

AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD

1° LOTTO

Piovene Rocchette - Valle dell'Astico

PROGETTO DEFINITIVO

CUP G21B1 30006 60005

WBS B25.A31N.L1

COMMESSA J16L1

COMMITTENTE



S.p.A. AUTOSTRADA BRESCIA VERONA VICENZA PADOVA
Area Costruzioni Autostradali

CAPO COMMESSA
PER LA PROGETTAZIONE
Dott. Ing. Gabriella Costantini

PRESTATORE DI SERVIZI:
CONSORZIO RAETIA



RAPPRESENTANTE: Dott. Ing. Alberto Scotti

PROGETTAZIONE:
ITALCONSULT

RESPONSABILE DELL'INTERMEDIAZIONE
TRA LE PARTI STABILIZZATI SPECIALISTICHE:
Technital S.p.A. - Dott. Ing. Andrea Renzo



Il Responsabile:
Ing. Giovanni Mondello

ELABORATO: **STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE**
Quadro di riferimento programmatico
Generale
Relazione

Progressivo Rev.
05 02 01 001 02

Rev.	Data	Descrizione	Redazione	Controllo	Approvazione	SCALA:
00	APRILE 2017	PRIMA EMISSIONE	ITALCONSULT A.TAMASAN	ITALCONSULT U.LUGLI	ITALCONSULT G.MONDELLO	NOME FILE: J16L1_050201001_0101_OPD_02.DWG
01	GIUGNO 2017	REVISIONE PER VERIFICA	ITALCONSULT - A.TAMASAN	U.LUGLI	G.MONDELLO	CM. PROGR. FG. LIV. REV.
02	LUGLIO 2017	RECEPIMENTO OSSERVAZIONE	ITALCONSULT - A.TAMASAN	U.LUGLI	G.MONDELLO	J16L1_05_02_01_001_0101_OPD_02

AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD
1° LOTTO
PIOVENE ROCCHETTE – VALLE DELL’ASTICO

Committente:



Progettazione:

CONSORZIO RAETIA



PROGETTO DEFINITIVO

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Quadro di riferimento programmatico - Relazione

INDICE

1	PREMESSA ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	5
2	COERENZA DELL’INTERVENTO CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE NAZIONALE REGIONALE PROVINCIALE E COMUNALE	6
2.1	LIVELLO DI PIANIFICAZIONE NAZIONALE	6
2.1.1	<i>Settore trasporti</i>	6
2.1.2	<i>Settore pianificazione socio-economica e territoriale</i>	10
2.1.3	<i>Settore pianificazione e tutele del paesaggio</i>	15
2.2	LIVELLO DI PIANIFICAZIONE REGIONALE	21
2.2.1	<i>Settore trasporti</i>	21
2.2.2	<i>Settore pianificazione e programmazione territoriale generale</i>	30
2.2.3	<i>Settore pianificazione socio-economica e territoriale</i>	40
2.2.4	<i>Piani di settore</i>	51
2.2.5	<i>Settore salvaguardia e risanamento ambientale</i>	55
2.3	LIVELLO DI PIANIFICAZIONE PROVINCIALE	63
2.3.1	<i>Settore pianificazione e programmazione territoriale generale</i>	63
2.4	COERENZA DEL PROGETTO CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE GENERALE REGIONALE E PROVINCIALE	68
2.4.1	<i>Piano Territoriale Regionale di Coordinamento Veneto (PTRC) VIGENTE</i>	68
2.4.2	<i>Piano Territoriale Regionale di Coordinamento Veneto (PTRC) ADOTTATO</i>	70
2.4.3	<i>Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Vicenza</i>	74
2.5	LIVELLO DI PIANIFICAZIONE COMUNALE	90
2.5.1	<i>Analisi della pianificazione comunale</i>	92
2.5.2	<i>Analisi delle interferenze del tracciato con l’assetto urbanistico comunale</i>	115
2.5.3	<i>Matrici di sintesi e valutazione</i>	116
2.5.4	<i>Considerazioni conclusive</i>	118
3	COERENZA DEL PROGETTO CON IL SISTEMA VINCOLISTICO	122
3.1	VERIFICA DELLA COERENZA DEL TRACCIATO CON IL SISTEMA DEI VINCOLI	122
3.2	STUDIO ARCHEOLOGICO DI CUI ALL’ART. 95 DEL D.LGS. 163/06	135
3.3	VERIFICA DELLA COERENZA DEL TRACCIATO CON AREE A PERICOLOSITA’ IDRAULICA	136

3.4	VERIFICA DELLA COERENZA DEL TRACCIATO CON AREE DI INTERESSE NATURALISTICO	136
3.5	VERIFICA DELLA COERENZA DEL TRACCIATO CON AREE A PERICOLOSITA’ E RISCHIO FRANE E VALANGHE	136

Indice delle tabelle

Tabella 1: Tabella Siti Natura 2000.....	17
Tabella 2: Sintesi interferenze del tracciato con gli strumenti di pianificazione regionale e provinciale – ALTERNATIVA 1°.....	82
Tabella 3: Sintesi interferenze del tracciato con gli strumenti di pianificazione regionale e provinciale – NUOVO TRACCIATO PRESCELTO	89
Tabella 4: Sintesi interferenze del tracciato con gli strumenti di pianificazione comunale – COGOLLO DEL CENGIO	97
Tabella 5: Sintesi interferenze del tracciato con gli strumenti di pianificazione comunale – VALDASTICO	108
Tabella 6: Sintesi interferenze del tracciato con gli strumenti di pianificazione comunale – PEDEMONTE.....	111
Tabella 7: Valutazione delle interferenze del tracciato con gli strumenti di pianificazione comunale – ALTERNATIVA 1°.....	117
Tabella 8: Valutazione delle interferenze del tracciato con gli strumenti di pianificazione comunale – NUOVO TRACCIATO PRESCELTO	118
Tabella 9: Valutazione delle interferenze del tracciato con il sistema vincolistico di cui al D.Lgs. 42/04 – ALTERNATIVA 1A.....	130
Tabella 10: Valutazione delle interferenze del tracciato con il sistema vincolistico di cui al D.Lgs. 42/04 – NUOVO TRACCIATO PRESCELTO	132
Tabella 11: Valutazione quantitativa delle interferenze del tracciato con il sistema vincolistico – ALTERNATIVA 1A	133
Tabella 12: Valutazione quantitativa delle interferenze del tracciato con il sistema vincolistico – NUOVO TRACCIATO PRESCELTO.....	134

Indice delle figure

Figura 1 - IBA nel Veneto; il tracciato oggetto del SIA in rosso	19
Figura 2: Interventi sulla rete stradale ed autostradale	22
Figura 3: Grafo della rete stradale e delle nuove infrastrutture	24
Figura 4: I Corridoi Transeuropei.....	25
Figura 5: Rete Autostradale.....	26
Figura 6: Altopiano dei Sette Comuni	38

Figura 7: Costi Vicentini	40
Figura 8: Presenza di cave nei dintorni dell’autostrada di progetto	54
Figura 9 Fotoinserimento con vista dal Monte Summano	120
Figura 10 Fotoinserimento del tratto in trincea scoperta dalla Chiesetta di S. Agata.....	121

1 PREMESSA ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

La presente relazione, unitamente a quelle relative al quadro progettuale ed ambientale, illustra le valutazioni sull’impatto ambientale del primo lotto funzionale della A31 Valdastico Nord.

L’oggetto del presente SIA è stato ridotto ai tratti denominati rispettivamente alternativa 1A “Cogollo del Cengio”, tratto compreso tra la progressiva 1+328 e la progressiva 11+169 (ex progressiva 12+217 nel PP), e “Nuovo tracciato prescelto”, tratto che dopo il Viadotto Settecà va’ verso Pedemonte compreso tra la progressiva 13+757 e la progressiva 17+841, in quanto varianti rispetto al tracciato del progetto preliminare che ha ottenuto parere favorevole di compatibilità ambientale con prescrizioni (delibera n. 21 del 18/3/2013, pubblicato sulla G.U. n. 168 del 19/7/2013). Contestualmente, infatti, allo studio progettuale del tracciato autostradale ed al suo inserimento nel corridoio territoriale valutato idoneo ad accogliere la nuova infrastruttura, è stata verificata la compatibilità delle scelte tecniche con l’ambiente, quest’ultimo inteso in senso lato. Tale attività ha consentito di ottimizzare *ab origine* le soluzioni tecniche.

Lo Studio di Impatto Ambientale, seguendo l’impostazione tipica, ha preso in considerazione aspetti “programmatici”, aspetti “progettuali” ed aspetti “ambientali”. L’analisi degli aspetti programmatici è stata finalizzata alla verifica di coerenza del progetto della nuova autostrada con gli strumenti di pianificazione nazionale, regionale, provinciale e comunale e con il sistema dei vincoli territoriali, paesaggistici ed ambientali.

L’inquadramento progettuale illustra le ipotesi di tracciato studiate per la nuova infrastruttura con particolare riferimento alla loro collocazione territoriale, alla funzione trasportistica ed, infine, alla consistenza ed ubicazione delle opere d’arte e degli svincoli. Riporta, inoltre, un’analisi comparativa dei tracciati sotto gli aspetti tecnici e ambientali dalla quale emerge la soluzione di tracciato preferenziale.

Di questa viene illustrato tutto il sistema di cantierizzazione e gestione delle materie. Vengono, infine, illustrate le misure di mitigazione e compensazione degli impatti.

L’inquadramento ambientale è stato predisposto attraverso lo studio delle seguenti componenti: Ambiente idrico, Suolo e sottosuolo, Vegetazione, Fauna Ecosistemi, Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti, Rumore, Atmosfera, Paesaggio, Salute pubblica. Per ciascuna componente si è proceduto alla descrizione dello stato di fatto, all’analisi dell’interazione opera-componente sia in fase di cantiere che in fase di esercizio dell’autostrada, alla individuazione degli impatti e delle relative opere di mitigazione ed, infine, alla stima degli impatti residui.

2 COERENZA DELL'INTERVENTO CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE NAZIONALE REGIONALE PROVINCIALE E COMUNALE

L'inquadramento programmatico analizza le relazioni e la compatibilità dell'opera in progetto con strategie ed obiettivi di piani e programmi di livello nazionale, regionale provinciale e comunale riferiti ai settori: trasporti, socio-economico, pianificazione territoriale ed urbanistica e tutela del paesaggio.

2.1 LIVELLO DI PIANIFICAZIONE NAZIONALE

2.1.1 Settore trasporti

2.1.1.1 Piano generale dei trasporti e della logistica

Il Piano generale dei trasporti e della logistica è stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001.

Nell'ambito del PGT si propongono azioni mirate ad aumentare l'efficienza complessiva dell'offerta dei servizi di trasporto, in termini di qualità, di affidabilità, di sicurezza, di riduzione dei costi. Si richiede quindi una rete di trasporto efficiente sia nelle brevi distanze, che nel medio e lungo raggio, in grado di accompagnare i processi di sviluppo propri di una realtà economica avanzata.

Nella diagnosi del campo dei trasporti in Italia viene messa in luce una sostanziale inadeguata qualità del servizio offerto, resa evidente dall'individuazione di diversi elementi di criticità all'interno di questo settore, quali tra i più importanti, in relazione all'area ed al tipo di intervento si hanno: aumento del trasporto su strada sia per traffico passeggeri che merci, congestione di alcune direttrici (nelle aree settentrionali del paese, frenano le prospettive di sviluppo), origine di esternalità negative in termini di impatto ambientale e incidentalità.

Una politica dei trasporti efficace deve muoversi secondo una linea che porti a migliorare la dotazione infrastrutturale del Paese, ma deve puntare al tempo stesso anche a renderne più efficiente l'utilizzo.

Per le infrastrutture, si propone, in una logica di sistema a rete, di dare priorità alle infrastrutture essenziali per la crescita sostenibile del Paese, per la sua migliore integrazione con l'Europa e per il rafforzamento della sua naturale posizione competitiva nel Mediterraneo. Gli investimenti infrastrutturali dovranno essere indirizzati allo sviluppo di un sistema di reti fortemente interconnesso, che superi le carenze e le criticità di quello attuale. Integrazione fra reti locali e SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti - ossia l'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali attualmente si svolgono servizi di mobilità di interesse nazionale ed

internazionale), sarà uno degli elementi guida per la redazione dei Piani Regionali dei Trasporti. È infatti opportuno agire sull’integrazione funzionale fra reti principali e locali sviluppando politiche che, a parità di costo per l’utente, orientino la domanda verso modalità ambientalmente meno aggressive.

L’estensione della rete dello SNIT è di circa 23.800 km (rete stradale e autostradale nazionale) e comprende 13 valichi alpini.

All’interno di tale rete è stata individuata una sottorete, denominata rete stradale SNIT di primo livello, formata dagli assi della rete portante del Paese la cui estensione è di circa 11.500 km. L’ossatura fondamentale della rete SNIT di primo livello è formata, nella parte continentale del Paese, da tre assi longitudinali che percorrono la penisola in direzione nord-sud, e da un asse che attraversa in direzione est-ovest tutta la pianura padana. La rete è completata da un insieme di infrastrutture stradali e autostradali che collegano gli assi principali lungo tutto il loro sviluppo, garantendo l’interconnessione anche con i porti e gli aeroporti di interesse nazionale.

Uno dei 3 assi longitudinali segue la dorsale della Penisola ed è formato dalla A1 da Roma a Firenze, Bologna e Modena. Qui si divide in due itinerari: uno, al quale si connette il tratto nord dell’Autostrada A31 della Valdastico, costituito dalla A22 fino al confine austriaco del Brennero, e l’altro che segue la A1 fino a Milano e quindi le A8 e A9 fino al confine svizzero di Chiasso.

L’asse Est-Ovest che parte dal traforo del Frejus e segue una successione di tronchi stradali e autostradali fino a Torino, e di qui lungo la A4 prosegue verso Milano fino a Trieste e Gorizia, è invece il tratto trasversale al quale si allaccia (tramite il tratto già in esercizio della A31 Valdastico, Vicenza-Piovene Rocchette, facente già parte della rete dello SNIT di primo livello) l’intervento di progetto.

La complementarità fra PGT e contesti territoriali locali potrà avvenire anche attraverso una proficua interazione tra progetti di settore e progettualità locale, sia mediante Piani Operativi Regionali (POR) e Piano Regionale dei Trasporti (PRT), sia con politiche, piani e progetti locali rilevanti, che necessitino del supporto di adeguate politiche di trasporto. Gli enti territoriali interessati (principalmente Regioni e Province) possono proporre sia interventi complementari, sia misure di accompagnamento e di eventuale mitigazione in grado di meglio integrare l’infrastruttura stessa con i contesti locali e di valorizzarne gli effetti territoriali in relazione a specifici programmi di sviluppo.

A tutto ciò si aggiunga che la pianificazione dell’UE che ha caratterizzato l’ultimo decennio, è legata alla “Trans European Network” che ha individuato i corridoi e gli

hub portanti dell’intero sistema trasportistico comunitario ed extracomunitario, da considerare come invarianti per le scelte strategiche del Piano.

Gli interventi esaminati nel settore stradale, relativi al miglioramento ed alla integrazione della rete SNIT di primo livello, riguardano per la maggior parte modifiche delle caratteristiche geometriche delle attuali infrastrutture senza variazioni di tracciato. L’individuazione degli interventi da realizzarsi sulla rete SNIT non di primo livello, è rimandata, invece, allo specifico programma di settore, dando comunque priorità al superamento di situazioni di evidenti criticità funzionali e di sicurezza della rete (colli di bottiglia) e/o al miglioramento dei collegamenti tra le reti di livello nazionale e regionale.

Gli interventi considerati, coerenti con le strategie generali sopra descritte, nei quali ricade il progetto della costruzione dell’autostrada A31 Valdastico nord, riguardano:

- potenziamento o creazione di bypass di alleggerimento dei grandi nodi metropolitani e decongestionamento delle conurbazioni territoriali;
- potenziamento dei corridoi di collegamento con il Brennero.

2.1.1.2 Programma infrastrutture strategiche - PIS - 8° Allegato al DFP (Decisione Finanza Pubblica) per gli anni 2011/2013

L’Allegato Infrastrutture, attraverso una lettura capillare di tutte le Intese Generali Quadro e di tutti gli Atti Aggiuntivi finora sottoscritti con le Regioni, redige un quadro degli interventi che in modo significativo rivestono un ruolo di essenzialità strategica. Il lavoro è stato quello di comparare le opere del perimetro CIPE, cioè le opere i cui progetti sia a scala preliminare o definitiva hanno già avuto una approvazione da parte del CIPE, con gli interventi direttamente o indirettamente collegati ad esse, e definire, così, un primo quadro di progetti che troveranno concreta e misurabile attuazione nella prima fase programmatica, quella che riguarda l’anno 2013. Il restante elenco di opere, di intesa con le Regioni e con il Ministero dell’Economia e delle Finanze, potrà trovare giusta collocazione o in un ambito programmatico di medio e lungo periodo o in strumenti programmatici come i POR, i PON, i PAR.

Il nuovo contesto di riferimento ed il patrimonio di infrastrutture strategiche realizzato o in corso di realizzazione proprio per effetto della Legge obiettivo (datata 2001), configurano il 2010, a tutti gli effetti, come un anno cerniera tra un decennio, quello che va dal 2001 al 2010, del “fare”, ed un decennio, il futuro che va dal 2010 al 2020, del “fruire”. Fino al 2002 il parco progetti relativo alle infrastrutture chiave del Paese non superava la soglia del 10% del Programma Infrastrutture Strategiche nel suo complesso, approvato con la delibera CIPE n°121/2001; la parte restante era fatta, nel

migliore dei casi, da studi di fattibilità. Oggi il parco progetti supera la soglia del 75% del Programma, come rivisitato con la delibera CIPE n°130/2006.

L'identificazione di quegli interventi ritenuti oggettivamente indispensabili da avviare entro il prossimo triennio, è partita con la delibera del CIPE n°31 del 13 maggio 2010, contenente i criteri di priorità e le indicazioni sulle varie iniziative infrastrutturali. Coerentemente a ciò si è seguito un itinerario metodologico che ha portato a suddividere per tabelle i vari interventi; nello specifico, la realizzazione della Valdastico Nord è rintracciabile all'interno delle opere previste nel Corridoio Plurimodale padano.

- nell'aggiornamento al luglio 2010 della Delibera 130 del 2006 (Tabella 1 dell'Allegato Tabelle e Note del PIS)
- nelle opere da avviare nel triennio 2011 – 2013 il cui importo globale è pari a 113 miliardi di euro (Tabella 2 dell'Allegato Tabelle e Note del PIS)

Nella Tabella 1 (Aggiornamento del PIS Luglio 2010) sono inseriti tutti gli interventi derivati dalle Delibere 121 del 2001 e 130 del 2006 e viene effettuata una capillare analisi sullo stato di avanzamento degli interventi. La dimensione globale risulta pari a 233,4 miliardi di euro con una copertura distribuita su tutte le opere di cui si compone il Programma Infrastrutture Strategiche di 92 miliardi di € ed un fabbisogno residuo di circa 141 miliardi di euro. È utile ricordare che delle risorse disponibili la quota privata è pari a 37 miliardi di euro.

Nella Tabella 2 (Quadro Programmatico Prioritario 2010-2013) sono inserite le opere prioritarie da avviare, da cantierare e, ove possibile, completare. Tali opere sono coerenti ai criteri indicati nella seduta del CIPE del 13 maggio 2010, relativamente alla destinazione del residuo sui Fondi FAS ex articolo 18 delle Legge 2/2009. Il valore globale di tali interventi è pari a 113 miliardi di euro. Questo insieme di opere selezionate tra quelle della tabella 1, porta con sé una dote di risorse utilizzabili per i singoli progetti di cui si compone la Tabella 2, per circa 41 miliardi di euro determinando così un fabbisogno residuo di circa 72 miliardi di euro. Di tale volano di disponibilità la quota privata risulta pari a circa 20 miliardi di euro.

2.1.1.3 Piano nazionale della sicurezza stradale – PNSS

Per raggiungere gli obiettivi prefissi dalla Comunità Europea relativi al miglioramento della sicurezza nella circolazione stradale, la Legge 144 del 17 maggio 1999, art.32, definisce un Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale (PNSS). Piano approvato, nello specifico con il documento del 4° e 5° programma di attuazione, dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) con deliberazione n°56 13 maggio 2010.

Il Piano dovrà coinvolgere e coordinare le azioni dei diversi operatori e degli Enti Locali

e sensibilizzare l’opinione pubblica ai problemi della sicurezza stradale. Il PNSS (Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale) sarà in linea con i contenuti e i moduli organizzativi dei Paesi che hanno raggiunto i più elevati livelli di sicurezza stradale, resi possibili dalla collaborazione di settori e livelli diversi dell’Amministrazione Pubblica e da un monitoraggio costante e preciso dei risultati. Infatti, dovrà delineare un sistema di incentivi e misure riferito alle Amministrazioni Locali e agli Enti Gestori della rete e dei servizi di trasporto e non solo strumenti d’azione governativa. Il tema della sicurezza stradale esige un approccio sistematico che preveda la gestione organica di molteplici aspetti: il comportamento degli utenti della strada, che è una delle principali cause degli incidenti, l’ambiente stradale definito dalle infrastrutture e dal traffico, che influisce sugli errori di valutazione dell’utenza, e i veicoli, che influenzano sia la sicurezza attiva che quella passiva.

Al fine di ridurre in misura significativa il numero e le conseguenze degli incidenti stradali, sono stati proposti i seguenti strumenti d’intervento:

- costruzione di una cultura della sicurezza stradale;
- sviluppo dell’azione di prevenzione – controllo – repressione

Non si rilevano però misure specifiche riguardo a nuove infrastrutture, quali la realizzazione dell’opera di progetto della Valdastico Nord.

2.1.2 Settore pianificazione socio-economica e territoriale

2.1.2.1 Quadro strategico nazionale – QSN

Il QSN 2014-2020 non è ancora stato redatto, quindi in seguito si fa riferimento alla proposta italiana di Quadro Strategico Nazionale per la politica regionale di sviluppo nel triennio 2007-2013, messa a punto in versione definitiva a seguito della conclusione del negoziato con Bruxelles, è stata approvata dalla Commissione europea con decisione del 13 luglio 2007.

La proposta di Regolamento generale sulla politica di coesione comunitaria per il periodo 2007-2013 prevede un approccio programmatico strategico e un raccordo organico della politica di coesione con le strategie nazionali degli Stati membri. A tal fine, l’Italia ha presentato all’Unione Europea un Quadro Strategico Nazionale con l’obiettivo di indirizzare le risorse che la politica di coesione destinerà al Paese, sia nelle aree del Mezzogiorno sia in quelle del Centro-Nord.

Nell’intesa del 3 febbraio 2005, Stato, Regioni, Enti locali, con le linee guida, hanno deciso di cogliere l’occasione del Quadro per consolidare e completare l’unificazione della programmazione delle politiche regionali comunitaria e nazionale e per realizzare un più forte raccordo di queste con le politiche nazionali ordinarie, definendo gli

indirizzi per la scrittura del Quadro. Le Linee guida hanno anche stabilito un percorso di scrittura in tre fasi. Nella prima, conclusa nel 2005, ciascuna Regione e Provincia autonoma e il complesso delle Amministrazioni Centrali hanno predisposto un proprio Documento strategico preliminare. La seconda fase è stata dedicata al confronto fra i diversi livelli di governo e le parti economiche e sociali, con la produzione di documenti congiunti, realizzando una bozza tecnico-amministrativa del Quadro, condivisa dalle parti. La terza fase è stata caratterizzata dal confronto politico sulla bozza e si è conclusa con la stesura definitiva del documento approvato in Conferenza Unificata Stato-Regioni con Intesa del 21 dicembre 2006 e dal CIPE, nella seduta del 22 dicembre 2006.

La strategia del QSN assume quattro macro obiettivi che dovranno costituire il riferimento costante per l’attuazione della politica regionale, per la scelta delle linee di intervento più adeguate ed efficaci, per orientare e qualificare l’azione della Pubblica Amministrazione, per valutare, durante il percorso, la qualità e la coerenza dell’azione pubblica. Sono state identificate inoltre le dieci priorità tematiche che articolano in obiettivi e strumenti di intervento le finalità della programmazione 2007-2013.

Il macroobiettivo inerente all’intervento di progetto della realizzazione del tratto autostradale della Valdastico Nord è quello di “Potenziare le filiere produttive, i servizi e la concorrenza”, ed al suo interno la priorità tematica n°6 “Reti e collegamenti per la mobilità” la quale individua tipologie di azioni e condizioni sulla base delle quali la politica regionale può contribuire agli interventi per la mobilità e per le connessioni tra sistemi territoriali e tra le città.

Le dieci priorità dovranno poi 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”).

Le regioni interessate dall’intervento, ovverosia il Veneto ed il Trentino Alto-Adige, sono entrambe regioni Obiettivo “Competitività regionale e occupazione” del Centro-Nord e presentano un’urbanizzazione sempre più estesa, fitta e irregolare, a cui si accompagna una domanda di accessibilità e di mobilità 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.

Si tratta, quindi, di migliorare il trasporto di merci e persone e la sicurezza della circolazione, nonché di assicurare l’integrazione e la sinergia fra le reti dislocate alle

diverse scale, da un lato, e i contesti interessati, dall’altro, puntando all’ottimizzazione dell’utilizzo delle infrastrutture di trasporto.

Questa priorità si articola nell’obiettivo generale di *“Accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo”* e in tre obiettivi specifici, dei quali quello coerente con l’opera di progetto è *“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 e promuovere modalità sostenibili”*.

Il miglioramento della rete generale di trasporto potrà quindi esplicare i suoi effetti solo se saranno assicurate adeguate condizioni di servizio e di maggiore accessibilità ai territori, e se si interverrà prioritariamente sulle reti e i poli che possono assicurare maggiori effetti in tal senso.

2.1.2.2 Programma operativo nazionale - PON Obiettivo “Competitività regionale e occupazione”

Il PON, approvato dalla Commissione Europea con Decisione C (2007) 5771 il 21/11/2007, è il programma attuativo del QSN.

Nel ciclo di programmazione 2007-2013 i Piani risultano essere "monofondo", quindi ciascun PO sarà cofinanziato da un solo Fondo strutturale: dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) oppure dal Fondo Sociale Europeo (FSE). Per l’Obiettivo Competitività Regionale e Occupazione (CRO), che è relativo alle due regioni interessate dall’opera, il Veneto ed il Trentino Alto-Adige, il PON è cofinanziato dal FSE e quindi mira a sviluppare azioni di sistema in coerenza con le sue priorità e linee di azione.

L’obiettivo “Competitività regionale e occupazione” punta a rafforzare la competitività e l’attrattività delle regioni e l’occupazione, anticipando i cambiamenti economici e sociali, inclusi quelli connessi all’apertura degli scambi, mediante l’incremento e il miglioramento della qualità degli investimenti nel capitale umano, l’innovazione e la promozione della società della conoscenza, l’imprenditorialità, la tutela e il miglioramento dell’ambiente e dell’accessibilità, dell’adattabilità dei lavoratori e delle imprese e lo sviluppo di mercati del lavoro inclusivi.

In particolare, a differenza del precedente Obiettivo 2 che si proponeva, nel periodo di programmazione 2000-2006, di *“favorire la riconversione economica e sociale delle zone con difficoltà strutturali”* e si basava su un’artificiosa microzonizzazione del territorio regionale, il nuovo obiettivo “Competitività regionale e occupazione”

interessa l'intero territorio regionale. Il conseguimento di questo Obiettivo è attuato mediante la partecipazione del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) e del Fondo Sociale Europeo (FSE) ai Programmi Operativi messi a punto dagli Stati membri e dalle regioni.

Data la natura del Fondo sociale europeo, che si concentra su operazioni di natura immateriale legate allo sviluppo delle risorse umane, il presente programma operativo non costituisce un quadro per la realizzazione di operazioni suscettibili di produrre effetti ambientali significativi, come progetti infrastrutturali, in particolare quelli elencati negli allegati I e II della Direttiva 85/337/EEC come modificata (Costruzione di autostrade, così come si configura il progetto della Valdastico Nord - Allegato I punto 7).

2.1.2.3 Programma nazionale di riforma PNR

Il Consiglio dei Ministri ha dato vita nel 2005 ad una struttura ad hoc, coordinata dal Ministro per le Politiche Comunitarie, per la preparazione del Programma Nazionale di Riforma, originariamente chiamato Piano italiano per l'Innovazione, la Crescita e l'Occupazione (PICO) approvato il 14 ottobre del 2005, in attuazione della Strategia di Lisbona.

Successivamente è stato approvato dal Consiglio dei Ministri il 6 novembre 2008, il Programma nazionale di riforma 2008-10 nel quale sono state mantenute sostanzialmente invariate le priorità nazionali approvate nel 2005 quando venne presentato il primo PNR, mentre sono presenti alcune discontinuità negli strumenti utilizzati.

Il documento individuava sette priorità nazionali:

- stabilità delle finanze pubbliche
- ampliamento dell'area di libera scelta dei cittadini e delle imprese;
- incentivazione della ricerca scientifica e dell'innovazione tecnologica;
- adeguamento delle infrastrutture materiali e immateriali;
- tutela ambientale;
- rafforzamento dell'istruzione e della formazione del capitale umano;
- politiche del lavoro

Tra queste priorità quella relativa all'opera di progetto, è senz'altro quella dell'adeguamento delle infrastrutture materiali. L'Italia è impegnata nella realizzazione dei progetti che costituiscono il masterplan delle infrastrutture di trasporto

dell’Unione Europea, nonché quello relativo alle infrastrutture di collegamento con i paesi vicini redatto dal gruppo di lavoro sulla Wider Europe nel novembre 2005:

- Progetto prioritario n°1 (corridoio 1): Asse ferroviario Berlino – Verona – Bologna – Roma – Reggio Calabria – Palermo;
- Progetto prioritario n°6 (corridoio 5): Asse ferroviario Lione – Torino – Milano – Trieste – Lubiana – Budapest;
- Progetto prioritario n°21: “Autostrade del Mare”, riferite, per quanto riguarda l’Italia, al bacino del Mediterraneo occidentale e del Mediterraneo orientale;
- Progetto prioritario n°24 (corridoio dei due mari): Asse ferroviario Genova – Rotterdam – Corridoio VIII: Bari /Brindisi – Durazzo – Tirana – Skopje – Sofia – Burgos/Varna.
- Con Decisione definitiva del 19 febbraio 2008, la Commissione Europea ha deliberato lo stanziamento di un contributo di 960 milioni di euro per le sezioni dei soprarichiamati progetti prioritari n°1, 6 e 24, a valere sui fondi TEN-T 2007–2013. Con tale assegnazione, pari al 18,8% del budget disponibile per i 27 paesi europei, l’Italia è risultato essere il primo Paese nella ripartizione dei contributi comunitari.

La realizzazione della Valdastico nord sarà un tratto autostradale che andrà a connettere come si vedrà nel PRT adottato del Veneto con delle figure esplicative, il Corridoio 1 con il 5, ossia come appena visto due dei progetti prioritari TEN-T (reti di trasporto trans-europee).

Il Piano riepiloga poi anche gli interventi individuati dalle Regioni, che saranno finanziati sia da risorse ordinarie, nazionali e regionali, sia nell'ambito della programmazione della Politica di Coesione unitaria 2007– 2013 (FESR, FAS e Programmi di Cooperazione territoriale) con particolare riguardo al tema della mobilità sostenibile e alla promozione di soluzioni sperimentali di mobilità sostenibile e di logistica, per il miglioramento dei servizi nel settore dei trasporti e logistica. Gli interventi previsti agiranno sul dualismo Assi–Nodi al fine di dare impulso ad un processo di riqualificazione delle infrastrutture di trasporto già esistenti affiancandole a nuovi interventi che riducano l’impatto ambientale, pur garantendo la competitività dello sviluppo dei sistemi economici.

L’incremento di accessibilità, e dunque di sviluppo indotto, secondo le Regioni e le pubbliche amministrazioni, deve essere sostenuto e governato da una profonda innovazione dei sistemi sociali, produttivi e territoriali in grado di generare qualità, attraverso interventi infrastrutturali e di politica dei trasporti e della mobilità, obiettivo

strategico della una nuova stagione di programmazione 2007–2013.

Per quanto concerne invece l’ultima versione del PNR approvata dal Consiglio dei Ministri del 5 novembre 2010, è stata presentata in bozza all’Unione europea nell’autunno del 2010, nell’attesa della versione finale prevista per il 2011.

Per la rete stradale il Piano pluriennale di Anas 2015-2019¹ prevede investimenti su più di 3.600 km di strade per un importo complessivo di 15 miliardi, di cui 6,3 miliardi per il completamento di itinerari, 7,3 miliardi destinati alla manutenzione straordinaria e 1,4 miliardi per le nuove opere, principalmente in corrispondenza dei nodi urbani. Il Piano è rivolto prevalentemente al rafforzamento degli asset infrastrutturali strategici del Paese, al miglioramento degli accessi in città e al potenziamento dei collegamenti intermodali. Al fine di raggiungere tali obiettivi la Legge di Stabilità 2016 ha profondamente innovato, introducendo il fondo unico ANAS, che supera l’attribuzione di risorse al singolo intervento con il finanziamento complessivo del contratto di programma.

2.1.3 Settore pianificazione e tutele del paesaggio

Con la Direttiva 92/43/CEE del 21 maggio 1992 relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatica , il Consiglio delle Comunità Europee, al fine di contribuire a salvaguardare la biodiversità, ha promosso la costituzione di una rete ecologica europea di Zone Speciali di Conservazione (Z.S.C.) denominata Rete Natura 2000, con l’intento di assicurare il mantenimento o il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e delle specie di fauna e flora selvatiche di interesse comunitario elencati negli Allegati alla direttiva. La rete, completata dagli accordi tra la Comunità Europea e i Paesi Membri, è costituita da due tipi di aree: i S.I.C. (Siti di Interesse Comunitario) e le Z.P.S. (Zone a Protezione Speciale). Queste due tipi di aree fanno riferimento al mantenimento degli

¹ Si tenga conto anche che la Legge di Stabilità 2016 ha stabilito che, “al fine di migliorare la capacità di programmazione e di spesa per investimenti dell’ANAS Spa e per garantire un flusso di risorse in linea con le esigenze finanziarie, a decorrere dal 1° gennaio 2016 le risorse iscritte nel bilancio dello Stato, a qualunque titolo destinate all’ANAS Spa, confluiscono in un apposito fondo da iscrivere nello stato di previsione del MIT. Per l’attuazione di quanto previsto al primo periodo, il Ministro dell’economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, su proposta del Ministro competente, le opportune variazioni di bilancio in termini di residui, competenza e cassa”

habitat e delle specie elencati negli allegati alla Direttiva CE 43/92 “Habitat” (nel caso si stia considerando un SIC) o alla Direttiva CE 79/409 “Uccelli” (se una ZPS) e presenti nel sito o nei siti in esame. SIC e ZPS possono anche non coincidere ed avere diverse relazioni spaziali tra loro, dalla totale sovrapposizione alla completa separazione.

2.1.3.1 *Rete Natura 2000 e Direttive “Habitat” e “Uccelli”*

“NATURA 2000” è il nome che il Consiglio dei Ministri dell’Unione Europea ha assegnato ad un sistema coordinato e coerente (una “rete” o “network”) di aree destinate alla conservazione della diversità biologica presente nel territorio dei paesi membri e, in particolare, alla tutela di una serie di habitat e specie animali e vegetali indicati negli allegati I e II della direttiva “Habitat”. La conservazione della biodiversità europea viene realizzata tenendo conto delle esigenze economiche, sociali e culturali, nonché delle particolarità regionali e locali. Ciò costituisce una forte innovazione nella politica del settore in Europa. In altre parole si vuole favorire l’integrazione della tutela di habitat e specie animali e vegetali con le attività economiche e con le esigenze sociali e culturali delle popolazioni che vivono all’interno delle aree che fanno parte della rete NATURA 2000.

Se da un lato la direttiva Habitat ha l’obiettivo di conservare non solo gli habitat naturali (quelli meno modificati dall’uomo) ma anche quelli seminaturali (come le aree ad agricoltura tradizionale, i boschi utilizzati, i pascoli, ecc.), dall’altro la cosiddetta direttiva “Uccelli” prevede da una parte una serie di azioni per la conservazione di numerose specie di uccelli, e, in egual misura l’individuazione da parte degli Stati membri dell’Unione di aree da destinarsi alla loro conservazione, le cosiddette Zone di Protezione Speciale (ZPS).

2.1.3.2 *Convenzione di Ramsar*

Altro accenno necessario per la valutazione del paesaggio sull’area oggetto di studio è relativo alle zone umide protette d’importanza nazionale.

L’Italia è entrata ufficialmente a far parte degli Stati aderenti alla Convenzione di Ramsar, attraverso un primo Decreto del Presidente della Repubblica n.488 del 13 marzo 1976 "Esecuzione della Convenzione relativa alle Zone Umide di importanza internazionale, soprattutto come habitat degli uccelli acquatici", firmata a Ramsar il 2 febbraio 1971 e con un successivo D.P.R. n. 184 dell’11 febbraio 1987 "Esecuzione del Protocollo di emendamento della Convenzione internazionale di Ramsar del 2 febbraio 1971 sulle Zone Umide di importanza internazionale, adottato a Parigi il 3 dicembre 1982". In tale ruolo, il nostro Paese ha promosso ed intrapreso incisive azioni per la

tutela delle Zone Umide, dichiarando di importanza internazionale, ai sensi della Convenzione di Ramsar, ben 47 Zone Umide sul territorio nazionale, comprendenti gran parte delle tipologie presenti in Italia. Parallelamente, il Servizio Conservazione della Natura del Ministero dell'Ambiente ha realizzato un primo "Inventario delle Zone Umide del Territorio italiano", individuando 597 Zone Umide e pubblicando, nel 1992, a cura dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, una selezione di quelle maggiormente rappresentative in Italia.

Si vedano gli elaborati grafici 050207001_0101_OPD_00 Carta delle aree di interesse naturalistico (SIC, ZPS, PARCHI).

2.1.3.3 SIC ZPS zone umide di importanza nazionale ai sensi della convenzione di Ramsar

In Veneto sono stati designati 134 tra SIC e ZPS di cui 10 sono solo ZPS e 42 solo SIC, il restante è una sovrapposizione anche per parti di SIC e ZPS. Si descrive nel dettaglio solo il SIC ZPS che si trova nell'area oggetto di studio, ovvero Monti Lessini-Piccole Dolomiti Vicentine.

Tipologia	Codice	Nome	Estensione (ha)
SIC e ZPS	IT3210040	Monti Lessini- Pasubio- Piccole Dolomiti Vicentine	13872

Tabella 1: Tabella Siti Natura 2000

▪ Monte Lessini- Pasubio- Piccole Dolomiti Vicentine– SIC ZPS IT3210040

Il sito si estende in una vasta area montuosa che ricopre una superficie complessiva di 13872 ha, di cui 3796,77 ha nel veronese e 10075,57 ha nel vicentino. Può essere diviso in 3 nuclei principali: l'Altipiano della Lessinia, che rappresenta tutta la parte ovest del sito; le Piccole Dolomiti, che comprendono la Catena delle Tre Croci, il Gruppo della Carega, Il Sengio Alto, Il Monte Pasubio e il Monte Novegno ed infine il Monte Summano che si erge al disopra dell'alta pianura vicentina. Il paesaggio, tipicamente alpino-dolomitico, è caratterizzato da diversi piani altitudinali e da fasce di vegetazione diversificate a seconda dell'altimetria e dell'esposizione. Dai boschi di latifoglie caratterizzanti i versanti pedemontani delle vallate principali, si sale in quota fino ad incontrare le formazioni pascolive montane e altimontane, sviluppate sugli altopiani, e, a quote più elevate, lembi di vegetazione rupicola tipica delle pareti rocciose e dei ghiaioni calcarei.

