

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



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

CUP: J41E9100000009

U.O. ARCHITETTURA, AMBIENTE E TERRITORIO

PROGETTO PRELIMINARE

LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA

LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA

NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

RELAZIONE GENERALE VOLUME 1

SCALA:

RELAZIONE GENERALE



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

I N O F 2 0 R 2 2 R G S A 0 0 0 P 0 0 1 B

Rev	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	EMISSIONE ESECUTIVA	F.Ventura	Dicembre 2016	G.Dajelli	Dicembre 2016	C.Mazzocchi	Dicembre 2016	A. Mazzocchi Dicembre 2016
B	EMISSIONE ESECUTIVA	F.Ventura	Giugno 2017	G.Dajelli	Giugno 2017	C.Mazzocchi	Giugno 2017	A. Mazzocchi Giugno 2017

ITALFER
Dot. Arch. *[Signature]*
Ordine Architettura
n. 10484

File: IN0F20R22RGSA000P001B.doc

n. Elab.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

INDICE

1	INTRODUZIONE GENERALE AL PROGETTO	5
2	CONTENUTI, ARTICOLAZIONE E FINALITA' DEL PRESENTE DOCUMENTO	9
2.1	SCOPO DEL DOCUMENTO	9
2.2	DOCUMENTI ALLEGATI	9
3	APPROCCIO METODOLOGICO	10
3.1	IL SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE	10
4	INQUADRAMENTO TERRITORIALE DEL PROGETTO	15
5	IL CONTESTO LEGISLATIVO	17
5.1	LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO IN MATERIA DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE	17
5.1.1	<i>Directive Comunitarie</i>	17
5.1.2	<i>Normativa nazionale</i>	17
5.1.3	<i>Normativa regionale</i>	18
5.2	LA PRINCIPALE NORMATIVA AMBIENTALE DI RIFERIMENTO PER IL PROGETTO	20
6	ANALISI DEGLI STRUMENTI DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, AMBIENTALE E DI SETTORE	21
6.1	INTRODUZIONE	21
6.2	ENTI CONTATTATI PER LA RACCOLTA DEI DATI	21
6.3	PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE NEL SETTORE DEI TRASPORTI	22
6.3.1	<i>Settore dei Trasporti – Le strategie Comunitarie</i>	22
6.3.2	<i>Settore dei Trasporti – Livello Nazionale e Regionale</i>	26
6.4	PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE SOCIO-ECONOMICA	37
6.4.1	<i>Quadro Strategico nazionale 2007-2013</i>	38
6.4.2	<i>Programma Operativo Regione Veneto del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) 2007-2013</i> 40	
6.4.3	<i>Programma Operativo Regione Veneto del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) 2014-2020</i> 41	

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

6.4.4	<i>Programma di Sviluppo Rurale (PSR) 2007-2013 del Veneto</i>	43
6.4.5	<i>Programma di Sviluppo Rurale (PSR) 2014-2020 del Veneto</i>	45
6.4.6	<i>Analisi di coerenza</i>	47
6.5	PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE	48
6.5.1	<i>Legge Regionale di Governo del Territorio</i>	48
6.5.2	<i>Pianificazione territoriale Regionale</i>	54
6.5.3	<i>Pianificazione Territoriale Provinciale</i>	73
6.5.4	<i>Pianificazione Comunale</i>	83
6.6	PIANIFICAZIONE AMBIENTALE	97
6.6.1	<i>Piano di gestione del distretto idrografico delle Alpi Orientali</i>	97
6.6.2	<i>Piano di tutela delle acque</i>	110
6.6.3	<i>Pianificazione di bacino</i>	116
6.6.4	<i>Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera</i>	126
6.6.5	<i>Piano Faunistico - Venatorio Provinciale 2013-2017</i>	133
7	VINCOLI	138
7.1	I BENI PAESAGGISTICI	138
7.2	I BENI CULTURALI E ARCHITETTONICI	141
7.3	VINCOLO IDROGEOLOGICO	142
8	LE AREE NATURALI PROTETTE	144
8.1	NORMATIVA DI RIFERIMENTO	144
8.1.1	<i>Livello Comunitario</i>	144
8.1.2	<i>Livello nazionale</i>	144
8.1.3	<i>Livello Regionale</i>	144
8.1.4	<i>Rete Natura 2000</i>	145
8.1.5	<i>Area Naturale Protetta di Interesse Locale</i>	147
8.2	SITI DI INTERESSE COMUNITARIO	149

	<p>LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST</p>												
<p>RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IN0F</td> <td>00 R 22</td> <td>RG</td> <td>SA000P001</td> <td>B</td> <td>4 di 153</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	IN0F	00 R 22	RG	SA000P001	B	4 di 153
PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
IN0F	00 R 22	RG	SA000P001	B	4 di 153								

8.3	ZONE DI PROTEZIONE SPECIALE	150
9	CONCLUSIONI E VALUTAZIONI DELLA SIGNIFICATIVITA'	151
9.1	IMPATTO LEGISLATIVO	151
9.2	INTERAZIONE OPERA – AMBIENTE.....	152
9.3	PERCEZIONE DEGLI STAKEHOLDER.....	153

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

1 INTRODUZIONE GENERALE AL PROGETTO

L'area Nord-Est dell'Italia rappresenta una delle realtà più significative del sistema ferroviario italiano per quanto riguarda i traffici sia nazionali sia internazionali ed in particolare Verona costituisce uno dei Nodi infrastrutturali più importanti per volumi di traffico ferroviario trattati e per sviluppo previsto nei prossimi anni, in quanto esso costituisce il punto di connessione di due rilevanti Diretrtrici internazionali: Ovest-est (Lisbona-Barcellona-Torino-Verona-Venezia-Trieste-Kiev) e Nord-Sud (Berlino-Monaco-Verona-Bologna-Napoli); dallo stesso nodo si diramano inoltre i collegamenti dell'asse del Brennero con i porti ubicati sul mare Tirreno e su quello Adriatico, costituiti rispettivamente dagli itinerari Brennero-Parma-Livorno e Brennero-Ancona-Bari.

