE DI SETTORE	20
4.3.1	<i>Settore dei Trasporti – Le strategie Comunitarie</i>	20
4.3.2	<i>Settore dei Trasporti – Livello Nazionale e Regionale</i>	25
4.4	PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE SOCIO-ECONOMICA	36
4.4.1	<i>Quadro Strategico nazionale 2007-2013</i>	36
4.4.2	<i>Programma Operativo Regione Veneto del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR)2007-2013</i>	38
4.4.3	<i>Programma Operativo Regione Veneto del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR)2014-2020</i>	40
4.4.4	<i>Programma di Sviluppo Rurale (PSR) 2007-2013 del Veneto</i>	41
4.4.5	<i>Programma di Sviluppo Rurale (PSR) 2014-2020 del Veneto</i>	44
4.4.6	<i>Analisi di coerenza</i>	44

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	3 di 172

4.5	PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE	45
4.5.1	<i>Legge Regionale di Governo del Territorio.....</i>	45
4.5.2	<i>Pianificazione territoriale Regionale.....</i>	50
4.5.3	<i>Pianificazione Territoriale Provinciale.....</i>	71
4.5.4	<i>Pianificazione Comunale.....</i>	84
4.6	PIANIFICAZIONE AMBIENTALE	119
4.6.1	<i>Piano di tutela delle acque</i>	119
4.6.2	<i>Pianificazione di bacino</i>	124
4.6.3	<i>Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera</i>	140
4.6.4	<i>Piano Faunistico - Venatorio Provinciale 2013-2017.....</i>	148
5	VINCOLI.....	153
5.1	VINCOLI PAESAGGISTICI ED AMBIENTALI.....	153
5.1.1	<i>Vincolo paesaggistico, beni vincolati ai sensi dell' art. 136 del D.Lgs. 42/2004.....</i>	153
5.1.2	<i>Vincolo paesaggistico, corsi d'acqua. Beni vincolati ai sensi dell' art. 142 lett. C.....</i>	154
5.1.3	<i>Vincolo paesaggistico, zone boscate. Beni vincolati ai sensi dell' art. 142 lett. G del D.Lgs.42/2004.....</i>	155
5.1.4	<i>Beni architettonici.....</i>	156
6	LE AREE NATURALI PROTETTE.....	158
6.1	NORMATIVA DI RIFERIMENTO.....	158
6.1.1	<i>Livello Comunitario.....</i>	158
6.1.2	<i>Livello nazionale.....</i>	158
6.1.3	<i>Livello Regionale.....</i>	158
6.1.4	<i>Rete Natura 2000.....</i>	159
6.1.5	<i>Area Naturale Protetta di Interesse Locale.....</i>	161
6.2	SITI DI INTERESSE COMUNITARIO.....	162
6.3	ZONE DI PROTEZIONE SPECIALE.....	163



**LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA
NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE**

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	4 di 172

7	INVENTARIO NAZIONALE DEGLI STABILIMENTI SUSCETTIBILI DI CAUSARE INCIDENTI RILEVANTI AI SENSI DEL D.LGS. 17/08/1999 N.334.....	164
8	CONCLUSIONI.....	167

INTRODUZIONE GENERALE AL PROGETTO

In relazione a quanto definito nel “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”, l’intervento in progetto ricade nel Corridoio della rete centrale denominato “Mediterraneo” e si colloca sull’allineamento Tarragona – Barcellona – Perpignan – Marsiglia/Lione – Torino – Novara – Milano – Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Capodistria - Lubiana – Budapest

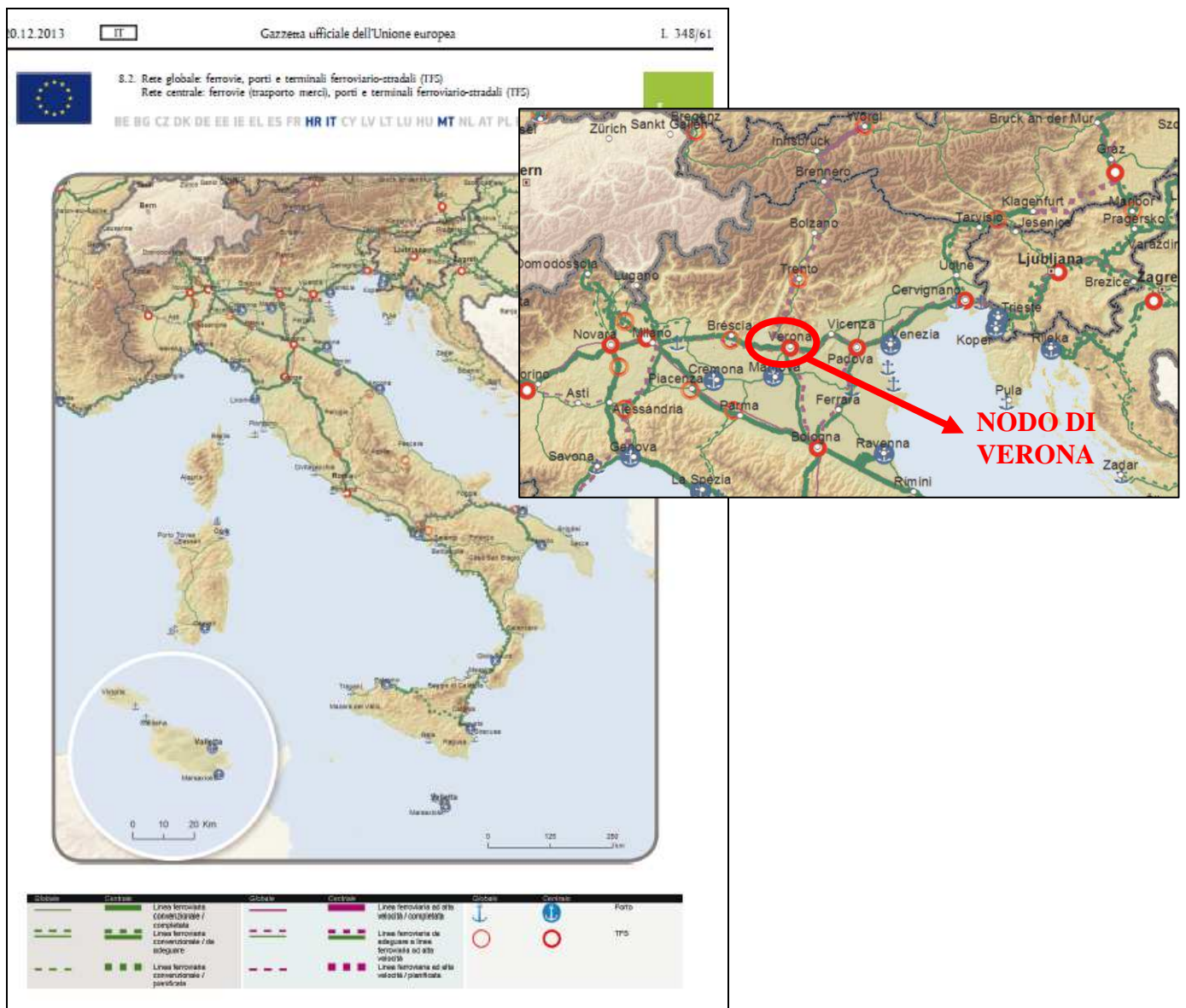


Figura 1 - Estratto da “Regolamento (UE) N. 1315/2013”.

L'intervento costituisce parte della trasversale Est-Ovest Torino-Milano-Venezia, che comprende la realizzazione della nuova linea Alta capacità (AC), in prevalente affiancamento all'attuale linea storica Milano-Venezia, fino all'ingresso nella stazione attuale di Verona Porta Nuova, sulla quale sarà incentrato il servizio dei treni viaggiatori. La nuova linea AC comporterà la dismissione dell'attuale scalo merci.

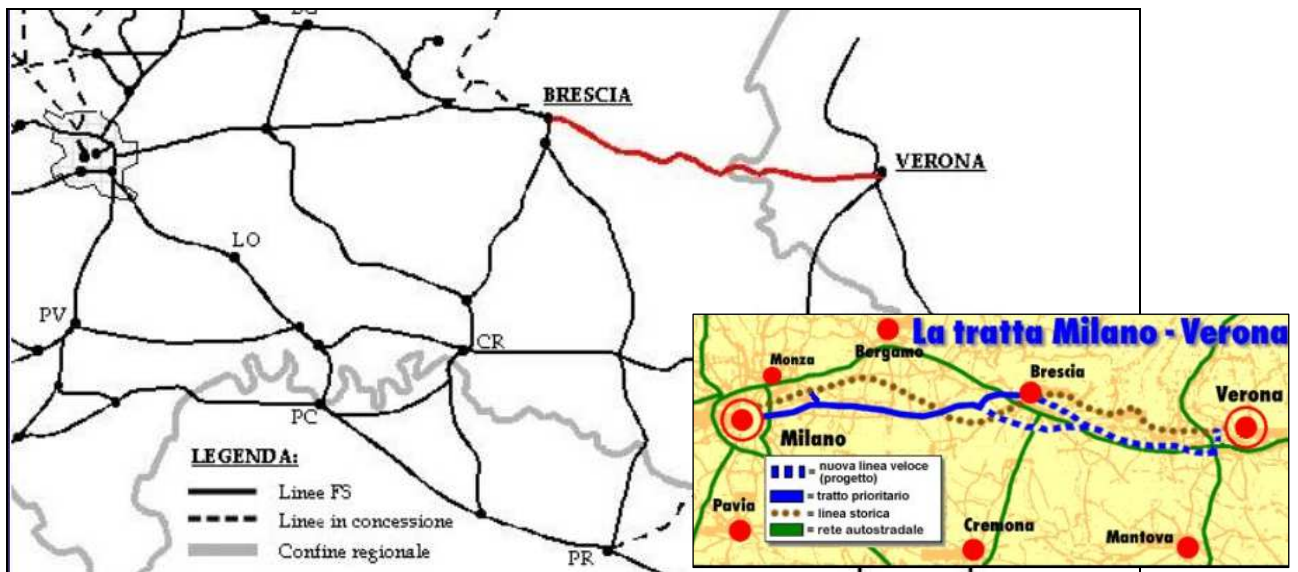


Figura 2. Tratta Milano – Venezia

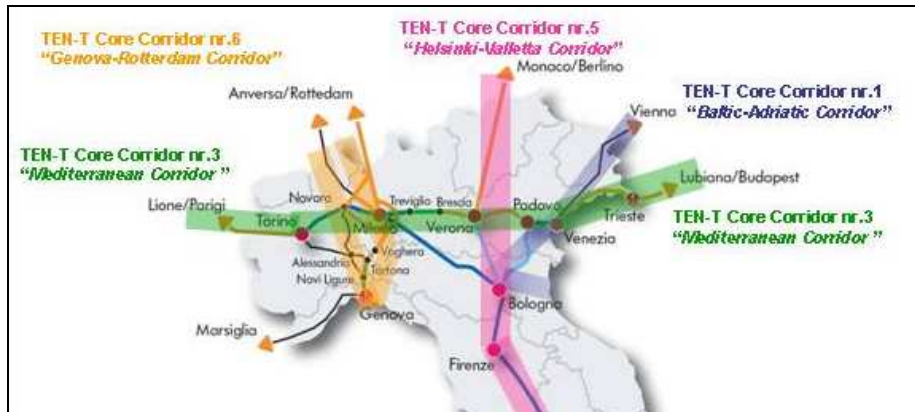


Figura 3. Corridoi transalpini

Il progetto, oggetto del presente studio, prevede la realizzazione dell’infrastruttura di ingresso – all’interno del nodo di Verona- della nuova tratta AV/AC Brescia-Verona, attraverso:

- Realizzazione dei due nuovi binari AV/AC nel tratto compreso tra l’autostrada A22 (150 metri ovest in direzione Milano in comune di Sona) e la radice ovest di Verona Porta Nuova;
- Rilocalazione dei binari della linea storica in corrispondenza del suddetto tratto;
- Realizzazione di due nuovi binari relativi all’interconnessione Merci di Verona, nel tratto compreso tra l’A22 e l’innesto sulla Linea “Brennero”.
- Razionalizzazione e potenziamento dei dispositivi della stazione di Verona P.N.
- Conseguenti adeguamenti/potenziamenti tecnologici per la gestione delle modifiche agli impianti esistenti e per la gestione degli impianti di nuova realizzazione.

I limiti d’intervento del nuovo progetto risultano i seguenti:

- Inizio intervento: Km 140+541.38 della nuova linea AV/AC Milano-Verona, coincidente con la progressiva Km 140+779.664 riferita alla tratta AV/AC Brescia-Verona (150 m circa ad ovest dell’attraversamento dell’A22),
- Fine dell’intervento: Km 148+580 della linea esistente Milano-Venezia (sistemazione della radice est di Verona Porta Nuova).

Il limite di batteria con il progetto della tratta AV/AC Brescia-Verona è da considerarsi arretrato di circa 150 m rispetto a quello assunto convenzionalmente (Autostrada A22) nelle precedenti fasi progettuali e relativi iter autorizzatori,



LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA
NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	8 di 172

Tale porzione di 150m di collegamento con i lavori e le opere relativi alla tratta AV/AC è stata introdotta per consentire - nella fase di sviluppo del progetto definitivo - un miglior inserimento del tracciato AV e Indipendente Merci nei Nodi di Verona.

Lo Studio di Impatto ambientale descrive ed analizza il Progetto preliminare relativo agli interventi che costituiscono l'ingresso Ovest del nodo di Verona per l'inserimento della linea AV/AC Milano-Verona-Venezia.

Nel corso dell'anno 2003 è stato sviluppato il progetto preliminare della "Sistemazione del Nodo AV/AC di Verona", trasmesso al MIT il 20 Febbraio per l'avvio dello specifico iter autorizzatorio previsto dalla cosiddetta "Legge Obiettivo".

Tale progetto prevedeva tutti gli interventi funzionali alla continuità della Linea AV/AC Milano-Venezia all'interno del Nodo di Verona, da 150 m circa ad ovest dell'attraversamento dell'A22, fino alla radice est della stazione di Verona Porta Vescovo, per un'estensione di circa 10 Km.

Nell'ambito dell'iter autorizzatorio, sono stati acquisiti i pareri da parte della Regione Veneto e della commissione speciale VIA del Ministero dell'ambiente e del territorio.

Nel 2008, il CIPE, con Delibera n.10, ha approvato il progetto preliminare del "Nodo AV/AC di Verona", con prescrizioni.

La Corte dei conti, con Delibera n.18/2008/P del 15 Dicembre 2008, ha ricusato il visto alla Delibera CIPE n. 10/2008 relativa all'opera, in quanto la "Programmazione della spesa per far fronte all'opera in questione si presenta allo stato indefinita e non dunque ancora matura per un atto programmatico pienamente avveduto secondo quanto richiesto dalla vigente Normativa".

A seguito dell'entrata in vigore della Legge di stabilità del 2014, che all'articolo 1 comma 76 annovera le tratte Brescia-Verona e Verona-Padova tra quelle da realizzare per lotti costruttivi, RFI ha definito gli interventi costituenti il primo lotto costruttivo dell'opera. Tale lotto comprende l'aggiornamento della progettazione definitiva della Tratta Brescia-Verona già redatta dal General Contractor nel 2006 in considerazione del tempo trascorso e delle Normative intervenute - e la progettazione preliminare degli interventi infrastrutturali nel Nodo di Verona strettamente funzionali all'ingresso della nuova tratta AV, assentita tecnicamente dal CIPE nel 2008.

Il progetto preliminare relativo agli interventi che costituiscono l'ingresso Ovest del nodo di Verona per l'inserimento della linea AV/AC Milano-Verona-Venezia, è basato sull'aggiornamento ed attualizzazione del progetto presentato al CIPE nel 2004, ed è quindi costituito dalla sola prima fase funzionale dell'originario intervento "Sistemazione del Nodo AV/AC di Verona" (ingresso Ovest del Nodo di Verona) e sarà avviato ad una nuova procedura autorizzatoria, ai sensi dell'art. 165 del D.lgs. 163/2006.

La redazione dello Studio di impatto ambientale è quindi necessario per l'avvio della nuova procedura autorizzatoria.

I limiti d'intervento del nuovo progetto risultano i seguenti:

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	9 di 172

- Inizio intervento: Km 140+541.38 della nuova linea AV/AC Milano-Verona, coincidente con la progressiva Km 140+779.664 riferita alla tratta AV/AC Brescia-Verona (150 m circa ad ovest dell'attraversamento dell'A22),

- Fine dell'intervento: Km 148+580 della linea esistente Milano-Venezia (sistemazione della radice est di Verona Porta Nuova).

Per quanto sopra detto, il progetto preliminare, oggetto di indagine del presente studio, è il risultato di un lungo iter di condivisione progettuale dell'infrastruttura esaminata, con i diversi enti competenti in materia ambientale. Tale condivisione ha permesso non solo di esaminare nel dettaglio tutte le caratteristiche progettuali delle alternative di tracciato, ma anche di delineare in modo univoco tale scelta progettuale come unica fattibile.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	10 di 172

1 CONTENUTI, ARTICOLAZIONE E FINALITA' DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

1.1 Lo Studio di Impatto Ambientale

Secondo quanto indicato dalla specifica normativa di settore, il presente Studio di impatto ambientale viene predisposto con riferimento alle “Norme tecniche per la redazione degli Studi d’impatto ambientale”, di cui al DPCM 27/12/88, alle disposizioni di cui al Capo IV, artt. 161-194 del D.Lgs 163/2006 relativo alla Legge Obiettivo, ai sensi dell’art. 5 del DPR 8 settembre 1997 e in ottemperanza a quanto previsto dal D.Lgs 42/2004 e dal D.P.C.M. 12.12.2005 in merito alla disciplina del Paesaggio.

L’opera ricade all’interno delle infrastrutture strategiche di cui alla Legge 21 dicembre 2001, n. 443 “Legge Obiettivo” e la disciplina in materia di compatibilità ambientale per l’opera stessa troverà la sua applicazione nell’ambito delle disposizioni e indicazioni previste dalla suddetta Legge Obiettivo.

Lo Studio di Impatto Ambientale è caratterizzato da una struttura articolata attraverso i cosiddetti “Quadri di Riferimento” e, in particolare:

- Quadro di Riferimento Programmatico;
- Quadro di Riferimento Progettuale;
- Quadro di Riferimento Ambientale.

Il *Quadro di Riferimento Programmatico* contiene gli elementi conoscitivi sulle relazioni fra l’intervento previsto e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale.

In particolare scopo del presente Quadro di Riferimento Programmatico è verificare:

- le relazioni del progetto con gli strumenti di pianificazione di settore e territoriali;
- la coerenza del progetto con gli obiettivi degli strumenti di pianificazione,

nonché individuare gli elementi di potenziale condizionamento (elementi di attenzione e/o vincolo ambientale) che definiscono il naturale contesto entro il quale si è sviluppata l’ipotesi progettuale e ai quali il progetto deve necessariamente conformarsi per garantire la tutela e la salvaguardia dei fattori territoriali, paesaggistici e ambientali.

Vengono, pertanto, individuati i contenuti e le prescrizioni o indicazioni dei principali strumenti di programmazione e pianificazione territoriale e di settore, verificando i livelli di coerenza e conformità fra questi e i contenuti e gli obiettivi del progetto in oggetto.

Il progetto, oggetto di indagine, dal punto di vista territoriale interessa una regione (Regione Veneto), una Provincia (Provincia di Verona) e due Comuni (Comune di Verona e Comune di Sona).

Il *Quadro di Riferimento Progettuale* descrive l’inquadramento dell’opera nel territorio, il progetto nella fase di costruzione e di esercizio, le soluzioni adottate a seguito degli studi effettuati e gli interventi di ottimizzazione previsti per il corretto inserimento nel territorio e nell’ambiente.

In particolare si indagano e descrivono:

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	11 di 172

- la natura e gli scopi del progetto;
- le caratteristiche tecniche e fisiche del progetto e le aree occupate in fase di realizzazione ed esercizio;
- le scelte tecniche progettuali prese in esame;
- le misure mitigative e gli interventi di riduzione degli effetti dell'opera sull'ambiente.

Il *Quadro di Riferimento Ambientale* contiene l'analisi delle componenti ambientali interessate dal progetto sia direttamente che indirettamente, e la qualificazione e/o quantificazione del loro livello di sensibilità.

La definizione dei livelli di qualità/sensibilità attuale delle componenti ambientali considerate è strettamente correlata all'individuazione e alla stima degli impatti indotti dall'opera nel contesto ambientale specifico.

Le analisi di caratterizzazione del contesto ambientale sono state svolte sulle diverse componenti maggiormente interessate dai fattori di pressione correlati alla realizzazione del progetto in esame, secondo scale territoriali di indagine proprie delle specificità tecniche di ciascuna di esse.

Vengono identificati in questo quadro gli impatti potenziali significativi legati ai recettori sensibili individuati e alla tipologia di opera, in modo da orientare la ricerca dei dati ambientali a quelli maggiormente utili allo sviluppo del lavoro.

Le informazioni contenute nei tre quadri sopra elencati sono riportati, a livello sintetico, nel rapporto denominato "Sintesi non tecnica" destinato all'informazione al pubblico.

1.2 Documenti allegati

Di seguito si riporta l'elenco elaborati del Quadro di Riferimento Programmatico:

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO		
Relazione generale	IN0910R22RGSA000P001B	-
Corografia	IN0910R22N4SA000P001A	1:10.000
Carta dei vincoli e delle tutele 1/2	IN0910R22N5SA000P001A	1:5.000
Carta dei vincoli e delle tutele 2/2	IN0910R22N5SA000P002A	1:5.000
Carta delle aree protette e rete natura 2000	IN0910R22N4SA000P002A	1:10.000
Uso programmato del suolo 1/2	IN0910R22N5SA000P003A	1:5.000
Uso programmato del suolo 2/2	IN0910R22N5SA000P004A	1:5.000
Carta della programmazione territoriale paesistica 1/2	IN0910R22N5SA000P005A	1:5.000
Carta della programmazione territoriale paesistica 2/2	IN0910R22N5SA000P006A	1:5.000

	<p align="center">LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</p>												
<p>QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>COMMESSA</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IN09</td> <td>10</td> <td>R22 RG</td> <td>SA 00 0P 001</td> <td>B</td> <td>12 di 172</td> </tr> </tbody> </table>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	12 di 172
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	12 di 172								

Tabella 1 – Elenco degli elaborati del Quadro di Riferimento Programmatico.

2 SCOPI E FINALITA' DEL PROGETTO

Le finalità e gli obiettivi del progetto possono essere così riepilogati:

- potenziamento del servizio ferroviario nel suo insieme; la realizzazione del sistema ferroviario ad Alta Capacità, rendendo disponibili linee che consentono di sviluppare servizi di livello superiore fortemente integrati rispetto al sistema dei nodi di trasporto e dei poli regionali, consente di migliorare e specializzare l'offerta anche nella rete ordinaria, che oggi presenta situazioni di saturazione, per la compresenza di servizi di livello regionale – locale con altri di rango nazionale – internazionale, lungo le tratte più cariche;
- integrazione Europea; il potenziamento della direttrice che percorre la pianura padana consente l'integrazione della rete ferroviaria del nostro Paese ai livelli più elevati della rete europea, consolidando e rafforzando il ruolo di cerniera che questo ambito interregionale oggi svolge tra l'Europa Mediterranea e Centro-occidentale da un lato, e l'Europa Centro-orientale ed i Paesi Balcanici dall'altro;
- distribuzione delle opportunità offerte da un servizio potenziato; il sistema di Alta Capacità si presenta come fortemente interconnesso, attraverso opportuni rami di collegamento, con i poli urbani ed i sistemi economici di livello regionale; questo consente sia una maggiore diffusione dei livelli elevati di accessibilità offerti dal sistema, sia di attingere a bacini di domanda più estesi nel territorio, aspetto quest'ultimo di fondamentale importanza in un contesto territoriale come quello del Nord Italia, caratterizzato da sistemi economici e insediativi diffusi;
- riequilibrio ambientale a livello di macrosistema; elevare il servizio ferroviario e renderlo più competitivo significa spostare quote di mobilità, sia di persone che di merci, verso questo tipo di utilizzo, con indiscutibili ricadute positive in termini ambientali (riduzione delle emissioni atmosferiche inquinanti), di sicurezza del sistema dei trasporti nel suo complesso, di assetto territoriale e distribuzione degli insediamenti.

3 INQUADRAMENTO TERRITORIALE DEL PROGETTO

Il progetto, oggetto del presente studio, prevede la realizzazione dell'infrastruttura di ingresso – all'interno del nodo di Verona- della nuova tratta AV/AC Brescia-Verona, attraverso:

- Realizzazione dei due nuovi binari AV/AC nel tratto compreso tra l'autostrada A22 (150 m circa ad ovest dell'attraversamento dell'A22), (limite di batteria con il progetto della Tratta Brescia Verona) e la radice ovest di Verona Porta Nuova;
- Rilocalazione dei binari della linea storica in corrispondenza del suddetto tratto;
- Realizzazione di due nuovi binari relativi all'interconnessione Merci di Verona, nel tratto compreso tra l'A22 e l'innesto sulla Linea "Brennero".
- Razionalizzazione e potenziamento dei dispositivi della stazione di Verona P.N.
- Conseguenti adeguamenti /potenziamenti tecnologici per la gestione delle modifiche agli impianti esistenti e per la gestione degli impianti di nuova realizzazione.

Nel complesso l'area oggetto di realizzazione dell'infrastruttura di ingresso-all'interno del nodo di Verona- della nuova tratta AV/AC Brescia-Verona, si collaca nella Regione Veneto, interessando i territori afferenti alla provincia di Verona ed al Comuni di Sona e di Verona. Nella seguente immagine si riporta un'ortofoto, estrapolata da Google Earth, in cui viene rappresentato l'intervento oggetto del presente studio.



Figura 4 - Inquadramento Territoriale.

	<p align="center">LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</p>												
<p>QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>COMMESSA</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IN09</td> <td>10</td> <td>R22 RG</td> <td>SA 00 0P 001</td> <td>B</td> <td>14 di 172</td> </tr> </tbody> </table>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	14 di 172
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	14 di 172								

3.1 IL CONTESTO LEGISLATIVO

3.2 La normativa di riferimento in materia di compatibilità ambientale

Il contesto legislativo in materia di compatibilità ambientale prende forma a partire da normative di livello Comunitario (Direttive), nel tempo, recepite dagli Stati membri all'interno del proprio ordinamento procedurale che, nel caso nazionale, prevede un parziale trasferimento di competenza alle Regione e agli Enti Locali.

Si riporta, quindi, di seguito la disamina dei principali riferimenti normativi, articolati secondo i tre suddetti livelli: *comunitario, nazionale e regionale*.

3.2.1 Direttive Comunitarie

- Direttiva CEE 85/337 del 27 giugno 1985 “Valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati”;
- Direttiva 97/11/CE del 3 marzo 1997;
- Direttiva 2003/35/CE del 26 maggio 2003;
- Direttiva 2011/92/UE del 13 dicembre 2011 “Valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati.

3.2.2 Normativa nazionale

- Legge 8 luglio 1986, n. 349: S. O. n. 59 G.U.R.I. 15 luglio 1986, n. 162 Istituzione del Ministero dell'ambiente e norme in materia di danno ambientale, e sue ss.mm.ii.;
- D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377: Regolamentazione delle pronunce di compatibilità ambientale di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, recante istituzione del Ministero dell'ambiente e norme in materia di danno ambientale;
- D.P.C.M. 27 dicembre 1988: Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377, e sue ss.mm.ii.;
- D.P.R. 11 febbraio 1998: Disposizioni integrative al del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377, in materia di disciplina delle pronunce di compatibilità ambientale, di cui alla l. 8 luglio 1986, n. 349, art. 6. (Gazz. Uff., 27 marzo, n. 72);
- D.Lgs 31 marzo 1998, n. 112: Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni e agli enti locali, in attuazione del Capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59;
- D.P.R. 2 settembre 1999, n. 348: Regolamento recante norme tecniche concernenti gli studi di impatto ambientale per talune categorie di opere. (G.U.R.I. 12 ottobre 1999, n. 240);

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IN09	10	R22 RG	SA 00 OP 001	B	15 di 172

- D.Lgs 20 agosto 2002, n.190: Attuazione della legge 21 dicembre 2001, n. 443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale. (GU n. 199 del 26.08.2002 - Suppl. Ordinario n.174);
- Legge 31 ottobre 2003, n. 306: Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 2003;
- Decreto 1 aprile 2004: Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale (G.U. n. 84 del 09.04.2004);
- Legge n. 308 del 2004: delega al Governo per il riordino, il coordinamento e l'integrazione della legislazione in materia ambientale;
- D.Lgs 17 agosto 2005, n. 189: Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 20 agosto 2002; n. 190, in materia di redazione ed approvazione dei progetti e delle varianti, nonché di risoluzione delle interferenze per le opere strategiche e di preminente interesse nazionale (G.U. n. 221 del 22.09.2005 – Suppl. ordinario n. 157);
- D.Lgs n. 195 del 19 agosto 2005: accesso del pubblico all'informazione ambientale
- D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e smi: Norme in materia ambientale;
- D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163 e smi: Codice dei contratti pubblici. Il Titolo III, Capo IV e l'All. XXI riguardano la VIA delle infrastrutture strategiche e degli insediamenti produttivi;

In particolare sono da segnalare le seguenti modifiche al D.Lgs 152/06:

- D.Lgs n. 4 del 16.01.2008: Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale;
- D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128: Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69.
- D.Lgs. 3 dicembre 2010, n. 205: Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale.
- D.L. 31 agosto 2013, n. 101: Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale.
- D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46: Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale.
- D.L. 91 del 24/06/2014 n.91: Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale.

3.2.3 *Normativa regionale*

- Legge regionale 26 marzo 1999, n. 10: Disciplina dei contenuti e delle procedure di valutazione d'impatto ambientale;

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IN09	10	R22 RG	SA 00 OP 001	B	16 di 172

- Deliberazione della Giunta regionale 11 maggio 1999, n. 1624: Modalità e criteri di attuazione delle procedure di V.I.A. Specifiche tecniche e primi sussidi operativi all’elaborazione degli studi di impatto ambientale;
- Deliberazione della Giunta regionale 8 agosto 2003, n. 2450: Espletamento della procedura di V.I.A. di cui alla l.r. 26.03.1999, n. 10, e successive modifiche e integrazioni. Indirizzi alle strutture regionali;
- Deliberazione della Giunta regionale 31 ottobre 2003, n. 3293: Procedure di V.I.A. nell’ambito degli interventi strategici di preminente interesse nazionale di cui alla deliberazione C.I.P.E. 21.12.2001 non assoggettati a V.I.A. di competenza statale. Allegato 2 – allegato 4;
- Deliberazione della Giunta regionale 6 agosto 2004, n. 2546: Rideterminazione ed aggiornamento dei criteri e parametri per la determinazione dei costi relativi all’istruttoria dei progetti assoggettati a procedura di via regionale o statale. Revoca della dgr n. 1042 del 13 aprile 1999. Artt. 4,7,8 e 22 della l.r. 10/99;
- Deliberazione della Giunta Regionale 19 luglio 2005, n. 1843: Rideterminazione ed aggiornamento dei criteri e parametri per la determinazione dei costi relativi all’istruttoria dei progetti assoggettati a procedure di via regionale, provinciale e statale. Revoca della dgr n. 2546 del 6 agosto 2004. Artt. 4, 7, 8 e 22 della l.r. 10/99;
- Deliberazione della giunta regionale 22 luglio 2008, n. 1998: Decreto legislativo 16 gennaio 2008, 4 «Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale». Disposizioni applicative;
- Deliberazione della giunta regionale 10 febbraio 2009, n. 308: Primi indirizzi applicativi in materia di valutazione di impatto ambientale di coordinamento del d.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, “Norme in materia ambientale” come modificato ed integrato dal d.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, “Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale” con la legge regionale 26 marzo 1999, n. 10;
- Deliberazione della giunta regionale 17 febbraio 2009, n. 327: Ulteriori indirizzi applicativi in materia di Valutazione di Impatto Ambientale di coordinamento del d.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, “Norme in materia ambientale” come modificato ed integrato dal d.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, “Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale” con la legge regionale 26 marzo 1999, n. 10;
- Deliberazione della giunta regionale 29 dicembre 2009, n. 4145: Ulteriori indirizzi applicativi in materia di Valutazione di Impatto Ambientale di coordinamento del d.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, “Norme in materia ambientale” come modificato ed integrato dal d.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, “ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale” con la legge regionale 26 marzo 1999, n. 10;
- Deliberazione della giunta regionale 29 dicembre 2009, n. 4323: Procedura di via statale relativa a progetti di infrastrutture ed insediamenti produttivi. Disapplicazione della deliberazione della Giunta regionale n. 1843 del 19 luglio 2005;
- Deliberazione della Giunta regionale 3 maggio 2013, n. 575: Adeguamento alla sopravvenuta normativa nazionale e regionale delle disposizioni applicative concernenti le procedure di



**LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA
NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE**

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	17 di 172

Valutazione di Impatto Ambientale di cui alla DGR. n. 1539 del 27/09/2011 e sua contestuale revoca.

	<p align="center">LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</p>												
<p>QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>COMMESSA</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IN09</td> <td>10</td> <td>R22 RG</td> <td>SA 00 0P 001</td> <td>B</td> <td>18 di 172</td> </tr> </tbody> </table>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	18 di 172
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	18 di 172								

3.3 La principale normativa ambientale di riferimento per il progetto

Il progetto in esame prevede la realizzazione di un intervento di tipo infrastrutturale ricompreso fra i progetti strategici nazionali di cui alla cosiddetta Legge Obiettivo (legge n. 443/2001).

Attraverso detta legge il Governo ha individuato le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e per lo sviluppo del Paese. Per tali opere il Governo ha promulgato una specifica legge di attuazione (D.Lgs n. 190/2002, successivamente sostituito dal D.Lgs 162/2006) che individua la disciplina speciale che regola la progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche definendo anche i ruoli delle diverse Amministrazioni coinvolte nel procedimento autorizzativo prevedendo che l'approvazione di tali opere avvenga di intesa tra lo Stato e le Regioni nell'ambito del CIPE allargato ai presidenti delle regioni interessate.

In particolare il decreto legislativo ha introdotto per tali opere una specifica procedura di valutazione di impatto ambientale (detta "VIA speciale") definendone tempi e fasi di svolgimento, e istituendo un'apposita Commissione dedicata (Commissione Speciale VIA).

Successivamente, con la delibera CIPE n. 57/2002 sono state date disposizioni sulla Strategia nazionale ambientale per lo sviluppo sostenibile 2000-2010 e si è affermata la necessità di rendere più sistematica, efficiente ed efficace l'applicazione della VIA, ad esempio tramite l'istituzione di Osservatori ambientali, finalizzati alla verifica dell'ottemperanza alle pronunce di compatibilità ambientale, nonché il monitoraggio dei problemi ambientali in fase di realizzazione delle opere.

Il presente procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale a cui risulta soggetto il progetto è disciplinato principalmente dal D.Lgs 163/06 e, in particolare dal Capo IV, artt. 161-194. In particolare, l'art.165, c.3, del Decreto prevede che, ove l'opera sia soggetta a valutazione di impatto ambientale, il progetto preliminare sia corredato anche dallo Studio di Impatto Ambientale.

La relativa procedura VIA si svolge secondo quanto previsto dall'art.165, c.4 e dall'art.183 del D.Lgs 163/06.

Il progetto insiste su un ambito territoriale connotato dalla presenza di un'area soggetta a tutela e vincoli di tipo paesaggistico ai sensi del D.Lgs 42/2004 e, pertanto, a supporto del presente progetto è stata predisposta la Relazione Paesaggistica riaggregando i contenuti specifici contenuti nello Studio di Impatto Ambientale secondo i contenuti del DPCM 12.12.2005.

Infine, secondo quanto disposto dal DM 161/2012, è stato predisposto lo specifico Piano di Utilizzo dei materiali di scavo, da valutarsi all'interno della presente procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

	<p align="center">LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</p>												
<p>QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>COMMESSA</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IN09</td> <td>10</td> <td>R22 RG</td> <td>SA 00 0P 001</td> <td>B</td> <td>19 di 172</td> </tr> </tbody> </table>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	19 di 172
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	19 di 172								

4 ANALISI DEGLI STRUMENTI DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, AMBIENTALE E DI SETTORE

4.1 Introduzione

Le analisi di seguito riportate sono indirizzate a verificare il livello di integrazione e coerenza del progetto con gli strumenti della pianificazione e programmazione territoriale, ambientale e di settore.

In particolare, la verifica della programmazione relativa al settore infrastrutturale consente di valutare la coerenza dell'intervento con il quadro generale, nazionale e regionale, dei trasporti e della mobilità, evidenziando come la realizzazione della stessa risulti non solo coerente con gli indirizzi e gli obiettivi di detti piani, ma certamente di valenza strategica nell'ambito del completamento del collegamento sull'asse ferroviario Milano -Verona-Venezia.

L'analisi degli strumenti della pianificazione territoriale e ambientale fornirà, invece, informazioni in merito alle specificità del territorio attraversato dalla futura opera e agli obiettivi e agli indirizzi posti alla base degli interventi di trasformazione e gestione territoriale, nonché circa la sussistenza di elementi di attenzione, condizionamento e/o vincolo che in parte dettano le condizioni di fattibilità dell'intervento, e in parte ne costituiscono il contesto di inserimento.

4.2 Enti contattati per la raccolta dei dati

Nell'ambito della predisposizione del presente Quadro di Riferimento Programmatico e, più in generale, dell'intero SIA si è provveduto a prendere contatto con gli Enti Locali coinvolti, al fine di verificare l'aggiornamento e lo stato dei vari strumenti di pianificazione urbanistico - territoriale in vigore e, laddove possibile, acquisirne la versione digitale da impiegare nell'ambito della predisposizione degli elaborati grafici esplicativi posti a supporto del SIA. In particolare, sono stati contattati:

- Comune di Verona;
- Comune di Sona
- Provincia di Verona;
- ARPA Veneto;
- Regione Veneto;

Si tenga presente che tutte le verifiche relative a strumenti programmatici, allo stato dei vincoli e alle discipline di tutela sono aggiornate al 10/02/2016.

	<p align="center">LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</p>												
<p>QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>COMMESSA</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IN09</td> <td>10</td> <td>R22 RG</td> <td>SA 00 0P 001</td> <td>B</td> <td>20 di 172</td> </tr> </tbody> </table>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	20 di 172
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	20 di 172								

4.3 Pianificazione e programmazione di settore

Gli strumenti della pianificazione e programmazione territoriale forniscono utili informazioni in merito alle specificità territoriali e alle sue modalità di gestione e tutela, negli scenari attuale (Quadro Conoscitivo) e futuro (Pianificazione di Progetto).

L'assetto del territorio è, infatti, il risultato di politiche, regionali e interregionali, che si rivolgono ad un contesto fisico e sociale di grande complessità, frutto di esigenze ed interessi spesso conflittuali e, pertanto, la verifica dei contenuti degli strumenti della pianificazione, organizzazione, gestione e programmazione del territorio definisce l'insieme delle regole con le quali questo sarà soggetto ad ulteriori trasformazioni.

L'analisi e la gestione del territorio viene di seguito presentata nei tre principali livelli:

- pianificazione territoriale regionale;
- pianificazione territoriale provinciale;
- pianificazione territoriale comunale.

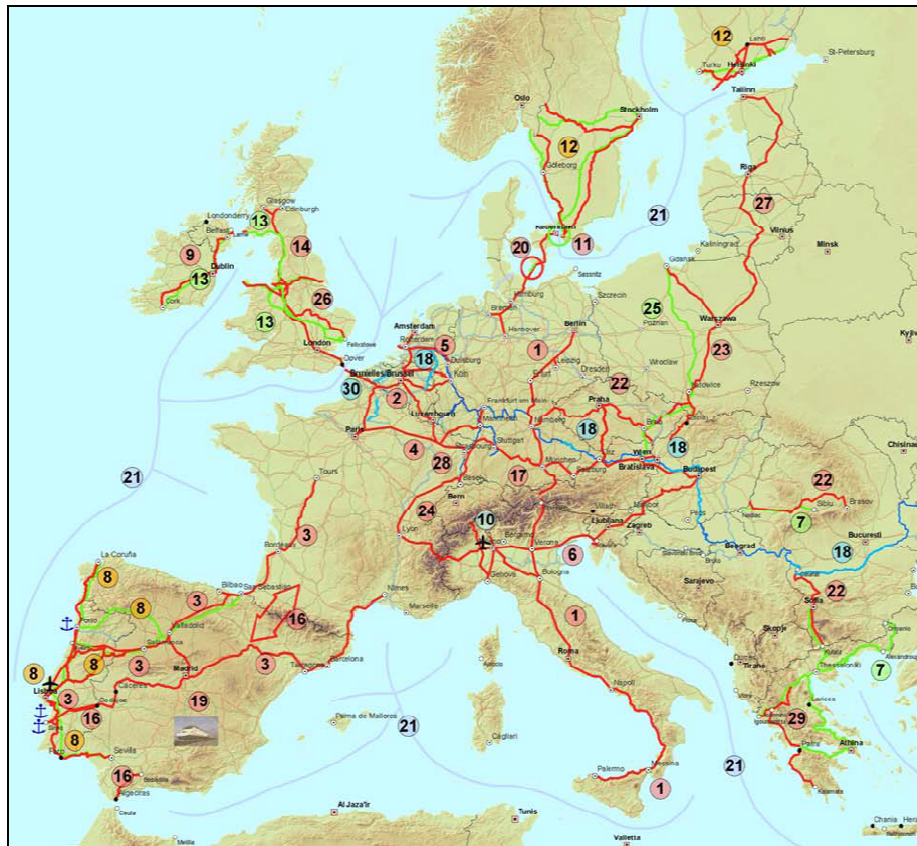
4.3.1 Settore dei Trasporti – Le strategie Comunitarie

A livello comunitario l'Unione Europea influenza l'investimento nei trasporti sia attraverso Direttive sulla politica dei trasporti (*Common Transport Policy*), sia finanziando lo sviluppo regionale.

Inoltre, la creazione del mercato comune e l'adozione del trattato di Maastricht hanno rafforzato l'intervento comunitario per lo sviluppo di infrastrutture di trasporto in Europa, in particolare attraverso il programma *Trans-European Transport Networks (TEN - T)*, il principale strumento chiamato a dare attuazione allo sviluppo delle Reti Transeuropee di Trasporto (strade, ferrovie, rete fluviale, autostrade del mare, porti marittimi e fluviali, aeroporti e altri punti di interconnessione modale).

Nell'immagine che segue vengono rappresentati tutti i corridoi in fase di studio, progettazione e realizzazione del programma europeo TEN - T, tra i quali si elencano:

- Corridoio Baltico - Adriatico;
- Corridoio Mare del Nord - Baltico;
- **Corridoio Mediterraneo;**
- Corridoio Orientale - Mediterraneo;
- Corridoio Scandinavo - Mediterraneo;
- Corridoio Reno - Alpino;
- Corridoio Atlantico;
- Corridoio Mare del Nord - Mediterraneo;
- Corridoio Reno - Danubio.



1. Railway axis Berlin-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo
2. High-speed railway axis Paris-Bruxelles/Brussel-Köln-Amsterdam-London
3. High-speed railway axis of south-west Europe
4. High-speed railway axis east
5. Betuwe line
6. Railway axis Lyon-Trieste-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budapest-Ukrainian border
7. Motorway axis Igoumenitsa/Patra-Athina-Sofia-Budapest
8. Multimodal axis Portugal/Spain-rest of Europe
9. Railway axis Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (completed 2001)
10. Malpensa (completed 2001)
11. Öresund fixed link (completed 2000)
12. Nordic triangle railway/road axis
13. UK/Ireland/Benelux road axis
14. West coast main line
15. Galileo
16. Freight railway axis Sines/Algeciras-Madrid-Paris
17. Railway axis Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava
18. Rhine/Meuse-Main-Danube inland waterway axis
19. High-speed rail interoperability on the Iberian peninsula
20. Mediterranean railway axis
21. Motorways of the sea
 - Motorway of the Baltic Sea (linking the Baltic Sea Member States with Member States in Central and Western Europe, including the route through the North Sea/Baltic Sea Canal (Kiel Canal));
 - Motorway of the sea of western Europe (leading from Portugal and Spain via the Atlantic Arc to the North Sea and the Irish Sea);
 - Motorway of the sea of south-east Europe (connecting the Adriatic Sea to the Ionian Sea and the Eastern Mediterranean to include Cyprus);
 - Motorway of the sea of south-west Europe (western Mediterranean), connecting Spain, France, Italy and including Malta, and linking with the motorway of the sea of south east Europe.
22. Railway axis Athina-Sofia-Budapest-Wien-Praha-Nürnberg/Dresden
23. Railway axis Gdansk-Warszawa-Brno/Bratislava-Wien
24. Railway axis Lyon/Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen
25. Motorway axis Gdansk-Brno/Bratislava-Wien
26. Railway/road axis Ireland/United Kingdom/continental Europe
27. "Rail Baltica" axis Warszawa-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki
28. "Eurocairail" on the Bruxelles/Brussel-Luxembourg-Strasbourg railway axis
29. Railway axis of the Ionian/Adriatic intermodal corridor
30. Inland waterway axis Seine-Scheldt

Figura 5 – Rete di corridoi del programma TEN-T.

	<p>LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA</p> <p>NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST</p> <p>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</p>												
<p>QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>COMMESSA</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IN09</td> <td>10</td> <td>R22 RG</td> <td>SA 00 0P 001</td> <td>B</td> <td>22 di 172</td> </tr> </tbody> </table>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	22 di 172
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	22 di 172								

Nella Figura 6 viene rappresentato l'asse prioritario ferroviario n. 6 Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste-Lubiana-Budapest-confine ucraino in territorio Italiano.



Figura 6 – Asse Prioritario ferroviario 6 Lione - Kiev in territorio italiano.

Nella Figura 7 viene, invece, rappresentata l'intersezione dei corridoi ferroviari, che insistono nel territorio del nord Italia.

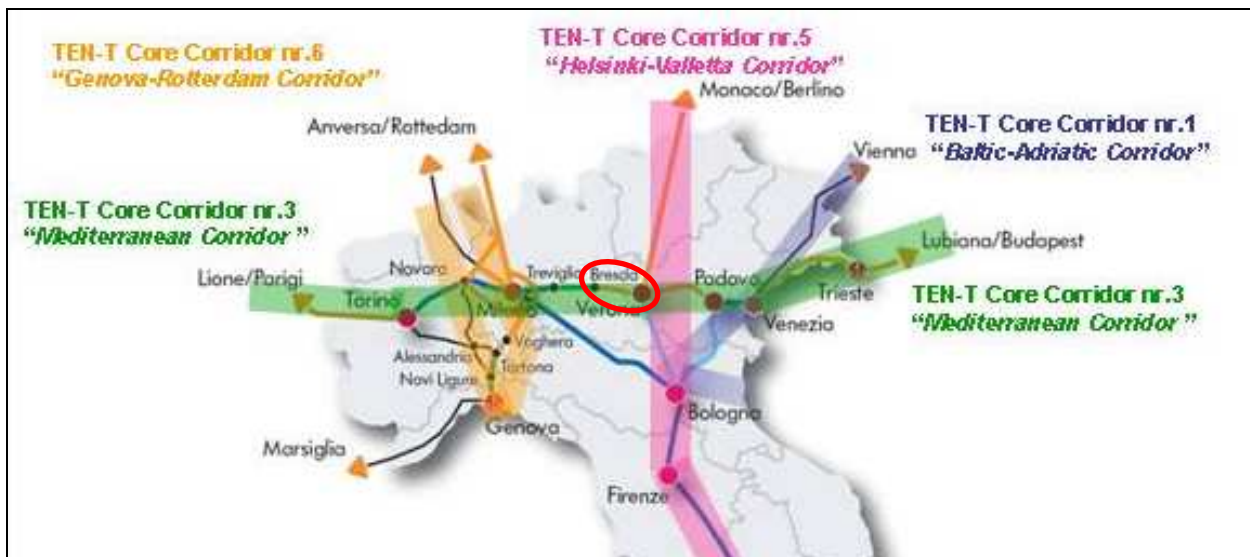


Figura 7 – Corridoi ferroviari transalpini.

Tra gli obiettivi del programma TEN - T si citano i seguenti:

- stabilire e sviluppare le connessioni e le interconnessioni necessarie per eliminare i colli di bottiglia;
- completare le principali infrastrutture, con particolare riferimento a quelle transfrontaliere e a quelle che attraversano le barriere naturali;
- realizzare infrastrutture che promuovano le interconnessioni tra le reti nazionali, le isole, e le altre zone periferiche, riducendo i costi di trasporto di queste aree;
- realizzare gradualmente una rete ferroviaria caratterizzata da un alto grado di interoperabilità;
- ottimizzare la capacità e l'efficienza del quadro infrastrutturale attuale e futuro;
- integrare le esigenze ambientali e quelle di sicurezza nella realizzazione della TEN - T;
- sviluppare una mobilità sostenibile delle persone e delle merci coerentemente con gli obiettivi dell'Unione sullo sviluppo sostenibile

L'Agenzia esecutiva per la rete transeuropea di trasporto (TEN - T EA) provvede all'attuazione tecnica e finanziaria e alla gestione del programma TEN - T. L'agenzia è stata creata nel 2006 con un mandato fino al 31 dicembre 2015. I finanziamenti TEN - T per il periodo 2007 - 2013 ammontano a 8,013 miliardi di euro.

La gestione di progetti d'importanza fondamentale per l'infrastruttura di trasporto, nell'ambito delle prospettive finanziarie 2000 - 2006 e 2007 - 2013, avviene in stretta collaborazione con la direzione generale Mobilità e Trasporti (MOVE) della Commissione Europea.

La DG MOVE mantiene la responsabilità della politica generale, della programmazione e della valutazione del programma TEN - T.

Nella Figura 8 vengono, invece, indicate le fasi di sviluppo della progettazione e delle lavorazioni in atto in merito alle linee ferroviarie ad alta velocità e ad alta capacità previste in Italia allo stato attuale nel presente programma.



Figura 8 – Fasi di progettazione della rete ad alta velocità e ad alta capacità in Italia.

	LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA IN09	LOTTO 10	CODIFICA R22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. B

4.3.2 *Settore dei Trasporti – Livello Nazionale e Regionale*

Nel presente paragrafo viene presentata la struttura del piano dei trasporti a scala nazionale ed a scala regionale attraverso l'esame dei contenuti e delle strategie -del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001 e il Piano Regionale dei Trasporti del Veneto .

4.3.2.1 Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) 2001

In linea con le politiche comunitarie l'Italia, nel 2001, ha redatto il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), elaborato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, già Ministero dei Trasporti e della Navigazione, con lo scopo di effettuare una prima analisi sul Sistema dei Trasporti italiano e di proporre soluzioni ai problemi identificati e ritenuti prioritari.

Il PGTL rileva alcune carenze nello sviluppo generale dei trasporti in Italia che vengono succintamente elencate di seguito:

- incremento della prevalenza del trasporto su strada rispetto alle altre modalità di trasporto;
- presenza di strozzature e congestione nei flussi di traffico lungo assi importanti;
- crescita del traffico in particolar modo di quello su gomma, che sono all'origine di esternalità negative in termini di impatto ambientale e incidentalità;
- limitata diffusione di modelli di finanziamento alternativi (p.es. partnership tra settore pubblico e privato).

Il PGTL si prefigge di affrontare e colmare entro breve le carenze esistenti, puntando in particolare sulla modernizzazione del comparto dal punto di vista gestionale e infrastrutturale sull'intero territorio nazionale. Il Piano presenta a tal scopo i seguenti principi guida:

- la domanda di mobilità deve essere soddisfatta in modo qualitativamente adeguato. Si richiede lo smantellamento delle infrastrutture inefficienti e obsolete, l'emanazione di disposizioni legislative che consentano una realizzazione più celere di nuove infrastrutture, un modello adeguato di mobilità per gli utenti e un programma di monitoraggio al fine di valutare la sostenibilità rispetto alla capacità delle infrastrutture presenti dei singoli ambiti territoriali;
- la domanda di trasporto delle persone e delle merci deve essere soddisfatta con sistemi ambientalmente sostenibili, in accordo con le conclusioni della Conferenza di Kyoto e con le convenzioni internazionali (Convenzione delle Alpi). Tra le strategie idonee sono proposte anche una diversa ripartizione del modal split, il risanamento dei danni ambientali (inquinamento acustico, natura, paesaggio) lungo le infrastrutture esistenti nonché l'incremento della sicurezza nei trasporti;
- il sistema dei trasporti tra l'Italia e il resto d'Europa deve essere perfezionato tenendo conto delle indicazioni tecniche degli orientamenti TEN-T e delle disposizioni allegate al Protocollo dei Trasporti della Convenzione delle Alpi.

La compatibilità dei trasporti e la sicurezza possono essere incrementate privilegiando il trasporto su rotaia rispetto a quello su gomma, in particolare sulle medie e lunghe percorrenze.



LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA

NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	26 di 172

Occorre inoltre promuovere il trasporto combinato delle merci tramite l'ammmodernamento della logistica attenendosi alle disposizioni in materia di inquinamento acustico, al Protocollo di Kyoto e alla tutela della biodiversità.

L'efficienza e la qualità dell'offerta nei trasporti può essere potenziata da un processo di liberalizzazione e privatizzazione che consentirebbe di eliminare i monopoli gestionali esistenti e di ottenere una maggiore internalizzazione dei costi.

Nel quadro dell'ammmodernamento del sistema dei trasporti si consiglia di attribuire la priorità alle infrastrutture più centrali per lo sviluppo sostenibile del paese e per una migliore integrazione con l'UE.

Gli investimenti infrastrutturali devono essere orientati verso la creazione di una rete coerente. In primo piano si pone la necessità di garantire il miglior collegamento dei porti o aeroporti con le piattaforme logistiche e le reti. Il Piano individua al riguardo un'opportunità di sviluppo promettente verso la creazione di una piattaforma di snodo per il trasporto merci verso i Balcani, la penisola iberica, l'intero bacino mediterraneo e gli Stati UE d'oltralpe, questo anche nell'ottica dell'allargamento dell'Unione all'est europeo con i conseguenti risvolti economici e quindi di traffico che questo comporterà.

In questa prospettiva è stato individuato un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT). All'interno di questo sistema sono comprese tutte le infrastrutture che sostengono i flussi di traffico nazionali e internazionali.

Il PGTL affronta nello specifico la necessità di un sistema di trasporti migliore per i collegamenti tra l'Italia e gli altri Stati dell'Unione europea. A tal fine si evidenzia la necessità di procedere al potenziamento delle infrastrutture esistenti. Lo SNIT attribuisce un peso strategico particolare al potenziamento e all'ammmodernamento della linea ferroviaria.

Tra i subsistemi della rete SNIT si evidenziano: direttrici longitudinali e trasversali, valichi e direttrici di accesso alla rete forte localizzate al Sud. 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. Tali ultimi interventi sono stati previsti solo laddove sulla rete attuale, ancorché potenziata, permangono criticità.

Gli interventi considerati consentono un potenziamento della rete. Tra gli interventi prioritari si sono identificati:

- quadruplicamento AC Milano – Napoli e Torino – Venezia;
- potenziamento degli attuali valichi alpini (con particolare attenzione per il Brennero e quanto previsto dall'art. 55 della legge n. 449/97) e delle linee di adduzione più sature (ad esempio raddoppio della tratta Torino – Bussoleno, nuova linea di accesso al Gottardo);
- potenziamento del collegamento del porto di Genova con il territorio piemontese-lombardo;
- raddoppio tratte prioritarie Pontremolese (corridoio TIBRE);
- completamento raddoppio Bologna – Verona;
- raddoppio tratte prioritarie Orte – Falconara;

- quadruplicamento Napoli – Salerno – Battipaglia e potenziamento Battipaglia – Reggio Calabria;
- completamento raddoppio linea adriatica e collegamento con il porto di Taranto;
- completamento raddoppio Napoli-Bari;
- corridoio merci trasversale ionica Gioia Tauro – Taranto – Bari;
- completamento raddoppio tratte prioritarie Catania – Messina e Palermo – Messina.