Le valli adiacenti al Massiccio del Pasubio e ai Lessini vicentini godono di un'estensione altitudinale tale da creare una larga varietà di ambienti a seconda anche

dell’orientamento dei versanti. Nell’ambiente cacuminale e di cresta, con rupi dolomitiche, canaloni, circhi glaciali, mughete e pascoli alpini e sub-alpini, è presente una piccola torbiera bassa.

LOCALIZZAZIONE DEL SITO		
Longitudine centro	Latitudine centro	
11° 11' 28"	45° 45' 1"	
Area (ha)	Lunghezza sito (km)	
13872		
Altezza (m)		
Altitudine minima: 345	Altitudine massima: 2259	Altitudine media: 1263
Regioni Amministrative		
Codice NUTS : IT321	Regione: Veneto	% Coperta: 100
	Province: Vicenza-Verona	
Regione Bio-Geografica	Comuni: Arsiero, Bosco Chiesanuova, Crespadoro, Erbezzo, Laghi, Piovene Rocchette, Posina, Recoaro Terme, Roverè Veronese, Santorso, Schio, Selva di Progno, Valli del Pasubio, Velo d'Astico	
Alpina		

Carta Tecnica:

http://www.provincia.vicenza.it/docurbanistica/Rapporto_Ambientale/VINCA/documenti%20VINCA%20definitivi%205%20maggio%202010/schede%202010/PDF%20schede%20VINCA/3210040_Pasubio_2010.pdf

2.1.3.4 IBA

Le IBA sono luoghi identificati in tutto il mondo, sulla base di criteri omogenei, dalle varie associazioni che fanno parte di Bird Life International. Molti paesi sono ormai dotati di un inventario dei siti prioritari per l'avifauna (IBA) ed il lavoro si sta attualmente completando a livello mondiale.

In Italia il progetto IBA è curato dalla LIPU.

Una zona viene individuata come IBA se ospita percentuali significative di popolazioni di specie rare o minacciate oppure se ospita eccezionali concentrazioni di uccelli di altre specie.

Nei territori interessati dai tracciati in studio sono state ricercate le IBA, i risultati hanno fornito la situazione rappresentata nella figura seguente, dalla quale si evince come nessun tracciato interferisce con aree IBA.



**SVILUPPO DI UN SISTEMA NAZIONALE DELLE ZPS
(Zone di Protezione Speciale) SULLA BASE DELLA
RETE DELLE IBA (Important Bird Areas)**

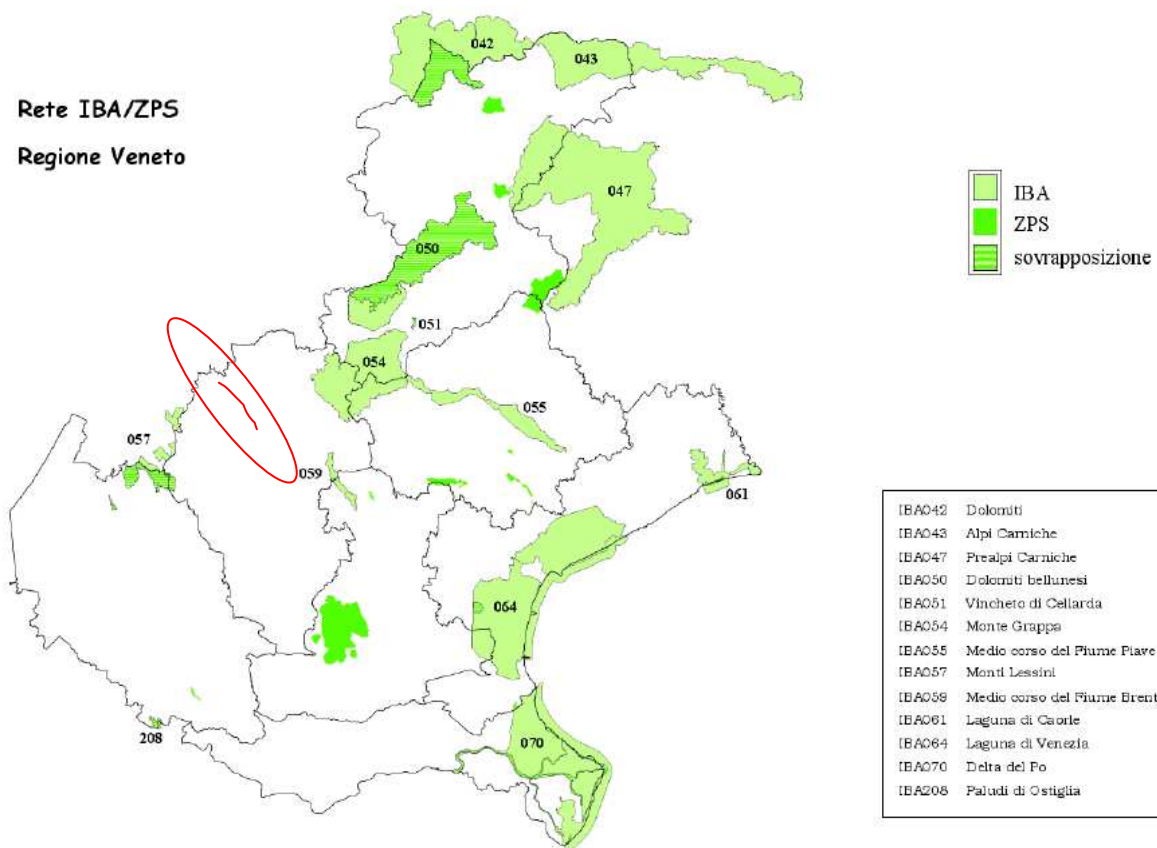


Figura 1 - IBA nel Veneto; il tracciato oggetto del SIA in rosso

2.1.3.5 Parchi

L'unico Parco Nazionale del Veneto:

Nome	Istituzione del Parco: Data e Legge
Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi	- Istituzione con D.M. del 20 aprile 1990

Il Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi non rientra nell'area di studio di progetto.

2.1.3.6 Riserve Naturali Statali

In Veneto esistono 19 Riserve Naturali Statali:

Nome	Istituzione della Riserva: Data e Legge
Riserva naturale Bocche di Po	- Istituita con D.M. 13.7.77
Riserva naturale Bosco Nordio (B)	- Istituita con D.M. 26.7.71
Riserva naturale Bus della Genziana	- Istituita con D.M. 16.6.87
Riserva naturale Campo di Mezzo - Pian Parrocchia (B)	- Istituita con D.M. 13.7.77
Riserva naturale Gardesana Orientale (B)	- Istituita con DD.MM. 26.7.71 - 2.2.77
Riserva naturale Lastoni Selva Pezzi (B)	- Istituita con D.M. 26.7.71
Riserva naturale Monte Pavione * (B)	- Istituita con D.M. 20.12.75
Riserva naturale Monti del Sole * (B)	- Istituita con D.M. 29.12.75
Riserva naturale Piaie Longhe - Millifret (B)	- Istituita con D.M. 26.7.71
Riserva naturale Pian di Landro Baldassarre (B)	- Istituita con D.M. 26.7.71
Riserva naturale Piani Eterni - Errera - Val Falcina * (B)	- Istituita con D.M. 29.12.75
Riserva naturale Piazza del Diavolo Monte Faverghera * (B)	- Istituita con D.M. 28.12.71
Riserva naturale Schiara occidentale * (B)	- Istituita con D.M. 29.12.75
Riserva naturale Somadida (B)	- Istituita con D.M. 29.3.72
Riserva naturale Val Tovanello (B)	- Istituita con D.M. 28.12.71
Riserva naturale Valle Imperina * (B)	- Istituita con D.M. 20.12.75
Riserva naturale Valle Scura * (B)	- Istituita con D.M. 20.12.75
Riserva naturale Vette Feltrine * (B)	- Istituita con D.M. 29.12.75
Riserva naturale Vincheto di Cellarda (B)	- Istituita con D.M. 28.12.71
* Ricompresa in altra area protetta (B) Riserva biogenetica	

In massima parte, le Riserve Statali sono concentrate nella zona più settentrionale della regione, in provincia di Belluno.

Nessuna di queste Riserve Naturali Statali cade sul territorio ove si insedierà l'opera in progetto.

2.2 *LIVELLO DI PIANIFICAZIONE REGIONALE*

2.2.1 *Settore trasporti*

2.2.1.1 *Piano Regionale dei Trasporti (PRT) della Regione Veneto VIGENTE*

Il Piano Regionale dei Trasporti della Regione Veneto è stato approvato da Consiglio Regionale con provvedimento n°1047 del 23 febbraio 1990.

L'economia italiana è destinata ad aprirsi ulteriormente verso l'estero, per cui i flussi di transito da e per i valichi del Brennero, di Tarvisio e giuliani, o con origine e destinazione nei porti dell'Alto Adriatico, cresceranno a ritmi ancor più sostenuti. Sono prospettive che, se pure dovessero avverarsi solo parzialmente, provocherebbero situazioni prossime alla paralisi del sistema dei trasporti del Veneto, se lasciato così com'è; proprio in questo contesto quindi si andrebbe ad inquadrare l'intervento del prolungamento dell'Autostrada A31, la realizzazione della Valdastico Nord.

Tra gli obiettivi più diretti che il PRT si prefigge di raggiungere e che risulta coerente con l'opera in questione, c'è quindi quello di assicurare gli incrementi della capacità di trasporto necessari per far fronte ad una domanda in progressivo aumento e, contemporaneamente, elevare il livello di efficienza; nello specifico il tipo di traffico interessato è quello dei traffici di attraversamento, ossia quelli aventi origine e destinazione fuori dal Veneto che si traduce in sostanza con il traffico internazionale dell'Italia con l'Europa, attraverso i valichi del Brennero, di Tarvisio e di Trieste.

Per quel che riguarda la rete autostradale del Veneto si può affermare che sia composta da tre sottoreti, tra loro separate dalla presenza di barriere; la Valdastico Nord andrebbe a far parte di quella formata da A4, A22, A31 e A21, delimitata dalle barriere di Mestre Ovest, Padova, Milano, Brennero, Modena, Piovene Rocchette e La Villa.

A livello di organizzazione dei trasporti, il Veneto inoltre risulta far parte della Comunità di Lavoro Alpe Adria, costituita nel novembre del 1978, per realizzare politiche di cooperazione e scambio con alcune delle regioni italiane e nazioni limitrofe ad esso. Questo territorio è attraversato da direttrici Nord-Sud quali i collegamenti fra l'Europa Centrale e i porti dell'Alto Adriatico e i collegamenti che, prolungandosi attraverso la penisola balcanica, uniscono la Grecia via terra con i Paesi dell'area comunitaria continentale e da direttrici Est-Ovest come i collegamenti fra l'Europa Centrale ed i Paesi dell'Europa Orientale e del Medio Oriente. Con il Rapporto comune sulle grandi infrastrutture di trasporto, si sono fissati gli obiettivi generali degli interventi sul sistema di trasporti di Alpe Adria ed in particolare quelli relativi al Veneto nei quali si trova il riferimento al decongestionamento dell'area centrale della Regione, coerente con le indicazioni del PRT.

AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD
1° LOTTO - PIOVENE ROCCHETTE – VALLE DELL'ASTICO

Tra gli interventi previsti e programmati dal PRT troviamo come evidenziato in Figura 2 - Interventi sulla rete stradale ed autostradale, l'intervento di prolungamento dell'asse autostradale A31 verso il Trentino, la Valdastico Nord.

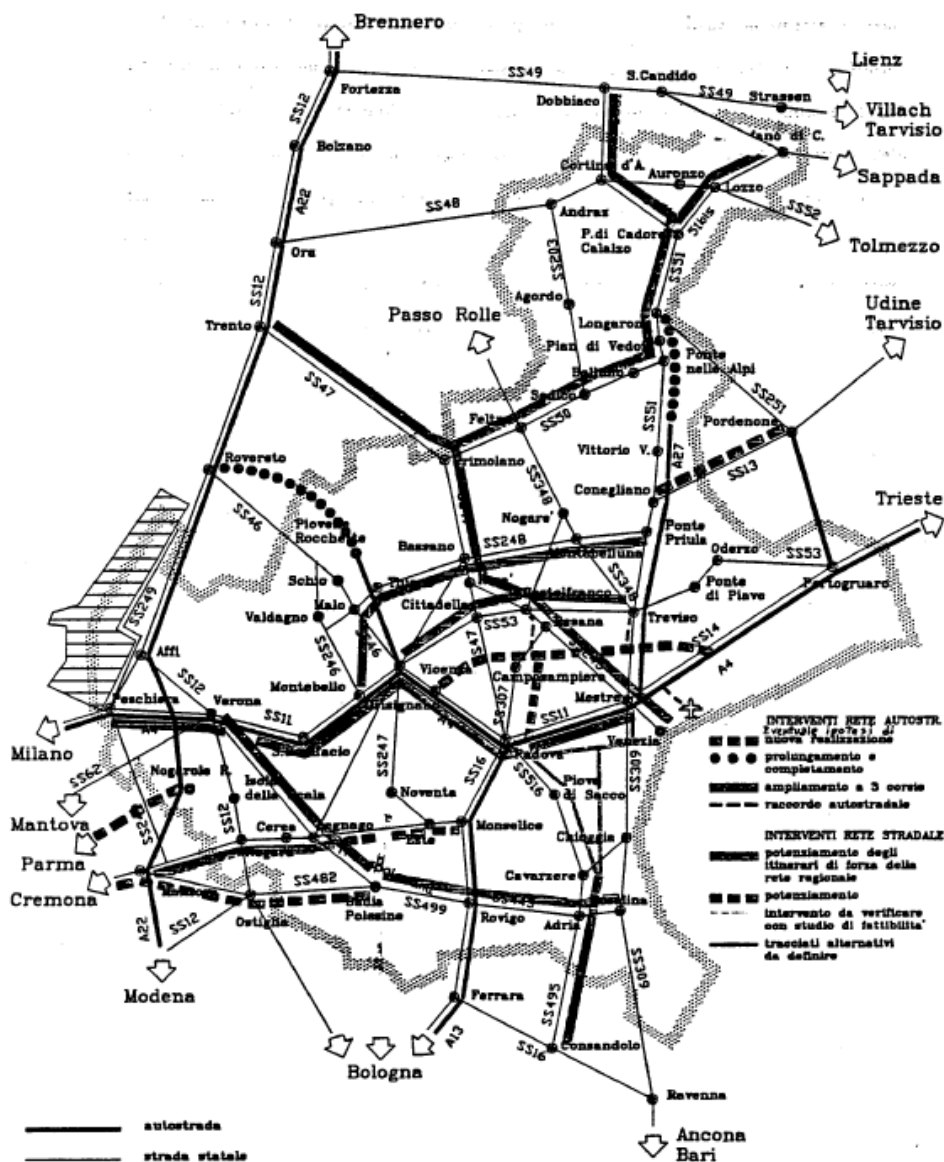


Figura 2: Interventi sulla rete stradale ed autostradale

Il progetto rientra nella delicata questione dell'accesso stradale al Brennero dalle Province del Veneto centrale. I collegamenti stradali tra il Veneto centrale ed il valico del Brennero avvengono attualmente lungo l'itinerario autostradale costituito dalla A4 fino a Verona, prevalentemente impegnato a servire le correnti di traffico est-ovest, e dalla A22 fino al Brennero. Il traffico, viaggiatori e merci, con i Paesi del centro-nord Europa e col Trentino

Alto Adige insiste sul nodo autostradale di Verona impegnandolo ulteriormente. Il tratto Vicenza-Verona dell'A4, sul quale transitano in media circa 40.000 veicoli/giorno, il 37% merci, presenta un livello di servizio prossimo alla saturazione.

L'autostrada della Valdastico A31, che originariamente doveva assicurare il collegamento Trento-Vicenza-Rovigo, è attualmente in esercizio soltanto nel tratto Rovigo (Occhiobello)-Piovene Rocchette. Questo tratto si dirama dalla A4, poco prima del casello di Vicenza Est, per raggiungere Piovene Rocchette con un percorso di 36 km. L'autostrada è interessata (dati 1986) da un traffico giornaliero medio di poco inferiore a 7.000 veicoli di cui circa 1.300 sono veicoli merci. Si tratta di traffico non di adduzione al Brennero, in quanto la viabilità ordinaria che collega questo tratto autostradale con l'autostrada del Brennero ha caratteristiche inadeguate ad un traffico di lunga percorrenza.

Infatti, la direttrice della Valdastico prosegue attualmente per la viabilità ordinaria con la SS350, da Piovene Rocchette a Trento, attraverso il passo della Fricca comunque da adeguare e sistemare. Esiste inoltre un collegamento verso Rovereto (SS46), caratterizzato da un tracciato fortemente accidentato, che in ogni caso può svolgere soltanto funzioni di tipo turistico.

Il traffico viaggiatori, sommato a quello turistico stagionale e di fine settimana è in continuo aumento e si svolge, date le diverse zone turistiche delle Regioni collegate, in gran parte dei mesi dell'anno. Inoltre l'itinerario autostradale attuale particolarmente sul tratto della A4, è come detto, ai limiti della saturazione, per cui basta molto poco (lavori di manutenzione, incidenti) per arrivare al blocco della circolazione; perciò risulta essenziale disporre di un itinerario alternativo.

Per tutte queste ragioni, *la creazione di un collegamento diretto tra il Veneto centrale e la direttrice del Brennero, di tipo autostradale (Valdastico Nord) costituisce un intervento di rilevante importanza ai fini della massima funzionalità del sistema delle comunicazioni sovraregionali del Veneto.*

2.2.1.2 Piano Regionale dei Trasporti (PRT) della regione Veneto ADOTTATO

Il 2° Piano Regionale dei Trasporti è stato adottato dalla Giunta Regionale con provvedimento n°1671 del 5 luglio 2005.

Il PRT è un piano di lungo periodo (decennale) che ha rapporti diretti sia col Piano Regionale di Sviluppo (PRS), uno strumento di breve-medio periodo (3-5 anni) cui però è demandato il compito di orientare l'uso delle risorse, sia col Piano Territoriale di Coordinamento (PTRC), di durata decennale anch'esso, col quale condivide la visione spaziale del sistema insediativo e relazionale della Regione, e sia con i nuovi Piani ambientali (aria, rumore, ecc.) che entrano a far parte dell'attività ordinaria delle Regioni. Interagisce inoltre con i piani settoriali di breve

periodo (Piano triennale ANAS) o con piani di rango spaziale subordinato (Piani di Bacino e programmi poliennali per il TPL), ai quali deve offrire orientamenti strategici condivisi e scenari di coerenza per le azioni settoriali programmate. Deve tener conto anche delle innovazioni programmatiche nella complessa dinamica Stato-Regioni-Città in materia di trasporti: il riferimento è ai Piani Urbani della Mobilità (P.U.M.), ai quali sarà demandato il compito di affrontare il fondamentale problema della mobilità urbana.

Secondo un’analisi trasportistico-economica, si registra la necessità di colmare il gap infrastrutturale del Veneto rispetto ad altre regioni settentrionali con le quali si interfaccia, realizzando quelle infrastrutture stradali (**Figura 3. In nero è evidenziata la Valdastico Nord**) che costituiscono, ormai da tempo, dei colli di bottiglia per lo sviluppo economico regionale.

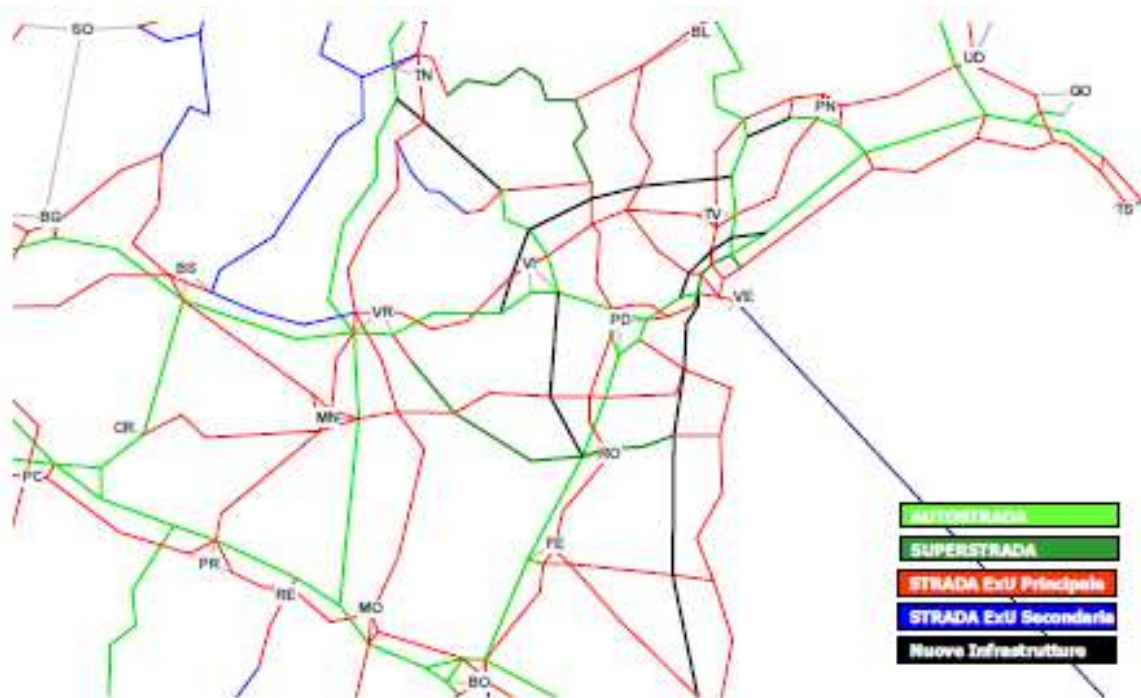


Figura 3: Grafo della rete stradale e delle nuove infrastrutture

In particolare, a dover essere servita in maniera capillare è la zona della pianura centrale veneta, costituita da circa 2,5 milioni di abitanti. Per i percorsi Est-Ovest, i bordi esterni del sistema saranno costituiti dalla futura Pedemontana e dalla Transpolesana, destinate a alleggerire il ruolo della A4, di nuovo vicina alla saturazione. Per i percorsi Nord-Sud, tra l’Autobrennero e la Portogruaro - Pordenone, veri assi tangenziali dell’area centrale, il ruolo sarà svolto dalla A27 e dalla futura Valdastico (Nord e Sud). All’interno di questa maglia primaria regionale – tutta autostradale – si colloca, a scalare, la maglia intermedia (provinciale) e quella locale (comunale).

La struttura del sistema insediativo è giunta a rendere estremamente problematica la

possibilità di inserire dei nuovi grandi assi con tracciati totalmente innovativi, al di fuori del Passante di Mestre e della Pedemontana Veneta. Questo equivale a sospingere verso i margini future ipotesi di grandi tracciati, che pur si profilano come esigenze di lungo periodo in una logica non più solo regionale ma sovraregionale e transpadana. In questo contesto però è di tenore diverso la **Valdastico, Nord (Figura 5)** e Sud, proposta come una opzione sempre presente, incrocio **tra due grandi assi europei (Figura 4): la direttrice Nord-Sud del Brennero e il Corridoio V Lisbona-Kiev, Est-Ovest, subalpino e transpadano.**

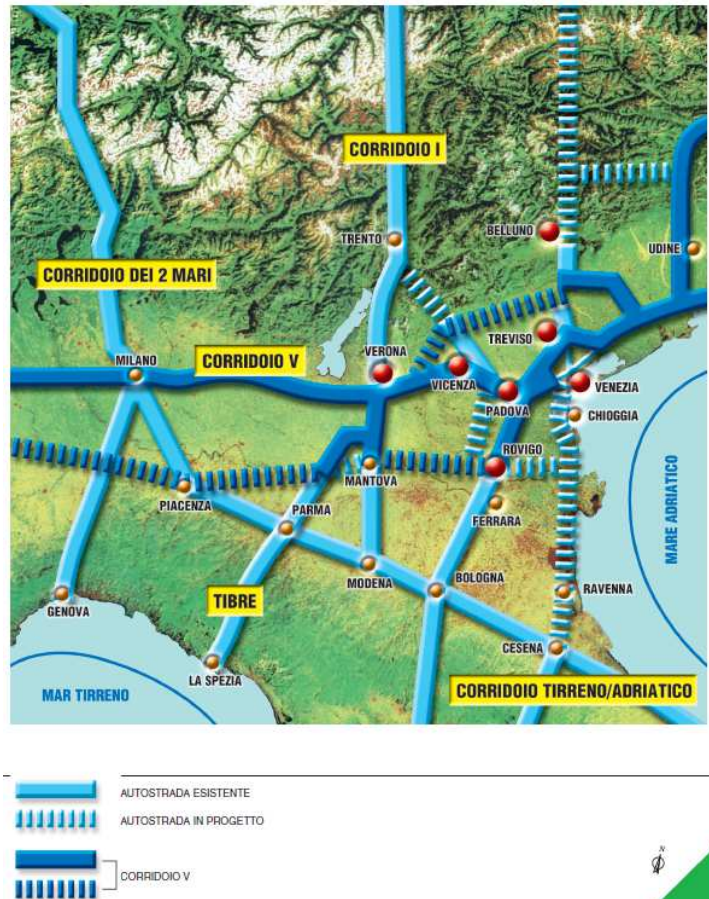


Figura 4: I Corridoi Transeuropei

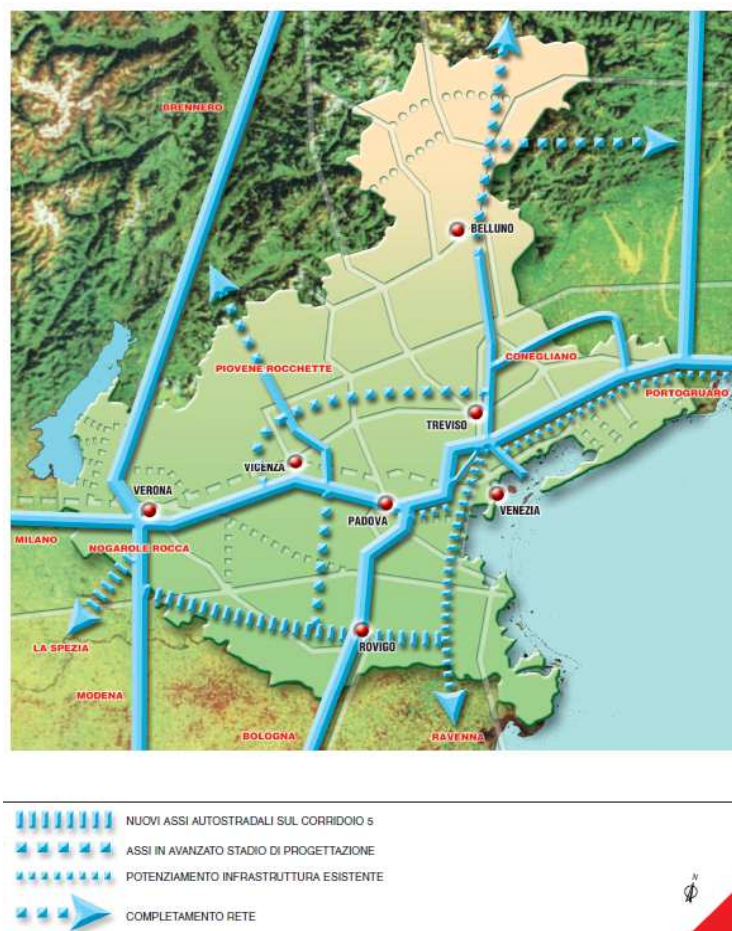


Figura 5: Rete Autostradale

Il profilo di quest'opera, prevista da oltre trent'anni, oggi si ripresenta nella sua vera scala geografica, ma con un impatto locale meglio definito. La sua funzione di apertura verso Nord dei bacini di Padova e Vicenza finirebbe in ogni caso con l'accentuare la posizione autonoma di Verona rispetto al Veneto centrale, e di convogliare direttamente sul Brennero taluni transiti tra il Corridoio Adriatico e il Centro Europa.

Il nuovo assetto territoriale (trasportistico e insediativo) del Veneto si offrirebbe come un sistema a densità decrescente dal centro verso i margini Nord e Sud della Regione, dove la Valdastico (Nord e Sud) garantirebbe quel **potenziamento delle relazioni Nord-Sud, Mediterraneo - Centro Europa**, che già appartiene al ruolo del Veneto, ma che necessita di sostegno nell'ambito di un mercato in allargamento e di una competizione territoriale sempre più aperta sia con le realtà transalpine, sia con i nuovi paesi danubiani che si vanno riposizionando nella realtà nuova di una Europa che si riunifica dentro un mercato continentale.

L'impatto delle nuove infrastrutture programmate è destinato a incidere sulla struttura fisica del territorio, modificando la percezione di un ambiente spesso pensato come rurale ma in procinto di assumere, anche visivamente, i caratteri che gli sono propri: quelli di una realtà

metropolitana, pur se diffusa e a densità media e bassa. Questa modifica rappresenta un oggetto di attenzione specifica, che riguarda la “tutela” delle aree a vario titolo protette, per ragioni storico-ambientali, ma costituisce anche un'opportunità per l'esercizio di nuove pratiche progettuali del disegno infrastrutturale, che associno ai requisiti della tecnologia e della sicurezza quelli dell'impatto ambientale contenuto in senso lato: sul suolo, sull'aria, sul rumore e, non ultimo, sulla percezione visiva degli abitanti e dei turisti.

Per quanto concerne i principali elementi che caratterizzano il progetto infrastrutturale della **Valdastico Nord**, si evidenziano di seguito gli obiettivi più specifici, inquadrandoli nel contesto più generale che comprende anche il tratto meridionale dell'arteria.

Alle origini, il progetto prevedeva un duplice collegamento: **a Nord, dove dovrebbe collegare Rovereto/Trento con l'Alto Vicentino (con un tracciato di circa 40 Km)**, mentre a Sud prevedeva – ed è già in fase di esercizio - la realizzazione di un nuovo asse autostradale in prosecuzione della A31 verso il Polesine.

I *principali obiettivi* del Progetto riguardavano:

- **il miglioramento dei collegamenti tra l'area centrale veneta con il Trentino ed il Brennero;**
- l'aumento dell'accessibilità dell'area meridionale della regione, soprattutto con riferimento alle relazioni con il vicentino;
- l'aumento dei livelli di sicurezza e della capacità nel collegamento Vicenza - Este (SS 247).

Come già accennato, è già stato realizzato il collegamento tra l'area meridionale delle province di Vicenza e Padova con il Polesine (SS 434), interessando le province di Vicenza, Padova e Rovigo.

2.2.1.3 *Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Veneto*

L'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Veneto per il congiunto coordinamento e la realizzazione delle infrastrutture strategiche con indicazione delle principali priorità (integrazione dell' 8° Programma delle infrastrutture strategiche) è stata deliberata dalla Giunta Regionale il 17 maggio 2011 (Del. n°631) e sottoscritta presso la presidenza del Consiglio dei Ministri il 16/06/2011, visto l'art.1 comma 1 della legge n°443/2001.

Nella delibera CIPE del 18/11/2010, pubblicata in G.U. n. 95 del 26.04.2011, di approvazione dell'8° Programma delle Infrastrutture Strategiche è prevista la realizzazione di interventi ricadenti nel territorio della Regione Veneto, con l'indicazione altresì delle relative coperture finanziarie derivanti da fondi pubblici e privati. Il progetto della A31 Valdastico Nord è

riportato come un’opera di valenza nazionale nel Corridoio plurimodale Padano, aggiudicata ad Anas - Soc. Autostrada Bs-Pd.

Con queste premesse il Governo e la Regione Veneto si sono impegnate nel perseguire, in coerenza con i documenti di programmazione a livello nazionale e regionale, un nuovo, organico e più efficiente assetto infrastrutturale nella regione Veneto, definito “Progetto Regione Veneto”, con l’obiettivo di creare le condizioni strutturali di sostegno per uno sviluppo socio – economico regionale compatibile con il territorio e con l’ambiente, e che si articola negli interventi, sia di rilevanza strategica sovra regionale, sia anche di rilevanza regionale, ma strettamente integrati con infrastrutture strategiche di rilevanza nazionale.

La Valdastico Nord è uno degli interventi previsti, con il quale ci si attende di ottenere benefici nel senso di un miglioramento del collegamento interregionale tra il Corridoio 1 in provincia di Trento ed il Corridoio 5 nell’area del Veneto centrale.

Con la delibera n.21 del 18 marzo 2013, il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE):

- Considera che nella seduta del 21/12/2012 il CIPE ha esaminato il 10° Allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) 2012, che include nella tabella 0 “Programma delle infrastrutture strategiche”, nella infrastruttura “Asse Stradale Pedemontano-Piemontese, Lombardo, Veneto” l’intervento “Autostrada A31 Valdastico nord” con un costo di 1.923,39 milioni di euro interamente disponibili
- Viste le note del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 11/3/2013, n. 7578, 12/3/2013 n. 7737, 14/3/2013, n. 8024 con le quali ha chiesto l’iscrizione all’ordine del giorno della prima seduta utile del CIPE dell’argomento “Asse autostradale Valdastico” 1° lotto funzionale Piovene Rocchette-Valle dell’Astico
- Valutato il progetto preliminare per i profili tecnici, è stata ravvisata l’opportunità di procedere all’approvazione del progetto ai sensi dell’Art. 165 del Codice degli appalti pubblici, nel presupposto che siano sottoposti all’esame del CIPE gli aspetti finanziari e le forme di copertura dell’opera, in occasione della presentazione del PEF dell’intera opera Valdastico nord, da Piovene Rocchette alla A22 (Trento)
- Prende atto delle risultanze dell’istruttoria svolta dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti sotto l’aspetto tecnico-procedurale:
 - Che il 2/2/2012 ANAS SpA ha trasmesso il progetto preliminare del tracciato completo T4 Piovene Rocchette-Lastebasse-Besenello (TN)
 - Che in sede di Conferenza di Servizi istruttoria, tenuta il 24/4/2012 la Provincia Autonoma di Trento ha espresso parere negativo sulla localizzazione dell’opera nel territorio di competenza

- Che la Provincia Autonoma di Trento, nell’adunanza del 28/2/2013, cui hanno partecipato anche rappresentanti della Regione Veneto, ha manifestato il proprio interesse allo sviluppo del collegamento tra il territorio trentino e quello veneto, articolato in due distinti segmenti, uno identificato fisicamente e progettualmente nel territorio veneto e l’altro in territorio trentino, identificato quest’ultimo per il momento come “corridoio autostradale”, e la cui definizione a livello di tracciato potrà avvenire solo a valle di approfondimenti delle alternative che consentano il superamento delle osservazioni alla base del dissenso della Provincia
- Che la Regione Veneto condivide la soluzione prospettata dalla Provincia Autonoma e propone al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di sottoporre al CIPE l’approvazione di un lotto funzionale dell’opera ubicato nel territorio veneto, nella consapevolezza che la condivisione da parte della Provincia Autonoma di Trento circa lo sviluppo dell’intero collegamento comprendente il suddetto “corridoio autostradale”, da definire, non pregiudichi l’obiettivo di realizzare l’asse autostradale completo
- Che il progetto riguarda il 1° lotto funzionale dell’asse autostradale Valdastico nord, in territorio veneto, e si estende dal casello di Piovene Rocchette attuale caposaldo nord della tratta esistente, al nuovo casello di Valle dell’Astico, per una lunghezza complessiva di 18,9km
- Che la Regione Veneto ha espresso, con delibera di Giunta 7/8/2012, n. 1654, parere favorevole di compatibilità ambientale e parere favorevole sulla localizzazione con delibera Giunta 4/12/2012, n. 2451
- Che il MATTM ha trasmesso il parere positivo con prescrizioni sulla compatibilità ambientale dell’opera con tracciato T4 Piovene Rocchette-A22 Besenello, espresso in data 7/12/2012 dalla Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale-VIA e VAS, n. 1152, con alternativa 1A “Cogollo del Cengio” e alternativa 2 “Pedemonte-Lastebasse”
- Che il MATTM ha espresso parere favorevole sul progetto preliminare prescrivendo lo sviluppo della progettazione definitiva delle due predette varianti
- Che il Ministero per i beni e le attività culturali ha espresso parere favorevole con prescrizioni sul progetto preliminare con tracciato T4 Piovene Rocchette-A22 Besenello, con le varianti sopra richieste dal MATTM
- Che il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni e raccomandazioni da formulare in sede di approvazione di progetto

- Delibera l’approvazione in linea tecnica del progetto preliminare; la copertura finanziaria del progetto è a carico del PEF di cui alla convenzione unica di concessione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e Società Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A.

2.2.2 *Settore pianificazione e programmazione territoriale generale*

2.2.2.1 *Piano Territoriale Regionale di Coordinamento Veneto (PTRC) VIGENTE*

Il P.T.R.C. vigente, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n° 250 del 13/12/1991, 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.

I Piani d’Area sui quali insiste l’intervento della realizzazione del tratto di autostrada A31 Valdastico Nord sono:

- Piano d’Area Altopiano di Tonezza - Fiorentini approvato con delibera del Consiglio Regionale del Veneto n°192 del 29/11/1996
 - Variante n°1 approvata con deliberazione del Consiglio Regionale n°60 del 22 giugno 1999;
 - Variante n°2 approvata con deliberazione della Giunta Regionale n°4233 del 29/12/2009
- Piano d’Area Altopiano Sette Comuni adottato dalla Giunta Regionale del Veneto n°792 del 9/04/2002 (salvaguardia decaduta).

Piano d’Area Altopiano di Tonezza – Fiorentini

Il piano di area è relativo a parte del territorio dei Comuni di: Arsiero, Laghi, Lastebase, Valdastico, Tonezza del Cimone. Due sono principalmente gli obiettivi del Piano di Area:

- salvaguardare le risorse ambientali di un’area estremamente fragile, caratterizzata da una estesa copertura boschiva, dove dominano larici ed abeti, da una fauna di notevole interesse (gallo cedrone, gallo forcelle e camoscio), oltretutto dalla presenza di diversi ritrovamenti di manufatti storici e di "segni" più recenti legati alla attività silvo-pastorale attualmente quasi scomparsa;

- definire uno "sviluppo sostenibile", preferibilmente della fruizione turistica estiva ed invernale: uno sviluppo economico che sappia adattarsi al contesto ambientale e non distrugga, nel suo espandersi, le risorse non riproducibili oggi presenti.

I contenuti del piano di area sono articolati nei seguenti sistemi, per ciascuno dei quali sono dettate le relative Norme:

- Sistema forestale;
- Sistema delle fragilità naturalistico-ambientali;
- Sistema della valorizzazione turistico-ricreativa.

Il piano di area tutela il paesaggio forestale salvaguardandone sia i valori paesaggistico ambientali che l'aspetto produttivo e sociale.

Piano d'Area Altopiano Sette Comuni

L'obiettivo primario del Piano è quello della tutela, valorizzazione e riqualificazione delle valenze ambientali e naturalistiche, nonché le eccezionalità storiche-culturali-testimoniali che arricchiscono l'intero Altopiano e l'ambito dei costì e delle colline pedemontane vicentine.

Il primo sistema che considerato è il sistema delle aree di interesse naturalistico-ambientale, che comprende le aree di rilevante interesse paesistico ambientale, gli elementi di rilevante interesse naturalistico-ambientale, le icone di paesaggio. Sotto questo sistema rientrano anche i laghi o specchi d'acqua e i corsi d'acqua, gli ambiti agricoli e i terrazzamenti della Valbrenta. È poi individuato il sistema dei beni storico-culturali che comprende i centri storici, le contrade di interesse storico-documentale, i siti di interesse archeologico ed infine i siti ed elementi di interesse storico testimoniale. Oltre alle valenze ambientali si sono considerati anche i sistemi tematici storico-documentali (p.es. i Luoghi ed elementi della Grande Guerra). Tra le valenze storico-ambientali sono individuati degli ambiti degni di essere riqualificati per la loro importanza territoriale sia sotto l'aspetto naturalistico-ambientale che storico testimoniale. Il sistema relazionale mette in luce le varie infrastrutture viarie della viabilità principale e di distribuzione, con l'indicazione delle fasce di riorganizzazione della viabilità e delineando gli assi di penetrazione per la visita turistica.