In relazione a quanto definito nel "Regolamento (UE) N. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del consiglio dell'11 Dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti", l'intervento in progetto ricade nel Corridoio della rete centrale denominato "Mediterraneo" e si colloca sull'allineamento Tarragona – Barcellona – Perpignan – Marsiglia/Lione – Torino – Novara – Milano – Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Capodistria - Lubiana – Budapest.

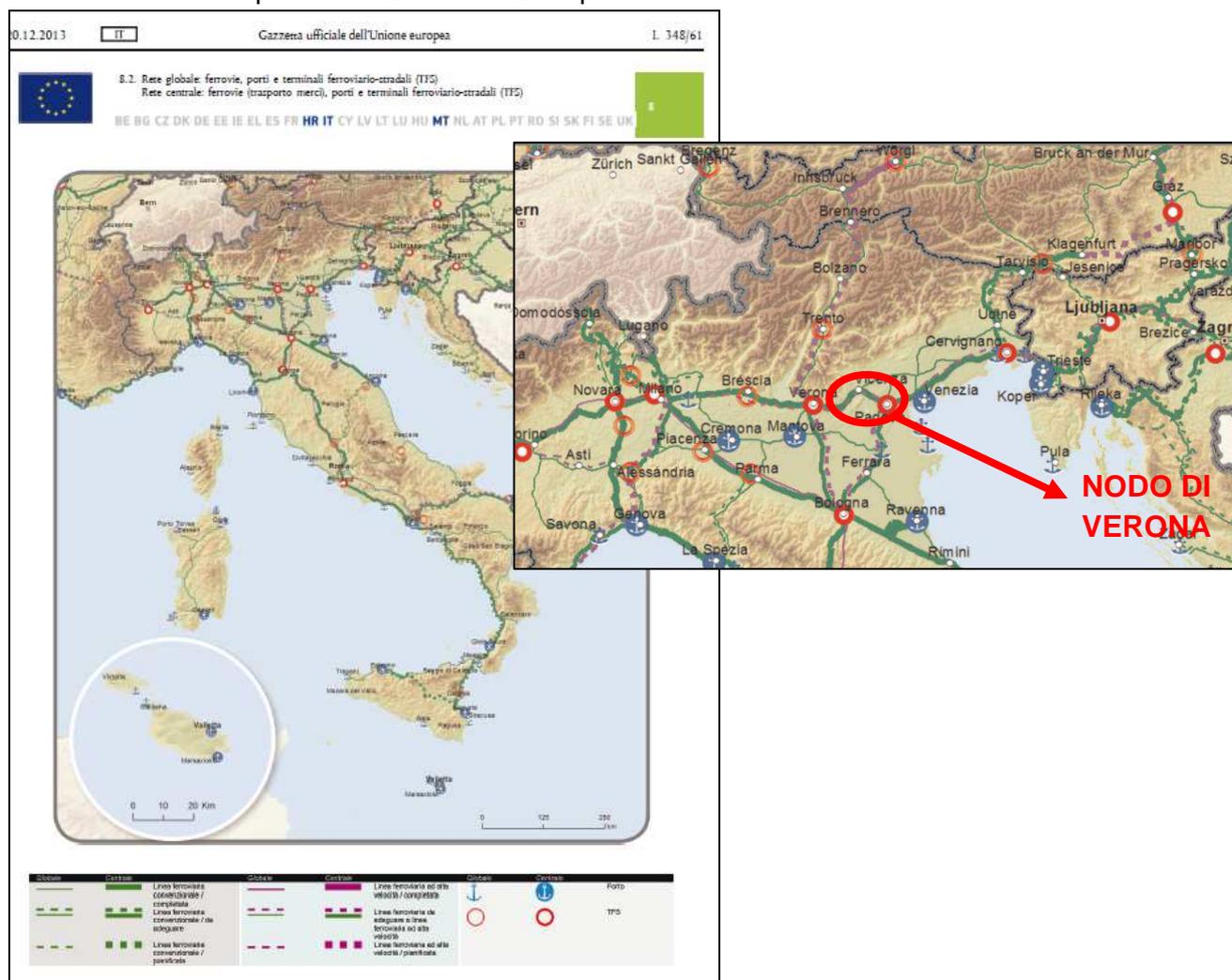


Figura 1-1 - Estratto da "Regolamento (UE) N. 1315/2013".