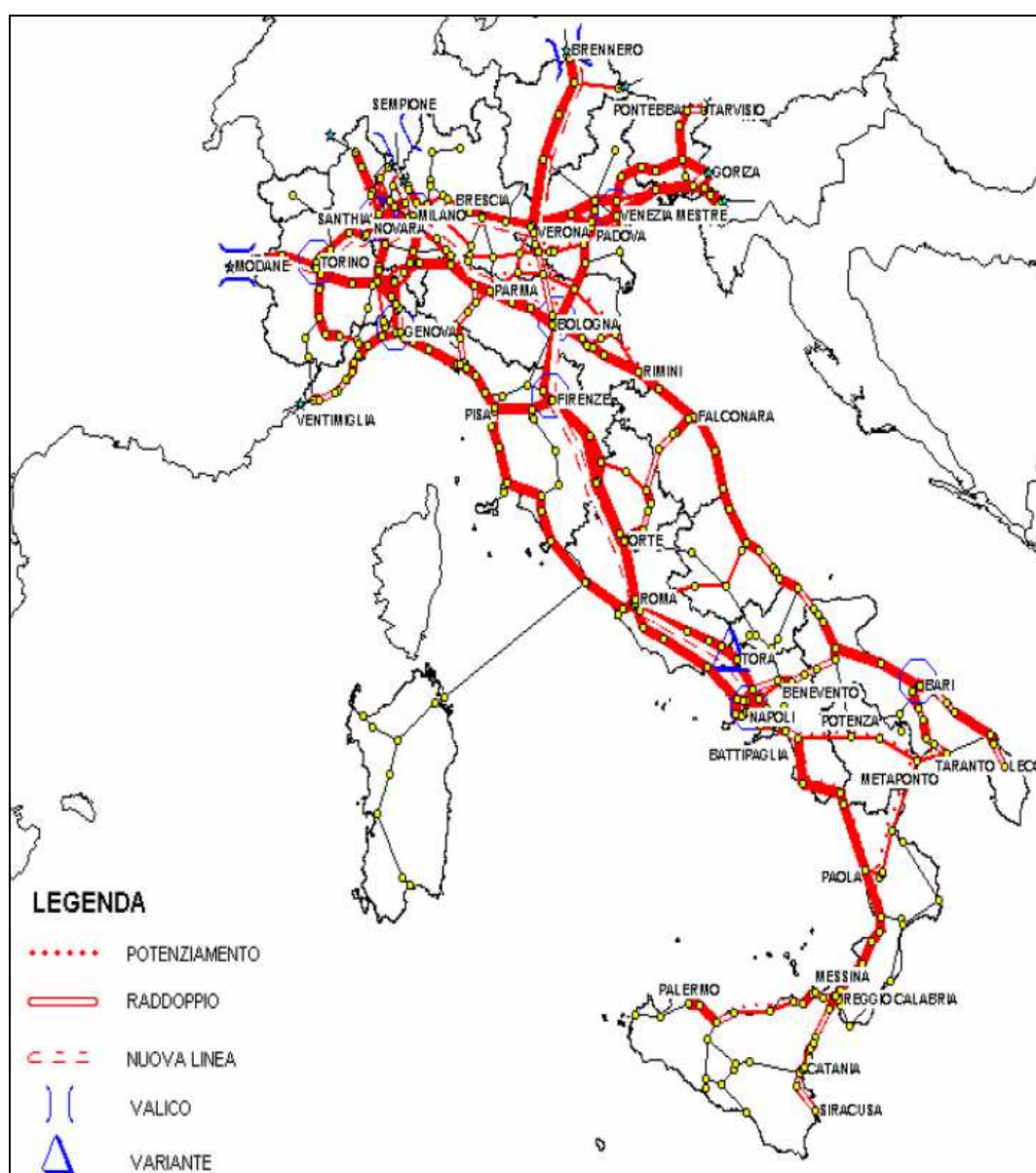


Figura 9 - Previsioni per il comparto ferroviario.

	LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA IN09	LOTTO 10	CODIFICA R22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. B

Come si evince dalla precedente immagine e secondo quanto riportato nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, la tratta in esame viene inserita tra le tratte in programmazione, denominata come tratta **Milano – Rovato – Brescia - Verona**.

Un capitolo separato del PGTL è dedicato alla sostenibilità dei trasporti. Il PGTL individua le seguenti strategie per la minimizzazione delle ripercussioni negative sull'ambiente:

- interventi finalizzati al contenimento degli effetti negativi del traffico stradale e al controllo della scelta del mezzo di trasporto;
- promozione dei trasporti collettivi;
- interventi di razionalizzazione dei sistemi logistici e della distribuzione delle merci;
- realizzazione di misure idonee di accompagnamento a livello di infrastrutture nonché attraverso strumenti giuridici (direttive) e finanziari (incentivi), finalizzate a disincentivare il trasporto merci su gomma.

Nel complesso si rileva la centralità, nel quadro degli obiettivi della politica nazionale dei trasporti, di un potenziamento della linea ferroviaria di collegamento tra Torino – Milano – Verona – Padova - Venezia. In questo ambito è necessario considerare anche gli accordi internazionali, tra cui spicca in particolare il Protocollo di Kyoto.

4.3.2.2 Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) 2012

In data 29 maggio 2012, l'Assemblea generale della Consulta per l'autotrasporto e la logistica ha approvato il documento propositivo sulle prime misure di attuazione del Piano Nazionale per la logistica 2011/2020, contenente quattro proposte operative che sono state trasmesse al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nota prot. 567/CGA del 30 maggio 2012.

Nell'ambito dei lavori per l'attuazione delle linee d'azione prioritarie individuate nel nuovo Piano Nazionale della Logistica sono stati completati **alcuni studi di approfondimento** e analisi strutturali degli aspetti più importanti del Piano, individuandone punti di forza e di debolezza, anche al fine di definire un nuovo assetto logistico e infrastrutturale per lo sviluppo del Paese.

I temi chiave sono:

- le dinamiche demo-socio-economiche;
- gli assetti infrastrutturali;
- la governance.

che interessano le diverse Regioni Italiane.

La "rilettura" del territorio va oltre una prospettiva di indagine per ambiti amministrativi, regionali, Provinciali, Comunali, per inquadrare gli interventi in una logica di sistema attraverso le seguenti 7 piattaforme logistiche:

- Piattaforma logistica del Nord-Ovest: valle d'Aosta, Piemonte, Lombardia, Liguria;
- **Piattaforma logistica del Nord-Est: Veneto, Friuli-Venezia Giulia, Trentino Alto Adige;**



LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA

NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	29 di 172

- Piattaforma logistica dell'area centro-settentrionale: Emilia Romagna, Toscana;
- Piattaforma logistica dell'Area centrale: Lazio, Umbria, Marche, Abruzzo;
- Piattaforma logistica Adriatico sud: Molise e Puglia;
- Piattaforma logistica Tirrenico sud: Campania, Calabria e Basilicata;
- Piattaforma logistica Mediterraneo Sud: Sicilia e Sardegna.

Di seguito si descrive le analisi socio-economiche e territoriali appartenenti alla piattaforma che racchiude l'area di interesse per la realizzazione del nostro progetto.

La Piattaforma logistica del Nord-Est è caratterizzata da un forte ruolo dell'occupazione industriale, soprattutto nelle province attraversate dalle direttrici dei grandi assi internazionali. Il territorio analizzato è interessato dal passaggio delle direttrici TEN-T, ovvero il Corridoio V, il Corridoio I e il corridoio Adriatico -Baltico. Le analisi svolte hanno condotto ad affermare la necessità di definire e/o consolidare i tracciati per il completamento/potenziamento delle macro-direttrici europee, definire gli allacci tra i sistemi delle grandi infrastrutture alle reti secondarie, garantendo un collegamento tra le direttrici di attraversamento veloce del territorio e il territorio stesso.

Da sottolineare l'importanza attribuita alla questione dei nodi, in particolare a quelli relativi al sistema ferroviario ritenuto un fattore strategico per lo sviluppo futuro di una intermodalità capace di incontrare le esigenze di tutti i portatori di interesse comprese le imprese di trasporto potenzialmente utilizzatrici.

Il tema dei nodi e dell'accessibilità territoriale, emerge centrale per lo sviluppo e la competitività di quest'area, che, quale locomotiva del Paese necessita di connettere alcune aree produttive anche esterne con rilevanza strategica. Tali analisi supportano quanto auspicato dal Nuovo Piano Nazionale della Logistica soprattutto con riferimento al necessario rinsaldamento dei collegamenti con il centro e l'est dell'europa: molti degli interventi evidenziati si riferiscono al miglioramento dell'accessibilità ai porti, al potenziamento di alcuni nodi, ferroviari e/o portuali, strategici nonché ad interventi prioritari nell'ambito del completamento del Corridoio V e Corridoio I e quello Adriatico Baltico.

4.3.2.2.1 Analisi di coerenza

Alla luce di quanto riportato nei paragrafo precedenti è possibile affermare che la realizzazione del progetto in esame non presenta alcuna criticità rispetto alla coerenza con gli obiettivi del piano nazionale del trasporto e logistica e alla compatibilità dell'intervento con i suoi contenuti e strategie.

	LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE				
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA IN09	LOTTO 10	CODIFICA R22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001

4.3.2.3 Piano Regionale dei Trasporti del Veneto

Il Piano Regionale dei Trasporti ha il compito istituzionale di organizzare le politiche che attengono al campo delle Infrastrutture e della Mobilità, là dove si esercita l'impegno della regione a garantire efficienza, sicurezza e sostenibilità al problema di una mobilità già oggi molto elevata, che in prospettiva è destinata certamente ad aumentare, secondo tutte le stime italiane ed europee.

Il Primo Piano Regionale dei Trasporti, è stato approvato nel 1990. Il Secondo Piano Regionale dei Trasporti è stato adottato dalla Giunta Regionale con provvedimento n. 1671 del 5 luglio 2005 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione (BUR) n. 73 del 2 agosto 2005. Il PRT dovrà essere definitivamente approvato dal Consiglio Regionale e si compone di due volumi, ovvero il Quaderno di Sintesi e il Rapporto Finale.

Il Piano Regionale dei Trasporti ha il compito istituzionale di organizzare le politiche che attengono al campo delle Infrastrutture e della Mobilità, là dove si esercita l'impegno della regione a garantire efficienza, sicurezza e sostenibilità al problema di una mobilità già oggi molto elevata, che in prospettiva è destinata certamente ad aumentare, secondo tutte le stime italiane ed europee.

Nello specifico dell'area in esame, Verona ha sviluppato nel tempo, per ragioni geografiche e storiche, un ruolo di incrocio internazionale e di ponte interregionale. Questo rafforza la sua assoluta centralità urbana su di un'area vasta che tende ad integrarsi con analoghe realtà eccentriche rispetto alla Lombardia (Brescia e Mantova) e con il Trentino. All'interno di una regione virtuale Adige - Garda, attraversata dal corridoio **Milano - Venezia** e dall'asse del Brennero, Verona riproduce al proprio intorno un effetto metropolitano più concentrato, frutto dello stesso mix produttivo caratteristico di altre città venete (servizi, commercio e turismo), mentre partecipa con le altre limitrofe realtà regionali di Lombardia e Trentino ad una situazione metropolitana più diffusa (fondata su industrie, servizi e agricoltura specializzata) all'interno di un vasto comprensorio produttivo interregionale dell'area lombardo - veneta. Nello specifico, la Ferrovia è destinata, con la Alta Capacità, a distinguere assai meglio di oggi le sue funzioni di collegamento intercity e interregionale, da quella di connettività interna e locale.

Il rapporto tra sistema dei trasporti e sviluppo economico locale non ha una risposta univoca, sia sotto il profilo teorico quanto sotto l'aspetto quantitativo.

Il sistema economico e quello dei trasporti interagiscono attraverso un circolo continuo di azioni e interazioni. Il primo può essere considerato come generatore della domanda di trasporto, il secondo contribuisce a determinare un insieme di costi opportunità che incidono, sia sulla decisione di intraprendere o meno un viaggio, sia sulla competitività relativa dei diversi settori dell'attività economica definendone le convenienze localizzative.

4.3.2.3.1 I corridoi europei

I Corridoi vengono qualificati oggi come "multimodali", indicando così che essi non corrispondono semplicemente ad un tracciato ma sono dei connettori globali attraverso cui passa il trasporto di merci, di persone, di energia e di sistemi di telecomunicazione. I Corridoi multimodali dovranno altresì incentivare la creazione o il potenziamento di poli di sviluppo nelle aree da essi attraversate al fine di rendere il progetto, nel tempo, economicamente sostenibile.

	LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE				
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA IN09	LOTTO 10	CODIFICA R22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001

Inizialmente concepiti come paneuropei, i Corridoi hanno finito per acquistare ormai un significato transcontinentale, in previsione dei collegamenti che essi dovranno stabilire con la regione del Caspio e con l'Asia centrale per garantire i futuri approvvigionamenti energetici dell'Europa.

4.3.2.3.2 La rete ferroviaria

Coerentemente con i piani di trasporto europeo e nazionale le FS stanno affrontando ed affronteranno nel prossimo decennio 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.

L'attuale dotazione d'infrastruttura ferroviaria in Italia, soprattutto sugli assi di traffico più saturi, ha determinato uno sfruttamento economico intenso della rete esistente. Le ferrovie stanno ora investendo sull'ammodernamento tecnologico dell'esercizio, che consentirà, nell'arco dei prossimi anni, di introdurre anche in Italia moderni sistemi di comando e controllo della circolazione che apporteranno significativi recuperi di produttività, potenziando anche gli indicatori di sicurezza.

Il progetto trova il suo principale riferimento nei sistemi automatici di comando o controllo centralizzato del traffico e di monitoraggio dello stato d'efficienza dell'infrastruttura, con la realizzazione di Posti Centrali di Telecomando e supervisione della circolazione sulle direttrici, nei nodi e nei bacini e, successivamente, sull'Alta Velocità/Alta Capacità (cosiddetto S.C.C., in altre parole Sistema Comando e Controllo).

Inoltre le linee saranno coperte gradatamente dal Sistema di Controllo della Marcia del treno (SCMT), che aumenterà la sicurezza della circolazione, proteggendo costantemente la marcia del treno al quale trasmette con largo anticipo tutte le informazioni necessarie in forma completa, utilizzando nuovi canali d'informazione, oltre quelli tradizionali, informazioni il cui mancato rispetto provoca l'intervento automatico della frenatura d'emergenza.

Queste linee strategiche d'indirizzo e d'intervento sopra ricordate a livello nazionale sono completamente 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



LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA

NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	32 di 172

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 e di Verona a ovest.
3. miglioramento qualitativo ed organizzativo del servizio di trasporti merci attraverso l'organizzazione di Corridoi - Merci.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	33 di 172

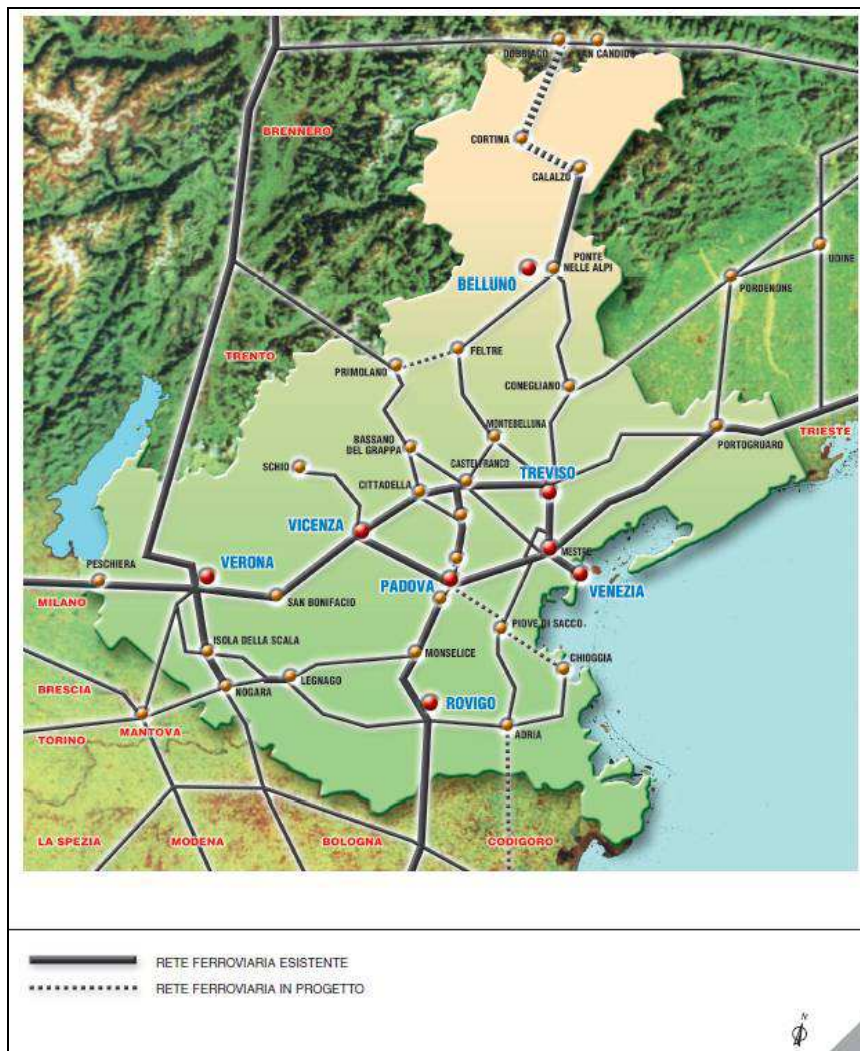


Figura 10 – Rete ferroviaria esistente e in progetto.




Figura 11 – Linee ad alta capacità ferroviaria.

4.3.2.3.3 Quadro logistico regionale

L'assetto produttivo del Veneto, costituito da piccole e medie imprese spesso terziste di complessi industriali di maggiori dimensioni, necessita di un sistema logistico efficiente. Razionalizzare il trasporto delle merci e la loro logistica comporta la concentrazione di traffici, l'utilizzo della ferrovia e dell'intermodalità, la dissociazione di orari nell'utilizzo delle infrastrutture rispetto ai passeggeri. Per contro, la domanda si rivolge in massa al trasporto stradale, più flessibile e congeniale allo spostamento frequente di piccoli lotti, generando grandi fenomeni di congestione e di disservizio. Da una avveduta organizzazione della logistica il Veneto può trarre non solo benefici per il proprio sistema produttivo, ma anche occasioni di sviluppo economico attraverso l'avvio di servizi rivolti per la mobilità.

Tutto questo può divenire fonte di nuova occupazione. Consapevole dell'importanza strategica insita in tali processi evolutivi, la Regione si ripropone di svolgere un ruolo più incisivo nel governo del territorio con particolare riferimento al trasporto delle merci.

	LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE				
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA IN09	LOTTO 10	CODIFICA R22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001

A tale scopo, è stato recentemente pubblicato uno studio che ha come obiettivo l'individuazione di una rete logistica regionale per la movimentazione delle merci.

In tale contesto la logistica è considerata come:


- servizio alle imprese produttive del Veneto;
- opportunità per la creazione di una nuova industria di servizi, che vede nei flussi di merci in transito in ambito regionale un potenziale mercato di riferimento.

Gli obiettivi del progetto di rete logistica possono essere così definiti:

- per la logistica come servizio alle imprese, occorre procedere all'identificazione dei fabbisogni in termini di infrastrutture, rete telematica/informatica e imprenditorialità terziaria (conto proprio e conto terzi);
- per la logistica come industria di servizi, è necessario pervenire alla specificazione delle opportunità imprenditoriali e degli interventi (marketing territoriale) richiesti per lo sviluppo di tale settore.

4.3.2.3.4 Analisi di Coerenza

Il progetto in esame risulta essere coerente con gli obiettivi che si pone il PRT. In particolare l'intervento rientra fra gli interventi prioritari e strategici dettati dalla pianificazione regionale di settore, la quale punta quanto prima al completamento della rete ad alta velocità nel nodo di Verona, di collegamento tra Milano, Verona, Venezia e Trieste, consentendo di potenziare i traffici commerciali nazionali e internazionali e di snellire il traffico stradale.

	LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA IN09	LOTTO 10	CODIFICA R22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. B

4.4 Pianificazione e programmazione socio-economica

Nel presente paragrafo viene presentata la Pianificazione e programmazione socio-economica: dal Quadro Strategico Nazionale al Piano Operativo Regionale e al Programma di Sviluppo Rurale della Regione Veneto.

4.4.1 Quadro Strategico nazionale 2007-2013

Il Quadro Strategico Nazionale (QSN) accoglie la necessità europea di avere un approccio programmatico strategico e una politica che consenta una maggiore coesione tra gli Stati membri. A tal fine, il Quadro Strategico Nazionale ha l'obiettivo di indirizzare le risorse che l'Europa destinerà al nostro Paese, sia nelle aree del Centro-Nord sia in quelle del Mezzogiorno per gli anni 2007-2013. Il Quadro è stato redatto sulla base di una forte intesa tra Stato, Regioni ed Enti Locali che hanno condiviso le linee guida per lo sviluppo economico dopo una prolungata fase di concertazione.

I macro-obiettivi e le priorità tematiche, identificate nel percorso partenariale di formulazione del Quadro, sono così articolati, secondo le relative priorità di riferimento:

- a) Sviluppare i circuiti della conoscenza
 - miglioramento e valorizzazione delle risorse umane (Priorità 1);
 - promozione, valorizzazione e diffusione della Ricerca e dell'innovazione per la competitività (Priorità 2).
- b) Accrescere la qualità della vita, la sicurezza e l'inclusione sociale nei territori
 - energia e ambiente: uso sostenibile e efficiente delle risorse per lo sviluppo (Priorità 3);
 - inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale (Priorità 4).
- c) Potenziare le filiere produttive, i servizi e la concorrenza
 - valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività per lo sviluppo (Priorità 5);
 - **reti e collegamenti per la mobilità (Priorità 6);**
 - competitività dei sistemi produttivi e occupazione (Priorità 7);
 - competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani (Priorità 8).
- d) Internazionalizzare e modernizzare
 - apertura internazionale e attrazione di investimenti, consumi e risorse (Priorità 9);
 - governance, capacità istituzionali e mercati concorrenziali e efficaci (Priorità 10).

In particolare, l'obiettivo principale e correlato con l'opera in oggetto del presente studio è *“migliorare il trasporto di merci e persone e la sicurezza della circolazione, assicurare l'integrazione e la sinergia fra le reti alle diverse scale e i contesti interessati, puntando all'ottimizzazione dell'utilizzo delle infrastrutture di trasporto”*. Inoltre, la strategia delineata dalla *priorità 6* mira significativamente alla integrazione degli aspetti ambientali durante il processo di selezione dei progetti da finanziare e nello specifico *alla riduzione dell'inquinamento atmosferico dovuto a ossido d'azoto e polveri sottili e a contrastare i cambiamenti*

	LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE				
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA IN09	LOTTO 10	CODIFICA R22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001

climatici. In questo contesto, si prevede che il potenziamento della linea ferroviaria possa ridurre il trasporto su strada con conseguente riduzione delle emissioni gassose dannose per l'ambiente e la salute della popolazione.

Le regioni di Centro-Nord presentano un'urbanizzazione sempre più estesa, fitta e irregolare, a cui si accompagna una domanda di accessibilità e di mobilità – per persone e merci – debolmente soddisfatta da un'offerta infrastrutturale e di servizio con notevoli deficit qualitativi e quantitativi, relativi sia alle connessioni con le “reti lunghe” (Corridoi europei, rotte aeree, rotte marittime ecc.) sia alla mobilità interna, caratterizzata da elevati livelli di congestione, dei territori regionali e dei sistemi urbani.

Il QSN si propone di limitare i punti di debolezza attualmente presenti per ogni priorità e in particolar modo ha definito 3 obiettivi specifici per la *priorità 6*:

6.1.1 “*Contribuire alla realizzazione di un sistema logistico nazionale, supportando la costruzione di una rete nazionale di terminali di trasporto e di logistica, integrata, sicura, interconnessa ed omogenea*”, in considerazione della sua natura “sistemica”, regionale per gli obiettivi specifici;

6.1.2 “*Promuovere la mobilità urbana sostenibile e la logistica urbana*”;

6.1.3. “*Favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali, le sinergie tra i territori e i nodi logistici e l'accessibilità delle aree periferiche: migliorare i servizi di trasporto a livello regionale promuovere modalità sostenibili*”.

Seppur la strategia contenuta nel Quadro si ponga quale riferimento nazionale, sarà applicata in modo opportunamente differenziato tra le aree per quanto riguarda gli interventi della politica regionale. Le *dieci priorità* dovranno infatti essere perseguite con intensità e modalità differenziate fra le *due macroaree* (Centro-Nord e Mezzogiorno) e fra gli *Obiettivi comunitari di riferimento* (“Convergenza” e “Competitività regionale e occupazione”, “Cooperazione territoriale europea”).

Il QSN specifica che le risorse vanno impegnate ad una attenta e rigorosa analisi *degli effettivi fabbisogni di infrastrutture, soprattutto ferroviarie, da condurre rapidamente e con una più stretta cooperazione fra Amministrazione centrale, Enti attuatori e Regioni*.

Il QSN si attua tramite i Programmi Operativi (PO), documenti che declinano le priorità strategiche per settori e territori.

Si presenta a seguire uno schema in cui si evidenzia la struttura della programmazione unitaria regionale a partire dal Quadro Strategico Nazionale, fino a giungere al Programma Operativo Regionale nel caso specifico della Regione Veneto.

	LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE				
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA IN09	LOTTO 10	CODIFICA R22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001

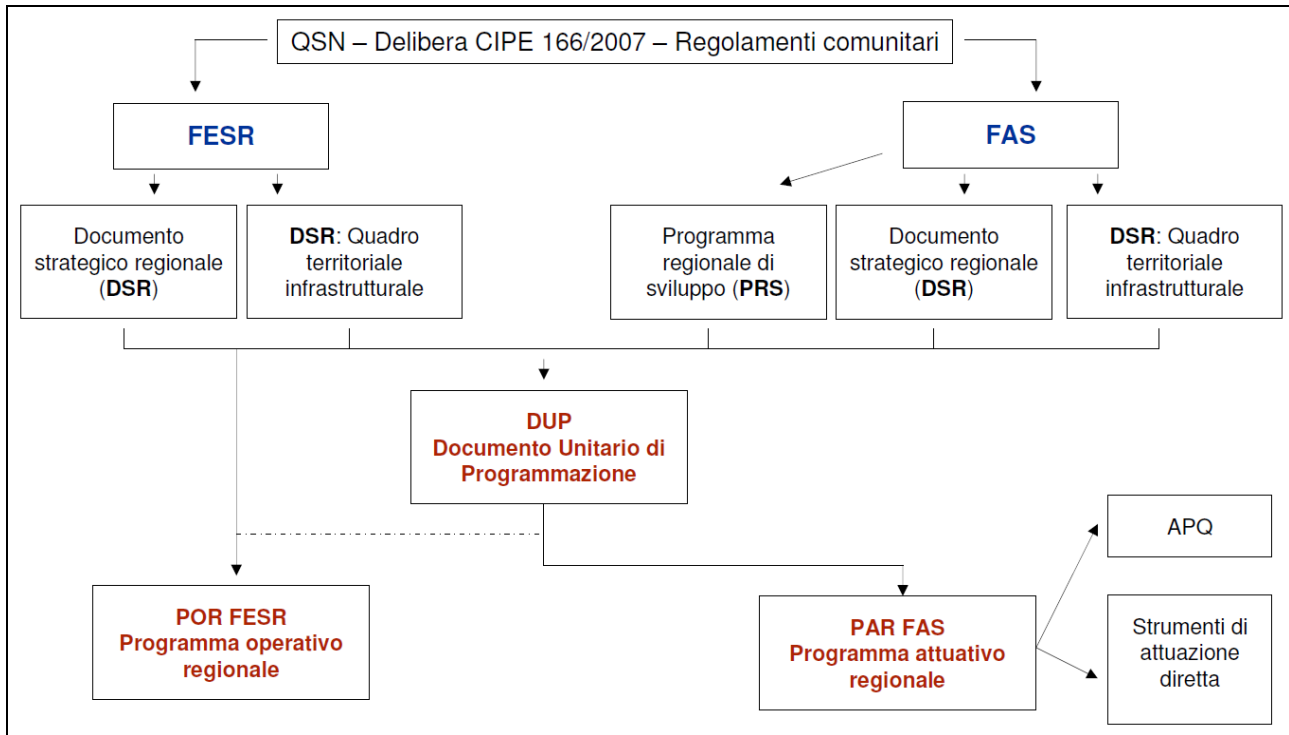


Figura 12 – Struttura della programmazione unitaria regionale.

4.4.2 Programma Operativo Regione Veneto del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR)2007-2013

Il Programma Operativo Regionale (POR) FESR 2007- 2013 della Regione Veneto, è stato presentato a Venezia il 2 ottobre 2007 e approvato ufficialmente dalla Commissione europea con decisione 4247 del 7 settembre 2007.

Gli obiettivi fondamentali del POR sono legati alla “competitività regionale” ed all’ “occupazione”.

I principali Assi di base per lo sviluppo dei progetti per l’utilizzo dei Fondi Europei 2007-2013 a sostegno dell’economia sono sei:

- asse 1, intitolato “Innovazione ed economia della conoscenza”, i cui obiettivi operativi sono:
 - potenziare le attività di innovazione, ricerca e sviluppo;
 - creare nuovi prodotti finanziari per il rafforzamento del sistema produttivo;
 - favorire la nascita di nuove imprese.

Le linee d’intervento sono incentrate sul sostegno alla ricerca scientifica e all’innovazione tecnologica, sul sostegno all’ingegneria finanziaria con la creazione di un sistema di garanzia per investimenti, segue poi la promozione dell’imprenditorialità, con aiuti agli investimenti per le nuove PMI soprattutto nell’ambito dell’artigianato artistico e tradizionale o a prevalente partecipazione femminile e giovanile;



LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA

NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	39 di 172

- asse 2, le politiche energetiche sono sostenute dall' asse 2, intitolato "Energia", promuove progetti sulle energie rinnovabili e sul risparmio energetico. Come primo obiettivo operativo si prevede innanzitutto di ridurre il consumo energetico e aumentare la produzione energetica da fonte rinnovabile, come secondo obiettivo si pone di contenere le esternalità negative delle attività produttive. Si prevede l'adozione di una linea di intervento basata sulla produzione di energia da fonti rinnovabili ed efficienza energetica;
- asse 3, dedicato ad "Ambiente e valorizzazione del territorio", tra gli obiettivi operativi si propone di:
 - contenere le esternalità negative delle attività produttive;
 - risparmiare e recuperare il suolo;
 - migliorare le risorse ambientali;
 - valorizzare a fini economici il patrimonio naturale e culturale.

Tale Asse si muove su due linee d'intervento: la promozione di investimenti per il recupero dell'ambiente e lo sviluppo di misure per prevenire e gestire rischi naturali e tecnologici e la valorizzazione e promozione del patrimonio culturale e naturale;

- asse 4, relativo all' "Accesso ai servizi di trasporto e di telecomunicazioni di interesse economico generale". Tra gli obiettivi operativi esplicitati nell'Asse 4 si ricorda:
 - diffondere la banda larga;
 - aumentare i servizi e le applicazioni tematiche;
 - **migliorare l'intermodalità e la logistica;**
 - **promuovere in ambiti urbani la mobilità.**

L'asse in esame si sviluppa su tre linee d'intervento: sviluppo e offerta di servizi per le PMI e gli Enti Locali, potenziamento delle reti di trasporto con il miglioramento degli snodi e delle piattaforme intermodali e sulla promozione della mobilità pulita e sostenibile in particolare nelle zone urbane;

- asse 5, relativo ad "Azioni di cooperazione", con il proposito di perseguire i seguenti obiettivi operativi:
 - aumento della competitività e dell'integrazione di alcuni settori/comparti dell'economia veneta attraverso il potenziamento di forme (nuove ed esistenti) di cooperazione interregionale;
 - aumento della collaborazione, della condivisione e della cooperazione tra gli enti locali delle regioni contermini al fine di armonizzare le aspettative di sviluppo e di eliminare fenomeni di disgregazione totale.

Tra le linee di intervento, sostiene le relazioni interregionali e transregionali, la cooperazione in ambito europeo e nazionale al fine della promozione di uno sviluppo equilibrato e sostenibile;

- asse 6, denominato "Assistenza tecnica", che si sviluppa attraverso la progettazione, valutazione, studio e ricerche per favorire la miglior definizione e realizzazione dei progetti.

Il progetto in esame, risponde ad uno degli interventi prioritari riportati all'interno del Piano, ricadenti nell'ASSE 4.

	LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE				
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA IN09	LOTTO 10	CODIFICA R22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001

4.4.3 Programma Operativo Regione Veneto del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR)2014-2020

Con Deliberazione n. 77/CR del 17/06/2014 la Giunta Regionale ha adottato la proposta di POR FESR del Veneto 2014/2020. Conformemente a quanto stabilito dall'art. 9 comma 2 della L.R. n. 26/2011 tale proposta è stata presentata al Consiglio Regionale per l'approvazione di competenza, avvenuto con deliberazione n. 42 nella seduta pubblica n. 208 del 10/07/2014.

Relativamente agli obiettivi tematici assegnati al FESR, le priorità che emergono possono essere così sintetizzate:

1. "Ricerca, sviluppo tecnologico e innovazione".
2. "Migliorare l'accesso alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione".
3. "Competitività dei sistemi produttivi".
4. "Energia sostenibile e qualità della vita".

Gli interventi del FESR per il prossimo periodo di programmazione 2014-2020 della Regione del Veneto sono riconducibili ai seguenti ambiti, dai quali si declinano obiettivi generali e scelte strategiche specifici:

- a) Politiche di sviluppo regionale per l'innovazione e la competitività delle imprese;
- b) Agenda digitale;
- c) Transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio;
- d) Mobilità sostenibile;**
- e) Mitigazione dell'impatto del cambiamento climatico e dei rischi ambientali;
- f) Tutela dell'ambiente e valorizzazione delle risorse culturali e ambientali;
- g) Promuovere l'inclusione sociale e investire nell'istruzione;
- h) Capacità amministrativa.

La Regione del Veneto, alla luce delle indicazioni europee per la redazione del Programma Operativo Regionale (POR) FESR, ha avviato un percorso di selezione delle azioni, con il coinvolgimento e la consultazione di un ampio partenariato, che deve ispirarsi al principio della concentrazione degli interventi su pochi obiettivi prioritari e traducibili in risultati misurabili. Un primo passo verso tale selezione è stato condotto dalle strutture regionali competenti, che hanno delineato un quadro coordinato e linee di indirizzo strategico piuttosto definite, basandosi anche sulle lezioni apprese dalla precedente Programmazione 2007 – 2013 e dall'utilizzo della strumentazione della programmazione ordinaria.

In merito alla **Mobilità sostenibile** l'obiettivo generale è quello di sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori attraverso la mobilità sostenibile

SCELTE STRATEGICHE: al fine di assicurare la mobilità delle persone e migliorare l'accessibilità del territorio, conseguendo una maggiore efficienza e sostenibilità ambientale del settore, la Regione ritiene necessario sviluppare una diversificazione e un'integrazione delle modalità di trasporto, puntando al miglioramento della qualità dei servizi offerti al cittadino.

All'obiettivo di efficienza energetica e di miglioramento della qualità dell'aria, rispondono anche gli interventi sulla mobilità collettiva sostenibile e i servizi di info-mobilità, sia all'interno delle aree urbane che tra aree urbane e aree periferiche, inseriti in strumenti di pianificazione finalizzati a disincentivare l'utilizzo del mezzo individuale. La Regione del Veneto, quindi, intende aumentare la mobilità sostenibile nelle aree urbane attraverso l'incremento degli spostamenti effettuati in ambito urbano ed extraurbano con

	LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA IN09	LOTTO 10	CODIFICA R22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. B

sistemi di trasporto sostenibile. Intende inoltre favorire il miglioramento dei servizi di info-mobilità, favorendo la bigliettazione elettronica e l'integrazione tariffaria.

4.4.4 Programma di Sviluppo Rurale (PSR) 2007-2013 del Veneto

Il Regolamento CE 1698 del 20 febbraio 2005 del Consiglio sul sostegno allo sviluppo rurale da parte del Fondo Europeo Agricolo per lo Sviluppo Rurale (FEASR), in coerenza con la riforma dei Fondi strutturali, ha introdotto, nel sistema di programmazione dello sviluppo rurale 2007-2013, un approccio basato su un maggiore contenuto strategico a livello comunitario e nazionale.

In sintesi, l'approccio strategico alla programmazione è fondato sui seguenti principi:

- concentrazione su un numero limitato di obiettivi prioritari;
- approccio strategico basato su un sistema di programmazione che prevede la formulazione e l'articolazione della strategia di intervento dal livello comunitario, attraverso l'elaborazione di Orientamenti Strategici Comunitari, a quello nazionale attraverso il Piano Strategico Nazionale e, infine, a quello regionale attraverso il Programma di Sviluppo Rurale;
- rafforzamento degli strumenti di monitoraggio e valutazione per verificare annualmente i progressi dei programmi di sviluppo rurale.

Con DGR n. 3560 del 13 novembre 2007 e successive modifiche, la Giunta regionale ha approvato il Programma di Sviluppo Rurale per il Veneto 2007 - 2013 (PSR) in seguito all'approvazione della Commissione europea avvenuta con Decisione C(2007) 4682 del 17 ottobre 2007.

Il piano di Sviluppo Rurale della Regione Veneto risulta suddiviso in 4 assi prioritari, presentanti globalmente 34 misure.

Asse 1: Miglioramento della competitività del settore agricolo e forestale

L'Asse 1 deve contribuire a creare un settore agroalimentare forte e dinamico ovvero caratterizzato da una maggiore competitività; le priorità comunitarie indicate a tal fine sono rappresentate dal trasferimento delle conoscenze, dalla modernizzazione, dall'innovazione e dalla qualità nella catena alimentare, da perseguire attraverso investimenti nel capitale umano e fisico, con particolare riferimento alle sette azioni chiave raccomandate dagli OSC.

Si sviluppa con l'approfondimento delle seguenti misure:

- Misure intese a promuovere la conoscenza e sviluppare il potenziale umano, da realizzare con:
 - formazione professionale e informazione rivolta agli addetti dei settori agricolo;
 - alimentare e forestale;
 - insediamento dei giovani agricoltori;
 - prepensionamento degli imprenditori e dei lavoratori agricoli;
 - utilizzo dei servizi di consulenza.
- Misure intese a ristrutturare e sviluppare il capitale fisico e a promuovere l'innovazione, attraverso:



LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA

NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	42 di 172

- ammodernamento delle aziende agricole;
- accrescimento del valore economico delle foreste;
- accrescimento del valore aggiunto dei prodotti agricoli e forestali;
- cooperazione per lo sviluppo di nuovi prodotti, processi e tecnologie, nel settore;
- agricolo, alimentare e forestale;
- infrastrutture connesse allo sviluppo e all'adeguamento della selvicoltura.
- Misure finalizzate a migliorare la qualità della produzione e dei prodotti agricoli, con:
 - conformità a norme comunitarie rigorose;
 - partecipazione a sistemi di qualità alimentare;
 - attività di informazione e promozione agroalimentare.

Asse 2: Miglioramento dell'ambiente e dello spazio rurale

L'Asse 2 contribuisce allo sviluppo sostenibile, puntando a tutelare e rafforzare le risorse naturali e i paesaggi nelle zone rurali; a tale scopo vengono evidenziate tre aree prioritarie a livello comunitario funzionali all'attuazione della rete Natura 2000, al mantenimento dell'impegno assunto a Goteborg di invertire il declino della biodiversità, agli obiettivi della direttiva 2000/60/CE che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque, e a quelli del protocollo di Kyoto (biodiversità, preservazione e sviluppo dell'attività agricola e di sistemi forestali ad elevata valenza naturale e dei paesaggi agrari tradizionali, regime delle acque, cambiamento climatico), con particolare riferimento alle sei azioni chiave raccomandate dagli OSC.

Si sviluppa con l'approfondimento delle seguenti misure, da realizzare con:

- Misure finalizzate a promuovere l'utilizzo sostenibile dei terreni agricoli:
 - indennità a favore degli agricoltori delle zone montane;
 - indennità Natura 2000 relativa ai terreni agricoli;
 - pagamenti agroambientali – Sottomisura Corridoi ecologici, fasce tampone, siepi e boschetti;
 - pagamenti agroambientali – Miglioramento qualità dei suoli;
 - pagamenti agroambientali – Sottomisura agricoltura biologica;
 - pagamenti agroambientali – Sottomisura Tutela habitat seminaturali e biodiversità;
 - pagamenti agroambientali – Sottomisura Prati stabili, pascoli e prati-pascoli;
 - pagamenti agroambientali – Sottomisura Biodiversità;
 - pagamenti agroambientali – Salvaguardia e miglioramento della risorsa idrica;
 - benessere animale in zootecnia biologica;
 - investimenti non produttivi.
- Misure finalizzate all'uso sostenibile dei terreni forestali, attraverso:
 - primo imboscamento di terreni agricoli;

	LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA IN09	LOTTO 10	CODIFICA R22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. B

- pagamenti silvoambientali;
- ricostituzione del potenziale forestale e interventi preventivi;
- investimenti forestali non produttivi.

ASSE 3 - Qualità della vita nelle zone rurali e diversificazione dell'economia

L'asse 3 persegue la priorità assoluta rappresentata dalla creazione di posti di lavoro e delle condizioni per la crescita delle aree rurali, con particolare attenzione alle esigenze delle donne, dei giovani e dei lavoratori anziani; a questo scopo, si rende necessario favorire la diversificazione dell'economia rurale verso settori quali il turismo, l'artigianato e l'offerta di attività ricreative, nonché lo sviluppo di microimprese, secondo le nove azioni chiave raccomandate dalla Commissione Europea (OSC).

Si sviluppa con l'approfondimento delle seguenti misure:

- Misure per la diversificazione dell'economia, da realizzare con:
 - diversificazione in attività non agricole;
 - sostegno alla creazione e allo sviluppo di microimprese;
 - incentivazione delle attività turistiche.
- Misure intese a migliorare la qualità della vita nelle zone rurali, attraverso:
 - servizi essenziali per l'economia e la popolazione rurale;
 - tutela e riqualificazione del patrimonio rurale;
 - formazione e informazione per gli operatori economici delle aree rurali;
 - animazione e acquisizione di competenze finalizzate a strategie di sviluppo locale.

ASSE 4 – Attuazione dell'approccio Leader

L'asse 4, di natura metodologica e orizzontale in quanto dedicato all'applicazione dell'approccio Leader in uno o più degli altri Assi, contribuisce a conseguire le priorità degli Assi precedenti, con particolare riferimento all'Asse 3, ma è anche determinante per la priorità orizzontale del miglioramento della governance e per la mobilitazione del potenziale di sviluppo endogeno delle zone rurali; le quattro azioni chiave raccomandate dalla Commissione riguardano il rafforzamento delle capacità dei partenariati locali e delle attività di animazione ed acquisizione di competenze per mobilitare il potenziale locale, la promozione del partenariato pubblico-privato, la promozione della cooperazione e dell'innovazione ed il miglioramento della governance locale.

Le misure previste per l'Asse Leader vengono realizzate con:

- attuazione di strategie di sviluppo locale;
- realizzazione di progetti di cooperazione;
- gestione dei GAL, acquisizione di competenze e animazione sul territorio.

	LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA IN09	LOTTO 10	CODIFICA R22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. B

4.4.5 Programma di Sviluppo Rurale (PSR) 2014-2020 del Veneto

La **Giunta Regionale** del Veneto, inoltre, ha adottato la proposta di “**Programma di Sviluppo Rurale per il Veneto 2014-2020**” con deliberazione CR n.71 del 10 giugno 2014, ai sensi del Regolamento UE n. 1305 del 2013.

Il **Consiglio Regionale** del Veneto ha adottato con la Deliberazione n. 41 del 9 luglio 2014 la proposta di Programma di Sviluppo Rurale per il Veneto 2014-2020, con i relativi emendamenti, in quanto atto di programmazione di interventi regionali cofinanziati dall’Unione Europea.

La proposta di programma è stata inviata alla Commissione europea tramite sistema SFC il 22 luglio 2014. Da questa data iniziano i sei mesi di negoziato che porteranno alla definitiva approvazione del Psr. Il **Psr Veneto 2014-2020** costituisce lo strumento di programmazione per lo sviluppo rurale regionale che concorre, assieme agli altri fondi strutturali e di investimento europei (SIE), alla realizzazione delle priorità della strategia “**Europa 2020**”, nel quadro dell’**Accordo di partenariato** tra lo Stato Italiano e l’Unione Europea.

4.4.6 Analisi di coerenza

Gli obiettivi del Piano di Sviluppo Rurale risultano strettamente connessi con quelli del Piano Operativo Regionale FESR in termini di competitività regionale ed occupazionale.

In particolar modo, l’obiettivo del POR di migliorare l’accessibilità attraverso il potenziamento dei servizi di trasporto e di telecomunicazione, avente come linea di intervento il potenziamento delle reti di trasporto viene realizzato mediante il miglioramento di snodi e delle piattaforme multimodali. Tale fine deve essere raggiunto all’interno del POR attraverso azioni di **sviluppo degli snodi e delle piattaforme logistiche modali** e il Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale (SFMR) e risulta in linea con le politiche di sviluppo del PRS. Nel dettaglio l’obiettivo di sviluppo della rete ferroviaria va a promuovere la crescita economica dei settori agricoli e alimentare, sviluppando un sistema produttivo moderno ed integrato con il territorio ed il mercato e favorisce la valorizzazione economica e sostenibile delle risorse, delle attività e delle produzioni forestali, silvicole e pastorali.

4.5 Pianificazione e programmazione territoriale

Come già descritto in precedenza, gli strumenti della pianificazione e programmazione territoriale forniscono utili informazioni in merito alle specificità territoriali e alle sue modalità di gestione e tutela, negli scenari attuale (Quadro Conoscitivo) e futuro (Pianificazione di Progetto).

L'analisi e la gestione del territorio viene di seguito presentata nei tre principali livelli:

- pianificazione territoriale regionale;
- pianificazione territoriale provinciale;
- pianificazione territoriale comunale;

secondo la regolamentazione stabilita dalla Legge Regionale di Governo del Territorio 11/2004.

4.5.1 Legge Regionale di Governo del Territorio

La Legge Regionale n. 11 del 23 aprile del 2004 è stata pubblicata sul BUR n. 45/2004; essa detta norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio, definendo le competenze di ciascun ente territoriale, le regole per l'uso dei suoli secondo criteri di prevenzione e riduzione o di eliminazione dei rischi, di efficienza ambientale e di riqualificazione territoriale.

La presente legge *stabilisce criteri, indirizzi, metodi e contenuti degli strumenti di pianificazione, per il raggiungimento delle seguenti finalità:*

- *promozione e realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole, finalizzato a soddisfare le necessità di crescita e di benessere dei cittadini, senza pregiudizio per la qualità della vita delle generazioni future, nel rispetto delle risorse naturali;*
- *tutela delle identità storico-culturali e della qualità degli insediamenti urbani ed extraurbani, attraverso la riqualificazione e il recupero edilizio ed ambientale degli aggregati esistenti, con particolare riferimento alla salvaguardia e valorizzazione dei centri storici;*
- *tutela del paesaggio rurale, montano e delle aree di importanza naturalistica;*
- *utilizzo di nuove risorse territoriali solo quando non esistano alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del tessuto insediativo esistente;*
- *messa in sicurezza degli abitati e del territorio dai rischi sismici e di dissesto idrogeologico;*
- *coordinamento delle dinamiche del territorio regionale con le politiche di sviluppo nazionali ed europee.*

Le finalità di cui espresse in precedenza sono perseguite, nel rispetto dei principi di sussidiarietà, adeguatezza, ed efficienza, mediante:

- a) la semplificazione dei procedimenti di pianificazione, con riduzione di tempi e con garanzia di trasparenza e partecipazione;*

- b) l'adozione e l'utilizzo di un sistema informativo territoriale unificato e accessibile, al fine di disporre di elementi conoscitivi raffrontabili;
- c) il coinvolgimento dei cittadini, delle rappresentanze economico-sociali e delle associazioni individuate ai sensi dell'articolo 13 della legge 8 luglio 1986, n. 349 "Istituzione del Ministero dell'ambiente e norme in materia di danno ambientale" e successive modificazioni, alla formazione degli strumenti di pianificazione e alle scelte che incidono sull'uso delle risorse ambientali;
- d) il riconoscimento in capo ai comuni della responsabilità diretta nella gestione del proprio territorio.

Dal punto di vista dei livelli di pianificazione, la presente legge sottolinea quanto segue:

1. il governo del territorio si attua attraverso la pianificazione, urbanistica e territoriale del comune, della provincia e della Regione. I diversi livelli di pianificazione sono tra loro coordinati nel rispetto dei principi di sussidiarietà e coerenza; in particolare, ciascun piano indica il complesso delle direttive per la redazione degli strumenti di pianificazione di livello inferiore e determina le prescrizioni e i vincoli automaticamente prevalenti;
2. i piani di livello sovracomunale stabiliscono i modi e i tempi di adeguamento dei piani di livello comunale, nonché l'eventuale disciplina transitoria da applicarsi fino all'adeguamento;
3. ogni piano detta i criteri ed i limiti entro i quali il piano di livello inferiore può modificare il piano di livello sovraordinato senza che sia necessario procedere ad una variante dello stesso;
4. la pianificazione si articola in:
 - a) piano di assetto del territorio comunale (PAT) e piano degli interventi comunali (PI) che costituiscono il piano regolatore comunale, piano di assetto del territorio intercomunale (PATI) e piani urbanistici attuativi (PUA);
 - b) piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP);
 - c) piano territoriale regionale di coordinamento (PTRC);
5. al fine dell'adozione del PTRC, del PTCP, del PAT e del PATI, l'ente territoriale competente elabora un documento preliminare che contiene in particolare:
 - a) gli obiettivi generali che s'intendono perseguire con il piano e le scelte strategiche di assetto del territorio anche in relazione alle previsioni degli strumenti di pianificazione di livello sovraordinato;
 - b) le indicazioni per lo sviluppo sostenibile e durevole del territorio;
6. il PTRC, i PTCP nonché i PAT e i PI sono elaborati nel rispetto della normativa di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137" e successive modificazioni.

4.5.1.1 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

Il piano territoriale regionale di coordinamento (PTRC), indica gli obiettivi e le linee principali di organizzazione e di assetto del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione.

In particolare:

- *acquisisce i dati e le informazioni necessari alla costituzione del quadro conoscitivo territoriale regionale;*
- *indica le zone e i beni da destinare a particolare tutela delle risorse naturali, della salvaguardia e dell'eventuale ripristino degli ambienti fisici, storici e monumentali nonché recepisce i siti interessati da habitat naturali e da specie floristiche e faunistiche di interesse comunitario e le relative tutele;*
- *indica i criteri per la conservazione dei beni culturali, architettonici e archeologici, nonché per la tutela delle identità storico-culturali dei luoghi, disciplinando le forme di tutela, valorizzazione e riqualificazione del territorio in funzione del livello di integrità e rilevanza dei valori paesistici;*
- *indica il sistema delle aree naturali protette di interesse regionale;*
- *definisce lo schema delle reti infrastrutturali e il sistema delle attrezzature e servizi di rilevanza nazionale e regionale;*
- *individua le opere e le iniziative o i programmi di intervento di particolare rilevanza per parti significative del territorio, da definire mediante la redazione di progetti strategici;*
- *[...].*

4.5.1.2 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Dal punto di vista dell'assetto provinciale, invece, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) è 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 provinciale, con riguardo alle prevalenti vocazioni, alle sue caratteristiche geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, paesaggistiche ed ambientali, ed in particolare:

- *acquisisce, previa verifica, i dati e le informazioni necessarie alla costituzione del quadro conoscitivo territoriale provinciale;*
- *recepisce i siti interessati da habitat naturali e da specie floristiche e faunistiche di interesse comunitario e le relative tutele;*
- *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;*
- *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 agricolo e forestale;*
- *detta le norme finalizzate alla prevenzione e difesa dall'inquinamento prescrivendo gli usi espressamente vietati in quanto incompatibili con le esigenze di tutela;*
- *riporta i vincoli territoriali previsti da disposizioni di legge;*
- *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;*

- *individua e disciplina i corridoi ecologici al fine di costruire una rete di connessione tra le aree protette, i biotopi e le aree relitte naturali, i fiumi e le risorgive;*
- *perimetra i centri storici, individua le ville venete e i complessi e gli edifici di pregio architettonico, le relative pertinenze e i contesti figurativi;*
- *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;*
- *[...].*

4.5.1.3 Pianificazione comunale

Dal punto di vista comunale, *la pianificazione urbanistica comunale si esplica mediante il piano regolatore comunale che si articola in disposizioni strutturali, contenute nel Piano di Assetto del Territorio (PAT) ed in disposizioni operative, contenute nel Piano degli Interventi (PI).*

Il Piano di Assetto del Territorio (PAT) è lo strumento di pianificazione che delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo per il governo del territorio comunale, individuando le specifiche vocazioni e le invarianti di natura geologica, geomorfologica, idrogeologica, paesaggistica, ambientale, storico-monumentale e architettonica, in conformità agli obiettivi ed indirizzi espressi nella pianificazione territoriale di livello superiore ed alle esigenze dalla comunità locale.

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

Il Piano di Assetto del Territorio (PAT), redatto sulla base di previsioni decennali, fissa gli obiettivi e le condizioni di sostenibilità degli interventi e delle trasformazioni ammissibili ed in particolare:

- *verifica ed acquisisce i dati e le informazioni necessari alla costituzione del quadro conoscitivo territoriale comunale;*
- *disciplina, attribuendo una specifica normativa di tutela, le invarianti di natura geologica, geomorfologica, idrogeologica, paesaggistica, ambientale, storico-monumentale e architettonica, in conformità agli obiettivi ed indirizzi espressi nella pianificazione territoriale di livello superiore;*
- *individua gli ambiti territoriali cui attribuire i corrispondenti obiettivi di tutela, riqualificazione e valorizzazione, nonché le aree idonee per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale;*
- *recepisce i siti interessati da habitat naturali di interesse comunitario e definisce le misure idonee ad evitare o ridurre gli effetti negativi sugli habitat e sulle specie floristiche e faunistiche;*
- *individua gli ambiti per la formazione dei parchi e delle riserve naturali di interesse comunale;*
- *detta una specifica disciplina di regolamentazione, tutela e salvaguardia con riferimento ai contenuti del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP);*

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	49 di 172

- *detta una specifica disciplina con riferimento ai centri storici, alle zone di tutela e alle fasce di rispetto e alle zone agricole;*
- *determina, per Ambiti Territoriali Omogenei (ATO), i parametri teorici di dimensionamento, i limiti quantitativi e fisici per lo sviluppo degli insediamenti residenziali, industriali, commerciali, direzionali, turistico - ricettivi e i parametri per i cambi di destinazione d'uso, perseguendo l'integrazione delle funzioni compatibili;*
- *definisce le linee preferenziali di sviluppo insediativo e le aree di riqualificazione e riconversione;*
- *individua le aree di urbanizzazione consolidata in cui sono sempre possibili interventi di nuova costruzione o di ampliamento di edifici esistenti attuabili nel rispetto delle norme tecniche di cui al comma 3, lettera c);*
- *individua i contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi;*
- *elabora la normativa di carattere strutturale in applicazione di leggi regionali di altri settori.*
- *[...]*

Il Piano degli Interventi (PI) si rapporta con il bilancio pluriennale comunale, con il programma triennale delle opere pubbliche e con gli altri strumenti comunali settoriali previsti da leggi statali e regionali e si attua attraverso interventi diretti o per mezzo di Piani Urbanistici Attuativi (PUA).

Il PI in coerenza e in attuazione del Piano di Assetto del Territorio (PAT) sulla base del quadro conoscitivo aggiornato provvede a:

- *suddividere il territorio comunale in zone territoriali omogenee secondo le modalità stabilite con provvedimento della Giunta regionale;*
- *individuare le aree in cui gli interventi sono subordinati alla predisposizione di PUA o di comparti urbanistici e dettare criteri e limiti per la modifica dei perimetri da parte dei PUA;*
- *definire i parametri per la individuazione delle varianti ai PUA*
- *individuare le unità minime di intervento, le destinazioni d'uso e gli indici edilizi;*
- *definire le modalità di intervento sul patrimonio edilizio esistente da salvaguardare;*
- *definire le modalità per l'attuazione degli interventi di trasformazione e di conservazione;*
- *individuare le eventuali trasformazioni da assoggettare ad interventi di valorizzazione e sostenibilità ambientale;*
- *[...]*

4.5.2 Pianificazione territoriale Regionale

Nel presente paragrafo viene descritta la pianificazione a scala regionale. Verrà innanzitutto descritto il Piano Territoriale di Coordinamento Regionale nelle tre articolazioni presentate nel portale regionale.