Il sistema della cultura è costituito dalla Rete del Sapere, che mette in relazione i vari Musei, i Centri Studi e di Ricerca e i Centri Congressi. Sotto questo sistema rientra anche l'Itinerario della fede che lega tra loro i vari edifici religiosi di importanza storico-testimoniale. Il sistema che si rifà alla promozione, sviluppo e tutela del turismo è il sistema dell'ospitalità, che si propone di creare dei circuiti e delle reti che valorizzino le risorse del luogo, sia produttive,

sia agro-alimentari che turistiche; si completa con il sistema salute e con quello del produrre; importante poi sul piano socio-economico è anche il sistema del tempo libero e dello sport.

Il Piano di Area inoltre individua i siti per i quali è stato predisposto uno schema direttore, che ha lo scopo di mettere in connessione funzionale in un quadro organico elementi anche diversi presenti nel territorio. Questi sono La città delle stelle – osservatorio, l’Aeroporto di Asiago – Porta dell’Altopiano e il Roccolo di Campolongo.

Il P.T.R.C. articola le proprie proposte 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 cui 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 standards 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.

Il P.T.R.C. assume il sistema storico-ambientale quale principale riferimento per le soluzioni da adottare in ordine alla struttura territoriale regionale. L’ambiente rappresenta il termine cui vanno confrontati e con il quale vanno coordinati ed integrati gli altri sistemi: l’insediativo, il produttivo, l’infrastrutturale. Le decisioni relative alla salvaguardia dei valori ambientali hanno, di norma, la prevalenza su quelle relative agli altri settori, che devono osservarne le esigenze di tutela, conservazione e valorizzazione.

Il piano individua in dettaglio aree, singoli elementi e sistemi meritevoli di salvaguardia, precisa obiettivi, direttive ed interventi ammissibili, seleziona il grado di tutela a seconda della tipologia e precisa le modalità per una corretta valorizzazione e fruizione delle risorse stesse.

Con l'introduzione della legge 431/85 il concetto di paesaggio assume un ruolo più complesso rispetto a come considerato dalle precedenti leggi 1089 e 1497 del 1939; si passa così dall'utilizzo dello strumento del "piano paesistico" ex legge 1497/1939 al "piano urbanistico-territoriale" con rilevanza paesistica, quale si configura il P.T.R.C..

Il tema del paesaggio non si esaurisce esclusivamente nell'ambito delle zone vincolate ma il quadro viene integrato utilizzando tutte le elaborazioni eseguite in sede di P.T.R.C. per il sistema ambientale e riguardanti le risorse naturalistiche ed ambientali, il territorio agricolo e i beni storico culturali, arricchendolo mediante l'introduzione di aree marginali o intercluse, quali spazi interstiziali o connettivi necessari per completare funzionalmente il sistema.

Il sistema insediativo dell'area vicentina, dove ricade l'intervento di progetto, risulta articolato su una molteplicità di centri storici e su una complessa maglia di insediamenti minori, inserita in un contesto paesistico e ambientale diversificato e ricco delle testimonianze più alte della cultura architettonica, del paesaggio agrario, dei documenti della cultura industriale di più antico insediamento nel Veneto. In ogni caso è aperto a ulteriori processi di crescita, e necessita di azioni su comunicazioni e trasporti, poiché anche nel settore produttivo l'area di Vicenza è una delle più dinamiche e diversificate nel settore industriale a livello regionale e costituisce l'estensione occidentale del sistema metropolitano centro-veneto.

Il sistema relazionale e quindi quello della mobilità, è quello in cui ricade l'intervento di realizzazione dell'autostrada. Per questo motivo è prioritario il rapporto tra sistema infrastrutturale e sistema dell'ambiente, all'interno del quale attenzione al corretto inserimento di tracciati viari e relativi manufatti, all'abbattimento dei rumori da traffico e alla predisposizione di opportuni servizi che migliorino la qualità delle prestazioni rese all'utenza.

Nello specifico del presente progetto, la coerenza con il PTRC è verificata tramite l'azione prevista dal piano che prevede il rafforzamento infrastrutturale delle direttrici fondamentali e la formazione di itinerari regionali alternativi, stradali e ferroviari, con funzione di alleggerimento della congestione dei percorsi con maggior volume di traffico.

In particolare la direttrice primaria interessata all'intervento è quella pedemontana; l'itinerario interregionale alternativo è la direttrice (inserita nella classificazione della grande viabilità) Vicenza-Bassano-Ponte della Priula che interconnette la A31 della Valdastico con la SS 248 da ristrutturare.

Per migliorare la funzione della viabilità interregionale, in appoggio alla direttrice primaria, di quest'asse "veloce" è da perseguire quindi come indicato esplicitamente dal P.T.R.C.:

- **il completamento oltre Piovene Rocchette della A31** (concessa e richiamata nella deliberazione del Consiglio regionale n.765/84 relativa al Piano decennale delle viabilità) **verso Val Lagarina-Rovereto.**

2.2.2.2 *Piano Territoriale Regionale di Coordinamento Veneto (PTRC)* *ADOTTATO*

Il nuovo P.T.R.C. è stato adottato con deliberazione della Giunta Regionale n°372 del 17/02/09.

Anzitutto il nuovo piano effettua una verifica dello stato d’attuazione del P.T.R.C. vigente: il piano territoriale, ha correttamente svolto la sua funzione di individuazione, rilevamento e tutela di un’ampia gamma di categorie di beni culturali e ambientali. Il PTRC approvato nel 1992, inoltre, integra le norme di tutela per sistemi di beni distribuiti in modo puntuale sul territorio (dalle ville venete, alle aree archeologiche, ai sistemi difensivi) con un vasto sistema a valenza storica e naturalistico-ambientale, per il quale sono state formulate direttive di tutela, ripristino e valorizzazione delle risorse, destinate ad orientare la successiva pianificazione di Regione, Province e Comuni.

Nella sua prima fase di applicazione il PTRC è stato vissuto dalle amministrazioni locali come “essenzialmente conservativo”. Tale atteggiamento è risultato evidente con l’approvazione dei primi “Piani di area” e con l’istituzione dei Parchi naturali di interesse regionale, laddove è stata ravvisata un’identità tra la tutela dell’area protetta e una politica centrata sul vincolo e su altre misure di protezione giuridica, finalizzate a mantenere integro il patrimonio naturalistico e ambientale.

Successivamente invece, si è cominciato ad avvertire come decisiva per il successo del piano, l’esigenza di costruire una “condivisione” delle esigenze di tutela paesaggistica strettamente coniugate con un uso “dinamico” del territorio, abbandonando gli approcci settoriali in favore di una loro *forte integrazione in uno scenario complesso e strutturato*. Con questa nuova visione si è affrontata la predisposizione degli strumenti di pianificazione delle aree naturali protette e la “seconda generazione” dei Piani di area regionali dopo il 1998.

Al sistema delle aree di tutela paesaggistica individuato nel PTRC si è successivamente affiancato, come approfondimento, il complesso degli ambiti individuati in seguito all’applicazione delle specifiche direttive comunitarie per la salvaguardia della biodiversità nel territorio degli Stati membri.

A fronte della buona salvaguardia di una consistente parte del patrimonio culturale e ambientale, che può essere annoverata tra i successi dell’azione di piano, rilevanti parti del territorio, soprattutto nelle aree più dinamiche economicamente, hanno invece assorbito risorse ed accumulato problemi che sono i nodi per il nuovo PTRC. Difatti si sono andate

distinguendo, come aveva previsto il PTRC, tre grandi aree di aggregazione insediativa, rispettivamente attorno alla cerniera veronese, lungo la direttrice pedemontana e nella zona centrale. E' in queste zone dove si è andata progressivamente concentrando così la congestione in tutti gli aspetti della mobilità, che si era previsto di creare un sistema di reti stradali necessario per rispondere alla crescente domanda, ma che ancora è in fase di realizzazione.

Nei contenuti del nuovo PTRC emerge lo stretto legame esistente tra paesaggio e territorio, poiché oggi non è possibile scindere la pianificazione territoriale da quella paesaggistica.

Il nuovo PTRC si pone il problema di come inserire ciò che serve alla modernità in un contesto complesso, di volta in volta centro storico, campagna o montagna, rispettandone i valori identitari, storici ed ambientali. In questo senso, l'efficacia del Piano dipende dalla sua capacità di interpretare le necessità e i fenomeni del presente, siano essi capannoni, aree industriali o centri commerciali, quali elementi strutturali e non accidentali.

In termini di politiche, si tratta di limitare il ricorso a strumenti regolativi con finalità prevalentemente vincolistiche, elaborando invece politiche attive. Infatti, accanto alla salvaguardia dei paesaggi compromessi, è necessario costruire o rigenerare i paesaggi della quotidianità (la casa, la fabbrica, le infrastrutture, il centro commerciale), quelli dell'abbandono (la montagna marginale, gli spazi rurali, i centri storici) e del degrado (le aree produttive dismesse), con particolare attenzione alla loro funzionalità e alla qualità estetico-architettonica.

Per quanto concerne l'ambito di intervento della mobilità nel quale si inquadra l'opera, il Piano prevede reti di collegamento viario di supporto ai sistemi insediativi e lo sviluppo della rete stradale primaria e secondaria del sistema regionale, nel quale viene conseguita una maggiore efficienza complessiva, attraverso alcune linee d'azione, tra le quali, quelle inerenti all'intervento, prevedono:

- l'integrazione a sistema della rete autostradale;
- il potenziamento della rete stradale sulle direttrici dei corridoi pan-europei;

In particolare la Valdastico Nord è stata pensata per garantire quel potenziamento delle relazioni Nord-Sud, Mediterraneo-Centro Europa, che già appartiene al ruolo del Veneto, ma che necessita di sostegno nell'ambito di un mercato in allargamento e di una competizione territoriale sempre più aperta sia con le realtà transalpine, sia con i nuovi paesi danubiani.

L'altra caratteristica di questa tratta autostradale, assieme ad altre arterie limitrofe come l'A27, risiede nel posizionarsi nell'area della pianura veneta centrale, connotata da un sempre maggior numero di abitanti. Per questo all'interno dei percorsi Nord-Sud tra

l’Autobrennero e la Portogruaro–Pordenone, veri assi tangenziali dell’area centrale, il ruolo dell’A31 sarà quello di alleggerire il traffico sempre più vicino ai livelli di saturazione.

Ovviamente è però necessario verificare come le nuove infrastrutture programmate siano destinate a incidere sulla struttura fisica del territorio, modificandone il paesaggio. Le modifiche del nuovo paesaggio regionale, rappresentano un oggetto di attenzione specifica, riguardando la “tutela” delle aree a vario titolo protette, per ragioni storico–ambientali, ma costituiscono anche un’opportunità per l’esercizio di nuove pratiche progettuali del disegno infrastrutturale, che associno ai requisiti della tecnologia e della sicurezza quelli dell’impatto: sul suolo, sull’aria, sul rumore e sulla percezione visiva degli abitanti e dei turisti. Dovranno, inoltre, dotarsi di una attenzione paesistico ambientale adeguata a considerare, ex ante, i fattori delle procedure di valutazione, secondo il metodo delle scelte alternative, dell’attenuazione e/o dell’abbattimento dell’impatto.

Il PTRC è dunque un piano di idee e scelte, piuttosto che di regole; un piano di strategie e progetti, piuttosto che di prescrizioni; un piano-rete che, forte della sua capacità di sintesi, dialoga con la pianificazione territoriale integrativa di livello provinciale e con la pianificazione urbanistica comunale senza rappresentare un ulteriore livello di normazione vincolistica.

Il PTRC non si aggiunge e cumula agli altri piani, di area o di settore, ma ne costituisce la base comune ed il quadro generale di riferimento, assumendoli poi come parte integrante e come arricchimento della trama generale.

2.2.2.3 *Ambiti di Paesaggio del Veneto – Atlante Ricognitivo*

Il quadro conoscitivo del territorio veneto ha uno dei suoi elementi fondanti nel riconoscimento dei valori del paesaggio e dei beni paesaggistici. Il lavoro svolto in questa direzione è stato coerente con la riconosciuta competenza anche regionale in materia e con gli obblighi internazionali derivanti dalla Convenzione europea del paesaggio; permea l’intero lavoro ma si è concretizzato in modo particolare nell’Atlante ricognitivo degli Ambiti di Paesaggio. Il PTRC conserva dunque, e rafforza, la sensibilità paesaggistica già propria della pianificazione territoriale regionale, tuttavia, in questa fase non assume ancora la valenza propria di piano paesaggistico nel significato giuridico attribuito a questa espressione dal Codice dei beni culturali e del paesaggio.

L’Atlante è parte integrante del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, e suddivide il territorio in 39 ambiti di paesaggio, cui sono dedicate altrettante schede. La struttura della scheda, che tiene conto delle indicazioni della “Convenzione Europea del paesaggio” organizza le informazioni di base indispensabili per una prima sommaria comprensione della complessità paesaggistica dell’ambito. Il lavoro condotto sugli ambiti di paesaggio, e in

particolare sull’integrità naturalistico-ambientale e storico-culturale e sui fattori di rischio ed elementi di vulnerabilità, ha permesso di giungere alla formulazione di quaranta obiettivi per i paesaggi del Veneto.

La realizzazione del tratto di Autostrada A31 Valdastico Nord, nel tratto dell’alternativa 1A “Cogollo del Cengio”, oggetto del presente studio, intercetta 2 di questi ambiti, che si descrivono di seguito nelle loro caratteristiche principali.

Altopiano dei Sette Comuni

L’ambito, definito a nord dal confine regionale con il Trentino Alto Adige, è delimitato dalle valli dell’Astico a ovest e del Brenta a est (Canale di Brenta), mentre a sud si appoggia sul confine che divide geomorfologicamente l’altopiano dai versanti dei Costi Vicentini. Nell’ambito ricadono le aree di tutela paesaggistica di interesse regionale e competenza provinciale dell’“Altopiano dei Sette Comuni”, della “Val d’Assa” e della “Val Gadena, Calà del Sasso e complessi ipogei di Ponte Subiolo”.

L’ambito è stato pertanto disciplinato dal Piano di Area dell’Altopiano dei Sette Comuni, dei Costi e delle Colline pedemontane vicentine, adottato il 9 aprile 2002, che comprende il territorio o parte del territorio dei comuni di Asiago, Bassano del Grappa, Caltrano, Calvene, Campolongo sul Brenta, Cogollo del Cengio, Conco, Eneo, Foza, Gallio, Lugo Vicentino, Lusiana, Marostica, Roana, Rotzo, Valdastico, Valstagna.

L’altopiano si è sviluppato dal punto di vista insediativo soprattutto nella conca centrale, nel triangolo Eneo, Rotzo, Lusiana con Asiago quale baricentro economico, politico ed amministrativo di tutta l’area; i collegamenti, sia di accesso (sicuramente facilitato dalla presenza dell’Autostrada A31 della Valdastico e della Strada Provinciale 349) che interni all’altopiano, sono stati organizzati sul sistema Roana, Asiago e Gallio, dove si concentra la maggior quantità di attività e di servizi.

Tra gli elementi di maggior valore culturale e naturalistico presenti nell’ambito si segnalano:

- l’ecosistema della zona alta prealpina;
- l’ecosistema delle zone umide e delle torbiere;
- le Grotte di Ponte Subiolo;
- i Castelloni di San Marco (geosito);
- l’Orrido di Val Franzela (geosito);
- le Grotte di Oliero (geosito);
- le testimonianze della Prima Guerra Mondiale (gallerie, mulattiere di arroccamento, fortificazioni, trincee, cimiteri, ossario);

- il monumento-ossario di Asiago;
- il sito archeologico del villaggio del Bostel;
- le incisioni rupestri della Val d'Assa;
- il paesaggio delle contrade (con copertura a laste);
- il Paesaggio delle malghe;
- il Calà del Sasso;
- Val Gadena;
- le *masiere* del Canale di Brenta.

Gli obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica per questo ambito, limitato all'area attraversata dal tratto 1A della Valdastico Nord, sono riportati di seguito nella **Figura 6**.



Figura 6: Altopiano dei Sette Comuni

- Ambito 3a - Salvaguardare gli ambienti fluviali e lacustri ad elevata naturalità
- Ambito 16 - Conservazione dei paesaggi terrazzati storici

- Salvaguardare i paesaggi terrazzati storici in quanto elemento funzionale al mantenimento della biodiversità e caratteristico dell’identità dei luoghi.
- 16a. Promuovere attività di rilievo e documentazione dell’esistente.
- 16b. Incoraggiare pratiche agricole compatibili con le sistemazioni agrarie storiche e che non ne alterino la struttura.

Costi Vicentini

L’ambito comprende i versanti meridionali (i Costi) dell’Altopiano di Asiago e l’area di colline pedemontane posta al loro piede, al raccordo con la pianura vicentina; è attraversato in direzione nord-sud dalla Strada Provinciale 349 del Costo ad ovest, e, ad est, dalle Strade Provinciali 69, 71 e 72. Questa rete viabilistica garantisce il collegamento tra l’altopiano e la pianura. Gli insediamenti si sono sviluppati nella parte più a sud, verso la pianura, ove il pendio si fa più dolce, lungo le arterie viabilistiche di maggiore importanza, perpendicolarmente alla linea di demarcazione tra il costo e l’altopiano. A nord il confine si appoggia sul limite geomorfologico tra le superfici sommitali dell’altopiano e i versanti acclivi del costo; a sud sulla linea di demarcazione geomorfologica tra i rilievi prealpini e l’alta pianura recente. La parte nord dell’ambito è ricompresa dal Piano di Area Altopiano dei Sette Comuni, dei Costi e delle Colline Pedemontane Vicentine adottato con DGR 792 del 2005.

Per quanto concerne il sistema infrastrutturale, i centri che godono di maggior sviluppo sono quelli ubicati in corrispondenza delle principali direttrici stradali e dello svincolo autostradale della Valdastico a Piovene Rocchette. Anche qui, come nell’alta pianura vicentina, la viabilità ordinaria predilige i collegamenti nord-sud, articolati in numerose strade provinciali. Viene inoltre riportato come sia previsto il completamento dell’asse autostradale della A31 (Valdastico nord) con la realizzazione del tratto di collegamento tra il casello di Piovene Rocchette e Ponte Schiri che ricade in questo ambito.

La maggiore espansione degli insediamenti commerciali e produttivi è evidente invece lungo gli assi viari di maggior afflusso, ossia lungo la strada provinciale n. 68 della Valdellà tra Lugo, Fara Vicentino e Zugliano, lungo le strade provinciali che collegano l’alta pianura vicentina all’altopiano di Asiago e sulle aree situate nei pressi dell’accesso autostradale alla Valdastico (A31). Problematico può risultare anche l’eccessivo traffico veicolare (soprattutto nei fine settimana dei periodi estivo e invernale) lungo la S.P. 349 del Costo, che dall’uscita della A31 di Piovene Rocchette consente di raggiungere l’altopiano di Asiago.

Tra gli elementi di maggior valore culturale e naturalistico presenti nell’ambito si segnalano:

- i Prati aridi del Costo;
- le Colline delle Bregonze;

- il sistema delle ville, in particolare quelle palladiane (villa Godi e villa Piovene) a Lugo di Vicenza;
- i manufatti di interesse storico: pievi, folli, magli e segherie
- le contrade e le corti rurali;
- le Valli dei Mulini (Lusiana);
- il sistema difensivo della Prima Guerra Mondiale (Monte Cengio, Caltrano).

Gli obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica per questo ambito, limitato all’area attraversata dal tracciato della Valdastico Nord, sono riportati a seguito della **Figura 7**.



Figura 7: Costi Vicentini

- Ambito 16 - Conservazione dei paesaggi terrazzati storici
- 16a. Promuovere attività di rilievo e documentazione dell’esistente.
- 16b. Incoraggiare pratiche agricole compatibili con le sistemazioni agrarie storiche e che non ne alterino la struttura.

2.2.3 Settore pianificazione socio-economica e territoriale

2.2.3.1 DPEF 2010 - Documento di programmazione economica e finanziaria – Veneto

Il DPEF della Regione Veneto, adottato dalla Giunta Regionale del Veneto con deliberazione n°93/CR del 3 agosto 2010, definisce annualmente i modi dell’agire regionale all’interno di un quadro programmatico e si prefigge l’obiettivo di mettere a sistema le politiche regionali perfezionandole con gli strumenti, i mezzi e le competenze proprie delle varie strutture regionali.

Il documento, che ha una forte valenza tecnica, ripropone la strutturazione delle politiche suddivise in macroaree:

- La persona e la famiglia;
- Il territorio, l’ambiente e le infrastrutture;
- L’internazionalizzazione e lo sviluppo dell’economia;
- L’assetto istituzionale e la governance.

Nel testo sono indicate quindi le politiche e gli obiettivi che costituiscono le priorità a livello sociale, economico, territoriale e amministrativo, finalizzate a garantire la soddisfazione delle esigenze dei cittadini veneti nonché il buon funzionamento della cosa pubblica. In particolare, per ogni politica poi, si descrivono gli obiettivi correnti, quelli strutturali e quelli normativi. I primi sono generalmente correlati alla spesa corrente, i secondi alla spesa d’investimento, gli altri si riferiscono all’intenzione o alla necessità di proporre nuove leggi (o di abrogarne) o di regolamentare il settore attraverso un’attività pianificatoria.

All’interno della macroarea riguardante territorio, ambiente ed infrastrutture si ritrovano quegli elementi necessari a valutare la coerenza dell’intervento previsto, con l’esame del “sistema infrastrutturale e della mobilità”. Le politiche di sviluppo, che sono volte ad assicurare una migliore accessibilità al territorio regionale tramite il miglioramento e lo sviluppo della rete dei trasporti e della mobilità, prevedono iniziative volte al potenziamento dei grandi corridoi europei e della rete primaria, come si configura il caso della realizzazione della Valdastico Nord. La Regione si pone inoltre l’importante obiettivo della promozione e dell’integrazione modale e logistica al fine di garantire lo sviluppo economico del Veneto nell’ambito di una visione sovranazionale, condivisa con tutti i territori confinanti e funzionalmente collegati.

Compatibilmente all’intervento previsto, tra gli obiettivi strutturali, lo sviluppo del sistema della rete primaria è previsto attraverso la programmazione e la realizzazione di nuovi itinerari con caratteristiche funzionali di tipo superstradale/autostradale.

2.2.3.2 *Programma Regionale di Sviluppo (PRS) Veneto*

Il PRS della Regione Veneto, approvato con Legge regionale n°5 del 9 marzo 2007, è l’atto di programmazione che individua gli indirizzi fondamentali dell’attività della Regione e fornisce il quadro di riferimento e le strategie per lo sviluppo della comunità regionale.

Compito del Programma Regionale di Sviluppo è dunque quello di delineare una convergenza del sistema regionale verso obiettivi che possono risultare comuni a più categorie, rappresentanze e sistemi locali, proponendo soluzioni in grado di integrare le diverse parti.

Nell’ambito del tema riguardante la risorsa ambientale e territoriale, la politica che si intende impostare è basata su un uso razionale ed efficiente delle infrastrutture esistenti e di quelle programmate: i grandi assi della mobilità infra e interregionali presenti o previsti

dovranno costituire la struttura attorno al quale si svilupperà il sistema insediativo, invertendo l’ordine di priorità di intervento che vedeva le opere infrastrutturali seguire gli insediamenti. Questo esplicita come l’intervento progettuale previsto della realizzazione del tratto autostradale della Valdastico Nord, possa rientrare tra gli obiettivi più importanti della programmazione dello sviluppo regionale veneto.

In un quadro complessivo che ha visto la crescita dell’intera Regione, sono emersi tuttavia alcuni rilevanti limiti strutturali che riducono drasticamente le possibilità di una crescita ulteriore con i ritmi e nelle forme attuali. Su questo versante l’indicatore allarmante è costituito dalla congestione della rete stradale e dalla sua pericolosità, che offrono la misura di una enorme domanda di trasporto che ha origine interna, ma nella quale vi è anche una larga componente nazionale e internazionale.

L’attività di pianificazione del territorio inoltre deve essere finalizzata a consentire uno sviluppo socio-economico compatibile con il rispetto e la valorizzazione delle risorse disponibili. Tale obiettivo generale deve necessariamente essere conseguito attraverso alcune azioni, delle quali quelle relative all’intervento di progetto sono:

- ridurre la congestione stradale che caratterizza gran parte del territorio regionale;
- aumentare l’accessibilità delle diverse aree del territorio regionale.
- Nel dettaglio, le strategie per una corretta pianificazione del territorio dovranno tener conto dei seguenti aspetti:
 - Pianificazione del territorio e pianificazione dei trasporti: il rapporto stretto fra geometria delle reti di trasporto, uso del suolo e geografia urbana è uno dei fondamenti dell’organizzazione della città contemporanea. Va ridefinita una politica di riequilibrio fra infrastrutture e territorio o più in generale va reinterpretata l’interazione “territorio – trasporti”. In chiave di ridisegno territoriale e di efficienza del sistema, la realizzazione dei nuovi grandi tracciati stradali programmati, è utile per dare soluzione a nodi e sistemi stradali congestionati. In quest’ottica il disegno dei tracciati, l’organizzazione dei punti di contatto con le reti ferroviarie (cioè con SFMR), il raccordo con la rete preesistente sulla quale si è fino ad ora strutturata tutta l’organizzazione degli insediamenti e del territorio, l’impatto con i sistemi naturalistici sono questioni di rilievo cruciale su cui si misura l’effettiva e multifunzionale qualità delle opere.
 - Localizzazione degli insediamenti: il territorio regionale, non va più pensato indifferenziato rispetto ai grandi assi della mobilità infra ed interregionale, ma va organizzato, nelle sue stesse funzioni primarie – abitativa, produttiva, distributiva, terziaria – attorno ad essi, qualificando gli spazi per specifiche

funzioni e contenendo al contempo l’occupazione di nuove aree. Ne consegue la necessità di assumere a riferimento nell’organizzazione territoriale la rete infrastrutturale principale esistente e quella ormai programmata e progettata, assegnando ad essa il ruolo di armatura del territorio cui riferire le destinazioni d’uso delle aree.

La centralità geo-economica del Veneto nei rapporti tra l’UE e l’Europa dell’Est e tra l’UE ed i Paesi della costa meridionale del Mediterraneo determina importanti conseguenze sull’economia e sul sistema dei trasporti regionale, rendendo il Veneto oggetto di crescenti flussi di scambio e transito. Questi flussi e l’accresciuta mobilità in ambito regionale hanno evidenziato i limiti del sistema infrastrutturale regionale, con la necessità di risolvere le problematiche poste dalla condivisione di un territorio strutturato secondo un sistema di insediamenti produttivi e residenziali diffusi. La programmazione del settore dei trasporti, fin dal Piano Regionale dei Trasporti del '90, è tesa quindi a realizzare quelle opere che consentono la separazione, per quanto possibile, dei traffici di attraversamento d’interesse nazionale ed internazionale da quelli locali.

La realizzazione del tratto autostradale di progetto si configura tra gli interventi di lungo periodo da operare nella regione. Lo sviluppo degli insediamenti abitativi e produttivi attorno ai grandi assi e nodi infrastrutturali e la pianificazione della gestione del territorio con lo specifico obiettivo di evitare un indesiderato aumento dell'esigenza di mobilità, hanno come prerequisito la necessità di completare lo schema infrastrutturale portante del territorio. Le opere sono quelle che definiscono un sistema di collegamenti stradali interni alla regione finalizzato a congiungere i nodi urbani lungo itinerari circolari, e i corridoi di **attraversamento** come la “Transpolesana” o la “**Valdastico**”.

Sia dal punto di vista della dotazione di infrastrutture viarie rispetto ad altre situazioni territoriali e, soprattutto, da una valutazione del loro livello qualitativo in rapporto alla domanda di mobilità, risulta evidente il ritardo infrastrutturale del Veneto. A causa della forte crescita della domanda di trasporto, il sistema viario regionale é caratterizzato da livelli di congestione (rapporto tra flusso e capacità) molto estesi in termini temporali (cioè anche in orari al di fuori dei periodi di punta giornalieri) e in termini spaziali (in molti segmenti della rete il flusso veicolare è superiore alla capacità della strada). A tal proposito, in particolare nel trasporto passeggeri, emerge l’importanza degli assi di collegamento che servono le aree più dinamiche della regione (la Padova-Brescia, la Valdastico e la Mestre-Belluno).

La realizzazione delle “grandi infrastrutture”, come affermato nell’Intesa Istituzionale di Programma tra il Governo e la Giunta regionale del 9 maggio 2001, ha occupato e occupa un posto prioritario nella gerarchia delle strategie della politica regionale dei trasporti, nell’ottica di ridurre il gap infrastrutturale del Veneto. Di grande rilevanza strategica risulta

quanto contenuto nell’Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione del Veneto sottoscritta il 24 ottobre 2003. Tale Intesa, in attuazione della Legge Obiettivo, individua puntualmente le principali infrastrutture di trasporto necessarie alla Regione con particolare attenzione nei confronti delle direttrici che costituiscono i corridoi ritenuti prioritari dall’Unione Europea. In questo senso, tra gli interventi programmati, l’obiettivo al quale si mira nell’ambito della realizzazione della Valdastico Nord, è quello dell’integrazione a sistema con gli assi di attraversamento veloce della Regione, sia esso verticale che orizzontale, per espandere i collegamenti attuali e snodare la rete primaria esistente.

Le strategie di lungo periodo devono necessariamente considerare la rete infrastrutturale principale esistente e quella programmata come armatura del territorio cui riferire le destinazioni d’uso delle aree, riservando a quelle più prossime ai nodi infrastrutturali (svincoli, caselli autostradali, stazioni e fermate ferroviarie, ma anche porti, aeroporti, interporti e centri merci) le funzioni di produzione, le attività del terziario avanzato ed i centri direzionali. In questa prospettiva assumono rilievo tre questioni, delle quali in primo luogo viene considerata quella correlata all’opera di progetto: occorre rifinire la rete infrastrutturale primaria realizzando quelle opere viarie quali la “Transpolesana”, la “Valdastico”, la “Pedemontana”, l’asse medio-padano e la “Conegliano-Sacile”, che, secondo una direttrice circolare, consentono la realizzazione di collegamenti più efficienti tra i nodi urbani della Regione lungo percorsi alternativi e quelli dei corridoi Nord-Sud e Est-Ovest.

2.2.3.3 Programma Operativo Regionale (POR) Veneto - FESR (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale)

Con decisione CE (2007) 4247 del 07/09/2007 la Commissione Europea ha approvato il Programma Operativo Regionale (POR) obiettivo "Competitività Regionale e Occupazione" (CRO) parte Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR).

Il Piano risulta articolato in 6 assi prioritari con le relative linee di intervento per ogni asse e una serie di azioni, nell’ambito delle quali saranno finanziati gli interventi che contribuiranno al raggiungimento degli obiettivi previsti dal Programma.

L’obiettivo generale dal quale poi discendono quelli specifici (organizzati nei 6 assi prioritari) sono:

- Promuovere l’innovazione e l’economia della conoscenza;
- Promuovere la sostenibilità energetica;
- Tutelare e valorizzare l’ambiente e prevenire i rischi;
- Migliorare l’accessibilità;
- Rafforzare il ruolo internazionale della regione;

- Migliorare l’efficacia e l’efficienza degli interventi.

Al primo obiettivo specifico corrisponde l’Asse 1 “Innovazione ed economia della conoscenza”. All’obiettivo della promozione dell’efficienza energetica fa riscontro l’Asse 2 “Energia”. La tutela, la valorizzazione dell’ambiente e la prevenzione dei rischi è demandata alle azioni promosse dall’Asse 3 “Ambiente e valorizzazione del territorio”. L’Asse 4 “Accesso ai servizi di trasporto e di telecomunicazioni di interesse economico generale”, è finalizzato al raggiungimento dell’obiettivo specifico del miglioramento dell’accessibilità. Il rafforzamento del ruolo internazionale della regione è l’obiettivo specifico dell’Asse 5 “Azioni di cooperazione”. Il miglioramento dell’efficacia e dell’efficienza degli interventi è demandato al tradizionale Asse “Assistenza tecnica” (Asse 6).

Il potenziamento delle infrastrutture di trasporto rientra tra gli obiettivi perseguiti all’interno dell’Asse 4 del POR, nel quale si inquadra l’intervento di progetto, che prevede azioni dedicate alla realizzazione di nodi e piattaforme logistiche e modali. L’obiettivo specifico “Migliorare l’accessibilità” è finalizzato al raggiungimento di una mobilità sostenibile e nel miglioramento dell’accessibilità alle vie di comunicazione, in una logica di integrazione e complementarità con gli interventi previsti a livello comunitario e nazionale.

Per quanto concerne la realizzazione dell’opera del tratto autostradale Valdastico nord, la coerenza dello stesso con gli obiettivi del POR è riscontrata all’interno dell’obiettivo operativo del “miglioramento dell’intermodalità e della logistica”, dal quale discende la linea di intervento 4.2 del “potenziamento delle reti di trasporto mediante il miglioramento degli snodi e piattaforme logistiche intermodali”, tradotto nell’azione della realizzazione di “snodi e piattaforme logistiche intermodali”.

La tematica investita da questa linea di intervento nello specifico è quella della “realizzazione di raccordi stradali e/o ferroviari per migliorare i collegamenti per le persone e le merci fra i principali porti, interporti ed aeroporti regionali e la rete viaria e/o ferroviaria principale”.

Tutto questo in coerenza anche con il PTCP di Vicenza, che, come specificato in seguito nell’apposita sezione, considera l’opera della Valdastico Nord inquadrata in un nuovo itinerario diretto tra l’asse del Brennero, il mare adriatico ed il porto di Ravenna, e con il PRT vigente del Veneto nel quale si illustra come debba sorgere su un’area attraversata dai collegamenti fra l’Europa Centrale e i porti dell’Alto Adriatico.

L’azione specifica porterà quindi alla realizzazione di un sistema di infrastrutture viarie, ferroviarie e della navigazione interna idoneo ed efficiente, nei grandi tracciati sia nazionali che regionali. Verranno finanziate opere infrastrutturali di trasporto e di servizio, impianti e attrezzature di uso collettivo, con particolare riferimento al potenziamento dell’intermodalità e al risparmio energetico.

L’opera di progetto difatti può essere vista come allaccio tra due grandi arterie quali la A4 e la A22, che andrebbe a creare un forte potenziamento dell’offerta infrastrutturale costituendo un importante miglioramento dello snodo dell’area della pianura centrale veneta.

2.2.3.4 Programma Operativo Regionale (POR) Veneto - FSE (Fondo Sociale Europeo)

Il POR parte FSE è stato presentato dalla Regione del Veneto alla Commissione Europea, ed adottato dalla Commissione con Decisione C (2007) 5633 il 16/11/2007.

Il Programma Operativo Obiettivo “Competitività regionale e occupazione” 2007-2013 ha preso in considerazione le disposizioni, i suggerimenti e i Regolamenti promossi dalla Comunità Europea, dalla legislazione nazionale in particolare e da quella regionale. Il Piano è coerente con le linee guida della strategia comunitaria per il periodo 2007-2013 e ha quali obiettivi la promozione delle priorità poste nella nuova strategia di sviluppo dell’Unione, sancita a Lisbona, che poggia sulla necessità di sviluppare un’economia basata sulla conoscenza, più competitiva e dinamica, in grado di realizzare una crescita economica sostenibile con nuovi e migliori posti di lavoro e una maggiore coesione sociale.

Il P.O. Regionale è coerente con le linee guida elaborate nel PICO – Piano per l’Innovazione, la Crescita e l’Occupazione e nel QSN – Quadro Strategico Nazionale e rispecchia l’obiettivo generale espresso nel DSR – Documento Strategico Regionale consistente nel dirigere lo sviluppo del Veneto attraverso processi di qualificazione e valorizzazione del sistema regionale dell’innovazione, del fattore umano e del mercato del lavoro. Il P.O. regionale è coerente con il Regolamento CE n. 1081 del 5 luglio 2006 relativo al Fondo Sociale Europeo la cui missione è di migliorare le possibilità di occupazione ed impiego, favorendo un alto livello di occupazione e nuovi e migliori posti di lavoro.

Al suo interno si registra l’opportunità, nonostante il P.O. non costituisca un quadro per la realizzazione di operazioni suscettibili di produrre effetti ambientali significativi, quali progetti infrastrutturali, di utilizzare la leva formativa per contribuire alla realizzazione di uno sviluppo regionale rispettoso dell’ambiente e della qualità della vita. Sotto questo aspetto il piano operativo regionale costituisce una rilevante opportunità all’aumento delle competenze in ambito ambientale e territoriale dei cittadini e in particolare di coloro che assolvono alle funzioni di gestione e governo del territorio. Tali competenze appaiono essere sempre più rilevanti per sostenere lo sviluppo di una Regione percorsa da profonde trasformazioni urbanistiche ed infrastrutturali. A tale proposito, si rileva l’opportunità di riservare una quota dei finanziamenti ad obiettivi di tutela, conservazione e promozione ambientale, anche attraverso iniziative a supporto del miglioramento della capacità di

condivisione e concertazione delle scelte negli Enti locali – in tema di programmazione territoriale - e del sostegno alla diffusione di buone pratiche, anche attraverso la formazione permanente.

2.2.3.5 *Programma di Sviluppo Rurale 2007/2013 (PSR) Veneto*

Con deliberazione della Giunta Regionale n°3560 del 13 novembre 2007 è stato 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 quadro generale degli obiettivi per lo sviluppo rurale, e delle correlate strategie, viene rappresentato, secondo un profilo logico e coerente di gerarchie e relazioni, nell'ambito dei seguenti riferimenti normativi ed attuativi:

- Regolamento (CE) n. 1698/2005 del Consiglio del 20 settembre 2005, sul sostegno allo sviluppo rurale da parte del Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) (di seguito "Regolamento"),
- Orientamenti Strategici Comunitari per lo sviluppo rurale (periodo di programmazione 2007-2013) adottati con Decisione del Consiglio (2006/144/CE) del 20 febbraio 2006 (di seguito "OSC"),
- Piano Strategico Nazionale per lo sviluppo rurale, trasmesso alla Commissione il 21 dicembre 2006 (di seguito "PSN").

Il Regolamento, per garantire lo sviluppo sostenibile delle aree rurali, si concentra su un numero limitato di obiettivi essenziali a livello comunitario, riguardanti la competitività dei settori agricolo e forestale, la gestione del territorio e dell'ambiente, nonché la qualità della vita e la diversificazione delle attività in queste zone, ed articolati anche con riferimento ai tre Assi prioritari.

Sulla base degli obiettivi definiti dal Regolamento, gli OSC (Orientamenti strategici comunitari) individuano i settori di interesse per la realizzazione delle priorità comunitarie, con riferimento ai quali gli Stati membri elaborano poi le conseguenti strategie nazionali, nell'ambito del PSN, che costituisce anche il quadro di riferimento per la preparazione dei programmi di sviluppo rurale (PSR).

Nello specifico è l'Asse 2 del PSN, l'ambito nel quale si dovrà valutare la coerenza con un intervento quale si configura l'opera di progetto. Il suo obiettivo generale, che poi si traduce in obiettivo prioritario per il PSR, tratta del miglioramento dell'ambiente e dello spazio rurale, e concorre in forma diretta al secondo obiettivo che il Regolamento assegna allo sviluppo rurale, cioè di "valorizzare l'ambiente e lo spazio naturale sostenendo la gestione del territorio".

2.2.3.6 DSR - Documento Strategico Regionale – Veneto

Il “Documento Strategico Regionale” è in fase di adozione definitiva mentre è stato già adottato con deliberazione della Giunta regionale n°3346 del 8 settembre 2005 il Documento Strategico Preliminare Regionale con Deliberazione della Giunta regionale n°4337 del 30 dicembre 2005 pubblicata sul Bur n°18 del 21 febbraio 2006.

Le linee guida contenute nella terza Relazione sulla coesione sono state introdotte nella bozza dei nuovi Regolamenti dei fondi strutturali per il periodo 2007-2013, del 14 luglio 2004.