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 6 di 153

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

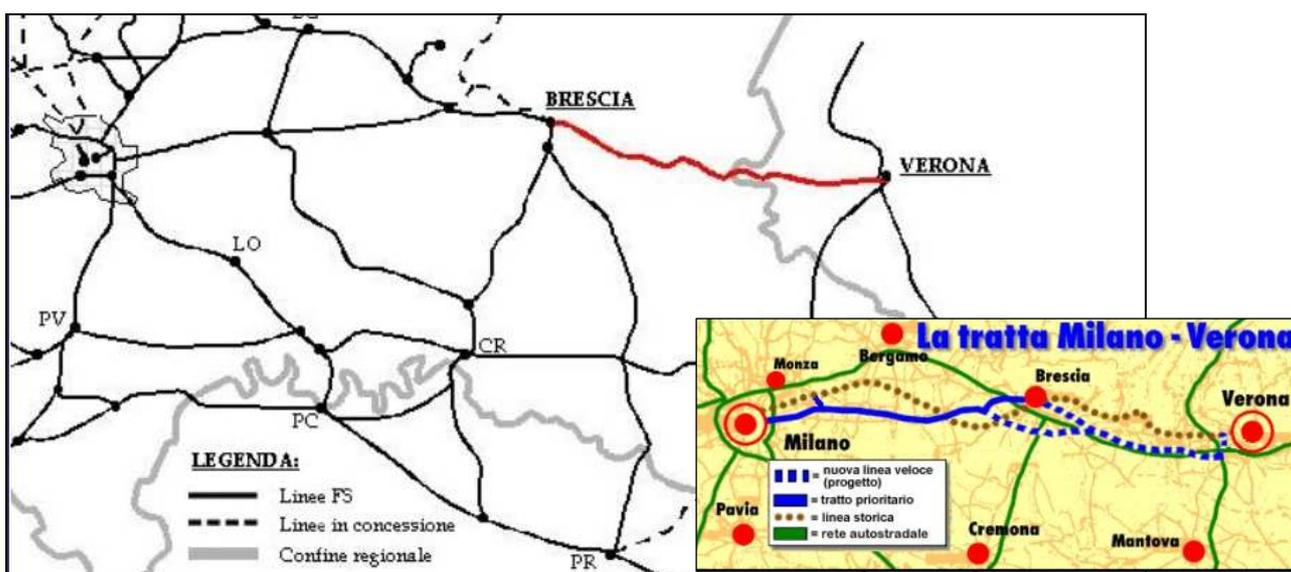


Figura 1-2. Tratta Milano – Venezia

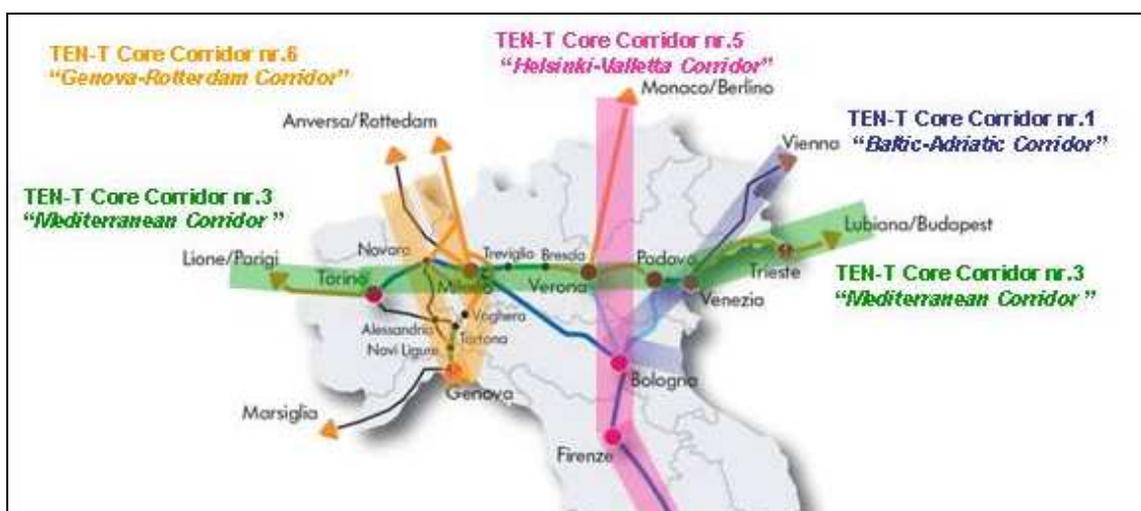


Figura 1-3. Corridoi transalpini

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

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

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

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

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

La corte dei conti, con Delibera n.18/2008/P del 15 Dicembre 2008, ha ruscato il visto alla Delibera CIPE n. 10/2008 relativa all'opera, per mancanza di fondi, non consentendo il perfezionamento del relativo iter autorizzativo. Secondo la Corte dei Conti, infatti; *"la Programmazione della spesa per far fronte all'opera in questione si presentava, infatti, allo stato indefinita e non dunque ancora matura per un atto programmatico pienamente avveduto secondo quanto richiesto dalla vigente Normativa"*.

A seguito dell'entrata in vigore della Legge di stabilità del 2014, che all'articolo 1 comma 76 annovera le tratte Brescia-Verona e Verona-Padova tra quelle da realizzare per lotti costruttivi, RFI ha definito:

- gli interventi funzionali all'ingresso della linea Brescia-Verona ("Nodo di Verona Ovest"), inseriti nell'ambito del progetto della tratta Brescia-Verona;
- gli interventi funzionali all'ingresso della linea Verona-Padova ("Nodo di Verona Est"), inseriti nell'ambito del progetto della tratta Verona-Padova.

Il progetto preliminare relativo agli interventi che costituiscono l'ingresso Ovest del nodo di Verona per l'inserimento della linea AV/AC Milano-Verona-Venezia, si è basato sull'aggiornamento ed attualizzazione del progetto presentato al CIPE nel 2004, ed è quindi costituito dalla sola prima fase funzionale dell'originario intervento "Sistemazione del Nodo AV/AC di Verona" (ingresso Ovest del Nodo di Verona).

Il progetto Preliminare del Nodo Verona Ovest è stato trasmesso nell'ottobre 2016 agli Enti/Ministeri interessati per l'avvio dell'iter procedurale.

Il presente progetto, basato sull'aggiornamento ed attualizzazione del progetto presentato al CIPE nel 2004, è costituito dalla seconda e terza fase funzionale dell'originario intervento di "Sistemazione del Nodo AV/AC di Verona" (**Ingresso Est del Nodo di Verona**).

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

Il progetto, oggetto del presente studio, prevede la realizzazione dell'ingresso Est nel nodo ferroviario di Verona della nuova tratta AV/AC Verona-Padova e il suo collegamento con quanto già realizzato con l'intervento dell'ingresso da Ovest della tratta Brescia-Verona.

Il progetto rappresenta la seconda e conclusiva fase dell'intervento complessivo di sistemazione del nodo AV/AC di Verona.

 GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST						
RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IN0F	00 R 22	RG	SA000P001	B	8 di 153

Gli interventi consistono principalmente nella realizzazione di:

- Nuovo scalo in località Cason;
- interventi puntuali di modifica di tracciato sulle linee Milano-Venezia storica e Verona-Brennero;
- nuova linea AV/AC Milano-Venezia
- modifica di tracciato dei raccordi merci: bivio S.Massimo-Verona P.N. scalo, Quadrante Europa-Verona P.N. scalo, bivio S.Lucia-Verona P.N. scalo;
- interventi nell'ambito della stazione di Verona P.N.
- interventi nell'ambito della stazione di Verona P.V.

I limiti degli interventi relativi al tracciato ferroviario sulla direttrice Est-Ovest sono i seguenti:

- Lato Ovest - Km 143+875 linea AV/AC MI-VE ; Km 144+881 linea storica MI-VE
- Lato Est – Km 150+451 linea AV/AC MI-VE ; Km 151+353 linea storica MI-VE

Si fa presente che l'intervento sullo scalo Cason verrà realizzato a Nord delle linee indipendente merci, MI-VE storica e MI-VE AV/AC previste nel progetto "Nodo AV/AC di Verona-ingresso Ovest".

Il nuovo scalo sarà collegato alla linea indipendente merci in prossimità dei Km 141+240 e 142+900 della linea AV/AC (rispettivamente PK 142+246 e 143+906 attuale linea MI-VE storica) Lo scalo sarà costituito da tre binari con modulo compreso tra 1060 m e 960 m.

Per ogni maggiore dettaglio relativamente agli interventi oggetto del presente studio si rimanda alla Relazione Volume 2.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST						
RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 9 di 153

2 CONTENUTI, ARTICOLAZIONE E FINALITA' DEL PRESENTE DOCUMENTO

2.1 Scopo del documento

Nell'ambito dello SIA, la finalità principale illustrata nella presente relazione è quella di fornire gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale.

Tale settore dello SIA comporta, pertanto, un processo di analisi e valutazione del rapporto tra opera e atti di pianificazione e programmazione, finalizzato a evidenziare le corrispondenze tra opera e previsioni degli strumenti urbanistici, nonché a interpretare il rapporto tra il progetto, le modificazioni da esso indotte alla struttura territoriale ed il modello di assetto territoriale attuale.

Tale processo di analisi permette di verificare, inoltre, le condizioni di attualità del progetto in rapporto con la rete ferroviaria esistente.

L'analisi è stata incentrata sulla ricostruzione della legislazione e della attuazione seguita dalla Regione Veneto, dagli altri Enti territoriali e locali, in tema di pianificazioni e programmazioni all'interno delle quali è inquadrabile l'opera in esame.

A partire dalla descrizione dei contenuti degli atti di pianificazione e programmazione indagati, con particolare riferimento agli aspetti direttamente ed indirettamente riconducibili all'opera in progetto, sono stati individuati e descritti i rapporti di coerenza dell'opera in esame con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti di pianificazione e programmazione esaminati.

Il tema dei rapporti tra opera e disciplina di tutela è stato affrontato con riferimento a:

- Beni culturali
- Vincoli paesaggistici;
- Vincoli idrogeologici.
- Sistema delle aree protette, intendendo sia quelle propriamente dette ai sensi della Legge Quadro delle Aree Protette 394/94, sia aree SIC e ZPS.

2.2 Documenti allegati

Di seguito si riporta l'elenco elaborati di riferimento

RELAZIONE GENERALE VOLUME 1		
Relazione generale	INF020R22RGSA000P001B	-
Corografia generale	INF020R22N4SA000P001B	1:10.000
Carta della programmazione territoriale e paesistica	INF020R22NXSA000P001B	varie
Uso programmato del suolo	INF020R22N4SA000P002B	1:10.000
Carta dei vincoli	INF020R22N4SA000P003B	1:10.000
Carta delle aree protette e rete natura 2000	INF020R22NXSA000P002B	varie

Tabella 2-1 – Elenco degli elaborati Relazione Volume 1

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST						
RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 10 di 153

3 APPROCCIO METODOLOGICO

3.1 Il Sistema di Gestione Ambientale

Il presente Studio di Impatto Ambientale è stato redatto con riferimento al Sistema di Gestione Ambientale (S.G.A.) che, ai sensi della normativa UNI-EN ISO 140001:2004, la società Italferr ha adottato dal 2006.

In tutte le attività di studio/progettazione ambientale e archeologica è prevista una fase iniziale in cui si procede alla individuazione degli aspetti ambientali legati alla progettazione dell'opera e alla sua cantierizzazione ed alla successiva valutazione degli stessi.

Gli aspetti ambientali relativi ai processi di Progettazione dell'opera e Controllo Costruzioni sono quelli legati alle scelte progettuali effettuate nelle diverse fasi di Progetto Preliminare, Definitivo ed Esecutivo, con particolare riferimento allo Studio di Impatto Ambientale (redatto in fase di Progetto Preliminare o Definitivo).

Il metodo utilizzato per l'identificazione degli aspetti ambientali di progetto (AAPG) si basa sulla correlazione fra gli elementi tipologici di un'opera (tipologie di opera prevalenti) e gli aspetti ambientali ad essi potenzialmente correlati. Non essendo possibile procedere ad un'individuazione univoca degli aspetti ambientali che risulti valida per qualunque processo di progettazione e costruzione, la compilazione della matrice di correlazione "tipologia d'opera - aspetto ambientale" avverrà in base all'effettiva presenza/assenza delle diverse tipologie d'opera nello specifico progetto.