In ultimo verrà presentato il Piano d'Area del Quadrante Europa; quest'ultimo è uno strumento di specificazione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, per ambiti determinati che consente di individuare le giuste soluzioni per tutti quei contesti territoriali che richiedono specifici, articolati e multidisciplinari approcci alla pianificazione.

4.5.2.1 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.).

Il P.T.R.C. attualmente vigente è stato approvato nel 1992 e risponde all'obbligo emerso con la legge 8 agosto 1985, n. 431 di salvaguardare le zone di particolare interesse ambientale, attraverso l'individuazione, il rilevamento e la tutela di un'ampia gamma di categorie di beni culturali e ambientali. Il P.T.R.C. si articola per piani di area, previsti dalla legge 61/85, che ne sviluppano le tematiche e approfondiscono, su ambiti territoriali definiti, le questioni connesse all'organizzazione della struttura insediativa ed alla sua compatibilità con la risorsa ambiente.

Con deliberazione di Giunta Regionale n. 372 del 17/02/09 è stato poi adottato il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento ai sensi della legge regionale di governo del territorio 23 aprile 2004, n.11 (art. 25 e 4).

Entrambi gli strumenti di pianificazione generano salvaguardia, nel senso che il contenuto di una indicazione deve essere verificato in tutti gli strumenti trovando applicazione, in questo regime di salvaguardia temporanea, la parte più restrittiva delle indicazioni in essi contenute.

La giunta regionale ha infine adottato, con deliberazione della Giunta Regionale n. 427 del 10 aprile 2013, la variante parziale al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, con attribuzione della valenza paesaggistica, secondo quanto stabilito dalla Legge Regionale 23 aprile 2004, n.11 agli art. 25 e art. 4. Essa è stata pubblicata nel Bollettino Ufficiale n. 39 del 3 maggio 2013.

Al fine di aumentare il grado di approfondimento di detta analisi pianificatoria si riporta nel seguito una descrizione dei Piani sopra citati. Rispettivamente sarà presentato il piano attualmente vigente, il piano adottato e infine la variante parziale al PTRC con attribuzione di valenza paesaggistica.

4.5.2.1.1 P.T.R.C. approvato con dgr. 382/1992

Il P.T.R.C. descritto nel seguito risulta il piano attualmente vigente. Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) è costituito dai seguenti elaborati:

1. Relazione che illustra, per ciascuno dei sistemi e delle aree, gli obiettivi dell'azione pubblica e privata per la tutela, la trasformazione e l'uso del territorio; definisce le aree da sottoporre a particolare disciplina o da assoggettare a Piani Territoriali per cui fornire particolari direttive.
2. Elaborati grafici di progetto che riportano le scelte e le politiche attinenti le diverse parti del territorio, in riferimento alla Relazione ed in stretta connessione con le Norme e Direttive del P.T.R.C.



LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA
NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	51 di 172

3. Norme d'attuazione, che contengono le direttive sulla cui base la Regione e i suoi enti strumentali redigono i piani di settore ed i piani di area di livello regionale e specifici piani di competenza, nonché gli strumenti urbanistici e territoriali generali e attuativi degli Enti locali. Le N.T.A. definiscono inoltre le prescrizioni ed i vincoli cui deve uniformarsi l'attività dei soggetti pubblici e privati per gli interventi di trasformazione del territorio e per il suo uso e gestione anche in relazione alla salvaguardia, conservazione e valorizzazione delle risorse territoriali.

Il presente P.T.R.C. si articola in quattro grandi sottosistemi:

- il “sistema dell’ambiente” che costituisce, con il complesso delle prescrizioni e vincoli da uso derivati, il quadro delle aree di più rigida tutela del territorio regionale. In esso sono compresi le aree ed i beni sottoposti a diversi gradi di protezione e i relativi provvedimenti di incentivazione e sviluppo, accanto a quelli per il territorio agricolo di cui si considerano, in questo contesto, gli aspetti che formano parte integrante del sistema ambientale;
- il “sistema insediativo”, nel quale vengono trattate le questioni attinenti all’armatura urbana e i servizi (generali e alla persona), alle politiche della casa, alla forma urbana, agli standard urbanistici;
- il “sistema produttivo” nel quale vengono definite le modalità per la regolazione degli insediamenti produttivi, per la riorganizzazione di quelli esistenti e per le eventuali e/o necessarie rilocalizzazioni; sono inoltre trattati i problemi dei settori terziario e turistico con linee ed indirizzi per il loro sviluppo o migliore organizzazione;
- il “sistema delle relazioni” nel quale trovano coerenza i diversi programmi e deliberazioni nazionali e regionali relativi al trasporto e alle comunicazioni, e vengono formulate direttive per il riordino delle reti.

Per ciascun sistema sono fornite le direttive da osservare nella redazione dei Piani di Settore, dei Piani Territoriali Provinciali (P.T.P.) e degli strumenti urbanistici di livello comunale nonché le prescrizioni e i vincoli automaticamente prevalenti nei confronti dei piani di settore di livello regionale e degli strumenti urbanistici.

Obiettivi

Il P.T.R.C. si propone di:

- costruire un sistema di pianificazione in cui i diversi livelli decisionali, i piani generali e di settore, i progetti specifici di opere siano preordinati non da una meccanica "necessità", ma da una creativa decisione pianificatoria commisurata alla natura, all'estensione territoriale, alla complessità dei temi e dei problemi da affrontare;
- provvedere alla definizione di programmi di sviluppo che pongono fra i propri obiettivi quelli della compatibilità con la salvaguardia, conservazione, valorizzazione e, ove possibile, ripristino delle risorse fisiche, ambientali e culturali;
- equilibrare e coordinare l'utilizzazione di tutti gli strumenti di controllo e programmazione a disposizione dei diversi Enti territoriali, ponendo come obiettivo non l'accumulazione dei controlli e dei pareri, ma la certezza e l'efficacia del processo decisionale;
- definire le procedure più adatte alla natura di ciascun problema che si intenda affrontare.



LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA
NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	52 di 172

Il P.T.R.C. si integrano negli strumenti attuativi che la Regione Veneto ha ben delineato facendo leva su due principali categorie di strumenti: i “piani di settore”, che possono ora rispondere agli obiettivi specifici loro propri nel rispetto delle prescrizioni del P.T.R.C. ed i “piani di area”, che consentono di individuare le giuste soluzioni per tutti quei contesti territoriali che richiedono ancor più specifici, articolati e multidisciplinari approcci alla progettazione.

Per quanto riguarda questi ultimi, la legge 61/85, all’art. 3, prevede l’articolazione del processo di pianificazione regionale attraverso lo strumento del “Piano di Area” che consente alla Regione di approfondire su ambiti territoriali definiti le questioni connesse all’organizzazione della struttura insediativa e alla sua compatibilità con la risorsa ambientale.

Questa esigenza è legata a due distinti ordini di considerazioni:







- a. la prima, perché la Regione ritiene di dover assumere più dirette responsabilità nel proporre soluzioni per i problemi riconosciuti “di livello regionale” quando:
 - eccezionali siano i siti, le risorse impegnate e le funzioni svolte;
 - appaia utile proporre sperimentazioni progettuali su determinate aree con riferimento a tematiche estendibili ad analoghe realtà territoriali;
 - le aree impegnate ricadano sotto competenze amministrative di più Enti e non possano essere ricondotte agevolmente ad unità;
 - siano necessarie decisioni politiche d’intesa con Regioni vicine;
- b. la seconda ragione, di peso non minore, riguarda l’obiettivo di affidare alle strutture regionali, che dispongono di un notevole patrimonio di conoscenze e di esperienze, anche compiti di elaborazione progettuali e di ricerca di nuovi modelli di gestione che affianchino ed integrino il più tradizionale ruolo di controllo amministrativo della pianificazione subordinata. Il P.T.R.C. prevede che l’iniziativa regionale si realizzi avvalendosi anche del contributo degli Enti territoriali interessati; questa appare certamente la strada su cui avviare le esperienze dei Piani di area, come momento partecipativo, di sperimentazione e di nuovi rapporti di collaborazione. Nella fase di attuazione del P.T.R.C., anche in riferimento alla verifica annuale sullo stato di avanzamento della pianificazione regionale, verranno individuati gli ambiti regionali soggetti a Piano di Area. Il Piano di Area può anche insistere su aree che siano già state interessate, per tematiche differenti o per approfondimenti maggiori, da altri strumenti di piano.

Per maggiori dettagli in merito ai piani d’area si rimanda al P.A.Q.E. (Piano d’Area Quadrante Europa).

Elementi significativi dell’area circoscritta alla realizzazione dell’infrastruttura e Norme che li regolamentano

A seguire si riportano alcuni stralci cartografici delle mappe del P.T.R.C., secondo quanto riportato nel geoportale della Provincia di Verona, nell’apposita sezione dedicata alla pianificazione regionale. Si analizzano a seguire le –relative Norme Tecniche di Attuazione che regolamentano l’area di interesse. Negli stralci cartografici sottostanti è rappresentato in forma schematica il tracciato ferroviario e l’elettrodotto in progetto, al fine di facilitare la verifica delle interferenze di quest’ultimi con i diversi tematismi cartografati nei diversi piani analizzati.

1.1 TAV.1, DIFESA DEL SUOLO E DEGLI INSEDIAMENTI

-  2.1.1.1 linea delle risorgive
-  2.1.1.2 area a vincolo idrogeologico
-  2.1.1.3 area a scolo meccanico
-  2.1.1.4 area esondate alluvioni
-  2.1.1.5 fascia di ricarica degli acquiferi
-  2.1.1.6 zone a rischio sismico

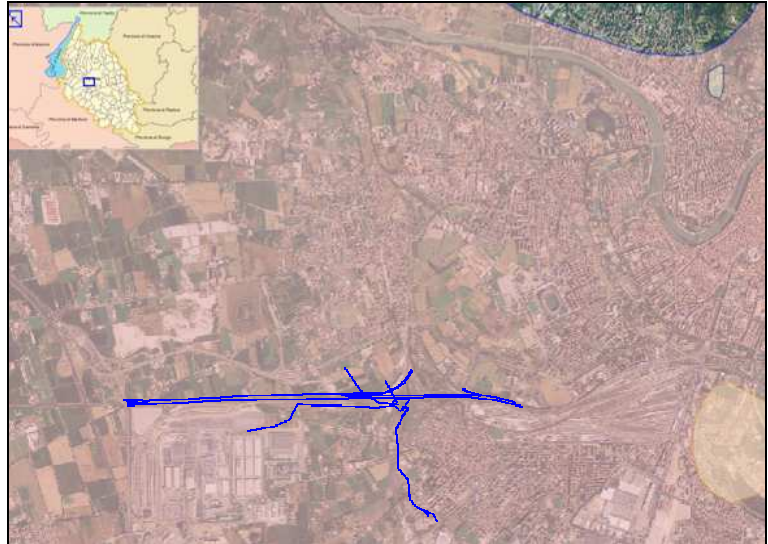






Figura 13 - Tav. 1 P.T.R.C., Difesa del suolo e degli insediamenti - Fonte Geoportale Provincia Verona, sezione dedicata alla pianificazione regionale.

La Tavola 1, Difesa del suolo e degli insediamenti, evidenzia che l'area in esame è interessata per intero da una fascia di ricarica degli acquiferi, per cui, nelle Norme Tecniche di Attuazione, art. 10, è vietato il nuovo insediamento di attività industriali, dell'artigianato produttivo, degli allevamenti zootecnici e di imprese artigiane di servizi con acque reflue non collegate alla rete fognaria pubblica o di cui non sia previsto, nel progetto della rete fognaria approvata, la possibilità di idoneo trattamento o, per i reflui di origine zootecnica, il riutilizzo, e comunque uno smaltimento compatibile con le caratteristiche ambientali dell'area. Inoltre nella "fascia di ricarica degli acquiferi" è fatto divieto di scaricare nel sottosuolo e nelle falde acquifere sotterranee le acque di raffreddamento.

2.1.3 TAV.3, INTEGRITÀ DEL TERRITORIO AGRICOLO

-  2.1.3.1 ambito alta collina-montagna
-  2.1.3.2 ambito eterogenea integrità
-  2.1.3.3 ambiti buona integrità
-  2.1.3.4 ambiti alta integrità

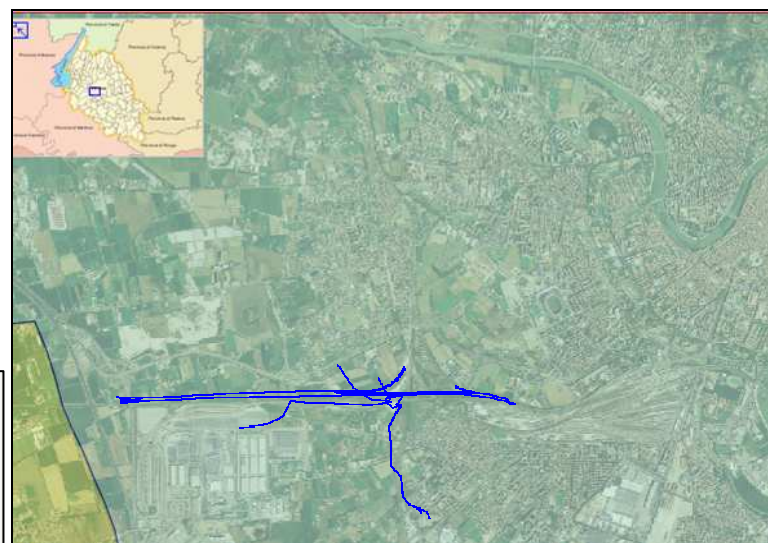


Figura 14 - Tav. 3, Integrità del Territorio Agricolo - Fonte Geoportale Provincia Verona, sezione dedicata alla pianificazione regionale.

La Tavola 3, Integrità del territorio agricolo, evidenzia che l'area in esame rientra in ambiti di eterogenea integrità. Secondo quanto stabilito nelle Norme Tecniche di Attuazione, art. 23, per gli "ambiti ad eterogenea integrità del territorio agricolo", gli strumenti subordinati debbono essere particolarmente attenti ai sistemi ambientali, mirati rispetto ai fenomeni in atto, al fine di "governarli", preservando per il futuro risorse ed organizzazione territoriale delle zone agricole.

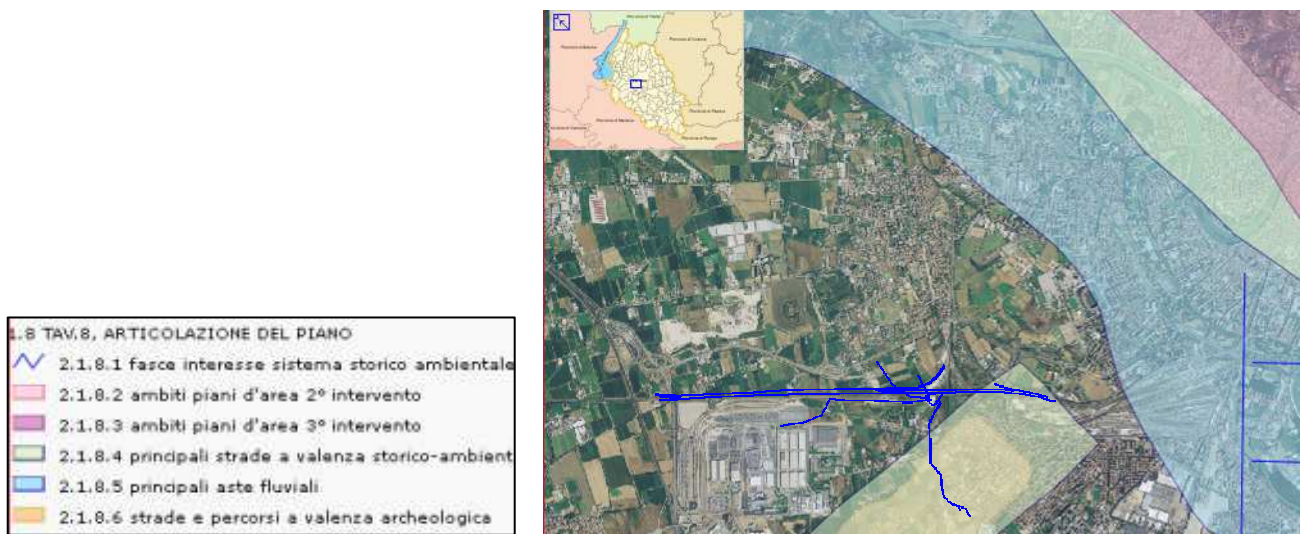


Figura 15 - Tav. 8, Articolazione del Piano – Fonte Geoportale Provincia Verona, sezione dedicata alla pianificazione regionale.

La Tavola 8 definisce l'articolazione del piano e, dallo stralcio cartografico sopra riportato, si evince che il tracciato oggetto del presente studio interferisce in modo marginale con le principali strade a valenza storico – ambientale mentre l'elettrodotto di progetto attraversa un'area classificata come "Strade e percorsi a valenza archeologica". Secondo quanto stabilito dalle NTA (art. 31), i piani provinciali, i Piani di Area (nel caso in esame il PAQE) per le fasce in essi compresi, individuano i singoli beni inclusi in dette fasce con particolare attenzione al contesto ambientale in cui sono inseriti, dettano le relative norme di tutela valorizzando, così, la continuità dei sistemi storici, paesistici e ambientali.

Come già descritto anticipatamente, la lunga condivisione progettuale dell'infrastruttura esaminata con i diversi enti competenti in materia, ha permesso di rispondere agli obiettivi sopra dichiarati: il progetto ha infatti cercato il miglior equilibrio tra fattibilità progettuale e sostenibilità ambientale.

Il Piano Territoriale Provinciale, a cui si rimanda per maggiori dettagli, detta norme volte alla tutela e valorizzazione di particolari siti od aree, anche con l'imposizione di prescrizioni progettuali nel caso di interventi che apportino modificazioni consistenti dello stato dei luoghi.

4.5.2.1.2 PTRC adottato con DGR. 372/2009

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento ai sensi della legge regionale di governo del territorio 23 aprile 2004, n.11 (art. 25 e 4) è stato adottato con deliberazione di Giunta Regionale n. 372 del 17/02/09. Anche se tale Piano risulta adottato ma non ancora approvato, è stato comunque analizzato nel dettaglio al fine di aumentare il grado di approfondimento dello studio condotto e verificarne la coerenza del progetto con gli obiettivi specifici.

Il PTRC è uno strumento di supporto all'attività di governance territoriale della Regione in quanto consente di rendere coerenti la "visione strategica" della programmazione generale e quella di settore con il contesto fisico, ambientale, culturale, civile ed economico, attraverso un'interpretazione del territorio che ne ponga in risalto i punti di forza e di debolezza e ne evidenzi le potenzialità e opportunità.

Tra gli elaborati del piano si identificano la relazione completa, con le relative norme tecniche di attuazione ed un insieme di elaborati grafici.

Il sistema dei contenuti del piano è strutturato secondo i seguenti temi:

- paesaggio (analizzato nel paragrafo seguente dedicato alla variante adottata con DGR 427/2013);
- città, per cui il PTRC ha tra gli obiettivi quello di delineare percorsi coerenti con le specificità dei territori che ospitano le grandi città metropolitane, ideare una strategia di rafforzamento dell'armatura urbana regionale, migliorare la qualità ambientale del territorio per attirare capitale umano dall'esterno e trattenere quello esistente e **rafforzare il sistema infrastruttura**;
- montagna;
- uso del suolo, per cui il Piano mira a gestire il processo di urbanizzazione attraverso misure specifiche per proteggere gli spazi aperti, la buona terra e la matrice agricola del territorio, interventi di tutela per gli spazi montani e collinari, azioni volte alla salvaguardia dei varchi liberi da edificazione ed un'estesa opera di riordino territoriale e di insediamento sostenibile;
- biodiversità, per cui il Piano sostiene la tutela e l'accrescimento della diversità biologica, attraverso misure specifiche per potenziare il contributo delle attività agricole alla biodiversità, tutelare i prati, pascoli e praterie esistenti ed individuare le aree urbanorurali di cui valorizzare le caratteristiche di multifunzionalità;
- energia e risorse naturali;
- mobilità, con il fine di migliorare la circolazione delle persone e delle merci in tutto il territorio regionale, il PTRC promuove una maggiore razionalizzazione dei sistemi insediativi e delle reti di collegamento viario di supporto e nello sviluppo della rete viaria primaria e secondaria del sistema viario regionale;
- sviluppo economico;
- crescita socio-culturale.

In ordine vengono approfonditi alcuni temi ritenuti più importanti e significativi ai fini del progetto; infine vengono analizzate le Norme Tecniche di Attuazione che regolamentano le principali peculiarità che investono l'area in esame.

Uso del suolo e risorsa idrica

Dal punto di vista dell'uso del suolo, gli obiettivi strategici del piano sono:

- Razionalizzare l'utilizzo della risorsa suolo;
- Adattare l'uso del suolo in funzione dei cambiamenti climatici in corso;

- Gestire il rapporto urbano/rurale valorizzando l'uso dello spazio rurale in un'ottica di multifunzionalità;
- Preservare la qualità e quantità della risorsa idrica.

Tra gli obiettivi operativi si citano:

- favorire gli interventi finalizzati alla riduzione del rischio idrogeologico;
- favorire modalità e processi di non impermeabilizzazione o ripermabilizzazione dei suoli;
- prevedere interventi strutturali, e non, per il riequilibrio del bilancio idrico e la salvaguardia del Deflusso Minimo Vitale e Indice di Funzionalità Fluviale.

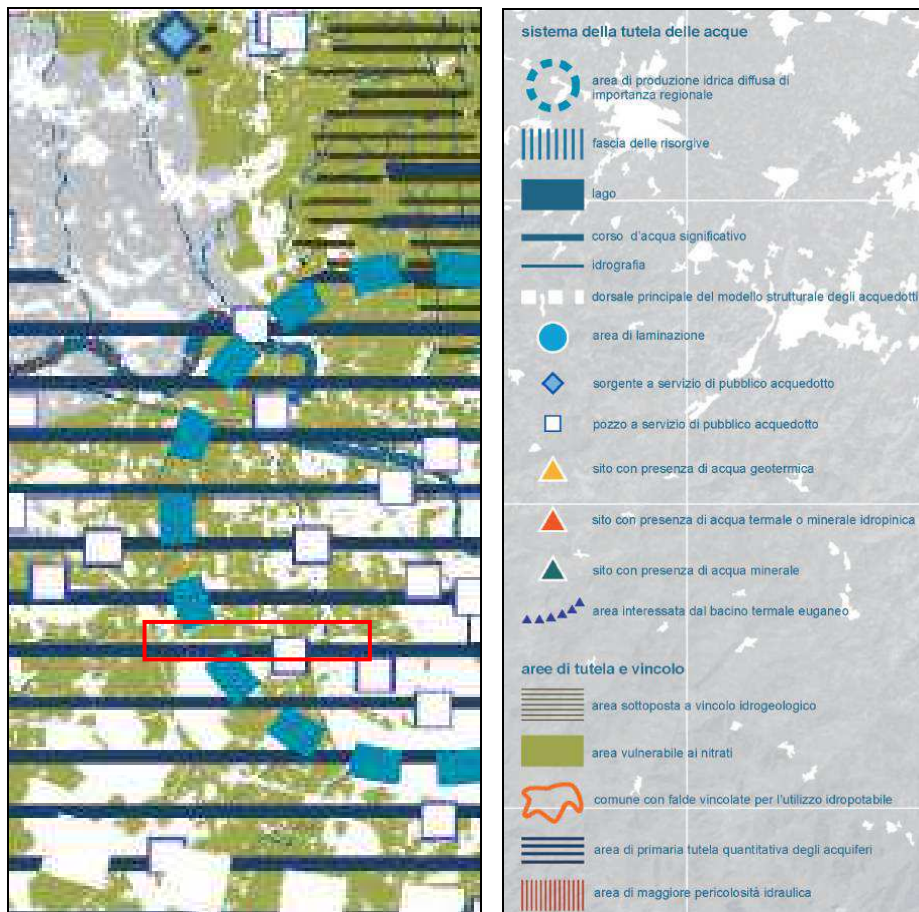


Figura 16 – Stralcio della Mappa di uso del suolo – Acqua, Tav. 01b. Fonte PTRC Veneto.

Nell'immagine precedente, estrapolata dalla Tavola 01b del PTRC e relativa al sistema di tutela delle acque, si delinea che circa metà del tracciato insiste in un'area di produzione idrica diffusa di importanza regionale. L'intera area in progetto risulta di primaria tutela quantitativa degli acquiferi, la quale deve essere salvaguardata e il PTRC sottolinea l'importanza della programmazione ottimale dell'utilizzo della risorsa stessa.

Per quanto riguarda il sistema della risorsa idrica esistente, l'individuazione delle misure per la tutela qualitativa e quantitativa del patrimonio idrico regionale viene effettuata dal Piano di Tutela delle Acque (PTA), congiuntamente agli altri strumenti di pianificazione di settore a scala di bacino o distretto idrografico, ponendo al PTRC alcuni obiettivi e norme in merito alla regolamentazione dei corsi d'acqua e di zone per la protezione e tutela delle acque.

Mobilità

Dal punto di vista della Mobilità, le Norme Tecniche di Attuazione presentano i seguenti obiettivi strategici:

- stabilire sistemi coerenti tra distribuzione delle funzioni e organizzazione della mobilità;
- razionalizzare e potenziare la rete delle infrastrutture e migliorare la mobilità nelle diverse tipologie di trasporto;
- migliorare l'accessibilità alla città e al territorio;
- sviluppare il sistema logistico regionale.

Tra gli obiettivi operativi si descrivono:

- **razionalizzare le reti viarie in funzione del conseguimento di una mobilità efficiente di livello locale;**
- **completare il sistema delle reti infrastrutturale di valenza nazionale ed interregionale e favorire la realizzazione della linea ad Alta Capacità;**
- **progettare la leggibilità delle città e del territorio dalle infrastrutture;**
- implementare il Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale quale elemento strategico della rete delle città venete;
- migliorare l'accessibilità al sistema delle città e alle aree metropolitane.

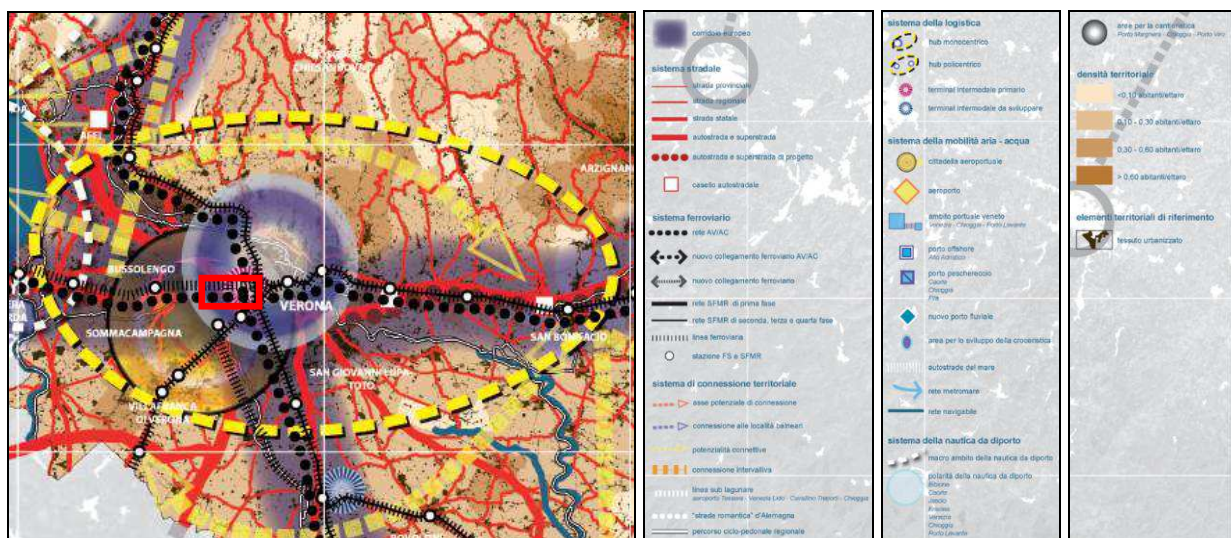


Figura 17 - Stralcio della Tavola di Mobilità – Tav. 04. Fonte PTRC Veneto.



LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA
NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	58 di 172

Nello stralcio cartografico sovrastante si evince che la città di Verona rappresenta un corridoio europeo, e al contempo rappresenta un hub monocentrico denominato Verona Quadrante Europa. Viene, inoltre, messa in evidenza la rete ad Alta Velocità ed Alta Capacità coerentemente con quanto previsto nel progetto.

4.5.2.1.3 Variante al PTRC con valenza paesaggistica adottata con dgr. 427/2013

La Giunta Regionale ha adottato, con deliberazione n. 427 del 10 aprile 2013, la variante parziale al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, con attribuzione della valenza paesaggistica, secondo quanto stabilito dalla Legge Regionale 23 aprile 2004, n.11 agli art. 25 e art. 4.

Il PTRC ha il compito specifico di indicare gli obiettivi e le linee principali di organizzazione e di assetto del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione, riempiendoli dei contenuti indicati dalla legge urbanistica. È dunque un piano di idee e scelte, piuttosto che di regole; un piano di strategie e progetti, piuttosto che di prescrizioni.

Il PTRC rinnova la pianificazione territoriale assumendo ed integrando nel disegno regionale i principi fondativi della concezione del paesaggio del Veneto e le politiche per la sua salvaguardia, gestione e progettazione rivolte all'intero territorio. Lo Statuto Regionale afferma che la Regione tutela il paesaggio e riconosce l'importanza delle attività rurali e forestali ai fini del miglioramento della qualità della vita, della tutela della biodiversità, della sicurezza alimentare e della salvaguardia del territorio.

Il piano paesaggistico regionale, in completa coerenza e integrazione con tutte le altre politiche territoriali, assume come obiettivi generali la definizione e il coordinamento di politiche e misure atte ad armonizzare le linee di sviluppo della regione secondo requisiti di sostenibilità improntati alla attenta considerazione della disponibilità attuale delle risorse, della esigenza primaria di garantire una congrua disponibilità delle stesse per le generazioni future, della reversibilità e della qualità delle trasformazioni. L'obiettivo comune europeo dello sviluppo sostenibile è dunque il riferimento base entro cui i beni paesaggistici dovranno essere tutelati e i paesaggi - gli habitat delle popolazioni dovranno essere curati in modi appropriati.

La pianificazione paesaggistica regionale si esprime attraverso tre assi complementari di progetto e disciplina la tutela dei beni paesaggistici, la cura e valorizzazione dei paesaggi e l'integrazione del paesaggio nelle politiche di governo del territorio. La specifica considerazione dei valori paesaggistici si esplica mediante la definizione di politiche patrimoniali di qualità paesaggistica relative ad istanze prevalenti di tutela e riqualificazione dei beni paesaggistici, di competenza propria della pianificazione congiunta Stato-Regione, e mediante la definizione di politiche strategiche di qualità paesaggistica relative alle opportunità di trasformazione e di valorizzazione dei paesaggi che interessano l'intero territorio regionale. Per disegnare e garantire equilibri tra tutela, trasformazione e valorizzazione del territorio, quanto definito all'interno dei tre assi converge nella definizione degli obiettivi di qualità del paesaggio, così come esplicitato nel Codice dei Beni culturali e del paesaggio agli artt. 135 e 143. Gli obiettivi di qualità paesaggistica sono preliminarmente individuati nel Documento per la Pianificazione Paesaggistica, nella parte denominata "Atlante ricognitivo": essi devono considerarsi preliminari alla identificazione degli obiettivi di qualità relativi a ciascun ambito di paesaggio prescritti dal Codice, che avrà luogo nel corso della stesura dei Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA). Agli obiettivi preliminari, sono associati indirizzi di qualità paesaggistica, che hanno la funzione di proporre strategie e azioni per il raggiungimento degli obiettivi stessi.

La variante di piano in esame segue la stessa articolazione del PTRC precedentemente analizzato. Analogamente a quanto visto in precedenza, si approfondiscono le tematiche di maggior rilievo per il progetto in esame non presenti nel precedente piano approvato nel 2009.

Per quanto riguarda la tematica della mobilità, secondo quanto stabilito nelle NTA, la Regione:

- favorisce la razionalizzazione dei sistemi di connessioni tra le diverse strutture logistiche, anche con gli obiettivi di ottimizzazione dell'efficienza del sistema della logistica e di **riduzione dei gas serra e del particolato sottile**, in linea con gli obiettivi europei in materia;
- favorisce inoltre la predisposizione di **reti di “Servizi di trasporto intelligenti” volti all’ottimizzazione dei dati di traffico, alla gestione dell’intermodalità dei traffici merci, per la sicurezza e l’efficienza dell’integrazione dei servizi in un’ottica di coordinamento e cooperazione con la rete europea dei trasporti;**
- predispone iniziative atte a **favorire la localizzazione delle attività legate alla logistica**, implicanti notevoli flussi veicolari nelle aree afferenti ai caselli autostradali e agli accessi alle superstrade.

Dal punto di vista del sistema della rete di città, infatti, la Regione riconosce alle città ed ai sistemi di città un ruolo determinante e strategico, anche in relazione alle potenzialità offerte dai corridoi europei plurimodali, e individua l'organizzazione del sistema insediativo veneto come una rete di città costituita dall'ambito occidentale di rango metropolitano.

Ai fini di razionalizzare lo sviluppo insediativo del Veneto in un'ottica di competizione internazionale, di sostenibilità e di incremento della qualità della vita della popolazione, tra le azioni il PTRC:

- incentiva l'uso consapevole del territorio e la salvaguardia delle caratteristiche paesaggistiche e la realizzazione di nuovi valori paesaggistici integrati e coerenti, rispondenti a criteri di qualità e sostenibilità;
- favorisce strategie di sviluppo urbano che minimizzino il consumo di suolo e contemplino misure di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici;
- favorisce una copianificazione unitaria per meglio declinare le peculiarità e potenzialità intrinseche dei territori.

Nelle “aree ad alta densità insediativa”, la predisposizione degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica è effettuata nel rispetto di alcune direttive, tra cui:

- incentivare l'uso consapevole del territorio e la salvaguardia delle caratteristiche paesaggistiche e la realizzazione di nuovi valori paesaggistici integrati e coerenti, rispondenti a criteri di qualità e sostenibilità;
- perseguire il mantenimento e il conseguimento della sostenibilità socio-economica del tessuto urbano anche con riferimento alla dotazione di servizi.

La Regione è articolata, ai sensi dell'art. 45 ter, comma 1, della L.R. 11/2004 e dell'art. art. 135, comma 2, del D.Lgs. 42/04, in 14 Ambiti di Paesaggio, indicati nel Documento per la pianificazione paesaggistica, in ragione dei differenti valori espressi dai diversi contesti che la costituiscono e in considerazione degli aspetti geomorfologici, dei caratteri paesaggistici, dei valori naturalistico – ambientali e storico – culturali e delle dinamiche di trasformazione che interessano ciascun ambito, oltre che delle loro specificità peculiari.



LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA
NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	60 di 172

I Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA), ai sensi dell'art. 45 ter, comma 1, della L.R. 11/2004 e dell'art. art. 135, comma 2, del Codice, provvederanno a predisporre specifiche normative d'uso aventi la finalità di assicurare che ciascun ambito di paesaggio sia adeguatamente conosciuto, tutelato, salvaguardato e disciplinato. Ad esso vengono inoltre attribuiti adeguati obiettivi di qualità, in attuazione dei fini di cui agli articoli 131, 133 e 135 del Codice, e sulla base della specificazione dei contenuti definiti dall'Atlante Ricognitivo, contenuto nel Documento per la pianificazione paesaggistica.

Nella seguente immagine si riporta uno stralcio della Tavola 09, Sistema del territorio rurale e della rete ecologica. Tale stralcio evidenzia che l'area in esame ricade prevalentemente in un territorio adibito ad aree agropolitane in pianura, ovvero estese aree caratterizzate da un'attività agricola specializzata nei diversi ordinamenti produttivi, anche zootecnici, in presenza di una forte utilizzazione del territorio da parte delle infrastrutture, della residenza e del sistema produttivo.

Secondo quanto riportato nelle Norme Tecniche di Attuazione, nelle aree agro-politane in pianura nella predisposizione e adeguamento degli strumenti di pianificazione urbanistica i Comuni devono:

- assicurare la compatibilità dello sviluppo urbanistico con le attività agricole;
- individuare modelli funzionali alla organizzazione di sistemi di gestione e trattamento dei reflui zootecnici e garantire l'applicazione, nelle attività agro-zootecniche, delle migliori tecniche disponibili per ottenere il miglioramento degli effetti ambientali sul territorio;
- prevedere, nelle aree sotto il livello del mare, la realizzazione di nuovi ambienti umidi e di spazi acquei e lagunari interni, funzionali al riequilibrio ecologico, alla messa in sicurezza ed alla mitigazione idraulica, nonché alle attività ricreative e turistiche, nel rispetto della struttura insediativa della bonifica integrale, ai sistemi d'acqua esistenti e alle tracce del preesistente sistema idrografico-naturale.

Nell'ambito delle aree agropolitane i Comuni stabiliscono le regole per l'esercizio delle attività agricole specializzate (serre, vivai), in osservanza alla disciplina sulla biodiversità e compatibilmente alle esigenze degli insediamenti, secondo criteri che saranno forniti da apposite linee guida regionali.

L'elettrodotto in progetto attraversa una strada romana, per cui le NTA stabiliscono che la Regione promuove processi di valorizzazione delle vestigia dei tracciati delle antiche strade romane, attraverso azioni volte a favorirne la conoscenza e a salvaguardarne i principali contesti territoriali interessati. La realizzazione di "sistemi culturali" strutturati attorno ai tracciati viari va identificata con apposita segnaletica distribuita capillarmente lungo il percorso. Le antiche infrastrutture romane costituiscono il cardine su cui attestare iniziative mirate alla valorizzazione culturale (sviluppo dell'attività museali lungo il tracciato, promozione delle campagne di scavo, azioni di valorizzazione ambientale e di miglioramento paesaggistico dei contesti interessati, di recupero delle antiche tradizioni, sviluppo di progetti editoriali per la divulgazione della conoscenza dei siti).

In prossimità del tracciato si rileva inoltre la presenza di alcuni centri storici minori e di svariate Ville Venete. Il PTRC si propone di valorizzare la complessità e la specificità di questa ragnatela di "infrastrutture", composta a sua volta da una serie di sotto-sistemi, di distretti a scala sub-regionale, fatti di ville che si distinguono non solo per la dimensione tipologica, architettonica, funzionale e storico-documentale, ma anche per il modo con cui si relazionano con il territorio, e con la cultura che esso esprime. In questo contesto è evidente che l'obiettivo di tutelare e valorizzare il sistema delle ville venete è irrinunciabile. La loro conservazione, mediante forme di uso compatibili con il carattere del bene, ed insieme la tutela del contesto paesaggistico entro cui esse sono situate, costituiscono condizione essenziale per l'assetto dello spazio rurale non meno che per il rispetto della memoria storica regionale. Il nuovo PTRC si

prefigge, inoltre, di salvaguardare l'intorno urbanistico del singolo monumento e di ricomporre l'immagine ambientale, in quanto parte significativa dell'identità culturale veneta.

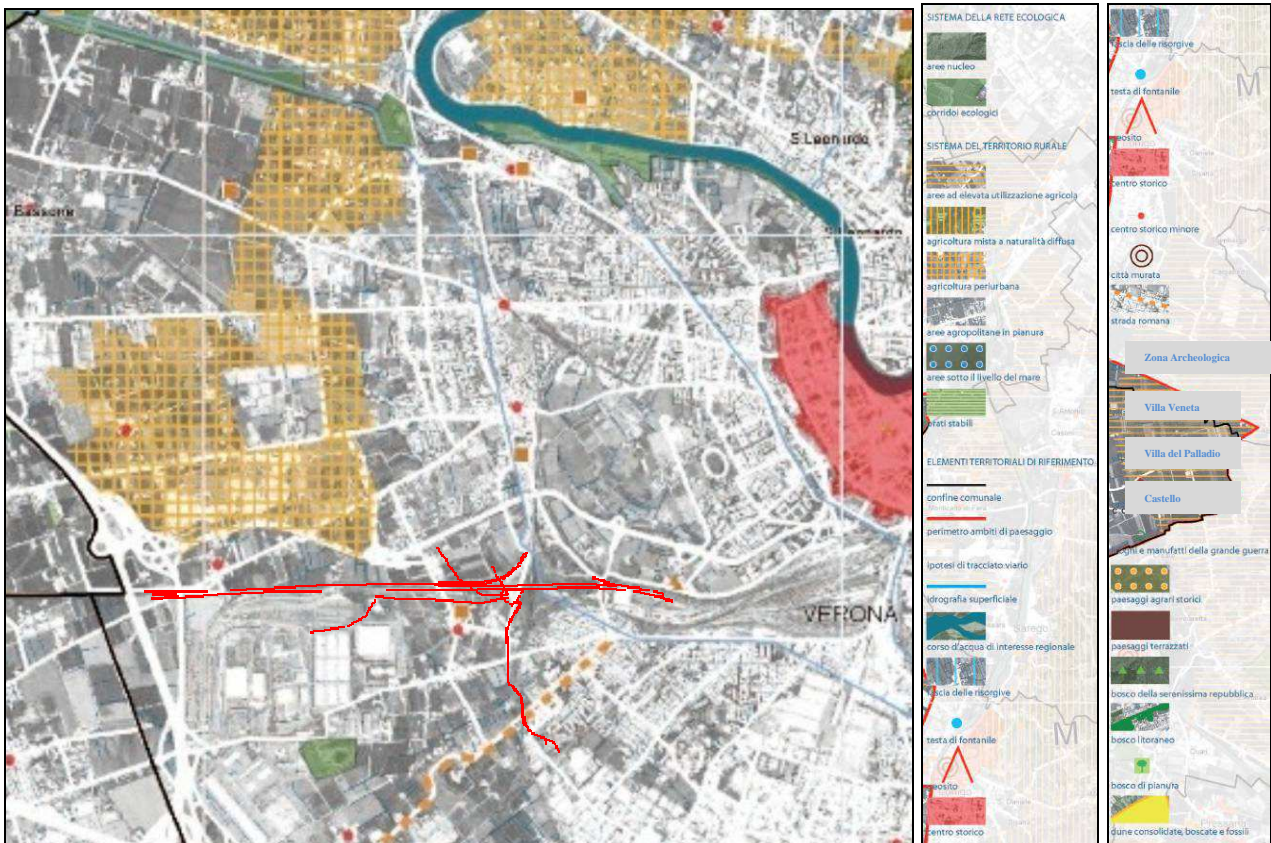


Figura 18 – Tavola 09. Sistema del territorio rurale e della rete ecologica. Fonte Variante Paesaggistica, PTCR Veneto.

4.5.2.1.4 Analisi di Coerenza

L'articolazione appena presentata dei tre PTCR presenta obiettivi comuni di sviluppo del nodo veronese, di tutela del territorio e di salvaguardia del patrimonio artistico e culturale presente nel territorio veronese.

La realizzazione del progetto in esame risulta coerente con gli obiettivi specifici contenuti nel piano, e il progetto preliminare in oggetto deriva da un lungo iter di condivisione con gli enti competenti in materia ambientale e studi tecnico-progettuali al fine di individuare un equilibrio tra fattibilità tecnica e sostenibilità ambientale.

4.5.2.2 Piano d'Area Quadrante Europa (P.A.Q.E.)

Sul territorio interessato dall'attraversamento ferroviario insiste il Piano d'Area del Quadrante Europa. Il procedimento di formazione del Piano di Area, quale strumento di pianificazione territoriale e parte integrante del PTRC, è disciplinato dalla legge regionale 23 aprile 2004 n. 11, "Norme per il governo del territorio". La Giunta Regionale con propria deliberazione n. 828 del 15 marzo 2010 ha approvato la Variante n. 4.

La variante n. 4 riguarda alcune modeste modifiche ed integrazioni necessarie per rendere coerenti gli scenari di sviluppo e di valorizzazione disegnati dal piano vigente, con le mutate condizioni di crescita socio-economica. Nella seguente immagine vengono riportati i Piani d'Area presenti nella Regione Veneto.

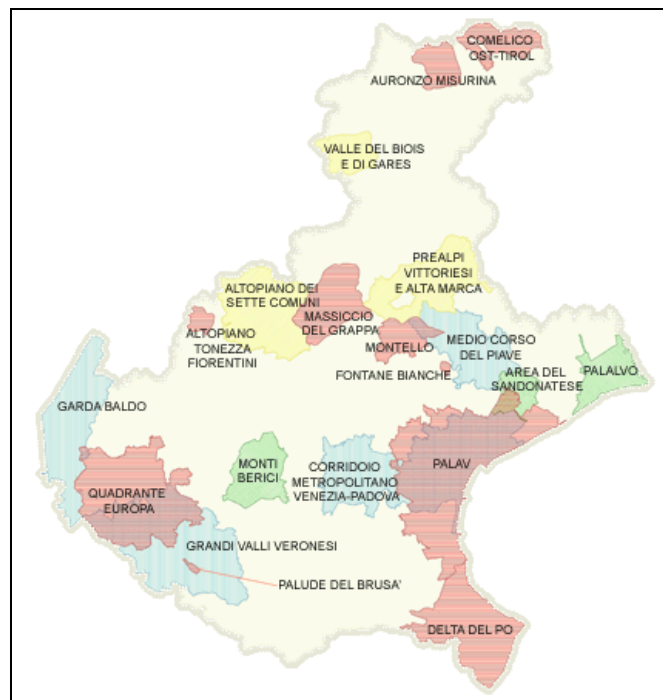


Figura 19 – Piani d'Area vigenti nella Regione Veneto.

Il territorio definito come «Quadrante Europa» e indicato nella tav. n. 1 del piano di area è costituito dal complesso delle strutture edilizie, delle infrastrutture e degli spazi aperti circostanti, organizzati per l'esercizio delle attività di logistica integrata, di direzione, di organizzazione e promozione delle attività di interscambio di tipo commerciale relative a prodotti, beni e servizi.

Il Piano di Area Quadrante Europa (P.A.Q.E.) riguarda i territori dei seguenti comuni ricadenti nella provincia: **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 comune di San Pietro in Cariano non risulta compreso nell'ambito dei Piani d'Area.

Il Piano di Area «Quadrante Europa» (P.A.Q.E.) esteso al territorio di cui all'articolo 1, è costituito dai seguenti elaborati:

- relazione;
- elaborati grafici di progetto:
 - tavv. n. 1A e 1B (1:50000) - Sistema relazionale e luoghi dell'innovazione;
 - tavv. n. 2A e 2B (1:50000) – Ecosistema;
 - tavv. n. 3A e 3B (1:50000) - Risorse del paesaggio;
- norme di attuazione;
- elenco dei giardini storici;
- elenco dei centri storici;
- elenco dei manufatti di archeologia industriale;
- elenco dei manufatti di interesse storico, allegato alle Norme di Attuazione.

Il Piano di Area individua nella Tav. 1 e nell'Art. 11 delle N.d.A. "stazioni e linee ferroviarie", nonché le iniziative da assumere in rapporto alla presenza delle linee ferroviarie sul territorio.

Il Piano di Area «Quadrante Europa» è costituito dall'insieme degli obiettivi, raggruppati organicamente per sistemi, e dai progetti strategici.

Il contenuto del piano di area è articolato nei seguenti sistemi, per ciascuno dei quali sono dettate le norme di cui all'articolo 2 lett. c):

- sistema relazionale e delle infrastrutture della mobilità;
- sistema delle aree produttive e luoghi dell'innovazione;
- ecosistema;
- sistema dei paesaggi aperti ed urbani;
- sistema dei beni storico - culturali;
- sistema ricreativo e del tempo libero.

Il sistema infrastrutturale su ferro che interessa l'area Metropolitana veronese può essere analizzato sulla base della seguente classificazione:

- **il sistema dell'Alta velocità;**
- **la rete delle linee ferroviarie di rilievo internazionale;**
- la rete delle linee ferroviarie di rilievo interregionale;
- il Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale (S.F.M.R);
- il nodo ferroviario di Verona;
- la stazione ferroviaria di Verona Porta Nuova;
- la stazione ferroviaria di Verona Porta Vescovo.

Come già anticipato nella sezione dedicata al Piano dei Trasporti, la rete di rilievo internazionale che interessa l'Area Metropolitana veronese è data dalle linee interessanti le due storiche direttrici: quella Ovest-Est e quella Nord-Sud.

La prima coincide con la direttrice Torino – Milano – Verona – Venezia – Portogruaro - Trieste.

Si riportano a seguire gli stralci delle tre tavole che rappresentano l'ultima variante disponibile del Piano di Area e si riportano contestualmente le relative Norme di Attuazione che lo compongono.



ambientale di cui al Reg. C.E. n. 2078/92 e al Reg. C.E. n. 2080/92. L'area in progetto incontra inoltre la linea metropolitana di superficie di Verona.

Lo stralcio della Tavola 2 presenta la mappatura delle aree con sensibili variazioni della qualità dell'aria e le zone esposte a rilevante inquinamento acustico; l'area in esame ricade nella fascia del corridoio di difesa dall'inquinamento acustico, nella fascia circostante all'autostrada. Le norme tecniche di attuazione prevedono che i progetti di nuovi tracciati viari e ferroviari ricadenti nei corridoi di difesa dall'inquinamento acustico devono contenere idonee soluzioni per minimizzare l'impatto acustico sull'ambiente circostante.

In prossimità al tracciato ferroviario si rileva la presenza di un sito con impianti ad alto rischio, mentre la cava più prossima al tracciato risulta ad una distanza di circa 0,5 Km.

L'area in progetto ricade quasi interamente in un ambito di riequilibrio dell'ecosistema, cioè aree che per l'ubicazione e/o la presenza di risorse naturali possono costituire elemento fondamentale per azioni volte al riequilibrio dell'intera area interessata al piano. Secondo quanto riportato nelle direttive, la Provincia elabora:

- a) azioni miranti a ridurre le polveri e le sostanze inquinanti, anche di origine eolica, presenti nell'aria;
- b) indirizzi volti a limitare le alterazioni dell'assetto morfologico e naturale del suolo;
- c) interventi volti alla rinaturalizzazione delle sponde dell'alveo dei corsi d'acqua al fine di favorire l'ossigenazione degli stessi;
- d) indirizzi per la promozione di colture agricole che non necessitino dell'uso di fitofarmaci e diserbanti;
- e) azioni volte ad utilizzare le aree incolte per la messa a dimora di boschi anche ad uso produttivo;
- f) misure per il sostegno delle produzioni agricole biologiche e biodinamiche;
- g) interventi per la riconversione delle produzioni agricole eccedentarie e non economicamente vantaggiose in favore della messa a dimora di boschi produttivi.

Secondo quanto riportato nelle Norme Tecniche di Attuazione, è fatto divieto di impermeabilizzare estese superfici di terreno con eccezione dei casi di comprovata necessità, nei quali è garantito comunque il mantenimento dei volumi di invaso, e di utilizzare in modo intensivo fitofarmaci e diserbanti nella manutenzione del verde.

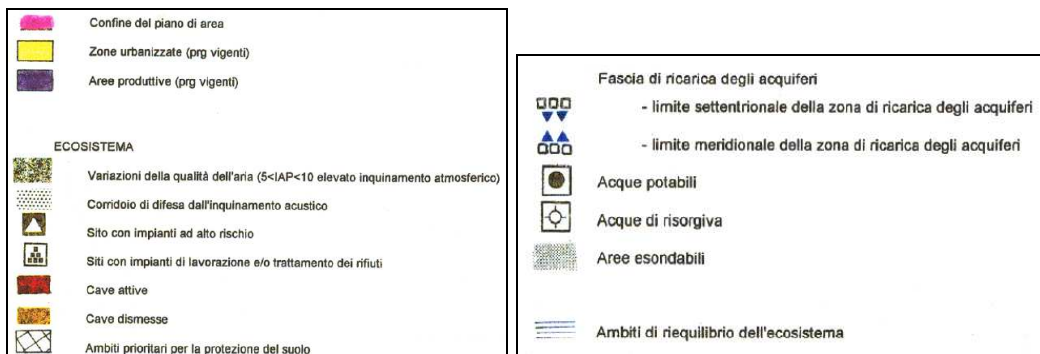
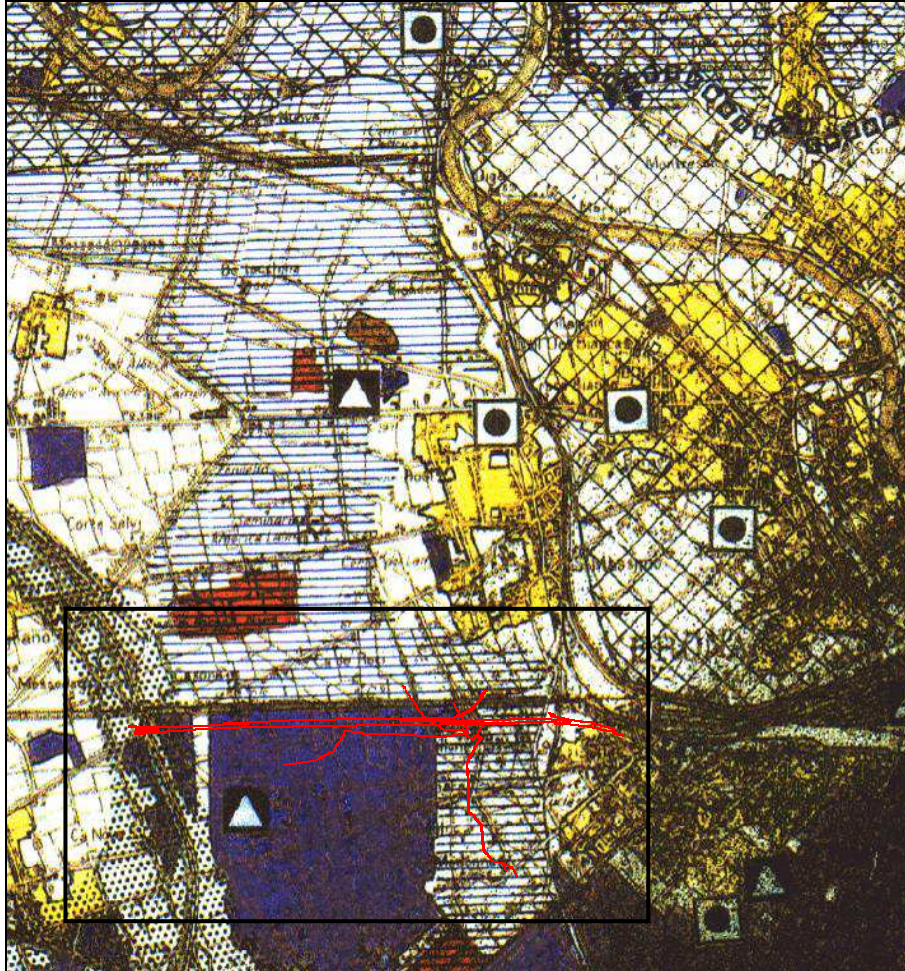


Figura 21 - Tav 2a del Piano di area del Quadrante Europa – Ecosistema.

Gli ambiti di interesse paesistico - ambientale, come individuati nella tav. n. 3 del piano di area, di cui si riporta uno stralcio cartografico, comprendono quasi per intero un'area di ricomposizione paesaggistica, ovvero ambiti periurbani caratterizzati dalla compresenza di zone a forte degrado.

Secondo quanto previsto nelle Norme tecniche di attuazione di detto piano, la Provincia prevede interventi volti alla riqualificazione paesistico-ambientale dei siti maggiormente degradati ricompresi nelle aree di

ricomposizione paesaggistica, ed in particolare delle cave abbandonate. Il Comune di Verona, in sede di adeguamento dello strumento urbanistico al presente piano di area:

- individua e classifica le aree del territorio agricolo allo scopo di tutelare la partitura rurale esistente, di salvaguardare i biotopi presenti e di impedire l'edificabilità diffusa;
- predispone, in osservanza anche di quanto disposto dal Piano Generale di Bonifica e di Tutela del territorio rurale, una puntuale disciplina dell'ambiente agricolo, prevedendo interventi finalizzati all'inserimento, al miglioramento e/o incremento di quinte arboreoarbustive da collocarsi preferibilmente lungo i confini poderali, i corsi d'acqua, la viabilità di campagna;
- valorizza la presenza dei manufatti storico-culturali esistenti, anche prevedendo la costituzione di un anello verde che attui il collegamento organico degli stessi con gli elementi naturalistici e del paesaggio;
- d'intesa con le rappresentanze di categoria, promuove la riconversione delle produzioni agricole eccedentarie e non economicamente vantaggiose a favore della messa a dimora di boschi produttivi, ed incentiva le produzioni agricole, biologiche e biodinamiche.