La nuova architettura normativa si caratterizza anzitutto per un forte approccio strategico, prevedendo un triplice livello di programmazione: il Consiglio, che fissa gli orientamenti strategici della coesione economica sociale e territoriale all’interno di un quadro di intervento dei Fondi e ogni Stato Membro traduce gli orientamenti comunitari in un Quadro di Riferimento Strategico Nazionale sulla base del quale saranno predisposti Programmi Operativi regionali e tematici.

Il percorso di elaborazione del Quadro strategico nazionale (QSN) è articolato in tre fasi:

1. estrapolazione e visione strategica;
2. confronto strategico Centro-Regioni;
3. stesura del QSN.

Le “Linee Guida” prevedono la preparazione da parte di ogni Regione di un “Documento Strategico Preliminare” nel quale vengano descritte e motivate le priorità regionali in relazione ad alcuni profili strategici come ad esempio le priorità di intervento e gli obiettivi di competitività. Tali Documenti redatti dalle Amministrazioni Centrali e dalle Regioni costituiranno, assieme agli orientamenti strategici comunitari approvati dal Consiglio, la base per il confronto Stato-Regioni, la cui sintesi (fase 3) consentirà la stesura del QSN che a sua volta sarà attuato dai singoli Programmi Operativi regionali o settoriali.

Entrando nello specifico della rete infrastrutturale analizzata dal DSR i dati aggiornati al settembre 2002 indica che la rete autostradale del Veneto misura complessivamente 474 km (7,3% sul totale nazionale). La rete denuncia ormai in molti suoi segmenti sintomi di saturazione con conseguente perdita di velocità commerciale e diminuzione degli standard di sicurezza nonché aumento dei livelli di inquinamento dovuti alla scarsa fluidità del traffico. A partire dal 1990, infatti, il traffico autostradale del Veneto è aumentato a dismisura ed il fenomeno, maggiormente evidente su alcune direttrici, ha riguardato in modo generalizzato l’intera rete regionale. Per quanto riguarda il solo traffico leggero, ovvero il trasporto passeggeri, il traffico sulle tratte autostradali del Veneto tra il 1990 e il 2003 è quasi raddoppiato, passando da 374.000 a 732.500 veicoli effettivi medi giornalieri, con un incremento del 96%. In termini di veicoli teorici medi giornalieri, invece, l’incremento, pure

rilevante, è stato, nello stesso periodo, più contenuto, pari al 61%, da 164.200 a 264.700 veicoli, segno questo di una diminuzione della percorrenza media. L’aumento dei valori di traffico leggero effettivo medio giornaliero ha riguardato, con andamenti irregolari nel tempo, tutte le tratte della rete rivelandosi tuttavia maggiore su alcune di esse dove è più che raddoppiato. Per quanto riguarda la distribuzione del traffico autostradale, le autostrade che presentano i maggiori volumi di traffico leggero effettivo medio giornaliero sono la Padova – Brescia, seguita dalla Bologna – Padova, dalla Brennero – Verona e dalla Padova – Mestre che hanno fatto registrare un progressivo e continuo aumento del traffico tra il 1990 e il 2003. Da evidenziare, in modo particolare, la crescita del traffico sulla Venezia – Trieste divenuta, a partire dal 2001, la seconda tratta autostradale del Veneto quanto a volumi di traffico leggero. Così come il traffico leggero effettivo, tra il 1990 e il 2003 è aumentato anche il traffico pesante effettivo medio giornaliero circolante sulla rete autostradale veneta. Nel periodo considerato, infatti, il numero di veicoli circolanti è più che raddoppiato, essendo passati da 121.600 nel 1990 a quasi 246.000 nel 2003, con un incremento complessivo del 102%.

In questo senso e a seguito della risultanza di queste analisi sono stati previsti una serie di interventi e nello specifico all’interno del nostro ambito di studio gli interventi consistono:

- nella realizzazione della pedemontana da Montecchio a Spresiano con prosecuzione fino a Pordenone;
- **nel completamento della Trento – Vicenza – Rovigo;**
- nel completamento della direttrice Padano inferiore Cremona – Mantova
- Legnago – Rovigo fino alla Venezia – Cesena – Orte – Civitavecchia;
- nella realizzazione del collegamento a Nord tra la A27 e la A23 attraverso il Passo della Mauria allo scopo di aprire a settentrione la provincia di Belluno e la pedemontana trevigiana, ancora penalizzate dalla mancanza di un collegamento autostradale in questa direzione;
- nella realizzazione del collegamento a sud tra Ravenna e Venezia in grado di offrire un servizio di tipo autostradale all’intenso traffico pesante che oggi caratterizza la S.S. n°389 Romea.

2.2.3.7 Approfondimento DSR - Quadro territoriale Infrastrutturale – Veneto

Questo documento è stato approvato dalla Giunta regionale con deliberazione n. 1149 del 18.04.2006.

Così come evidenziato nel Documento Strategico Preliminare Nazionale (DSPN)¹ la politica regionale, intesa come politica aggiuntiva adottata a qualsiasi livello istituzionale (comunitario, nazionale, locale) per il riequilibrio socioeconomico e la competitività di

territori specifici, dovrà avere come punto di riferimento gli obiettivi e le priorità della politica ordinaria. A livello comunitario, l’obiettivo fondamentale, posto nel “Libro Bianco - La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte” della Commissione Europea, è la realizzazione di un sistema trasportistico al servizio dello sviluppo sostenibile della nuova Europa allargata con un sistema di trasporti equilibrato e quindi, che consenta lo sviluppo delle attività economiche e della competitività, in un’ottica di coesione comunitaria, nel rispetto e a favore dell’ambiente e del benessere dei cittadini. La strategia indicata per il raggiungimento di tale obiettivo vede il contenimento del trasporto stradale e lo sviluppo di modalità alternative quali il ferro e l’acqua. A livello nazionale, in risposta alle linee guida comunitarie, la finalità riconosciuta nel Documento Strategico Preliminare Nazionale è quella di rilanciare la logistica per un ricollocamento strategico dei porti e aeroporti italiani e dei servizi ad essi connessi, sfruttando il potenziale di crescita insito nei traffici di merci dall’estremo oriente verso l’Europa occidentale. In tema di accessibilità quindi la Regione del Veneto dovrà conformarsi agli indirizzi comunitari e nazionali, rivolti principalmente a garantire uno sviluppo sostenibile e competitivo dell’Italia e del sistema Europa, nell’era della globalizzazione. Il Veneto, però, come è noto, si confronta con una situazione di insostenibilità della domanda di trasporto sia di merci sia di passeggeri che si sostanzia in una ormai pressoché costante congestione della rete stradale ed autostradale. Il miglioramento del sistema della mobilità diventa quindi finalità cardine per la Regione, per l’Italia e l’Europa. A tal fine, non è sufficiente, seppure fondamentale, la realizzazione delle grandi infrastrutture, ma è necessario pensare e prevedere azioni che consentano di gestire la domanda di trasporto in condizioni di emergenza, che sempre più spesso va ad intensificare quella “strutturale”. In uno scenario di continua ed esponenziale crescita della domanda di mobilità, inoltre, una politica di aumento dell’offerta di infrastrutture non è sostenibile né finanziariamente né dal punto di vista ambientale e territoriale. Sarà pertanto necessario valorizzare e sfruttare maggiormente le misure e gli interventi volti al contenimento del traffico, intervenendo direttamente dal lato della domanda. In sintesi gli obiettivi della Regione Veneto sono:

- completare le grandi infrastrutture;
- migliorare la viabilità regionale;
- gestire la domanda di trasporto passeggeri e merci;
- costruire un nuovo rapporto territorio-trasporti e utenti-trasporti

Nello specifico a livello regionale si possono distinguere interventi ai quali è demandato il compito di potenziare i collegamenti della regione con le grandi direttrici di traffico internazionale da interventi aventi lo scopo di facilitare i collegamenti interni alla regione stessa, trattandosi, per alcune, di opere già finanziate e per altre di progetti ancora in attesa

di finanziamento. Per quanto riguarda il primo aspetto, ovvero il collegamento della Regione con le grandi direttrici di traffico internazionale, la centralità del Veneto rispetto agli assi di attraversamento europei suggerisce l’opportunità di integrare il quadro infrastrutturale del Corridoio V mediante la realizzazione dell’autostrada Nogara Mare, ancora in attesa di essere finanziata, che permetta il completamento dell’asse autostradale Padano inferiore da Cremona al mare attraverso Mantova e Rovigo.

Sul versante interno, invece, un significativo miglioramento della mobilità è atteso dalla realizzazione di due importanti opere già finanziate: il passante di Mestre e la superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta da Montebelluna (VI) a Spresiano (TV). Accanto a questi due interventi, assume fondamentale importanza, al fine di incrementare l’accessibilità a nord del territorio regionale, la realizzazione dell’autostrada **Valdastico Nord**.

Per quanto riguarda la città di Vicenza, come la generalità delle città medie che formano l’armatura territoriale padana, è stata investita nel corso degli ultimi decenni da processi di intensa riorganizzazione della struttura insediativa, processi che hanno riarticolato la dimensione urbana ad una scala sovralocale, in un sistema di integrazione fisica e funzionale tra core urbano e cintura periferica. Vicenza sostiene oggi un nuovo ciclo di riorganizzazione urbana che affronta una molteplicità di questioni tra le quali la più rilevante interessa il processo di reinfrastrutturazione, coerentemente con gli obiettivi del Corridoio V. Rientrano in tale logica il rilancio del sistema autostradale (con la realizzazione della pedemontana ed il completamento della **Valdastico**) e la realizzazione della stazione dell’alta capacità (porta di accesso alle comunicazioni transnazionali per l’intero sistema vicentino). La città accrescerà la sua dimensione ed il suo ruolo e si aprirà al suo bacino di riferimento, con la riqualificazione ed il riuso delle aree, sia centrali che periferiche, dismesse.

2.2.4 Piani di settore

2.2.4.1 Piano Regionale Attività di Cava – Regione Veneto

In Piano è stato adottato con D.G.R. n°2015 del 4/11/2013. Con provvedimento n. 882 del 21/6/2011 la Giunta regionale ha disposto l’avvio delle attività per la formazione di una nuova proposta di PRAC, in aggiornamento della versione di piano adottata nel 2008 e mai approvata.

Secondo quanto previsto dalla procedura di VAS, con Deliberazione n. 1973 in data 2/10/2012 la Giunta Regionale del Veneto ha adottato il Documento Preliminare di Piano e il Rapporto Ambientale Preliminare e avviato la fase di consultazione con i soggetti competenti in materia ambientale, conclusa con espressione di parere n. 8 del 24/1/2013.

L’attività estrattiva di cava costituisce un importante segmento dell’intero settore industriale locale e le tipologie di materiali estratti trovano collocazione in diversi settori di utenza, che

spaziano dall'impiego degli inerti per il confezionamento del calcestruzzo, al calcare per cemento, all'argilla per laterizi, alla pietra da taglio, etc..

Un aspetto prioritario nella redazione di un PRAC è la valutazione dei fabbisogni che è stata condotta in conformità ai criteri stabiliti dalla normativa. La Legge Regionale 44/82, infatti, prevede che il Piano regionale dell'attività di cava definisca *“le previsioni, articolate a livello regionale e provinciale, per il periodo di validità del PRAC, dei fabbisogni dei materiali di gruppo A (materiali con elevato grado di utilizzazione del territorio, quali: ghiaie, sabbie, etc.), formulate essenzialmente in relazione agli elementi statistici e ai programmi regionali di sviluppo dei settori interessati”*.

Le tipologie di materiali estratti nel territorio Veneto soddisfano le molteplici richieste di materia prima sia locale che nazionale nonché, per talune tipologie litoidi, finanche internazionali. Sono estratti materiali inerti per il confezionamento di calcestruzzo e la realizzazione di sottofondi stradali (sabbia e ghiaia, detrito, calcari per cemento e calce), argille per la produzione di laterizi, pietre da taglio o lucidabili quali materiali ornamentali per l'edilizia ed ancora basalto per la realizzazione e manutenzione di massicciate ferroviarie e di asfalti fonoassorbenti e drenanti, calcari per industria e per granulati che trovano utilizzo nei più svariati campi, da quello farmaceutico/cosmetico a quello della produzione di alcuni tipi di gomma, dai mangimifici ai colorifici, alla realizzazione di pannelli per prefabbricati e così di seguito, nonché altre tipologie di materiali particolari quali la trachite ed il marmorino.

In seguito viene analizzato lo stato di fatto riferito all'ultimo anno del quale si dispongono dati (anno 2011), con riferimento all'area di intervento in provincia di Vicenza.

Individuazione dei giacimenti potenzialmente disponibili nella provincia di Vicenza:

Georisorsa ghiaia-sabbia

I materiali ghiaioso-sabbiosi presenti nella Provincia di Vicenza fanno parte delle alluvioni fluviali dei corsi d'acqua Agno-Guà, Astico e Brenta. La zona è delimitata a settentrione dalle conoidi del sistema dell'Astico e del Brenta che bordano i rilievi montuosi, a ovest dai fondivalle del sistema Agno-Guà e Chiampo ad occidente dei Monti Berici, a meridione dai confini comunali di Malo e Villaverla ed ad est dal limite provinciale.

A livello provinciale, le riserve di Vicenza manifestano una stabilità generale nel primo biennio degli anni '90 su valori di 15.000.0000 mc, nel quadriennio successivo in media di 13.500.000 mc e tra gli anni che vanno dal 1996 al 2001 su volumi medi pari a circa 11.500.000 mc. Il 2004 denuncia una forte diminuzione delle riserve di sabbia e ghiaia che ammontano a 4.400.000 mc per reincrementarsi l'anno successivo su valori di poco superiori

a 9.900.000 mc. Da questo momento in poi, il decremento è progressivo e costante, tant'è che nel 2011 le riserve ammontano a poco meno di 4.400.000 mc, come nel 2002.

Georisorsa calcari per costruzioni

La provincia di Vicenza risulta nel Veneto la Provincia con la maggiore produzione di calcare per costruzioni, così come si era già riscontrato per la produzione di calcare per industria. Il dato di partenza è quello del 1990 (oltre 260.000 mc), e nei sette anni successivi la produzione del materiale in argomento si è mediamente mantenuta intorno a 160.000 mc/anno. Nel 1998 la produzione di calcare per costruzioni di fatto triplica (con oltre 570.000 mc) e fino al 2011 manifesta un andamento altalenante il cui valore medio si può considerare compreso tra 600.000 e 700.000 mc/anno, con variazioni annue rispetto alla media anche superiori ai centomila metri cubi di materiale. Vanno evidenziati i valori minimi del periodo registrati nel 2001 (circa 280.000 mc) e nel 2010 (circa 337.000 mc) e il valore massimo di poco inferiore al milione di metri cubi nel 2003. L'ultimo anno risulta sostanzialmente in linea con la media dell'intero periodo (circa 770.000 mc).

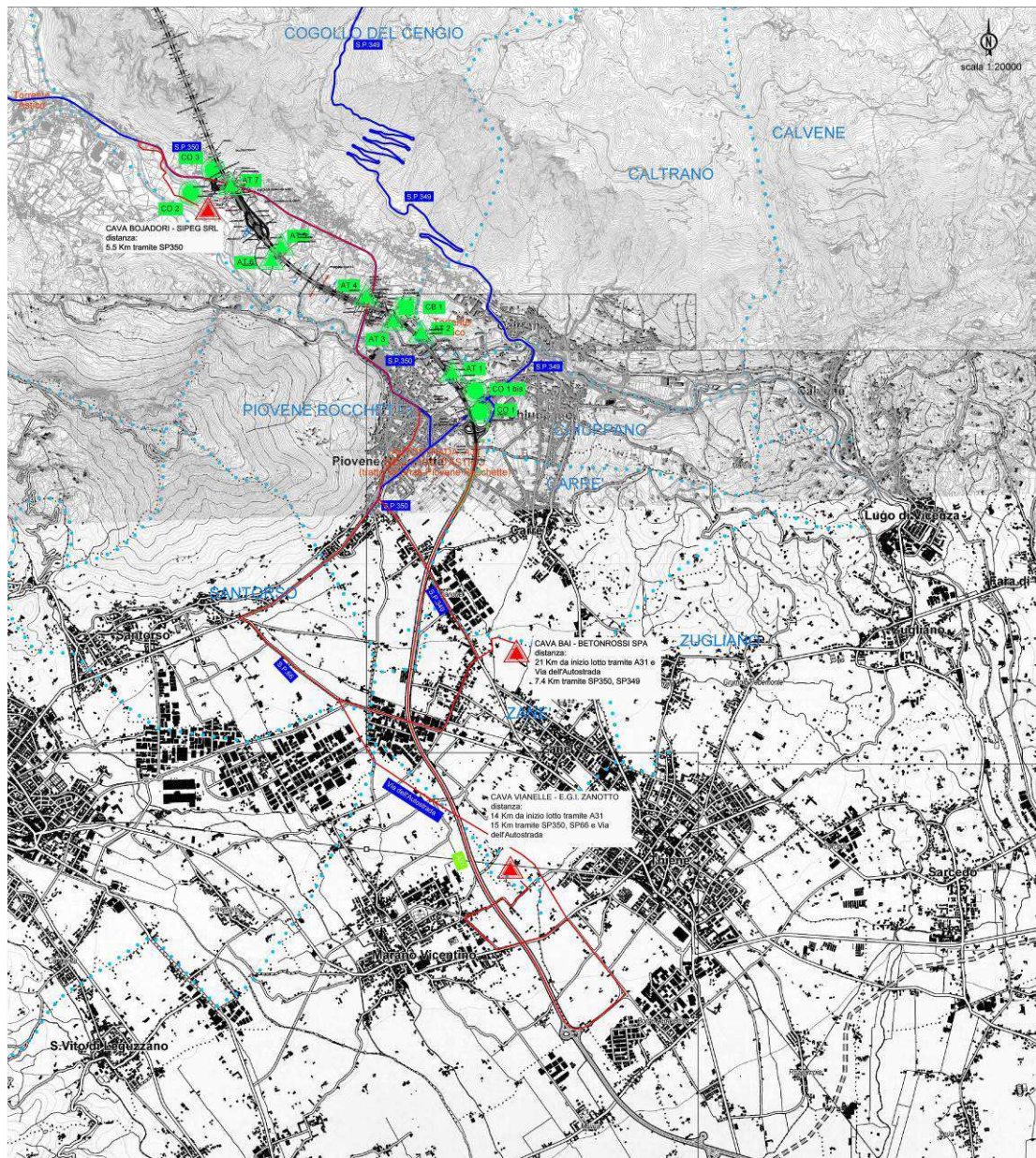
Georisorsa argilla

Il materiale prevalentemente argilloso-sabbioso è localizzato nella parte centro-meridionale della Provincia, nella zona Caldogno-Malo e a sud-est di Vicenza nell'area compresa tra il fiume Bacchiglione e il confine provinciale. Il materiale viene impiegato come argilla per laterizi e terre cotte. Localmente, nella zona Caldogno-Malo, sotto la coltre argillosa si hanno importanti depositi ghiaiosi utilizzabili come inerti per calcestruzzo, conglomerati bituminosi e per rilevati.

La Provincia di Vicenza, fatte salve alcune sporadiche annate, è passata dalle 31 unità produttive del 1990 alle 8 unità attive nel 2011 (quest'ultimo anno registra 2 unità attive in più rispetto a quello precedente), la Provincia di Venezia dalle 4 del 1990 alla singola cava produttiva del 2011, quella di Treviso, similmente a Vicenza, da 18 a 4 cave produttive (il 2011 in controtendenza con un incremento di 2 unità).

In ambito provinciale, la Provincia di Vicenza nel 1990 poteva contare su riserve ammontanti ad oltre 2.800.000 mc che si attestano a 2.200.000 mc nel quadriennio successivo. Il 1995 evidenzia un raddoppio dei quantitativi a giacimento sfiorando i 4.200.000 mc, mentre nei 6 anni seguenti le riserve sono rimaste pressoché costanti su un valore medio di 3.000.000 mc per poi reincrementare nel biennio 2002-2003 fino a raggiungere quasi 5.400.000 mc. Da questo momento e fino al 2011 i quantitativi di materiale a giacimento in Provincia di Vicenza sono andati progressivamente riducendosi e nel 2011 risultano essere pari a poco più di 3.500.000 mc.








AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD
1° LOTTO - PIOVENE ROCCHETTE – VALLE DELL'ASTICO



----- TRACCIATO PROGETTO

———— VIABILITA' PER LE CAVE

———— VIABILITA' PRINCIPALE

-  CAVA
-  CANTIERE BASE
-  CANTIERE OPERATIVO
-  AREA TECNICA
-  CODICE CANTIERE BASE
-  CODICE CANTIERE OPERATIVO
-  CODICE AREA TECNICA

ELENCO CAVE				
COMUNE	DENOMINAZIONE	DITTA	MATERIALE ESTRATTO	NOTE
COGOLLO DEL CENGIO	BOJADORI	SIPEG SRL	SABBIA E GHIAIA	Volume collocabile di circa 700.000-800.000 mc (fino a 1.000.000 mc) di materiale. Stoccaggio provvisorio.
ZANE'	BAI	BETONROSSI SPA	SABBIA E GHIAIA	Volume collocabile circa 1.300.000 mc (fino a 2.000.000 mc) . Lo stoccaggio può essere a titolo definitivo o provvisorio.
THIENE	VIANELLE	E.G.I ZANOTTO	SABBIA E GHIAIA	Volume collocabile circa 200.000 mc di materiale / anno . Cessione complessiva di 1.500.000mc . Stoccaggio definitivo.

Figura 8: Presenza di cave nei dintorni dell'autostrada di progetto

2.2.4.2 *Piano Regionale per la Gestione dei Rifiuti Urbani – Regione Veneto*

Con D.G.R. n. 264 del 05/03/2013 la Giunta Regionale del Veneto ha adottato il nuovo Piano di gestione dei rifiuti urbani e speciali, anche pericolosi.

Al suo interno viene stabilito che ogni Provincia è caratterizzata da un unico Ambito Territoriale Ottimale (ATO) coincidente con il territorio provinciale organizzato e gestito dall’Autorità d’Ambito (AdA). Inoltre per motivi di convenienza gestionale ed operativa l’Ambito Provinciale dovrà essere suddiviso in due sub zone così individuate: Zona nord-ovest, comprendente i comuni dei Bacini VI 2 (Thiene e Schio), VI 3 (Valli dell’Ago e del Chiampo) e VI 4 (Altipiano di Asiago); Zona sud-est, comprendente i Comuni dei Bacini VI 1 (Vicenza) e VI 5 (Bassano).

Il territorio della Provincia di Vicenza si presenta particolarmente variegato e con una notevole diversità fra le sue zone orografiche. In particolare sono distinguibili le seguenti zone:

- il Comune Capoluogo e tutta la zona circostante che risente di una elevata presenza di industrie e di attività commerciali;
- la zona montuosa e collinare;
- le altre zone.

In tale situazione le strategie da adottare sono:

- riduzione della produzione di rifiuti;
- riduzione del ricorso alla discarica;
- recupero e riutilizzo della materia mediante incremento delle R D;
- promozione del trattamento della frazione organica.

Le Autorità d’Ambito, in sede di organizzazione generale della gestione, forniscono indicazioni ai Comuni sulla definizione dei rifiuti speciali non pericolosi da assimilare ai rifiuti urbani, indicando anche i relativi flussi di raccolta. Tali indicazioni sono di rilievo pratico per quelle frazioni di rifiuti utili ai fini del raggiungimento degli obiettivi delle raccolte differenziate. Per gli altri rifiuti speciali non assimilati agli urbani dal Comune, il produttore deve provvedere direttamente o tramite terzi autorizzati o mediante conferimento a soggetti che gestiscono il servizio pubblico di raccolta dei rifiuti urbani, con i quali sia stata stipulata apposita convenzione.

2.2.5 *Settore salvaguardia e risanamento ambientale*

2.2.5.1 *Piano di tutela delle acque (PTA) Regione Veneto*

Il PTA della Regione Veneto è stato approvato con deliberazione del Consiglio Regionale

n°107 del 05/11/2009.

La normativa sulla tutela delle acque in vigore in Italia fino al 14/04/2006, data di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del D.Lgs. 3/04/2006 n. 152, "Norme in materia ambientale", ha avuto come riferimento principale il D.Lgs. 11/05/1999 n. 152, ora abrogato, dal titolo *"Disposizioni sulla tutela delle acque dall'inquinamento e recepimento della direttiva 91/271/CEE concernente il trattamento delle acque reflue urbane e della direttiva 91/676/CEE relativa alla protezione delle acque dall'inquinamento provocato dai nitrati provenienti da fonti agricole"*.

Il D.Lgs. n. 152/2006 ha sostanzialmente ripreso, per il settore della tutela delle acque, le indicazioni e le strategie individuate dal decreto precedente, riscrivendo però la sezione relativa alla classificazione dei corpi idrici ed agli obiettivi di qualità ambientale.

Nel decreto n. 152/2006 vengono elencati, per le varie tipologie di acque superficiali, gli "elementi qualitativi per la classificazione dello stato ecologico" e vengono date delle "definizioni normative per la classificazione dello stato ecologico elevato, buono e sufficiente", per ogni elemento di qualità, privilegiando gli elementi biologici.

Un analogo grado di indeterminazione si riscontra, nel nuovo decreto, anche per la classificazione delle acque sotterranee. La definizione di qualità ambientale richiede poi, ai sensi della direttiva 2000/60/CE, una caratterizzazione iniziale basata sul concetto di ecoregione, di tipizzazione e di individuazione dei corpi idrici di riferimento, analisi complessa che deve contribuire a portare alla nuova classificazione entro il mese di aprile 2007. Le scadenze del D.Lgs. n. 152/2006 sono qui di seguito riassunte:

- entro aprile 2007: identificazione, per ciascun corpo idrico significativo, della classe di qualità ambientale;
- entro il 31/12/2007: adozione del Piano di Tutela delle Acque da parte delle Regioni;
- entro il 31/12/2008: approvazione del Piano di Tutela delle Acque da parte delle Regioni;
- entro il 31/12/2008: conseguimento dell'obiettivo di qualità ambientale "Sufficiente";
- entro il 22/12/2015: conseguimento dell'obiettivo di qualità ambientale "Buono".

La tempistica sopraindicata richiede un'urgente individuazione delle misure prioritarie da adottare per il rispetto della scadenza imposta al 2008 e, quindi, conseguentemente la predisposizione ed approvazione del Piano di Tutela delle Acque regionale.

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.

La parte conoscitiva del Piano di Tutela delle Acque è stata adottata dalla Giunta Regionale con provvedimento n. 2434 del 6/08/2004. Il Piano è stato adottato nella prima versione con D.G.R. n. 4453 del 29/12/2004.

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.

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.

La disciplina degli scarichi, con l'abrogata L. n. 319/1976, è stata per anni lo strumento principale per la tutela dei corpi idrici dall'inquinamento. Con il D.Lgs. n. 152/2006 i valori limite agli scarichi devono essere stabiliti soprattutto in funzione degli obiettivi di qualità da perseguire nei corpi idrici.

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, 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 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.

Di particolare interesse per lo smaltimento delle acque meteoriche che cadono sulla piattaforma stradale è l'articolo n. 39 che ha lo scopo del conseguimento degli obiettivi di qualità previsti dal PTA ai sensi dell'art. 113 del D.Lgs. 152/2006 e della prevenzione del rischio idraulico. L'articolo regola la gestione delle acque di dilavamento anche con riferimento all'unico indirizzo regionale precedentemente in vigore, ossia la Circolare del Presidente della Giunta Regionale n. 4833/1996.

2.2.5.2 Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) Regione Veneto

Con delibera n°1 del 3 marzo 2004, il Comitato Istituzionale ha adottato il Progetto di Piano stralcio per l'assetto idrogeologico dei bacini dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave e Brenta-Bacchiglione, mentre l'ultimo aggiornamento da parte del Comitato Istituzionale è stato effettuato con delibera n°4 del 19/06/2007.

Tale Progetto di Piano, in relazione alle conoscenze disponibili, ha individuato le aree pericolose dal punto di vista idraulico, geologico e da valanga presenti nei quattro bacini idrografici ed ha conseguentemente delimitato le corrispondenti aree pericolose ovvero a rischio sulle quali, ai sensi delle norme di attuazione, sono previste le azioni ammissibili.

Nella medesima seduta il Comitato Istituzionale, con delibera n. 2, ha adottato apposite misure di salvaguardia che sostanzialmente anticipavano, rendendole immediatamente cogenti, alcune delle norme di attuazione, relative alle aree classificate P4, P3, R4 e R3, contenute nel succitato Progetto di Piano stralcio.

L'attuale progetto di piano per l'assetto idrogeologico dei bacini dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave e Brenta-Bacchiglione, predisposto ai sensi dell'art. 1, comma 1, della L. 267/98, e della L. 365/2000, rappresenta, in questa fase, il recepimento delle conoscenze sulla sicurezza idraulica e geologica acquisite dalla Segreteria Tecnica dell'Autorità di bacino e dalle Regioni Friuli Venezia Giulia e Veneto in merito all'identificazione delle zone esposte

a pericolo.

Il progetto di piano è costituito fondamentalmente dalle fasi conoscitiva, propositiva, programmatica, contenute in una relazione generale, e dalla cartografia con la perimetrazione delle aree pericolose ed a rischio.

Si ritiene opportuno sottolineare che in questa prima redazione del piano non sono state perimetrare, in considerazione delle conoscenze disponibili, tutte le aree pericolose presenti sul territorio. Pertanto le cartografie allegate devono considerarsi un documento preliminare, e non esaustivo, delle reali e potenziali pericolosità idrauliche e geologiche presenti nei bacini idrografici. In particolare questa casistica si presenta per i territori sottesi dalla rete idrografica montana, come per esempio l’asta fluviale del T. Astico, dove gli studi di settore sono in corso di elaborazione. In attesa di tali approfondimenti il piano pertanto individua precisi criteri da utilizzare da parte del pianificatore in assenza di specifiche perimetrazioni.

Il presente Piano è costituito dai seguenti elaborati:

- relazione generale che definisce il sistema delle conoscenze del bacino e le metodologie utilizzate, illustra le analisi effettuate e riporta infine il quadro riepilogativo degli interventi strutturali di difesa con l’indicazione dei relativi costi determinati in via parametrica;
- cartografia che individua, con diversa gradazione di intensità, le condizioni di pericolosità idraulica, geologica e da valanga nonché le aree a rischio secondo la definizione data dal 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.

Entrando nello specifico, la relazione generale è suddivisa in diverse fasi dove si analizzano diversi aspetti:

- FASE CONOSCITIVA: dove si analizzano lo stato di fatto, dei luoghi, gli eventi storici che hanno evidenziato stati di insufficienza del sistema e si individuano le criticità;
- FASE PROPOSITIVA: dove si fa l’analisi del rischio idrogeologico, vengono perimetrare le aree di rischio e pericolo, e si individuano gli interventi di mitigazione;
- FASE PROGRAMMATICA: si individuano gli interventi, se ne definiscono i costi e si pianificano.

La fase propositiva descrive le modalità con le quali il piano, sulla base degli “Atti di indirizzo e di coordinamento” di cui al D.P.C.M. 29.9.1998, ha inteso affrontare le problematiche di cui alla L. 267/1998 e della L. 365/2000. In tal senso si ritiene opportuno richiamare alcuni concetti generali.

Con il termine di rischio, ed in riferimento a fenomeni di carattere naturale, si intende il prodotto di tre fattori:

- la pericolosità o probabilità di accadimento dell'evento calamitoso (P); la pericolosità di un elemento va pertanto riferita al periodo di ritorno T, che esprime l'intervallo di tempo nel quale l'intensità dell'evento calamitoso viene superata mediamente una sola volta;
- il valore degli elementi a rischio intesi come persone, beni localizzati, patrimonio ambientale (E);
- la vulnerabilità degli elementi a rischio (V), cioè l'attitudine a subire danni per effetto dell'evento calamitoso.

Generalmente il rischio può esprimersi mediante un coefficiente compreso tra 0 (assenza di danno o di pericolo) e 1 (massimo pericolo e massima perdita).

Si definisce il danno il prodotto del valore del bene per la sua vulnerabilità:

$$D = E \times V$$

In definitiva "la formula che descrive il rischio" assume il seguente aspetto:

$$R = P \times E \times V = P \times D$$

In base ai criteri classificativi del rischio disposti nell'Atto di Indirizzo e Coordinamento (D.P.C.M. 29/9/98), le diverse situazioni sono aggregate in quattro classi di rischio a gravosità crescente alle quali sono attribuite le seguenti definizioni:

- Moderato R1: per il quale i danni sociali, economici e al patrimonio ambientale sono marginali;
- Medio R2: per il quale sono possibili danni minori agli edifici, alle infrastrutture e al patrimonio ambientale che non pregiudicano l'incolumità delle persone, l'agibilità degli edifici e la funzionalità delle attività economiche;
- Elevato R3: per il quale sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi, l'interruzione di funzionalità delle attività socio-economiche e danni rilevanti al patrimonio ambientale;
- Molto elevato R4: per il quale sono possibili la perdita di vite umane e lesioni gravi alle persone, danni gravi agli edifici e alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi, la interruzione di funzionalità delle attività socio-economiche e danni rilevanti al patrimonio ambientale.

Nel PAI si sono individuati diversi tipi di rischi e pericolosità idrogeologiche, che sono stati a loro volta mappati in cartografie specifiche. In questa prima fase si sono analizzati i vari tracciati proposti e si sono individuate le parti d'opera che ricadono in aree soggette ai

seguenti rischi o pericolosità:

- Pericolosità idraulica: è legata al deflusso delle acque e alla possibilità che in caso di piene si instaurino fenomeni di allagamento;
- Rischio geologico: è legata alla pericolosità da frana, il Rischio rappresenta un sottoinsieme della Pericolosità poiché, mentre la P è legata alla presenza di un fenomeno franoso di una certa intensità e con una certa probabilità di accadimento, il rischio sussiste unicamente qualora nelle aree pericolose siano presenti elementi a rischio;
- Rischio da valanga: riporta la localizzazione probabile di siti valanghivi individuati dal rilievo di particolari tracce lasciate da fenomeni pregressi sul territorio.

2.2.5.3 Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera Regione Veneto

Il tema della tutela e della qualità dell'aria è stato oggetto negli ultimi anni di una sempre crescente attenzione ed approfondimento sia da parte delle Istituzioni che dell'opinione pubblica. La Regione Veneto ha nel corso degli anni affrontato i temi delle fonti di inquinamento, della regolamentazione degli obiettivi di qualità da raggiungere e delle metodologie di rilevamento e controllo degli stessi recependo le direttive nazionali ed emanandone di proprie. Tra queste va annoverato il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (di seguito PRTRA).

In particolare è da segnalare la Legge Regionale 16 aprile 1985, n°33 e s.m.i. recante "Norme per la tutela dell'ambiente". Tale normativa infatti, oltre ad occuparsi dell'attribuzione delle competenze in materia di controllo dell'inquinamento atmosferico (art. 58), definisce i contenuti e le finalità del PRTRA (artt. 22-23). In breve tali finalità sono così riassumibili:

- individuare le sostanze che costituiscono, in relazione ai fattori ambientali, locali e regionali, causa concreta di inquinamento;
- individuare le zone in cui gli standards di qualità prescritti non sono assicurati;
- catalogare e disciplinare specificamente le fonti, le cui immissioni interessino significativamente la qualità dell'aria;
- indicare i sistemi e i procedimenti più idonei per la riduzione dell'inquinamento entro i limiti prescritti in generale e in relazione alle fonti di emissione e alla natura dei luoghi;
- preventivare il costo delle azioni programmate e gli eventuali mezzi per farvi fronte.

Con DCR 34/CR del 15/4/2014 di riassunzione della DGR 74/CR del 1/9/2015 e della DGR 98/CR del 19/11/2015 di integrazione, è stato aggiornato il Piano Regionale di Tutela e

Risanamento dell'Atmosfera, in ottemperanza a quanto previsto dalla legge regionale 16 aprile 1985, n. 33 e dal Decreto Legislativo 351/99 (quest'ultimo oggi abrogato e sostituito dal D.Lgs. 155/10).

Lo scopo principale di tale piano è quello di definire le linee guida per la pianificazione degli insediamenti produttivi e dei servizi. Il Piano di Risanamento dell'Atmosfera ha fatto propri i limiti del D.Lgs. 155/10 proponendosi di perseguire su tutto il territorio regionale il raggiungimento degli obiettivi di riduzione degli inquinanti previsti dalla normativa.

Il PRTRA provvede alla zonizzazione del territorio regionale in funzione della qualità dell'aria, classificando le singole aree nelle seguenti categorie a seconda dell'avvenuto superamento dei valori limite o degli obiettivi di qualità:

- zone critiche (Zona A), nella quale vanno applicati i piani d'Azione,
- zone di risanamento (Zona B), nella quali vanno applicati i piani di Risanamento,
- zone di mantenimento (Zona C), nella quale applicare i piani di Mantenimento.

Con Delibera della Giunta Regionale n°3195 del 17 ottobre 2006 avente ad oggetto ""PRTRA. Comitato di indirizzo e sorveglianza sui problemi dell'Atmosfera - Approvazione della nuova zonizzazione regionale" la zonizzazione di cui sopra è stata modificata assumendo come nuovo discriminante la densità emissiva di ciascun Comune. La nuova zonizzazione prevede le seguenti categorie:

- zone "A1 Agglomerato", comprendenti i Comuni con densità emissiva superiore a 20 t/a km²;
- zone "A1 Provincia", comprendenti i Comuni con densità emissiva compresa tra 7 t/a km² e 20 t/a km²;
- zone "A2 Provincia", comprendenti i Comuni con densità emissiva inferiore a 7 t/a km²;
- zone "C" (senza problematiche dal punto di vista della qualità dell'aria), comprendenti i Comuni situati ad un'altitudine superiore ai 200 m s.l.m., quota al di sopra della quale il fenomeno dell'inversione termica permette un inferiore accumulo di sostanze inquinanti.

Nell'Allegato A della deliberazione di cui sopra viene riportato l'elenco dei Comuni suddivisi per Provincia e l'indicazione della nuova zonizzazione.

Definiti ed analizzati il quadro di sintesi sull'inquinamento atmosferico, gli scenari e le tendenze future, il piano si concentra sulla definizione di una serie di azioni integrate o dirette, a breve, medio e lungo termine finalizzate alla riduzione ed al contenimento delle emissioni inquinanti, tra le quali rientrano anche le attività di monitoraggio. Tali azioni si configurano come elementi costitutivi dei piani di Azione, Risanamento e Mantenimento predisposti rispettivamente per le zone A, B e C della zonizzazione originale proposta da PRTRA e saranno poste in essere seguendo le indicazioni contenute nei piani stessi.

2.2.5.4 Aziende a rischio di incidente rilevante (RIR) dell’area di interesse

Nell’area di progetto, oggetto di studio ed analisi, non è stata riscontrata alcuna azienda a Rischio di Incidente Rilevante; si riporta nella tabella sottostante l’elenco delle aziende a RIR nei comuni limitrofi.

PROV	COMUNE	DITTA	ART 6	ART 8	TIPOLOGIA
VI	Caltrano	RIVIT SPA	X		Acciaierie e impianti metallurgici
VI	Sandrigo	CROMADOR	X		Galvanotecnica
VI	Schio	ETTORE ZANON SPA	X		Acciaierie e impianti metallurgici
VI	Schio	F.LLI MAZZON SPA	X		Deposito sostanze infiammabili
VI	Thiene	EVOLANI GERMINO SRL		X	Galvanotecnica

2.3 LIVELLO DI PIANIFICAZIONE PROVINCIALE

2.3.1 Settore pianificazione e programmazione territoriale generale

2.3.1.1 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Vicenza

Con Deliberazione di Giunta della Regione del Veneto n. 708 del 02/05/2012 è stato approvato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Vicenza.

È uno strumento di governo del territorio per indirizzare e coordinare le azioni, costituendo il quadro di riferimento per tutte le attività, pubbliche e private, che interessano l’assetto del territorio, gli sviluppi urbanistici, la tutela e la valorizzazione del territorio, dell’ambiente e del patrimonio storico architettonico, le infrastrutture, la difesa del suolo, l’organizzazione e l’equa distribuzione dei servizi di area vasta. Attraverso questo strumento la Provincia adempie al compito di promuovere e coordinare l’azione programmatrice sovracomunale.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale diventa lo strumento di pianificazione che delinea gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell’assetto del territorio provinciale in coerenza con gli indirizzi per lo sviluppo socio-economico, con riguardo alle prevalenti vocazioni, alle sue caratteristiche geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, paesaggistiche ed ambientali.