Le tipologie di opera prevalenti individuate in un progetto ferroviario sono:

- Rilevati
- Trincee
- Gallerie naturali
- Gallerie artificiali / Imbocchi / Cameroni
- Viadotti
- Viabilità/Sottovia in interferenza
- Stazioni/Fermate/Fabbricati tecnologici
- Elettrodotti
- SSE
- Armamento
- Trazione Elettrica
- Canalette portacavi/Attrezzaggi tecnologici
- Siti deposito/approvigionamento
- Sistema di cantierizzazione (aree di cantiere, aree di stoccaggio, viabilità)

Gli aspetti ambientali individuati consistono in:

- Programmazione e pianificazione territoriale
- Sistema dei vincoli e delle aree protette
- Beni storici e architettonici
- Paesaggio e visibilità

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

- Archeologia
- Acque (acque superficiali e sotterranee, consumi di risorse idriche, scarichi idrici)
- Suolo e sottosuolo (geologia e geolitologia, uso e consumo del suolo)
- Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi
- Emissioni in atmosfera
- Rumore
- Vibrazioni
- Rifiuti e materiali di risulta
- Sostanze pericolose
- Materie prime
- Emissioni ionizzanti e non ionizzanti
- Consumi energetici
- Ambiente sociale

La tabella di seguito riportata, contiene la correlazione tra ogni tipologia d'opera e relativo aspetto ambientale.

IDENTIFICAZIONE ASPETTI AMBIENTALI DI PROGETTO	ASPETTO AMBIENTALE																
	1. Programmazione e Pianificazione Territoriale	2. Sistema Vincoli e Aree Protette	3. Beni Storici e Architettonici	4. Paesaggio e visibilità	5. Archeologia	6. Acque	7. Suolo e Sottosuolo	8. Vegetazione Flora Fauna Ecosistemi	9. Emissioni in Atmosfera	10. Rumore	11. Vibrazioni	12. Rifiuti e materiali di risulta	13. Sostanze pericolose	14. Materie prime	15. Emissioni Ionizzanti e Non	16. Consumi energetici	17. Ambiente sociale
Rilevati		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X			X
Trincee	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X			X
Gallerie naturali			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X			X
Gallerie artificiali / imbocchi / cameroni	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X			X
Viadotti	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X			X
Viabilità / sottovia in interferenza	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X			X
Stazioni / fermate / fabbricati tecnologici	X	X	X	X	X			X	X	X	X	X		X			
Elettrodotti	X	X	X	X	X		X	X	X			X		X	X		X
SSE (sottostazioni elettriche)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X			X		

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Argomenti e Componenti	SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE Aspetti Ambientali
<i>3.8 Bilancio del materiale da costruzione</i> <i>3.9 Gestione del materiale di risulta</i> <i>3.8.1- 3.8.3 Siti di approvvigionamento</i>	7. Suolo e sottosuolo 12. Rifiuti e materiali di risulta 13. Sostanze pericolose 14. Materie prime
Cap. 2 - Atmosfera Cap. 3 - Ambiente idrico superficiale Cap. 4 - Suolo e sottosuolo Cap. 5 - Vegetazione, flora e fauna Cap. 6 – Ecosistemi Cap. 7 - Rumore Cap. 8 - Vibrazioni Cap. 11 - Campi elettromagnetici Cap. 9 - Paesaggio Cap. 13 - Salute pubblica Cap. 10 – Archeologia <i>(Studio Archeologico Specialistico)</i>	9. Emissioni in atmosfera 6. Acque 7. Suolo e sottosuolo 8. Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi 10. Rumore 11. Vibrazioni 15. Emissioni ionizzanti e non 4. Paesaggio e visualità 3. Beni storici e architettonici 17. Ambiente sociale 5. Archeologia

Tabella 3-2. Corrispondenze tra i temi trattati nello SIA e gli aspetti ambientali previsti dal SGA di RFI

Nella descrizione, che avviene in termini qualitativi e, ove possibile, quantitativi, sono inserite tutte le informazioni necessarie ai fini della successiva valutazione di significatività.

Per l'identificazione degli AAPC¹, consistenti in quegli AAPG² precedentemente selezionati per i quali andrà mantenuto un alto livello di attenzione anche nella successiva fase progettuale, vengono utilizzati i seguenti criteri di valutazione:

1. Impatto legislativo;
2. Interazione Opera - Ambiente;
3. Percezione degli Stakeholder (parti interessate).

1. Impatto legislativo

¹ AAPC – Aspetti ambientali di processo

² AAPG – Aspetti ambientali di progetto

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

L'esistenza di adempimenti normativi che regolamentano lo specifico aspetto ambientale, determinando l'individuazione di soglie o limiti di riferimento ovvero l'obbligo di specifiche procedure autorizzative rende l'AAPC in questione un AAPC.

2. Interazione Opera - Ambiente

Con tale criterio vengono analizzate le modifiche che l'AAPG può subire in relazione alle fasi di costruzione e/o di esercizio dell'opera. La valutazione viene condotta tenendo presenti tre criteri differenti: la quantità, la severità e la sensibilità.

- **Quantità dell'aspetto**
viene valutato un eventuale impatto attraverso l'analisi delle sue caratteristiche di livello fondamentali (es. volumi, concentrazioni, ecc.). Ove necessario vengono utilizzati i risultati di simulazioni previsionali;
- **Severità dell'aspetto**
viene valutato il perdurare nel tempo di un eventuale impatto, la sua reversibilità e criticità (es. pericolosità di una sostanza);
- **Sensibilità dell'ambiente ricettore**
viene considerata la presenza o meno di ricettori nell'intorno dell'area di interesse, intesi questi sia come ricettori legati alla presenza umana (residenze, scuole, ospedali, etc.), sia come elementi naturali sensibili (corsi d'acqua, pozzi e sorgenti idriche, aree protette, elementi vegetali di pregio, specie animali sensibili, etc.).