Dal punto di vista delle prescrizioni e dei vincoli nelle NTA si prevede invece che le aree di ricomposizione paesaggistica sono da considerarsi prioritarie nell'applicazione delle direttive CEE relative ad interventi di piantumazione finalizzati al miglioramento ambientale, con particolare richiamo alle disposizioni contenute nel Programma Pluriennale Regionale di cui al Reg. CEE n. 2078/92 e al Reg. CEE n. 2080/92. Sono fatte salve le aree ricadenti all'interno degli ambiti di ricomposizione paesaggistica, destinate dalla strumentazione urbanistica comunale vigente a residenza, attività produttive o servizi.

Il tratto finale in progetto confina con un'area di paleoalveo, per cui la Provincia, d'intesa con i Comuni interessati, predispone un progetto di riqualificazione ambientale e paesaggistica, anche per stralci successivi, dei tracciati degli antichi rami fluviali, ricadenti all'interno delle zone agricole come previste dalla strumentazione urbanistica ordinaria. Eventuali interventi edilizi ed urbanistici devono rispettare i segni fisici che indicano la presenza del paleoalveo.

Il Comune di Verona, in sede di adeguamento dello strumento urbanistico al piano di area:

- individua e classifica le aree del territorio agricolo allo scopo di tutelare la partitura rurale esistente, di salvaguardare i biotopi presenti e di impedire l'edificabilità diffusa;
- predispone, una puntuale disciplina dell'ambiente agricolo, prevedendo interventi finalizzati all'inserimento, al miglioramento e/o incremento di quinte arboreoarbustive da collocarsi preferibilmente lungo i confini poderali, i corsi d'acqua, la viabilità di campagna;
- valorizza la presenza dei manufatti storico-culturali esistenti, anche prevedendo la costituzione di un anello verde che attui il collegamento organico degli stessi con gli elementi naturalistici e del paesaggio;
- d'intesa con le rappresentanze di categoria, promuove la riconversione delle produzioni agricole eccedentarie e non economicamente vantaggiose a favore della messa a dimora di boschi produttivi, ed incentiva le produzioni agricole, biologiche e biodinamiche.

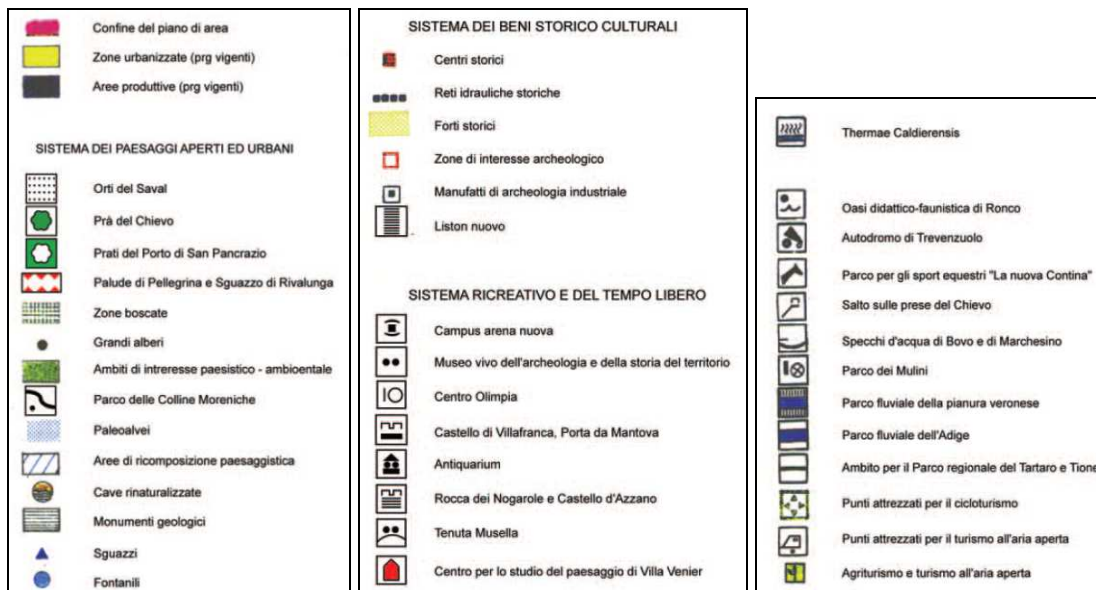


Figura 22 - Tav 3a del Piano di Area del Quadrante Europa – Risorse del paesaggio.

4.5.2.2.1 Analisi di Coerenza

Il P.A.Q.E. fornisce un supporto specifico alla infrastrutturazione nel settore trasporti, ponendo l'attenzione alle iniziative legate all'alta velocità, per la quale predispone un corridoio a sud dell'abitato di Verona ed una penetrazione attraverso il quartiere S.Lucia, ed al supporto del sistema merci incentrato sullo Scalo del Quadrante Europa.

Tuttavia, l'insieme degli accordi, degli indirizzi e dei protocolli d'intesa che nel tempo si sono susseguiti e concordati tra gli enti interessati, hanno consentito di superare l'ipotesi di un passaggio lungo un corridoio esterno all'agglomerato urbano che avrebbe comportato non pochi problemi in termini di fattibilità sul piano ambientale, progettuale e urbanistico, è parso naturale utilizzare spazi già predisposti dagli strumenti urbanistici per uso ferroviario attuale e previsto.

Inoltre, per quanto riguarda specificamente il progetto, si osserva che l'adozione del tracciato in affiancamento alla linea storica, rende più agevoli sia il suo inserimento nel nodo di Verona, sia la sua interconnessione con il Quadrante Europa, entrambe i gangli del sistema veronese vengono risignificati soprattutto per quanto riguarda il trasporto passeggeri in Verona Porta Nuova.

	LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA IN09	LOTTO 10	CODIFICA R22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A

4.5.3 Pianificazione Territoriale Provinciale

Nel presente paragrafo viene analizzata la pianificazione di carattere provinciale attraverso il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

4.5.3.1 Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Verona (PTCP)

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Verona (PTCP), redatto secondo le disposizioni dell'art. 20 del D.Lgs 267/2000, Testo Unico degli Enti Locali, dell'art. 57 del DLgs 112/1998 e dell'art. 22, comma 1, della LR 11/2004, costituisce atto di pianificazione, programmazione e coordinamento delle politiche e degli interventi di interesse provinciale e sovracomunale, con particolare riferimento alla tutela dell'ambiente, alla difesa del suolo, all'organizzazione e all'equa distribuzione dei servizi di area vasta.

Il Nuovo Piano Territoriale Coordinamento Provinciale è stato adottato con deliberazione di Consiglio Provinciale n. 52 del 27 giugno 2013 e successivamente approvato con DGR n.236 del 3/03/2015 (BUR n. 26 del 17/03/2015) ed è quindi divenuto efficace in data 1 aprile 2015.

Il PTCP prende in considerazione la totalità del territorio provinciale e definisce l'assetto di tale territorio attuando politiche di concertazione e fornendo direttive per la redazione degli strumenti di pianificazione comunali, specifica le indicazioni della pianificazione regionale e determina le politiche settoriali della Provincia.

Il PTCP:

- definisce le caratteristiche di vulnerabilità, criticità e potenzialità delle singole parti e dei sistemi naturali ed antropici del territorio e le conseguenti tutele ambientali;
- definisce i criteri per la localizzazione ed il dimensionamento di strutture e servizi di interesse provinciale o sovracomunale;
- articola e localizza gli interventi relativi al sistema infrastrutturale primario e alle opere di rilevanza nazionale e regionale, in attuazione del principio di sussidiarietà, nel rispetto delle autonomie locali e perseguendo l'interesse generale dei cittadini;
- in accordo con le direttive fornite della pianificazione regionale, individua le ipotesi di sviluppo dell'area provinciale, prospettando e coordinando le diverse linee di assetto e di sviluppo del territorio;
- definisce i bilanci delle risorse territoriali, ambientali ed energetiche, individua i criteri e le soglie del loro uso e stabilisce le condizioni ed i limiti di sostenibilità territoriale ed ambientale delle previsioni della pianificazione comunale che comportano effetti di rilevanza sovracomunale;
- coordina l'attuazione delle previsioni della pianificazione territoriale vigente con la realizzazione delle opere, infrastrutture e servizi di rilievo provinciale o sovracomunale, la cui realizzazione debba essere inserita in via prioritaria nella programmazione triennale delle opere pubbliche.

4.5.3.1.1 Le strategie di Piano

Il PTCP é stato scomposto in cinque parti:

- Documento Preliminare del piano,
- progetto di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale,
- quadro conoscitivo,
- monitoraggio del piano,
- dichiarazione di sintesi.

Gli elaborati di Piano sono:

- 1_Provvedimenti amministrativi
- 2_Elaborati documentali
- 3_Allegati VAS
- 4_Tavole

4.5.3.1.2 Finalità del Piano

Il PTCP è uno strumento di pianificazione di area vasta, che si colloca a livello intermedio tra il livello pianificatorio regionale e quello comunale: si tratta cioè di uno strumento di pianificazione di secondo livello che indirizza, prevalentemente attraverso direttive, le scelte dei piani sotto ordinati.


L'obiettivo del Piano è il coordinamento e la gestione del territorio: secondo la legge regionale (L.R. 11/2004) il PTCP è 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 provinciale con riguardo alle prevalenti vocazioni, alle sue caratteristiche geologiche, geomorfologiche, paesaggistiche ed ambientali."*

Il PTCP si propone una serie di obiettivi, individuando le modalità per la più favorevole integrazione e per il miglior equilibrio tra il recupero dell'ambiente e le esigenze connesse con i vari settori di sviluppo. Tali obiettivi sono distinti in:

- generali, cioè validi per tutto il territorio provinciale;
- particolari, determinati per cogliere e valorizzare alcune peculiarità territoriali di carattere socio-economico ed ambientale, ed unici per una specifica parte di territorio.

Gli *obiettivi generali* che si prefigge il Piano riguardano i seguenti temi:

- territorio, ambiente ed ecosistema;
- infrastrutture;
- insediativo produttivo, turistico e commerciale;
- infrastrutture scolastiche ed altri servizi di interesse provinciale;
- aree di cooperazione e copianificazione intercomunale.

	LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA IN09	LOTTO 10	CODIFICA R22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A

Per ogni tema, si riportano di seguito i principali obiettivi specifici individuati dal Piano:

Territorio, ambiente ed ecosistema – Obiettivi:

- qualità del territorio in senso di sicurezza idrogeologica;
- qualità dell'ambiente in senso ecologico;
- qualità dell'ambiente in senso paesaggistico;
- tutela della salute dei cittadini.

Infrastrutture – Obiettivi:

- individuazione di metodi per incentivare l'utilizzo delle modalità meno inquinanti nel trasporto di merci e persone rispetto alla gomma;
- previsione di una rete infrastrutturale funzionale sulle modalità tra loro interconnesse di completamento/revisione di quella in fase di attuazione;
- proposizione di direttive atte ad indurre i comuni ad applicare politiche di city logistics, che includano un insieme di misure di carattere infrastrutturale ed organizzativo, di princing ed incentivazione, di regolamentazione e di gestione;
- individuazione di alcune direttive per i piani comunali di razionalizzazione dei poli attrattori al fine di organizzare il trasporto pubblico e privato in economia di tempi e percorsi;
- perseguimento della sicurezza degli utenti che usufruiscono delle infrastrutture, finalizzata alla diminuzione dell'incidentalità;
- previsione di uno sviluppo equilibrato del sistema logistico provinciale in modo da mantenerlo concorrenziale con analoghi sistemi che si vanno sviluppando nell'area centropadana;
- coordinamento dei nodi intermodali e delle aree adibite a centri di supporto per l'attività logistica, sia monomodali che plurimodali.

Insediativo produttivo, turistico e commerciale – Obiettivi:

- esclusione di nuove occupazioni di suolo se non per comprovate necessità;
- individuazione di aree vocate alla funzione sovra comunale ed industriale;
- localizzazione dei distretti produttivi;
- localizzazione per le aree dell'agroalimentare;
- aree di espansione corredate dalla necessaria infrastrutturazione;
- riqualificazione delle zone urbane esistenti;
- grandi centri commerciali;
- offerta alberghiera per le aree vocate al turismo tradizionale;
- recupero di strutture esistenti per il turismo collegato all'ambiente.

Infrastrutture scolastiche ed altri servizi di interesse provinciale – Obiettivi:

- Revisione della localizzazione dei maggiori poli di attrazione costituita dai servizi di rango provinciale: poli scolastici per l'istruzione superiore, poli accademici per l'istruzione universitaria, impianti sportivi di valenza sovra comunale.

Are e di cooperazione e copianificazione intercomunale – Obiettivi:

- Pianificazione condivisa attraverso l'uso del Piano di Assetto del Territorio Intercomunale (PATI);
- Identificazione dei Comuni con popolazione inferiore a 5000 abitanti e attivazione di possibili forme di collaborazione per la redazione del PAT con la procedura semplificata.

4.5.3.1.3 La pianificazione infrastrutturale del PTCP

Per quanto riguarda le infrastrutture, il PTCP muove dalle decisioni regionali e nazionali per mettere a sistema ed integrare con interventi di portata provinciale i vari programmi. La logistica è stata individuata come tema di punta di questo Piano, che mira a potenziare in questo ambito il ruolo di Verona. Secondo quanto affermato dal PTCP, il territorio provinciale di Verona sarà sede e crocevia del sistema europeo dei corridoi intermodali, lungo i quali viene prevista la futura movimentazione di persone e merci avvalendosi di tutte le modalità possibili di mezzi di trasporto, in modo specifico degli automezzi e dei treni. A questa rete faranno capo le esistenti infrastrutture viarie nazionali, regionali e provinciali.

Il PTCP rileva inoltre un'assoluta insufficienza dell'attuale offerta di mobilità rispetto alla domanda. In particolare, per quanto riguarda i traffici su ferro, esso afferma che la realizzazione delle previste infrastrutture ad alta capacità rimane una soluzione che, seppur di lenta e difficile realizzazione, porterà ad una riqualificazione della possibilità di trasporto passeggeri e, soprattutto, merci alternativo ai veicoli gommati. I compiti del PTCP saranno quelli di individuare le infrastrutture integrative tali da elevare al massimo il grado di funzionalità delle grandi arterie, e di coordinare tutte le nuove scelte. Infatti, preso atto delle decisioni statali e regionali sulle infrastrutture, si dovrà redigere un disegno di integrazione che tenga conto degli obiettivi specifici riportati al Paragrafo 4.5.3.1.2.

Lo scenario che il progetto mobilità del Piano prospetta, è di raccogliere tutte le indicazioni provenienti da pianificazioni superiori e di porle a sistema con l'integrazione delle infrastrutture a livello locale, sia per il trasporto di merci che di persone.

Il piano sottolinea che ai **corridoi 5 (Milano – Trieste)** e 1 (del Brennero) siano assegnati i percorsi di lunga gittata, e individua in Verona il punto di scalo e di connessione per il cambio di modalità da ferro a gomma per tutte le merci che debbono raggiungere mete situate in un raggio di circa 200 km.

Il PTCP riporta che i centri intermodali e terminal dovranno essere dimensionati e strutturati al fine di rendere pienamente fruibile il corridoio ferroviario in fase di realizzazione, ma anche organizzati in modo da incentivare il transito su ferro di tutte le merci destinate a distanze finali maggiori del raggio d'azione sopra menzionato.

Il PTCP rileva che, sebbene lo scenario a lungo termine sia di poter assegnare grandi flussi di traffico pesante e leggero al ferro, ci sarà comunque da gestire una fase intermedia, in cui bisognerà affrontare il problema della mobilità. Le scelte del PTCP hanno quindi tenuto conto di queste due fasi a medio e lungo termine per definire il proprio progetto.

Poiché il territorio e le risorse economiche necessarie alla costruzione di nuove infrastrutture sono scarse rispetto alle esigenze sempre crescenti, il Piano afferma che devono applicarsi politiche di salvaguardia del



LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA
NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	75 di 172

corridoio inciso sul territorio, mutando la cultura secondo cui l'asse infrastrutturale costituisce perno per le nuove urbanizzazioni. Pertanto, la tutela dei corridoi già incidenti sul territorio, o comunque definiti per le nuove vie della mobilità, si tramuta in una indiretta salvaguardia del territorio stesso.

La rete ferroviaria

La Provincia individua nel potenziamento **della direttrice Milano – Trieste**, nel potenziamento della direttrice del Brennero e nel completamento della tratta Verona – Bologna, le priorità necessarie per dare funzionalità operativa al sistema dei corridoi infrastrutturali. La stazione del Quadrante Europa ed il nuovo scalo merci di Verona, sono i mezzi strumentali con cui può essere realizzato il trasporto intermodale a servizio nazionale e interregionale. Tale funzione viene completata ed arricchita dai servizi dell'aeroporto Valerio Catullo e del Canale Fissero – Tartaro - Canal Bianco.

Il naturale sviluppo della funzione nodale di Verona nel sistema delle reti ferroviarie nord sud ed est ovest è costituito dall'ammodernamento e potenziamento del sistema ferroviario medio - padano: Cremona – Mantova – Nogara – Legnago – Monselice – Padova; dalla riorganizzazione della direttrice: Verona – Nogara – Legnago – Rovigo – Ferrara – Ravenna – Ancona e dalla riorganizzazione e potenziamento della direttrice: Verona – Mantova – Parma - La Spezia.

Al fine dell'applicazione degli indirizzi, delle prescrizioni e delle disposizioni, sono state redatte le Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del PTCP. Entrando nello specifico dei loro contenuti, al fine di contestualizzare lo strumento pianificatorio con l'intervento progettuale in oggetto, si riportano gli elementi e le norme più significative alla comprensione del piano stesso e alla valutazione della congruità del progetto con la pianificazione stessa.

Il Titolo 7 della parte IV "Sistema insediativo e infrastrutturale" delle NTA riguarda il Sistema di trasporto pubblico per il trasporto di persone e merci e, in particolare, all'art. 84 definisce che tra gli obiettivi prioritari il PTCP *incentiva e favorisce la riduzione dei flussi viabilistici per la riduzione dell'inquinamento acustico, atmosferico e dell'impatto generale sul territorio, anche in relazione all'organizzazione monocentrica del territorio provinciale favorendo quindi il trasporto pubblico locale (TPL) come sistema tipico per gli spostamenti di persone e persegue la disincentivazione dell'utilizzo del mezzo motorizzato privato quale modalità di spostamento contrastante con le finalità della fluidità e sicurezza degli spostamenti e della salubrità dell'ambiente.*

L'art. 85 stabilisce invece che *il trasporto pubblico locale (TPL) costituisce un sistema plurimodale (ferrotranviario, su gomma, lacuale e fluviale) di offerta pubblica di mobilità all'interno del territorio provinciale.*

All'interno della rete del trasporto pubblico provinciale appoggiato in via prioritaria, sui collegamenti radiali da e per la città di Verona, sono individuati dei sottosistemi di prioritaria importanza per la possibilità di impiego delle diverse modalità di trasporto:

- a) *sottosistema periurbano al capoluogo;*
- b) *sottosistema del lago di Garda;*
- c) *sottosistema delle direttrici del sistema ferroviario metropolitano regionale.*

All'art. 86 delle NTA si stabilisce invece che *i Comuni in sede di redazione dei piani di competenza comunale valutano ed inseriscono le strutture accessorie (golfi di fermata, parcheggi scambiatori, servizi per*

	LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA IN09	LOTTO 10	CODIFICA R22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A

i punti di raccolta, ecc) necessarie al miglioramento delle condizioni di utilizzo della rete di trasporto pubblico.

Nel dettaglio, il Comune di Verona, in sede di redazione dei piani di competenza comunale, concerterà con la Provincia e i Comuni ad esso contermini:

- a) la definizione delle modalità di TPL all'interno del centro urbano in modo che possa essere integrato con il sistema extraurbano;*
- b) l'inserimento dei punti di contatto tra TPL urbano ed extraurbano oltre alla viabilità dedicata, prevedendo e predisponendo corsie preferenziali o corridoi alternativi per il trasporto su ferro;*
- c) la definizione del piano dei parcheggi che disincentivi il raggiungimento del centro della città, del nucleo dei quartieri residenziali e dei grandi poli attrattori (ospedali, centri commerciali, centri direzionali, ecc), anche attraverso tariffe differenziate (..)*

Si riportano di seguito alcune tavole di dettaglio del PTCP, analizzando le aree di interesse del progetto in esame.

Nella seguente figura è riportato uno stralcio della Tavola 1a Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale della Provincia di Verona; dallo stralcio sottostante si evince come il tracciato in esame risulta prossimo ad un' "area protetta di interesse locale" e l'elettrodotto attraversa una strada romana e lombardo-veneta.

Nello specifico, l'Art. 7 delle Norme Tecniche Attuative, riporta riferimenti agli obblighi a cui i comuni, nella redazione dei piani di competenza comunale sono tenuti a rispettare, ovvero prendere atto e documentare a loro volta l'esistenza, gli effetti e l'estensione di tutti i vincoli ed a conformare le proprie scelte pianificatorie all'esigenza di salvaguardare e valorizzare tali vincoli, secondo le pertinenti discipline nonché le direttive ed indicazioni della pianificazione sovraordinata; unire ed identificare i terreni di uso civico, soggetti al vincolo di destinazione agro-silvo-pastorale e al vincolo paesaggistico, tenendo conto che:

- a) i beni di uso civico sono inalienabili e soggetti al vincolo di destinazione agro - silvo - pastorale;
- b) il diritto di esercizio degli usi è imprescrittibile qualora si delinei la necessità di trasformare i terreni soggetti ad uso civico; tale trasformazione sarà subordinata al rilascio delle autorizzazioni previste dalla normativa regionale di settore.

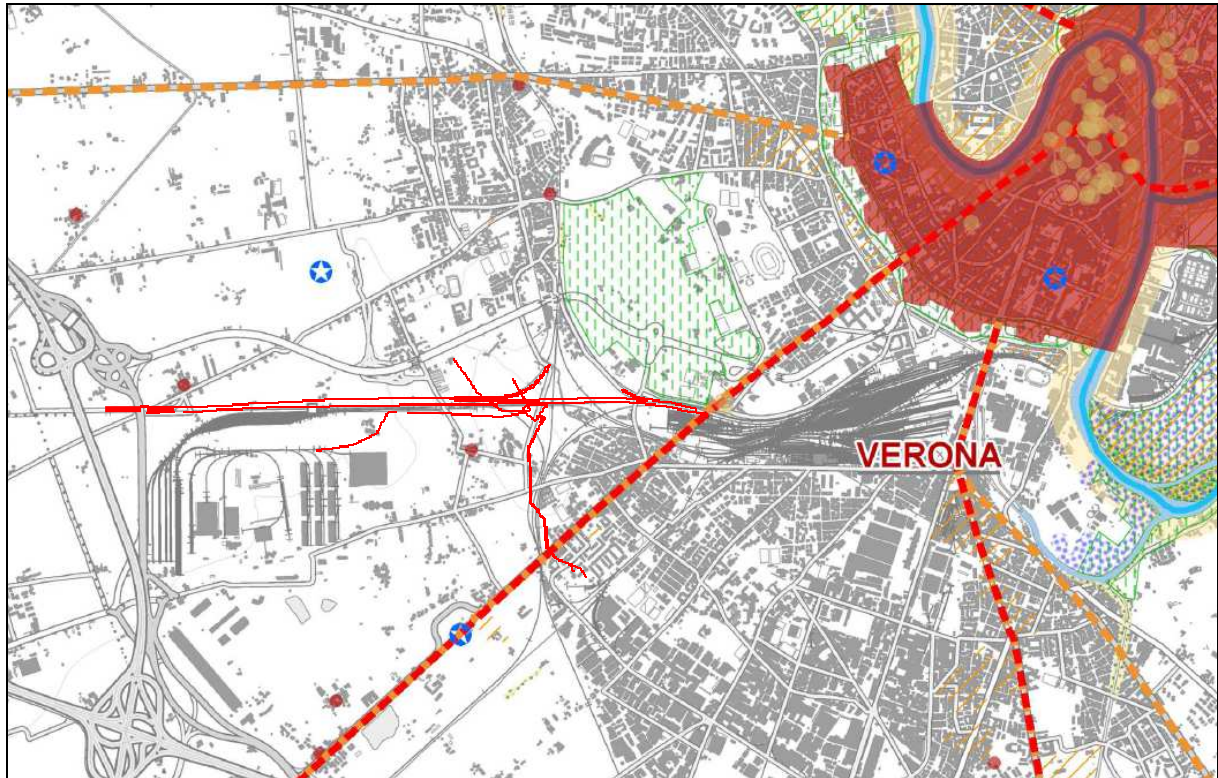


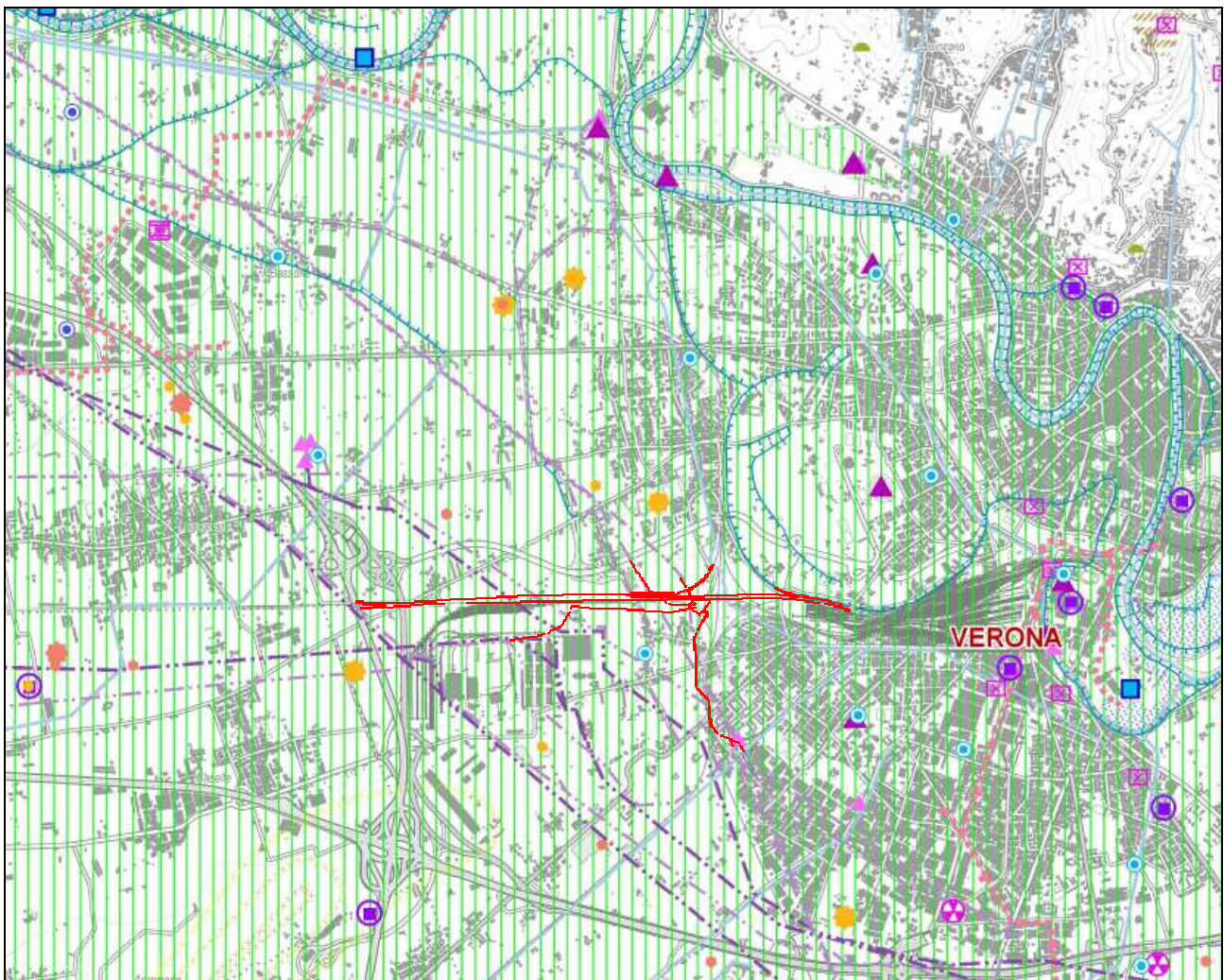
Figura 23 - Stralcio della Tavola 1a - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale della Provincia di Verona.

L'area circoscritta alla realizzazione del progetto in esame presenta diversi elementi di fragilità, come si evince dallo stralcio della Tavola 2a rappresentata nella Figura 24, Carta delle Fragilità. L'intera area ricade

nella “Fascia di ricarica degli acquiferi”, costituita da alluvioni potenti qualche centinaio di metri, formate prevalentemente da ghiaia e in misura minore da sabbie, e sviluppata in corrispondenza dell’Alta Pianura a ridosso del settore collinare da cui riceve l’alimentazione degli acquiferi rocciosi lessinei. L’elevata permeabilità dei depositi e la conseguente velocità con cui le sostanze possono veicolare all’interno di un siffatto corpo poroso, congiuntamente con l’importanza della risorsa acquifera che vi è contenuta determina la necessità di particolari misure di tutela della risorsa idrica.

Il tracciato costeggia inoltre alcuni orli di scarpata dei principali terrazzi fluviali i quali sottendono pareti rocciose di altezza rilevante e scarpate talora di altezza significativa che potenzialmente possono costituire zone di erosione privilegiata, ad opera dei corsi d’acqua o degli agenti endogeni per erosione meccanica sulle pareti stesse, e determinare l’insorgere di situazioni di dissesto e di pericolo a monte ed a valle degli orli di scarpata.

L’area in progetto viene inoltre attraversata da un elettrodotto a 380 kW e da 3 linee di elettrodotto a 132 kW. Come si segnala nell’immagine, un ramo di elettrodotto in progetto viene collegato ad una centrale di trasformazione e distribuzione esistente.











































AREE SOGGETTE A DISSESTO IDROGEOLOGICO		Elettrodotti:	
	Frana di crollo (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 13)		380 kV (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 33 - 43)
	Frana di scorrimento (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 13)		220 kV (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 33 - 43)
	Frana di colamento (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 13)		132 kV (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 33 - 43)
	Area soggetta a valanga (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 14)	Centrali elettriche:	
	Area di conoide (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 16)		Centrale di produzione (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 33 - 43)
	Area soggetta a sprofondamento carsico (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 18)		Centrale di trasformazione e distribuzione (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 33 - 43)
	Area esondabile (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 19)		Impianto di comunicazione elettronica radiotelevisiva (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 35 - 43)
	Area a periodico ristagno idrico (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 20)	Metanodotti:	
			Rete di trasporto (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 34)
			Rete di distribuzione (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 34)
FRAGILITA' AMBIENTALE		Aree di rispetto acustico aeroportuale:	
	Fascia di ricarica degli acquiferi (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 24 - 40 - 41)		Zona C: LVA > 75 dB (N.T.A.: Art. 42)
	Fascia delle risorgive (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 25 - 40 - 41)		Zona B: LVA > 65 dB (N.T.A.: Art. 42)
	Sito a rischio di incidente rilevante (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 26 - 39 - 40 - 41)		Zona A: LVA > 60 dB (N.T.A.: Art. 42)
	Sito inquinato (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 27)	Ambiti a fragilità ambientale da salvaguardare:	
	Discarica attiva (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 28)		Sorgente (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 36 - 40)
	Discarica cessata (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 28)		Risorgiva (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 36 - 40)
	Cava attiva (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 29)		Zona umida (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 36 - 40)
	Cava estinta (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 29)		Pozzo termale (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 36 - 40)
	Miniera in concessione (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 30)		Grotta (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 23 - 36)
	Depuratore pubblico (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 31 - 40)		Geosito (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 36)
Opere di presa per pubblico acquedotto:			Area xerotermica (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 36)
	Pozzo freatico (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 32 - 40)		Orlo di scarpata d'erosione o di terrazzo fluviale (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 15 - 21 - 22 - 36)
	Pozzo artesiano (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 32 - 40)		Orlo di scarpata di degradazione (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 17 - 21 - 22 - 36)

Figura 24 – Stralcio della Tavola 2a - Carta delle Fragilità della Provincia di Verona.

La seguente immagine riporta uno stralcio dalla Tavola 4a, Sistema Insediativo – Infrastrutturale del PTCP.

Il tracciato ferroviario in progetto si inserisce in un contesto prevalentemente produttivo di interesse provinciale. Si tratta di un centro intermodale e logistico di grandi dimensioni.

Per ciascun ambito produttivo di interesse provinciale la Provincia ed i Comuni interessati, di concerto tra loro ed anche per stralci di dimensioni che possano considerarsi funzionali, redigono uno studio per valutare le specifiche condizioni attuali e le opportunità evolutive dell'ambito in questione con particolare attenzione allo sviluppo in relazione alle necessità:

- di potenzialità insediativa rispetto all'utilizzo delle aree residue e di quelle derivanti da dismissioni;
- di riqualificazione e completamento delle dotazioni infrastrutturali ed ecologiche;

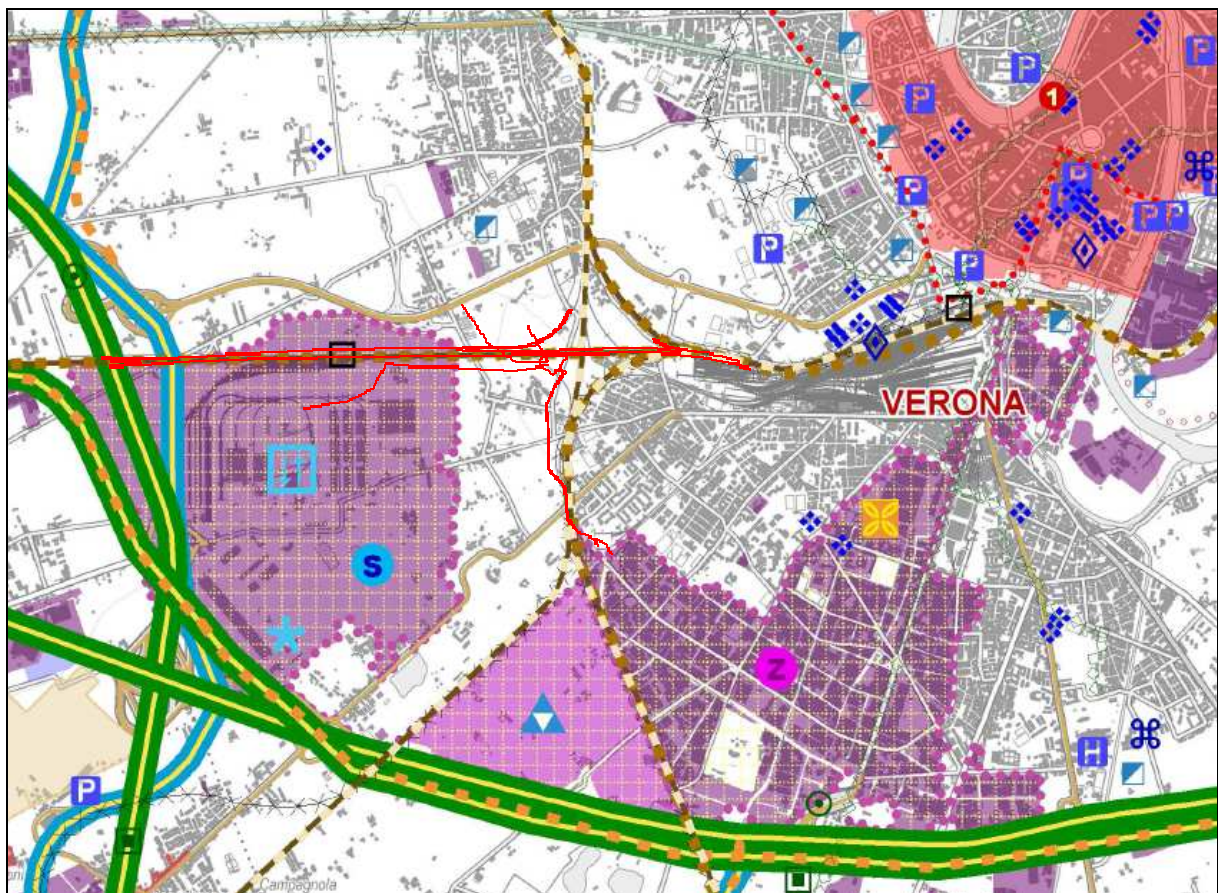
QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	80 di 172

- c) di miglioramento delle condizioni di accessibilità per le merci e per le persone anche con i servizi di trasporto collettivo locale e delle opportunità di organizzazione della logistica;
- d) di qualificazione dei servizi comuni alle imprese e dei servizi ai lavoratori;
- e) di qualità urbanistica ed architettonica degli insediamenti anche attraverso la definizione di alcuni criteri guida;
- f) [...]

Sulla base dei risultati delle suddette valutazioni, la Provincia e i Comuni nel quale ricade l'ambito o comunque interessati dalle prospettive dell'ambito ed eventuali altri soggetti anche privati, sottoscrivono un accordo ai sensi dell'art. 6 o 7 della L.R. 11/04, finalizzato alla programmazione e realizzazione delle opere necessarie a valorizzare le potenzialità esplicabili dall'ambito studiato ed a eliminare gli elementi negativi rilevati, anche utilizzando risorse private.

Nella seguente immagine vengono inoltre evidenziate la linea ad Alta Capacità e la linea SFMR. Il tracciato in esame inizia al confine tra Verona e Sona, in corrispondenza dell'autostrada A22 Brennero-Modena, in prossimità del casello di Verona Nord e interferisce poi con la rete viaria principale, costituita dalla tangenziale ovest di Verona.



QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	81 di 172

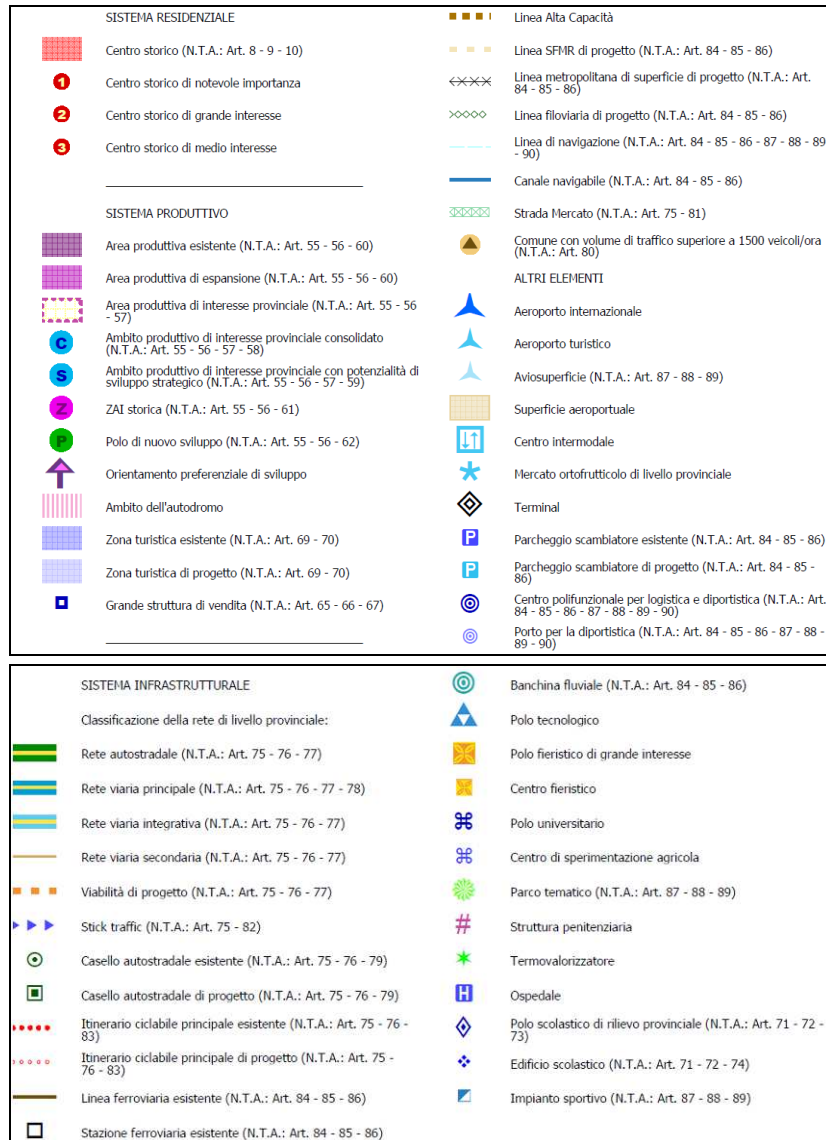


Figura 25 – Stralcio della Tavola 4a – Sistema Insediativo - Infrastrutturale della Provincia di Verona.

La seguente immagine riporta uno stralcio dalla Tavola 5a Sistema del Paesaggio del PTCP, che individua per categorie i segni fisici che rendono unico il territorio per quadri paesaggistici.

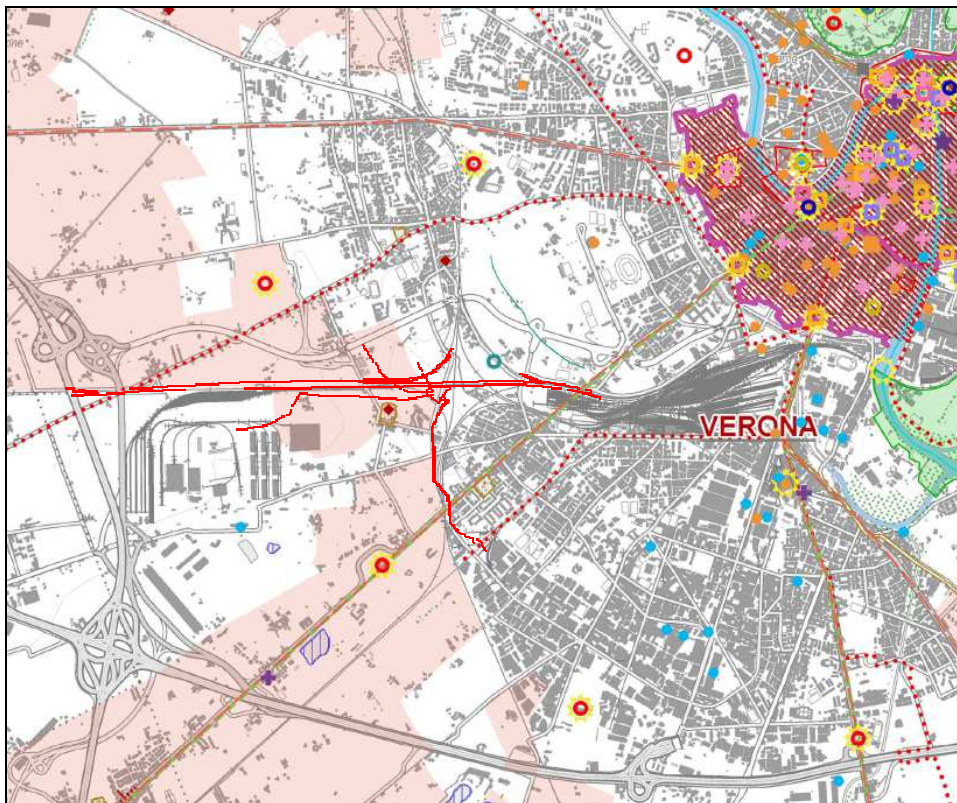
Da essa si evince che il tracciato in progetto attraversa un ambito di zone a frutteto, regolamentato dall'Art. 9 delle Norme Tecniche Attuative.

L'area in esame risulta prossima ad una strada definita contemporaneamente come strada romana e lombardo-veneta, ad una villa veneta con giardino e parco storico e ad una traccia di fortificazione. Come già anticipato, l'area interferisce con una strada romana e lombardo – veneta e con un itinerario ciclabile.

Come si vedrà maggiormente nel dettaglio nei paragrafi a seguire, anch'essi risultano regolamentati dall'Art. 96 delle NTA. I comuni nella formazione dei piani di competenza comunale rilevano le caratteristiche

paesaggistiche specifiche del territorio da sottoporre a tutela e provvedono a regolare i diversi fattori della pianificazione in armonia con i seguenti indirizzi:

- a. verificano la perimetrazione degli ambiti paesaggistici predisponendo giustificate modifiche;
- b. integrano e completano attraverso analisi puntuali l'individuazione di fattori costitutivi già elencati e li valorizzano;
- c. ricercano soluzioni volte alla tutela del paesaggio anche attraverso l'incentivazione al miglior utilizzo degli elementi storici da conservare e ripristinare ad usi coerenti con la vita moderna;
- d. prevedono la conservazione dei coni ottici e visuali e li recuperano laddove sia possibile;
- e. mantengono la completa visibilità degli elementi salienti del paesaggio in modo particolare lungo le infrastrutture di rango sovracomunale;
- f. privilegiano la conservazione il recupero e la valorizzazione la connessione visuale degli attributi del paesaggio;
- g. individuano gli ambiti tipologici urbani e rurali caratterizzati da morfologie e tipologie storiche e ne proteggono, conservano, recuperano, valorizzano le caratteristiche.







































TESSUTI ED AMBITI			Pieve (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96)
Naturali ed idrografici:			Monastero (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96)
	Risorgiva (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 36 - 40 - 94 - 95 - 96)		Santuario (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96)
	Zona umida (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 36 - 40 - 94 - 95 - 96)		Chiesa (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96)
	Paleoalveo (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96)	Di carattere storico tipologico:	
	Corso d'acqua vincolato (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7 - 94 - 95 - 96)		Archeologia industriale (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96)
	Specchio d'acqua (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96)		Monumento (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96)
	Dorsale (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96)		Rifugio (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96)
	Ambito boscato (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7 - 94 - 95 - 96)		Malga, baito o casara (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96)
Agrari:			Edificio di pregio architettonico (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96)
	Vigneto (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96)	ATTRIBUTI DI PREGIO DEL PAESAGGIO	
	Oliveto (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96)		Iconema (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96)
	Frutteto (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96)		Contesto figurativo (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96)
	Risaia (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96)		Landmark (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96)
Storici:		Luoghi, ambiti e percorsi della memoria:	
	Centro storico (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96)		Sistema ferroviario storico (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96)
	Villa veneta (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96)		Stazione ferroviaria storica (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96)
	Corte storica (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96)		Strada romana (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96)
	Giardino e parco storico (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96)		Strada lombardoveneta (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96)
ELEMENTI STORICI			Paesaggio delle Grandi Battaglie (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96)
Di carattere militare:		Strade del vino:	
	Castello (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96)		Valpolicella (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96)
	Forte (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96)		Bardolino (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96)
	Torre (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96)		Soave (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96)
	Porta (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96)		Custoza (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96)
	Città murata (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96)		Terradelforti (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96)
	Cinta muraria (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96)		Durello (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96)
	Ponte storico (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96)		Arcole (N.T.A.: Art. 94 - 95 - 96)
	Residenza fortificata (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96)	Strade della mobilità slow:	
	Opera militare (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96)		Itinerario ciclabile (N.T.A.: Art. 75 - 76 - 83 - 87 - 88 - 89 - 94 - 95 - 96)
	Traccia di fortificazione (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96)		Sentiero escursionistico (N.T.A.: Art. 87 - 88 - 89 - 94 - 95 - 96)
	Sistema difensivo (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96)		Pista da sci di fondo (N.T.A.: Art. 87 - 88 - 89 - 94 - 95 - 96)
Di carattere religioso:			Percorso equitabile (N.T.A.: Art. 87 - 88 - 89 - 94 - 95 - 96)
	Abbazia (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10 - 94 - 95 - 96)		Ambito scistico (N.T.A.: Art. 87 - 88 - 89)

Figura 26 – Stralcio della Tavola 5a – Sistema del Paesaggio della Provincia di Verona.

4.5.3.1.4 Analisi di Coerenza

In riferimento al sistema infrastrutturale, il Piano Territoriale della Provincia di Verona recepisce tutti gli interventi di valenza sovra-locale, fra i quali quello in esame che, pertanto, ne risulta coerente e conforme. L'intervento in esame, inoltre, risulta compatibile anche con gli obiettivi di incentivazione dell'utilizzo delle modalità di riduzione degli inquinanti nel trasporto di merci e persone rispetto alla gomma e di riduzione dei flussi viabilistici.



LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA

NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	84 di 172

4.5.4 Pianificazione Comunale

Come accennato precedentemente, il tracciato di progetto attraversa il comune di Verona, in cui vigono il Piano di Assetto del Territorio (PAT) DGR n.4148 del 18/12/2007 e il Piano degli Interventi (PI) DCC. n.91 del 23.12.2011 (aggiornato in seguito alla sostituzione di alcuni elaborati, ripubblicato in data 27 febbraio 2012 e divenuto efficace il 13 marzo 2012) e il comune di Sona, dotato di Piano Regolatore Generale approvato dalla Giunta Regionale con deliberazione n.3544 del 14.10.1997 e con un Piano di Assetto del Territorio adottato con delibera del consiglio comunale n. 50 del 3 luglio 2015.

4.5.4.1 Pianificazione del Comune di Verona

Il **Piano di Assetto del Territorio (PAT)** del Comune di Verona è stato approvato con Delibera della Giunta Regionale n. 4148 del 18 dicembre 2007, pubblicata sul BUR Veneto n.13 del 12 febbraio 2008, e ha validità a tempo indeterminato.

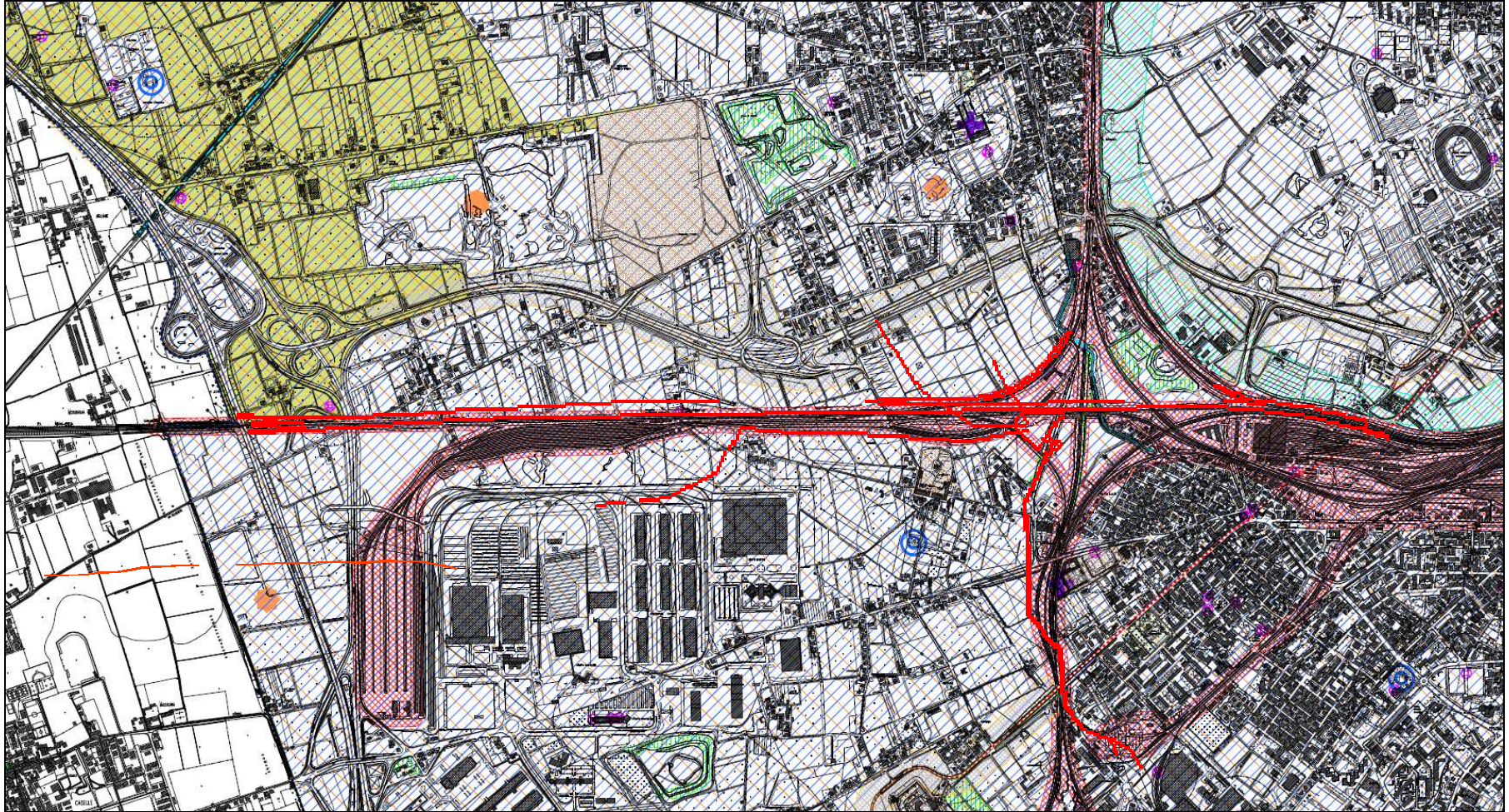
Il **Piano degli Interventi (PI)** del Comune di Verona è stato adottato con DCC. n. 59 del 8 settembre 2011 ed approvato in via definitiva con DCC. n. 91 del 23 dicembre 2011, pubblicata all'Albo Pretorio del Comune dal 14 febbraio 2012, insieme agli elaborati di Piano e alle analisi e valutazione delle osservazioni presentate. In seguito alla sostituzione di alcuni elaborati, il Piano degli Interventi è stato ripubblicato in data 27 febbraio 2012, diventando efficace il 13 marzo 2012. Il nuovo strumento di pianificazione urbanistica sostituisce il vecchio Piano Regolatore del 1956 (aggiornato dalla variante del 1975 e da successive 300 varianti, circa).

Il PI disciplina gli interventi di trasformazione del territorio cittadino, per la riqualificazione e il recupero di aree degradate a Verona Sud e su tutto il territorio comunale. L'elaborazione del PI apre la nuova fase urbanistica della città in coerenza e in attuazione del PAT, individuando e disciplinando gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e di trasformazione del territorio, e programmando in modo contestuale la realizzazione di tali interventi, il loro completamento, i servizi connessi e le infrastrutture per la mobilità.