E’ opportuno richiamare l’attenzione anche sull’elemento di assoluta novità introdotto dalla legge regionale nel contesto della pianificazione territoriale e urbanistica: il Quadro Conoscitivo, che rappresenta un modo nuovo di riorganizzare le informazioni territoriali giungendo alla necessaria costruzione di basi informative quali parti di un Sistema Informativo dei soggetti pubblici e privati.

Con il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.), approvato con DCR n°250 in data 13/12/1991, la Regione Veneto ha stabilito quali siano le aree di “massima tutela

paesaggistica” di interesse regionale, da sottoporre a particolare disciplina. La Giunta Regionale pertanto, è intervenuta su queste aree con i Piani d’Area, i quali sono parte integrante del piano territoriale regionale di coordinamento ed in quanto strumento di livello superiore risultano essere soggetti alla stessa procedura di approvazione del PTRC.

Il Piano di Area permette da un lato, di meglio precisare, e modificare, il disegno pianificatorio previsto dallo strumento generale e dar corso ai contenuti del P.T.R.C., dall’altro di “mettere in linea” e riorganizzare le diverse decisioni contenute nella pianificazione di scala provinciale e comunale.

L’area interessata dalla realizzazione dell’opera nella Provincia di Vicenza intercetta il territorio del Piano d’Area “Altopiano di Tonezza – Fiorentini” approvato con delibera del Consiglio Regionale del Veneto n°192 del 29/11/1996 e aggiornato con l’ultima variante approvata con deliberazione della Giunta Regionale n°4233 del 29/12/2009 e del Piano d’Area “Altopiano Sette Comuni” adottato dalla Giunta Regionale del Veneto n°792 del 9/04/2002 (salvaguardia decaduta), entrambi precedentemente descritti all’interno del PTRC vigente del Veneto.

Il PTRC adottato invece, in forza dell’art. 135 del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004 e delle normative regionali vigenti, individua ambiti strutturali di paesaggio, definiti in termini di integrità e di rilevanza, trasposti sui limiti amministrativi comunali o su entità fisico-territoriali stabili e riconoscibili. È possibile individuare nel territorio delle montagne vicentine cinque ambiti differenziati per caratteristiche geomorfologiche, insediative e infrastrutturali, dei quali si riportano le tavole di inquadramento del sistema della mobilità nelle quali si evidenzia la previsione di inserimento del tracciato dell’A31 Valdastico Nord.

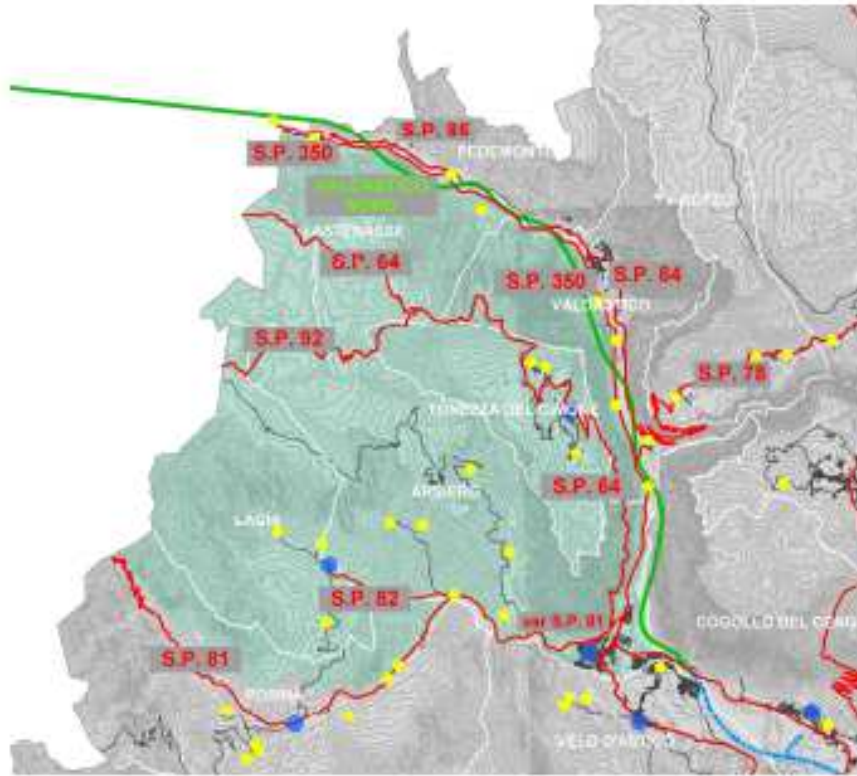


Figura 9: Sistema mobilità Alto piano di Tonezza – Fiorentini



Figura 10: Sistema mobilità Alto piano dei Sette Comuni

Per quanto concerne gli elementi più significativi che emergono dal piano, nella Tavola n°2 del PTCP (Carta delle fragilità) sono riportati gli elementi di fragilità che comportano

potenziali fonti di pericolo per la sicurezza e la salute umana in ordine all’aspetto della difesa del suolo (rischio idraulico e idrogeologico), della sicurezza ambientale (cave, discariche, elettrodotti, metanodotti, siti inquinati) nonché gli elementi di vulnerabilità del territorio come la rete idrografica e il sistema delle risorgive e dei pozzi di cui si vuole preservarne la risorsa naturale.

Nella Tavola n°1 del PTCP (Carta dei Vincoli e della pianificazione territoriale) si individuano i vincoli previsti dal Codice dei beni culturali e del paesaggio, D. Lgs. 42/2004, il vincolo idrogeologico e forestale e il vincolo sismico, e sono altresì riportati i SIC e ZPS e le zone militari, così come i vincoli delle aree a pericolosità geologica e idraulica maggiormente dettagliati nella Tavola n°2 del PTCP e gli ambiti naturalistici di interesse regionale, riportati anche nella Tavola n°3 del PTCP.

Uno degli obiettivi primari del P.T.C.P. è dunque la conservazione dei siti, monumenti e edificazioni di pregio storico -artistico – ambientale ma altresì la valorizzazione del patrimonio storico mediante promozione delle reti territoriali significative sia monotematiche che pluridisciplinari, con previsioni dei flussi di utenza turistica specializzata, e/o sussidiarie alle zone sciistiche, termali del benessere e del tempo libero.

Il *sistema della mobilità*, che è il settore che andrà ad interessare l’opera da realizzare, ha come obiettivo prioritario all’interno del piano, quello di *migliorare i collegamenti fra gli insediamenti*, garantendo adeguate condizioni di accessibilità alle diverse aree geografiche ed il collegamento delle reti di trasporto provinciali con quelle regionali e nazionali. Lo sviluppo della mobilità deve essere a supporto dello sviluppo socio-economico secondo criteri di compatibilità ambientale e territoriale.

La mobilità delle persone e delle merci, sul territorio provinciale, risulta molto elevata e crescente negli anni e affidata in misura predominante al vettore stradale. Le maggiori criticità che caratterizzano la viabilità vicentina sono connesse alle caratteristiche della rete e allo sviluppo della domanda. Alcune delle principali arterie, che costituiscono la struttura portante dei collegamenti provinciali e interprovinciali, versano in condizioni di elevate criticità, a causa della sovrapposizione di traffici urbani con quelli di media e lunga percorrenza, e per l’effetto delle conurbazioni sorte linearmente ai bordi delle infrastrutture. La saturazione dei livelli di capacità determina pesanti ricadute sul territorio in termini di congestione, di inquinamento atmosferico ed acustico, ed in generale, di peggioramento della qualità della vita nelle aree densamente urbanizzate.

Il PTCP, quale strumento di programmazione territoriale di carattere strategico, individua il quadro delle infrastrutture e la relativa localizzazione di massima su territorio. Lo strumento urbanistico provinciale recepisce le disposizioni dei piani e dei programmi di settore sovraordinati, specificandone gli aspetti a scala provinciale. Il Piano si adegua alla previsione UE in

materia di «corridoi europei»; nella fattispecie il Corridoio 5 che interessa direttamente il Veneto, ed a quanto previsto dall’Intesa Stato – Regione dell’8 agosto 2001 in materia di grandi collegamenti, riproposti nella «Legge obiettivo» (L.n.°443/01) e nei programmi di RFI in materia di alta velocità/capacità ferroviaria, dell’ANAS e delle diverse Società concessionarie di autostrade e dal recente Piano Regionale dei trasporti.

Il PTCP definisce una gerarchizzazione delle principali componenti della mobilità provinciale. Il primo livello (rappresentato nella Tavola n°4 del PTCP) identifica il sistema delle connessioni d'area vasta e comprende la rete viaria autostradale costituita dalla A4 e dalla A31, che garantiscono i collegamenti con realtà sovra-provinciali.

La A31 risulta essere l’Autostrada con la maggiore crescita di traffico nel periodo 1985 – 2000, con una crescita di oltre il 220%, pur presentando valori assoluti della domanda molto inferiori rispetto al dato della A4 anche se la crescita dei traffici lungo la A31 sembra essere diminuita in termini percentuali nel periodo 2000 – 2004. Tali trend di evoluzione della domanda appaiono chiari. Da un lato l’itinerario est – ovest è ormai in larga misura assestato nei flussi di traffico, anche se futuri incrementi non irrilevanti potranno verificarsi con lo sviluppo dei traffici verso i Paesi dell’est Europa. Dall’altro lato, l’elevato sviluppo industriale nel corso degli ultimi venti anni della Provincia di Vicenza ha determinato i forti incrementi di traffico lungo l’asse della Valdastico, che tuttavia risulta tuttora poco carico. I traffici su quest’asse sono tutti di natura locale e prevalentemente in adduzione alla A4 (da cui anche il picco di utilizzo della A4 stessa in corrispondenza dell’intersezione con la A31).

L’Autostrada A31 quindi risulta essere inserita nel sistema che garantisce le relazioni a lunga percorrenza, assumendo anche un ruolo locale per gli spostamenti tra l’alto vicentino e l’area centrale. La realizzazione del tratto a sud della A31 e la sua prosecuzione verso nord, daranno un ruolo diverso a questa infrastruttura stradale che costituirà un collegamento diretto tra il Brennero e l’Adriatico, con la Superstrada Pedemontana Veneta che completerà la rete stradale di grande connessione per il territorio vicentino.

La realizzazione dell’opera risulta così compatibile con gli obiettivi di piano basati sul rafforzare i collegamenti tra il territorio provinciale e le reti d'interesse regionale e nazionale, con il miglioramento della rete di collegamento tra gli ambienti insediativi e di raccordo con il sistema autostradale e ferroviario nazionale, sempre in un’ottica integrata dal punto di vista territoriale.

Come già riportato, tra le *previsioni che riguardano la rete viaria di primo livello* che vengono assunti nel PTCP c’è l’intervento di progetto, ovvero la prosecuzione a Nord dell’Autostrada A31 Valdastico.

Il completamento dell’asse della autostrada A31 da Piovene Rocchette alla A22 rappresenta il completamento del corridoio della A31 e la realizzazione di un nuovo itinerario diretto tra

l’asse del Brennero, il mare adriatico ed il porto di Ravenna in particolare. Il completamento a Nord dell’A31 attribuisce all’infrastruttura un ruolo ben diverso da quello assunto finora; con la realizzazione di questa nuova arteria, che sarà in grado di drenare traffico dagli itinerari oggi utilizzati, si otterrà una redistribuzione dei flussi e dei carichi sulla rete autostradale.

2.4 COERENZA DEL PROGETTO CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE GENERALE REGIONALE E PROVINCIALE

Le carte riguardanti il sistema dei vincoli e quello delle valenze che sono state realizzate, prendono le mosse dai Piani regionali e provinciali del settore di pianificazione e programmazione territoriale generale; verranno quindi descritte, per ogni piano, le componenti che li compongono, nelle loro caratteristiche principali, per avere un quadro che permetta successivamente di poter verificare la coerenza dell’opera rispetto agli elementi individuati nelle aree attraversate dal tracciato di progetto.

Inoltre al termine dell’analisi dei diversi strumenti viene riportata una tabella riassuntiva che, mette in evidenza le interferenze del tracciato con il sistema vincolistico in esame.

2.4.1 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento Veneto (PTRC) VIGENTE

Il P.T.R.C. ha messo in evidenza le aree di interesse paesaggistico, vincolate in base alla legge 1497/1939 e quelle derivanti dall’applicazione della legge 431/85 (vedi tavola “Aree sottoposte a vincolo paesaggistico”).

Il tema del paesaggio non può però esaurirsi esclusivamente nell’ambito delle zone vincolate “ope legis”, anche perché una pur sintetica valutazione del quadro risultante dai precitati vincoli (compresi quelli derivanti dal provvedimento regionale ex art. 1/ter della legge n.431) evidenzia carenze ed incongruenze sia di metodo che di merito. Occorreva quindi integrare il quadro utilizzando tutte le elaborazioni eseguite in sede di P.T.R.C. per il sistema ambientale e riguardanti le risorse naturalistiche ed ambientali, il territorio agricolo e i beni storico culturali. Il quadro così risultante è stato ulteriormente arricchito mediante l’introduzione di aree marginali o intercluse, quali spazi interstiziali o connettivi necessari per completare funzionalmente il sistema.

Il risultato è costituito dagli “Ambiti unitari di pianificazione di livello regionale con particolare considerazione dei valori paesistici ed ambientali”, che formano il complesso dei siti interessati da problemi di natura paesistica e di valori naturalistici e ambientali sui quali va attivato un processo di pianificazione atto a fornire, ai diversi livelli territoriali, la

normativa per la tutela delle aree, il controllo degli interventi e le modalità del processo di pianificazione. In tutte le altre parti del territorio regionale i valori paesistici e ambientali sono affidati per la salvaguardia e valorizzazione al livello comunale, attraverso lo strumento del P.R.G. o con sue varianti, in attuazione delle direttive di P.T.R.C..

La struttura insediativa storica del Veneto è formata da una *fitta maglia di centri storici* di dimensione, rango ed importanza diversi, dalle *reti infrastrutturali* e da una *serie ininterrotta di episodi isolati e di segni e testimonianze della storia, della cultura e della tradizione venete*

Per quanto attiene i beni culturali isolati o puntuali, il loro recupero è stato almeno in parte iniziato ad opera sia degli organi statali competenti che di Enti privati e pubblici mentre la Regione ha provveduto con atti legislativi e con recuperi e valorizzazioni di intere categorie e di singoli immobili. Ad esempio il lavoro sistematico che svolge l’Istituto Regionale per le Ville Venete, finalizzato al recupero e alla valorizzazione di questo eccezionale patrimonio e le iniziative regionali per il recupero dei teatri storici minori e il patrimonio ecclesiale.

La Regione ha inoltre avviato il censimento e la catalogazione dei *parchi e dei giardini di interesse storico e architettonico* che, pur non contemplati dalle leggi per la tutela delle cose di interesse artistico e storico, si distinguono per la loro non comune bellezza; la dimensione di tale complesso di beni, che costituiscono tra l’altro parte essenziale e imprescindibile delle *Ville Venete* è infatti solo parzialmente esplorata e conosciuta; il primo passo per le successive operazioni di tutela e valorizzazione di questo urgente patrimonio non può che essere un suo completo ed esauriente inventario. Tenuto conto comunque del degrado e della fragilità intrinseca di tali beni, la Regione formula fin d’ora direttive e indirizzi per la salvaguardia e il ripristino dei beni storico-architettonici succitati.

Tuttavia le normative attualmente in vigore proteggono solamente gli episodi emergenti nell’ambito della storia, dell’arte e del paesaggio mentre sfuggono alla tutela una serie di elementi di rilievo non eccezionale, tuttavia essenziali per il mantenimento dei caratteri costitutivi del paesaggio veneto.

In materia archeologica la Regione ha emanato la L.R. 8 aprile 1986, n. 17, “Disciplina degli interventi regionali nel settore archeologico”, che promuove azioni di tutela e di valorizzazione del patrimonio delle zone di interesse archeologico del Veneto, d’intesa con i competenti organi statali e con gli Enti locali, a norma dell’art. 2 del D.P.R. 3 dicembre 1975, n. 805.

L’area regionale veneta inoltre appare fortemente caratterizzata, da una stratificazione complessa di interventi di organizzazione difensiva dei suoi territori. In termini assai schematici, nell’attuale realtà territoriale incidono le risultanti della sovrapposizione nel tempo di sistemi difensivi qualificati da caratteristiche assai specifiche.

Le testimonianze dell’archeologia industriale costituiscono parte integrante del quadro ambientale del Veneto per il forte intreccio della manifattura con il mondo rurale.

Con particolare riferimento agli ambiti del paesaggio agrario storico, il P.T.R.C. propone di individuare le tracce o permanenze di organizzazioni fondiari storiche, di colture agrarie tradizionali e specifiche dei luoghi, particolarmente significative per la lettura della storia del paesaggio agrario veneto.

2.4.2 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento Veneto (PTRC) ADOTTATO

Alla ricostruzione dalla struttura fisica del territorio, dei modi d’uso e dei vincoli urbanistici presenti, registrata su mappe e planimetrie di tipo storico e urbanistico, è stata affiancata l’analisi storico-architettonica dei manufatti e la valutazione della dotazione vegetazionale del contesto figurativo, la verifica dei vincoli normativi.

Sono stati individuati alcuni “sistemi territoriali complessi”, ovvero luoghi e/o ambiti di particolare valenza ambientale, storico, paesaggistica individuati come riferimenti identitari della cultura e territorio veneti. In tale ottica sono stati riconosciuti: *i tracciati delle antiche vie romane, la rete delle città murate del Veneto di epoca medioevale, i luoghi della Grande Guerra, i luoghi dell’archeologia industriale, il patrimonio costituito dall’architettura del Novecento.*

Al PTRC adottato spetta quindi l’individuazione, la conservazione e la valorizzazione dei beni culturali singoli, costituiti dagli *“immobili che presentano interesse artistico, storico, archeologico, etnoantropologico, ecc., aventi valore di civiltà”*.

In collaborazione con il competente Ministero vengono pertanto considerate nel PTRC le “reti territoriali” comprendenti: i resti archeologici, le rocche e i castelli, le città murate, i centri storici, le ville venete, i parchi e i giardini, gli edifici religiosi, le opere fortificate, le strutture paleo-idrauliche, i complessi dell’archeologia industriale e della civiltà del lavoro, gli antichi manufatti stradali ed infrastrutturali in genere, ivi compresi quelli dell’ambiente rurale, gli edifici pubblici oggetto di notifica. Questa elencazione non esaurisce l’operazione di ricognizione territoriale ai fini della tutela e della valorizzazione del patrimonio culturale regionale.

Tra le fattispecie contenute negli artt. 10 e 11 del D.Lgs.42/04 esistono infatti altre categorie di oggetti aventi grande importanza, che meritano una particolare attenzione da parte del PTRC o dei piani di livello inferiore. Tra queste si segnalano, per la loro estensione e qualità:

- le tipologie di architettura rurale aventi interesse storico od etnoantropologico quali testimonianze dell’economia rurale tradizionale;

- gli immobili che rivestono un interesse particolare a causa del loro riferimento con la storia politica, militare, della letteratura, dell’arte e della cultura in genere, ovvero quali testimonianze dell’identità e della storia delle istituzioni pubbliche, collettive o religiose;
- le opere dell’architettura e dell’ingegneria moderna e contemporanea di particolare valore storico e/o artistico.

Nel patrimonio dei beni culturali del Veneto, di particolare entità e pregio sono gli “insediamenti in villa”, tra i quali spiccano quelli costituiti dalle ville palladiane riconosciute dall’UNESCO come “Patrimonio Mondiale dell’Umanità”.

All’ interno dell’elaborazione del nuovo PTRC del Veneto è stata inoltre compiuta una campagna di rilevamento delle architetture novecentesche di pregio, in tutto il territorio regionale, al fine di tutelare i singoli manufatti, i sistemi urbani o i quartieri che si distinguono per qualità del progetto e che testimoniano, con la loro presenza nel territorio, un valore culturale e sociale da preservare. Il progetto di salvaguardia e valorizzazione si rende necessario in quanto molti di questi manufatti non sono soggetti a nessun tipo di tutela.

Dal punto di vista della **biodiversità**, il PTRC adottato 2009 osserva generalmente un forte intreccio fra le finalità della conservazione e le esigenze di sviluppo della rete Ecologica del Veneto. Analizzando il territorio regionale sotto questo punto di vista, riconosce due grossi ambiti:

- **l’ambito montano**, in cui la criticità è legata principalmente alla marginalità e alla non utilizzazione delle risorse, o, viceversa, ad un utilizzo intensivo che ha modificato profondamente sistemi di gestione che nei secoli hanno costruito un paesaggio tradizionale ad elevata biodiversità. In questo caso, la conservazione della diversità paesaggistica e specifica, si identifica spesso con il mantenimento o, il ripristino dei tradizionali metodi di utilizzo del territorio (sfalcio, pascolo, ecc.);
- **l’ambito pianiziale e costiero** risente, al contrario, di sovrautilizzo delle risorse o di una loro gestione conflittuale che ha portato nel tempo a processi di degrado che hanno spesso determinato la perdita definitiva delle risorse naturali. In questi ambiti, l’esigenza primaria è quella di regolare e orientare la forte pressione antropica, gestendo attivamente i conflitti derivanti dalle varie forme di utilizzo del suolo.

Il territorio montano veneto, escludendo aree di penetrazione e di insediamento, è caratterizzato da apprezzabili livelli di continuità ecologica, anche se non mancano fragilità e criticità che richiedono l’adozione di adeguate misure, sia per contenere elevate pressioni (fondovalle e fascia prealpina, diffusione di impianti, sottrazione di risorse idriche), sia per favorire il recupero di processi di rinaturazione in atto (soprattutto fasce boscate). La regola

generale è che il mantenimento di una buona diversificazione del paesaggio possa risultare funzionale anche al mantenimento di elevati livelli di biodiversità.

Le linee di azione si possono individuare suddividendo il territorio in ambiti tipologici che segnano il paesaggio prevalente.

- Aree boscate: il problema non è quantitativo, soprattutto in montagna, territorio in cui l'emergenza è rappresentata spesso dall'abbandono di superfici erbacee. Per migliorare la biodiversità e la funzionalità ecologica è indispensabile favorire la formazione di boschi più maturi e vetusti, anche attraverso la sospensione delle utilizzazioni (di fatto già esistente in aree marginali) senza penalizzare la filiera legno già in crisi strutturale. È necessario, inoltre, perseguire obiettivi di qualità e naturalità, in linea con la Vegetazione Naturale Potenziale e con la varietà dei tipi forestali.
- Aree prative (agricoltura tradizionale): sono quelle che hanno subito, negli ultimi decenni, le modificazioni più consistenti. Se gli obiettivi di miglioramento dei pascoli sono realistici, necessita un'inversione di tendenza per i prati falciati, per spezzare la dicotomia tra abbandono (che influisce negativamente su paesaggio e biodiversità) e utilizzo più intensivo (ridurre le concimazioni e favorire i prati magri, anche in linea con gli obiettivi della Direttiva Habitat 92/43/CEE).
- Aree fluviali: trattandosi di corridoi ecologici naturali essi svolgono una funzione insostituibile nella rete ecologica. Nella grande maggioranza delle situazioni, anche in montagna, sono necessari interventi di riqualificazione. Nelle loro adiacenze si concentra una quota significativa della biodiversità residuale. Si rendono opportune misure per ridurre le minacce connesse alla pressione delle attività antropiche, non solo di quelle produttive. Il loro monitoraggio è necessario anche per valutare i livelli di inquinamento puntualmente segnalati dalla diffusione di entità alloctone. Per molte specie, soprattutto animali, tali ambiti rappresentano l'unica possibilità di sopravvivenza o di via di fuga in caso di eventi pericolosi.
- Aree umide: in montagna, non meno che in pianura, sono le più vulnerabili ed esposte ai rischi delle alterazioni antropiche, anche indirette. La loro importanza, sia nella costruzione della rete ecologica (indispensabili per molte specie, spesso rare e di lista rossa), sia nella conservazione della biodiversità è nota e ben documentata da abbondante bibliografia. Le loro condizioni attuali richiedono, in molti casi ormai, puntuali interventi di ripristino e non solo misure di tutela passiva, rivelatesi spesso inadeguate. Per ogni tipo (lago, torbiera, sorgente, palude, ecc.) si possono individuare emergenze e soluzioni diverse.

- Fasce di alta quota con praterie primarie e arbusteti subalpini: rispetto ad altri ambiti appaiono i meno vulnerabili, ma non per questo il loro ruolo è meno importante, per una nutrita serie di specie adattate a tali condizioni climatiche. Tra l’altro tali habitat si prestano più di altri alla valutazione degli effetti del cambiamento climatico in atto.

La tutela della biodiversità non si limita ad una operazione, con la loro tutela, di selezione di aree riconosciute per le loro caratteristiche ecologiche; risulta quindi imprescindibile anche la ricerca di soluzioni di sviluppo territoriale che siano compatibili. In tal senso, l’inserimento nella Rete ecologica regionale, e l’utilizzo delle buone pratiche permettono di sfruttare al meglio le opportunità di sviluppo sostenibile, dedicando un’attenzione particolare alle peculiarità del territorio.

La nuova infrastruttura di progetto interessa principalmente il corso dell’Astico, componente direttrice privilegiata del bio-movimento, sia per ciò che riguarda le specie che vivono totalmente o parzialmente nell’elemento acqua, sia per quelle che colonizzano le fasce ripariali o che, comunque, utilizzano i fiumi per le loro esigenze vitali.

L’importanza dei fiumi e della loro funzione connettiva è evidenziata dal concetto del River Continuum secondo il quale, un corso d’acqua può essere considerato una successione di ecosistemi che sfumano gradualmente l’uno nell’altro al variare dei parametri morfologici, idrodinamici, fisici e chimici e sono interconnessi con gli ecosistemi terrestri circostanti. Questo principio, propone una visione unificante dell’ecologia fluviale che richiama l’attenzione sulla stretta dipendenza della struttura e delle funzioni delle comunità biologiche dalle condizioni geomorfologiche ed idrauliche medie del sistema fisico. Nella realtà ambientale italiana e veneta, la situazione dei fiumi è profondamente mutata nel tempo. Una buona qualità ambientale può essere riscontrata esclusivamente nei tratti montani. Ma già nelle aree sub-montane e collinari, appena lungo il loro corso si addensano insediamenti e aree agricole, la qualità delle acque si abbassa drasticamente e si impoveriscono ecologicamente le fasce spondali a causa di sistemazioni, arginature, opere di regimazione e contenimento, escavazioni in alveo. I fiumi, quindi, nella migliore delle ipotesi, riescono ancora a svolgere un efficace ruolo eco-connettivo solamente nei settori più alti del loro corso, dove, tra l’altro, sarebbe meno importante date le migliori condizioni anche degli ambienti limitrofi.

In generale, l’obiettivo della rete dovrà essere dunque la bio-diversificazione, le cui finalità sono molteplici, ma riguardano in primis il miglioramento e/o il recupero dell’assetto ecologico di alvei e golene, l’aumento della loro permeabilità biologica in funzione del loro ruolo di corridoio, la ricostituzione di habitat propri dell’ambiente fluviale.

Per contestualizzare l’inserimento del nuovo tracciato di progetto sulla cartografia di piano si rimanda alla tavola J16L1-050203001-0101.

2.4.3 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Vicenza

Il PTCP di Vicenza individua nella Tavola n°1, la Carta dei Vincoli e della Pianificazione territoriale, i vincoli previsti dal Codice dei beni culturali e del paesaggio, D.Lgs.42/2004, il vincolo idrogeologico e forestale e il vincolo sismico, riferiti all’articolo 34 delle Norme tecniche adottate del piano.

Nei vincoli previsti dal Codice dei beni culturali e del paesaggio, D.Lgs.42/2004, si ritrovano i seguenti tematismi:

- Proposte di Dichiarazioni di notevole interesse pubblico di ambiti paesaggistici, di bellezze naturali, di ville, di parchi e giardini o di complessi di cose immobili aventi valore estetico, approvate o con procedimento avviato dalla Commissione provinciale ai sensi della Legge 1497/1939, dal D.Lgs.490/1999 e ora dal D.Lgs.42/2004;
- Dichiarazioni di notevole interesse pubblico di ambiti paesaggistici, di bellezze naturali, di ville, di parchi e giardini o di complessi di cose immobili aventi valore estetico, approvate dal Ministero e dalla Regione ai sensi della Legge 1497/1939 o del D.Lgs.490/1999, ora D.Lgs.42/2004;
- Corsi d’acqua, vincolati dalla Legge 431/1985, ora D.Lgs.42/2004, e aggiornati dall’elenco approvato dalla Deliberazione del Consiglio Regionale n. 84 del 08/10/1998;
- Zone boscate vincolate dalla Legge 431/1985, ora D.Lgs.42/2004, riportate dalla nuova Carta Regionale dei tipi forestali del 2006;
- Vincoli archeologici costituito dalle zone archeologiche, elenco e delimitazione ai sensi delle Leggi 1089/1939 e 431/1985, ora D.Lgs.42/2004, aggiornato al 2005 con i decreti di vincolo emessi dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto;
- Vincoli monumentali ovvero vincoli istituiti ai sensi della Legge 1089/1939 (ora D.Lgs.42/2004) alle Ville Venete di cui all’elenco redatto dall’Istituto Regionale Ville Venete, ai manufatti isolati di pregio di interesse provinciale (ville e palazzi, corti rurali, manufatti di culto e manufatti vari di interesse storico che comprendono i castelli) nonché ai parchi e giardini storici e ai manufatti dell’archeologia industriale di interesse provinciale.

Sono altresì riportati nella Tavola n°1 i SIC e ZPS, le zone militari e il vincolo sismico, così come i vincoli delle aree a pericolosità geologica e idraulica maggiormente dettagliati nella Tavola n°2.

Per quanto riguarda la Regione Veneto, la prima lista di SIC e di ZPS è stata individuata attraverso la D.G.R. 21/12/98 n.4824 e successivamente integrata in più riprese fino alla recente D.G.R. 16/12/08 n. 4003 che contempla, per quanto riguarda il territorio della provincia di Vicenza le seguenti aree:

classe	Codice	Nome
SIC/ZPS	IT3210040	Monti Lessini - Pasubio - Piccole Dolomiti Vicentine
SIC/ZPS	IT3220005	Ex cave di Casale - Vicenza
ZPS	IT3220013	Bosco di Dueville
SIC/ZPS	IT3220036	Altopiano dei Sette Comuni
SIC/ZPS	IT3230022	Massiccio del Grappa
SIC/ZPS	IT3260018	Grave e zone umide della Brenta
SIC	IT3220002	Granezza
SIC	IT3220007	Fiume Brenta del confine trentino a Cismon del Grappa
SIC	IT3220008	Buso della Rana
SIC	IT3220037	Colli Berici
SIC	IT3220038	Torrente Valdiezza
SIC	IT3220039	Biotopo "Le Poscole"
SIC	IT3220040	Bosco di Dueville e Risorgive limitrofe

La Regione ha, inoltre, individuato attraverso diverse D.G.R. alcuni siti ritenuti comunque importanti al fine della conservazione della natura e del paesaggio, indicati come SIR (Siti d'Importanza Regionale):

classe	Codice	Nome
SIR	IT3220020	Val d'Assa
SIR	IT3220021	Zona Culinale dell'Altopiano di Tonezza
SIR	IT3220022	Monte Cimone
SIR	IT3220023	Versante meridionale dell'Altopiano dei Sette Comuni
SIR	IT3220024	Morene e Gola dell'Astico
SIR	IT3220025	Bosco delle Fontane
SIR	IT3220026	Monte Caina
SIR	IT3220027	Colline delle Bregonze
SIR	IT3220028	Monte Civillina
SIR	IT3220029	Altopiano di Faedo - Casaron, Monte Verlaldo
SIR	IT3220030	Sorgente Boja
SIR	IT3220031	Colli di Montecchio Maggiore
SIR	IT3220032	Spurghe di S. Urbano
SIR	IT3220033	Monte Nero di Montecchio Maggiore
SIR	IT3220034	Colline e Valli di Albettone
SIR	IT3220035	Marogna di Casotto

Il PTCP osserva che lo stato attuale del territorio, per l'aspetto naturalistico, è senza dubbio da migliorare, in particolare negli ambiti centrali.

- Aree montane: diffusione boschi ed arbusteti e riduzione praterie e pascoli per abbandono attività tradizionali.
- Sistemi fluviali: artificializzazione alvei e rive. Estensione progressiva degli insediamenti in aree perifluviali.
- Sistema delle risorgive: stato qualitativo medio-basso per molte risorgenze, con conseguente scadimento della qualità dell'acqua e delle biocenosi ivi insediate.

Diminuzione progressiva delle portate, con perdita di biotopi di notevole significato naturalistico.

- Sistema agricolo pianiziale: semplificazione ecosistemica, elementi naturali relitti in matrice ad elevata antropizzazione.
- Sistema collinare: presenza di mosaico ambientale di pregio naturalistico, ma soggetto a progressiva riduzione in seguito alla diffusione dell’antropizzazione (caso dei Colli Berici).

Si riporta la sintesi delle criticità emerse sulla fauna riportate nella Relazione del PTCP del 2012 (approvata con DGRV 708 del 02/05/20112):

1 *“MORTALITA’ NON VENATORIA DEGLI UNGULATI*

Le principali cause di mortalità non venatoria degli ungulati sono:

- *Gli incidenti stradali (pari al 38%). Il numero maggiore di investimenti riguardano le strade statali della Valdastico e della Valsugana, mentre un elevato numero di incidenti è stato rilevato nella zona collinare compresa tra i comuni di Malo e Monte di Malo, ed in particolare lungo la strada Priabonese.*
- *Annegamenti (pari all’8%). Gli annegamenti avvengono soprattutto nei canali artificiali in cemento che convogliano il flusso idrico nelle centrali idroelettriche.*

2 *ALTERAZIONI DI STRUTTURA E DENSITA’ DELLE COMUNITA’ ITTICHE*

Vi sono una serie di attività umane in grado di alterare gli habitat e quindi di incidere profondamente sulle risorse idrobiologiche:

- *Estrazione di materiale inerte e interventi di manutenzione idraulica negli alvei;*
- *Captazione d’acqua;*
- *Inquinamento organico;*
- *Inquinamento industriale.”*

Il PTCP dà i seguenti indirizzi per i Comuni in sede di pianificazione:

- “conservazione dell’ecosistema rappresentato dall’insieme delle biocenosi comprese nelle zone umide ricadenti in questi ambiti;*
- salvaguardia delle diversità genetiche presenti;*
- gestione di specie animali e vegetali e delle loro relative biocenosi in modo tale che l’utilizzo delle stesse, se necessario, avvenga con forme e modi che ne garantiscano la conservazione, la riproduzione e la densità biologica ottimale;*

- d. *mantenimento delle attività agricole nel territorio, indirizzandole ed incentivandole verso forme di produzione tipiche, verso il turismo rurale, verso la coltivazione biologica e la lotta integrata alle fisiopatie vegetali.*
- e. *controllo dei punti di possibile contaminazione lungo l'intero corso dei fiumi, dell'impatto delle infrastrutture (attraversamenti, ponti, etc.) degli insediamenti civili e produttivi, dell'impatto delle attività agricole che richiedono un monitoraggio costante da parte degli Enti preposti, contro il rischio idraulico, di siccità e di inquinamento."*

Riguardo alle Proposte di Dichiarazioni di notevole interesse pubblico di ambiti paesaggistici approvate dalle Commissioni provinciali, sono state riscontrate le stesse criticità presenti nei contesti figurativi delle Ville palladiane, alle quali si devono necessariamente aggiungere la presenza di cave o di miniere a cielo aperto.

Il PTCP, ai sensi dell'art. 48, comma 2, della LR 11/2004 individua nella Tavola n°1 i Piani d'Area vigenti o adottati, che sono stati (quelli attraversati dall'opera di progetto) dettagliati nel paragrafo riguardante il PTRC vigente del Veneto.

Molti dei beni paesaggistici e culturali presenti nel territorio della Provincia di Vicenza sono già soggetti a tutela mediante gli articoli 10 (ex L. 1089/1939), 136 (ex L. 1497/1939) e 142 (ex L. 431/1985) del D. Lgs.42/2004, ma vi sono numerose emergenze che non rientrano in tale regime di tutela. Si tratta di parchi e giardini storici, di manufatti isolati di pregio (intesi come beni territoriali non appartenenti ad aggregati urbani: ville, palazzi, corti rurali, case coloniche, colombari, manufatti religiosi, manufatti vari dell'architettura minore, cinte murarie, rocche, castelli...), dei siti e manufatti difensivi della grande guerra, dei documenti della civiltà industriale per i quali è necessario che il PTCP formuli una normativa di salvaguardia, con l'obiettivo che debbano essere fornite indicazioni per il loro recupero, se necessario, per il corretto utilizzo, e in generale per la loro valorizzazione rispetto al contesto in cui si collocano prima che vengano fatte scelte edificatorie compromettenti la loro integrità.

Il PTCP nel rispetto delle finalità e delle direttive del PTRC individua i sistemi tematici dei beni culturali e degli ambiti paesaggistici di interesse provinciale di seguito riportati:

- il sistema dei beni archeologici di interesse provinciale;
- il sistema dei centri storici;
- manufatti dell'archeologia industriale;
- il sistema delle ville venete;

- sistema dei complessi ed edifici di pregio architettonico di interesse provinciale e le relative pertinenze;
- areali con sistemazioni agrarie di pregio paesaggistico;
- sistema delle strade storiche;
- sistema dei grandi alberi;
- altri beni storico-culturali;
- ambiti di interesse paesaggistico da tutelare e valorizzare;
- atlante del patrimonio culturale, architettonico, archeologico e paesaggistico della Provincia di Vicenza

Per contestualizzare l’inserimento del nuovo tracciato di progetto si rimanda alla tavola J16L1-050203002-0101.

Per quanto riguarda l'individuazione del patrimonio storico architettonico la Tavola n°5, Sistema del paesaggio fa riferimento ed articola i tematismi individuati negli elaborati del Quadro Conoscitivo:

- Centri Storici;
- L’ambiente insediativo medievale-rinascimentale;
- Le Ville Venete;
- L'ambiente insediativo del lavoro dell’Archeologia Industriale e delle città fabbrica;
- I centri Storici liberty delle terme e della salute;
- Sistema dei Grandi Edifici Monastici e dei luoghi di culto;
- Sistema delle Città Murate, manufatti difensivi e siti fortificati;
- Il sistema museale;
- Luoghi ed elementi della Grande Guerra;
- Gli edifici e pertinenze delle Stazioni delle Ferrotramvie risalenti ai primi del 900.

L’inserimento del nuovo tracciato di progetto è stato rappresentato nella tavola J16L1-050203003-0101.

Nella Tavola n°1 sono individuati i Centri Storici di cui alla L. R. 31 maggio 1980 n. 80, art. 3, così come recepiti dall’art.24 delle NdA del P.T.R.C. vigente del Veneto, secondo le indicazioni nell’Atlante dei Centri Storici - Censimento, Catalogazione ed Individuazione dei Centri Storici del Veneto, a cura della Regione Veneto - Segreteria Regionale per il Territorio e le ulteriori individuazioni riportate negli Strumenti Urbanistici Comunali.

I centri storici, a seconda del grado di conservazione del tessuto storico urbano ed architettonico, sono suddivisi come segue:

- Centri storici di notevole importanza, che conservano in larga parte il tessuto storico urbano ed architettonico e presentano emergenze storico – artistiche di particolare rilevanza.
- Centri Storici di grande interesse, che conservano in buona parte il tessuto storico urbano ed architettonico.
- Centri Storici di medio interesse, che conservano solo in parte il tessuto storico urbano ed architettonico e tuttavia mantengono una identità storica peculiare.
- Aggregazioni ed elementi dell’Architettura ed urbanistica del ‘900 (Città fabbrica Schio e Valdagno).