Ove, dall'applicazione di tali criteri valutativi, emergesse una modifica non trascurabile dell'AAPG in questione, esso si configurerebbe come un AAPC rispetto all'opera in progetto.

3. Percezione degli Stakeholder

La maggior parte dei progetti ferroviari desta solitamente attenzione da parte dei soggetti pubblici o privati coinvolti, indipendentemente dal reale impatto ambientale generato sullo specifico aspetto ambientale.

La valutazione di significatività è resa dal CIC/RIS³ in base all'esperienza aziendale o a seguito di indagini appositamente condotte. La valutazione viene condotta tenendo presenti i seguenti criteri:

- presenza di osservazioni del pubblico sullo specifico AAPG durante le fasi approvative di progetti analoghi;
- richieste di integrazioni o approfondimenti da parte degli enti competenti sullo specifico AAPG durante le fasi approvative di progetti analoghi.

Un AAPG è pertanto da considerarsi un AAPC per l'opera in progetto quando si ritiene che lo stesso sia percepito come problematico da parte di soggetti pubblici o privati.

³ CIC – Coordinatore interno di commessa; RIS – Coordinatore interno di settore.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

4 INQUADRAMENTO TERRITORIALE DEL PROGETTO

L'intervento oggetto del presente studio riguarda la realizzazione dell'ingresso Est nel nodo ferroviario di Verona della nuova tratta AV/AC Verona-Padova e il suo collegamento con quanto già realizzato con l'intervento dell'ingresso da Ovest della tratta Brescia-Verona, costituendo, pertanto, la seconda e conclusiva fase dell'intervento complessivo di sistemazione del nodo AV/AC di Verona.

Il progetto si colloca nella Regione Veneto interessando, all'interno della provincia di Verona, il territorio del Comune di Verona. Nell'immagine sottostante si riporta un'ortofoto, estrapolata da Google Earth, in cui viene rappresentata l'area in cui ricade l'intervento oggetto del presente studio.



Figura 4-1 Inquadramento territoriale con l'individuazione dell'area di intervento

L'ingresso Est rappresenta la seconda e conclusiva fase dell'intervento complessivo di sistemazione del nodo AV/AC di Verona.

Il limite di inizio intervento è pari al km 143+875 della nuova linea AV/AC Milano-Verona.

La fine dell'intervento è prevista al km 150+458 circa della nuova linea AV/AC Milano-Verona (km 151+360 della linea storica).

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

- realizzazione di due nuovi binari AV/AC nel tratto compreso tra l'inizio e la radice ovest di Verona Porta Vescovo;

 GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST						
RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IN0F	00 R 22	RG	SA000P001	B	16 di 153

- rilocazione puntuale dei binari della Linea Storica in corrispondenza del suddetto tratto;
- razionalizzazione e potenziamento della stazione di Verona P.N. mediante la realizzazione di due nuovi marciapiedi a servizio dei binari AV/AC, un nuovo sottopasso pedonale lato Milano e prolungamento dei due esistenti a servizio dei viaggiatori;
- prolungamenti e adeguamenti delle opere civili interferite (sottopassi, muri di contenimento, viabilità);
- realizzazione del nuovo viadotto in corrispondenza del Fiume Adige in affiancamento all'esistente;
- conseguenti adeguamenti/potenziamenti tecnologici per la gestione delle modifiche agli impianti esistenti e per la gestione degli impianti di nuova realizzazione;
- realizzazione di un nuovo scalo ferroviario in località Cason.

Per ogni maggiore dettaglio relativamente agli interventi oggetto del presente studio si rimanda alla Relazione volume 2

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

5 IL CONTESTO LEGISLATIVO

5.1 La normativa di riferimento in materia di compatibilità ambientale

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

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

5.1.1 Direttive Comunitarie

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

5.1.2 Normativa nazionale

- Legge 8 luglio 1986, n. 349: S. O. n. 59 G.U.R.I. 15 luglio 1986, n. 162 Istituzione del Ministero dell'ambiente e norme in materia di danno ambientale, e sue ss.mm.ii.;
- D.P.R. 11 febbraio 1998: Disposizioni integrative al del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377, in materia di disciplina delle pronunce di compatibilità ambientale, di cui alla l. 8 luglio 1986, n. 349, art. 6. (Gazz. Uff., 27 marzo, n. 72);
- D.Lgs 31 marzo 1998, n. 112: Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni e agli enti locali, in attuazione del Capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59;
- D.P.R. 2 settembre 1999, n. 348: Regolamento recante norme tecniche concernenti gli studi di impatto ambientale per talune categorie di opere. (G.U.R.I. 12 ottobre 1999, n. 240);
- D.Lgs 20 agosto 2002, n.190: Attuazione della legge 21 dicembre 2001, n. 443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale. (GU n. 199 del 26.08.2002 - Suppl. Ordinario n.174);
- Legge 31 ottobre 2003, n. 306: Disposizioni per l’adempimento di obblighi derivanti dall’appartenenza dell’Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 2003;
- Decreto 1 aprile 2004: Linee guida per l’utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale (G.U. n. 84 del 09.04.2004);
- Legge n. 308 del 2004: delega al Governo per il riordino, il coordinamento e l’integrazione della legislazione in materia ambientale;
- D.Lgs 17 agosto 2005, n. 189: Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 20 agosto 2002; n. 190, in materia di redazione ed approvazione dei progetti e delle varianti, nonché di risoluzione delle interferenze per le opere strategiche e di preminente interesse nazionale (G.U. n. 221 del 22.09.2005 – Suppl. ordinario n. 157);

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST						
RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 18 di 153

- D.Lgs n. 195 del 19 agosto 2005: accesso del pubblico all'informazione ambientale
- D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e smi: Norme in materia ambientale;
- D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163 e smi: Codice dei contratti pubblici. Il Titolo III, Capo IV e l'All. XXI riguardano la VIA delle infrastrutture strategiche e degli insediamenti produttivi;