La **Carta dei vincoli** evidenzia a titolo ricognitivo le aree sottoposte a vincolo, espresso a seguito di dichiarazione di notevole interesse pubblico, e quelle vincolate per legge ai sensi dell'art. 142. La carta dei vincoli del PI (Tav. 1) e quella del PAT (Tav. 1) individuano per l'area interessata dal tracciato diverse tipologie di tutele, descritte nelle Norme Tecniche Operative (NTO) del PI al Capo 4 - Sistema dei vincoli sovraordinati e delle fasce di rispetto - e nelle Norme Tecniche di Attuazione del PAT.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO





















COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	85 di 172



QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	86 di 172

LEGENDA

	CONFINE COMUNALE
	AMBITO AREA MONTANA - DCC nr. 39 del 5/5/1999 e PCR nr 72 del 15/6/2006
VINCOLI	
	Art. 27 - Beni paesistici tutelati al sensi del D.Lgs. 42/2004
	Art. 27 - Beni paesistici tutelati al sensi del D.Lgs. 42/2004 - corsi d'acqua - art. 142 Lett. c)
	Art. 27 - Beni paesistici tutelati al sensi del D.Lgs. 42/2004 - zone boscate - art. 142 Lett. g)
	Artt. 27 e 28 - Vincolo archeologico D.Lgs. 42/2004
	Art. 29 - Vincolo monumentale D.Lgs. 42/2004
	Art. 30 - Vincolo idrogeologico - forestale
	Art. 35 - Siti di Interesse Comunitario
	Art. 32 - Ambienti d'interesse paesaggistico ambientale del PAQE
	Art. 33 - Ambienti di ricomposizione paesaggistica del PAQE
	Art. 39 - Invarianti di natura idrogeologica ed idraulica: fascia di ricarica degli acquiferi
	Art. 37 - Strade Romane
	Art. 36 - Area sottoposta a tutela dall'UNESCO - perimetro sito
	Art. 36 - Area sottoposta a tutela dall'UNESCO - zona cuscinetto
	Art. 39 - Invarianti di natura idrogeologica ed idraulica: fiumi e laghetti
	Art. 40 - Paleovalle
	Art. 46 - Impianti a Rischio Incidente Rilevante
	Art. 47 - Impianti di trattamento o smaltimento di rifiuti
	Art. 47 - Siti da Bonificare
	Art. 48 - Cave






















	Art. 49 - Impianti di depurazione
	Art. 50 - Metanodotti
	Art. 39 - Invarianti di natura idrogeologica ed idraulica: risorgive
	Art. 51 - Risorse idropotabili
	Art. 52 - Infrastrutture della mobilità comma 2) Lett. C e commi 3) 4) 5)
	Art. 52 - Infrastrutture della mobilità: ferrovie
	Art. 52 - Infrastrutture della mobilità: aeroporti
	Art. 53 - Insediamenti militari ed Istituti di pena
	Art. 54 - Elettrodotti
	Art. 55 - Impianti generanti campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici
	Art. 56 - Ciminteri
Art. 34 - Aree a rischio idraulico del bacino dell'Adige e del bacino Interregionale del fiume Fissero - Tartaro - Canalbianco	
	MOLTO ELEVATA
	ELEVATA
	MEDIA
	MODERATA
Art. 43 - Tutela della vulnerabilità intrinseca degli acquiferi	
	Unità E: Vulnerabilità intrinseca elevata
	Unità A: Vulnerabilità intrinseca alta
	Unità M: Vulnerabilità intrinseca media
	Unità B: Vulnerabilità intrinseca bassa
	Unità C: Vulnerabilità intrinseca da alta ad elevata
	Unità V: Vulnerabilità intrinseca variabile da bassa ad alta

Figura 27 – Stralcio della Tavola dei Vincoli del PI del Comune di Verona.



sono tutti quelli sottoposti a tutela ai sensi del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 – Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, art. 134. Gli interventi ammessi in aree vincolate dovranno rispettare gli obiettivi di tutela e qualità paesaggistica previsti dagli atti di pianificazione paesistica di cui all'art. 135 del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 – Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio e, nelle more, le indicazioni della D.G.R.V. n. 986 del 14/03/1996 - Atto di indirizzo e coordinamento relativi alla subdelega ai comuni delle funzioni concernenti la materia dei beni ambientali - (BURV n. 75 del 20/08/1996).

Il tracciato interessa, inoltre, la fascia di rispetto di due aree interessate da **impianti generanti campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici**, normate dall'art. 55 delle NTO del PI e dall'art. 29 delle NTA del PAT.

Secondo tali regolamentazioni, fatte salve eventuali ulteriori norme speciali in materia, nell'ambito delle aree interessate da campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici eccedenti i limiti di esposizione ed i valori di attenzione di cui al D.P.C.M. 8 luglio 2003 e delle disposizioni regionali di attuazione, generati da sorgenti fisse legittimamente assentite, non è consentita la realizzazione di nuovi edifici o ampliamenti di quelli esistenti adibiti a permanenza di persone non inferiore a quattro ore continuative, e loro pertinenze esterne, o che siano fruibili come ambienti abitativi quali balconi, terrazzi e cortili (esclusi i lastrici solari) o la realizzazione di aree destinate ad essere intensamente frequentate.

Vengono poi delineati gli **ambiti di pertinenza delle infrastrutture ferroviarie**, normate dall'art. 52 delle NTO e dall'art. 25 delle NTA, secondo le quali, nelle suddette fasce di rispetto sono ammesse esclusivamente le opere conformi alle norme speciali che le disciplinano e nel rispetto delle disposizioni in materia di igiene, sicurezza, tutela dall'inquinamento acustico, atmosferico ed elettromagnetico. Si applicano, inoltre, le limitazioni alla trasformabilità previste, a seconda della fattispecie che ricorre, dalle seguenti norme speciali:

- a) il Codice della Strada e Regolamento di esecuzione;
- b) il Decreto interministeriale 1 aprile 1968, n. 1404 - Distanze minime a protezione del nastro stradale da osservarsi nella edificazione fuori del perimetro dei centri abitati, di cui all'art. 19 della legge n. 765 del 1967;
- c) le direttive degli artt. 7 e 9 delle NTA del PAQE;
- d) il Regolamento viario comunale;
- e) il D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 - Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto;
- f) il Capo IV – Lavori relativi a infrastrutture strategiche ed insediamenti produttivi – del D. L.gvo 12 aprile 2006, n. 163 - Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture;
- g) artt. 707 e 715 del Codice della Navigazione Aerea, provvedimenti ENAC in materia di ostacoli alla navigazione aerea, valutazione del rischio ed atti di pianificazione relativi.

Il tracciato interseca la **fascia di pertinenza delle infrastrutture per la mobilità**, regolamentato dall'Art. 24 del PAT secondo le cui prescrizioni nella fasce di rispetto delle infrastrutture esistenti sono ammesse esclusivamente le opere compatibili con le norme speciali dettanti disposizioni in materia di sicurezza, tutela dall'inquinamento acustico ed atmosferico e con la realizzazione di nuove infrastrutture e l'ampliamento di quelle esistenti compresi gli impianti di distribuzione carburante.

L'area in progetto intralcia inoltre svariate **linee di elettrodotto**, secondo la regolamentazione dell'Art. 28 del PAT, la localizzazione di nuovi elettrodotti, o la modifica degli esistenti, è subordinata alla verifica di conformità con le disposizioni delle leggi vigenti ed in particolare della legge L. 36/2001, del D.P.C.M. 8 luglio 2003, e della legislazione regionale di attuazione vigente. Fatto salvo quanto previsto dalla legislazione regionale speciale in materia, nell'ambito delle aree interessate da campi elettromagnetici, generati da elettrodotti legittimamente assentiti ed eccedenti i limiti di esposizione ed i valori di attenzione di cui alla normativa vigente, non è consentita alcuna nuova destinazione di aree a gioco per l'infanzia, ambienti abitativi, ambienti scolastici e luoghi adibiti a permanenza di persone non inferiore a quattro ore.

L'elettrodotto in progetto attraversa un elemento che rientra nella categoria "**strade romane**", disciplinata dall'art. 37 delle NTO del PI e dall'art. 16 delle NTA del PAT.

Secondo quanto riportato nelle NTO del Piano degli Interventi, "le presenze archeologiche identificate o segnalate e le tracce relative alle realizzazioni di epoca romana, per cui il PI prevede che **gli interventi eccedenti l'ordinaria utilizzazione agricola o consistenti in scavi od arature dei terreni di profondità maggiore di 50 cm, siano subordinati ad autorizzazione dell'organo statale competente a norma del D.Lgs. 22/01/2004, n.42**". Per quanto riguarda invece le NTA del PAT si segnala che lungo tale area è ammessa l'ordinaria utilizzazione agricola e che scavi od arature dei terreni di profondità maggiore di 50 cm. dovranno essere autorizzati dalla Soprintendenza Archeologica.

Come si evince dalla seguente immagine, stralciata dal progetto, nel punto in cui l'elettrodotto attraversa la strada Romana e Lombardo – Veneta non si prevede la realizzazione di scavi, ma unicamente la tiratura dei cavi dell'Alta Tensione, di conseguenza non risulta necessario il parere della Soprintendenza Archeologica.

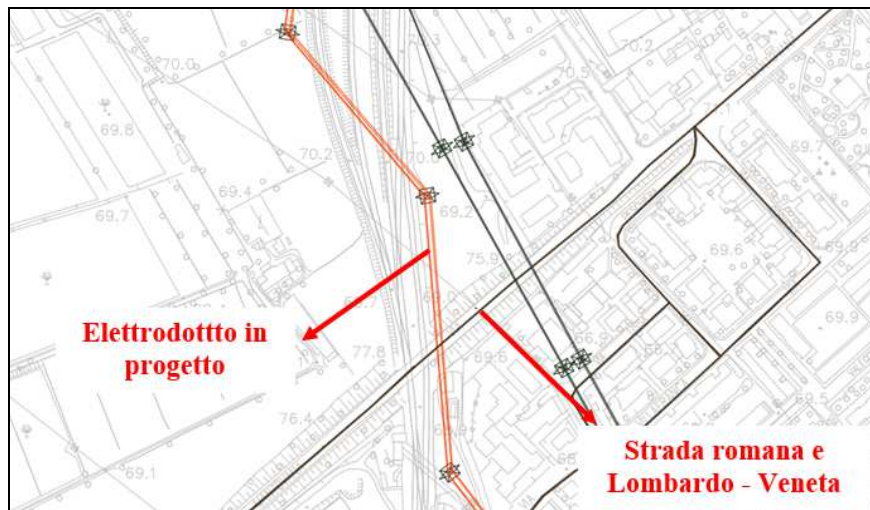


Figura 29 – Punto di contatto tra l'elettrodotto in progetto e la Strada Romana e Lombardo – Veneta.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	91 di 172

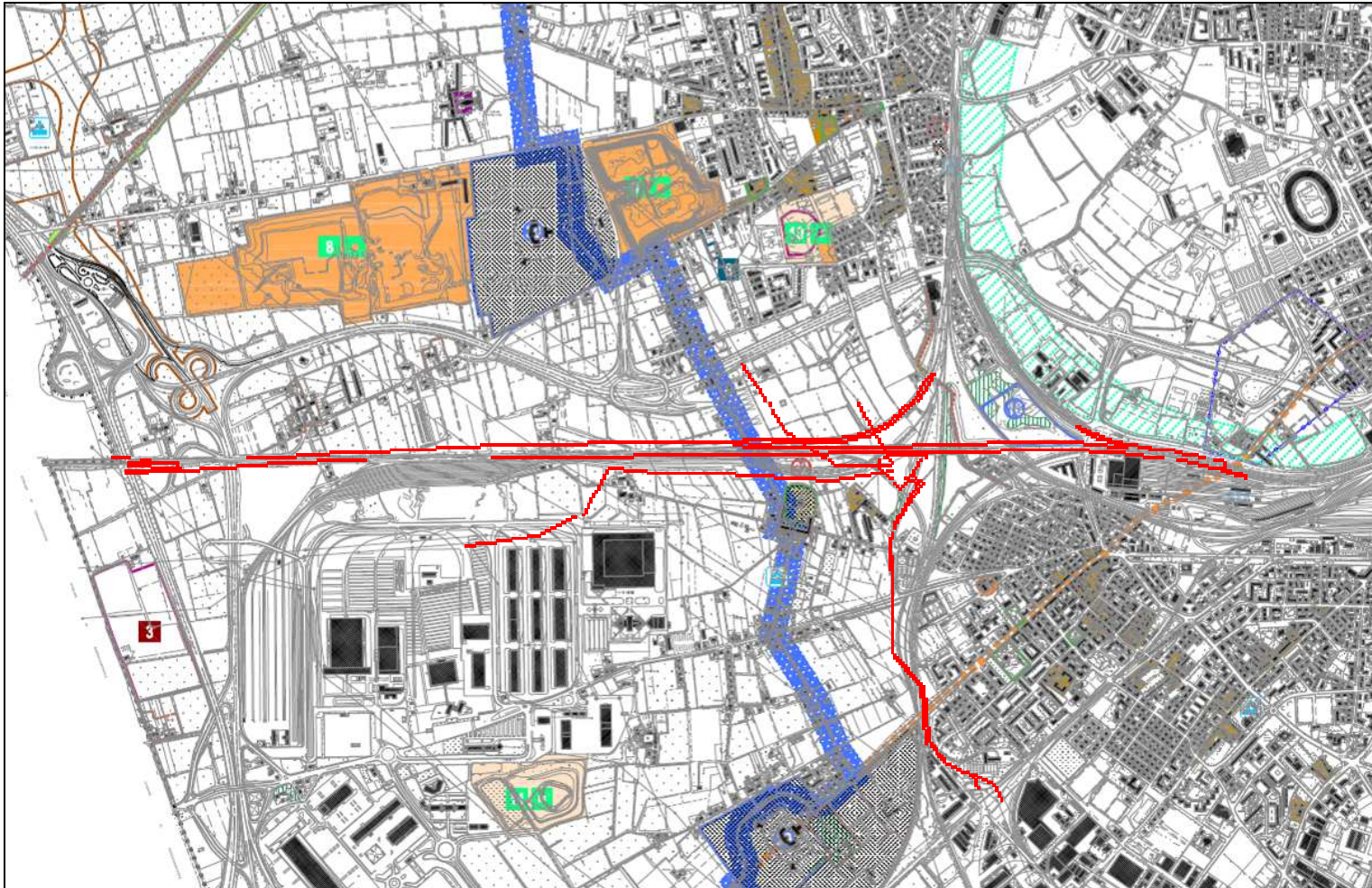
Il tracciato in progetto passa, inoltre, in prossimità di:

- la **fascia di rispetto di una risorsa idropotabile** che rientra nella disciplina della Direttiva 2000/60/CE del 23.10.2000, del Decreto Legislativo 152/2006 e del Piano Regionale di Tutela delle Acque e relative fasce di rispetto. L'art. 51 delle NTO del PI riporta che per le risorse idropotabili, si applicano le norme di tutela e salvaguardia previste dall'art. 94 del D. Lg.vo 152/2006, dal Piano Regionale di Tutela delle Acque e dagli atti di indirizzo regionali di applicazione del Piano;
- un'area di **paleoalveo**, disciplinata dall'art. 40 delle NTO del PI e dall'art. 34 delle NTA del PAT. I paleoalvei rientrano nella categoria "Invarianti di natura ambientale, aree a bassa trasformabilità" e le relative norme disciplinano che i progetti di intervento che interessano i tracciati degli antichi rami fluviali, devono prevedere la riqualificazione dei paleoalvei dal punto di vista ambientale e paesaggistico e devono evidenziare i tracciati mediante la sistemazione di opportune quinte arboree e/o arbustive, da inserire lungo elementi fisici evidenti, ad esclusione delle aree già oggetto di attività di coltivazione, di insediamenti agricoli e produttivi esistenti;
- l'elettrodotto passa in prossimità di una fascia di rispetto dei **cimiteri**, regolamentata dall'art. 30 delle NTA del PAT e dall'art. 56 delle NTO del PI.

Il PI indica, inoltre, per le varie parti di territorio, i principali elementi del paesaggio attraverso la tavola **Carta del Paesaggio** (Tav. 2.1), i cui fogli relativi all'area di interesse sono riportati di seguito, con sovrapposto il progetto in esame.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	92 di 172



QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	93 di 172



Figura 30 – Stralcio Tavola Carta del Paesaggio del PI del Comune di Verona.

Analizzando la Carta del Paesaggio, nella parte più orientale il tracciato incontra l'area di pertinenza di un forte austriaco, il **Forte Fenilone**, regolamentato dalle NTO 57, 91 e 92 del PI. Il suddetto forte rientrava tra i forti distaccati del primo campo trincerato di pianura; secondo quanto riportato nell'Art. 92 delle NTO, il sistema Fortificato di Verona presenta una struttura unitaria e complessa che coinvolge il territorio circostante e proprio per tale complessità gli interventi su tale apparato vanno progettati sulla base di criteri che da un lato considerino il "Forte" ed il suo ambito di pertinenza e dall'altro, in una visione più ampia e d'insieme, considerino le relazioni tra i singoli "Forti" (quali appartenenti ad un sistema preciso e ben definito) e tra il "Forte" (come sistema storico) e la città ed il territorio nel loro contesto più ampio. Interventi sull'ambito di pertinenza del Forte: devono essere finalizzati al recupero del contesto ambientale e paesaggistico in cui il Forte si inserisce, specificamente:

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	94 di 172

- gli interventi sulle pertinenze esterne del Forte dovranno qualificare l'ambito collinare e di pianura, spesso oggi occultato dalla forestazione, attraverso il recupero delle relazioni visive che in origine erano elemento strategico dominante sul paesaggio della città da parte del Forte.
- gli interventi dovranno prevedere un possibile utilizzo delle aree di pertinenza a scopo culturale-ricreativo, nel rispetto dei segni e dei manufatti storici esistenti.
- sono vietati interventi e movimenti di terra tali da arrecare danno e/o alterare i segni e le strutture proprie del sedime e del bene storico.

Tra le relazioni del "Forte" con il contesto si prevede di migliorare la fruizione del Forte attraverso interventi di recupero del sistema di percorsi di carattere storico, naturalistico tra il sistema insediativo ed il Forte e di brani di paesaggio interessati dalla sua presenza.

Seguendo verso ovest, il tracciato interseca il Canale San Giovanni, che rientra nelle **reti idrauliche storiche e canali storici** lungo il quale si segnala la presenza di **fasce vegetate lungo le ripe ed i terrazzi alluvionali**, regolamentati dagli Artt. 39 e 57 delle NTO, le quali considerano tutti gli interventi che in varie epoche storiche hanno segnato il territorio per sviluppare attività antropiche: dalla bonifica di territori paludosi alla costruzione di una rete fognaria, dall'agricoltura alle attività artigianali, all'industria e alla produzione di energia elettrica. In ogni intervento di trasformazione comprese le opere stradali, i movimenti di terra e le opere di bonifica, è fondamentale trovare modalità coerenti per la loro valorizzazione come memoria delle attività antropiche del passato. E' fatto divieto di demolirli e/o banalizzarli con opere incongrue e soprattutto di interrarli. A seguire si riscontra una fascia, prossima al suddetto corso d'acqua, **vincolata dal punto di vista paesaggistico, ai sensi del D.Lgs. 42/2004 – Zone boscate**, per cui gli interventi ammessi dovranno rispettare gli obiettivi di tutela e qualità paesaggistica previsti dagli atti di pianificazione paesistica di cui all'art. 135 del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 – Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio e, nelle more, le indicazioni della D.G.R.V. n. 986 del 14/03/1996 - Atto di indirizzo e coordinamento relativi alla subdelega ai comuni delle funzioni concernenti la materia dei beni ambientali - (BURV n. 75 del 20/08/1996).

Seguendo verso occidente, si evidenzia la presenza di un'area di **tessuto di carattere testimoniale con dominante edificazione continua su fronte strada** (tessuti storici), ovvero tessuti storicamente sedimentati a prevalente destinazione residenziale, integrata con usi terziari e commerciali. Sono caratterizzati da un'edificazione che determina un rapporto di continuità del fronte strada, ottenuto con edifici a cortina, in linea, a blocco e pluripiano. Tale ambito è regolamentato dall'Art. 57 delle NTO.

A seguire, passa in prossimità della fascia di rispetto della Villa Fenilon, Muselli, Reichenebach, rientrante nel **contesto figurativo delle ville/corti/edifici storici nel paesaggio aperto** e tra le **ville venete catalogate e la loro pertinenza** normate dagli Artt. 57, 93 e 94 delle NTO.

Le zone delimitate come contesti figurativi, a norma dell'art. 40, comma 4 della L.R. 11/2004 e dell'art. 14.04 delle NTA del PAT, identificano aree inedificabili in quanto gli elementi di grande valore storico-architettonico che si intendono tutelare risultano attentamente connessi con la scenografia naturale e antropizzata, loro impareggiabile fondale; tale percezione congiunta non deve essere interrotta da elementi detrattori e deve essere garantita l'integrità percettiva degli ambiti spaziali di pertinenza. Sugli edifici esistenti in tali contesti, qualora non diversamente disciplinati dalle presenti norme, si applica l'art. 26. Sono vietati i movimenti di terreno eccetto quelli che servono al ripristino o alla riqualificazione di trasformazioni incoerenti precedentemente realizzate. Anche l'apparato vegetazionale deve essere pensato e realizzato



LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA

NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST

STUDIO IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	95 di 172

seguendo i canoni di indagini storiche e di una progettazione del verde unitariamente alla progettazione del costruito. Risultano, inoltre, vietate la realizzazione di recinzioni per la suddivisione di spazi aperti interni al perimetro del contesto figurativo e l'apertura di nuove strade interne alla proprietà, salvo quelle ammesse dalle leggi di polizia forestale ed antincendio. Nuovi spazi e/o attrezzature a servizio di eventuali cambi di destinazione d'uso (parcheggi) sono ammessi solo se la loro presenza è conforme alla storia del luogo (siepi, filari alberati, colture agricole, scoli irrigui, ecc.). L'area in esame rientra nel contesto figurativo dell'ambito pianiziale dell'acquifero indifferenziato.

Le **ville venete catalogate con la loro area di pertinenza** (Artt. 57, 93 e 94 delle NTO) e le **corti rurali** (Artt. 57, 99 e 100 delle NTO), che sono già normate dal punto di vista architettonico, devono essere considerate come segni fondamentali del paesaggio extraurbano e come tali tutelate nella loro visibilità, ricostituendo, ove possibile, scenari e assi prospettici.

Il giardino della Villa Fenilon, Muselli, Reichenebach rientra nei **giardini storici** (Art. 57 delle NTO), i quali devono essere tutelati da interventi impropri. Nell'ambito dei giardini storici si applicano le seguenti norme di tutela:

- sono vietati interventi comportanti alterazione, smembramenti e comunque separazioni tra aree verdi, costruzioni nel contesto paesaggistico che possano compromettere l'integrità dei parchi e giardini di interesse storico ed architettonico e le relazioni con il loro immediato intorno;
- i beni di interesse storico-architettonico dovranno essere conservati attraverso interventi di manutenzione continua e programmata in rapporto al tipo di uso previsto, alla tipologia e alla composizione delle masse arboree;
- è ammessa la sostituzione o integrazione delle essenze arboree presenti esclusivamente con essenze analoghe.

In ultimo l'area in progetto interferisce direttamente con l'**itinerario della struttura dei forti**, regolamentato secondo gli Artt. 57, 91 e 92.

Il sistema fortificato di Verona comprende nello spazio esterno alla cinta magistrale, parte in zona pianeggiante e parte in contesti collinari, 31 Forti che formavano l'imponente sistema di difesa della piazzaforte asburgica.

Il sistema delle fortificazioni si distingue in:

- fortificazioni collinari e opere complementari della cinta magistrale;
- forti distaccati del primo campo trincerato di pianura;
- forti distaccati del secondo campo trincerato;
- completamento del secondo campo trincerato: i Forti in stile semipermanente.

Nella zona orientale, il tracciato in progetto passa in prossimità di:

- un'area di paleoalveo, normato dagli Artt. 57 e 40;

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	96 di 172

- una strada romana (Artt. 57 e 37 delle NTO);
- un'area archeologica a rischio (Artt. 57 e 28 delle NTO);
- una zona di ambito ferroviario, ove un tempo era presente il Forte di Santa Lucia e ad ora risulta unicamente segnalato;

A nord del tracciato, gli elementi più significativi sono:

- cave Casona, Speziala e Friuli (Artt. 57 e 48 delle NTO)
- forte di Lugagnano e relativa area di pertinenza (Artt. 57, 91 e 92 delle NTO);
- tessuto di carattere testimoniale con dominante edificazione continua su fronte strada - Tessuti storici (Artt. 57 e 150 NTO).

A sud dell'area in progetto, gli elementi paesaggistici di maggiore rilievo sono:

- un'area delle risorgive, sorgenti, sguazzi, fontanili (Artt. 57, 39 delle NTO);
- alcune corti rurali (Artt. 57, 99, 100 delle NTO);
- la discarica di Canove (Art. 57 delle NTO);
- la cava Moreschi (Art. 57, 48 delle NTO).

Come accennato precedentemente, il PI suddivide il territorio, in base all'analisi delle caratteristiche naturali e storiche ed al livello di rilevanza ed integrità dei valori paesaggistici presenti, in cinque ambiti omogenei, le unità di paesaggio, mostrate nella tavola *Unità di Paesaggio* (Tav riportata di seguito).

Il tracciato ricade interamente nell'**ambito dell'acquifero indifferenziato**; all'art. 57 delle NTO, il PI individua, per le diverse unità di paesaggio identificate, i limiti fisici oltre ai quali non è consentita nuova edificazione diversa da opere pubbliche e di interesse pubblico.

L'area in esame risulta inoltre confinante con l'ambito pianiziale del fiume Adige, all'interno del quale si distingue l'ambito della Spianà.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	97 di 172

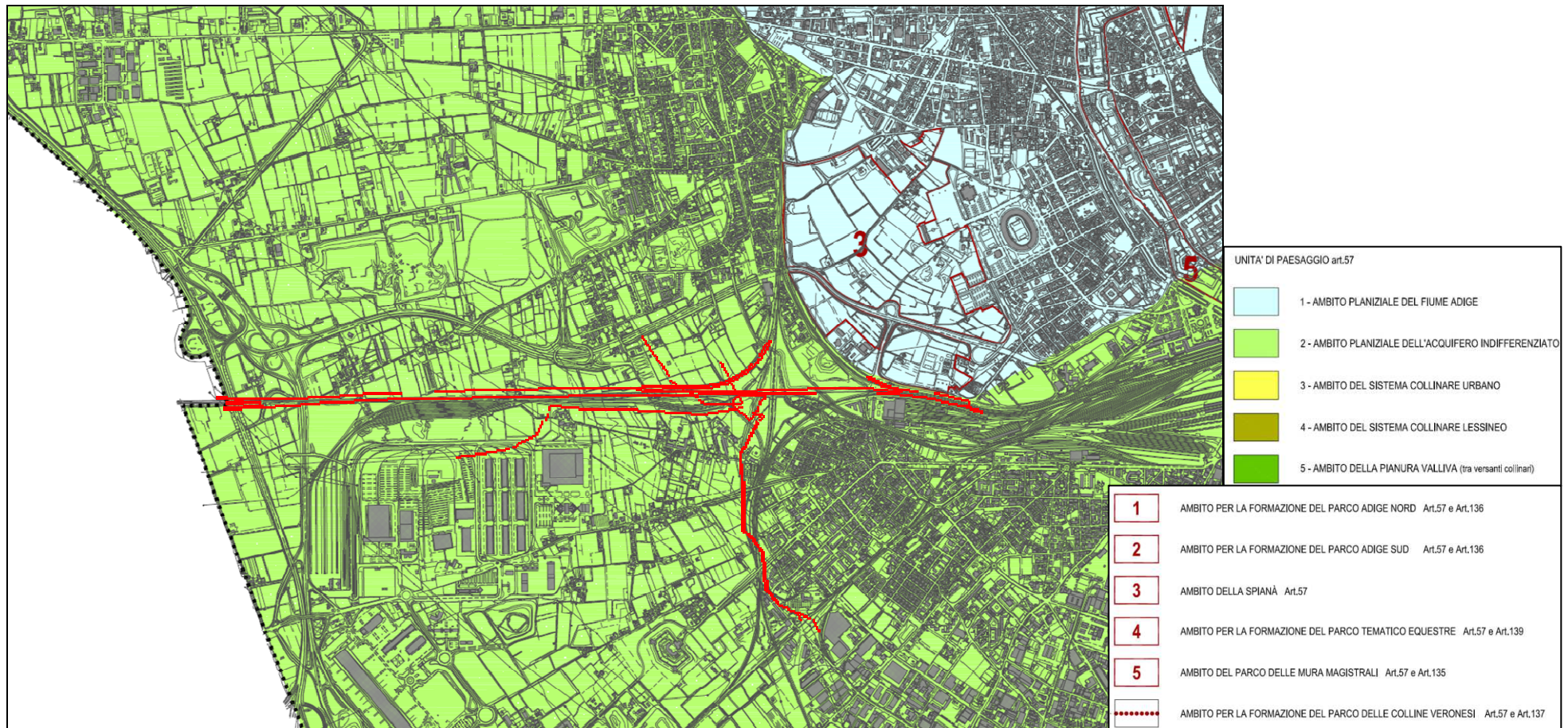


Figura 31 – Stralcio della Tavola Unità di Paesaggio del PI del Comune di Verona.



LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA
NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	98 di 172

Per quanto riguarda la rete ecologica, il PI presenta una tavola degli *ambiti ed elementi di interesse naturalistico ed ambientale* (Tav. 3.1) ed una della *zonizzazione degli ambiti delle rete ecologica* (Tav. 3.2), i cui fogli relativi all'area di interesse sono riportati di seguito, con sovrapposto il tracciato ferroviario di progetto.

Dall'esame della tavola sottostante, si può notare che il tracciato in esame interessa alcuni ambiti ed elementi di interesse naturalistico ed ambientale, quali zone boscate. Mentre il tracciato dell'elettrodotto in prossimità di aree classificate come "giardini storici", aree verdi esistenti, filari alberati in territorio urbano e in territorio aperto e siepi, tutti disciplinati all'art. 58 delle NTO del PI. Inoltre, per quanto concerne le aree boscate, l'art. 45 delle NTO del PI prevede che nelle zone boscate, come definite dall'art. 14 della Legge regionale 13 settembre 1978, n. 52 e successive modificazioni, e nelle aree di sedime degli alberi monumentali di cui all'art. 2 della L.R. 20/2002 sono ammessi esclusivamente gli interventi previsti dalle norme di tutela idrogeologica e forestale, previa autorizzazione delle autorità competenti.

L'art. 41 delle NTO del PI riporta le norme di tutela che si applicano nell'ambito dei **giardini storici** e vieta gli interventi comportanti alterazione, smembramenti e comunque separazioni tra aree verdi, costruzioni nel contesto paesaggistico che possano compromettere l'integrità dei parchi e giardini di interesse storico ed architettonico e le relazioni con il loro immediato intorno.

Nella relazione paesaggistica vi è completa evidenza dell'ottemperanza alle prescrizioni contenute nella presente pianificazione. Pertanto, si rimanda alla consultazione dell'elaborato IN0910R22RGIM0007001A al fine di verificarne la sostenibilità e compatibilità in termini ambientali.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	99 di 172



	LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA IN09	LOTTO 10	CODIFICA R22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A





















 <i>Confine comunale</i>						
Rete degli ecosistemi acquatici						
	<i>Corsi d'acqua naturali</i>					<i>art. 58, comma 7, lettera a)</i>
	<i>Fontanili</i>					<i>art. 58, comma 7, lettera a)</i>
	<i>Sorgenti</i>					<i>art. 58, comma 7, lettera a)</i>
	<i>Risorgive</i>					<i>art. 58, comma 7, lettera a)</i>
	<i>Bacini, invasi e aree umide</i>					<i>art. 58, comma 7, lettera a)</i>
Eccezionalità floro-faunistiche						
	<i>Presenze di specie animali in pericolo di rarefazione (allegato II della Direttiva 92/43)</i>					<i>art. 58, comma 7, lettera b)</i>
	<i>Presenze di specie animali endemiche esclusive dell'area</i>					<i>art. 58, comma 7, lettera b)</i>
	<i>Presenze di specie animali in pericolo di rarefazione (allegato II della Direttiva 92/43)</i>					<i>art. 58, comma 7, lettera b)</i>
	<i>Grotte con specie animali troglodite</i>					<i>art. 58, comma 7, lettera b)</i>
		<i>Fasce vegetale lungo le rive e i terrazzi alluvionali</i>				<i>art. 58, comma 7, lettera b)</i>
		<i>Prati aridi con potenziale presenza di habitat 6210</i>				<i>art. 58, comma 7, lettera b)</i>
		<i>Prati aridi con presenza di habitat 6210 (interni al Sito Natura 2000)</i>				<i>art. 58, comma 7, lettera b)</i>
Aree boscate e grandi alberi						
		<i>Zone boscate</i>				<i>art. 58, comma 7, lettera c)</i>
		<i>Albero monumentale</i>				<i>art. 58, comma 7, lettera c)</i>
Rete delle aree verdi						
		<i>Aree verdi esistenti</i>				<i>art. 58, comma 7, lettera d)</i>
		<i>Giardini storici</i>				<i>art. 58, comma 7, lettera d)</i>
Reticolo di siepi e alberate						
		<i>Siepi</i>				<i>art. 58, comma 7, lettera e)</i>
		<i>Filari in ambito urbano</i>				<i>art. 58, comma 7, lettera e)</i>
		<i>Filari alberati in territorio aperto</i>				<i>art. 58, comma 7, lettera e)</i>

Figura 32 –Stralcio della Tavola Ambiti ed elementi di interesse naturalistico ed ambientale del PI del Comune di Verona.

Il tracciato in progetto ricade nell'ambito di un'area di connessione naturalistica, ambito di ammortizzazione della frangia urbana, regolamentata dall'Art. 62 delle NTO del PI, secondo il quale, tali ambiti sono aree che per l'ubicazione fra abitato, le infrastrutture lineari e le aree agricole intese nel senso più ampio e/o la presenza di risorse naturali possono costituire elemento fondamentale per azioni volte al riequilibrio dell'intera area interessata dal Piano. Sono pertanto ambiti di ammortizzazione "preferenziali per l'attivazione del consolidamento ecologico e per politiche polyvalenti di riassetto fruitivo ed ecologico". Dette aree sono caratterizzate da una straordinaria eterogeneità e da un grande dinamismo, fenomeni cui consegue però la perdita dell'identità originaria dei luoghi. Queste caratteristiche rendono difficile una definizione univoca di fascia periurbana: si tratta in sostanza di una zona di contatto tra il mondo rurale propriamente detto e il mondo urbano, che conserva però i tratti fondamentali del primo mentre subisce l'attrazione del secondo. Si tratta di "spazi vuoti" o "spazi aperti", caratterizzati talvolta da scarsa qualità paesaggistica ed ecologica, alto o medio grado di insularizzazione, basso grado di naturalità ed elevato grado di disgregazione del tessuto agricolo prodotto dalla diffusione della rete infrastrutturale e dalla dispersione insediativa.

La progettazione e l'attuazione degli interventi nelle aree di connessione naturalistica e di ammortizzazione della frangia urbana ed in particolare gli ambiti verdi dell'urbanizzato di valenza storico-paesaggistica dove si sono maggiormente conservati i segni della memoria storica del paesaggio del lavoro agricolo devono essere orientati alla preservazione:

- degli ambiti naturalisticamente integri da ulteriori nuove edificazioni e dalle fratture eventualmente prodotte da nuove infrastrutture lineari di trasporto, fatte salve le iniziative per la realizzazione di verde pubblico e/o iniziative di pubblico interesse;
- degli assi e delle isole verdi intercluse tra il perimetro edificato della periferia e le circonvallazioni, o gli elementi naturali penetranti, pur con discontinuità, nel tessuto costruito, evitando la saldatura dei tessuti costruiti, fatte salve le necessità di completamento del tessuto periferico, prevedendo, mediante misure compensative, ad incrementare con dette aree il verde urbano di compensazione;

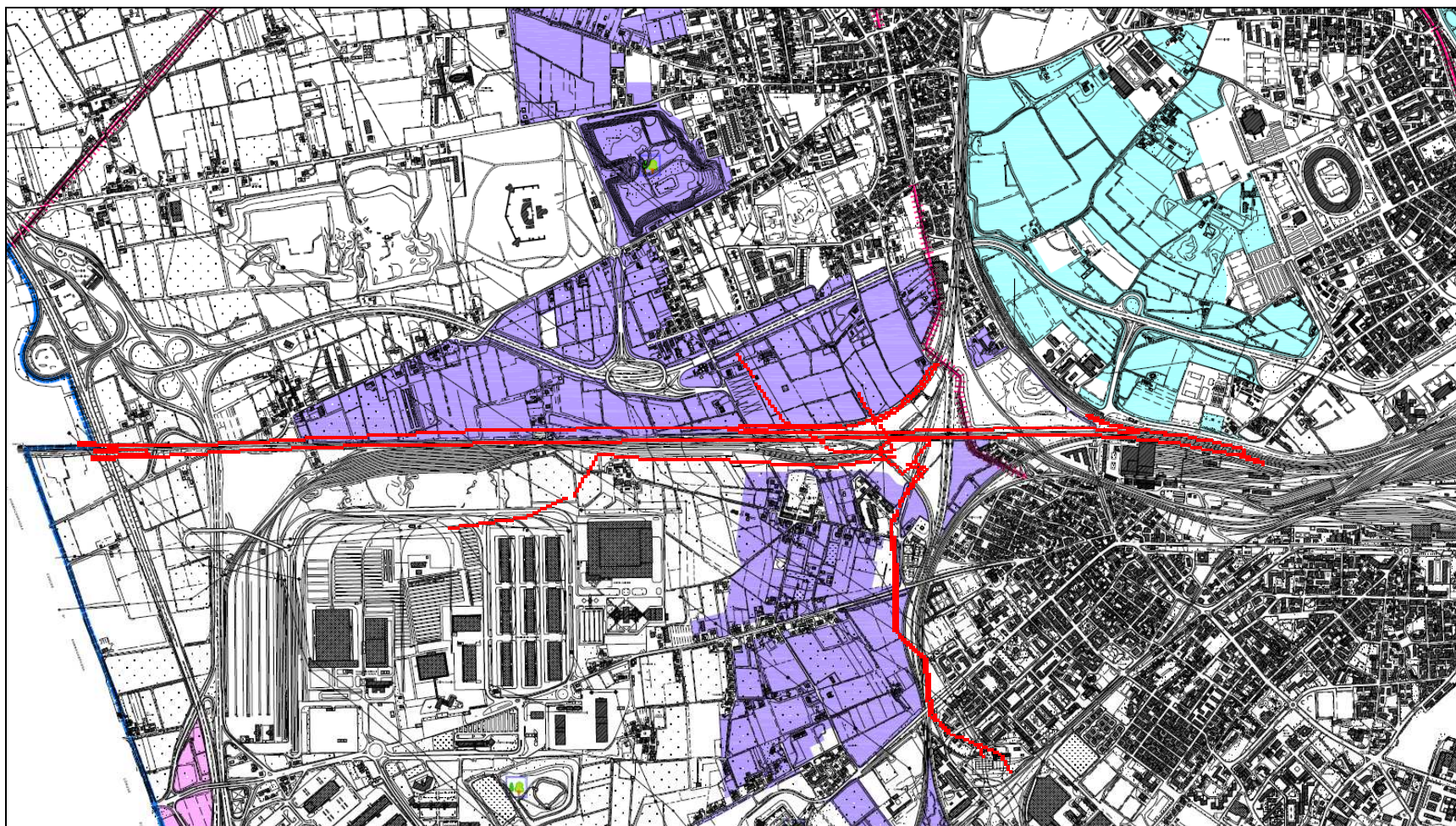
- c) dell'insieme delle zone del paesaggio periurbano che dovranno fare sistema tra loro attraverso una rete di connessioni di natura ecologica e di corridoi infrastrutturali verdi, basata sulla grande viabilità in connessione (il sistema delle Tangenziali, l'Autostrada, gli svincoli); la realizzazione di fasce verdi ai bordi di queste infrastrutture, può porsi come un'importante misura di compensazione e di mitigazione degli impatti prodotti dal traffico veicolare. Queste fasce di vegetazione svolgerebbero tra l'altro una funzione plurima: di aumentare il grado di naturalità, anche grazie all'effetto di rete ecologica, di migliorare la qualità percettiva del paesaggio, di mitigare gli impatti da inquinamento acustico e atmosferico, di ridurre gli effetti di decontestualizzazione del paesaggio agricolo storico.

Nelle aree di connessione naturalistica e di ammortizzazione della frangia urbana:

- a) è fatto divieto di impermeabilizzare estese superfici di terreno con eccezione dei casi di comprovata necessità, nei quali è garantito comunque il mantenimento dei volumi di invaso, e di utilizzare in modo intensivo fitofarmaci e diserbanti nella manutenzione del verde;
- b) per gli interventi edificatori consentiti dalle norme di zona eccedenti il restauro è fatto obbligo, attraverso apposito accordo da recepire nell'atto abilitativo, di mettere a stabile dimora specie autoctone. Tali piantumazioni devono prioritariamente essere realizzate secondo le indicazioni progettuali, valorizzando eventuali preesistenze e si attuano contestualmente agli interventi edificatori consentiti;
- c) non è ammessa l'apertura di nuove cave e discariche;
- d) non è consentita l'individuazione di nuovi tracciati stradali ulteriori a quelli previsti dal PAT e dal PI;
- e) [...].

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	102 di 172



QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	103 di 172












	Ambito dei Parchi	art. 64
Temi della Rete Ecologica		
	Area nucleo - IT3210012 Val Galina e Progno Borago	art. 59
	Area nucleo - IT3210042 Adige tra Verona Est e Badia Polesine	art. 59
	Area nucleo - IT3210043 Fiume Adige tra Belluno Veronese e Verona Ovest	art. 59
	Area nucleo	art. 59
	Area di connessione naturalistica - ambito delle colline e fondovalle	art. 61
	Area di connessione naturalistica - ambito del fiume Adige	art. 61
	Area di connessione naturalistica - ambito di ammortizzazione della frangia urbana	art. 62
	Area di rinaturalizzazione e restauro ambientale - ambito delle risorgive	art. 65
	Corridoio ecologico principale	art. 60
	Corridoio ecologico secondario	art. 60
	Ambito di mitigazione ambientale	art. 66
	Aree puntiformi - stepping stones	art. 63

Figura 33 –Stralcio della Tavola zonizzazione degli ambiti delle rete ecologica del PI del Comune di Verona.

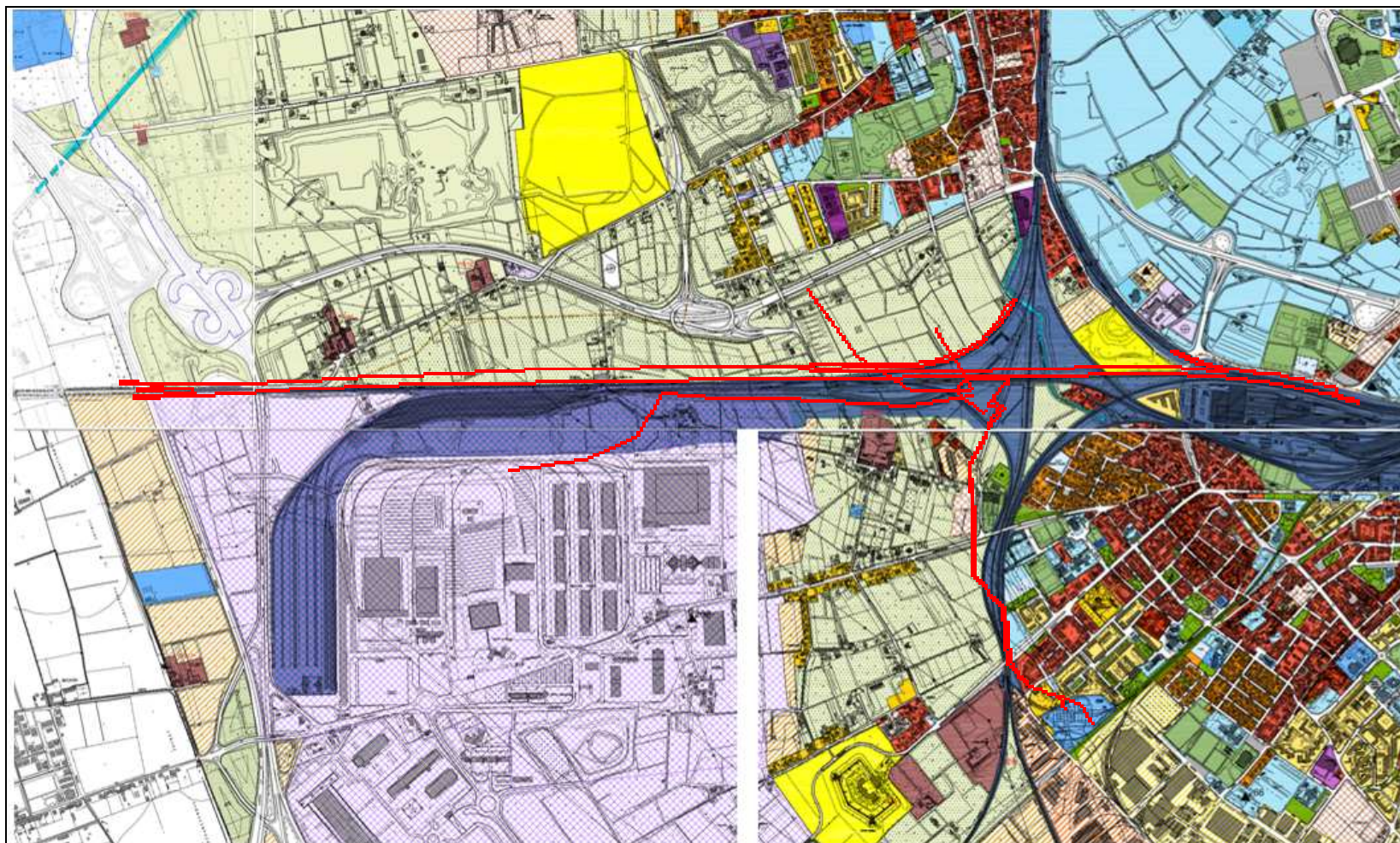
Il PI ha ridisegnato il piano che sta alla base dell'operativo, ossia il piano regolativo. Tale piano riporta l'insieme delle prescrizioni dirette a regolare concretamente l'attività edilizia della città esistente e del territorio aperto, come mostrato anche nelle **Tavole della Disciplina Regolativa**. Le **Tavole della Disciplina Operativa**, invece, sono connesse alle previsioni operative, che individuano le aree e gli immobili dove è possibile realizzare interventi di espansione o trasformazione dell'esistente che, sulla base di previsioni quinquennali, risultano più idonei a soddisfare gli obiettivi e gli standard di qualità urbana ed ecologico - ambientale definiti dal PAT. Come già più volte evidenziato, l'area in esame ricade in un ambito ferroviario, normato dall'Art 132 delle NTO del PI, secondo il quale nelle zone ferroviarie, sino alla loro dismissione, si applica la disciplina speciale che le riguarda. In caso di dismissione, sino all'approvazione ed all'inserimento delle nuove previsioni urbanistiche nel PI operativo con le procedure previste dagli artt. 6 o 7 e 18, comma 8, della L.R. 11/2004 e successive modificazioni o all'approvazione di progetti specifici da parte del Comune, sono ammessi esclusivamente interventi sugli edifici esistenti sino al grado massimo di intervento del restauro conservativo, senza modifica della destinazione d'uso e del numero delle unità immobiliari.

L'area produttiva risulta catalogata nell'ambito del PUA vigente (da meno di 10 anni) ed accordi di programmi, regolamentato dall'Art. 181 delle NTO del PI.

Come già evidenziato in precedenza, il tracciato incontra anche alcuni elementi del sistema insediativo della città storica: un forte ottocentesco, il forte Fenilone e una Villa Veneta (edificio di valore ambientale) con annessa corte rurale, la villa Fenilon, Muselli, Reichenebach. Si rileva inoltre la presenza di un elemento appartenente al tessuto storico in un contesto di recente formazione, regolamentato dall'Art. 81 delle NTO.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	104 di 172



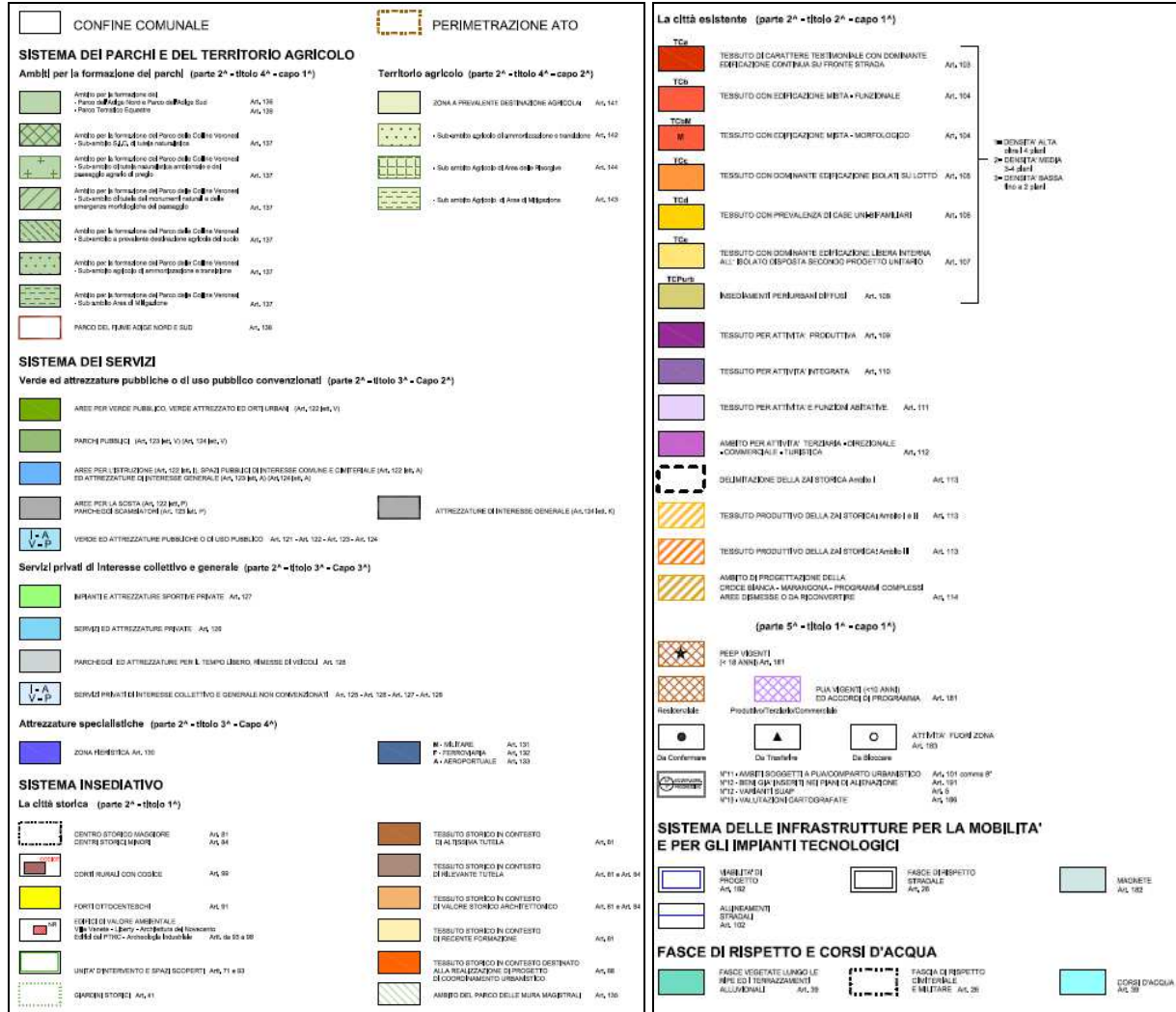


Figura 34 – Stralcio della Tavola della Disciplina Regolativa del PI del Comune di Verona.

Per quanto riguarda il sistema insediativo, la tavola della Disciplina Regolativa presenta, per quanto riguarda l'area in progetto:

- un piccolo ambito di tessuto di carattere testimoniale con dominante edificazione continua (Tca) su fronte strada, normato dall'Art. 103 delle NTO, ovvero tessuti storicamente sedimentati a prevalente destinazione residenziale, integrata con usi terziari e commerciali. Sono caratterizzati da un'edificazione che determina un rapporto di continuità del fronte strada, ottenuto con edifici a cortina, in linea, a blocco e pluripiano;
- un altro piccolo ambito di tessuti con edificazione mista (Tcb), prevalente destinazione residenziale, integrata con usi terziari e commerciali con edificazione di tipo misto (tipologia edilizia a blocco o in linea);
- un'area caratterizzata da tessuto con prevalenza di case uni-bifamiliari TCd;

- un'area prevalentemente residenziale;
- l'area di interesse di forte ottocentesco;
- un'area con servizi ed attrezzature private;
- un'area verde ed attrezzature pubbliche o di uso pubblico;
- l'elettrodotto in progetto attraversa inoltre un'area di tessuti produttivi della ZAI storica (Ambito I e II), regolamentati dall'Art. 113 delle NTO. Si tratta di un tessuto produttivo esistente caratterizzante la ZAI storica da sottoporre a trasformazione attraverso interventi di ristrutturazione e riqualificazione di ampie porzioni del tessuto urbano con lo scopo di rifunzionalizzare parti anche consistenti della città produttiva, da attuarsi tramite integrale riprogettazione morfologica e tipologica degli impianti esistenti nella programmazione quinquennale del PI.

In merito invece al sistema agricolo, l'area in esame si trova in un contesto prevalentemente agricolo confinando con:

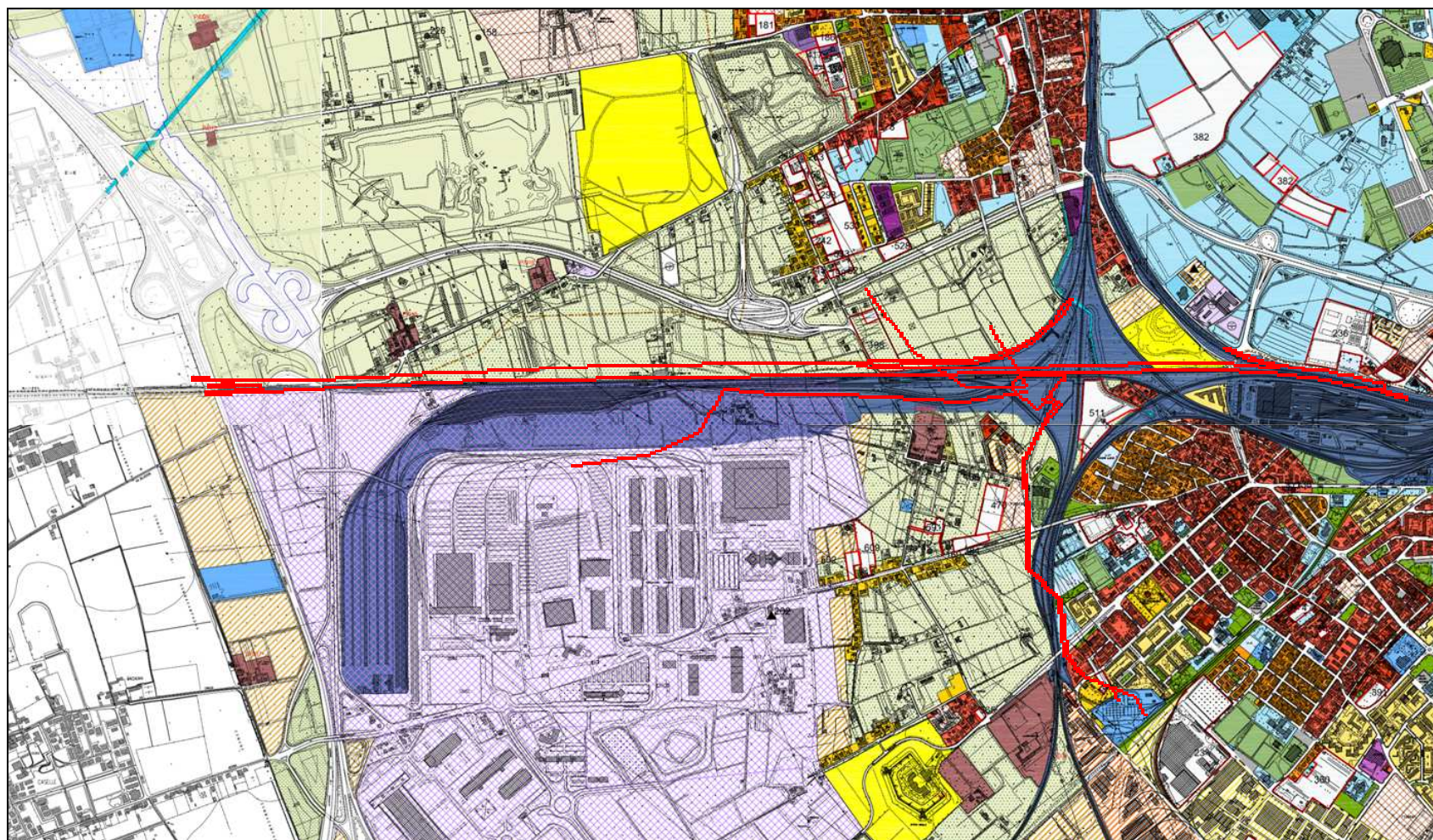
- sub ambito agricolo di ammortizzazione e transizione, regolamentato dall'Art. 142 delle NTO. Si tratta di un ambito posto tra i margini della città e il territorio rurale finalizzato alla definizione paesaggistica dei margini urbani, alla salvaguardia ecologica e ambientale dei tessuti insediativi, alla protezione dei caratteri rurali dei contesti periurbani. Gli interventi sono diretti alla costruzione e al rafforzamento della Rete Ecologica, alla definizione morfologica e ambientale dei margini urbani della città, alla valorizzazione del paesaggio rurale e dell'agricoltura di prossimità, vietando nuovi insediamenti e allevamenti agricoli intensivi e favorendo la ricollocazione di quelli esistenti;
- zone a prevalente destinazione agricola, normato dall'Art. 141 delle NTO, in cui si prevedono principalmente regolamentazioni dell'attività edilizia.