Fin dal secolo XVIII importanti attività manifatturiere si sono sviluppate - spesso in relazione alla disponibilità di energia di origine idraulica - soprattutto nel capoluogo e nei centri del nord posti all'imbocco delle valli. Numerosi sono i documenti della civiltà industriale rintracciabili nel territorio provinciale e, in riferimento dell’art.43 delle NdA del PTCP di Vicenza, nella Tavola n°5 sono riportati tutti questi elementi di archeologia industriale come stabilimenti industriali completi, officine minori quali i "magli", i mulini, i forni da calce, gli impianti per la bachicoltura etc. oltre a elementi con minori caratteristiche "produttive" quali lavatoi, chiese.

Il PTCP individua nella Tavola n°5 le Ville Venete risultanti dal catalogo “La Provincia di Vicenza”, pubblicato dall’Istituto Regionale per le Ville Venete nel 2005, e riconosce a tutte le ville venete il PTCP un interesse provinciale.

Nella suddetta individuazione sono evidenziati i manufatti oggetto della tutela di cui al D.Lgs.42/2004 (ex Legge 1089/1939). Il P.T.C.P. dispone una apposita e specifica normativa di recupero, valorizzazione e tutela applicabile alle ville venete, diversificandola in funzione delle loro caratteristiche peculiari e del valore documentale ad esse attribuito. Nello specifico, il P.T.C.P. effettua la seguente distinzione tra le ville venete: di interesse provinciale (art.45 delle NdA del PTCP), di particolare interesse provinciale (art.46 delle NdA del PTCP) e le ville del Palladio (art.47 delle NdA del PTCP).

Per il sistema dei complessi ed edifici di pregio architettonico di interesse provinciale e le relative pertinenze (art.49 delle NdA del PTCP) nella Tavola n°5 si annoverano come centri di spiritualità e dei grandi edifici monastici (art.50 delle NdA del PTCP) i principali santuari e manufatti di culto; poi si evidenziano anche il sistema delle città murate, dei manufatti difensivi e dei siti fortificati (art.51 delle NdA del PTCP), i luoghi e gli elementi della grande guerra (art.52 delle NdA del PTCP), i musei (art.53 delle NdA del PTCP), le stazioni ferroviarie

storiche e di pregio architettonico di interesse provinciale (art.54 delle NdA del PTCP), gli elementi dell’Architettura del Novecento (art.54 delle NdA del PTCP).

In maniera puntuale sempre nella Tavola n°5, il PTCP individua le sistemazioni agrarie di pregio paesaggistico (art.55 delle NdA del PTCP) che sono costituiti dai seguenti tematismi: terrazzamenti; ulivi e ciliegi, prati umidi, marcite e piantate, prati stabili.

Completano il quadro della suddetta tavola, il sistema delle strade storiche (art.56 delle NdA del PTCP), gli ambiti di interesse naturalistico e paesaggistico da tutelare e valorizzare in ottemperanza agli atti di indirizzo di cui alla DGR 3178 del 8/10/2004 (art.59 delle NdA del PTCP).

Altri elementi soggetti a vincolo sono quelli ricadenti sotto il sistema dei grandi alberi (art.57 delle NdA del PTCP e catalogati nell’Allegato C delle NdA), chiamati anche alberi monumentali che rientrano in quei beni “monumentali” sottoposti al vincolo paesaggistico di cui alla legge 29 giugno 1939, n. 1497, o cose immobili soggette alla legge 1 giugno 1939, n. 1089.

Il nuovo PTRC della Regione Veneto inoltre, in forza dell’art. 135 del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004 e della LR 18/2006, individua gli ambiti di paesaggio, definiti in termini di integrità e di rilevanza, che costituiscono la base dell’Atlante del patrimonio culturale, architettonico, archeologico e paesaggistico della Provincia di Vicenza (art.60 delle NdA del PTCP), che restituisce i beni paesaggistici e culturali presenti nel territorio della Provincia di Vicenza, individuando puntualmente sia gli elementi già soggetti a tutela mediante gli articoli 10 (ex L. 1089/1939), 136 (ex L. 1497/1939) e 142 (ex L. 431/1985) del D. Lgs.42/2004, sia tutte le numerose emergenze che non rientrano in tale regime di tutela.

In seguito si riporta la tabella riassuntiva delle interferenze del tracciato con gli strumenti di programmazione territoriale regionale e provinciale. Le righe blu rappresentano i tratti in galleria dei tratti analizzati. Subito sotto alla tabella si riportano in maniera sintetica i riferimenti alle NdA per i vincoli riscontrati lungo il tracciato di progetto.

AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD
1° LOTTO - PIOVENE ROCCHETTE – VALLE DELL'ASTICO

ALTERNATIVA 1A		Distribuzione per tipologia di opere	Estensione (m)	Principali interferenze		Principali interferenze		Principali interferenze	
Estensione chilometrica				Sistema territoriale rurale e rete ecologica (PTRC Veneto)	m lineari di interferenza	Vincoli e pianificazione territoriale (PTCP Vicenza)	m lineari di interferenza	Sistema del paesaggio (PTCP Vicenza)	m lineari di interferenza
da	a								
INIZIO ALTERNATIVA 1A - COGOLLO DEL CENGIO									
km 1 + 328									
1+328	1+700	Trincea 1	372	Aree agropolitane in pianura	372				
1+700	2+052	Paratia Sant Agata 1	352	Aree agropolitane in pianura	352				
2+052	2+152	Galleria artificiale Sant Agata 1	100	Aree agropolitane in pianura	100				
2+152	2+239	Paratia Sant Agata 2	87	Aree agropolitane in pianura	52			Reti fruitive mobilità lenta	87
				Prati stabili	35			Linee ferroviarie storiche	87
2+239	3+559	Galleria Sant Agata 2	1320	Aree agropolitane in pianura	400	Vincolo zone boscate	500	Aree agricole del PTRC	570
				Prati stabili	550			Ambiti boscati	450
				Corridoi ecologici	500			Reti fruitive mobilità lenta	20
								Linee ferroviarie storiche	20
3+559	4+643	Trincea 2	1084	Aree agropolitane in pianura	500	Vincolo zone boscate	300	Aree agricole del PTRC	450
				Prati stabili	150			Ambiti boscati	400
				Corridoi ecologici	340			Reti fruitive mobilità lenta	200
4+643	11+169	Galleria Cogollo	6526	Aree agropolitane in pianura	800	Vincolo zone boscate	5800	Aree agricole del PTRC	700
				Prati stabili	720			Vincolo	5600

AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD
1° LOTTO - PIOVENE ROCCHETTE – VALLE DELL’ASTICO

						idrogeologico			
				Corridoi ecologici	5700	Piani di area o di settore	4800	Zone intervento grande guerra	500
FINE ALTERNATIVA 1A - COGOLLO DEL CENGIO									
km 11 + 169									

Tabella 2: Sintesi interferenze del tracciato con gli strumenti di pianificazione regionale e provinciale – ALTERNATIVA 1°

PTRC

ARTICOLO 9 - Aree agropolitane

1. *“Nelle aree agropolitane in pianura la pianificazione territoriale ed urbanistica viene svolta perseguendo le seguenti finalità nella predisposizione e adeguamento degli strumenti di pianificazione urbanistica i Comuni devono:*

a) garantire lo sviluppo urbanistico attraverso l’esercizio non conflittuale delle attività agricole assicurare la compatibilità dello sviluppo urbanistico con le attività agricole;

b) 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;

c) individuare gli ambiti territoriali in grado di sostenere la presenza degli impianti di produzione di energia rinnovabile;

d) 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.

2. *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.”*

ARTICOLO 14 - Prati stabili

1. *“La Regione riconosce i sistemi di prati stabili quali risorse per il paesaggio e la biodiversità.*

2. *Per le finalità di cui al comma 1 i Comuni individuano, nell’ambito dei propri strumenti urbanistici, i sistemi di prati stabili e specificano, ai fini della loro tutela, adeguate misure per mantenere il loro valore naturalistico e limitare la perdita di superficie prativa dovuta allo sviluppo urbanistico, all’estensione dei seminativi e all’avanzamento delle aree boschive.”*

ARTICOLO 25 - Corridoi ecologici

1. *“Le Province e la Città Metropolitana di Venezia definiscono le azioni necessarie per il miglioramento della funzionalità ecologica degli habitat e delle specie nei corridoi ecologici, individuano e disciplinano i corridoi ecologici sulla base dei perimetri indicati, con possibilità di apportarvi modifiche, motivatamente e nel rispetto degli indirizzi e delle finalità, e di inserire nuovi elementi ecologici per ridurre la frammentazione, al fine di garantire la continuità ecosistemica, ispirandosi al principio dell’equilibrio tra la finalità naturalistico-ambientale e lo sviluppo socio-economico ed evitando, per quanto possibile, la compressione del diritto di iniziativa privata.*

2. *La Giunta Regionale, in sede di approvazione degli strumenti di pianificazione territoriale provinciale, provvede ad aggiornare la banca dati territoriale relativa alla Rete ecologica.*

3. *I Comuni individuano le misure volte a minimizzare gli effetti causati dai processi di antropizzazione o trasformazione sui corridoi ecologici, anche prevedendo la realizzazione di strutture predisposte a superare barriere naturali o artificiali al fine di consentire la continuità funzionale dei corridoi. Per la definizione di tali misure i Comuni promuovono attività di studio per l’approfondimento e la conoscenza della Rete ecologica.*

4. *Sono vietati gli interventi che interrompono o deteriorano le funzioni ecosistemiche garantite dai corridoi ecologici; per garantire e migliorare la sicurezza idraulica dei corsi d’acqua e la sicurezza geologica e da valanga sono comunque consentiti gli interventi a tal fine necessari.”*

PTCP VICENZA

ART. 34 – VINCOLI TERRITORIALI PREVISTI DA DISPOSIZIONI DI LEGGE

“Vincolo idrogeologico-forestale

l. La Provincia recepisce quanto stabilito dal RD 30 dicembre 1923, n. 3267.

f. Vincolo paesaggistico – Zone boscate D. Lgs. 42/2004

I. Sono sottoposte a tutela di legge le zone boscate di cui all’art. n. 142 del D. Lgs. 42/2004 e successive modifiche ed integrazioni, e della normativa previgente (Legge n.431/85).

II. Il vincolo ex L.431/85 è individuato dal PTRC, e all’art. 20 NTA “Direttive per la tutela dei boschi” rimanda alla redazione di Piani di assestamento forestale e prevede che, nelle “... proprietà non comprese nei piani di assestamento vigono le prescrizioni di massima e di polizia forestale...”.

III. Per la definizione di zone boscate si rimanda all’art. 14 della L.R. 13 settembre 1978, n. 52 “Legge forestale regionale” come modificato dall’art. n. 6 della L.R. 25 febbraio 2005, n. 5 “Disposizioni di riordino e semplificazione normativa collegato alle leggi finanziarie 2003-2004 in materia di usi civici e foreste, agricoltura e bonifica”, nel quale non sono considerate bosco le formazioni esclusivamente arbustive, e dove si danno precisi parametri dimensionali di riferimento. In esso si ribadisce infine la maggior tutela dei siti della Rete Natura 2000 secondo la normativa vigente di riferimento.

IV. Per la gestione del patrimonio boschivo valgono le disposizioni del Piano di riordino previsto dalla L.R. 25/1997, che fornisce indicazioni di dettaglio a scala catastale (strumento cartografico di gestione).

V. In base alle definizioni di cui sopra, l’applicazione del vincolo paesaggistico, quindi, non discende direttamente dalla lettura cartografica ex PTRC: la sussistenza del vincolo, discendendo direttamente dalla definizione di bosco (art. 14 della L.R. 13 settembre 1978, n. 52 e successivo art. 6 della L.R. 5 del 25.02.2005) va verificata di volta in volta.”

ART. 63 - IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ

3. “Nel rispetto degli strumenti di pianificazione e programmazione regionale di settore, il PTCP nella tavola 5 identifica il sistema della mobilità lenta, orientato alla fruizione del patrimonio territoriale e ambientale con modalità leggere e lente, costituito da percorsi ciclabili, da tracciati storici e dalle ippovie. La rete dei collegamenti ciclabili è così definita:

a. primo livello : rete piste ciclabili di collegamento interprovinciale con valenza regionale. Il PTCP recepisce il progetto strategico “Via Ostiglia” art. 26 L.R. 11/2004;

b. secondo livello : piste ciclabili di collegamento intercomunale con valenza provinciale individuate dal PTCP;

c. assi ciclabili relazionali : la cui rappresentazione in cartografia non definisce un tracciato ma la necessità di creare il collegamento che dovrà essere definito in accordo con i Comuni interessati.

DIRETTIVA. La rappresentazione cartografica del sistema della mobilità costituisce la localizzazione della viabilità esistente e la individuazione di massima delle maggiori infrastrutture e delle principali linee di comunicazione di progetto che saranno recepiti dai Comuni interessati in base al livello di progettazione raggiunto, come meglio indicato all’art. 64. La rappresentazione delle connessioni riportate in tav. 4 come “collegamenti con tracciati da definire” non individua un tracciato ma la necessità di creare il collegamento, che dovrà essere definito in accordo con i Comuni interessati. La rappresentazione dell’ “area critica per la viabilità” riportata nella tav. 4 evidenzia situazioni di particolare complessità in relazione ai collegamenti viari; per tali ambiti risulta necessario procedere a specifiche verifiche e valutazioni di tipo economico ambientale e funzionale, da attuarsi secondo le procedure di legge con la partecipazione dei comuni territorialmente interessati.

5. I piani provinciali di settore potranno approfondire l’organizzazione dei livelli in coerenza agli obiettivi fissati dal PTCP.

6. DIRETTIVA GENERALE. Nella progettazione e realizzazione degli interventi infrastrutturali relativi al sistema della mobilità provinciale e per gli interventi relativi alla mobilità nella pianificazione comunale, che vadano ad interessare siti della rete Natura 2000 o elementi della rete ecologica, dovranno essere previste particolari misure di mitigazione e di prevenzione rispetto alla frammentazione territoriale dovuta alla loro realizzazione, tenendo conto anche delle opportunità e dei possibili effetti positivi di interventi condotti in modo compatibile con la struttura naturale del paesaggio (corridoi e fasce tampone lungo le infrastrutture viarie, opere di ingegneria naturalistica, etc.”

ART. 54 - STAZIONI FERROVIARIE STORICHE E DI PREGIO ARCHITETTONICO DI INTERESSE PROVINCIALE E ARCHITETTURA DEL NOVECENTO

1. “Il Sottosistema è rappresentato nella tavola n.5 e meglio esplicitato nelle relative schede di cui all’allegato E, che individua le linee ferroviarie e le stazioni ferroviarie ed i caselli ferroviari storici e di pregio architettonico e le relative pertinenze, comprese le vecchie rimesse e le pensiline.

2. DIRETTIVA: i Comuni, in sede di pianificazione, dettano norme per la conservazione di tali beni culturali e dei loro contesti ambientali, in particolare:

a. prevedono norme di tutela per i manufatti e la valorizzazione degli ex sedimi ferroviari.

b. prevedono opportuni contesti figurativi e con visuali nell’intorno delle stazioni e caselli storici, prevedendo dei limiti alla edificabilità;

c. prevedono il recupero e la salvaguardia e opportuni gradi di tutela e protezione del bene, inserendoli all’interno di opportuni percorsi storico ambientali nei PAT/PATI ai fini di consentirne la conservazione;

3. Per le architetture del Novecento si richiama l’elenco degli edifici, dei manufatti e dei sistemi di edifici rappresentativi della produzione architettonica del Novecento di cui all’allegato A delle NA del PTRC adottato.

4. *DIRETTIVA: I Comuni in sede di redazione dei propri strumenti di pianificazione provvedono ad implementare l’elenco mediante la concertazione con Provincia e Regione nonché ad attivare specifiche e differenziate politiche locali di salvaguardia e valorizzazione. Si richiamano le norme di salvaguardia del PTRC adottato.*”

ART. 24 - AREE AGROPOLITANE

1. *“DIRETTIVA. Nell’ambito delle aree agropolitane i Comuni, in sede di PRC, individuano azioni volte a garantire la compatibilità dello sviluppo urbanistico nelle aree periurbane con le attività agricole.”*

ART. 52- LUOGHI IDENTITARI DELLA PATRIA E DELLA GRANDE GUERRA

1. *“Il Sottosistema è rappresentato nella tavola n. 5 che individua Ambiti prioritari di intervento del Progetto di cui alla Legge n. 78 del 7 marzo 2001, Tutela del patrimonio storico della Prima Guerra Mondiale.*

2. *DIRETTIVA: Al fine della tutela e valorizzazione del patrimonio storico della prima guerra mondiale, i Comuni, in sede di pianificazione:*

a. dettano norme specifiche per conservare e rendere leggibili le testimonianze, ancora riconoscibili, delle vicende storiche della Grande Guerra;

b. predispongono specifici progetti di intervento;

c. prevedono misure per assicurare la tutela delle testimonianze più significative e la salvaguardia del territorio storico nel suo complesso;

d. promuovono la ricerca della qualità dell’ambiente storico, naturale ed antropizzato e la sua corretta fruizione collettiva;

e. organizzano le forme di fruizione degli spazi e dei beni di importanza storica senza alterare la qualità paesaggistica dell’ambiente;

f. dettano indirizzi per organizzare la viabilità alle diverse scale, finalizzata a facilitare l’accesso e la visitazione dei luoghi , avendo cura di non alterare il valore paesaggistico del contesto.

g. applicano le misure idonee di tutela dei beni, testimonianza della Grande Guerra, in conformità a quanto previsto dalla legge 7 marzo 2001, n.78 e dalla L.R. n.43/1997 e dall’art. 50 D.Lgs 42/2004.

h. A Tal fine la normativa comunale dovrà in via prioritaria prevedere il divieto:

l. di alterazioni e manomissioni dei beni inseriti negli ambiti oggetto della tutela di cui al presente articolo;

AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD
1° LOTTO - PIOVENE ROCCHETTE – VALLE DELL’ASTICO

II. di installazione di insegne e cartelloni pubblicitari, con esclusione, e comunque nel rispetto di quanto stabilito dai Comuni delle insegne e cartelli indicatori di pubblici servizi o attrezzature pubbliche e private di assistenza stradale, attrezzature ricettive ed esercizi pubblici nonché di quelli per la descrizione delle caratteristiche dei siti attraversati;

III. di installazione di manufatti e infrastrutture aeree;

IV. di nuove costruzioni fatte salve le strutture a servizio delle attività di ricerca scientifica, di carattere temporaneo.”

AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD
1° LOTTO - PIOVENE ROCCHETTE – VALLE DELL'ASTICO

NUOVO TRACCIATO PRESELTO		Distribuzione per tipologia di opere	Estensione (m)	Principali interferenze		Principali interferenze		Principali interferenze	
Estensione chilometrica				Sistema territoriale rurale e rete ecologica (PTRC Veneto)	m lineari di interferenza	Vincoli e pianificazione territoriale (PTCP Vicenza)	m lineari di interferenza	Sistema del paesaggio (PTCP Vicenza)	m lineari di interferenza
da	a								
INIZIO NUOVO TRACCIATO PRESELTO									
km 13 + 757									
13+757	17+200	Galleria San Pietro	3443	Aree agropolitane in pianura	180	Vincolo corsi d'acqua	50	Ambiti boscati	3443
				Corridoi ecologici	3200	Vincolo zone boscate	3443		
						Vincolo idrogeologico	3200		
						Aree PAI	1800		
17+200	17+338	Rilevato 1	237	Aree agropolitane in pianura	200	Vincolo zone boscate	237	Ambiti boscati	100
				Prati stabili	200	Vincolo idrogeologico	237		
17+338	17+531	Viadotto Molino	94	Aree agropolitane in pianura	94	Vincolo corsi d'acqua	50	Ambiti boscati	100
						Vincolo zone boscate	100	Reti fruitive mobilità lenta	150
						Vincolo idrogeologico	94		
						Aree PAI	50		
FINE - Comune di VALDASTICO									
km 17 + 531									
INIZIO - Comune di PEDEMONTE									
km 17 + 531									

AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD
1° LOTTO - PIOVENE ROCCHETTE – VALLE DELL'ASTICO

17+531	17+841	Viadotto Molino	310	Aree agropolitane in pianura	100	Vincolo corsi d'acqua	50	Ambiti boscati	100
				Prati stabili	200	Vincolo zone boscate	100	Reti fruibili mobilità lenta	150
				Corridoi ecologici	200	Vincolo idrogeologico	100		
						Aree PAI	50		
FINE 1° LOTTO FUNZIONALE- Comune di PEDEMONTE									
km 17 + 841									

Tabella 3: Sintesi interferenze del tracciato con gli strumenti di pianificazione regionale e provinciale – NUOVO TRACCIATO PRESCELTO

2.5 LIVELLO DI PIANIFICAZIONE COMUNALE

I comuni interessati dal passaggio dei due tratti oggetto di analisi risultano essere Cogollo del Cengio, Valdastico e Pedemonte.

Per i comuni interessati e per tutti i comuni limitrofi ricadenti in una fascia di 1000 metri è stato acquisito il PRG vigente completo di cartografia e norme tecniche di attuazione; nella provincia di Vicenza ove disponibili sono stati acquisiti anche il PI e il PAT redatti ai sensi della LR 11/2004.

E' stata georiferita sulla base della CTR e sui contenuti del Piano Urbanistico Provinciale la cartografia dei PRG; le grafie unificate della Regione Veneto prevedono una cartografia di zonizzazione a scala 1:5.000 e una di maggior dettagli per i centri abitati (scala 1:2.000). Alcuni comuni in Veneto dispongono anche del Piano di Assetto del Territorio (scala 1:10.000) per i quali è stata considerata la Tavola dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale e del Piano degli Interventi (piano strutturale).

Sono state prodotte due serie di tavole in scala 1:10.000:

- Mosaico degli strumenti urbanistici (4 tavole). Il contenuto del mosaico è riportato su tavole in scala 1:10.000. Tali tavole danno evidenza della zonizzazione relativa all'ambito comunale interessato dal tracciato e cioè al corridoio di progetto di circa un chilometro (elaborato 050204001_0101_OPD_00 Mosaico degli strumenti urbanistici);
- Carta Stralcio dei PRG (fascicolo tavole A3). Sono rappresentati i fogli raster dei PRG comunali con sovrapposto il tracciato di progetto (elaborato 050204002_0101_OPD_00 Carta stralcio PRG).

In particolare si è arrivati alla redazione delle Carte analizzando ed accorpando tutte le voci di PRG in destinazioni d'uso quanto più omogenee possibile.

Nella tabella che segue sono riportate le voci di legenda che derivano dall'accorpamento realizzato ed evidenziate nelle tavole di sintesi divise in Zonizzazione PRG (copertura intera fascia di indagine)

<i>ZONIZZAZIONE DEI PIANI REGOLATORI COMUNALI</i>	
<i>DESTINAZIONI D'USO IN LEGENDA</i>	<i>DESTINAZIONI D'USO PRG</i>
CITTÀ STORICA	Zone A, aree sottoposte a piano di recupero o piano particolareggiato, centro antico o di interesse storico, Ambiti con edifici di interesse storico

AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD
1° LOTTO - PIOVENE ROCCHETTE – VALLE DELL’ASTICO

CITTÀ CONSOLIDATA	Zona B di completamento, zona residenziale di completamento, aree ad uso prevalentemente residenziale, aree parzialmente urbanizzate, aree miste terziario/residenza
CITTÀ DI NUOVA ESPANSIONE	Zona C di espansione, di nuovo impianto, zone a prevalente destinazione residenziale di nuova espansione, aree miste terziario/residenza di nuova realizzazione
AMBITO PRODUTTIVO, DIREZIONALE COMMERCIALE, TURISTICO	Zona D, aree per attività secondarie, aree industriali esistenti, aree per la piccola industria e l'artigianato, aree ed edifici prevalentemente artigianali e commerciali, aree commerciali/direzionali, aree turistiche
AREE A SERVIZI PUBBLICI E ATTREZZATURE TECNOLOGICHE	Zone F, aree a verde pubblico, gioco sport, attrezzature di interesse collettivo, parcheggi, chiese, attrezzature tecnologiche
VERDE PRIVATO E/O DI TUTELA DEGLI INSEDIAMENTI STORICI	Verde privato, verde di protezione degli insediamenti storici, verde di protezione della residenza
ZONA AGRICOLA	Aree agricole e edifici annessi non destinati ad attività produttive, seminativo, vigneto, uliveto, frutteto, cespugli, zone non urbanizzate per ricovero animali, eventuale destinazione agrituristica, verde privato alberato (in aree non urbanizzate), zone a verde agricolo speciale, verde di protezione della viabilità, aree agricole improduttive, aree agricole per attività produttive
ZONA BOSCATI	Aree boscate
ZONA A PASCOLO	Aree a pascolo
AMBITO PER IMPIANTI SCIISTICI	Area per impianto da sci di fondo, area per impianto sci da discesa, area impianti di risalita.
IDROGRAFIA	Laghi, corsi d'acqua, bacini

TUTELE E VINCOLI	
DESTINAZIONI D'USO IN LEGENDA	DESTINAZIONI D'USO PRG
AREE DI PARTICOLARE PREGIO NATURALISTICO PAESAGGISTICO, ARCHEOLOGICO.	Ambiti di interesse paesaggistico (D. Lgs. 42/2004), parchi comunali ecc, riserve comunali, ambiti di tutela derivanti dalla pianificazione di livello superiore, aree archeologiche, aree di tutela ambientale
AREE DI TUTELA	Vincolo idrogeologico (R.D. 16.05.1926 n. 1126 e s.m.i.), rispetto idraulico, fluviale, PAI (L. 183/89 e s.M.I.) fascia di rispetto dei fiumi e dei laghi (art. 96 lett. f, R.D. 25 luglio 1904 n. 523 – art. 41 L.R. 11/2004).
FASCE DI RISPETTO	Fasce di rispetto cimiteriali (Art. 338 R.D. 1265/1934 e art. 57 D.P.R. n. 285/1990), ferroviaria (D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 e Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190 -

AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD
1° LOTTO - PIOVENE ROCCHETTE – VALLE DELL’ASTICO

	Attuazione della legge 21 dicembre 2001, n. 443), depuratori (Art. 94 D. Lgt. 152/06 e punto 1.2 Delib. Comit. Interm. 04/02/77), cave (DPR 09/04/1959 n. 128 - Art. 104, L.R.V. n. 4 7/9/1982 e successivi piani regionali di attività di cave), pozzi idropotabili (Direttiva 2000/60/CE del 23.10.2000; Art. 21 D. Lgs. 152/2006; Piano Regionale di Tutela delle Acque), elettrodotti (L.R.V. 27/93 e succ. modif. - L. 36/2001 - D.P.C.M. 8 luglio 2003), metanodotti (Decreto Ministeriale 24/11/1984), allevamenti (L.R.V. 11/04 art.44 e Atti di indirizzo ai sensi dell’art.50).
EDIFICI VINCOLATI	Schede B, L 1089/1939, Ville Venete (riferimento alla L.U.R. Veneta), manufatti archeologia industriale, malghe.

2.5.1 *Analisi della pianificazione comunale*

L’intero tracciato del primo lotto funzionale interessa il territorio dei seguenti comuni: Piovene Rocchette (tracciato), Chiuppano (fascia di rispetto autostradale), Caltrano (fascia di rispetto autostradale), Cogollo del Cengio (tracciato), Arsiero (cantiere), Rotzo (tracciato in galleria), Valdastico (tracciato), Pedemonte (tracciato).

L’ALTERNATIVA 1 A e il NUOVO TRACCIATO PRESCELTO interessano il territorio comunale di Cogollo del Cengio, Valdastico e Pedemonte.

Vengono di seguito riportati gli estremi degli strumenti urbanistici dei comuni attraversati utilizzati per l’analisi in oggetto:

- COGOLLO DEL CENGIO:
 - Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) adottato con Delibera CC n. 19 in data 26/06/2009;
 - Piano degli Interventi (P.I.) approvato con Delibera CC n. 3 del 2016.
- VALDASTICO:
 - Piano Regolatore Generale (P.R.G.) approvato con Delibera CC n. 845 del 20/03/1990.
- PEDEMONTE:
 - Piano Regolatore Generale (P.R.G.) approvato con Delibera CC n. 1573 del 05/08/1997.

In questo paragrafo sono riassunti i risultati dell’analisi degli strumenti urbanistici dei comuni che interessano l’ALTERNATIVA 1A e il tratto finale successivo al Viadotto Settecà denominato NUOVO TRACCIATO PRESCELTO.

Seguirà una tabella di sintesi per ogni comune e in particolare saranno riportate le seguenti informazioni.

- Nome del comune;
- Progressiva chilometrica di entrata ed uscita del tracciato; possono esserci più intervalli per una stessa tratta in quanto in alcuni comuni il tracciato entra ed esce più volte dal territorio;
- Tracciati interessati dal comune descritto;
- Tipologia tratti interessati dal comune (rilevato, viadotto, trincea, galleria);
- Presenza di svincoli e caselli nel territorio comunale;
- Tipo di strumentazione urbanistica analizzata; nelle tavole stralcio è stata riportata una sola delle tavole di piano, scelta tra quella più rappresentativa. Nel mosaico invece sono state considerate le varie cartografie a disposizione (PRG, PI LR11/2004, PAT LR11/2004 per il Veneto);
- Breve descrizione degli elementi salienti riguardanti le interferenze urbanistiche dell'ipotesi di tracciato;
- Elenco delle tutele e vincoli che interseca il tracciato o che in qualche modo sono influenzati dal passaggio della nuova autostrada.

Viene di seguito riportata una tabella riepilogativa delle zone omogenee toccate e delle interferenze ricavate dagli strumenti di pianificazione urbanistica comunale attualmente vigenti. Subito sotto alla tabella si riportano in maniera sintetica i riferimenti alle NdA per i vincoli riscontrati lungo il tracciato di progetto.

AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD
1° LOTTO - PIOVENE ROCCHETTE – VALLE DELL'ASTICO

Comune di COGOLLO DEL CENGIO

ALTERNATIVA 1A		Distribuzione per tipologia di opere	Estensione (m)	Principali interferenze strumenti di pianificazione comunale Piano Regolatore Generale (P.R.G.) o Piano degli Interventi (P.I.) e Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.)					
				P.R.G.	P.I.	P.A.T. Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale	P.A.T. Carta dei valori	P.A.T. Carta delle fragilità	P.A.T. Carta delle azioni di piano (trasformabilità)
da	a								
INIZIO ALTERNATIVA 1A - COGOLLO DEL CENGIO km 1 + 328									
1+328	1+700	Trincea 1	372		Zona agricola	Vincolo sismico - zona 3, fascia di rispetto allevamento zootecnico estensivo, viabilità esistente		Compatibilità geologica ai fini edificatori	Corridoio di relazione
1+700	2+052	Paratia Sant Agata 1	352		Zona agricola, ambito produttivo	Vincolo sismico - zona 3, fascia di rispetto allevamento zootecnico estensivo, metanodotto, viabilità esistente	Gangli ecologici	Compatibilità geologica ai fini edificatori	
2+052	2+152	Galleria artificiale Sant Agata 1	100		Zona agricola, ambito produttivo	Vincolo sismico - zona 3, metanodotto, viabilità esistente	Percorso ciclabile o pedonale comunale, zona agricola di salvaguardia paesaggistica, gangli ecologici	Compatibilità geologica ai fini edificatori	
2+152	2+239	Paratia Sant Agata 2	87		Zona agricola	Vincolo sismico - zona 3,	Zona agricola di salvaguardia	Compatibilità geologica ai fini	

AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD
1° LOTTO - PIOVENE ROCCHETTE – VALLE DELL'ASTICO

ALTERNATIVA 1A		Distribuzione per tipologia di opere	Estensione (m)	Principali interferenze strumenti di pianificazione comunale Piano Regolatore Generale (P.R.G.) o Piano degli Interventi (P.I.) e Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.)						
				P.R.G.	P.I.	P.A.T. Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale	P.A.T. Carta dei valori	P.A.T. Carta delle fragilità	P.A.T. Carta delle azioni di piano (trasformabilità)	
da	a									
							metanodotto	paesaggistica, gangli ecologici	edificatori	
2+239	3+559	Galleria Sant Agata 2	1320		Zona agricola, verde privato e/o di tutela degli insediamenti storici	Vincolo sismico - zona 3, metanodotto, viabilità esistente, aree di interesse storico e archeologico, vincolo paesaggistico - zone boscate	Zona agricola di salvaguardia paesaggistica, aree di interesse storico e archeologico, percorso ciclopeditone di valenza paesaggistica, altre formazioni boschive, formazioni antropogene, cordone morenico, gangli ecologici	Compatibilità geologica ai fini edificatori, ambiti di interesse storico e archeologico, compatibilità geologica a condizione ai fini edificatori, aree boscate	Ambiti di valore storico o archeologico, corridoio/area ecologica	
3+559	4+643	Trincea 2	1084		Zona agricola	Vincolo sismico - zona 3, viabilità esistente, vincolo paesaggistico - zone boscate, fascia di rispetto idrografia, vincolo paesaggistico -	Zona agricola di salvaguardia paesaggistica, formazioni antropogene, cordone morenico, corsi d'acqua, percorso ciclopeditone di	Compatibilità geologica a condizione ai fini edificatori, aree boscate, non idoneità geologica ai fini edificatori, fenomeni di	Corridoio/area ecologica, corridoio di relazione	

AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD
1° LOTTO - PIOVENE ROCCHETTE – VALLE DELL'ASTICO

ALTERNATIVA 1A		Distribuzione per tipologia di opere	Estensione (m)	Principali interferenze strumenti di pianificazione comunale Piano Regolatore Generale (P.R.G.) o Piano degli Interventi (P.I.) e Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.)					
				P.R.G.	P.I.	P.A.T. Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale	P.A.T. Carta dei valori	P.A.T. Carta delle fragilità	P.A.T. Carta delle azioni di piano (trasformabilità)
da	a								
						usi civici, vincolo destinazione agro-silvo-pastorale, metanodotto	valenza paesaggistica, saliceti ad altre formazioni riparie, gangli ecologici	erosione	
4+643	11+169	Galleria Cogollo	6526		Zona agricola, città consolidata, città storica	Vincolo sismico - zona 3, viabilità esistente, centri storici, ambiti naturalistici a livello regionale, vincolo paesaggistico - zone boscate, fascia di rispetto pozzi di prelievo, piano di area, vincolo paesaggistico - panoramico, fascia di rispetto idrografia, aree a rischio idraulico e idrogeologico, area di tutela paesaggistica	Zona agricola di salvaguardia paesaggistica, percorso della rete ciclabile regionale, cordone morenico, percorso di valenza storico-testimoniale, tutela delle masiere, borgo rurale, orno-ostrieti e orno-querzeti, percorso di montagna, corsi d'acqua, faggete, riserva naturale della Val d'Assa	Compatibilità geologica a condizione ai fini edificatori, aree boscate, non idoneità geologica ai fini edificatori, aree per il rispetto dell'ambiente naturale, della flora e della fauna, rete idrografica, area soggetta a frana, area caduta massi, area soggetta a valanghe, cava estinta	Corridoio/area ecologica, corridoio di relazione, core area, borgo rurale, ambito della tutela della montagna, corridoio di rispetto vallivo

AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD
1° LOTTO - PIOVENE ROCCHETTE – VALLE DELL’ASTICO

ALTERNATIVA 1A		Distribuzione per tipologia di opere	Estensione (m)	Principali interferenze strumenti di pianificazione comunale Piano Regolatore Generale (P.R.G.) o Piano degli Interventi (P.I.) e Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.)						
				Estensione chilometrica	P.R.G.	P.I.	P.A.T. Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale	P.A.T. Carta dei valori	P.A.T. Carta delle fragilità	P.A.T. Carta delle azioni di piano (trasformabilità)
da	a									
							d'interesse regionale e competenza provinciale, vincolo paesaggistico - corsi d'acqua			
FINE ALTERNATIVA 1A - COGOLLO DEL CENGIO km 11 + 169										

Tabella 4: Sintesi interferenze del tracciato con gli strumenti di pianificazione comunale – COGOLLO DEL CENGIO

Per quanto riguarda gli strumenti di pianificazione urbanistica comunale di Cogollo del Cengio, è importante riportare che solo il Piano degli Interventi (P.I.) risulta riportare e recepire l’attuale sviluppo dell’alternativa di progetto in esame in quanto approvato con Delibera del Consiglio Comunale n.3/2016. Nel Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) con procedura conclusasi nel 2010 invece, il tracciato di progetto riportato risulta essere di un alternativa “scartata” ancora in fase di progetto preliminare.

PAT di Cogollo del Cengio

Art. 39 Interventi di riqualificazione degli elementi di degrado in zona agricola

“Ai fini delle presenti norme sono definite tre tipologie di allevamento zootecnico:

- *allevamento familiare (comma 5 ter, art. 44 L.R. 11/2004)*
- *allevamento non intensivo*

· *allevamento intensivo (DGR 317/2004).*

Il PI, sulla base della normativa vigente, definisce le caratteristiche e i parametri delle diverse tipologie; stabilisce inoltre le distanze da mantenere dai confini, dalle strade, dai fabbricati residenziali, dai fabbricati non residenziali, dai confini comunali, dai pozzi idropotabili e dalle sorgenti. La realizzazione di nuovi allevamenti è subordinata alle prescrizioni della normativa vigente.”

Art 24 Tutela e recupero di edifici di valore storico-ambientale e degli ambiti archeologici

“Il PAT individua planimetricamente nelle Tavv. 2 e 4/b gli edifici di valore storicotestimoniale, compresi anche gli ambiti, le aree di interesse archeologico, gli edifici e le opere catalogate come archeologia industriale.

Sono soggetti a tutela anche gli edifici pubblici con più di 50 anni, anche se non espressamente individuati nel PAT, per i quali si applica la normativa vigente.

Il PI dovrà provvedere all’integrazione e completamento della schedatura di tali edifici, alla definizione per ciascuno di essi delle modalità e dei gradi di intervento, all’interno di quelli di cui all’Articolo 22 delle presenti Norme. In attesa del PI sono confermate le indicazioni del PRG vigente quando presenti, in alternativa sono ammessi gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Il PI dovrà inoltre stabilire le destinazioni d’uso ammesse oltre a quelle consentite in relazione alla zona di appartenenza per ciascuno di essi, finalizzate alla loro salvaguardia fisica e all’uso del territorio circostante.”

Art 4 Vincoli e norme di tutela

“Gli ambiti del territorio comunale interessati da vincoli derivanti da apposite leggi di settore e da norme e strumenti della pianificazione territoriale sovraordinata sono individuati nella Tav. 1 come segue:

- 1. Vincolo Paesaggistico D.lgs 42/2004 – panoramico;*
- 2. Vincolo Paesaggistico D.lgs 42/2004 – zone boscate;*
- 3. Vincolo Paesaggistico D.lgs 42/2004 – corsi d’acqua;*
- 4. Vincolo Paesaggistico D.lgs 42/2004 – zone gravate da usi civici;*

5. *Vincolo destinazione agro – silvo – pastorale, L.R. 31/94;*
6. *Area di tutela paesaggistica di interesse regionale di interesse regionale e competenza provinciale (art. 34 PTRC);*
7. *Area di rispetto del Monte Cengio (PRG vigente);*
8. *Vincolo Idrogeologico-forestale R.D. n° 3267/192 3;*
9. *Vincolo Sismico O.P.C.M. n° 3274/2003;*
10. *Centri Storici (PRG vigente);*
11. *Area di interesse storico e archeologico D.lgs 42/2004;*
12. *Aree a rischio geologico (PAI);*
13. *Cave / fasce di rispetto L.R. 44/82;*
14. *Idrografia / Fasce di rispetto L.R. 11/2004;*
15. *Pozzi di prelievo per uso idropotabile, idrotermale e idroproduttivo / Fasce di rispetto DI 15/1999 – PRA, DCR 962/1989;*
16. *Viabilità: classificazione delle strade / Fasce di rispetto DPR 495/92;*
17. *Cimiteri / Fasce di rispetto R.D. 1265/1934;*
18. *Impianti tecnologici L.R. 11/2004;*
19. *Impianti di comunicazione elettronica ad uso pubblico / Servitù o Fasce di rispetto Dlgs 259/2003;*
20. *Metanodotto / Fasce di Rispetto.*

Per i contenuti dei vincoli e delle tutele il PAT rimanda alle specifiche normative di riferimento.