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

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

5.1.3 Normativa regionale

- Legge regionale 26 marzo 1999, n. 10: Disciplina dei contenuti e delle procedure di valutazione d'impatto ambientale;
- Deliberazione della Giunta regionale 11 maggio 1999, n. 1624: Modalità e criteri di attuazione delle procedure di V.I.A. Specifiche tecniche e primi sussidi operativi all'elaborazione degli studi di impatto ambientale;
- Deliberazione della Giunta regionale 8 agosto 2003, n. 2450: Espletamento della procedura di V.I.A. di cui alla l.r. 26.03.1999, n. 10, e successive modifiche e integrazioni. Indirizzi alle strutture regionali;
- Deliberazione della Giunta regionale 31 ottobre 2003, n. 3293: Procedure di V.I.A. nell'ambito degli interventi strategici di preminente interesse nazionale di cui alla deliberazione C.I.P.E. 21.12.2001 non assoggettati a V.I.A. di competenza statale. Allegato 2 – allegato 4;
- Deliberazione della Giunta regionale 6 agosto 2004, n. 2546: Rideterminazione ed aggiornamento dei criteri e parametri per la determinazione dei costi relativi all'istruttoria dei progetti assoggettati a procedura di via regionale o statale. Revoca della dgr n. 1042 del 13 aprile 1999. Artt. 4,7,8 e 22 della l.r. 10/99;
- Deliberazione della Giunta Regionale 19 luglio 2005, n. 1843: Rideterminazione ed aggiornamento dei criteri e parametri per la determinazione dei costi relativi all'istruttoria dei progetti assoggettati a procedure di via regionale, provinciale e statale. Revoca della dgr n. 2546 del 6 agosto 2004. Artt. 4, 7, 8 e 22 della l.r. 10/99;
- Deliberazione della giunta regionale 22 luglio 2008, n. 1998: Decreto legislativo 16 gennaio 2008, 4 «Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale». Disposizioni applicative;

 ITOLFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

- Deliberazione della giunta regionale 10 febbraio 2009, n. 308: Primi indirizzi applicativi in materia di valutazione di impatto ambientale di coordinamento del d.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, “Norme in materia ambientale” come modificato ed integrato dal d.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, “Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale” con la legge regionale 26 marzo 1999, n. 10;
- Deliberazione della giunta regionale 17 febbraio 2009, n. 327: Ulteriori indirizzi applicativi in materia di Valutazione di Impatto Ambientale di coordinamento del d.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, “Norme in materia ambientale” come modificato ed integrato dal d.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, “Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale” con la legge regionale 26 marzo 1999, n. 10;
- Deliberazione della giunta regionale 29 dicembre 2009, n. 4145: Ulteriori indirizzi applicativi in materia di Valutazione di Impatto Ambientale di coordinamento del d.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, “Norme in materia ambientale” come modificato ed integrato dal d.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, “ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale” con la legge regionale 26 marzo 1999, n. 10;
- Deliberazione della giunta regionale 29 dicembre 2009, n. 4323: Procedura di via statale relativa a progetti di infrastrutture ed insediamenti produttivi. Disapplicazione della deliberazione della Giunta regionale n. 1843 del 19 luglio 2005;
- Deliberazione della Giunta regionale 3 maggio 2013, n. 575: Adeguamento alla sopravvenuta normativa nazionale e regionale delle disposizioni applicative concernenti le procedure di Valutazione di Impatto Ambientale di cui alla DGR. n. 1539 del 27/09/2011 e sua contestuale revoca.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST						
RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 20 di 153

5.2 La principale normativa ambientale di riferimento per il progetto

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

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

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

Il presente procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale a cui risulta soggetto il progetto è disciplinato principalmente dal D.Lgs 163/06 e, in particolare dal Capo IV, artt. 161-194. In particolare, l'art.165, c.3, del Decreto prevede che, ove l'opera sia soggetta a valutazione di impatto ambientale, il progetto preliminare sia corredato anche dallo Studio di Impatto Ambientale. La relativa procedura VIA si svolge secondo quanto previsto dall'art.165, c.4 e dall'art.183 del D.Lgs 163/06.

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

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST						
RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IN0F	00 R 22	RG	SA000P001	B	21 di 153

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

6.1 Introduzione

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

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

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

6.2 Enti contattati per la raccolta dei dati

Nell'ambito della predisposizione del presente e, più in generale, dell'intero SIA si è provveduto a verificare l'aggiornamento e lo stato dei vari strumenti di pianificazione urbanistico - territoriale in vigore e, laddove possibile, acquisirne la versione digitale da impiegare nell'ambito della predisposizione degli elaborati grafici esplicativi posti a supporto del SIA. In particolare, Si è fatto riferimento ai siti ufficiali dei seguenti Enti:

- Comune di Verona;
- Provincia di Verona;
- ARPAV Veneto;
- Regione Veneto;

Si tenga presente che tutte le verifiche relative a strumenti programmatici, allo stato dei vincoli e alle discipline di tutela sono aggiornate al 30/05/2017.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST						
RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 22 di 153

6.3 Pianificazione e programmazione nel settore dei trasporti

La pianificazione nel settore trasporti risulta estremamente articolata, sia per la numerosità dei piani e programmi concepiti, sia per i vari livelli amministrativi e istituzionali che operano al fine di affrontare le problematiche relative a trasporto, mobilità e logistica in termini strategici e infrastrutturali.