La principale differenza, nell'area di studio, tra la tavola della Disciplina Regolativa e quella della Disciplina Operativa, consta essenzialmente nella presenza di due ambiti soggetti a Scheda Norma con accordi ai sensi dell'Art. 6 della Legge 11/2004. Tali ambiti sono perimetrati come 511 e 198 e sono normati dalla Parte 3, Titolo I e Capo I delle NTO, in cui si definisce che per città della trasformazione si intende quella parte di città di nuovo impianto prevista su aree libere o mediante la ristrutturazione urbanistica e modifica funzionale di insediamenti produttivi preesistenti, destinata a soddisfare esigenze insediative, di servizi ed attrezzature di livello locale, urbano e sovraurbano ed a costituire concreta attuazione degli obiettivi di qualificazione e riqualificazione dei contesti urbani e periurbani.

La scheda norma, a cui si applicano i criteri di flessibilità di cui all'art. 04 - "Criteri e limiti di flessibilità del PI" delle presenti norme, presenta tutte le regolamentazioni previste per le modifiche edilizie sugli edifici perimetrati nella tavola della Disciplina Operativa.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	107 di 172





LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA
NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	109 di 172

- le aree strategiche per la riqualificazione, riconversione e ristrutturazione delle aree produttive di VR su, regolamentate dall'Art. 54 delle NTO del PI;
- i servizi di interesse comune di maggiore rilevanza, regolamentati dall'Art. 58 delle delle NTO del PI.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	110 di 172



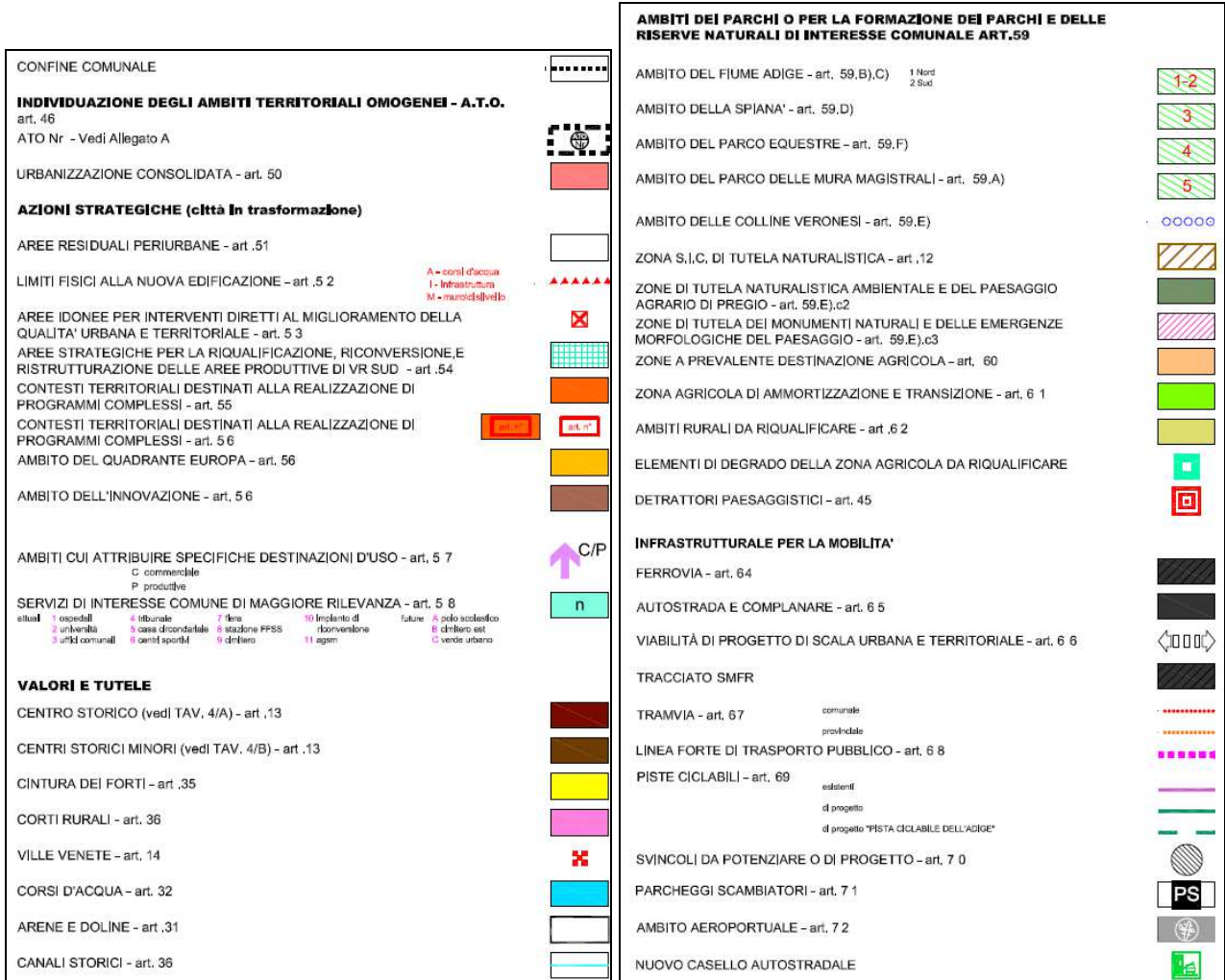


Figura 36 – Stralcio Carta della Trasformabilità del PAT del Comune di Verona.

Il PI presenta poi delle previsioni programmatiche, contenenti l'indicazione degli obiettivi strutturali del PAT non inseriti nelle previsioni operative quinquennali, dando così una visione d'insieme del quadro delle strategie di trasformazione del territorio comunale che potranno essere rese concrete mediante successive implementazioni nel PI. Di seguito si riportano gli stralci della *Tavola della Disciplina Programmatica*, relativi all'area di interesse, con sovrapposto il tracciato in esame.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	112 di 172



QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	113 di 172

-  CONFINE COMUNALE
-  Centro abitato
-  Città antica

PARCHI, CINTURA VERDE E RIQUALIFICAZIONE PAESAGGISTICA E AMBIENTALE

-  Green belt
-  **PAN** Parco Adige Nord
-  **PAS** Parco Adige Sud
-  **PSE** Parco per gli sports equestri La nuova Contina
-  **PDR** Parco delle Risorgive
-  **ADS** Parco Della Splanà
-  **ASF** Area dello scalo ferroviario di Verona Porta Nuova

AMBITI DESTINATI ALLA REALIZZAZIONE DI PROGRAMMI COMPLESSI DEL PAT E DEL PAQE - PROGETTI SPECIALI - AREE DISMESSE O DA RICONVERTIRE

-  **101** Ex Seminario
-  **102** Stadio Bentegodi
-  **103** Rivacclal
-  **104** Ex Tberghien
-  **105** Deposito Serenelli
-  **106** Cartiera di Ca Di David












-  **137** Area da riconvertire vicolo Diostro Caserma Chiodo
-  **138** Area da riconvertire via Pellico
-  **139** Area da riconvertire via Fratta
-  **140** Area da riconvertire vicolo Quattro Spade
-  **141** Area da riconvertire vicolo Gatto
-  **142** Ex Palazzo Sio

-  **107** Quadrante Europa
-  **108** Marangona
-  **109** Croce Bianca
-  **110** Via Carnia
-  **111** Palazzina
-  **112** Quinto
-  **114** Abital
-  **115** Ex Allevamento avicolo Strada St.11
-  **116** Ex Chemical
-  **117** Cardì
-  **118** Elettroveneta s.p.a
-  **119** Area dismessa C.so Milano - Via del Fortino
-  **120** Bonometti Camper
-  **121** Area da riconvertire Croce Bianca
-  **122** Area da riconvertire tra C.so Milano e V.le Sicilia
-  **123** Ex Area Vicentini C.so Milano
-  **124** Area da riconvertire tra C.so Milano e via Navasa
-  **125** Area da riconvertire tra C.so Milano e via Catania

-  **143** Area da riconvertire tra via dello Zappatore e via del Fante
-  **144** Ex Cinema via Santa Toscana
-  **145** Area da riconvertire tra via Fiumicello e C.so Venezia
-  **146** Area da riconvertire via Montorio
-  **147** Area da riconvertire via De Betta
-  **148** Area da riconvertire C.so Venezia
-  **149** Area da riconvertire tra C.so Venezia via Quattro Stagioni
-  **150** Area da riconvertire via Badie
-  **151** Area da riconvertire via Zeviani
-  **152** Area da riconvertire via Unità d'Italia
-  **153** Area da riconvertire via Sgulmero
-  **154** Expert via Unità d'Italia
-  **155** Ex Lanificio Rossi
-  **156** Area da riconvertire via Spalato
-  **157** Area da riconvertire via Fenlon
-  **158** Area da riconvertire tra via Dora e via Rienza
-  **159** Area da riconvertire via Murari Bra
-  **160** Area da riconvertire via Pellegrini

Viabilità programmata

-  **301** Rotatoria In Loc. Cà Brusà a La Rizza
-  **302** Collegamento Stradale tra le Vie San Marco e Gramsci
-  **303** Progetto Flobus
-  **304** Collegamento stradale In Loc. Quinzano tra le vie Are Zovo e Monte Comune
-  **305** Collegamento stradale in Loc. Ca di David In Via Belfiore
-  **306** Corsia supplementare In Loc. Trezzolano
-  **307** Nuova viabilità e svincoli previsti dal progetto di prolungamento di Via Pasteur fino alla SS 434
-  **308** Collegamento stradale In Loc. Quinzano tra le Vie Volte Maso e Cozzl
-  **309** Tangenziale Sud nell'ambito del Nuovo Sistema Tangenziali Venete
-  **310** Prolungamento della SS 434 dallo svincolo della Tang. Sud In Loc. Palazzina a Via Basso Acquar
-  **311** SMFR - collegamento trala Stazione ferroviaria di Verona Porta Nuova e l'Aeroporto Catullo
-  **312** Variante alla SS 12 dal Comune di Buttapeetra al Comune di Verona In Loc. La Genovesa
-  **313** Riqualificazione dell'intersezione tra la SP 6 e la viabilità comunale In Loc. Marzana
-  **314** Allargamento della terza corsia dell'A22 del Brennero tra Il Casello di VR Nord e l'Innesto dell'A1
-  **315** Nuova viabilità di collegamento tra Il Quadrante Europa e Il nuovo Casello autostradale dell'Aeroporto Catullo
-  **316** Nuova viabilità di collegamento tra Il Quadrante Europa e l'ambito della Marangona
-  **317** Nuova viabilità via Monte Ongarine In Loc. Avesa
-  **318** Allargamento stradale via Polano In Loc. Polano
-  **319** Variante e riqualificazione SP 6
-  **320** Allargamento stradale viale del Lavoro e via Messedaglia
-  **321** Circonvallazione di Ca' di David

-  **126** Area da riconvertire tra C.so Milano e via Agrigento
-  **127** Area da riconvertire In via della Splanà e via Piatti
-  **128** Area da riconvertire via Prima Traversa Splanà
-  **129** Area da riconvertire tra via Emo e via Da Mosto
-  **130** Supermercato Lidi
-  **131** Area da riconvertire viale Colonnello Galiano
-  **132** La Nuova Pral
-  **133** Ex caserma Riva di Villasanta
-  **134** Area da riconvertire via Pontida e vicolo Abazia
-  **135** Area da riconvertire via Svevo
-  **136** Area da riconvertire vicolo Porton Rosso

-  **161** Area da riconvertire tra Stradone Santa Lucia e via Zanella
-  **162** Area da riconvertire Stradone Santa Lucia
-  **163** Area da riconvertire via Lorgna
-  **164** Area da riconvertire via San Giacomo
-  **165** Area da riconvertire via Golinò
-  **166** Area da riconvertire via Polverlera Vecchia
-  **167** Area da riconvertire tra via Pomposa e via Argenta
-  **168** Area da riconvertire tra via San Giovanni Lupatoto e via Legnago
-  **169** Area da riconvertire via Contarina
-  **170** Area da riconvertire tra via del tricolore e via Beibobono
-  **171** Ecodittà del Crocione

AMBITO DI RISTRUTTURAZIONE DI VERONA SUD

-  **201** Ambito di ristrutturazione di Verona Sud

MOBILITA'

Ambito per Infrastrutture a servizio della mobilità



-  Ambito per la localizzazione del deposito e delle strutture di servizio del trasporto pubblico, ribaltamento casello autostradale VR Sud e parcheggio scambiatore
-  Direttrici di sviluppo dell'ambito

Figura 37 – Stralcio della Tavola della Disciplina Programmatica del PI del Comune di Verona.



LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA

NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	114 di 172

Nella precedente tavola, nell'ambito della cintura verde e riqualificazione paesaggistica ed ambientale si evidenzia la presenza di un'ampia area di Green Belt, rientrante nel progetto cintura verde intorno alla città

Si segnalano poi due ambiti destinati alla realizzazione dei programmi complessi del PAT e del PAQE, progetti speciali ed aree dismesse da riconvertire, una catalogata come 107 Quadrante Europa e l'altra come 157 Area da riconvertire via Fenilon.

Per quanto riguarda la viabilità programmata, si segnalano altri due elementi di trasformazione numerati come 314 - Allargamento della terza corsia dell'A22 del Brennero tra il casello di Verona Nord e l'innesto dell'A1 e 316 - Nuova viabilità di collegamento tra il Quadrante Europa e l'ambito della Marangona.

4.5.4.2 Analisi di coerenza

Nella presente sezione si riporta una tabella riassuntiva di coerenza del progetto in esame con la vincolistica presente nella Pianificazione Comunale di Verona.



LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA

NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	A	115 di 172

PROGRESSIVE	AMBITO DI TUTELA	NTO PI	NTA PAT
Tutto il progetto	<p>Tutela della vulnerabilità intrinseca degli acquiferi: Unità A: vulnerabilità intrinseca alta</p> <p>Fascia di ricarica degli acquiferi</p> <p>Ambito di pertinenza delle infrastrutture ferroviarie</p> <p>Ambito dell'acquifero indifferenziato</p>	<p>Art. 43</p> <p>Art. 39</p> <p>Art. 52</p> <p>Art. 57</p>	<p>Art. 38</p> <p>Art. 32</p> <p>Art. 25</p> <p>-</p>
Da inizio intervento a: km 2 + 480 Linea Ind. Merci, km 0 + 400 Nuova Linea Storica, km 141 + 100 Linea A.V./A.C.	Ambito di ricomposizione paesaggistica (PAQE)	Art. 33	Art. 10
Da inizio intervento a: km 2 + 190 Linea Ind. Merci, km 0 + 110 Nuova Linea Storica, km 140 + 800 Linea A.V./A.C. Da km 2 + 430 a 2 + 570 Linea Ind. Merci, da km 0 + 350 a km 0 + 490 Nuova Linea Storica, da km 141+040 a km 141+180 Linea A.V./A.C.	Fascia di pertinenza delle infrastrutture per la mobilità	-	Art. 24
Da km 3 + 240 a km 3 + 250 Nuova Linea Storica, da km 143 + 930 a km 143 + 940 Linea A.V./A.C.	Reti idrauliche storiche e canali storici, fasce vegetate lungo le ripe ed i terrazzi alluvionali	Artt. 39 e 57	-
Da km 3 + 350 a km 0 + 490 Nuova Linea Storica, da km 143 + 860 a km 143 + 930 Linea A.V./A.C.	Vincolo paesaggistico (D. Lgs. 42/2004, art. 142 c. 1, lett. g) zone boscate	Art. 27	Art. 4
Da km 2 + 280 a 2 + 570 Linea Ind. Merci, da km 0 + 200 a km 0 + 440 Nuova Linea Storica, da km 140 + 920 a km 141 + 120 Linea A.V./A.C. Da km 3 + 580 a 3 + 900 Linea Ind. Merci, da km 1 + 510 a km 1 + 810 Nuova Linea Storica, da km 142 + 190 a km 142 + 480 Linea A.V./A.C.	Fascia di rispetto di area interessata da impianti generanti campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici	Art. 55	Art. 29
Da km 2 + 840 a 5 + 296.48 (fine intervento) Linea Ind.	Ambito area di connessione naturalistica	Artt. 57, 91	-

	LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA IN09	LOTTO 10	CODIFICA R22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A

<p>Merci, da km 0 + 750 a km 2 + 700 Nuova Linea Storica, da km 141+450 a km 143+150 Linea A.V./A.C.</p>		e 92	
<p>Da inizio intervento a: km 2 + 150 Linea Ind. Merci, km 0 + 900 Nuova Linea Storica, km 140+810 Linea A.V./A.C.</p> <p>Da km 3 + 290 a 3 + 760 Linea Ind. Merci, da km 1 + 230 a km 1 + 720 Nuova Linea Storica, da km 141+ 940 a km 142 + 440 Linea A.V./A.C.</p> <p>Da km 4 + 610 a 4 + 730 Linea Ind. Merci, da km 2 + 540 a km 2 + 660 Nuova Linea Storica, da km 143+240 a km 143+360 Linea A.V./A.C.</p> <p>Da km 4 + 930 a 5 + 040 Linea Ind. Merci, da km 2 + 850 a km 2 + 980 Nuova Linea Storica, da km 143+540 a km 143+670 Linea A.V./A.C.</p>	Elettrodotto e fascia di rispetto		Art. 28
<p>Da km 3 + 440 a km 3 + 750 Nuova Linea Storica</p>	Area pertinenza Forte Fenilone	Artt. 57, 91 e 92	-
<p>Da km 4 + 460 a 4 + 580 Linea Ind. Merci, da km 2 + 390 a km 2 + 500 Nuova Linea Storica, da km 143+080 a km 143+200 Linea A.V./A.C.</p>	Itinerario della struttura dei forti	Artt. 57, 91 e 92	

Tabella 2 – Sintesi degli elementi principali della pianificazione comunale.

4.5.4.3 Comune di Sona

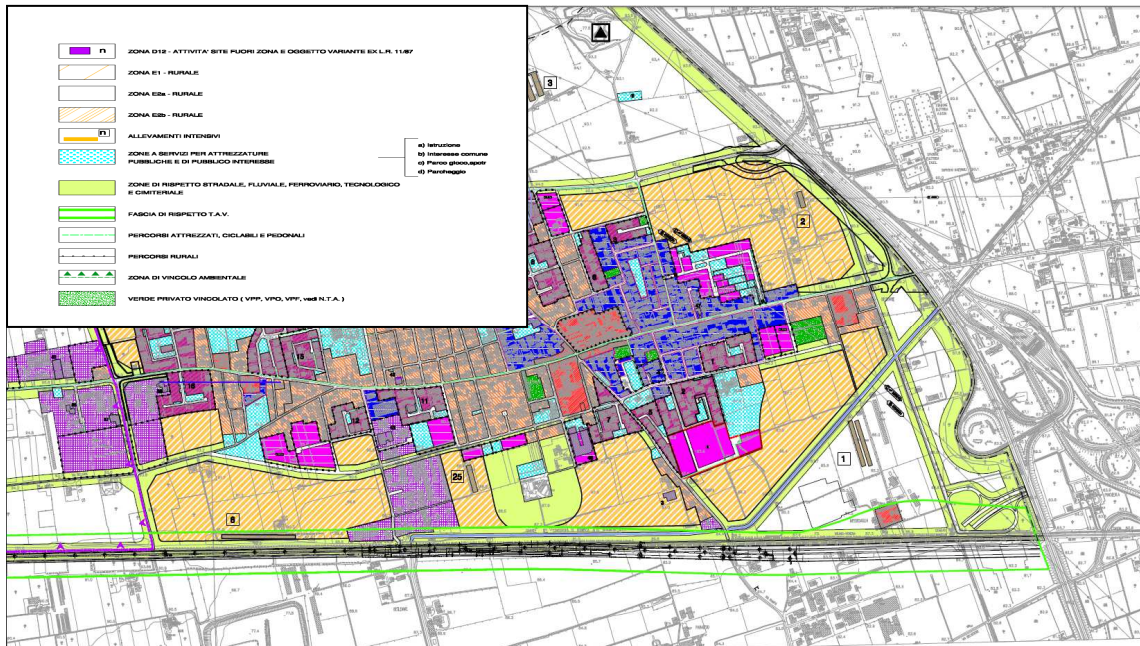


Figura 38 Estratto PRG comunale Vigente di Sona

Le aree interessate dalla nuova infrastruttura ferroviaria interessano il territorio comunale di Sona per un tratto in affiancamento in alla linea storica pari a circa 150 metri.

Tali aree risultano inserite nel PRG Vigente come aree di rispetto TAV in coerenza con la progettazione.

Il Piano Regolatore Generale (P.R.G.) è stato adottato in data 5/01/1995 e approvato dalla Giunta Regionale del Veneto il 14/10/1997; tale piano è stato sottoposto, nel corso degli anni, a numerose varianti l'ultima delle quali è stata adottata in data 25 Febbraio 2005 e riguardante il Piano per l'Edilizia Economica e Popolare.

Inoltre il comune risulta dotato di un Piano di Assetto del Territorio adottato con delibera del consiglio comunale n. 50 del 3 luglio 2015.

Dall'esame della tavola "Vincoli e pianificazione comunale" del PAT si deduce che l'area di intervento è individuata come "ferrovia esistente" mentre dall'esame della tavola "Trasformabilità" risulta che l'area di intervento rientra nel "sistema relazionale" come ferrovia esistente e ferrovia ad alta capacità di progetto (TAV).

Di seguito si riportano gli stralci delle due tavole di PAT esaminate.

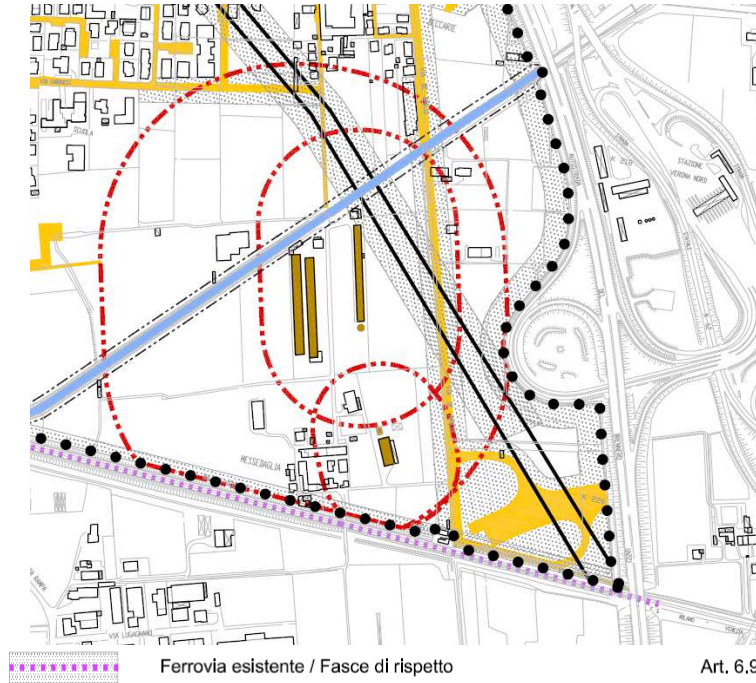


Figura 39 Estratto PAT di Sona – Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale

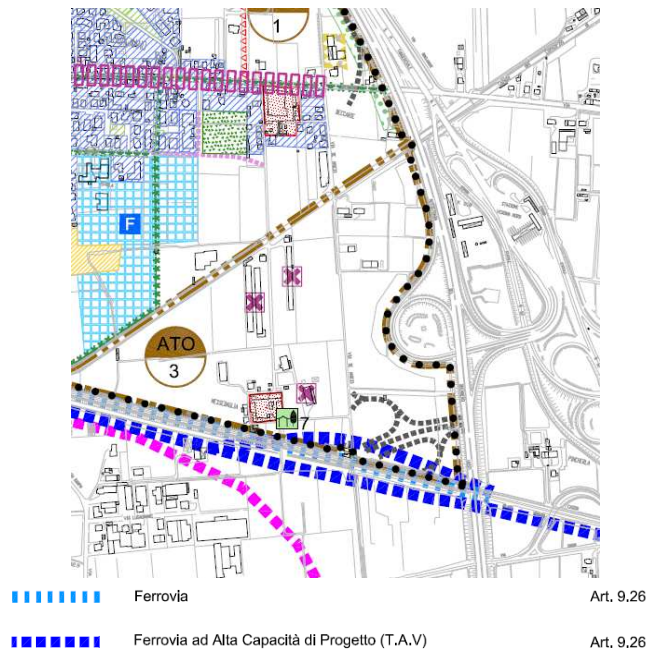


Figura 40 Estratto PAT di Sona — Carta Trasformabilità



LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA
NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALI

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 OP 001	B	119 di 172

4.5.4.4 Analisi di coerenza

Le aree interessate dal progetto risultano inserite nel PRG Vigente come aree di rispetto TAV in coerenza con la progettazione.

4.6 Pianificazione ambientale

Si riporta di seguito l'analisi dei principali strumenti –di pianificazione di settore in materia ambientale, essenzialmente rappresentati dal Piano di Tutela delle Acque e dal Piano di Bacino per la componente idrica. Sarà, inoltre, analizzato il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera e il Piano Faunistico e Venatorio.

4.6.1 *Piano di tutela delle acque*

Il Piano di Tutela delle Acque (PTA), con le relative Norme Tecniche di Attuazione (NTA), è stato approvato con Deliberazione n. 107 del 5 novembre 2009 del Consiglio regionale, ai sensi dell'art. 121 del D.Lgs 152/2006.

Con Deliberazione della Giunta Regionale n. 842 del 15 maggio 2012 (pubblicata sul Bollettino Ufficiale Regione Veneto n.43 del 5 giugno 2012) contenente "Piano di Tutela delle Acque, D.C.R. n. 107 del 5/11/2009, modifica e approvazione del testo integrato delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque (DGR n. 141/CR del 13/12/2011)", si approvano alcune modifiche delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque e si approva il testo coordinato delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque come risultante anche dalle altre modifiche apportate successivamente alla sua approvazione da parte del Consiglio regionale. In particolare, tale delibera introduce importanti modifiche per quanto riguarda le acque meteoriche di dilavamento e le acque reflue industriali che recapitano in fognature con presenza di sfioratori di piena.

4.6.1.1 Struttura e contenuti del Piano

Il D.Lgs. n. 152/2006 all'art. 121 definisce il Piano di Tutela delle Acque (PTA) come uno specifico piano di settore; tale Piano costituisce il principale strumento di tutela quantitativa e qualitativa del sistema idrico. Il Piano è lo strumento di pianificazione a scala di bacino idrografico, redatto dalle Regioni, in cui deve essere definito l'insieme delle misure necessarie alla prevenzione ed alla riduzione dell'inquinamento, al miglioramento dello stato delle acque ed al mantenimento della capacità naturale di autodepurazione dei corpi idrici affinché siano idonei a sostenere specie animali e vegetali diversificate.

Nel Piano, gli interventi di tutela e risanamento previsti dalla norma statale trovano fondamento nella conoscenza dello stato delle acque, superficiali e sotterranee, per arrivare ad una nuova disciplina delle fonti di pressione, differenziata in funzione della differenza che intercorre fra lo status di partenza del corpo idrico e quello desiderato, che corrisponde agli obiettivi di qualità.

La tutela quantitativa della risorsa concorre al raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale attraverso una pianificazione degli utilizzi che non abbia ripercussioni sulla qualità e che consenta un consumo sostenibile, garantendo l'equilibrio del bilancio idrico come definito dalle Autorità di Bacino. Agli obiettivi di qualità ambientale, da raggiungere entro il 31/12/2008 ed entro il 22/12/2015 (scadenze fissate dal D.Lgs.

n. 152/2006), si affiancano quelli per specifica destinazione, atti a garantire l' idoneità del corpo idrico ad una particolare utilizzazione da parte dell'uomo (acque destinate alla potabilizzazione, acque destinate alla balneazione, acque idonee alla vita dei pesci o dei molluschi), da raggiungere anch'essi con cadenze temporali prefissate, mediante specifici programmi di tutela e miglioramento.

L'obiettivo di qualità ambientale riguarda l'intero ecosistema acquatico, sia sotto l'aspetto qualitativo che quantitativo; in particolare, esprime lo stato dei corpi idrici in funzione della loro capacità di supportare comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate, nel modo che più si avvicina alla condizione naturale ovvero a quella condizione in cui non esistono modificazioni significative dell'ecosistema ed in cui sono mantenute intatte le capacità di autodepurazione a fronte di perturbazioni prodotte dalle attività antropiche.

Il Piano contiene anche le azioni da adottare per le aree che richiedono misure specifiche di prevenzione dall'inquinamento e di risanamento, quali le *aree sensibili* (che sono vincolate alla necessità di applicare trattamenti depurativi più spinti per le acque reflue urbane provenienti da agglomerati con più di 10.000 abitanti equivalenti e al rispetto di limiti più restrittivi per i nutrienti Azoto e Fosforo), le *zone vulnerabili da nitrati di origine agricola*, le *zone vulnerabili da prodotti fitosanitari*, le *zone vulnerabili alla desertificazione*, le *aree di salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano*.

Il Piano è articolato secondo le specifiche indicate nella parte B allegato 4 alla parte terza del D.Lgs. n. 152/2006 (analogamente a quanto già previsto dal D.Lgs. n. 152/1999) e contiene:

1. Descrizione generale delle caratteristiche del bacino idrografico;
2. Sintesi delle pressioni e degli impatti significativi esercitati dall'attività antropica sullo stato delle acque superficiali e sotterranee;
3. Elenco e rappresentazione cartografica delle aree sensibili, delle zone vulnerabili e delle zone di salvaguardia delle acque destinate al consumo umano;
4. Mappa delle reti di monitoraggio;
5. Elenco degli obiettivi definiti dalle Autorità di Bacino e degli obiettivi di qualità per le acque superficiali e sotterranee;
6. Sintesi dei programmi di misure adottati, per il raggiungimento degli obiettivi previsti.
7. Sintesi dei risultati dell'analisi economica;
8. Sintesi dell'analisi integrata dei diversi fattori che concorrono a determinare lo stato di qualità dei corpi idrici.

Il Piano di Tutela delle Acque si sviluppa nei seguenti tre documenti:

- a) Sintesi degli aspetti conoscitivi: riassume la documentazione d'analisi;
- b) Indirizzi di Piano: contengono indicazioni di carattere generale sulle azioni da intraprendere per raggiungere gli obiettivi di qualità previsti per i corpi idrici. Pur non costituendo un compendio di norme, questo documento definisce i percorsi obbligati per il conseguimento dello stato qualitativo sufficiente e buono nei tempi previsti;
- c) Norme Tecniche di Attuazione: contengono le misure di tutela qualitativa (tra cui la disciplina degli scarichi), le misure di tutela quantitativa, la disciplina delle aree a specifica tutela.



LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA
NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALI

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	121 di 172

4.6.1.2 Efficacia del Piano

Il Piano costituisce lo specifico piano di settore in materia di tutela e gestione delle acque, ai sensi dell'articolo 121 del D.lgs. n. 152/2006.

Le norme di Piano sono prescrizioni vincolanti per amministrazioni ed enti pubblici, per le autorità d'ambito territoriale ottimale di cui all'articolo 148 del D.lgs. n. 152/2006 e per i soggetti privati. Gli strumenti di pianificazione di settore, regionali e degli enti locali, anche già vigenti, devono conformarsi al Piano per qualsiasi aspetto che possa interagire con la difesa e la gestione della risorsa idrica. I soggetti preposti al rilascio di autorizzazioni, concessioni, nulla osta o qualsiasi altro atto di assenso non possono autorizzare la realizzazione di qualsiasi opera, intervento o attività che sia in contrasto con gli obiettivi del Piano o che possa pregiudicarne il raggiungimento.

Le norme del Piano costituiscono riferimento per qualsiasi atto, provvedimento, accordo o intesa che abbia implicazioni connesse con la materia delle risorse idriche.

4.6.1.3 Area interessata dal tracciato dell'opera in esame

Il tracciato dell'opera in esame si inserisce nell'ambito del bacino del Fiume Adige, che ha una superficie di circa 12.100 kmq, senza interferire con nessuno dei corsi d'acqua in esso presenti. Il fiume Adige, secondo fiume italiano per estensione di bacino imbrifero e terzo per lunghezza d'asta (409 km), rientra tra i *corsi d'acqua significativi*, risulta il corso d'acqua più prossimo all'intervento in progetto. L'opera in esame, infine, interseca il Canale San Giovanni dal km 3 + 170 al km 3 + 380 della Nuova Linea Storica e dal km 143 + 930 al km 143 + 940 della Linea A.V./A.C.

Aree sensibili, zone vulnerabili e aree di salvaguardia

Verona ricade tra i comuni compresi nelle aree di primaria tutela qualitativa degli acquiferi, come riportato in allegato alle NTA. Nella seguente figura si riporta la carta della vulnerabilità della falda freatica della pianura veneta, dalla quale si evince che la maggior parte dell'intervento in esame risulta interessare zone a vulnerabilità elevata e, in misura minore, zone a vulnerabilità estremamente elevata.

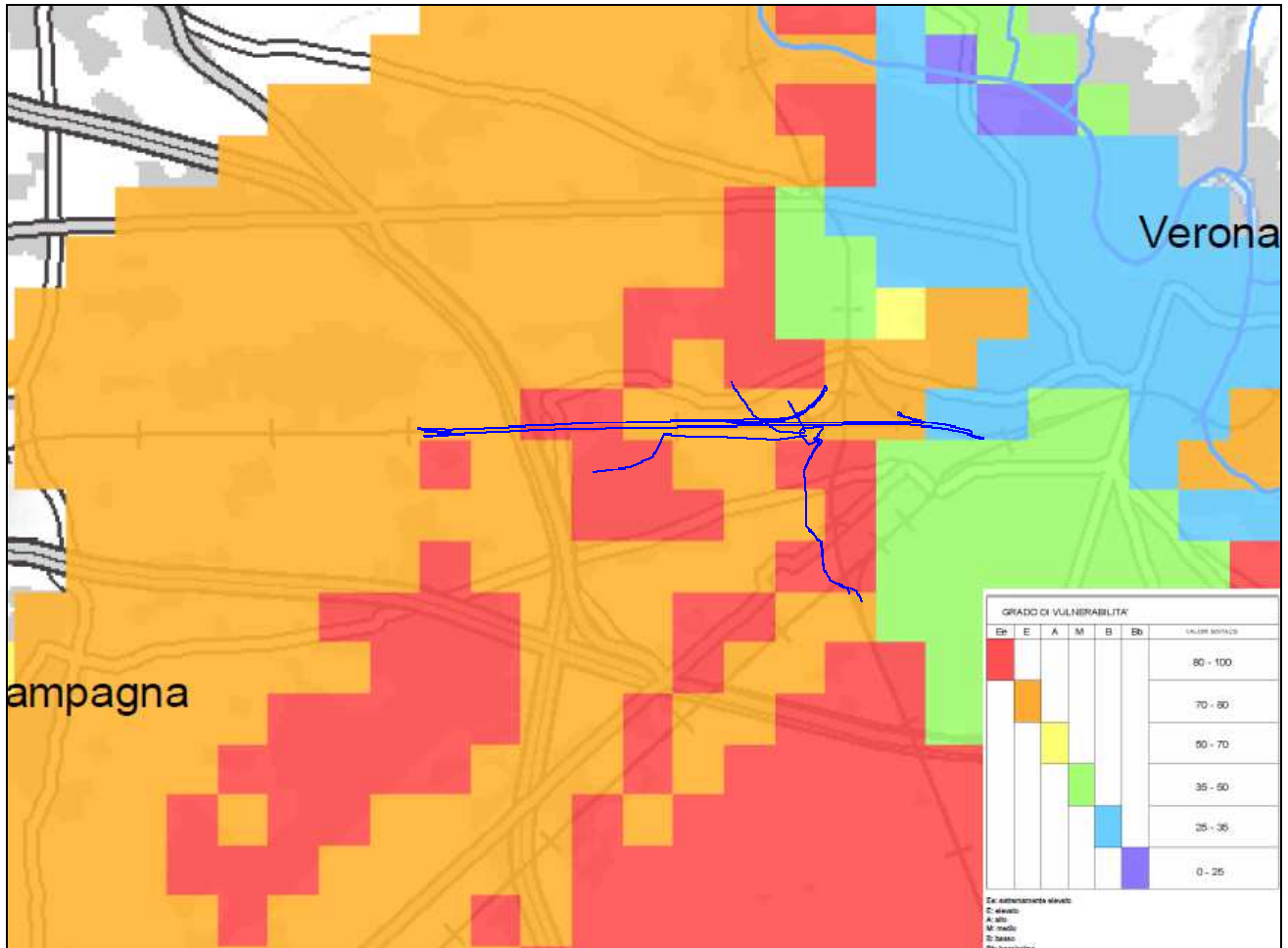


Figura 41 – Stralcio della Carta della Vulnerabilità intrinseca della Falda Freatica della Pianura Veneta, con indicazione dell'intervento in esame (in blu).

Tutto il tracciato dell'opera in esame rientra, inoltre, nella zona vulnerabile "alta pianura – zona di ricarica degli acquiferi", come mostrato dalla carta relativa alle zone vulnerabili da nitrati di origine agricola, designate con deliberazione del Consiglio regionale n. 62/2006 e come già evidenziato nei precedenti strumenti pianificatori.

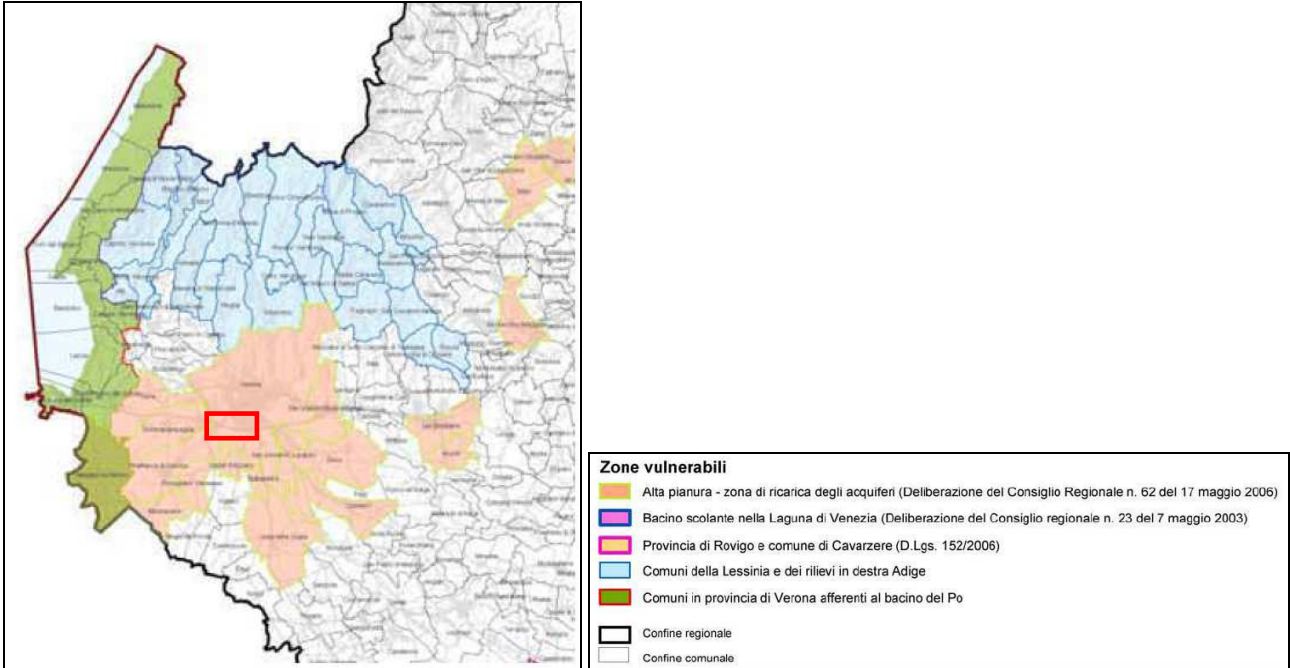


Figura 42 – Stralcio della Carta della zone designate vulnerabili da nitrati di origine agricola. Area dell'intervento indicata in rosso.

L'area interessata dal tracciato dell'opera in esame risulta, inoltre, classificata come area a vulnerabilità da erosione bassa, come riportato nella figura seguente.



Figura 43 – Stralcio della Carta della zone designate vulnerabili da nitrati di origine agricola. Area dell'intervento indicata in rosso.

4.6.1.4 Analisi di coerenza

Il Piano di Tutela delle Acque è principalmente volto alla caratterizzazione e alla salvaguardia delle caratteristiche qualitative e quantitative della risorsa idrica superficiale e sotterranea e pertanto il progetto in esame risulta pienamente compatibile con gli obiettivi del presente Piano.

Il tracciato di progetto risulta interferente con l'area di bacino idrografico del Fiume Adige. Esso interessa il Comune di Verona, classificato come area di primaria tutela qualitativa degli acquiferi, area di ricarica degli acquiferi e zona a rischio di erosione bassa.

4.6.2 *Pianificazione di bacino*

4.6.2.1.1 **Aspetti normativi**

L'attuazione degli scopi della Legge 183/89 è stata affidata principalmente, dopo una serie ampia e ramificata d'indagini conoscitive, al Piano di Bacino Idrografico la cui caratteristica deve essere quella di far prevalere la nuova filosofia di difesa del suolo rispetto a qualunque altro piano o programma di settore con contenuti di tutela ambientale. Il ritardo nell'attuazione ha fatto sì che il legislatore proponesse una serie di normative tampone:

- D.P.C.M. 23.03.1990;
- D.P.R. 07.01.1992;
- D. Lgs. 275/93;
- Legge 493 del 1993;
- Legge 37 del 1994;
- D.P.R. 18 Luglio del 1995;
- Legge 31.12.1996 n.677.

Dopo la calamità che ha colpito Sarno ed altri Comuni della Campania nel maggio 1998 è stato emanato il D.L. 11 giugno 1998, n.180 convertito con la Legge 3.08.1998, n.267, che contiene, oltre alle misure urgenti per le zone colpite dall'evento catastrofico, anche delle novità ai fini della difesa delle aree a rischio di frane ed alluvioni in tutto il territorio nazionale. Le più significative sono di seguito elencate:

- l'attivazione di misure di salvaguardia da parte delle Autorità di Bacino e delle Regioni con piani stralcio per le aree a maggior rischio idraulico ed idrogeologico, laddove ancora non operanti;
- un piano di interventi di prevenzione e messa in sicurezza delle aree a rischio;
- un potenziamento delle Regioni, delle Autorità di Bacino, dei Servizi tecnici, nonché un'integrazione nelle misure di controllo, nei piani di emergenza e in quelli di protezione civile;
- la dotazione del Ministero dell'Ambiente di una struttura atta a valutare gli interventi urgenti.



LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA

NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALI

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	125 di 172

L'ultima modifica sostanziale del "Decreto Sarno" è data dal D.P.C.M 29.09.1998 "Atto di indirizzo e coordinamento per l'individuazione dei criteri relativi agli adempimenti" di cui all'Art. 1, commi 1 e 2, del D.L. 11 giugno 1998, n.180.

Secondo la Legge 267/98 le Autorità di Bacino e le Regioni avrebbero dovuto adottare entro il 30.06.1999 i piani stralcio di bacino e quindi avrebbero dovuto individuare con quello strumento la perimetrazione e le misure di salvaguardia delle aree a rischio idrogeologico. Il successivo D.P.C.M. 27 agosto 1998 concesse una proroga per adozione e approvazione del piano stralcio di bacino rispettivamente il 30 giugno del 2001 (poi anticipato a fine aprile) ed il 30 giugno del 2002.

A completamento del quadro normativo vanno poi inserite le seguenti disposizioni:

- Legge 13 Luglio 1999 n.226 "Interventi urgenti in materia di protezione civile";
- Legge 02.02.1974, n.64 "Provvedimenti per le costruzioni con particolari prescrizioni per le zone sismiche";
- Legge 24.02.1992, n.225 "Istituzione del servizio nazionale della Protezione Civile";
- Legge 01 giugno 1939, n.1089;
- Legge 20 giugno 1939, n.1497;
- Legge 08.08.1985, n.431.

Il Piano di Bacino, elaborato dalle Autorità di Bacino (nazionali, interregionali, regionali), è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico - operativo attraverso il quale vengono attuati gli obiettivi della L. 183/89 "Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo". Attraverso la sua elaborazione sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo e alla corretta utilizzazione delle acque, sulla base delle caratteristiche fisiche ed ambientali del territorio.

Un notevole impulso alla attività di pianificazione delle Autorità di bacino è stato innescato dal D.L.180/1998 e dal D.L. 279/2000, sull'elaborazione dei Piani Straordinari per le aree a Rischio Idrogeologico molto elevato, che risultano ad oggi tutti approvati.

Le autorità di bacino, inoltre, redigono i Piani per l'Assetto Idrogeologico (PAI), che individuano e regolamentano l'uso del suolo delle aree a rischio molto elevato, elevato, moderato e basso. Questo strumento amplia, di fatto anche in termini territoriali, il raggio di azione e di interesse del piano straordinario, poiché ha come oggetto l'individuazione sul territorio delle aree ai vari livelli di rischio e la definizione della relativa normativa di attuazione. In molti casi il PAI, estendendo l'indagine anche alle situazioni di potenziale rischio, si configura quindi come uno strumento di pianificazione specialistica che ha la capacità di incidere profondamente ai fini della tutela del territorio, costituendo un chiaro punto di riferimento anche al fine di indirizzare i soggetti preposti al governo del territorio verso scelte di programmazione coerenti con le reali possibilità di trasformazione del territorio stesso.

4.6.2.1.2 Autorità di Bacino interessate dall'opera in esame

La Legge 183/1989 "Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo", istituisce le Autorità di bacino per i bacini idrografici di rilievo nazionale (art.12).

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	126 di 172

Il bacino idrografico è l'ambito ottimale per azioni di difesa del suolo, del sottosuolo e delle acque. L'Autorità di bacino è l'ente istituito per consentire interventi di pianificazione integrata a scala di bacino. L'Autorità è un organismo misto, costituito da Stato e Regioni, che opera, in conformità agli obiettivi della legge, sui bacini idrografici considerati come sistemi unitari.

Nel territorio della Regione del Veneto sono state individuate le seguenti Autorità di Bacino:

- Autorità di Bacino Nazionale del Po;
- Autorità di Bacino Nazionale dei Fiumi dell'Alto Adriatico;
- **Autorità di Bacino Nazionale del Fiume Adige;**
- **Autorità di Bacino Interregionale del Fiume Fissero – Tartaro - Canalbianco;**
- Autorità di Bacino Interregionale del Fiume Lemene;
- Autorità di Bacino Regionale del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza;
- Laguna di Venezia (non istituita).

L'area in esame ricade nell'ambito dell'Autorità di Bacino Nazionale del Fiume Adige e dell'Autorità di Bacino Interregionale del Fiume Fissero – Tartaro – Canalbianco, come si evince dalla seguente immagine.

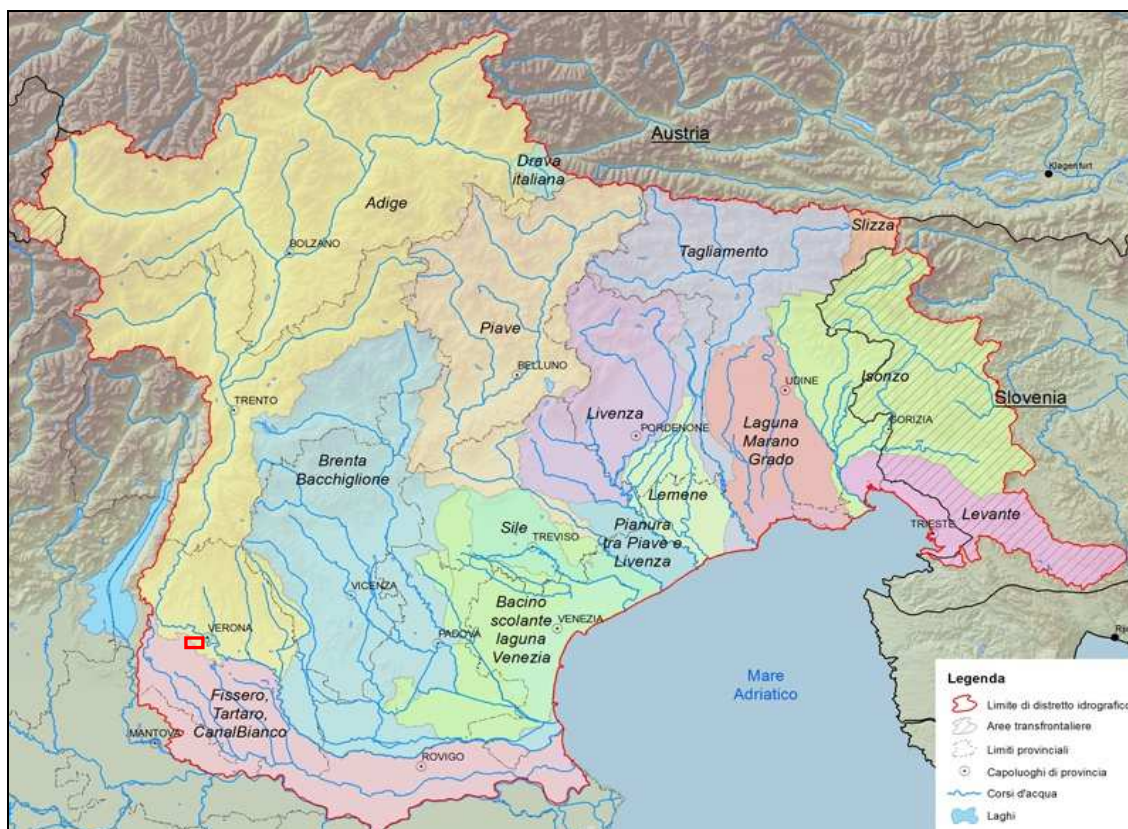


Figura 44 – Bacini idrografici del Distretto Idrografico delle Alpi Orientali.

Autorità di Bacino Nazionale del Fiume Adige

Il bacino idrografico del fiume Adige interessa aree comprese nelle regioni Trentino - Alto Adige (quasi per intero il territorio provinciale di Bolzano e oltre la metà del territorio provinciale di Trento) e Veneto (la Lessinia, in provincia di Verona e di Vicenza), nonché, per una piccola parte, nel territorio svizzero. L'Autorità di bacino del fiume Adige ha sede a Trento, ove si è insediata nell'autunno del 1990.



Figura 45 – Autorità di Bacino del Fiume Adige.

Autorità di Bacino Interregionale del Fiume Fissero – Tartaro – Canalbianco

Il Bacino interregionale del Fiume Fissero – Tartaro – Canalbianco si estende nel territorio delle Regioni Lombardia e Veneto (province di Mantova, Verona e Rovigo, ed un comune nella provincia di Venezia), sommariamente circoscritto dal corso del fiume Adige a Nord e dal Po a Sud e ricompreso tra l'area di Mantova ad Ovest, ed il Mare Adriatico ad Est, ed ha un'estensione complessiva di 2885 kmq (di cui circa il 10% in Lombardia e il 90% in Veneto).

Le Regioni Veneto e Lombardia, con intesa approvata da entrambi i Consigli Regionali, rispettivamente con deliberazioni n. 1024 del 24 Novembre 1994 e n. V/1129 del 26 Luglio 1994, hanno formalmente istituito l’Autorità di Bacino del Fiume Fissero – Tartaro – Canalbianco. Tale Autorità si è formalmente costituita, ed è quindi divenuta operativa, dal Febbraio 1998.

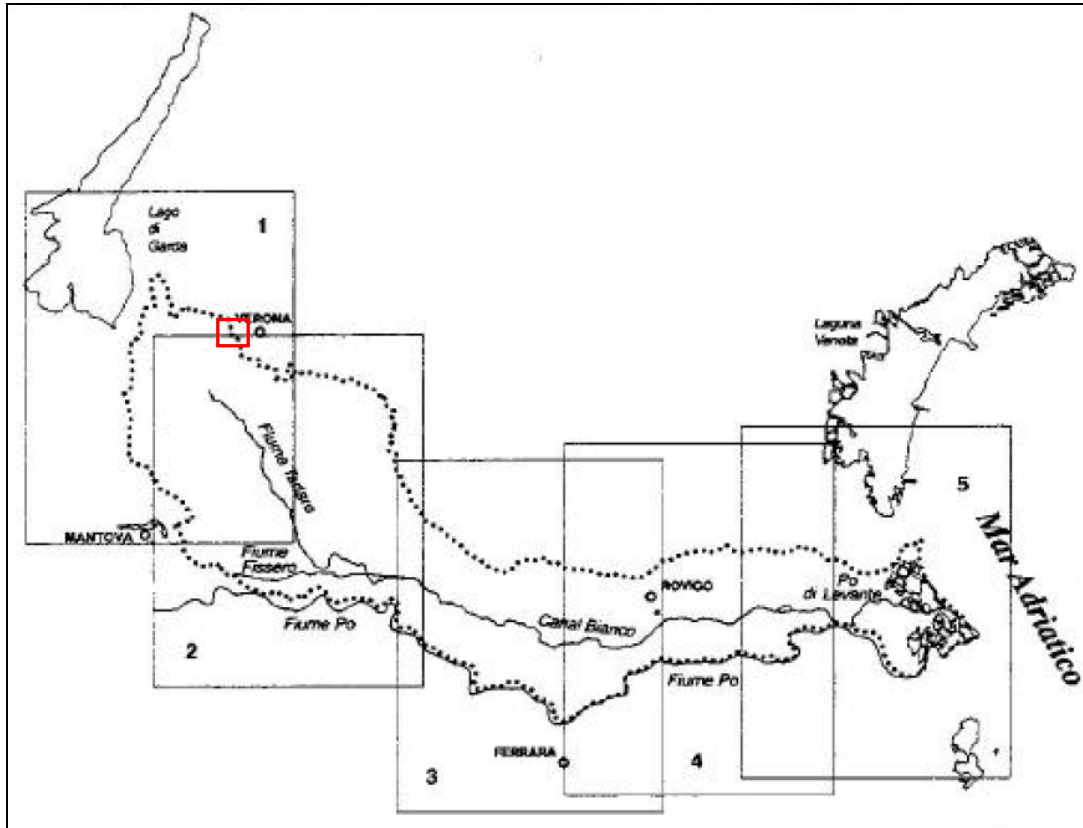


Figura 46 – Autorità di Bacino del Fiume Fissero – Tartaro - Canalbianco.

4.6.2.2 Piano stralcio per la tutela dal rischio idrogeologico (PAI) del bacino del fiume Adige

Il Piano per l’Assetto Idrogeologico del bacino del fiume Adige è stato redatto, adottato ed approvato, quale stralcio del piano di bacino del fiume Adige, interessante il territorio della Regione del Veneto.

Il Piano ha valore di piano territoriale di settore ed è lo strumento conoscitivo, tecnico - operativo e normativo che:

- individua e perimetra le aree fluviali e quelle di pericolosità geologica e idraulica e le aree a rischio idraulico;
- stabilisce direttive sulla tipologia e la programmazione preliminare degli interventi di mitigazione o di eliminazione delle condizioni di pericolosità;
- detta prescrizioni per le aree di pericolosità classificate secondo diversi gradi.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	129 di 172

Il Piano persegue finalità prioritarie di riduzione delle conseguenze negative per la salute umana, di protezione di abitati, infrastrutture, nonché riconosciute specificità del territorio, interessate o interessabili da fenomeni di pericolosità.

Per il perseguimento degli obiettivi e delle finalità del Piano, l'Autorità di Bacino del fiume Adige può emanare direttive che:

- a) individuano criteri ed indirizzi per la realizzazione di nuove opere, la programmazione degli interventi di manutenzione sulle medesime, nonché sugli alvei e sui versanti;
- b) individuano criteri ed indirizzi per la progettazione e l'attuazione degli interventi di difesa e per la definizione di un quadro valutativo del rischio alluvioni;
- c) individuano criteri ed indirizzi relativi alle norme ed ai contenuti del Piano

L'Autorità di Bacino del Fiume Adige, ai sensi del D.L. 180/98 (Decreto Sarno) convertito con modificazioni e integrazioni con la Legge n. 267/98, più volte modificata, ha redatto e quindi adottato, nell'anno 2001, il Progetto di Piano Stralcio per la Tutela dal Rischio Idrogeologico del Bacino dell'Adige (PAI) - Regione del Veneto.