Atteso il livello di riferimento del Radon esposto nel Rapporto Ambientale il Piano degli Interventi dovrà prevedere nelle NTA apposite disposizioni per gli insediamenti residenziali, in ordine al principio di precauzione (DGR 79/2002).

Gli ambiti e gli immobili vincolati individuati nella tav. 1 del PAT hanno valore ricognitivo e non esaustivo. La mancata indicazione nel PAT di ambiti o immobili che risultino vincolati a norma di legge non esime dalla rigorosa applicazione della disciplina di cui ai successivi articoli, ancorchè non riportati nel quadro conoscitivo.

Il venir meno degli elementi generatori di vincolo e/o delle relative disposizioni di legge, a seguito di modificazioni degli stessi, fa venir meno la cogenza delle relative norme di tutela.”

Art 31 Corridoi ecologici, gangli ecologici, core area e barriere infrastrutturali

“I corridoi ecologici e di eco relazione così come le core area e i gangli ecologici, rappresentati nelle Tavv 2 e 4/b, costituiscono elementi di rilievo paesaggistico e ambientale soprattutto in relazione al tessuto consolidato. Sono indicati sia quelli esistenti che quelli previsti. I corridoi indicati devono essere obbligatoriamente conservati e potranno essere meglio precisati e integrati dal PI che ne definirà le dimensioni e, ove possibile, indicherà anche la rete dei percorsi pedonali e ciclabili di collegamento.

L’andamento potrà essere modificato in ragione di una progettazione più dettagliata per meglio adeguarlo alla situazione reale.

Il PI definisce le misure finalizzate al ripristino della continuità dei corridoi ecologici, limitando l’impatto delle barriere infrastrutturali ed urbane, predisponendo le corrispondenti misure di compensazione, anche utilizzando il credito edilizio. In questi ambiti non è consentita la realizzazione di nuovi allevamenti zootecnici intensivi.

Si definiscono varchi infrastrutturali quelli che consentono gli attraversamenti della fauna in corrispondenza delle zone o punti di discontinuità alle vie di transizione, rappresentate da infrastrutture viarie o strutture e/o insediamenti antropici in generale.

Il PI definisce i criteri per la redazione di specifici progetti finalizzati alla creazione di nuovi sistemi di mitigazione (buffer zones), alla valutazione della accessibilità e permeabilità dei corridoi, alla realizzazione di eventuali ecodotti, ossia strutture predisposte a superare una barriera naturale o artificiale e a consentire la continuità dei flussi di transizione. Il PI può individuare ulteriori varchi funzionali a garantire la continuità dei corridoi ecologici.

La realizzazione di nuove infrastrutture o gli interventi su quelle esistenti devono assicurare la continuità alle vie di transizione della fauna mediante specifici interventi di mitigazione dell’impatto ambientale di ripristino delle condizioni di permeabilità (varchi, ponti ecologici, ecodotti).”

Art 33 Viabilità ciclabile e pedonale

“Il PAT indica la rete delle piste ciclabili e i percorsi con funzioni ricreative e urbane esistente e i tracciati integrativi. Tra queste viene previsto un percorso lungo la strada principale con funzione prevalente di supporto alla mobilità e viene recuperato l’ex tracciato della ferrovia come percorso turistico ricreativo.

Ulteriori tracciati o rettifiche di quelli indicati potranno essere individuati in sede di PI. La realizzazione potrà avvenire per parti con le modalità tecniche ed esecutive previste dalla normativa vigente e precisate dal PI o dal progetto esecutivo con particolare attenzione al rispetto delle dimensioni minime, all’utilizzo quando possibile di tracciati o elementi lineari già esistenti e con particolare cura nella scelta dei materiali di pavimentazione, delimitazione e segnaletica in modo che siano coerenti con il contesto di appartenenza.

Eventuali modifiche e/o correttivi del tracciato non costituiscono variante al PAT.”

Art 28 Tutele e valori paesaggistico-ambientali

“Il PAT riconosce, sulla scorta delle indagini agronomiche, le tipologie di paesaggio che caratterizzano il territorio agricolo suddivise in:

- 1. Zona compresa tra il fiume Astico e il primo terrazzo (zona di alluvioni recenti posta alla quota del fiume o poco superiore)*
- 2. Scarpata del primo terrazzo*
- 3. Zona agricola posta tra il bordo superiore della scarpata e la strada statale*
- 4. Zona agricola compresa tra la strada provinciale e il limite inferiore della montagna*
- 5. Zona compresa tra il limite superiore dei suoli agrari e il bordo dell’Altopiano*
- 6. Parte di territorio sommitale, posta sull’Altopiano dei Sette Comuni Le zone 5 e 6 vengono individuate nella Tav. 4b come ambiti di tutela della montagna.*

Per ciascun ambito il PAT persegue la tutela delle specifiche qualità ambientali, naturalistiche e paesaggistiche, soprattutto in presenza di ambiti rurali sufficientemente integri, con consistente dotazione di fornitura a verde e presenza di connessioni a rete, dove l’edificazione risulta generalmente scarsa, o concentrata anche in piccoli aggregati, a prevalente tipologia agricola e/o al servizio delle attività agricole.

Il PAT promuove la difesa e/o il ripristino di queste parti del territorio per le quali si riconoscono le peculiarità dal punto di vista paesaggistico-ambientali, produttive, ecologiche, nonché di risorsa per nuovi usi del territorio legati al turismo culturale e per l’uso sociale. Sono parti del territorio fondamentali ai fini della costruzione della rete ecologica volta a favorire prioritariamente l’aumento del potenziale biotico attraverso nuovi impianti e rinaturalizzazioni.

Il PI integra tale individuazione e tiene conto nel formulare le previsioni degli obiettivi del PAT. Inoltre il PI definisce gli interventi ammessi sulla base della normativa e dei seguenti criteri:

- *difesa dell'integrità del territorio agricolo e contrasto del consumo di suolo;*
- *tutela delle parti dove sono ancora conservati e riconoscibili i caratteri del paesaggio agrario tradizionale, con salvaguardia e valorizzazione dei beni storico - culturali;*
- *riqualificazione paesaggistico-ambientale delle parti dove vanno ricostruite le componenti paesaggistiche, storiche e naturalistiche sia del territorio aperto, sia dei manufatti, consentendo la ristrutturazione degli edifici esistenti, la realizzazione di nuovi edifici residenziali, secondo i disposti dell'art.44 della legge regionale n.11/2004, fatta eccezione per le strutture agricolo-produttive che, in considerazione dell'ambito territoriale in oggetto, saranno regolati attraverso specifici parametri in considerazione degli utilizzi e indirizzi aziendali, nonché da modalità di inserimento paesaggistico;*
- *salvaguardia e valorizzazione degli assetti produttivi agricoli compatibili con le caratteristiche degli ambiti di valore paesaggistico-ambientale;*
- *individuazione di tipologie edilizie rapportate alle caratteristiche di questi ambiti;*
- *incentivazione di attività complementari a quella agricola compatibile con gli obiettivi di tutela;*
- *individuazione di percorsi tematici per la riscoperta dei fattori identitari storico-territoriali;*
- *mantenimento e incremento di sistemi di siepi, filari, aree alberate ed in genere delle componenti paesaggistico-ambientali tipiche dell'area ai fini della costruzione della rete ecologica;*
- *eliminazione o mitigazione degli elementi detrattori del paesaggio e tutela di con visuali anche con interventi di riqualificazione da svolgersi nell'ambito di cava Schini e aree contermini;*
- *controllo sulla qualità dei nuovi interventi edificatori ammissibili;*
- *disciplina per il recupero del patrimonio edilizio esistente."*

Art. 6 Prevenzione del rischio e controllo per gli interventi edilizi e infrastrutturali

"Per garantire una corretta gestione del territorio, volta alla tutela delle opere edilizie e infrastrutturali, alla sicurezza del territorio ed alla salvaguardia del patrimonio ambientale, alla Tav. 3- Carta delle Fragilità - il PAT individua 3 classi di compatibilità geologica ai fini urbanistici:

- aree idonee
- aree idonee a condizione
- aree non idonee

Il PAT recepisce la classificazione della compatibilità geologica definita dal PATI e specificatamente procede a definire le classi e le normative riferite alle aree idonee a condizione.

Qualunque sia il grado di idoneità dell'area interessata dall'intervento è comunque necessario che per la stessa siano adeguatamente definiti il modello geologico e la caratterizzazione geotecnica dei terreni, nonché le condizioni idrogeologiche ed idrauliche in conformità con quanto previsto dalla normativa vigente.

In particolare, il modello geologico "deve essere orientato alla ricostruzione dei caratteri stratigrafici, litologici, strutturali, idrogeologici, geomorfologici e, più in generale, di pericolosità geologica del territorio".

La caratterizzazione geotecnica sarà finalizzata alla parametrizzazione del terreno ed all'analisi delle interazioni terreno-struttura.

Sia il modello geologico che quello geotecnico saranno basati su indagini specifiche ed adeguate per quantità, qualità e profondità oltre che dall'importanza dell'opera, alle condizioni morfologiche, geologiche, idrogeologiche ed idrauliche del contesto in cui l'intervento si inserisce.

In relazione alle condizioni di dissesto idrogeologico-idraulico, particolare attenzione andrà posta nella regimazione delle acque superficiali, nel mantenimento o miglioramento delle condizioni esistenti di equilibrio dei versanti e nella salvaguardia del reticolo idrografico, mantenendo e possibilmente migliorando le condizioni esistenti di funzionalità idraulica.

Si dovrà inoltre effettuare la caratterizzazione sismica del sito ai sensi della normativa vigente tenendo conto delle condizioni stratigrafiche, morfologiche (topografiche) e tettonico-strutturali e del possibile manifestarsi di fenomeni di amplificazione sismica ad esse connessi.

Al fine di ridurre le condizioni di pericolosità/rischio idraulico ed idrogeologico, gli interventi di trasformazione del territorio dovranno rispettare le direttive contenute nella "Valutazione di compatibilità idraulica" allegata al PAT e le eventuali indicazioni e prescrizioni integrative fornite dagli Enti esaminatori competenti.

Per la Val Canaglia, è stato effettuato uno studio di dettaglio finalizzato ad approfondire le condizioni di pericolo, sia di natura idraulica che geologica, perimetrare le zone a diversa pericolosità e fornire indicazioni di massima sui possibili interventi di mitigazione.

Al fine di non pregiudicare la possibile realizzazione di tali interventi, si ritiene necessario salvaguardare la valle a monte dell'abitato e le aree attualmente destinate alla laminazione delle acque di scarico del collettore, evitando qualsiasi intervento che possa interferire con tale realizzazione.

Le nuove perimetrazioni e le eventuali indicazioni derivanti dal suddetto studio sono da subito recepite dal P.A.T. e non costituiscono oggetto di Variante.

Il PI recepisce, integra e dettaglia le direttive di cui sopra inerenti la tutela idraulica, nel rispetto delle indicazioni e prescrizioni fornite.

Aree idonee

Si tratta di aree stabili, prive di dissesti idrogeologici e/o idraulici, con buone caratteristiche meccaniche dei terreni e soggiacenza della falda medio-elevata.

Date le buone condizioni del contesto geologico-idraulico, il grado di approfondimento delle indagini necessarie alla definizione del modello geologico e geotecnico sarà funzione dell'importanza dell'opera.

In ogni caso si dovrà operare in modo da salvaguardare e, preferibilmente, ripristinare, ampliare e potenziare la rete idrografica esistente, evitando ogni intervento che possa diminuirne la funzionalità idraulica.

Aree idonee a condizione

Si tratta di aree in cui gli aspetti morfologici, geologici, idrogeologici, idraulici e di stabilità tendono a condizionare in modo più o meno importante l'uso del territorio e possono richiedere interventi preventivi e/o di sistemazione.

Tutti gli interventi urbanistici dovranno essere supportati da indagini geognostiche specifiche ed adeguate per quantità, qualità e profondità all'importanza dell'opera ed al contesto in cui si inserisce, nonché, in funzione dell'ubicazione e della tipologia dell'intervento, valutazioni idrogeologiche ed idrauliche, verifiche di stabilità ed eventuali interventi di stabilizzazione e, in generale, di mitigazione/eliminazione della pericolosità e/o dei fattori di penalizzazione.

In ogni caso si dovrà operare in modo da salvaguardare e, preferibilmente, ripristinare, ampliare e potenziare la rete idrografica esistente, evitando ogni intervento che possa diminuirne la funzionalità idraulica.

All'interno delle "aree idonee a condizione" si è operata una zonizzazione in funzione dei principali elementi di criticità; per ognuna di queste nell' allegato 9C sono riportati gli indirizzi ed i criteri da seguire per gli interventi urbanistici. Nel caso di condizioni fortemente penalizzanti, gli interventi dovranno essere subordinati ad una modellazione sufficientemente estesa anche alle aree circostanti in modo da poter avere una visione d'insieme dell'area di intervento e dovranno individuare l'elemento, o gli elementi, predominanti di criticità che penalizzano il territorio.

Per interventi che ricadono all'interno di una o più perimetrazioni di aree soggette a dissesto idrogeologico, la relazione dovrà contenere gli approfondimenti specificati al successivo Art. 8. Per i progetti che ricadano all'interno di più perimetrazioni di aree soggette a dissesto idrogeologico, si dovranno recepire tutti i vincoli e le prescrizioni previste per ogni singola tipologia di dissesto.

Aree non idonee

L'elevata criticità (pendenze molto elevate, aree in frana, dissesto idrogeologico diffuso ed accentuato, possibili fenomeni importanti di alluvionamento e/o esondazione) preclude per queste aree un utilizzo che comporti incrementi del carico urbanistico.

Sono ammessi solo le opere e gli interventi volti alla riparazione ed al consolidamento dell'esistente, nonché alla gestione del territorio in genere ed in particolare alla mitigazione della pericolosità ed alla stabilizzazione del dissesto.

Sono consentiti interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria, restauro, risanamento conservativo e ristrutturazione qualora non comportino aumento di superficie o volume e prevedano soluzioni volte a mitigare la vulnerabilità degli edifici e delle infrastrutture.

Possono essere consentiti anche interventi di ampliamento, per adeguamenti a scopo igienico-sanitario, per l'abbattimento delle barriere architettoniche e per ricavo di locali accessori (box auto, impianti tecnologici, ecc.), purché realizzati al di sopra del piano campagna, nonché quelli legati alla viabilità e sentieristica, alla posa di sottoservizi, al mantenimento delle sole attività esistenti.

Tutti gli interventi saranno comunque subordinati ad uno studio completo di fattibilità basato su indagini geologiche-geotecniche e studi idrogeologici ed idraulici approfonditi ed adeguatamente estesi alle aree contermini, nonché alla realizzazione di opere di mitigazione del rischio idrogeologico e/o idraulico.

In ogni caso si dovrà operare in modo da salvaguardare e, preferibilmente, ripristinare, ampliare e potenziare la rete idrografica esistente, evitando ogni intervento che possa diminuirne la funzionalità idraulica.

Il P.I. definirà in maniera specifica le condizioni a cui dovranno attenersi gli interventi che saranno realizzati nelle singole zone.”

A livello della pianificazione comunale (PAT Comune di Cogollo del Cengio), i corridoi ecologici, gangli ecologici, core area e barriere infrastrutturali sono gestiti con riferimento all'art. 31 delle NdA di seguito riportato:

“I corridoi ecologici e di eco relazione così come le core area e i gangli ecologici, rappresentati nelle Tavv 2 e 4/b, costituiscono elementi di rilievo paesaggistico e ambientale soprattutto in relazione al tessuto consolidato. Sono indicati sia quelli esistenti che quelli previsti.

I corridoi indicati devono essere obbligatoriamente conservati e potranno essere meglio precisati e integrati dal PI che ne definirà le dimensioni e, ove possibile, indicherà anche la rete dei percorsi pedonali e ciclabili di collegamento.

L'andamento potrà essere modificato in ragione di una progettazione più dettagliata per meglio adeguarlo alla situazione reale.

Il PI definisce le misure finalizzate al ripristino della continuità dei corridoi ecologici, limitando l'impatto delle barriere infrastrutturali ed urbane, predisponendo le corrispondenti misure di compensazione, anche utilizzando il credito edilizio. In questi ambiti non è consentita la realizzazione di nuovi allevamenti zootecnici intensivi.

Si definiscono varchi infrastrutturali quelli che consentono gli attraversamenti della fauna in corrispondenza delle zone o punti di discontinuità alle vie di transizione, rappresentate da infrastrutture viarie o strutture e/o insediamenti antropici in generale.

Il PI definisce i criteri per la redazione di specifici progetti finalizzati alla creazione di nuovi sistemi di mitigazione (buffer zones), alla valutazione della accessibilità e permeabilità dei corridoi, alla realizzazione di eventuali ecodotti, ossia strutture predisposte a superare una barriera naturale o artificiale e a consentire la continuità dei flussi di transizione. Il PI può individuare ulteriori varchi funzionali a garantire la continuità dei corridoi ecologici.

La realizzazione di nuove infrastrutture o gli interventi su quelle esistenti devono assicurare la continuità alle vie di transizione della fauna mediante specifici interventi di mitigazione dell'impatto ambientale di ripristino delle condizioni di permeabilità (varchi, ponti ecologici, ecodotti).”

AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD
1° LOTTO - PIOVENE ROCCHETTE – VALLE DELL'ASTICO

Comune di VALDASTICO

NUOVO TRACCIATO PRESELTO		Distribuzione per tipologia di opere	Estensione (m)	Principali interferenze strumenti di pianificazione comunale Piano Regolatore Generale (P.R.G.) o Piano degli Interventi (P.I.) e Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.)					
				Estensione chilometrica	P.R.G.	P.I.	P.A.T. Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale	P.A.T. Carta dei valori	P.A.T. Carta delle fragilità
da	a								
INIZIO NUOVO TRACCIATO PRESELTO km 13 + 757									
13+757	17+200	Galleria San Pietro	3443	Aree di importanza naturalistica e ambientale, vincolo idrogeologico, fasce o zone di rispetto					
17+200	17+338	Rilevato 1	237	Aree di importanza naturalistica e ambientale, vincolo idrogeologico, fasce o zone di rispetto					
17+338	17+531	Viadotto Molino	94	Aree di importanza naturalistica e ambientale, vincolo idrogeologico, fasce o zone di rispetto					

AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD
1° LOTTO - PIOVENE ROCCHETTE – VALLE DELL’ASTICO

NUOVO TRACCIATO PRESCELTO		Distribuzione per tipologia di opere	Estensione (m)	Principali interferenze strumenti di pianificazione comunale Piano Regolatore Generale (P.R.G.) o Piano degli Interventi (P.I.) e Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.)					
				Estensione chilometrica		P.R.G.	P.I.	P.A.T. Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale	P.A.T. Carta dei valori
da	a								
FINE - Comune di VALDASTICO km 17 + 531									

Tabella 5: Sintesi interferenze del tracciato con gli strumenti di pianificazione comunale – VALDASTICO

PRG di Valdastico

Art. 25 ZONE E1b AREE DI IMPORTANZA NATURALISTICA E AMBIENTALE

“Trattasi di aree da tutelare ai fini naturalistici e ambientali, riguardanti porzioni di territorio ad elevata pendenza e prevalentemente boscati.

Non sono ammesse nuove costruzioni ad uso residenziale. Per gli edifici residenziali esistenti sono consentiti interventi di cui all'art. 31 - lettera a) b) c) d)- della Legge 457/1978, e quelli ai sensi dell'art. 4 e dell'art. 7, limitatamente ai primi due commi, della L.R. 24/1985.

Non è ammessa la costruzione di nuovi fabbricati ad uso allevamento.

Per la costruzione di annessi rustici il limite della superficie lorda di pavimento di cui al 1° comma dell'art. 6 L.R. 24/85 è portato ad un valore massimo del 2% del fondo rustico; al di sopra di tale valore la rispondenza della nuova costruzione o dell'ampliamento alle effettive esigenze dell'azienda sarà certificata da un agronomo o perito agrario tramite apposita perizia che dimostri la rispondenza del manufatto ai criteri stabiliti nell'ultimo comma dell'art. 21.”

Art. 35 FASCE DI RISPETTO E ZONE DI TUTELA

“Le fasce di rispetto hanno lo scopo di proteggere le infrastrutture territoriali esistenti o previste dal PRG, quali strade, corsi d'acqua, cimiteri, monumenti, etc. In tali zone è di norma vietata l'edificazione, fatte salve prescrizioni specifiche riportate nelle presenti NTA o le disposizioni regionali o nazionali. Per le aree inedificabili, qualora esse siano perimetrate all'interno di una ZTO la loro superficie può essere conteggiata ai fini edificatori, anche se la capacità edificatoria può essere utilizzata

soltanto al di fuori delle zone vincolate. Gli edifici esistenti ricadenti all'interno delle fasce di rispetto o zone di tutela, qualora la normativa di zona o la schedatura del PRG lo permetta, possono essere ampliati o sopraelevati purché la parte ampliata/sopraelevata non sopravvanti verso l'origine del vincolo.

Fatte salve le prescrizioni seguenti, nelle zone vincolate sono di norma consentite soltanto: colture agricole, parcheggi, strade di accesso e verde attrezzato.

Si distinguono le seguenti zone di tutela e fasce di rispetto:

Vs Rispetto stradale.

Ove non specificato nelle planimetrie, la fascia di rispetto stradale coincide con la distanza dalle strade prevista dalle presenti norme. Sono ammesse le costruzioni al servizio dell'infrastruttura quali: impianti di distribuzione dei carburanti, impianti di lavaggio autovetture, parcheggi con attrezzature di supporto (chioschi, edicole, etc.)

Vc Rispetto cimiteriale.

Non è ammessa alcuna edificazione. E' ammessa la realizzazione di parcheggi, aree a verde o simili attrezzature.

Vf Aree di rispetto fluviale

Per le aree classificate dal PRG come fasce di rispetto fluviale è vietata ogni nuova edificazione con esclusione degli impianti per acquacoltura di cui all'art. 20. Per gli edifici esistenti sono ammessi gli interventi di cui all'art. 31 – lettera a) b) c) d)- della Legge 457/1978. E' ammesso l'ampliamento, quando ciò sia consentito dalle norme di PRG, solo qualora esso si sviluppi al di fuori dell'area vincolata. Le aree scoperte possono essere destinate a verde o parcheggi privati, a standard pubblici, a sedi pedonali o a sedi viarie.

Vi Aree soggette a vincolo idrogeologico.

L'edificazione, laddove ammessa, è subordinata a preventivo nulla osta del Servizio Forestale Regionale. Va Aree di salvaguardia ai sensi del DPR 236/88 Sono aree individuate ai sensi degli artt 4-5-6-7 del citato DPR per la tutela delle caratteristiche qualitative delle acque da destinarsi al consumo umano.

In esse valgono le limitazioni di utilizzo previste negli articoli di cui sopra ed eventuali ulteriori misure cautelative a tutela della salute pubblica, a giudizio del responsabile SIP dell'ULSS.13 Vag Aree di rispetto ai sensi del DGRV 22.12.1989 n. 7949 Riguardano allevamenti che, alla data di adozione del Piano o sua variante, sono considerati intensivi. Le distanze che gli allevamenti devono osservare da confini, residenze, nonché le fasce di rispetto che essi inducono rispetto alla costruzione di case sparse sono determinate da un sistema di valutazione a punti indicato nel DGRV indicato e che può variare nel tempo. Pertanto le fasce di rispetto indicate nelle tavole di PRG sono puramente indicative e vanno aggiornate alla situazione esistente al momento di eventuali nuove costruzioni.

Vg Aree di rispetto geologico

Si tratta di aree che, per le caratteristiche geologiche del terreno, sono inedificabili. Ove non direttamente esemplificato nelle tavole del P.R.G., le fasce di rispetto di opere pubbliche, strade, corsi d'acqua etc. sono quelle stabilite dalla normativa nazionale e regionale.”

AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD
1° LOTTO - PIOVENE ROCCHETTE – VALLE DELL’ASTICO

Comune di PEDEMONTE

NUOVO TRACCIATO PRESCELTO		Distribuzione per tipologia di opere	Estensione (m)	Principali interferenze strumenti di pianificazione comunale Piano Regolatore Generale (P.R.G.) o Piano degli Interventi (P.I.) e Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.)					
				Estensione chilometrica	P.R.G.	P.I.	P.A.T. Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale	P.A.T. Carta dei valori	P.A.T. Carta delle fragilità
da	a								
INIZIO - Comune di PEDEMONTE km 17 + 531									
17+531	17+841	Viadotto Molino	310	Zona agricola, vincolo idrogeologico-forestale					
FINE 1° LOTTO FUNZIONALE- Comune di PEDEMONTE km 17 + 841									

Tabella 6: Sintesi interferenze del tracciato con gli strumenti di pianificazione comunale – PEDEMONTE

PRG di Pedemonte

ART. 26 ZONA “E” AGRICOLA

“Sono considerate zone territoriali omogenee “E” le parti del territorio comunale destinate all’esercizio dell’attività produttiva agricola comprendente : agricoltura, forestazione, attività agro-industriali, agriturismo, impianti di produzione intensiva agricola, ecc.

Nell’ambito del territorio agricolo, in relazione alla particolare conformazione dei luoghi ed alle attitudini produttive ai sensi della L.R. n. 24 del 1985, nella tavola 10/1 del P.R.G. sono individuate le seguenti sottozone:

E1: non è ammessa l’edificazione di nuovi volumi residenziali: sono consentiti unicamente gli interventi di cui agli artt. 4 e 6 limitatamente agli annessi rustici e art. 7, limitatamente ai primi volumi esistenti e non potranno superare una superficie coperta di mq 100 per ciascuna azienda:

in via prioritaria è data preferenza per il recupero o la ricostruzione degli antichi manufatti di cui possa essere provata l'esistenza. La necessità per la realizzazione di nuovi annessi agricoli senza il recupero di quelli eventualmente esistenti deve essere supportata da apposita relazione illustrativa del miglioramento fondiario che si intende proseguire con particolare riferimento a:

- *convenienza economica anche alla luce della localizzazione del centro aziendale;*
- *adeguatezza delle dimensioni richieste;*
- *idoneità tecnica, anche in riferimento all'impianto tipologico, del manufatto;*

Sono vietati i seguenti interventi:

- a) apertura di nuove strade, a eccezione di quelle al servizio dell'attività agro-silvo-pastorale;*
- b) riduzione a coltura dei terreni boschivi salvo il ripristino di colture un tempo praticate;*
- c) movimenti di terreno, di qualsiasi natura, suscettibili di alterare l'ambiente;*
- d) introduzione di specie animali e vegetali suscettibili di provocare alterazioni ecologicamente dannose;*
- e) uso dei mezzi motorizzati in percorsi fuori strada con conclusione dei mezzi necessari ai lavori agricoli, alle utilizzazioni boschive;*
- f) abbandono dei rifiuti;*
- g) non sono consentite nuove recinzioni delle proprietà se non con siepi e limitatamente alle pertinenze delle abitazioni.*

E2: sono consentiti gli interventi di cui agli artt. 3, 4, 6, e 7 della L.R. 24/85 nel rispetto delle presenti norme; le nuove edificazioni dovranno essere collocate in aree contigue a edifici preesistenti e comunque entro ambiti che garantiscono la massima tutela dell'integrità del territorio agricolo.

I limiti massimi di copertura per la realizzazione di annessi rustici sono ridotti al 3% della superficie del fondo rustico; l'annesso rustico non dovrà distare più di 25 ml da eventuali altri annessi rustici e più di 50 ml da eventuali altre abitazioni. Tali limiti possono essere superati previa approvazione di un apposito Piano di sviluppo aziendale.

La necessità per la realizzazione di annessi agricoli deve essere supportata da apposita relazione illustrativa del miglioramento fondiario che si intende proseguire con particolare riferimento a:

- *convenienza economica;*

- *adeguatezza delle dimensioni richieste;*
- *idoneità tecnica, anche con riferimento all'impianto tipologico, del manufatto.*

E3: sono consentiti gli interventi di cui agli artt. 3, 4, 5, 6 e 7 della L.R. 24/85 nel rispetto delle presenti norme. La nuova edificazione dovrà essere conseguente per orientamento, dimensioni caratteristiche e tipologia edilizia a quella dei manufatti di interesse ambientale limitrofi.

I limiti massimi di copertura per la realizzazione di annessi rustici sono limitati al 3% della superficie del fondo. L'annesso rustico non dovrà distare più di 25 ml da eventuali altri annessi rustici e più di 50 ml da eventuali altre abitazioni. Tali limiti possono essere superati previa approvazione di un apposito Piano di sviluppo aziendale."

ART. 29 ZONE DI TUTELA E FASCE DI RISPETTO

Le zone di rispetto hanno lo scopo di proteggere le infrastrutture territoriali esistenti o previste dal P.R.G. quali: strade, sorgenti, serbatoi idrici, corsi d'acqua, depuratori, cimiteri, monumenti. In tali zone è vietata qualsiasi edificazione anche interrata che non sia relativa alla struttura protetta. Esse tuttavia concorrono alla formazione del lotto minimo ed hanno la stessa capacità edificatoria delle zone omogenee con cui confinano. Tale capacità può essere sfruttata con edificazione nelle zone omogenee confinanti, nel rispetto della presente normativa. Nelle zone vincolate sono di norma consentite: colture agricole, strade di accesso e parchi a verde naturale attrezzato.

1. RISPETTO STRADALE

La fascia di rispetto stradale coincide con le distanze da osservare per le edificazioni previste dalle presenti norme. Nelle aree asservite sono ammesse le costruzioni a servizio dell'infrastruttura protetta quali: impianti di distribuzione di carburanti, impianto di lavaggio rapidi. Sono inoltre consentite le realizzazioni di infrastrutture tecnologiche: acquedotto, fognature, elettrodotta, ecc.

2. RISPETTO CIMITERIALE

Il P.R.G. ha previsto un'area di rispetto cimiteriale che si estende fino ad un raggio variabile da m. 50 a m. 200, come indicato nelle tavole di progetto. Eventuali riduzioni del vincolo vigente sono disciplinate dalla legislazione vigente.

3. RISPETTO IDRAULICO

Nella fascia di rispetto idraulico dal ciglio dei torrenti e comunque dall'unghia verso campagna delle arginature si applicano le vigenti disposizioni di legge. Sono fatti salvi i disposti del D.P.R. 236/1988 art. 6 - e della legge 431/85. Per gli acquedotti valgono le norme di legge in materia.

Deve in ogni caso essere sentito il parere dell'Ufficio del Genio Civile. Dalle sorgenti va osservata la distanza di protezione di mt. 100 e dai serbatoi di ml. 15.

4. AREE SOGGETTE A VINCOLO IDROGEOLOGICO

In tale aree l'edificazione consentita dal P.R.G. è subordinata a preventivo nulla osta da parte delle autorità competenti. All'interno della delimitazione delle zone da sottoporre a vincolo ai fini della difesa del suolo e del relativo sistema idrogeologico e forestale riportato nelle tavole di piano ma esterne dalle aree soggette a vincolo idrogeologico, ogni intervento suscettibile di modificare l'assetto idrogeologico deve essere preceduto da specifica indagine geotecnica che certifichi la sicurezza dell'intervento stesso.

5. AREE A VERDE PRIVATO

Tali aree devono essere sistemate a parco, prato e giardino. L'indice fondiario massimo è di 0,001 mc/mq.

2.5.2 Analisi delle interferenze del tracciato con l'assetto urbanistico comunale

Analizzando il tracciato è possibile fornire una lettura delle tratte a cielo aperto che vanno a interferire con i territori attraversati, le destinazioni d'uso previste negli strumenti urbanistici e il sistema di vincoli e criticità derivabili dagli strumenti di programmazione e pianificazione locale comunale (PRG e successivi).

La prima tratta del tracciato del 1° LOTTO FUNZIONALE prosegue verso nord a partire dal tracciato esistente della A31 VI-Piovene Rocchette, presentando una prima zona -in fregio alla zona cimiteriale- in trincea (m.350) e dopo il viadotto sull'Astico.

L'Alternativa 1A "Cogollo del Cengio" inizia dalla progressiva circa km 1+328 del tracciato del Progetto Preliminare e termina alla nuova progressiva km 11+169, con una lunghezza pari a 9.850 m.

L'alternativa prende inizio dopo il viadotto Piovene e si sviluppa per i primi 700 metri in trincea fino all'area industriale di Cogollo del Cengio per poi sotto passare una prima volta la ex S.S. 350 con la galleria artificiale Sant'Agata 1 lunga 100 m. Dopo circa 100 m in trincea il tracciato imbecca la galleria S. Agata 2. In questo tratto l'alternativa prevede una variazione altimetrica che abbassa la quota stradale in modo da rendere il tracciato meno visibile dalla vicina Chiesa di Sant'Agata. Successivamente il tracciato piega decisamente verso nord, per poi spostarsi verso ovest. L'alternativa si sviluppa interamente sulla sinistra orografica del torrente Astico.

Nel primo tratto non si riscontrano situazioni di criticità ambientale relativamente a un progetto di lunga gestazione e di impatto atteso (zone agricole e di insediamento industriale).

Allo sbocco della galleria Sant'Agata 2 il tracciato percorre un tratto all'aperto nel quale viene posizionato il nuovo svincolo di Cogollo del Cengio: per limitare l'occupazione di territorio e per non impattare sulla vicina incisione dell'Astico con alti rilevati, lo svincolo è stato studiato con una configurazione diversa rispetto a quella del Progetto Preliminare ed a quello dell'Alternativa 1A in conseguenza della prescrizione n. 6 del CIPE che richiede un abbassamento della livelletta. Il nuovo schema permette di adattarsi al ridotto tratto all'aperto tra le gallerie S. Agata 2 e Cogollo evitando di avere le rampe di accelerazione o decelerazione all'interno delle gallerie.

Dopo il tratto all'aperto il tracciato autostradale sottopassa una seconda volta la ex S.S. 350 ed imbecca la galleria Cogollo, avente lunghezza di circa 6.300 m, per riemergere all'aperto

in corrispondenza dell’attraversamento della Val d’Assa, dove l’alternativa si ricollega con il tracciato del progetto preliminare.

Da qui, il tratto di autostrada rimane invariato rispetto a quanto proposto nelle fasi di progetto precedenti fino all’imbocco Sud della Galleria S. Pietro. Infatti, dalla progressiva km 13+757 inizia il nuovo sviluppo del progetto denominato “Nuovo tracciato prescelto” che prevede una modifica dell’asse viario e del casello in località Pedemonte per raccordarsi con quanto previsto dalla continuazione dell’Autostrada Valdastico A31 Nord nel successivo 2°LOTTO FUNZIONALE.

L’attuale tracciato di progetto della Galleria S. Pietro, seppur molto simile a quello proposto in fase preliminare, prevede un aumento del raggio di curvatura dell’asse viario nel tratto centrale del tunnel per reindirizzare l’imbocco Nord dello stesso in funzione della futura continuazione del tracciato verso Trento. In successione, dopo un breve tratto di impostazione in rilevato, si trova l’ultimo viadotto di progetto denominato Molino che si estende dalla progressiva km 17+338 alla km 17+841 corrispondente alla fine del 1°LOTTO FUNZIONALE. Al di sotto di esso si sviluppa in parte il nuovo casello di Pedemonte che, occupando l’area dell’attuale cava Sipeg, prevede un centro di manutenzione autostradale, un parcheggio ed un’area di servizio a completamento delle opere di svincolo previste dal progetto in esame.

Si vedano gli elaborati grafici J16L1-050204001-0101 fino a J16L1-050204001-0401.

2.5.3 *Matrici di sintesi e valutazione*

Di seguito sono riassunti i principali elementi di interferenza del tracciato con il territorio.

Ad ogni elemento appartenente alla zonizzazione urbanistica, alla classificazione di tutela o vincolo è stato dato un valore tenendo conto dei seguenti criteri:

- tipo di tracciato (galleria, rilevato, trincea, viadotto)
- tipo di vincolo, tutela, zonizzazione
- stato di attuazione delle aree urbanizzate
- urbanizzazione aree contermini
- distanza dell’ambito dal tracciato
- presenza nell’area di altre infrastrutture e/o insediamenti di impatto
- estensione area interessata

I valori sono rappresentati come segue:

Interferenza del Tracciato con Zonizzazione, Tutele e vincoli presenti	
0	nulla
1	scarsa
2	media
3	rilevante
4	molto rilevante

ALTERNATIVA 1A		Distribuzione per tipologia di opere	Estensione (m)	Tipo di interferenza	Valore
Estensione chilometrica					
da	a				
INIZIO ALTERNATIVA 1A - COGOLLO DEL CENGIO km 1 + 328					
1+328	1+700	Trincea 1	372	Zona agricola	1
1+700	2+052	Paratia Sant Agata 1	352	Ambito produttivo	1
2+052	2+152	Galleria artificiale Sant Agata 1	100	Zona agricola, ambito di particolare interesse naturalistico, paesaggistico, archeologico	0
2+152	2+239	Paratia Sant Agata 2	87	Zona agricola, ambito di particolare interesse naturalistico, paesaggistico, archeologico	2
2+239	3+559	Galleria Sant Agata 2	1320	Zona agricola, ambito di particolare interesse naturalistico, paesaggistico, archeologico	0
3+559	4+643	Trincea 2	1084	Zona agricola, ambito di particolare interesse naturalistico, paesaggistico, archeologico	2
4+643	11+169	Galleria Cogollo	6526	Zona agricola, ambito di particolare interesse naturalistico, paesaggistico, archeologico ambito di tutela	0
FINE ALTERNATIVA 1A - COGOLLO DEL CENGIO km 11 + 169					

Tabella 7: Valutazione delle interferenze del tracciato con gli strumenti di pianificazione comunale – ALTERNATIVA 1°

NUOVO TRACCIATO PRESCELTO	Distribuzione per tipologia di opere	Estensione (m)	Tipo di interferenza	Valore
Estensione				

AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD
1° LOTTO - PIOVENE ROCCHETTE – VALLE DELL’ASTICO

chilometrica					
da	a				
INIZIO NUOVO TRACCIATO PRESCELTO km 13 + 757					
13+757	17+200	Galleria San Pietro	3443	Aree di importanza naturalistica e ambientale, vincolo idrogeologico, fasce o zone di rispetto	0
17+200	17+338	Rilevato 1	237	Aree di importanza naturalistica e ambientale, vincolo idrogeologico, fasce o zone di rispetto	4
17+338	17+531	Viadotto Molino	94	Aree di importanza naturalistica e ambientale, vincolo idrogeologico, fasce o zone di rispetto	4
FINE - Comune di VALDASTICO km 17 + 531					
INIZIO - Comune di PEDEMONTE km 17 + 531					
17+531	17+841	Viadotto Molino	310	Zona agricola, vincolo idrogeologico-forestale	3
FINE 1° LOTTO FUNZIONALE- Comune di PEDEMONTE km 17 + 841					

Tabella 8: Valutazione delle interferenze del tracciato con gli strumenti di pianificazione comunale – NUOVO TRACCIATO PRESCELTO

2.5.4 Considerazioni conclusive

L’analisi urbanistica effettuata ha evidenziato le principali criticità sia in termini di funzionalità trasportistica, sia in termini di importi parametrici legati principalmente allo sviluppo delle gallerie e dell’estensione complessiva del tracciato sia, infine, in termini di interferenze con le destinazioni d’uso del territorio.

La presenza di una infrastruttura stradale che si configura quale arteria di scorrimento veloce risulterà almeno nei suoi tratti all’aperto decisamente impattante sul territorio circostante soprattutto lì dove siano previste funzioni di certa sensibilità ambientale od urbanistica.

La localizzazione di opere all’aperto di certa entità potrebbe risultare infatti un limite importante alla funzione urbanistica prevista e dunque generare un impatto difficilmente sanabile, salvo prevedere una variante che cambi tale destinazione.

Maggiore è la funzione “sociale-ambientale” di tale destinazione maggiore sarà la perdita che si verrà a generare.

Resta inteso che la gravità della perdita di funzionalità urbanistico/territoriale è inversamente proporzionale ai benefici di cui potrà godere la collettività con la realizzazione delle opere.

I benefici sono da intendersi sia a livello globale ovvero considerati su tutta l’estensione del corridoio e quindi di carattere regionale/interregionale sia a livello locale e dunque di carattere comunale.

La realizzazione di un’arteria di tale rilevanza riguarda obiettivi che travalicano l’interesse locale a favore di un interesse collettivo di carattere più generale.

Ciò non toglie che a fronte di presunti benefici legati alla realizzazione delle opere sia comunque necessario ed indispensabile riguardare obiettivi di minimizzazione dell’impatto ambientale e, non meno importante, di minimizzazione delle interferenze con le aree a destinazione urbanistica più significativa.

Le opere previste dai due tratti di progetto in esame sono riassunte nella tabella seguente:

Opere d’arte maggiori – Gallerie artificiali e naturali		
Opera	Carreggiata dir. Nord L (m)	Carreggiata dir. Sud L (m)
Galleria art. Agata 1	100	100
Galleria S. Agata 2	1325,28 m	1314,62 m
Galleria Cogollo	6584,507 m	6591,00 m
Galleria Pedescala	1763.30 m	1732.80 m
Galleria S. Pietro	3465 m	3589 m

Opere d’arte maggiori - Viadotti		
Opera	Carreggiata dir. Nord L (m)	Carreggiata dir. Sud L (m)
Viadotto Piovene	285.80 m	285.80 m
Viadotto Assa	107.20 m	107.20 m
Viadotto Settecà	412.25 m	412.25 m
Viadotto Molino	490.50 m	489.35 m

Opere d’arte minori - Cavalcavia	
Opera	Progr. o riferimento
Cavalcavia Via Colombara	Progr. 1+686.45 N e progr. 1+691.51 S
Cavalcavia assi 2 e 3 svincolo di Cogollo	Progr. 3+852.77 N e progr. 3+875.51 S
Cavalcavia asse 4 svincolo di Cogollo	Progr. 4+251.22 N e progr. 4+255.47

La tabella evidenzia il maggiore sviluppo in sotterraneo dell’alternativa rispetto al tracciato del progetto preliminare. L’Alternativa 1A risolve anche le problematiche delle gallerie Cogollo, Costa del Prà e Forte Corbin del progetto preliminare, per le criticità in termini di cantierizzazione, a causa della difficile accessibilità in corrispondenza degli imbocchi, e di realizzazione, per la posizione parietale di diversi tratti delle gallerie stesse.

La galleria S. Agata 2 verrà realizzata con scavo tradizionale, come l’analoga galleria del progetto preliminare. Per la galleria Cogollo, invece, considerando l’importante lunghezza di circa 6.300 m, si prevede lo scavo meccanizzato a piena sezione, di forma circolare.

Per entrambe le gallerie la sezione di ciascun fornice prevede una carreggiata con le stesse caratteristiche di quella all’aperto (larghezza complessiva di 11,25 m, comprendenti due corsie di marcia da 3,75 m ciascuna, corsia di emergenza da 3,00 m e banchina laterale in sinistra da 0,75 m). La carreggiata è delimitata da profili ridirettivi.

Dal punto di vista della geometria stradale, nel tracciato dell’alternativa la successione degli elementi geometrici rispetta quanto previsto dalle norme tecniche vigenti, D.M. 5/11/2001 *“Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”*; in particolare non sono richiesti allargamenti della piattaforma per la verifica delle distanze di visuale libera.

In sintesi, si può quindi ritenere che mentre il tratto denominato *“Nuovo tracciato prescelto”* si discosta marginalmente da quanto proposto in fase preliminare solo per permettere un miglior raccordo con la continuazione del progetto verso il lotto trentino, l’alternativa 1A Cogollo del Cengio risolve le seguenti problematiche:

- migliora l’inserimento paesaggistico dell’infrastruttura autostradale eliminando gli alti rilevati e favorendo una maggior mimesi attraverso un aumento dei tratti in sotterraneo;



Figura 9 Fotoinserimento con vista dal Monte Summano

- evita di dover ricorrere ad una variante altimetrica della ex S.S. 350 con l’inserimento di una nuova galleria artificiale S. Agata 1, non prevista nel progetto preliminare, ed abbassando tutto il tratto autostradale precedente che si sviluppa in un corridoio libero all’interno dell’area industriale di Cogollo del Cengio;
- minimizza le interferenze con il torrente Astico;
- elimina gli impatti verso le valenze storico/architettoniche delle chiese di S. Agata e S.

Giorgio;



Figura 10 Fotoinserimento del tratto in trincea scoperta dalla Chiesetta di S. Agata

- elimina l’interferenza con l’area di ampliamento dello stabilimento Siderforge, in Comune di Cogollo del Cengio;
- garantisce la compatibilità con l’invaso di Meda previsto dai provvedimenti in materia di sicurezza idraulica adottati dalla Regione del Veneto;
- non interferisce col fitto reticolo idrografico di corsi d’acqua minori presente in destra Astico;
- risulta conforme all’attuale Strumento Urbanistico adottato dal Comune di Cogollo del Cengio.

3 COERENZA DEL PROGETTO CON IL SISTEMA VINCOLISTICO

3.1 VERIFICA DELLA COERENZA DEL TRACCIATO CON IL SISTEMA DEI VINCOLI

La fase successiva all’individuazione degli elementi e delle aree vincolate ai sensi del D.Lgs.42/04, il “Codice dei Beni culturali e del paesaggio”, che pone misure di vincolo e tutela sul patrimonio culturale costituito dai beni culturali e da quelli paesaggistici, è la valutazione delle eventuali incompatibilità di questi, con il tracciato di progetto dell’opera. Si potrà verificare quindi, con la realizzazione della Carta dei Vincoli, riportando i suddetti elementi e le aree individuate, se il tracciato di progetto possa interferire con questi, in maniera diretta (sovrapponendosi) o indiretta (ricadendo in un intorno variabile di 300 metri circa e fino al Km per elementi più significativi).

Per la costruzione della Carte sono stati utilizzati dati provenienti dai piani regionali (Veneto) e provinciali (Vicenza) del settore di pianificazione e programmazione territoriale generale, che sono stati appena descritti. Inoltre alcune informazioni sono state integrate con materiali provenienti dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici di Vicenza.

L’analisi prende in considerazione i seguenti vincoli provenienti dal D.Lgs. 42/04:

- Architettonico - Beni di interesse architettonico, storico, artistico - art. 9 e 10 (ex L.1089/39)
- Archeologico - Beni ed aree di interesse archeologico - art. 10 (ex L.1089/39)
- Paesaggistico - Aree di notevole interesse pubblico - art. 136 (ex L.1497/39)
- Zone di particolare interesse ambientale (ex Legge Galasso n°431/85)
- Fascia di rispetto dei laghi - art.142 comma 1 lettera b
- Fasce di rispetto dei corsi d'acqua - art.142 comma 1 lettera c
- Montagne con quota superiore a 1600 mslm - art.142 comma 1 lettera d
- Territori coperti da foreste e da boschi - art.142 comma 1 lettera g
- Usi civici - art.142 comma 1 lettera h
- Zone di interesse archeologico - art.142 lettera m
- Grande Guerra - Luoghi identitari della Patria e della Grande Guerra - art. 11 comma 1 lettera i (riferimento anche all’art.255 del D.Lgs. 66/10)
- Vincolo idrogeologico - R.D. n° 3267 del 30/12/1923

I vincoli, siano essi di tipo architettonico, storico od artistico, oppure ancora archeologici, paesaggistici o ambientali, derivanti dal D.Lgs. 42/04 e dal R.D. n° 3267 del 30/12/1923, sono

stati classificati e mappati attraverso il reperimento e l’esame dei piani regionali (Veneto) e provinciali (Vicenza).

Dalla prog. 1+328 fino alla progr. 1+700 il tracciato in trincea passa a nord della fascia di rispetto del corso d’acqua (art. 142 c.1 lett. c del D.Lgs. 42/04).

Anche il tratto in galleria artificiale, che comincia alla progr. 2+052 e prosegue fino alla progr. 2+152 passa a nord della fascia di rispetto dell’Astico; a sud dell’Astico si trova un territorio coperto da foreste e boschi (monte Summano) – art. 142 c. 1 lett. g del D.Lgs. 42/04.

A sud del tratto in galleria che si sviluppa dalla prog. 2+239 alla prog. 3+359 vi è la stessa fascia di rispetto del corso d’acqua (art. 142 c.1 lett. c del D.Lgs. 42/04) e territorio coperto da foreste e boschi (monte Summano) – art. 142 c. 1 lett. g del D.Lgs. 42/04.

L’uscita dalla Galleria S. Agata 2 ricade in una zona caratterizzata dalla presenza di foresta art. 142 c. 1 lett. g del D.Lgs. 42/04.

In corrispondenza dello svincolo di Cogollo, l’asse centrale il tracciato si sviluppa in trincea, mentre la viabilità secondaria è in leggero rilevato o addirittura alla quota del piano campagna circostante. Parte dello svincolo si sviluppa all’interno di un’area caratterizzata da presenza di foresta art. 142 c. 1 lett. g del D.Lgs. 42/04.

L’ultima parte del tracciato 1A, dalla prog. 4+643 alla prog. 11+169 si sviluppa in galleria naturale, quindi di fatto non interferisce con i vincoli sovrastanti il territorio attraversato.

Passando invece al tratto che va dalla progressiva km 13+757 alla progressiva km 17+841 denominato “Nuovo tracciato prescelto”, si riscontra che fino al km 17+200 il progetto si sviluppa in galleria naturale e quindi anche qui non risultano interferenze di fatto con i vincoli del territorio sovrastante.

Uscendo poi dall’imbocco Nord della Galleria S.Pietro, si passa prima in rilevato fino alla prog. km 17+338 per continuare poi nel Viadotto Molino fino alla fine del 1°Lotto Funzionale concluso alla prog. km 17+841. I tratti in questione attraversano in successione il vincolo idrogeologico (R.D. 30/12/1923 n.3267) dato dalla zona della Marogna, un’area caratterizzata dalla presenza di foreste e boschi (art. 142 c. 1 lett. g del D.Lgs. 42/04), la fascia di rispetto del Torrente Astico (art. 142 c.1 lett. c del D.Lgs. 42/04) e infine una zona segnalata come gravata da uso civico (art. 142 c. 1 lett. h del D.Lgs. 42/04).

Si vedano gli elaborati grafici J16L1-050206001-0101 fino a J16L1-050206001-0401.

Per quanto concerne l’iter autorizzativo da seguire nel caso di interferenza con beni paesaggistici vincolati ai sensi del D.Lgs. 42/04, si riporta integralmente quanto previsto dall’art.146:

1. I proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo di immobili e aree oggetto degli atti e dei provvedimenti elencati all'articolo 157, oggetto di proposta formulata ai sensi degli articoli 138 e 141, tutelati ai sensi dell'articolo 142, ovvero sottoposti a tutela dalle disposizioni del piano paesaggistico, non possono distruggerli, né introdurvi modificazioni che rechino pregiudizio ai valori paesaggistici oggetto di protezione.

2. I proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo dei beni indicati al comma 1 hanno l'obbligo di sottoporre alla regione o all'ente locale, al quale la regione ha delegato le funzioni, i progetti delle opere che intendano eseguire, corredati della documentazione prevista, affinché ne sia accertata la compatibilità paesaggistica e sia rilasciata l'autorizzazione a realizzarli.

3. Le regioni, ove stabiliscano di non esercitare direttamente la funzione autorizzatoria di cui al presente articolo, ne possono delegare l'esercizio alle province o a forme associative e di cooperazione degli enti locali in ambiti sovracomunali all'uopo definite ai sensi degli articoli 24, 31 e 32 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, al fine di assicurarne l'adeguatezza e garantire la necessaria distinzione tra la tutela paesaggistica e le competenze urbanistiche ed edilizie comunali. La regione può delegare ai comuni il rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche nel caso in cui abbia approvato il piano paesaggistico ai sensi dell'articolo 143, comma 3, e a condizione che i comuni abbiano provveduto al conseguente adeguamento degli strumenti urbanistici. In ogni caso, ove le regioni deleghino ai comuni il rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche, il parere della soprintendenza di cui al comma 8 del presente articolo resta vincolante.

4. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, d'intesa con la Conferenza Stato-regioni, è individuata la documentazione necessaria alla verifica di compatibilità paesaggistica degli interventi proposti.

5. La domanda di autorizzazione dell'intervento indica lo stato attuale del bene interessato, gli elementi di valore paesaggistico presenti, gli impatti sul paesaggio delle trasformazioni proposte e gli elementi di mitigazione e di compensazione necessari.

6. L'amministrazione competente, nell'esaminare la domanda di autorizzazione, verifica la conformità dell'intervento alle prescrizioni contenute nei provvedimenti di dichiarazione di interesse pubblico e nei piani paesaggistici e ne accerta:

a) la compatibilità rispetto ai valori paesaggistici riconosciuti dal vincolo ed alle finalità di tutela e miglioramento della qualità del paesaggio individuati dalla dichiarazione di notevole interesse pubblico e dal piano paesaggistico;

b) la congruità con i criteri di gestione dell'immobile o dell'area indicati dalla dichiarazione e dal piano paesaggistico.

7. L'amministrazione competente, acquisito il parere della commissione per il paesaggio di cui all'articolo 148 e valutata la compatibilità paesaggistica dell'intervento, entro il termine di quaranta giorni dalla data di ricezione dell'istanza, trasmette al soprintendente la proposta di rilascio o di diniego dell'autorizzazione, corredata dal progetto e dalla relativa documentazione, dandone comunicazione agli interessati. La comunicazione costituisce avviso di inizio del relativo procedimento, ai sensi e per gli effetti della legge 7 agosto 1990, n. 241. Qualora l'amministrazione verifichi che la documentazione allegata non corrisponde a quella prevista al comma 4, chiede le necessarie integrazioni; in tale caso, il termine è sospeso dalla data della richiesta fino a quella di ricezione della documentazione. Qualora l'amministrazione ritenga necessario acquisire documentazione ulteriore rispetto a quella prevista al comma 4, ovvero effettuare accertamenti, il termine è sospeso, per una sola volta, per un periodo comunque non superiore a trenta giorni, dalla data della richiesta fino a quella di ricezione della documentazione, ovvero dalla data di comunicazione della necessità di accertamenti fino a quella di effettuazione degli stessi.
8. Il soprintendente comunica il parere entro il termine perentorio di sessanta giorni dalla data di ricezione della proposta di cui al comma 7. Decorso inutilmente il termine per l'acquisizione del parere, l'amministrazione competente assume comunque le determinazioni in merito alla domanda di autorizzazione. Fino all'approvazione del piano paesaggistico ai sensi dell'articolo 143, comma 3, e all'avvenuto adeguamento ad esso degli strumenti urbanistici comunali, il parere è vincolante, secondo quanto previsto dall'articolo 143, comma 4.
9. Entro il termine di venti giorni dalla ricezione del parere del soprintendente, l'amministrazione competente rilascia l'autorizzazione oppure comunica agli interessati il preavviso di provvedimento negativo ai sensi dell'articolo 10-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni. L'autorizzazione costituisce atto autonomo e presupposto del permesso di costruire o degli altri titoli legittimanti l'intervento edilizio. I lavori non possono essere iniziati in difetto di essa.
10. Decorsi inutilmente i termini indicati al comma 9, è data facoltà agli interessati di richiedere l'autorizzazione alla regione, che provvede anche mediante un commissario ad acta entro il termine di sessanta giorni dalla data di ricevimento della richiesta. Qualora venga ritenuto necessario acquisire documentazione ulteriore o effettuare accertamenti, il termine è sospeso per una sola volta fino alla data di ricezione della documentazione richiesta, ovvero fino alla data di effettuazione degli accertamenti. Laddove la regione non abbia affidato agli enti locali la competenza al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, la richiesta di rilascio in via sostitutiva è presentata alla soprintendenza competente.

11. L'autorizzazione paesaggistica diventa efficace decorsi trenta giorni dalla sua emanazione ed è trasmessa in copia, senza indugio, alla soprintendenza che ha emesso il parere nel corso del procedimento, nonché, unitamente al parere, alla regione, agli enti locali e, ove esistente, all'ente parco nel cui territorio si trovano l'immobile o l'area sottoposti al vincolo.

12. L'autorizzazione paesaggistica, fuori dai casi di cui all'articolo 167, commi 4 e 5, non può essere rilasciata in sanatoria successivamente alla realizzazione, anche parziale, degli interventi.

13. L'autorizzazione paesaggistica è impugnabile, con ricorso al tribunale amministrativo regionale o con ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, dalle associazioni ambientaliste portatrici di interessi diffusi individuate ai sensi dell'articolo 13 della legge 8 luglio 1986, n. 349, e da qualsiasi altro soggetto pubblico o privato che ne abbia interesse. Il ricorso è deciso anche se, dopo la sua proposizione, ovvero in grado di appello, il ricorrente dichiara di rinunciare o di non avervi più interesse. Le sentenze e le ordinanze del tribunale amministrativo regionale possono essere appellate da chi sia legittimato a ricorrere avverso l'autorizzazione paesaggistica, anche se non abbia proposto il ricorso di primo grado.

14. Presso ogni amministrazione competente al rilascio dell'autorizzazione è istituito un elenco, aggiornato almeno ogni quindici giorni e liberamente consultabile, in cui è indicata la data di rilascio di ciascuna autorizzazione paesaggistica, con la annotazione sintetica del relativo oggetto e con la precisazione se essa sia stata rilasciata in difformità dal parere del soprintendente, ove il parere stesso non sia vincolante, o della commissione per il paesaggio. Copia dell'elenco è trasmessa trimestralmente alla regione e alla soprintendenza, ai fini dell'esercizio delle funzioni di vigilanza di cui all'articolo 155.

15. Le disposizioni dei commi da 1 a 14 si applicano anche alle istanze concernenti le attività minerarie di ricerca ed estrazione riguardanti i beni di cui all'articolo 134.

16. Le disposizioni dei commi 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13 e 14, non si applicano alle autorizzazioni per le attività di coltivazione di cave e torbiere. Per tali attività restano ferme le potestà del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, ai sensi della normativa in materia, che sono esercitate tenendo conto delle valutazioni espresse, per quanto attiene ai profili paesaggistici, dal soprintendente competente. Il soprintendente si pronuncia entro trenta giorni dalla richiesta del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.

Dalla progr. 1+328 a 1+700 si osserva la presenza dei giardini pubblici di Piovene Rocchette (a circa 1000m dal tracciato) e del sedime dell'antica ferrovia Piovene-Arsiero (a circa 500m dal tracciato). Proseguendo, da km 1+700 a 2+052 e da km 2+152 al 2+239, col tracciato in trincea entro paratie, si osserva la vicinanza dell'edificio storico della Birreria Real Summano

(a circa 900m dal tracciato) e del sedime dell’antica ferrovia Piovene-Arsiero (a circa 750m dal tracciato). La vicinanza a quest’ultima si verifica ancora nei tratti a cielo aperto (da km 3+559 a 4+643). Considerata la distanza, nonché la livelletta del tracciato, le interferenze si considerano chiaramente indirette.

Per il tratto che va da km 17+200 a km 17+841 non si riscontra la presenza di particolari elementi vincolati se non alcune valenze rappresentate dai centri e dalle aree insediative storiche che comunque non vengono interessate direttamente dal tracciato di progetto.

I tratti in galleria non interferiscono con elementi della carta delle valenze.

Si vedano gli elaborati grafici J16L1-050206002-0101 fino a J16L1-050206002-0401.

Si riporta di seguito una tabella riassuntiva nella quale è riportato il tracciato, suddiviso per intervalli chilometrici con l’indicazione del tipo di opera interferente (trincee, gallerie, viadotti). Viene stabilito quindi se gli elementi e le aree vincolate, localizzati, descritti e catalogati con l’ausilio di diverse colorazioni, rappresentino un’interferenza diretta (elementi di rilievo e tracciati sovrapposti, in arancione), indiretta (elementi di rilievo ricadenti in un intorno variabile rispetto al tracciato, in giallo) oppure diretta o indiretta ma rispetto a vincoli di minore rilievo (in verde).

Per la rappresentazione grafica si rimanda all’elaborato grafico 050206001_0101_OPD_00 - Carta dei vincoli (4 tavole).

Il tracciato viene valutato, oltre che rispetto al sistema vincolistico, come precedentemente descritto, anche in relazione ad un altro elaborato che è stato prodotto, ovvero la Carta delle Valenze. Sono stati riportati infatti tutti quegli elementi sia storico-artistici e architettonici che archeologici, che rivestono una primaria importanza nel sistema delle emergenze della Regione del Veneto, ma che non sono attualmente coperti da nessun decreto di vincolo e tutela. Suddividendo anche in questo caso il tracciato per intervalli chilometrici, sono state individuate le eventuali incompatibilità con le valenze rilevate; in tabella è stato indicato inoltre il tipo di opera da realizzare (rilevato/trincea, viadotto o galleria) e se l’interferenza con gli elementi riportati sia di tipo diretto (valenza e tratto del tracciato sovrapposti) o indiretto (valenza in un’intorno prossimo al tracciato, nel caso in cui l’opera in quel tratto fosse all’aperto).

Nel sistema delle valenze architettoniche ed archeologiche sono state riportate le interferenze con elementi di tipo puntuale, quindi le emergenze rilevate sono minori rispetto a quanto riscontrato in rapporto al sistema vincolistico, dove invece si trovavano anche molti elementi di tipo areale.

Si evince come inoltre la maggior parte delle valenze rilevate si concentri nella prima parte, e nel quale si rilevano anche le interferenze più importanti, di tipo diretto, seppur in galleria: la Chiesa di S. Agata di Cogollo. Laddove invece le valenze rilevate siano particolarmente vicine ai tracciati proposti (in un intorno inferiore ai 300 metri) si dovrà necessariamente tenere in considerazione l’impatto dell’opera, che sia un viadotto, una trincea o rilevato o un imbocco di galleria, con l’emergenza e l’area circostante, mitigandone la presenza sia dal punto di vista dell’impatto visivo che ambientale, con la realizzazione di opere a verde.

Di seguito si riporta la tabella riassuntiva delle interferenze con il sistema dei vincoli rilevato.

AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD
1° LOTTO - PIOVENE ROCCHETTE – VALLE DELL'ASTICO

ALTERNATIVA 1A			Sistema vincolistico di cui al D.Lgs. 42/04 "Codice dei Beni Culturali"						Altri riferimenti normativi
			BENI CULTURALI Vincolo architettonico	BENI PAESAGGISTICI Vincolo Paesaggistico	BENI PAESAGGISTICI Vincolo Legge Galasso				Vincolo idrogeologico
Intervallo chilometrico	Opera interferente	Comune di riferimento	Beni di interesse architettonico, storico, artistico art. 9 e 10 del D.Lgs. 42/04 (ex L. 1089/39)	Aree di notevole interesse pubblico art. 136 del D.Lgs. 42/04 (ex. L. 1497/39)	Fasce di rispetto dei corsi d'acqua - art.142 c. 1 lett. c del D.Lgs. 42/04 (ex. L. 431/85)	Parchi e riserve - art. 142 c. 1 lett. f del D.Lgs. 42/04 (ex. L. 431/85)	Territori coperti da foreste e boschi - art. 142 c. 1 lett. g del D.Lgs. 42/04 (ex. L. 431/85)	Usi civici - art. 142 c,1 lett. h del D.Lgs. 42/04 (ex. L. 431/85)	Vincolo idrogeologico R.D. 30/12/1923 n. 3267
INIZIO ALTERNATIVA 1A - COGOLLO DEL CENGIO km 1 +328									
da km 1 + 328 a km 1 + 700	Trincea 1	Cogollo del Cengio	Giardini pubblici di Piovene Rocchette (distanza di circa 1000 m)	Sedime antica ferrovia Piovene-Arsiero (distanza di circa 550 m)	Torrente Astico	-	Vegetazione ripariale Torrente Astico, Aree boscate Monte Summano	-	
da km 1 + 700 a km 2 + 052	Paratia Sant Agata 1	Cogollo del Cengio	Birreria Real Summano (distanza di circa 1000 m)	Sedime antica ferrovia Piovene-Arsiero (distanza di circa 500 m)	Torrente Astico	-	Vegetazione ripariale Torrente Astico, Aree boscate Monte Summano	-	
da km 2 + 152 a km 2 + 239	Paratia Sant Agata 2	Cogollo del Cengio	Birreria Real Summano (distanza di circa 900 m)	Sedime antica ferrovia Piovene-Arsiero (distanza di circa 500 m)	Torrente Astico	-	Vegetazione ripariale Torrente Astico, Aree boscate Monte Summano	-	

AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD
1° LOTTO - PIOVENE ROCCHETTE – VALLE DELL'ASTICO

ALTERNATIVA 1A			Sistema vincolistico di cui al D.Lgs. 42/04 "Codice dei Beni Culturali"						Altri riferimenti normativi
			BENI CULTURALI Vincolo architettonico	BENI PAESAGGISTICI Vincolo Paesaggistico	BENI PAESAGGISTICI Vincolo Legge Galasso				Vincolo idrogeologico
Intervallo chilometrico	Opera interferente	Comune di riferimento	Beni di interesse architettonico, storico, artistico art. 9 e 10 del D.Lgs. 42/04 (ex L. 1089/39)	Aree di notevole interesse pubblico art. 136 del D.Lgs. 42/04 (ex. L. 1497/39)	Fasce di rispetto dei corsi d'acqua - art.142 c. 1 lett. c del D.Lgs. 42/04 (ex. L. 431/85)	Parchi e riserve - art. 142 c. 1 lett. f del D.Lgs. 42/04 (ex. L. 431/85)	Territori coperti da foreste e boschi - art. 142 c. 1 lett. g del D.Lgs. 42/04 (ex. L. 431/85)	Usi civici - art. 142 c,1 lett. h del D.Lgs. 42/04 (ex. L. 431/85)	Vincolo idrogeologico R.D. 30/12/1923 n. 3267
da km 3 + 559 a km 4 + 643	Trincea 2	Cogollo del Cengio	-	Sedime antica ferrovia Piovene-Arsiero (distanza di circa 750 m)	Torrente Astico, Val Canaglia	-	Vegetazione ripariale Torrente Astico, Aree boscate Monte Summano, Aree boscate Monte Cengio	-	
FINE ALTERNATIVA 1A - COGOLLO DEL CENGIO km 11 + 169									

Tabella 9: Valutazione delle interferenze del tracciato con il sistema vincolistico di cui al D.Lgs. 42/04 – ALTERNATIVA 1A

AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD
1° LOTTO - PIOVENE ROCCHETTE – VALLE DELL'ASTICO

NUOVO TRACCIATO PRESELTO			Sistema vincolistico di cui al D.Lgs. 42/04 "Codice dei Beni Culturali"						Altri riferimenti normativi
			BENI CULTURALI Vincolo architettonico	BENI PAESAGGISTICI Vincolo Paesaggistico	BENI PAESAGGISTICI Vincolo Legge Galasso				Vincolo idrogeologico
Intervallo chilometrico	Opera interferente	Comune di riferimento	Beni di interesse architettonico, storico, artistico art. 9 e 10 del D.Lgs. 42/04 (ex L. 1089/39)	Aree di notevole interesse pubblico art. 136 del D.Lgs. 42/04 (ex. L. 1497/39)	Fasce di rispetto dei corsi d'acqua - art.142 c. 1 lett. c del D.Lgs. 42/04 (ex. L. 431/85)	Parchi e riserve - art. 142 c. 1 lett. f del D.Lgs. 42/04 (ex. L. 431/85)	Territori coperti da foreste e boschi - art. 142 c. 1 lett. g del D.Lgs. 42/04 (ex. L. 431/85)	Usi civici - art. 142 c,1 lett. h del D.Lgs. 42/04 (ex. L. 431/85)	Vincolo idrogeologico R.D. 30/12/1923 n. 3267
INIZIO NUOVO TRACCIATO PRESELTO km 13 + 757									
da km 17 + 200 a km 17 + 338	Rilevato 1	Valdastico	-	-	Torrente Astico	-	Vegetazione ripariale Torrente Astico, Aree boscate		
da km 17 + 338 a km 17 + 531	Viadotto Molino	Valdastico	-	-	Torrente Astico	-	Vegetazione ripariale Torrente Astico, Aree boscate		
FINE - Comune di VALDASTICO km 17 + 531									
INIZIO - Comune di PEDEMONTE km 17 + 531									

AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD
1° LOTTO - PIOVENE ROCCHETTE – VALLE DELL'ASTICO

NUOVO TRACCIATO PRESCELTO			Sistema vincolistico di cui al D.Lgs. 42/04 "Codice dei Beni Culturali"						Altri riferimenti normativi
			BENI CULTURALI Vincolo architettonico	BENI PAESAGGISTICI Vincolo Paesaggistico	BENI PAESAGGISTICI Vincolo Legge Galasso				Vincolo idrogeologico
Intervallo chilometrico	Opera interferente	Comune di riferimento	Beni di interesse architettonico, storico, artistico art. 9 e 10 del D.Lgs. 42/04 (ex L. 1089/39)	Aree di notevole interesse pubblico art. 136 del D.Lgs. 42/04 (ex. L. 1497/39)	Fasce di rispetto dei corsi d'acqua - art.142 c. 1 lett. c del D.Lgs. 42/04 (ex. L. 431/85)	Parchi e riserve - art. 142 c. 1 lett. f del D.Lgs. 42/04 (ex. L. 431/85)	Territori coperti da foreste e boschi - art. 142 c. 1 lett. g del D.Lgs. 42/04 (ex. L. 431/85)	Usi civici - art. 142 c,1 lett. h del D.Lgs. 42/04 (ex. L. 431/85)	Vincolo idrogeologico R.D. 30/12/1923 n. 3267
da km 17 + 531 a km 17 + 841	Paratia Sant Agata 2	Pedemonte	-	-	Torrente Astico	-	Vegetazione ripariale Torrente Astico, Aree boscate		
FINE 1° LOTTO FUNZIONALE- Comune di PEDEMONTE km 17 + 841									

Tabella 10: Valutazione delle interferenze del tracciato con il sistema vincolistico di cui al D.Lgs. 42/04 – NUOVO TRACCIATO PRESCELTO

AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD
1° LOTTO - PIOVENE ROCCHETTE – VALLE DELL'ASTICO

	tipologia tratto	ALTERNATIVA 1A																
		Trincea 1	Viadotto Piovene	Viadotto Piovene	Trincea 1	Trincea 1	Paratia Sant Agata 1	Galleria artificiale Sant Agata 1	Paratia Sant Agata 2	Galleria Sant Agata 2	Trincea 2	Galleria Cogollo	Galleria Cogollo	Viadotto Assa	Galleria Pedescala	Viadotto Settecà	Galleria San Pietro	
	inizio-fine	0+000 a 0+818	0+818 a 0+975	0+975 a 1+115	1+115 a 1+328	1+328 a 1+700	1+700 a 2+052	2+052 a 2+152	2+152 a 2+239	2+239 a 3+559	3+559 a 4+643	4+643 a 11+169	11+169 a 11+224	11+124 a 11+361	11+361 a 13+110	13+110 a 13+682	13+682 a 13+757	
	lunghe (m)	818	157	140	213	372	352	100	87	1320	1084	6526	55	137	1749	572	75	
Architettonico - Beni di interesse architettonico, storico, artistico - art. 9 e 10 (ex L.1089/39)	m lineari di interferenza del tratto con il vincolo	-	-	-	-	-	-	-	-	Chiesetta Sant'Agata	-	-	-	-	-	-	-	
Archeologico - Beni ed aree di interesse archeologico - art. 10 (ex L.1089/39)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Paesaggistico - Aree di notevole interesse pubblico - art. 136 (ex L.1497/39)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4960	-	-	-	-	-
Zone di particolare interesse ambientale (ex Legge Galasso n°431/85)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fascia di rispetto dei laghi - art.142 comma 1 lettera b		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fasce di rispetto dei corsi d'acqua - art.142 comma 1 lettera c		35	157	140	15	11	-	-	-	-	-	-	81	55	137	120	572	-
Montagne con quota superiore a 1600 mslm - art.142 comma 1 lettera d		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Territori coperti da foreste e da boschi art.142 comma 1 lettera g		40	157	140	20	20	-	-	-	-	500	235	5430	55	50	1749	320	75
Usi civici - art.142 comma 1 lettera h		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zone di interesse archeologico - art.142 lettera m		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Grande Guerra - Luoghi identitari della Patria e della Grande Guerra - art. 11 comma 1 lettera i (riferimento anche all'art.255 del D.Lgs. 66/10)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500	-	-	-	-	-
Vincolo idrogeologico - R.D. n° 3267 del 30/12/1923		-	110	40	-	-	-	-	-	-	-	-	5680	50	-	1400	-	-

Tabella 11: Valutazione quantitativa delle interferenze del tracciato con il sistema vincolistico – ALTERNATIVA 1A

AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD
1° LOTTO - PIOVENE ROCCHETTE – VALLE DELL’ASTICO

	tipologia tratto	NUOVO TRACCIATO DI PROGETTO			
		Galleria San Pietro	Rilevato 1	Viadotto Molino	Viadotto Molino
	inizio-fine	13+757 a 17+200	17+200 a 17+338	17+338 a 17+531	17+531 a 17+841
	lunghezza (m)	3443	237	94	310
Architettonico - Beni di interesse architettonico, storico, artistico - art. 9 e 10 (ex L.1089/39)	m lineari di interferenza del tratto con il vincolo	-	-	-	-
Archeologico - Beni ed aree di interesse archeologico - art. 10 (ex L.1089/39)		-	-	-	-
Paesaggistico - Aree di notevole interesse pubblico - art. 136 (ex L.1497/39)		-	-	-	-
Zone di particolare interesse ambientale (ex Legge Galasso n°431/85)		-	-	-	-
Fascia di rispetto dei laghi - art.142 comma 1 lettera b		-	-	-	-
Fasce di rispetto dei corsi d'acqua - art.142 comma 1 lettera c		325	20	94	310
Montagne con quota superiore a 1600 mslm - art.142 comma 1 lettera d		-	-	-	-
Territori coperti da foreste e da boschi art.142 comma 1 lettera g		3443	237	94	310
Usi civici - art.142 comma 1 lettera h		-	-	20	310
Zone di interesse archeologico - art.142 lettera m		-	-	-	-
Grande Guerra - Luoghi identitari della Patria e della Grande Guerra - art. 11 comma 1 lettera i (riferimento anche all'art.255 del D.Lgs. 66/10)		-	-	-	-
Vincolo idrogeologico - R.D. n° 3267 del 30/12/1923		2560	237	94	120

Tabella 12: Valutazione quantitativa delle interferenze del tracciato con il sistema vincolistico – NUOVO TRACCIATO PRESCELTO

3.2 STUDIO ARCHEOLOGICO DI CUI ALL’ART. 95 DEL D.LGS. 163/06

Per l’analisi del tracciato considerato è stato preso in considerazione un territorio piuttosto ampio, lo studio ha riguardato la raccolta dei dati archeologici editi (presenti in pubblicazioni e periodici di carattere archeologico, ovvero nei Piani di Assetto Territoriale e nei PRG dei Comuni di Cogollo, Valdastico e Pedemonte) ed inediti (presenti negli archivi delle Soprintendenze Archeologiche del Veneto e presso i gruppi archeologici locali).

In data 7 ed 8 marzo 2017 è stato effettuato inoltre un rilievo geofisico finalizzato alla valutazione del rischio archeologico presso i Comuni di Piovene Rocchette e Cogollo del Cengio (Vicenza).

Tali attività sono state preventivamente concertate con la competente Soprintendenza Archeologica di Padova (Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per le Province di Verona, Rovigo e Vicenza), di cui al parere della stessa n. 2430 del 01/02/2017.

Si rimanda all’elaborato 040101001_0101_OPD_00 “Relazione di impatto archeologico” per dettagli e agli elaborati grafici 050206003_0101_OPD_00, la Carta delle presenze e del rischio archeologico ed indagine fotointerpretativa (4 tavole), che insieme alle schede dei siti archeologici² completano l’argomento trattato.

² Con il termine sito archeologico in questa sede si intende qualsiasi evidenza di carattere archeologico derivante da resti visibili ancora in sito, da interventi di scavo archeologico, da rinvenimenti casuali e/o sporadici oppure da semplici notizie bibliografiche la cui posizione possa essere stabilita con un certo grado di affidabilità. Le informazioni raccolte per ogni singolo sito sono state organizzate in schede vedi 040102002_0101_OPD_00 – Schede siti archeologici, nella quale sono stati sintetizzati i dati maggiormente significativi.

3.3 VERIFICA DELLA COERENZA DEL TRACCIATO CON AREE A PERICOLOSITA’ IDRAULICA

Dagli elaborati grafici 050205001_0101_OPD_00 Carta della pericolosità idraulica (4 tavole) si evince che il tratto 1A non interessa aree caratterizzate dal PAI come aree a pericolosità idraulica.

Per il tratto che va dal km 13+757 al km 17+841 invece, si può notare che in corrispondenza dell’attraversamento del Torrente Astico il Viadotto Molino incontra una zona individuata dal PAI della Regione Veneto come Pericolosità Idraulica Elevata P3. L’area in questione viene però recepita e risolta già in fase preliminare nel momento della progettazione delle opere relative al tratto in esame.

Si vedano gli elaborati grafici J16L1-050205001-0101 fino a J16L1-050205001-0401.

3.4 VERIFICA DELLA COERENZA DEL TRACCIATO CON AREE DI INTERESSE NATURALISTICO

Con riferimento agli elaborati grafici 050207001_0101_OPD_00 Carta della aree di interesse naturalistico (4 tavole) si nota come il tracciato dell’Alternativa 1A passi in vicinanza al sito IT 3210040 SIC e ZPS ad una distanza di circa 800m in linea d’aria, nei tratti più vicini.

Nella parte denominata “Nuovo tracciato prescelto” invece, si può notare la presenza del sito IT 3220036 SIC e ZPS che si trova però al di fuori del buffer di studio (distanza di circa 2700m in linea d’aria dal tracciato).

Si vedano gli elaborati grafici J16L1-050207001-0101 fino a J16L1-050207001-0401.

La valutazione di incidenza del tracciato sull’area Natura 2000 è oggetto di relazione specialistica a sé, si rimanda per dettagli alla Relazione di screening per la valutazione di incidenza – elab. 050501001_0101_OPD_00.

3.5 VERIFICA DELLA COERENZA DEL TRACCIATO CON AREE A PERICOLOSITA’ E RISCHIO FRANE E VALANGHE

Con riferimento agli elaborati grafici 050205002_0101_OPD_00 Carta del rischio frane (4 tavole) e 050205003_0101_OPD_00 Carta del rischio valanghe (4 tavole) si evince che:

- Il tratto 1A non attraversa aree caratterizzate da pericolosità geologica, ma sono segnalati alcuni dissesti franosi delimitati interferenti col tracciato in galleria (alla km 5+700 circa e 8+800 circa; sono indicati anche elementi geomorfologici connessi a fenomeni di instabilità (km 7+200, 8+500);

- Il tratto 1A interferisce al km 8+500, dove il tracciato si sviluppa in galleria, con un'area di pericolosità moderata P2 identificata dal PAI;
- Il tratto denominato “Nuovo tracciato prescelto” da circa il km 15+200 fino alla fine del tracciato del 1°Lotto Funzionale (km 17+841) attraversa per la maggior parte in galleria naturale il dissesto franoso della Marogna individuato come classe P4- Pericolosità geologica molto elevata dal PAI;
- Il tratto denominato “Nuovo tracciato prescelto” non attraversa particolari aree segnalate nella carta del rischio valanghe.

Si vedano gli elaborati grafici J16L1-050202002-0101 fino a J16L1-050205002-0401 e J16L1-050205003-0101 fino a J16L1-050205003-0401.