4.6.2.2.1 Struttura del Piano

I contenuti del PAI, per il territorio considerato, sono sintetizzabili nei seguenti punti:

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

Il Piano risulta costituito dai seguenti elaborati:

- Relazione illustrativa di sintesi;
- Relazione tecnica;
- Relazione illustrativa per la seconda variante;
- Tavole ed elaborati di perimetrazione delle aree di pericolosità idraulica e di rischio idraulico:
 - perimetrazione delle aree a diversa pericolosità idraulica;
 - perimetrazione delle aree a diverso grado di rischio idraulico;

- individuazione e perimetrazione delle aree allagate nel corso degli eventi dal 31 ottobre al 2 novembre 2010;
- Aree a rischio idraulico – Schede informative;
- Aree a rischio idraulico – Elenco degli interventi di mitigazione dei rischi rilevati.
- Tavole ed elaborati di perimetrazione delle aree di pericolo da frana o colata detritica;
- Relazione tecnica ed elenco degli interventi di mitigazione;
- Carta geologica;
- Tavola di ubicazione dei dissesti storici da frana o colata detritica – paleofrane;
- Tavola di individuazione dei dissesti da frana o colata detritica per le classi di pericolosità P4, P3 e P2;
- Perimetrazione a scala di dettaglio delle aree a diversa pericolosità da frana o colata detritica e inquadramento a scala comunale;
- Norme di attuazione e prescrizioni di Piano.

4.6.2.2.2 Obiettivi del Piano

Come detto precedentemente, le finalità generali del Piano consistono nella riduzione delle conseguenze negative per la salute umana, nella protezione di abitati, infrastrutture, nonché riconosciute specificità del territorio, interessate o interessabili da fenomeni di pericolosità.

In particolare, in tutte le aree perimetrate 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;
- 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 rischio maggiore;
- ricercare un coordinamento adeguato con gli strumenti adottati o approvati di pianificazione territoriale della Regione del Veneto;
- costruire una base informativa ed istruttoria per i piani urgenti di emergenza di protezione civile ai sensi dell'art.1 del D.L. n.180/1998 convertito dalla legge n.267/1998 e successive modifiche ed integrazioni, ed inoltre per i piani di previsione e prevenzione previsti dall'art. 108 del D. Lgs. n.112/1998 e successive modifiche ed integrazioni.

Nelle aree di pericolosità idraulica, in particolare, 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.

	LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALI					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA IN09	LOTTO 10	CODIFICA R22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. B

4.6.2.2.3 Individuazione e perimetrazione delle aree a pericolosità e a rischio idraulico

Il Piano, sulla base delle conoscenze acquisite e dei principi generali contenuti nella normativa vigente, classifica i territori in funzione delle diverse condizioni di pericolosità e rischio nelle seguenti classi:

- Pericolosità: P4 (pericolosità molto elevata), P3 (pericolosità elevata), P2 (pericolosità media), P1 (pericolosità moderata).
- Rischio: R4 (rischio molto elevato), R3 (rischio elevato), R2 (rischio medio), R1 (rischio moderato).

Le classi di pericolosità identificano il regime dei vincoli alle attività di trasformazione urbanistica ed edilizia; le classi degli elementi a rischio, ove definite, costituiscono elementi di riferimento prioritari per la programmazione degli interventi di mitigazione e le misure di protezione civile.

Determinazione e perimetrazione delle aree a diversa pericolosità idraulica

La pericolosità idraulica relativa ad un'area è stata assunta in funzione della probabilità di allagamento dell'area stessa ed in base alle caratteristiche dell'onda di sommersione conseguente che le invade (cioè livelli idrici e velocità dell'acqua).

La probabilità di allagamento è determinata in base a tempi di ritorno di 30, 100 e 200 anni.

Sono state individuate 4 tipologie di aree a pericolosità idraulica, in base al seguente schema:

- **aree di pericolosità idraulica molto elevata (P4):** aree allagate in occasione dell'evento di piena con un tempo di ritorno di 30 anni nelle quali risulti o la presenza di una lama d'acqua sul piano campagna superiore ad 1 m o una velocità massima di trasferimento superiore a 1 m/s;
- **aree di pericolosità idraulica elevata (P3):** aree allagate o in occasione di un evento di piena con tempo di ritorno di 30 anni e condizioni di lama d'acqua massima raggiunta sul piano campagna compresa tra 50 cm ed 1 m, o per un evento più raro (Tr = 100 anni) con condizioni come quelle stabilite per la pericolosità molto elevata (lama d'acqua massima maggiore di 1 m oppure velocità maggiore di 1 m/s);
- **aree di pericolosità idraulica media (P2):** aree allagate per un evento caratterizzato da un tempo di ritorno pari a 100 anni nelle quali si instaurino condizioni di lama d'acqua massima sul piano campagna compresa tra 0 cm ed 1 m;
- **aree di pericolosità idraulica moderata (P1):** aree esondabili con eventi di piena meno frequenti (Tr = 200 anni) in qualunque condizione di lama d'acqua e di velocità sul piano campagna.

Con la determinazione delle portate al colmo e degli idrogrammi di piena caratterizzati da tempi di ritorno di 30, 100 e 200 anni è stato possibile effettuare la successiva trasformazione di tali portate in livelli idrici attesi, valutati attraverso l'utilizzo di un modello idrodinamico di propagazione delle piene a moto vario mono - bidimensionale, applicato lungo i corsi d'acqua principali del bacino.

Per quanto riguarda la metodologia per la perimetrazione delle aree allagabili, il PAI fa riferimento:

- ai risultati ottenuti in relazione alla configurazione idraulica in alveo per effetto degli eventi di piena di 30, 100 e 200 anni;

- alla morfologia del piano campagna nella regione prospiciente il corso d'acqua.

Di seguito si riporta uno stralcio delle aree a diversa pericolosità idraulica così come individuate nel PAI nel bacino dell'Adige – Regione Veneto, riportante la porzione dell'area interessata dal tracciato in esame ricadente in tale bacino.

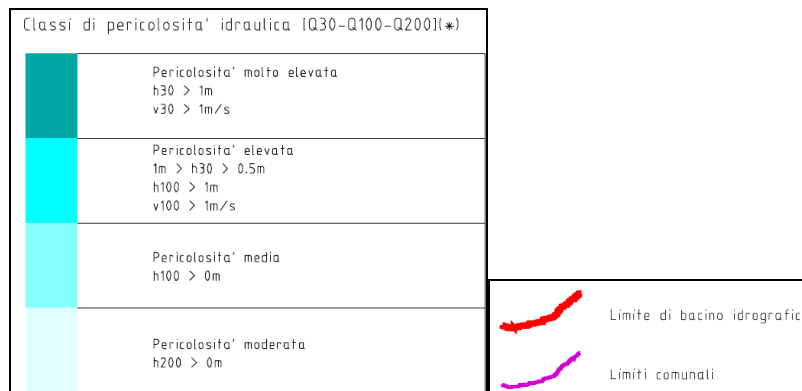
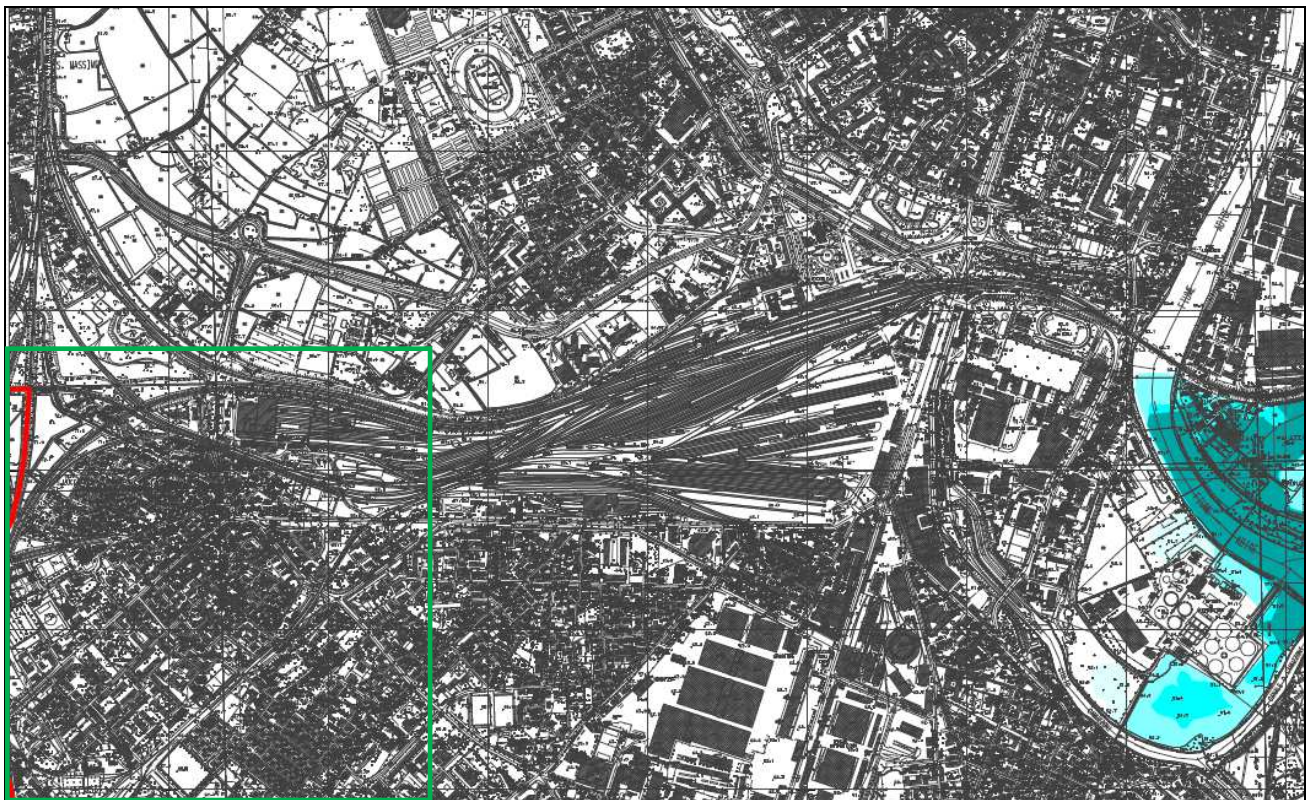


Figura 47 – Stralcio della Tavola A.4.28 – Perimetrazione delle aree a diversa pericolosità idraulica, con individuazione dell'area interessata dal tracciato in esame (in verde).

Come è possibile evincere dallo stralcio cartografico soprastante l'area interessata dall'intervento in esame non interferisce con area di pericolosità idraulica perimetrata dal PAI (Figura 47).

	LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALI					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA IN09	LOTTO 10	CODIFICA R22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. B

Definizione del danno potenziale

Nella tabella seguente vengono riportate le caratteristiche di ognuna delle classi di danno potenziale, ovvero le destinazioni d'uso del territorio che sanciscono la classe di danno potenziale di appartenenza.

Danno potenziale	Elementi a rischio
Grave	Centri urbani, beni architettonici, storici, artistici, insediamenti produttivi, principali strutture viarie, servizi di elevato valore sociale
Medio	Aree a vincolo ambientale o paesaggistico, aree attrezzate di interesse comune, infrastrutture viarie secondarie
Moderato	Arre agricole di elevato pregio (vigneti, frutteti)
Basso	Seminativi

Tabella 3 - Definizione delle classi di danno potenziale.

Determinazione del rischio idraulico nelle aree a diversa pericolosità idraulica

Incrociando le classi di pericolosità con quelle di danno potenziale sono state definite 4 classi di rischio idraulico:

- **molto elevato (R4):** possibile perdita di vite umane e lesioni gravi alle persone, danni gravi agli edifici, alle infrastrutture ed al patrimonio ambientale, distruzione delle attività socio – economiche;
- **elevato (R3):** possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi, interruzione di funzionalità delle attività socio – economiche e danni rilevanti al patrimonio ambientale;
- **medio (R2):** possibili danni minori agli edifici, alle infrastrutture ed al patrimonio ambientale che non pregiudicano l'incolumità delle persone, l'agilità degli edifici e la funzionalità delle attività economiche;
- **moderato (R1):** danni sociali, economici ed ambientali marginali.

Di seguito si riporta uno stralcio delle aree a diverso rischio idraulico così come individuate nel PAI nel bacino dell'Adige – Regione Veneto.



VALUTAZIONE DEI LIVELLI DI RISCHIO IDRAULICO		PERICOLOSITA' IDRAULICA [Q30 - Q100 - Q200] (*)				
		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	
DANNO POTENZIALE	GRAVE	zone residenziali, insediamenti produttivi, viabilità principale, linee ferroviarie, life lines, edifici pubblici, zone residenziali e produttive di espansione	R4	R4	R2	R2
	MEDIO	aree a vincolo ambientale o paesaggistico, aree attrezzate di interesse comune (sport e tempo libero, parcheggi, ...)	R3	R3	R2	R1
	MODERATO	vigneti, frutteti	R2	R2	R1	R1
	BASSO	seminativi	R1	R1	R1	R1

*) Pericolosità idraulica. Per ogni colonna, il verificarsi di almeno una delle condizioni riportate. In assenza di verifica delle condizioni delle colonne alla sinistra, sarcisce appartenenza alla classe di pericolosità idraulica.

Figura 48 – Stralcio della Tavola A.5.27 – Perimetrazione delle aree a diverso grado di rischio idraulico, con individuazione dell'area interessata dal tracciato in esame (in verde).

Come è possibile evincere dallo stralcio cartografico soprastante l'area interessata dall'intervento in esame non interferisce con alcuna area di rischio idraulico perimetrata (Figura 48).



LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA
NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALI

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	135 di 172

4.6.2.3 Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) del bacino Interregionale del Fiume Fissero – Tartaro – Canalbianco

Il Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino del Fiume Fissero Tartaro Canalbianco è stato adottato con Delibera del Comitato Istituzionale n.1/2002 del 12/04/2002 e pubblicato sul B.U.R. del Veneto del 30/08/2002. E' rimasto in salvaguardia per tre anni fino all'inizio di agosto del 2005.

Per quanto riguarda la procedura di approvazione la Regione del Veneto ha tenuto le Conferenze Programmatiche ai sensi dell'art. 1 bis della L. 365/2000 in data 26/4/2004 ed ha approvato le controdeduzioni alle osservazioni al Piano con Delibera del Consiglio Regionale n.82 del 15/12/2004. La Regione Lombardia ha tenuto le Conferenze Programmatiche il 10/10/2005. Agli atti non risulta una approvazione da parte della Regione Lombardia. Il Piano non risulta formalmente approvato.

Il Piano ha valore di piano stralcio del piano di bacino del Fiume Fissero Tartaro Canalbianco interessante il territorio della Regione Lombardia e della Regione Veneto. Esso ha valore di piano territoriale di settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo, tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate le azioni e le norme d'uso riguardanti l'assetto idraulico e idrogeologico del bacino del Fiume Fissero - Tartaro - Canalbianco.

Il Piano persegue l'obiettivo di garantire al territorio del bacino un livello di sicurezza adeguato rispetto ai fenomeni di dissesto idraulico e geologico, attraverso il ripristino degli equilibri idraulici, geologici ed ambientali, il recupero degli ambiti fluviali e del sistema delle acque, la programmazione degli usi del suolo ai fini della difesa, della stabilizzazione e del consolidamento dei terreni.

Il Piano persegue finalità prioritarie di protezione di abitati, infrastrutture, luoghi ed ambienti di pregio paesaggistico ed ambientale interessati da fenomeni di pericolosità, nonché di riqualificazione e tutela delle risorse del territorio. Esso, attraverso le sue Norme di Attuazione:

- regola gli usi del suolo nelle aree potenzialmente interessate da fenomeni di dissesto geologico o soggette ad inondazione, oggetto di delimitazione del Piano;
- definisce indirizzi alla programmazione degli interventi con finalità di difesa idraulica e geologica.

Per il perseguimento degli obiettivi e delle finalità del Piano, l'Autorità di Bacino può emanare direttive che:

- a) individuano criteri ed indirizzi per la programmazione degli interventi di manutenzione sulle opere, sugli alvei e sui versanti e di realizzazione di nuove opere;
- b) individuano criteri ed indirizzi da rispettare per la progettazione e l'attuazione degli interventi di difesa;
- c) definiscono i franchi da assumere per i rilevati arginali e per le opere di contenimento nonché quelli per le opere di attraversamento;
- d) definiscono le modalità e i limiti cui assoggettare gli scarichi delle reti di drenaggio delle acque meteoriche dalle aree urbanizzate e da urbanizzare nel reticolo idrografico.

Il Piano contiene:

- l'individuazione e perimetrazione delle aree di pericolosità idraulica;
- la perimetrazione delle aree a rischio idraulico;

- le opportune indicazioni relative a tipologia e programmazione preliminare degli interventi di mitigazione o eliminazione delle condizioni di pericolosità;
- le norme di attuazione e le prescrizioni per le aree di pericolosità idraulica.

4.6.2.3.1 Struttura del Piano

Il Piano risulta costituito dai seguenti elaborati:

- Relazione generale;
- Quadro riepilogativo degli interventi strutturali di difesa;
- Cartografia che individua le condizioni di pericolosità idraulica o geologica, nonché le aree a rischio secondo la definizione del D.P.C.M. 29 settembre 1998;
- Normativa di attuazione che regola l'uso del territorio e fornisce indicazioni e criteri per la pianificazione urbanistica di livello comunale e provinciale.

4.6.2.3.2 Individuazione e perimetrazione delle aree a pericolosità e a rischio idraulico

Il Piano, sulla base delle conoscenze acquisite, classifica i territori in funzione delle diverse condizioni di pericolosità idraulica e di rischio nelle seguenti classi:

- Pericolosità: P3 (pericolosità elevata), P2 (pericolosità media), P1 (pericolosità moderata).
- Rischio: R4 (rischio molto elevato), R3 (rischio elevato), R2 (rischio medio), R1 (rischio moderato).

Determinazione e perimetrazione delle aree a diversa pericolosità idraulica

Le classi di pericolosità sono definite in base a:

- Tempo di ritorno dell'evento, T_r [anni];
- Altezza d'acqua esondata, h [m].

Il metodo utilizzato per la definizione dei livelli di pericolosità è in relazione all'entità delle esondazioni derivanti dall'applicazione di un modello matematico che fa riferimento a tempi di ritorno di 50 e 100 anni. Di seguito si riporta lo schema utilizzato per la classificazione dei livelli di pericolosità idraulica per esondazione riportato dal PAI.

	LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALI					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA IN09	LOTTO 10	CODIFICA R22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. B

PERICOLOSITÀ		
ELEVATA	MEDIA	MODERATA
Tr = 50 anni h > 1 m	Tr = 50 anni 1 m > h > 0	Tr = 100 anni h > 0

Tabella 4 – Schema per la classificazione dei livelli di pericolosità idraulica per esondazione.

Inoltre, tutto il territorio soggetto a bonifica con scolo meccanico o misto viene considerato con grado di pericolosità P1, essendo potenzialmente pericoloso.

Successivamente è riportato uno stralcio delle aree a diversa pericolosità idraulica così come individuate nel PAI nel bacino del Fiume Fissero – Tartaro – Canalbianco.

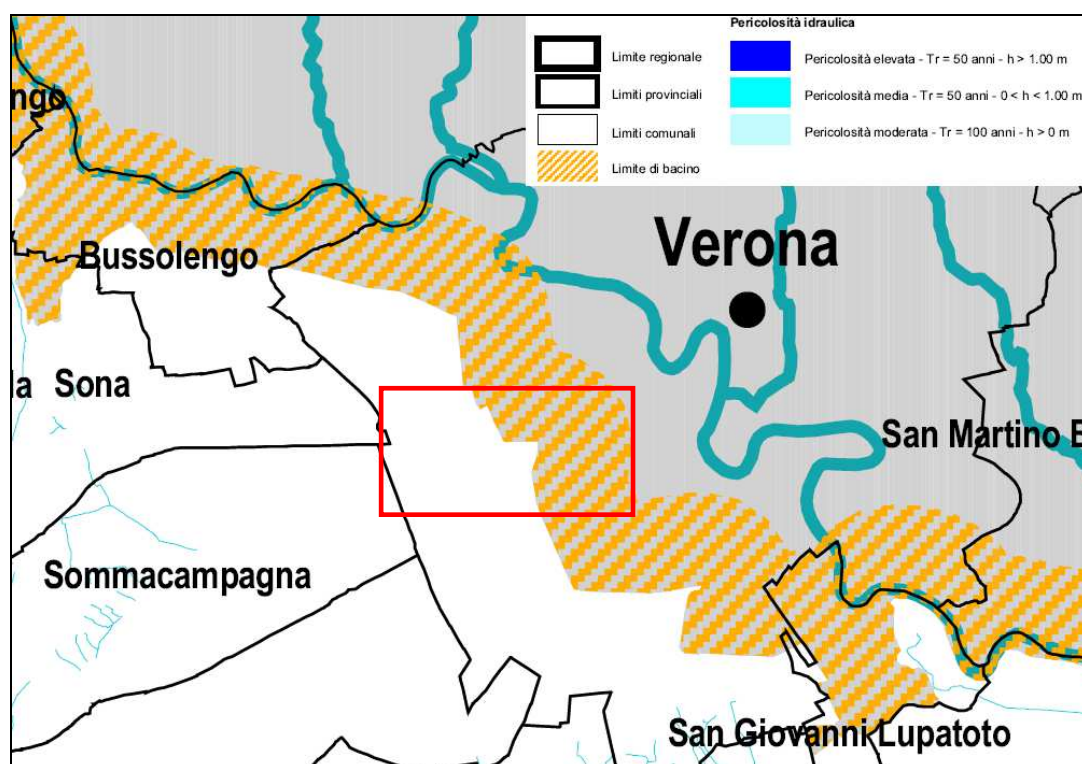


Figura 49 – Stralcio della Carta “Pericolosità idraulica per Inondazione”, con individuazione dell’area interessata dal tracciato in esame (in rosso).

L’area interessata dall’intervento in esame non interferisce su alcuna area di pericolosità idraulica perimetrata dal PAI (Figura 49).

Determinazione del rischio idraulico nelle aree a diversa pericolosità idraulica

Il rischio, ossia il prodotto dei fattori pericolosità, valore e vulnerabilità, si configura come l'interazione di due elementi: la probabilità che un evento calamitoso accada e il danno che questo evento produrrebbe, intendendo con danno la combinazione tra il valore dell'elemento a rischio e la sua vulnerabilità. Si è proceduto ad una classificazione schematica delle aree vulnerabili in base alle caratteristiche essenziali di urbanizzazione e di uso del suolo, utilizzando le Zone Territoriali Omogenee della pianificazione urbanistica comunale. Si è ottenuta quindi una suddivisione del territorio in più fasce in relazione al grado di vulnerabilità definito come nella seguente tabella che definisce i criteri di vulnerabilità.

		ELEMENTI VULNERABILI PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO		
		Elementi areali	Elementi lineari	Elementi puntiformi
VULNERABILITÀ	Elevata	-ZTO-A -ZTO-B -ZTO-C	-Viabilità principale -Linea ferroviaria -Servizi a rete	-Edifici Pubblici (Municipio, Scuole) -Caserme -Strutture ospedaliere -Discariche ... -Industrie a rischio
	Media	-ZTO-D	-Viabilità secondaria	-Beni storici, artistici, architettonici, geologici
	Moderata	-ZTO-E -Aree attrezzate di interesse comune (sport e tempo libero, parcheggi, ...) -Vincolo ambientale	/	/

Tabella 5 – Criteri di vulnerabilità.

Nella seguente matrice sono riportati i criteri di individuazione e classificazione della vulnerabilità e della pericolosità che, combinati tra loro, consentono di determinare il grado di rischio dell'area in esame.

VALUTAZIONE DEI LIVELLI DI RISCHIO		PERICOLOSITA'		
		Tr = 50 anni h > 1 m	Tr = 50 anni 1 m > h > 0	Tr = 100 anni h > 0
VULNERABILITA'	ZTO-A,B, C, Viabilità principale, Linea ferroviaria, Servizi a rete, Edifici Pubblici (Municipio, ...), Caserme, Edifici scolastici	R3	R3	R2
	ZTO-D, Beni artistici e architettonici	R3	R2	R1
	ZTO-E, Aree attrezzate di interesse comune (sport e tempo libero, parcheggi, ...), Vincolo ambientale	R2	R1	R1

Tabella 6 – Valutazione dei livelli di rischio.

	LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALI					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA IN09	LOTTO 10	CODIFICA R22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. B

Di seguito si riporta uno stralcio delle aree a diverso rischio idraulico così come individuate nel PAI nel nel bacino del Fiume Fissero – Tartaro - Canalbianco, riportante la porzione dell’area interessata dal tracciato in esame ricadente in tale bacino.

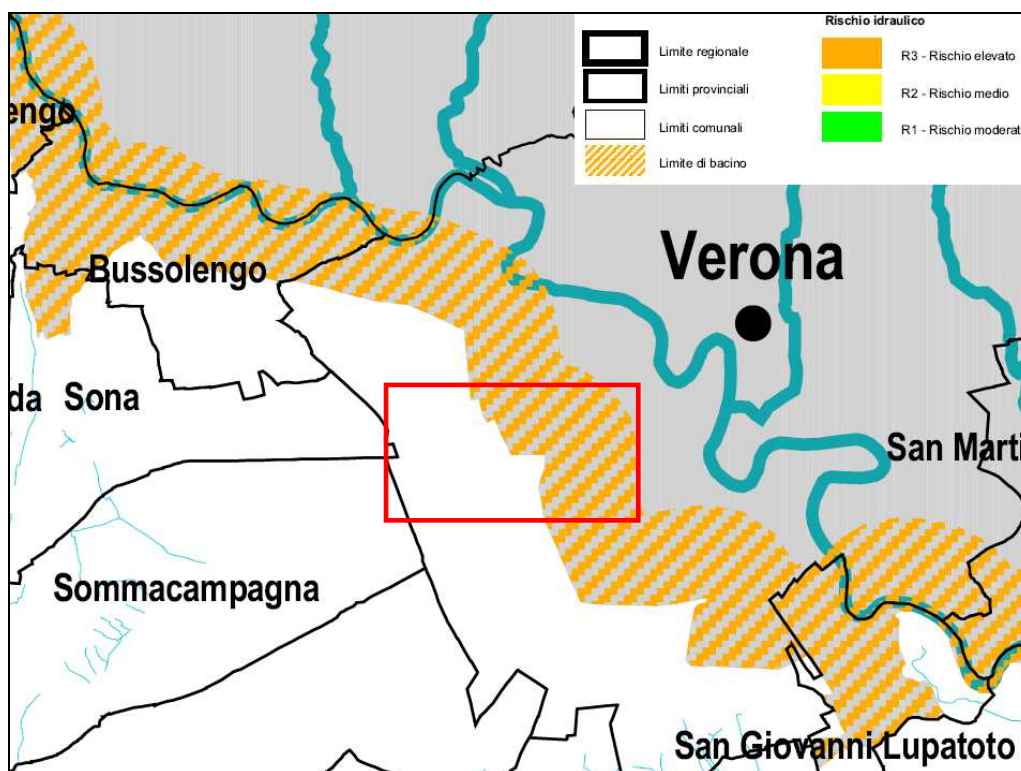


Figura 50 – Stralcio della Carta “Rischio idraulico”, con individuazione dell’area interessata dal tracciato in esame (in rosso).

L’area interessata dall’intervento in esame non interferisce su alcuna area di rischio idraulico perimetrata dal PAI (Figura 50).

4.6.2.3.3 Analisi di coerenza

Il tracciato ferroviario, e la realizzazione dell’elettrodotto, risultano non interferire con aree, cartografate dal PAI e dai Piani di bacino esaminati, ad elevata pericolosità idraulica e rischio idraulico. Pertanto non -si riscontra nessuna particolare criticità alla realizzazione degli interventi.



LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA
NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	140 di 172

4.6.3 Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera

Il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (P.R.T.R.A.) rappresenta lo strumento per la programmazione, il coordinamento ed il controllo in materia di inquinamento atmosferico, finalizzato al miglioramento progressivo delle condizioni ambientali e alla salvaguardia della salute dell'uomo e dell'ambiente.

4.6.3.1 Aggiornamento del Piano

A seguito dell'entrata in vigore della Direttiva sulla Qualità dell'Aria (Direttiva 2008/50/CE) e del relativo Decreto Legislativo di recepimento (D.Lgs. 155/2010), la Regione Veneto ha avviato il processo di aggiornamento del vigente Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera, per allineare le politiche regionali di riduzione dell'inquinamento atmosferico con gli ultimi sviluppi di carattere conoscitivo e normativo emersi a livello europeo, nazionale e interregionale.

La Regione Veneto attualmente è dotata di un Piano di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (P.T.R.A.), approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 57 dell'11 novembre 2004. Detto Piano rappresenta lo strumento per la programmazione, il coordinamento ed il controllo in materia di inquinamento atmosferico, finalizzato al miglioramento progressivo delle condizioni ambientali e alla salvaguardia della salute dell'uomo e dell'ambiente.

L'attuale normativa nazionale che recepisce le Direttive comunitarie in materia di valutazione e gestione della qualità dell'aria impone l'aggiornamento del vigente Piano.

Pertanto con DGR n. 788 del 07.05.2012, in coerenza con il D.Lgs 155/2010 sono state avviate le fasi previste dalla Parte II, Titolo II, del Decreto legislativo n. 152 del 2006, di valutazione ambientale strategica.

Ad oggi, risultano adottati con Deliberazione della Giunta regionale n.2872 del 28 dicembre 2012, pubblicata nel BUR del 22 gennaio 2013, il Documento di Piano, il Rapporto ambientale e la Sintesi non Tecnica dell'aggiornamento del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera.

4.6.3.1.1 I nuovi obiettivi

L'intento del nuovo Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera è quello di identificare e adottare un pacchetto di azioni strutturali per la riduzione dell'inquinamento atmosferico, di concerto con le linee guida nazionali e le misure concordate a livello di bacino padano, al fine di rispettare quanto prima gli standard di qualità imposti dalla vigente legislazione.

L'*obiettivo generale* persegue il miglioramento della qualità dell'aria a livello regionale a tutela della salute umana e della vegetazione. Dall'*obiettivo generale* discendono gli obiettivi strategici, specifici e operativi, mentre gli obiettivi trasversali costituiscono le linee comuni a tutti gli obiettivi.

Gli *obiettivi strategici* prendono spunto dalle situazioni di superamento, per taluni inquinanti atmosferici, dei rispettivi valori limite, valori obiettivo e soglie indicati nel Decreto Legislativo n.155 del 13 agosto 2010 di

attuazione della Direttiva 2008/50/CE, in riferimento a zone o ad aree di superamento individuate sul territorio regionale. Gli obiettivi strategici sono i seguenti:

1. Raggiungimento del valore limite annuale e giornaliero per il PM10;
2. Raggiungimento del valore limite annuale per il PM2.5;
3. Raggiungimento del valore limite annuale per il biossido di azoto NO₂;
4. Conseguimento del valore obiettivo e dell'obiettivo a lungo termine per l'ozono O₃;
5. Conseguimento del valore obiettivo per il benzo(a)pirene;
6. Contribuire al conseguimento dell'obiettivo nazionale di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra.

Gli *obiettivi specifici* contribuiscono al conseguimento di ciascun obiettivo strategico e sono costituiti da target annuali di riduzione delle emissioni dei diversi inquinanti (PM₁₀, PM_{2.5}, IPA, SO₂, NO_x, COV, NH₃, CO₂, CH₄, N₂O) che vengono emessi direttamente in atmosfera o che originano da composti precursori.

Il sistema degli obiettivi si completa con gli *obiettivi operativi*, derivanti dall'individuazione dei principali settori nel cui ambito si svilupperanno le misure attuative del piano, in base alle indicazioni definite a livello nazionale per la riduzione dell'inquinamento atmosferico:

A1 - Utilizzazione delle biomasse in impianti industriali

A2 - Utilizzazione delle biomasse in piccoli impianti civili e combustioni incontrollate

A3 - Risollevarimento ed emissioni non motoristiche da traffico

A4 - Settore industriale: margini di intervento sui piccoli impianti

A5 - Contenimento dell'inquinamento industriale e da impianti di produzione energetica

A6 - Interventi di riconversione del patrimonio edilizio in funzione del risparmio energetico

A7 - Interventi sul trasporto passeggeri

A8 - Interventi sul trasporto merci e multi modalità

A9 - Interventi su agricoltura ed ammoniacca

A10 - Emissioni da cantieri di costruzione civili e di grandi infrastrutture

Il raggiungimento di ciascun obiettivo viene monitorato mediante l'utilizzo di opportuni *indicatori*, che permettono di definire oggettivamente i target perseguiti.



LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA
NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	142 di 172

4.6.3.1.2 Zonizzazione, valutazione ed adeguamento della rete

L'entrata in vigore del D.Lgs. 13 agosto 2010, n. 155 "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa", abroga la legislazione nazionale previgente in materia e chiarisce diversi concetti in tema di gestione e valutazione della qualità dell'aria ambiente.

Uno dei principali aspetti è la stretta connessione tra suddivisione del territorio in zone ed agglomerati, classificazione delle zone ai fini della valutazione di qualità dell'aria e misura dei livelli dei principali inquinanti atmosferici. La zonizzazione costituisce il fondamento delle attività successive. I criteri per l'individuazione di zone ed agglomerati sono riportati tra i principi del decreto di cui all'art. 1, c. 4: "*d) la zonizzazione del territorio richiede la previa individuazione degli agglomerati e la successiva individuazione delle altre zone. Gli agglomerati sono individuati sulla base dell'assetto urbanistico, della popolazione residente e della densità abitativa. Le altre zone sono individuate, principalmente, sulla base di aspetti come il carico emissivo, le caratteristiche orografiche, le caratteristiche meteo-climatiche e il grado di urbanizzazione del territorio, al fine di individuare le aree in cui uno o più di tali aspetti sono predominanti nel determinare i livelli degli inquinanti e di accorpate tali aree in zone contraddistinte dall'omogeneità degli aspetti predominanti*".

La zonizzazione è un processo di competenza regionale e la classificazione delle zone e degli agglomerati è riesaminata almeno ogni cinque anni e, comunque, in caso di significative modifiche delle attività che incidono sulle concentrazioni nell'aria ambiente degli inquinanti di cui all'articolo 1, comma 2 del decreto.

Il D.Lgs. 155/2010 prevede la presentazione di un progetto di riesame della zonizzazione. Il progetto di riesame della zonizzazione del Veneto in adeguamento alle disposizioni del D.Lgs. 155/2010 è stato ufficialmente trasmesso dalla Regione Veneto al Ministero dell'Ambiente, ricevendo il nulla osta all'approvazione del progetto. Con DGR n. 2130 del 23 ottobre 2012 (pubblicata sul BUR n. 91 del 06/11/2012) la Regione del Veneto ha provveduto all'approvazione della nuova suddivisione del territorio regionale in zone e agglomerati relativamente alla qualità dell'aria, con effetto a decorrere dal 1 gennaio 2013. La nuova zonizzazione va a sostituire la precedente, approvata con DGR n. 3195/2006

La metodologia utilizzata per la zonizzazione del territorio ha visto la previa individuazione degli agglomerati e la successiva individuazione delle altre zone. Ciascun agglomerato corrisponde ad una zona con popolazione residente superiore a 250.000 abitanti, ed è costituito da un'area urbana principale e dall'insieme delle aree urbane minori che dipendono da quella principale sul piano demografico, dei servizi e dei flussi di persone e merci.

Per gli inquinanti "primari", la zonizzazione è stata effettuata sulla base del carico emissivo. Per gli inquinanti con prevalente o totale natura "secondaria", le altre zone sono state individuate sulla base di aspetti come le caratteristiche orografiche e meteorologiche, il carico emissivo, il grado di urbanizzazione del territorio. Le zone sono costituite anche da aree tra loro non contigue, ma omogenee sotto il profilo delle caratteristiche predominanti.

A seguito della zonizzazione del territorio, ciascuna zona o agglomerato è stata classificata allo scopo di individuare le modalità di valutazione mediante misurazioni in conformità alle disposizioni dell'Allegato II.

Individuazione degli agglomerati

In ottemperanza alle indicazioni del D.Lgs. 155/2010, sono state individuate in via preliminare le zone classificate come agglomerato dall'art. 2. Nel Veneto sono stati individuati 5 *agglomerati*, ciascuno costituito

dal rispettivo Comune Capoluogo di provincia, dai Comuni contermini e dai Comuni limitrofi connessi ai precedenti sul piano demografico, dei servizi e dei flussi di persone e merci. Gli agglomerati sono stati denominati come segue:

- Agglomerato Venezia: oltre al Comune Capoluogo di provincia, include i Comuni contermini;
- Agglomerato Treviso: oltre al Comune Capoluogo di provincia, include i Comuni contermini;
- Agglomerato Padova: oltre al Comune Capoluogo di provincia, comprende i Comuni inclusi nel Piano di Assetto del Territorio Intercomunale (Pati) della Comunità Metropolitana di Padova;
- Agglomerato Vicenza: oltre al Comune Capoluogo di provincia, include i Comuni della valle del Chiampo, caratterizzati dall'omonimo distretto industriale della concia delle pelli;
- Agglomerato Verona: oltre al Comune Capoluogo di provincia, comprende i Comuni inclusi nell'area metropolitana definita dal Documento Preliminare al Piano di Assetto del Territorio (PAT)

Nella seguente figura vengono rappresentati gli agglomerati individuati.

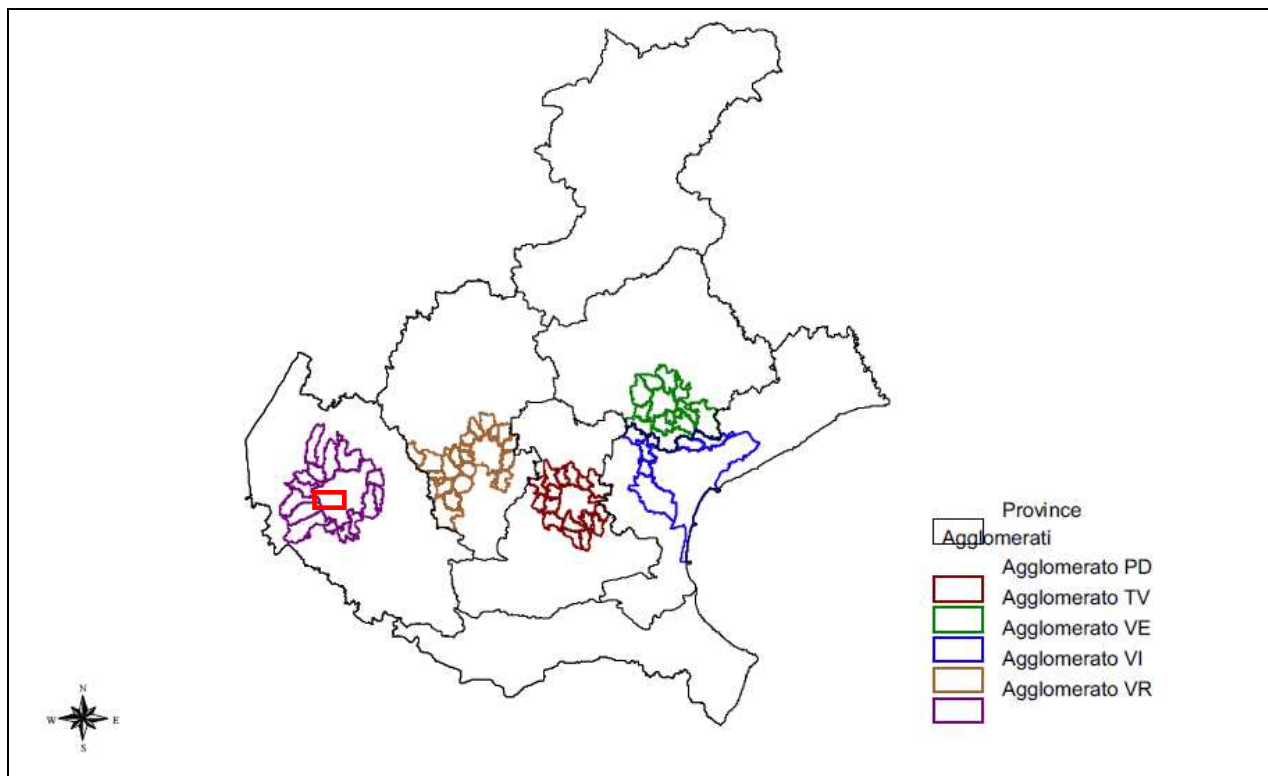


Figura 51 – Individuazione degli agglomerati, con indicazione dell'area interessata dal progetto in esame (in rosso).

Zonizzazione per gli inquinanti "primari"

Per ciascun inquinante sono state individuate due zone, a seconda che il valore di emissione comunale sia inferiore o superiore al 95° percentile, calcolato sulla serie dei dati comunali. Le zone sono state classificate come di seguito riportato:

- *Zona A*: zona caratterizzata da maggiore carico emissivo (Comuni con emissione > 95° percentile);
- *Zona B*: zona caratterizzata da minore carico emissivo (Comuni con emissione < 95° percentile).

Nella seguente figura viene rappresentata la zonizzazione per ciascun inquinante “primario”.

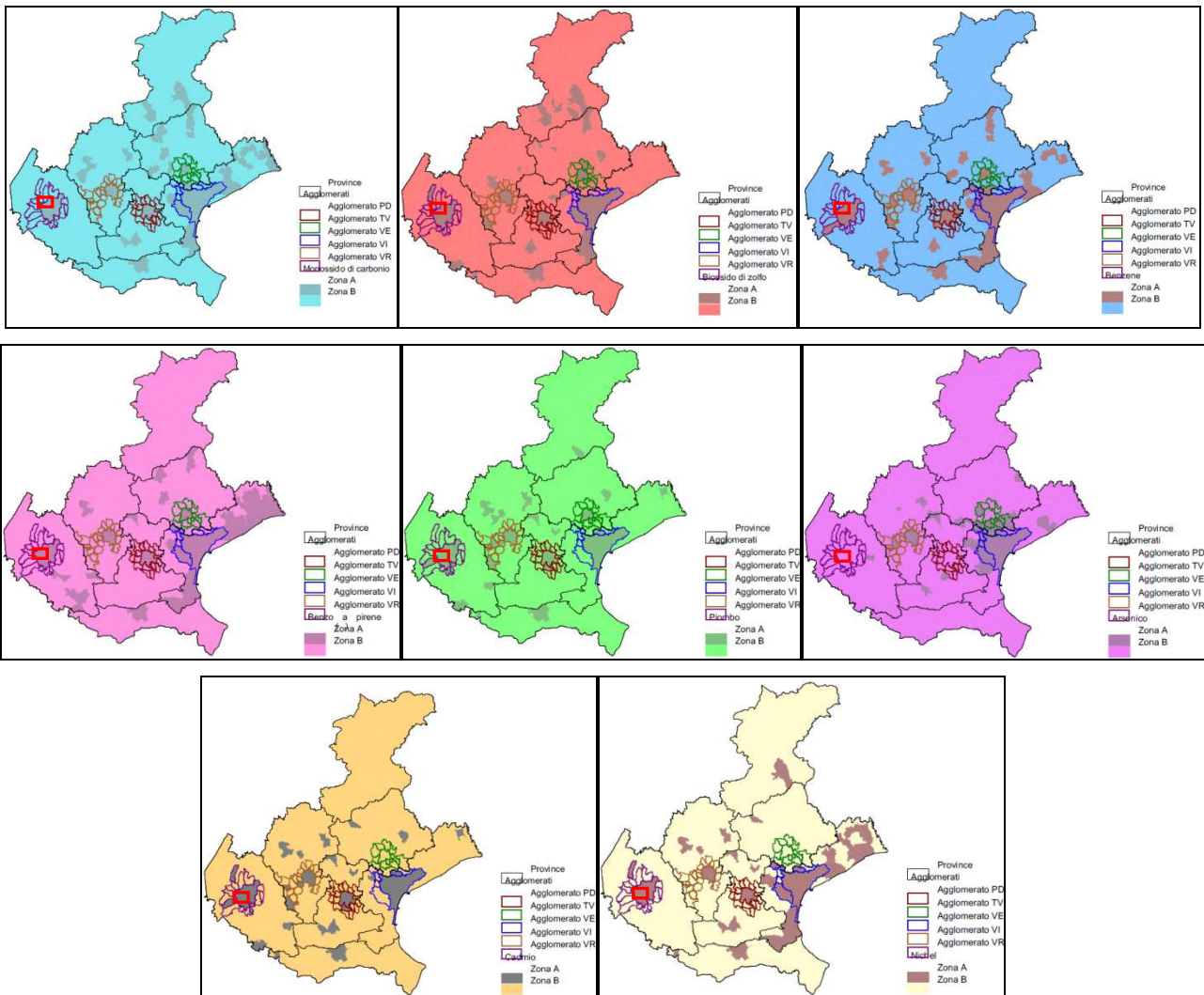


Figura 52 – Zonizzazione inquinanti primari: CO, SO₂,benzene, benzo(a)pirene, piombo, arsenico,cadmio e nichel.

Come si può notare, il Comune di Verona ricade in Zona A per tutti gli inquinanti, ad eccezione dell’arsenico.

Zonizzazione per gli inquinanti con prevalente o totale natura “secondaria”

Per gli inquinanti con prevalente o totale natura “secondaria” (il PM₁₀, il PM_{2,5}, gli ossidi di azoto, l’ozono), le zone sono state individuate sulla base di aspetti come le caratteristiche orografiche e meteo-climatiche, il carico emissivo, il grado di urbanizzazione del territorio.

Integrazione delle zonizzazioni

Le zonizzazioni precedentemente definite per ciascun inquinante “primario” (zone “A” e “B”) sono state integrate con le zone Agglomerato, preventivamente individuate, e con la zonizzazione definita per gli inquinanti “secondari”, più articolata considerato che le condizioni di criticità sul territorio sono connesse proprio a questi ultimi composti (PM₁₀, PM_{2,5}, NO_x, O₃). La mappatura degli inquinanti “primari” ha permesso di osservare che la zonizzazione dei “secondari” individua zone idonee ad un’applicazione di misure mirate anche alla riduzione di composti primari.

La suddivisione del territorio in due zone per i composti “primari” si integra in maniera compatibile con le zone individuate per i composti “secondari” e con gli Agglomerati.

Il processo di integrazione delle zone ha come risultato la zonizzazione rappresentata nella seguente figura, recante la classificazione e la codifica delle diverse zone.

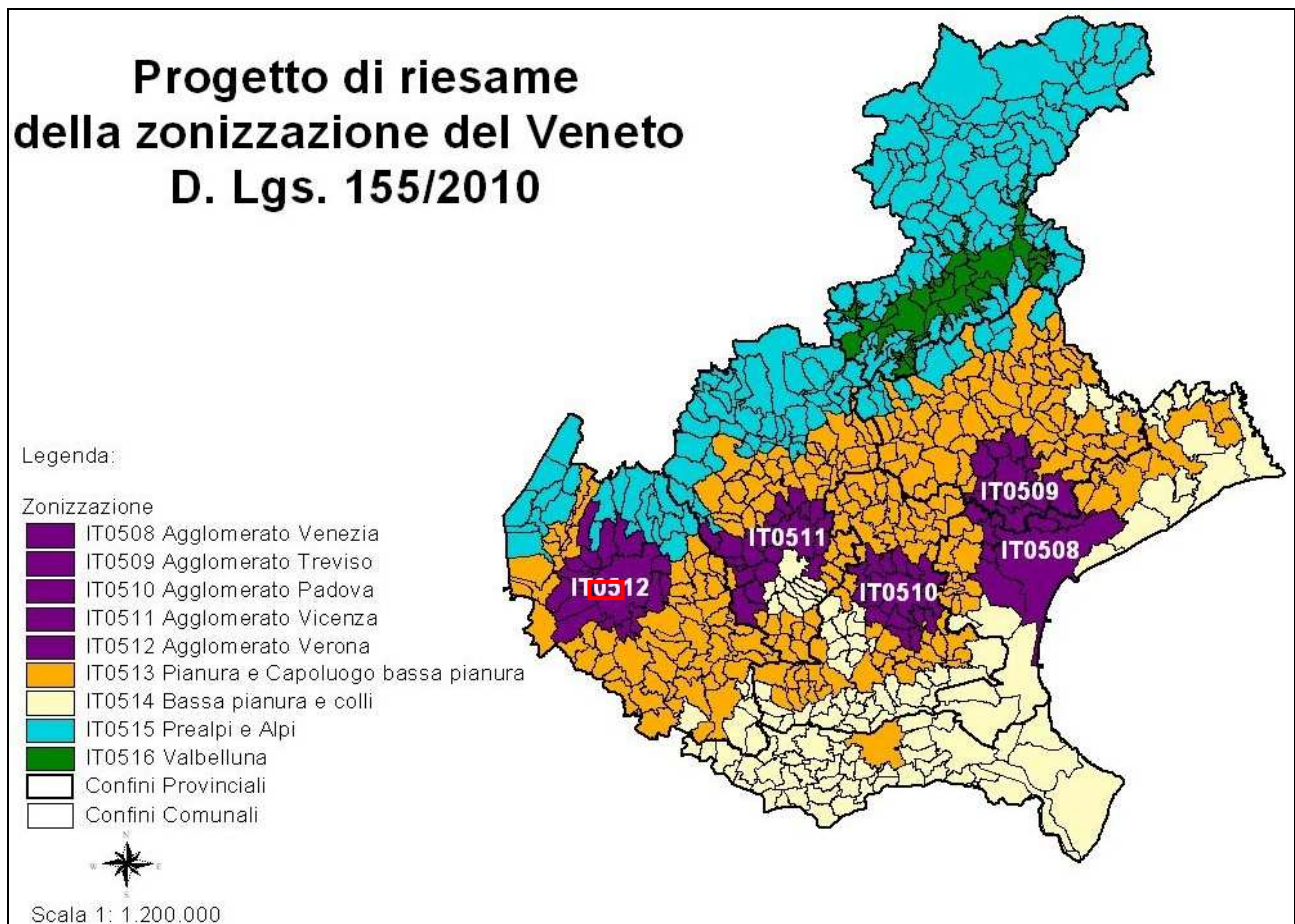


Figura 53 – Zonizzazione integrata ai sensi del D.Lgs. 155/2010.

4.6.3.1.3 Le azioni del piano

Rassegna delle azioni nel periodo 2004 – 2012

Nel Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA) approvato dal Consiglio Regionale con Delibera n. 57 dell'11 novembre 2004, erano state individuate le misure di carattere generale per il contenimento delle emissioni e le azioni finalizzate al risanamento della qualità dell'aria; erano state proposte anche le misure specifiche per la riduzione delle concentrazioni di inquinanti specifici e per le zone del territorio individuate come critiche per la presenza di inquinanti di tipo industriale. Nel PRTRA era stata definita anche la scala gerarchica delle competenze in materia di gestione della qualità dell'aria e di attuazione degli interventi di tipo strutturale ed emergenziale, mediante l'individuazione degli ambiti di intervento del Comitato di Indirizzo e Sorveglianza, composto dalla Regione, dalle sette Province del Veneto e dai sette Comuni capoluogo e dei Tavoli Tecnici Zonali. Nel periodo considerato (2004 - 2012) è emerso il ruolo fondamentale dei Tavoli Tecnici Zonali che hanno avuto il compito di coordinare gli interventi previsti nei Piani di Azione comunali, provvedimenti finalizzati a ridurre l'inquinamento atmosferico e a contenere i superamenti delle soglie di allarme e dei valori limite. Le azioni intraprese a livello regionale sono comunicate annualmente al Ministero dell'Ambiente mediante la compilazione del questionario "Piani e programmi" documento che riassume formalmente le misure di carattere tecnico, economico, informativo messe in atto dalle amministrazioni regionali per contrastare le situazioni critiche di inquinamento ed intervenire nelle aree in cui si sono verificati i superamenti dei valori limite.

Le azioni programmate nel periodo 2013 – 2020

Il nuovo Piano indica le nuove linee programmatiche di intervento della Regione Veneto, individuate sulla base del lavoro di analisi svolto a livello nazionale e a livello regionale. A livello nazionale, con Decreto del Ministero dell'Ambiente n.756 del 28 dicembre 2011, è stato istituito il "Gruppo di Lavoro per l'individuazione delle misure per la riduzione dell'inquinamento atmosferico", che ha presentato, il 18 luglio 2012, una prima versione del documento "Attività Tecnica e Proposte", nel quale sono contenute 44 misure suddivise nei seguenti ambiti o aree di intervento:

- A1) *Utilizzazione delle Biomasse in impianti industriali*
- A2) *Utilizzazione delle Biomasse in piccoli impianti civili e combustioni incontrollate*
- A3) *Risollevamento ed emissioni non motoristiche da traffico*
- A4) *Settore industriale: margini di intervento sui piccoli impianti*
- A5) *Contenimento dell'inquinamento industriale e da impianti di produzione energetica*
- A6) *Interventi di riconversione del patrimonio edilizio in funzione del risparmio energetico*
- A7) *Interventi sul trasporto passeggeri*
- A8) *Interventi sul trasporto merci e multi modalità*
- A9) *Interventi su agricoltura ed Ammoniacca*
- A10) *Emissioni da cantieri di costruzione civili e di grandi infrastrutture*

Tali aree di intervento sono correlate ai settori emissivi che sono stati individuati come maggiormente impattanti per lo stato della qualità dell'aria. Parallelamente sono stati indicati anche degli altri ambiti di



LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA

NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	147 di 172

intervento (B e C) e sono state individuate alcune misure legate all'approfondimento delle conoscenze, all'informazione del pubblico in materia di valutazione e risanamento della qualità dell'aria.

A7) Interventi sul trasporto passeggeri

Per quanto riguarda gli interventi previsti per tale ambito, appare necessario dare priorità alla programmazione e realizzazione di sistemi integrati di trasporto ferroviario regionale e trasporto locale, al fine di ridurre l'uso del veicolo privato negli spostamenti pendolari all'interno delle grandi città ed aree metropolitane, limitando così le congestioni del traffico e riducendo significativamente i consumi di carburante e le emissioni. Tra le Linee Programmatiche di intervento individuate sono riportati l'avvio della progettazione per la creazione della rete ferroviaria e metropolitana regionale per passeggeri, la realizzazione di nuove linee e l'ammodernamento e potenziamento dell'esistente.


Sulla base delle Linee Programmatiche e delle problematiche relative all'inquinamento atmosferico prodotto dal sistema dei trasporti è individuata una serie di Azioni Specifiche, tra le quali: *“Programmare e realizzare sistemi integrati di trasporto ferroviario regionale e trasporto locale, al fine di ridurre l'uso del veicolo privato negli spostamenti pendolari all'interno delle grandi città ed aree metropolitane, limitando così le congestioni del traffico e riducendo significativamente i consumi di carburante e le emissioni.”* e: *“Garantire una gestione più efficiente del servizio di trasporto pubblico locale (in particolar modo di quello dedicato ai pendolari), miglioramento del livello di servizio per bus e treni (anche potenziando il numero di corse), miglioramento della puntualità e pulizia dei mezzi, migliore informazione in tempo reale verso l'utenza (soprattutto in caso di ritardi e guasti), riqualificazione delle stazioni e delle zone di accoglienza dei passeggeri.”*

A8) Interventi sul trasporto merci e multimodalità

Per quanto riguarda tale ambito, il Piano riporta che la riduzione degli impatti ambientali del trasporto delle merci non può prescindere dalla necessità di ridurre le percorrenze del trasporto stradale a favore in particolare del trasporto ferroviario (il cui contributo emissivo alle emissioni di PM₁₀ pari al 6% del totale), promuovendo una maggiore efficienza dei servizi di trasporto anche mediante i necessari adeguamenti infrastrutturali e garantendo un collegamento tra i maggiori poli industriali regionali. Tra le Linee Programmatiche si riportano: *“Promuovere un adeguato sviluppo dei sistemi di trasporto su ferrovia (...)”* e *“Potenziamento della linea ferroviaria, per il trasporto delle merci, verso i maggiori poli industriali regionali”*, mentre, tra le Azioni specifiche individuate, il Piano riporta la: *“riduzione delle percorrenze del trasporto stradale a favore del trasporto marittimo e ferroviario, promozione maggiore efficienza dei servizi di trasporto anche mediante adeguamenti infrastrutturali, garantendo un collegamento tra i maggiori poli industriali regionali”*

4.6.3.2 Analisi di coerenza

Si rileva la piena coerenza anche con l'aggiornamento del vigente Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera, il cui Documento di Piano (ad oggi adottato con DGR n.2872 del 28 dicembre 2012) promuove il trasporto ferroviario, sia di persone che di merci.

	LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA IN09	LOTTO 10	CODIFICA R22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. B

4.6.4 Piano Faunistico - Venatorio Provinciale 2013-2017

Il Piano faunistico venatorio è uno strumento di pianificazione di settore che si realizza in accordo con la Legge 157/92. Il piano ha come obiettivo la conservazione e gestione del patrimonio faunistico in quanto patrimonio di tutta la collettività.

Il Piano faunistico – venatorio della Provincia di Verona è stato adottato con Deliberazione della Giunta Provinciale 8 agosto 2013, n.150 (BUR n.75 del 30 agosto 2013).

4.6.4.1 Obiettivi del Piano

Gli obiettivi generali del Piano sono:

- la conservazione della fauna selvatica nel territorio della provincia attraverso misure di tutela e di gestione;
- l’attuazione di un prelievo venatorio ecologicamente ed economicamente corretto, commisurato rispetto al patrimonio faunistico stimato.

4.6.4.2 Struttura e contenuti del Piano

Dopo la definizione dei propri obiettivi e un inquadramento normativo, il Piano si articola in una parte di analisi del territorio e delle sue potenzialità faunistiche da cui si articola la successiva parte relativa alla pianificazione.

I principali contenuti e le azioni del documento di Piano riguardano la definizione dei seguenti aspetti:

- pianificazione territoriale: individuazione della Territorio Agro – silvo - pastorale (TASP) secondo i criteri definiti dalla Regione; proposta per l’istituzione di Ambiti Territoriali di Caccia (ATC) e di Comprensori Alpini (CA), la cui ripartizione è di competenza regionale (art. 14 comma 1 della LN 157/92); individuazione degli istituti di protezione della fauna e degli istituti venatori; rapporto con la pianificazione provinciale;
- gestione ambientale e faunistica (attività venatoria, immissioni e ripopolamenti, modalità di caccia, miglioramenti ambientali, ecc.);
- criteri per le modalità di risarcimento dei danni da fauna.

Il Piano è corredato dai seguenti documenti:

- Studio di Incidenza ambientale,
- Rapporto Ambientale;
- Sintesi non tecnica;
- Elaborati cartografici: Tavole 1 e 2 – Sintesi della pianificazione;
- Valutazione di incidenza ambientale;
- Obiettivi di sostenibilità del Piano faunistico - venatorio provinciale.

	LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA IN09	LOTTO 10	CODIFICA R22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. B

Nei propri Piani faunistico - venatori le Province definiscono:

- le Oasi di protezione;
- le Zone di ripopolamento e cattura;
- i Centri pubblici di riproduzione della fauna selvatica allo stato naturale;
- i Centri privati di riproduzione della fauna selvatica allo stato naturale;
- le Zone per l'addestramento, allenamento e gare dei cani, disciplinando la loro attività in termini di superfici e periodi;
- i piani di miglioramento degli habitat;
- le attività di immissione della fauna selvatica;
- i criteri per il risarcimento delle attività agricole danneggiate;
- gli incentivi per proprietari o conduttori di fondi agricoli che operano per il ripristino e la tutela degli habitat;
- le zone ove è possibile assegnare i permessi per la realizzazione di appostamenti fissi.

Il Piano faunistico venatorio provinciale deve inoltre contenere lo Studio di valutazione di incidenza ambientale prodotta dalla caccia e dall'attività venatoria, e dalle attività connesse, sui siti della Rete Natura 2000, come previsto dalle direttive della Comunità europea "Habitat" e "Uccelli" e del D.P.R. n. 357/1997 e successive modifiche.

Il Piano faunistico venatorio ha durata di 5 anni a partire dalla stagione venatoria 2012/2013, fatto salvo eventuali proroghe.

4.6.4.3 Pianificazione faunistico – venatoria 2013-2017

Nella provincia di Verona insistono due aree a diversa pianificazione faunistico – venatoria: la Zona Alpi e la parte di pianura. Ai fini gestionali, la Zona Alpi risulta suddivisa in Comprensori alpini mentre la zona di pianura in Ambiti Territoriali di Caccia (ATC), come mostrato nella figura seguente.

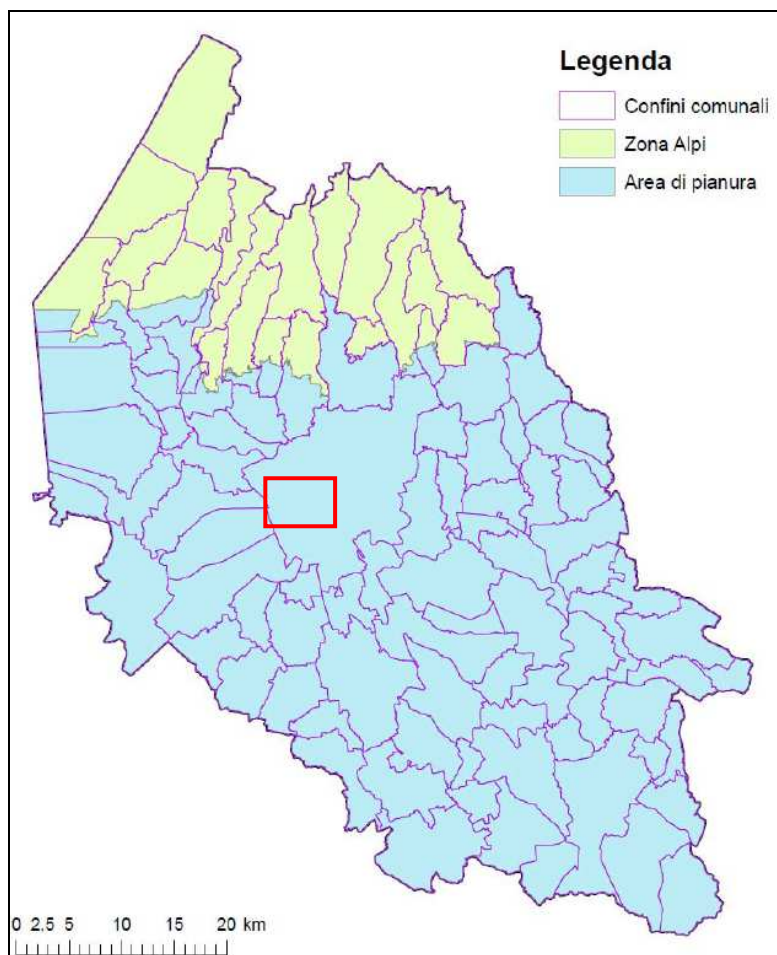


Figura 54 – Localizzazione delle aree omogenee.

Il territorio non soggetto a gestione privatistica o destinato alla protezione della fauna è soggetto ad una gestione programmata delle attività venatorie. Il Territorio Agro – silvo - pastorale non incluso nella Zona Alpi è organizzato in ATC, ossia ambiti gestionali con caratteristiche ambientali omogenee al loro interno (art. 14 comma 1, L. 157/92), in grado di garantire “l’autosufficienza faunistica”. L’individuazione degli ATC è di competenza regionale, la quale si avvale delle indicazioni provenienti dalle maggiori associazioni professionali agricole e dalle provincie interessate (art. 14 comma 1, L. 157/92 e art. 8 comma 4, L.R. 50/93). Nel territorio veronese sono individuati 6 ATC.

Come si può notare dalla Figura 55, l’area interessata dal tracciato risulta interna all’ambito ATC1 – Del Garda, localizzato nella parte centro occidentale della provincia, che si estende per 52.102,49 ettari, dei quali 21.159,26 non possono essere utilizzati per l’attività venatoria.

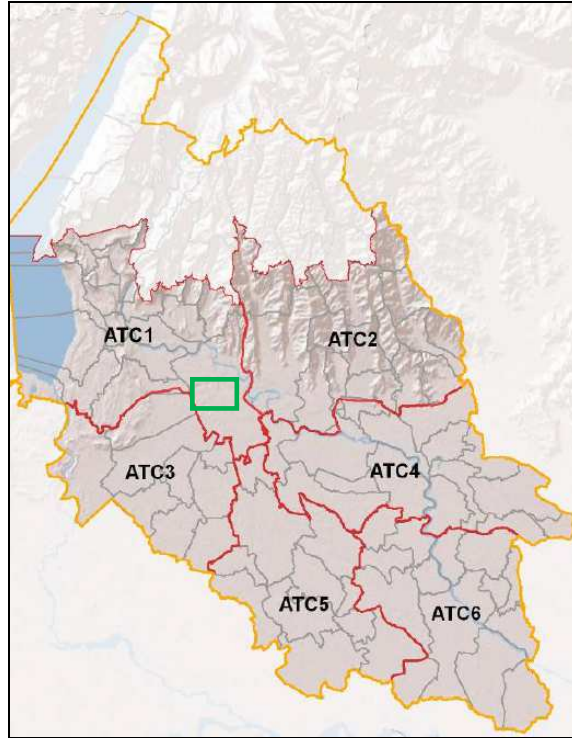


Figura 55 – Localizzazione degli Ambiti Territoriali di Caccia (ATC) nella Provincia di Verona.

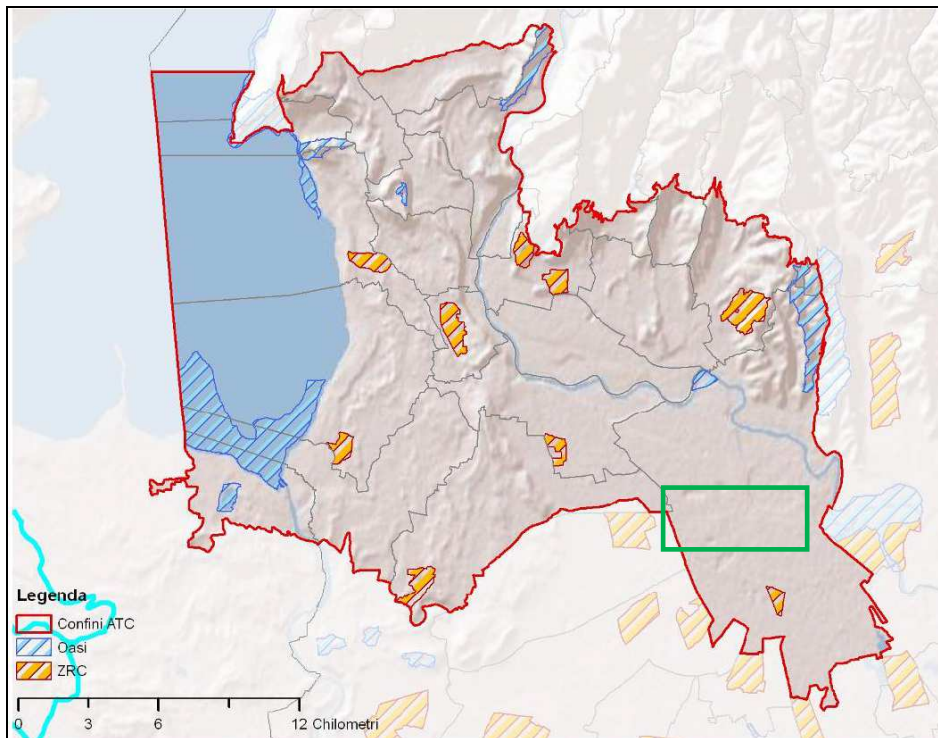


Figura 56 – Inquadramento dell'ATC 1 e degli istituti presenti entro i confini dello stesso.

	LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA IN09	LOTTO 10	CODIFICA R22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. B

Di seguito si riporta uno stralcio della Tavola 1- Sintesi della pianificazione del Piano faunistico – venatorio relativo all’area interessata dall’intervento in esame, con sovrapposta l’area interessata dal tracciato in esame.



Figura 57 – Stralcio della Tavola 1 relativa al Piano faunistico – venatorio provinciale e relativa legenda.

4.6.4.4 Analisi di coerenza

L’area vasta di progetto ricade integralmente all’interno dell’Ambito Territoriale di Caccia ATC1. Il progetto in esame non interferisce con alcun istituto per la protezione della fauna.

5 VINCOLI

Nel presente paragrafo si procederà ad una valutazione della situazione vincolistica presente nell'area in esame.

I vincoli analizzati consistono prevalentemente nei beni paesaggistici ed ambientali vincolati ai sensi del D.Lgs 42/2004, rilevati da fonti bibliografiche, quali: SITAP, Piano paesaggistico, il Ministero dell'Ambiente, il Ministero dei beni e delle Attività Culturali e la Soprintendenza ai Beni Ambientali, Architettonici, Artistici e Storici e tutta la pianificazione di scala regionale, provinciale e comunale.

5.1 Vincoli paesaggistici ed ambientali

Nella presente sezione sono stati desunti i beni ambientali, paesaggistici, monumentali, archeologici ed architettonici vincolati ai sensi del D.Lgs. del 22/01/04, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" (ex lege 1497/39; ex lege 431/85; ex lege 1089/39), che ha abrogato espressamente il D.Lgs. n. 490 del 1999 (Testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali ed ambientali) e il D.P.R. n. 283 del 2000 (Regolamento recante disciplina delle alienazioni di beni immobili del demanio storico e artistico) e le aree soggette a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. 30/12/1923 n. 3267.

Per maggiori approfondimenti si rimanda alla specifica relazione paesaggistica allegata al progetto IN0910R22RGIM007001A.

5.1.1 Vincolo paesaggistico, beni vincolati ai sensi dell' art. 136 del D.Lgs. 42/2004

Nella seguente immagine viene riportata la rappresentazione cartografica delle aree e dei beni sottoposti a vincolo paesaggistico, immobili ed aree di notevole interesse pubblico, ai sensi dell'art. 136 del D. Lgs. 42/2004.



Figura 58 - Aree sottoposte a vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs 42/2004 artt. 136 del codice – Fonte Ministero dei Beni culturali.

Si evidenzia che il tracciato in esame **non insiste in alcuna area vincolata dal punto di vista paesaggistico ai sensi del D.Lgs 42/2004 degli art. 136 e 157 del codice.**

5.1.2 Vincolo paesaggistico, corsi d'acqua. Beni vincolati ai sensi dell' art. 142 lett. C

Nella figura che segue si rappresentano le aree di rispetto di 150 metri dalle sponde dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna; tale immagine risulta estrapolata dal geoportale del Ministero dei Beni Culturali.



Figura 59 - Aree sottoposte a vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs 42/2004 art. 142 c.1 del codice – aree di rispetto dalle coste e dai corpi idrici – Fonte Ministero dei Beni Culturali.

Il tracciato ferroviario in esame **non ricade nella fascia di rispetto di fiumi, torrenti e corsi d'acqua.**

5.1.3 Vincolo paesaggistico, zone boscate. Beni vincolati ai sensi dell' art. 142 lett. G del D.Lgs.42/2004

Di seguito si riporta uno stralcio planimetrico raffigurante il vincolo paesaggistico, zone boscate, ai sensi dell'art. 142 lettera G) del D. Lgs. 42/2004.

I territori coperti da foreste e da boschi, ancorchè percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboscamento, ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera " g " del D. Lgs. 42/2004, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227.

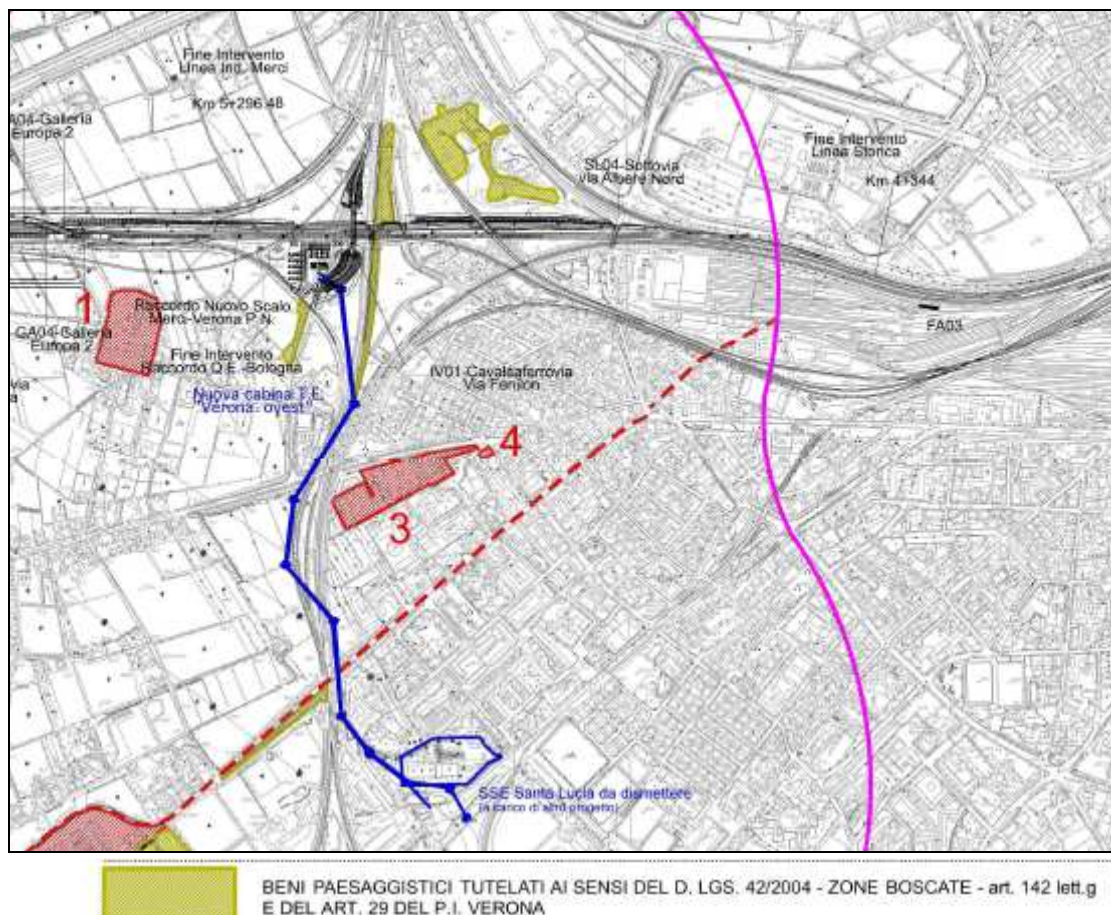


Figura 60 - Stralcio cartografico con indicazione del vincolo paesaggistico delle aree boscate.

La Figura 60 è stata estratta dalla pianificazione comunale di Verona, in cui si evidenzia che il tracciato interferisce con un'area vincolata dal punto di vista paesaggistico per la presenza di un elemento boschivo di rilievo.

5.1.4 Beni architettonici

In prossimità dell'area in esame, si rileva la presenza di un'area doppiamente vincolata dal punto di vista architettonico/monumentale, rappresentata nella precedente Figura 60 e catalogata col numero 32 come Villa Fenilon, Muselli, Reichnebach e la relativa Corte Rurale.

Nelle immagini che seguono, viene rappresentata la Villa Fenilon, Muselli, Reichnebach allo stato attuale.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	157 di 172



Figura 61 – Vista allo stato attuale della Villa Fenilon, Muselli, Reichnebach.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	158 di 172

6 LE AREE NATURALI PROTETTE

La presente sezione -è relativa alle aree naturali protette, avendo esaminato inizialmente la normativa di riferimento, suddivisa tra normativa a scala nazionale e regionale, e -avendo verificato l'eventuale interferenza degli interventi con Parchi, Siti di Interesse Comunitario e Zone di Protezione Speciale.

6.1 Normativa di riferimento

Si riporta di seguito la principale normativa di riferimento di livello Comunitario, nazionale e regionale in materia di biodiversità ed aree naturali protette.

6.1.1 Livello Comunitario

- Direttiva 79/409/CEE cosiddetta Direttiva Uccelli;
- Direttiva 92/43/CEE cosiddetta Direttiva Habitat.

6.1.2 Livello nazionale

- Decreto del Presidente della Repubblica n. 357 del 8 Settembre 1997, "Regolamento recante attuazione della Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche" (G.U. n. 248 del 23 ottobre 1997);
- Decreto Ministeriale del 3 Aprile 2000, "Elenco dei siti di importanza Comunitaria e delle Zone di Protezione Speciali, individuati ai sensi delle Direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE", (G.U. n.95 del 22 Aprile 2000);
- Decreto Ministeriale n. 224 del 3 settembre 2002 "Linee guida per la gestione dei Siti Natura 2000" pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 24 settembre 2002;
- Decreto del Presidente della Repubblica 12 marzo 2003 n. 120 "Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche" (G.U. n. 124 del 30 maggio 2003);
- Decreto Ministeriale del 25 Marzo 2005, "Annullamento della deliberazione 2 Dicembre 1996 del Comitato per le Aree Naturali Protette; gestione e misure di conservazione delle Zone di Protezione Speciale (ZPS) e delle Zone Speciali di Conservazione (ZSC) (G.U. n. 155 del 6/7/2005).

6.1.3 Livello Regionale

- Legge Regionale 40/84 "Nuove norme per l'istituzione di parchi e riserve naturali regionali";
- Legge 394/91 "Legge Quadro sulle aree protette".

A livello comunitario le Direttive fondamentali per quanto riguarda la conservazione della natura sono, quindi, la Direttiva Habitat e la Direttiva Uccelli.

La Direttiva Uccelli impone agli stati membri delle misure di tutela concernenti la conservazione degli uccelli selvatici. Uno strumento fondamentale a questo scopo, istituito dalla direttiva, è l'individuazione di Zone di

Protezione Speciali (ZPS) definite come territori idonei per estensione e/o localizzazione geografica alla conservazione delle specie di uccelli di cui all'allegato I della direttiva citata, concernente la conservazione degli uccelli selvatici.

6.1.4 Rete Natura 2000

La Direttiva Habitat si prefigge come scopo principale quello di promuovere il mantenimento della biodiversità, tenendo conto delle esigenze economiche, sociali, culturali e regionali, contribuendo all'obiettivo generale di sviluppo durevole. A questo stesso scopo è prevista la costituzione di una rete ecologica europea, Natura 2000, all'interno della quale sono inserite anche le Zone di Protezione Speciale dalla Direttiva Uccelli. Di seguito vengono riportate le definizioni di Sito di importanza comunitaria e Zone speciali di conservazione.

- **Sito di importanza comunitaria (SIC):** sito che, nella o nelle regioni biogeografiche cui appartiene, contribuisce in modo significativo a mantenere o a ripristinare un tipo di habitat naturale, o una specie animale o vegetali di interesse, in uno stato di conservazione soddisfacente, in modo da mantenere la diversità biologica nella regione biogeografica in questione. Per le specie animali che occupano ampi territori, i siti di importanza comunitaria corrispondono ai luoghi, all'interno dell'area di ripartizione naturali di tali specie, che presentano gli elementi fisici o biologici essenziali alla loro vita e riproduzione.
- **Zone speciali di conservazione (ZSC):** risultano essere siti di importanza comunitaria designati dagli Stati membri mediante un atto regolamentare, amministrativo e/o contrattuale, in cui sono applicate le misure di conservazione necessarie al mantenimento o al ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e/o delle popolazioni delle specie per cui il sito è designato.

L'individuazione delle aree con caratteristiche ascrivibili a quelle dei SIC avviene da parte degli Stati membri. Successivamente la Commissione appositamente istituita dalla CE, istituisce le ZSC. A questo scopo in Italia è nato il progetto Bioitaly, che ha studiato ed individuato numerosi SIC e ZPS sul territorio nazionale, per un'estensione rispettivamente pari a circa il 15% e l'11% del territorio nazionale.

L'articolo 6 della Direttiva Habitat istituisce, inoltre, un ulteriore strumento di tutela delle aree interessate dalla Rete Natura 2000: la Valutazione d'incidenza, da effettuarsi per qualsiasi piano o progetto, non direttamente connesso con la gestione del sito, che possa avere una significativa incidenza sullo stato del sito, soprattutto in riferimento ad interferenze con le componenti abiotiche, biotiche e con le connessioni ecologiche del sistema ambientale.

A livello nazionale, per quanto riguarda le aree protette, il principale riferimento normativo è rappresentato dalla Legge Quadro sulle aree protette, L. 6 dicembre 1991, n. 394. Questa legge si presenta con le finalità di garantire e promuovere, in forma coordinata, la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturale del paese. Per conseguire questo scopo sono previste diverse tipologie di aree protette, elencate di seguito nella loro definizione dalla legge stessa.

- **Parchi Nazionali:** costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono uno o più ecosistemi intatti o anche parzialmente alterati da interventi antropici, una o più formazioni fisiche, geologiche, geomorfologiche, biologiche, di rilievo internazionale o nazionale per valori naturalistici, scientifici, estetici, culturali, educativi e ricreativi tali da richiedere l'intervento dello Stato ai fini della loro conservazione per le generazioni presenti e future.

- **Parchi Naturali Regionali:** sono costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali ed eventualmente da tratti di mare prospicienti la costa, di valore naturalistico e ambientale, che costituiscono, nell'ambito di una o più regioni limitrofe, un sistema omogeneo, individuato dagli assetti naturalistici dei luoghi, dai valori paesaggistici e artistici e dalle tradizioni culturali delle popolazioni locali.
- **Riserve Naturali:** sono costituite da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono una o più specie naturalisticamente rilevanti della flora e della fauna, ovvero presentino uno o più ecosistemi importanti per la diversità biologica o per la conservazione delle risorse genetiche. Le riserve naturali possono essere statali o regionali in base alla rilevanza degli elementi naturalistici in esse rappresentati.
- **Aree di reperimento terrestri e marine:** indicate dalle leggi 394/91 e 979/82, che costituiscono aree la cui conservazione attraverso l'istituzione di aree protette è considerata prioritaria.

Nell'art. 12 la L. 394/91 prevede la redazione di un Piano del Parco, uno strumento tecnico amministrativo di gestione e di tutela dei valori naturali ed ambientali dell'area naturale protetta. In particolare deve disciplinare:

- organizzazione generale del territorio e sua articolazione in aree o parti caratterizzate da forme differenziate di uso, godimento e tutela;
- vincoli, destinazioni di uso pubblico o privato e norme di attuazione relative con riferimento alle varie aree o parti del piano;
- sistemi di accessibilità veicolare e pedonale con particolare riguardo ai percorsi, accessi e strutture riservate ai disabili, ai portatori di handicap e agli anziani;
- sistemi di attrezzature e servizi per la gestione e la funzione sociale del parco, musei, centri di visite, uffici informativi, aree di campeggio, attività agrituristiche;
- indirizzi e criteri per gli interventi sulla flora, sulla fauna e sull'ambiente naturale in genere.

Allo scopo di perseguire le suddette funzioni e quella fondamentale di protezione della natura, il Piano prevede la suddivisione della superficie protetta in quattro tipologie di aree:

- riserve integrali, dove l'ambiente naturale è conservato nella sua integrità;
- riserve generali orientate, nelle quali vige il divieto di costruire nuove opere edilizie, ampliare le costruzioni esistenti, eseguire opere di trasformazione del territorio; possono tuttavia essere consentite le utilizzazioni produttive tradizionali e la realizzazione delle infrastrutture strettamente necessarie;
- aree di protezione, nelle quali, in conformità con i criteri fissati dall'Ente parco, possono essere mantenute le attività agro – silvo - pastorali e simili, purché svolte secondo gli usi tradizionali ovvero secondo metodi di agricoltura biologica;
- aree di promozione economica e sociale, estesamente modificate dai processi di antropizzazione, nelle quali sono consentite attività di miglioramento socioculturale comunque compatibili con le finalità del parco.

Il Piano sostituisce ad ogni livello i piani paesistici, i piani territoriali o urbanistici e ogni altro strumento di pianificazione.

Nella trattazione delle aree protette vanno inoltre tenute in considerazione altre tipologie di zone soggette a tutela:

- zone umide di interesse internazionale: sono costituite da aree acquitrinose, paludi, torbiere oppure zone naturali o artificiali d'acqua, permanenti o transitorie comprese zone di acqua marina la cui profondità, quando c'è bassa marea, non superi i sei metri che, per le loro caratteristiche, possono essere considerate di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar;
- altre aree naturali protette: sono aree (oasi delle associazioni ambientaliste, parchi suburbani, ecc.) che non rientrano nelle precedenti classi. Si dividono in aree di gestione pubblica, istituite cioè con leggi regionali o provvedimenti equivalenti, e aree a gestione privata, istituite con provvedimenti formali pubblici o con atti contrattuali quali concessioni o forme equivalenti.

6.1.5 Area Naturale Protetta di Interesse Locale

Nelle vicinanze, dell'area in progetto si segnala la presenza del Parco dell'Adige, istituito con deliberazione n. 5 del 28 febbraio 2005 dal Consiglio Comunale di Verona; si tratta di un'area naturale protetta di interesse locale, ai sensi dell'art. 27 della L.R. 16 agosto 1984 n. 40. Il Parco si suddivide in due zone: il Parco dell'Adige Nord ed il Parco dell'Adige Sud, perimetrati nell'ambito del comune di Verona come nell'immagine che segue.

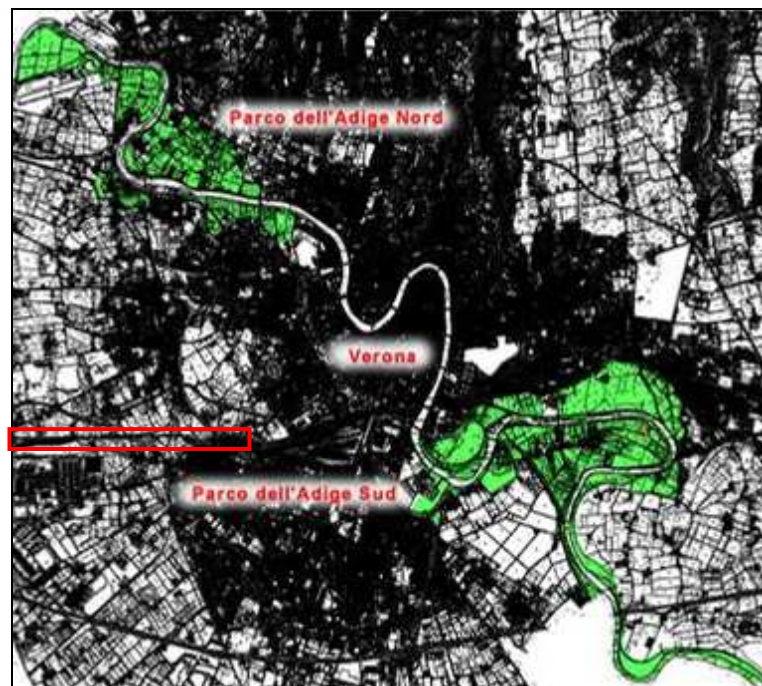


Figura 62 – Ambito del Parco dell'Adige nel comune di Verona.

Il Parco dell'Adige Nord si estende su una superficie di circa 315 ha e si sviluppa dai confini con il comune di Pescantina fino ai limiti del centro storico nel quartiere dei Navigatori. Comprende, sulla riva sinistra, le aree del Saval e, sulla riva destra, le aree di Boscomantico del forte di Parona, della Sorte, di Villa Pullé e la fascia lungo l'Adige che dal Chievo si estende fino al parco delle mura. Sono aree che per la loro eterogeneità, e non costituendo una unità territoriale ben identificabile, possono essere oggetto di interventi

specifici e tra loro differenziati e complementari. L'area del Saval, caratterizzata dalla presenza di alcuni insediamenti produttivi, che non rappresenta un ambiente di interesse naturalistico, potrebbe essere oggetto di interventi per la creazione di un parco attrezzato per scopi ricreativi e la creazione anche di impianti sportivi all'aperto. Sulla riva destra il forte del Chievo, di proprietà pubblica, potrebbe invece essere il luogo partenza di un itinerario riguardante il sistema dei forti di Verona; al forte potrebbe essere legato il riassetto e l'utilizzo a scopi socio-culturali di Villa Pullé e del suo parco. La fascia lungo l'Adige fino al quartiere Navigatori, data la continuità con il tessuto urbano centrale potrebbe avere una fruizione sociale da parte della popolazione delle zone circostanti.

6.2 Siti di Interesse Comunitario

Nella seguente immagine si evidenzia che, secondo quanto cartografato nella Rete Natura 2000 (Geoportale Nazionale), l'area in esame non ricade in alcun Sito di Interesse Comunitario.

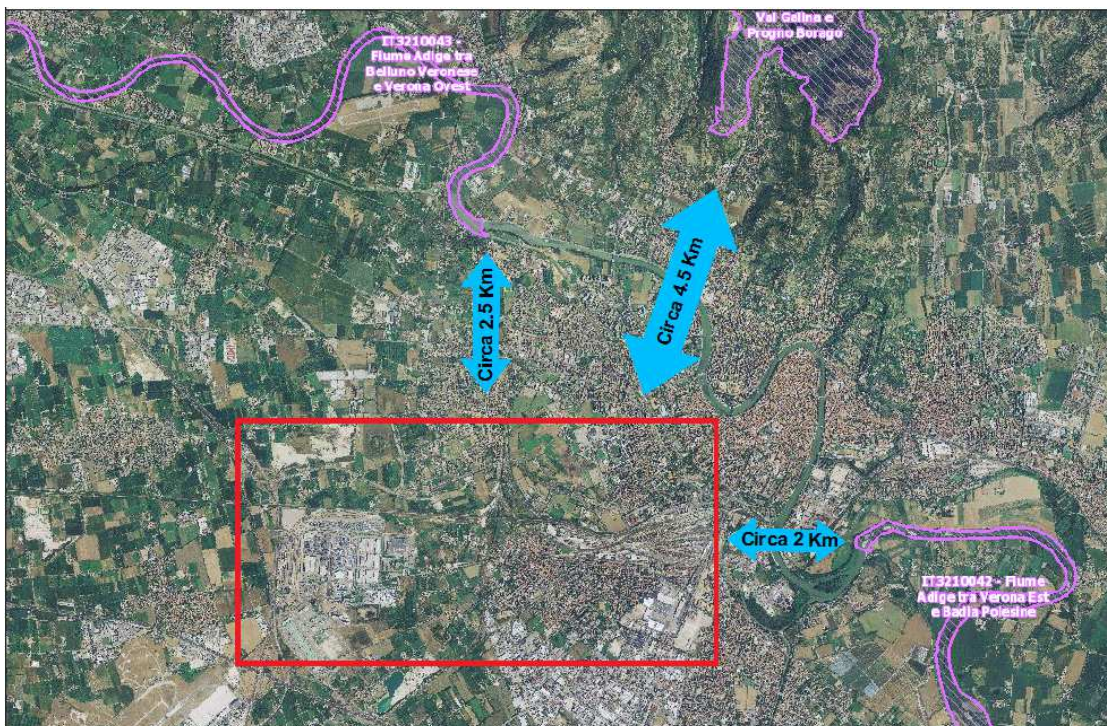


Figura 63 – Siti di Interesse Comunitario presenti in prossimità del tracciato in progetto. Geoportale Nazionale.

I SIC più vicini all'area oggetto dell'intervento sono:

- IT3210043 – Fiume Adige tra Belluno Veronese e Verona Ovest, da cui dista circa 2,5 Km;
- IT3210012 – Val Gallina e Prognò Borago, da cui dista circa 4,5 Km;
- IT3210042 – Fiume Adige tra Verona Est e Badia Polesine, da cui dista circa 2 Km.

6.3 Zone di Protezione Speciale

Nella seguente immagine si evidenzia che l'area in esame non ricade in alcuna area catalogata come Zona di Protezione Speciale, ZPS, ma le aree ZPS sono molto distanti (circa 10-13 Km) all'area oggetto di realizzazione del progetto di studio.

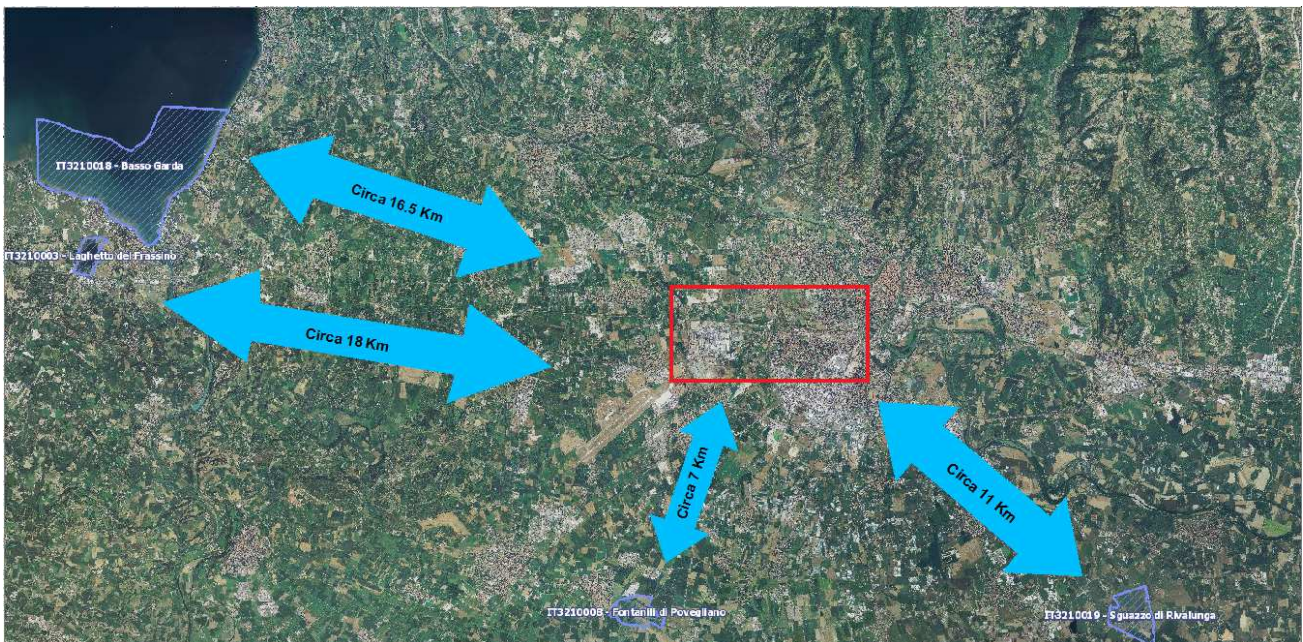


Figura 64 – Zone di Protezione Speciale prossime all'area in progetto. Geoportale Nazionale.

Le ZPS più vicine all'area oggetto dell'intervento sono:

- IT3210008 – Fontanili di Povegliano, da cui dista circa 7 Km;
- IT3210019 – Sguazzi di Rivalunga, da cui dista circa 11 Km.

7 INVENTARIO NAZIONALE DEGLI STABILIMENTI SUSCETTIBILI DI CAUSARE INCIDENTI RILEVANTI AI SENSI DEL D.LGS. 17/08/1999 N.334

All'interno del presente paragrafo è stata riportata una rassegna dei principali stabilimenti suscettibili di causare incidenti rilevanti, al fine di verificare eventuali interferenze con il progetto in esame. Il D.lgs. 17/08/1999 n.334 detta disposizioni finalizzate a prevenire incidenti rilevanti connessi a determinate sostanze pericolose e a limitarne le conseguenze per l'uomo e per l'ambiente.

L'inventario degli stabilimenti suscettibili di causare incidenti rilevanti è stato rilevato dal sito del *ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare*, aggiornato al 2014.

D.Lgs. 334/1999- Art. 6/7

Provincia	Comune	località	Regione sociale	Attività
Verona	Bovolone	Villafontana di Bovolone	Geofin srl	deposito di fitofarmaci
	Castelnuovo del garda		Air liquide italia produzione srl	produzione e/o deposito di gas tecnici
	Legnago	San pietro di legnago	Orogas sas	deposito di gas liquefatti
	Legnago		Gas Adige Legnago srl	deposito di gas liquefatti
	Minerbe		Zanardi Fonderie SPA	acciaierie e impianti metallurgici
	San martino buon albergo		Sol Spa	produzione e/o deposito di gas tecnici
	Trevenzuolo	Fraz. Fornace	Isopan SPA	altro
	Verona	Serenelli	AGSM distribuzione SPA	altro
	Verona		Galvitek srl	galvanotecnica

Di seguito si riporta uno stralcio cartografico raffigurante il progetto in esame e la localizzazione degli stabilimenti suscettibili di causare incidenti rilevanti più prossimi al tracciato.

Come si può evincere dalla figura sottostante il progetto in esame non interferisce con nessun stabilimento a rischio e pertanto non si rileva nessuna particolare criticità.

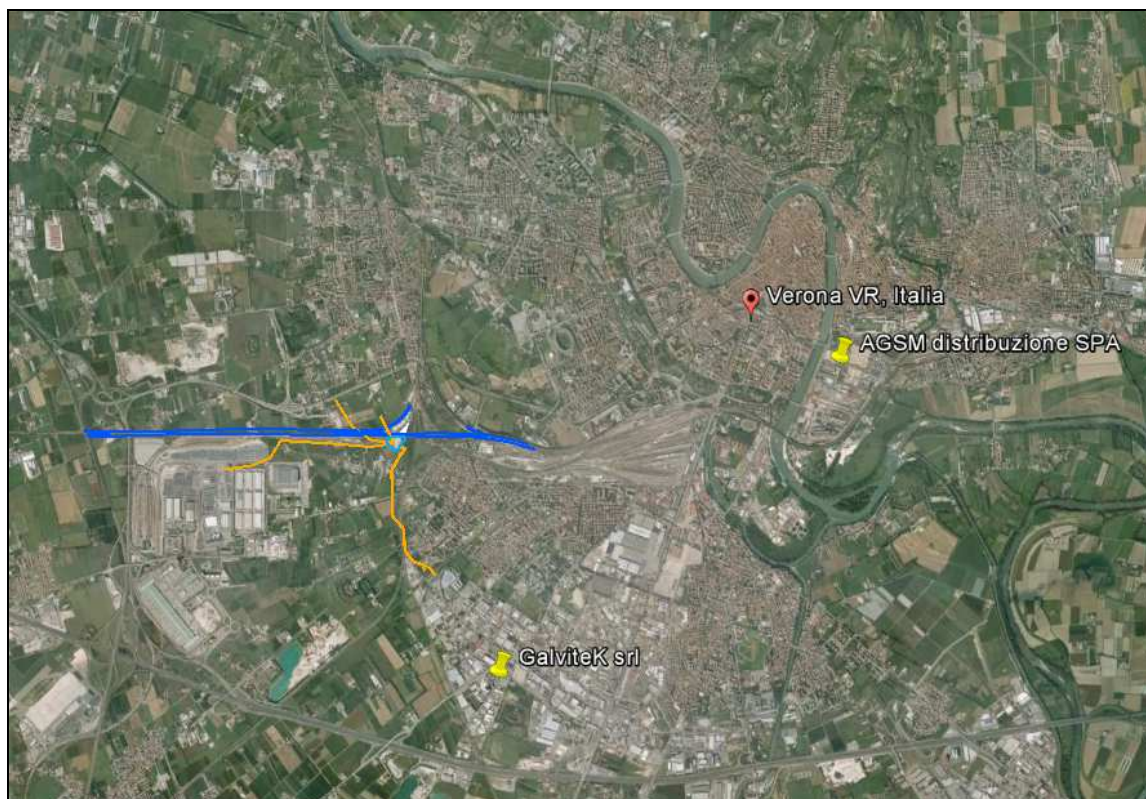


Figura 65. Stralcio cartografico raffigurante il progetto in esame e gli stabilimenti più prossimi al tracciato

D.Lgs. 334/1999- Art. 6/7/8

Provincia	Comune	località	Regione sociale	Attività
Verona	Colagnola ai colli	Zona Ind.le di Vago	Turati depositi di turati Giovanni SNC	deposito di fitofarmaci
	Lazise	Colà di Lazise	Novaresine srl	stabilimento chimico o petrolchimico
	Minerbe		Industria chimica Scarmagnan Alberto e C sas	stabilimento chimico o petrolchimico
	Oppeano		Aso SPS unipersonale Spa	Galvanotecnica
	Povegliano Veronese		Valentis srl	stabilimento chimico o petrolchimico
	Povegliano Veronese		Chimica CBR SPA	stabilimento chimico o petrolchimico
	Ronco all'Adige		Zordan Logistica srl	deposito di fitofarmaci



LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA

NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	166 di 172

D.Lgs. 334/1999- Art. 6/7/8

Provincia	Comune	località	Regione sociale	Attività
	Sant'ambrogio di Valpolicella	Domegliana di s. ambrogio di Valp.	Areagas srl	deposito di gas liquefatti
	Valeggio sul mincio	Borghetto	Pravisan Spa	produzione e/o deposito di esplosivi
	Villafranca di Verona	Loc. Case cini	Publigas verona SPA	deposito di gas liquefatti

Gli stabilimenti riportati nella tabella sovrastante non sono stati riportati nello starclio cartografico in quanto sono localizzati ad un'elevata distanza dall'area oggetto di intervento. Pertanto non si rileva nessuna particolare criticità.

8 CONCLUSIONI

Il progetto in esame si pone all'interno di un processo progettuale e realizzativo complesso che, come più volte detto, è calato all'interno degli scenari infrastrutturali di rilevanza europea. All'interno di questo scenario ricopre un ruolo nodale in quanto connette materialmente più interventi e ne consente il fluido funzionamento sistemico. Nel dettaglio, la sistemazione del Nodo di Verona, **permette di collegare il progetto della linea Milano – Verona e della Verona – Padova** e di migliorare la connettività con l'asse Bologna – Brennero, in particolare interessando le linee Verona – Fortezza e la Bologna – Verona.

A conclusione di tutte le analisi effettuate ed illustrate nei paragrafi precedenti e confluite negli allegati grafici concernenti vincoli e strumenti di pianificazione, è possibile avanzare le seguenti considerazioni dal punto di vista dell'interazione che il progetto di sistemazione definisce rispetto ai diversi atti di programmazione territoriale:

- dal punto di vista degli strumenti della programmazione di tipo generale della Regione Veneto e della Provincia di Verona, anche nel caso in cui se si tratti di strumenti non più recenti e in qualche caso in corso di revisione, questi rappresentano comunque consolidate le coordinate di riferimento dell'azione di governo e programmazione dei processi territoriali sia sotto il profilo dell'Ente regionale che dei diversi soggetti con competenze territoriali. Rispetto agli scenari definiti sia dal PTRC che dal PTCP, si identifica nella sistemazione del Nodo di Verona il necessario anello di congiunzione per l'intera tratta Torino - Venezia, pertanto il progetto risulta integrato agli obiettivi delle politiche del trasporto regionale e di riequilibrio dell'assetto insediativo e pertanto non si rilevano elementi di criticità;
- In termini programmatici il progetto supporta, con efficienza, il potenziamento del "Quadrante Europa" seguendo le linee di sviluppo identificate dal "P.A.Q.E." e rispondendo alle necessità di miglioramento della mobilità su ferro promossa a tutte le scale della pianificazione;
- dal punto di vista degli strumenti di tutela e conservazione del paesaggio e dei beni storici ed ambientali, il sistema dei vincoli non subisce conflitti diretti con le azioni di progetto. Si rilevano situazioni di vicinanza che richiedono il controllo e la verifica delle relazioni, per ottenere il miglior rapporto possibile tra bene vincolato e progetto nelle fasi più avanzate della progettazione. Si segnala unicamente la presenza di una zona interessata da vincolo paesaggistico per presenza di un'area boscata, per la quale si prevede la redazione della relazione paesaggistica per la verifica della compatibilità paesaggistica;
- -dalla verifica fatta attraverso la pianificazione locale e il geoportale nazionale, è possibile affermare che il corridoio di progetto non intercetta aree sottoposte a discipline di tutela legata alla presenza di Parchi, Aree Protette, S.I.C., Z.P.S.;
- rispetto alla pianificazione urbanistica di livello comunale non sono emerse particolari criticità. Infatti, la maggior parte del territorio attraversato risulta destinato ad aree ferroviarie già impiegate a tal fine o da destinare ad uso ferroviario; solo in pochi casi il tracciato intercetta aree diversamente destinate. Le interferenze emerse sono irrilevanti o risolvibili, attraverso forme di mitigazione approfondite all'attuale livello progettuale;
- -dall'esame effettuato, non si riscontrano, incompatibilità sensibili con la pianificazione ambientale analizzata (Pianificazione di bacino, Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera e Piano Faunistico – Venatorio Provinciale).

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1 - Estratto da “Regolamento (UE) N. 1315/2013”	5
Figura 2. Tratta Milano - Venezia	6
Figura 3. European commission - Priority Project No.6-October 2013	7
Figura 4 - Inquadramento Territoriale.....	13
Figura 5 – Rete di corridoi del programma TEN-T.....	21
Figura 6 – Asse Prioritario ferroviario 6 Lione - Kiev in territorio italiano.	22
Figura 7 – Corridoi ferroviari transalpini.....	23
Figura 8 – Fasi di progettazione della rete ad alta velocità e ad alta capacità in Italia.	24
Figura 9 - Previsioni per il comparto ferroviario.	27
Figura 10 – Rete ferroviaria esistente e in progetto.	33
Figura 11 – Linee ad alta capacità ferroviaria.....	34
Figura 12 – Struttura della programmazione unitaria regionale.	38
Figura 13 - Tav. 1 P.T.R.C., Difesa del suolo e degli insediamenti - Fonte Geoportale Provincia Verona, sezione dedicata alla pianificazione regionale.	53
Figura 14 - Tav. 3, Integrità del Territorio Agricolo - Fonte Geoportale Provincia Verona, sezione dedicata alla pianificazione regionale.	53
Figura 15 - Tav. 8, Articolazione del Piano – Fonte Geoportale Provincia Verona, sezione dedicata alla pianificazione regionale.	54
Figura 16 – Stralcio della Mappa di uso del suolo – Acqua, Tav. 01b. Fonte PTCR Veneto.	56
Figura 17 - Stralcio della Tavola di Mobilità – Tav. 04. Fonte PTCR Veneto.....	57
Figura 18 – Tavola 09. Sistema del territorio rurale e della rete ecologica. Fonte Variante Paesaggistica, PTCR Veneto.	61
Figura 19 – Piani d’Area vigenti nella Regione Veneto.	62
Figura 20 – Tav 1a del Piano d’Area del Quadrante Europa – Sistema relazionale e luoghi dell’innovazione.	65
Figura 21 - Tav 2a del Piano di area del Quadrante Europa – Ecosistema.	67

Figura 22 - Tav 3a del Piano di Area del Quadrante Europa – Risorse del paesaggio.	69
Figura 23 - Stralcio della Tavola 1a - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale della Provincia di Verona.	77
Figura 24 – Stralcio della Tavola 2a - Carta delle Fragilità della Provincia di Verona.	79
Figura 25 – Stralcio della Tavola 4a – Sistema Insediativo - Infrastrutturale della Provincia di Verona.	81
Figura 26 – Stralcio della Tavola 5a – Sistema del Paesaggio della Provincia di Verona.	83
Figura 27 – Stralcio della Tavola dei Vincoli del PI del Comune di Verona.	86
Figura 28 - Stralcio della Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale del PAT del Comune di Verona.	88
Figura 29 – Punto di contatto tra l’elettrodotto in progetto e la Strada Romana e Lombardo – Veneta.	90
Figura 30 – Stralcio Tavola Carta del Paesaggio del PI del Comune di Verona.	93
Figura 31 – Stralcio della Tavola Unità di Paesaggio del PI del Comune di Verona.	97
Figura 32 –Stralcio della Tavola Ambiti ed elementi di interesse naturalistico ed ambientale del PI del Comune di Verona.	100
Figura 33 –Stralcio della Tavola zonizzazione degli ambiti delle rete ecologica del PI del Comune di Verona.	103
Figura 34 – Stralcio della Tavola della Disciplina Regolativa del PI del Comune di Verona.	105
Figura 35 – Stralcio Tavola della Disciplina Operativa del PI del Comune di Verona.	108
Figura 36 – Stralcio Carta della Trasformabilità del PAT del Comune di Verona.	111
Figura 37 – Stralcio della Tavola della Disciplina Programmatica del PI del Comune di Verona.	113
Figura 38 Estratto PRG comunale Vigente di Sona.	117
Figura 39 Estratto PAT di Sona – Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale.	118
Figura 40 Estratto PAT di Sona — Carta Trasformabilità.	118
Figura 41 – Stralcio della Carta della Vulnerabilità intrinseca della Falda Freatica della Pianura Veneta, con indicazione dell’intervento in esame (in blu).	122
Figura 42 – Stralcio della Carta della zone designate vulnerabili da nitrati di origine agricola. Area dell’intervento indicata in rosso.	123
Figura 43 – Stralcio della Carta della zone designate vulnerabili da nitrati di origine agricola. Area dell’intervento indicata in rosso.	123

Figura 44 – Bacini idrografici del Distretto Idrografico delle Alpi Orientali.....	126
Figura 43 – Autorità di Bacino del Fiume Adige.....	127
Figura 44 – Autorità di Bacino del Fiume Fissero – Tartaro - Canalbianco.....	128
Figura 47 – Stralcio della Tavola A.4.28 – Perimetrazione delle aree a diversa pericolosità idraulica, con individuazione dell’area interessata dal tracciato in esame (in verde).....	132
Figura 48 – Stralcio della Tavola A.5.27 – Perimetrazione delle aree a diverso grado di rischio idraulico, con individuazione dell’area interessata dal tracciato in esame (in verde).....	134
Figura 49 – Stralcio della Carta “Pericolosità idraulica per Inondazione”, con individuazione dell’area interessata dal tracciato in esame (in rosso).....	137
Figura 50 – Stralcio della Carta “Rischio idraulico”, con individuazione dell’area interessata dal tracciato in esame (in rosso).....	139
Figura 51 – Individuazione degli agglomerati, con indicazione dell’area interessata dal progetto in esame (in rosso).	143
Figura 52 – Zonizzazione inquinanti primari: CO, SO ₂ ,benzene, benzo(a)pirene, piombo, arsenico,cadmio e nichel.	144
Figura 53 – Zonizzazione integrata ai sensi del D.Lgs. 155/2010.	145
Figura 54 – Localizzazione delle aree omogenee.	150
Figura 55 – Localizzazione degli Ambiti Territoriali di Caccia (ATC) nella Provincia di Verona.	151
Figura 56 – Inquadramento dell’ATC 1 e degli istituti presenti entro i confini dello stesso.....	151
Figura 57 – Stralcio della Tavola 1 relativa al Piano faunistico – venatorio provinciale e relativa legenda...152	
Figura 58 - Aree sottoposte a vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs 42/2004 artt. 136 del codice – Fonte Ministero dei Beni culturali.	154
Figura 59 - Aree sottoposte a vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs 42/2004 art. 142 c.1 del codice – aree di rispetto dalle coste e dai corpi idrici – Fonte Ministero dei Beni Culturali.....	155
Figura 60 - Stralcio cartografico con indicazione del vincolo paesaggistico delle aree boscate.	156
Figura 61 – Vista allo stato attuale della Villa Fenilon, Muselli, Reichnebach.	157
Figura 62 – Ambito del Parco dell’Adige nel comune di Verona.....	161
Figura 63 – Siti di Interesse Comunitario presenti in prossimità del tracciato in progetto. Geoportale Nazionale.....	162

	<p>LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA</p> <p>NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST</p> <p>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</p>												
<p>QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>COMMESSA</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IN09</td> <td>10</td> <td>R22 RG</td> <td>SA 00 0P 001</td> <td>B</td> <td>171 di 172</td> </tr> </tbody> </table>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	171 di 172
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	171 di 172								

Figura 64 – Zone di Protezione Speciale prossime all’area in progetto. Geoportale Nazionale.163

Figura 65. Stralcio cartografico raffigurante il progetto in esame e gli stabilimenti più prossimi al tracciato 165



LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA
NODO AV / AC DI VERONA: INGRESSO OVEST
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN09	10	R22 RG	SA 00 0P 001	B	172 di 172

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 – Elenco degli elaborati del Quadro di Riferimento Programmatico.....	12
Tabella 2 – Sintesi degli elementi principali della pianificazione comunale.....	116
Tabella 3 - Definizione delle classi di danno potenziale.....	133
Tabella 4 – Schema per la classificazione dei livelli di pericolosità idraulica per esondazione.	137
Tabella 5 – Criteri di vulnerabilità.....	138
Tabella 6 – Valutazione dei livelli di rischio.....	138