PIANIFICAZIONE NEL SETTORE DEI TRASPORTI		
<i>Livello</i>	<i>Strumenti di pianificazione</i>	<i>Stato di approvazione</i>
Europeo	Programma <i>Trans-European Transport Networks (TEN - T)</i>	Approvato dal Consiglio europeo di Essen nel 1994, predisponendo un elenco di 14 specifici progetti TEN-T. In seguito alle raccomandazioni del 2003 del gruppo ad alto livello sulle TEN-T di Karel Van Miert, la Commissione europea ha compilato nel 2005 un nuovo elenco di 30 progetti prioritari.
Nazionale	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) - 2001	Approvazione con D.P.R. 14/03/2001 e pubblicato sulla G.U. n. 163 del 16/07/2001.
	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) - 2012	Approvato, in data 29 maggio 2012, dall'Assemblea generale della Consulta per l'autotrasporto e la logistica.
Regionale	Piano Regionale dei Trasporti del Veneto	Il Primo Piano Regionale dei Trasporti, è stato approvato nel 1990. Il Secondo Piano Regionale dei Trasporti è stato adottato dalla Giunta Regionale con provvedimento n. 1671 del 5 luglio 2005 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione (BUR) n. 73 del 2 agosto 2005.

6.3.1 Settore dei Trasporti – Le strategie Comunitarie

A livello comunitario l'Unione Europea influenza l'investimento nei trasporti sia attraverso Direttive sulla politica dei trasporti (*Common Transport Policy*), sia finanziando lo sviluppo regionale. Inoltre, la creazione del mercato comune e l'adozione del trattato di Maastricht hanno rafforzato l'intervento comunitario per lo sviluppo di infrastrutture di trasporto in Europa, in particolare attraverso il programma *Trans-European Transport Networks (TEN - T)*, il principale strumento chiamato a dare attuazione allo sviluppo delle Reti Transeuropee di Trasporto (strade, ferrovie, rete fluviale, autostrade del mare, porti marittimi e fluviali, aeroporti e altri punti di interconnessione modale).

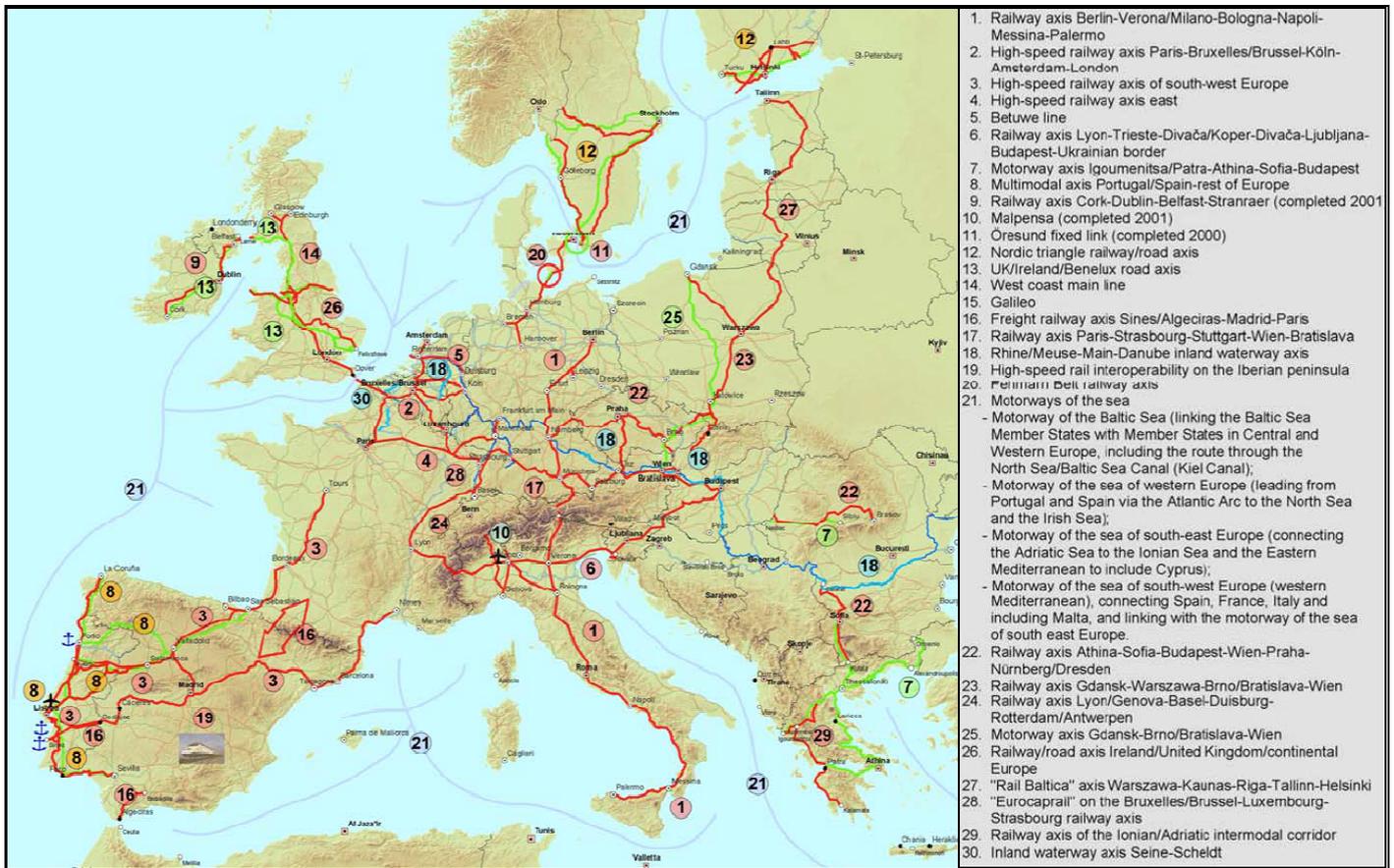


Figura 6-1– Rete di corridoi del programma TEN-T

Nell'immagine che segue vengono rappresentati tutti i corridoi in fase di studio, progettazione e realizzazione del programma europeo TEN - T, che interessano l'Italia:

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

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST						
RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 24 di 153

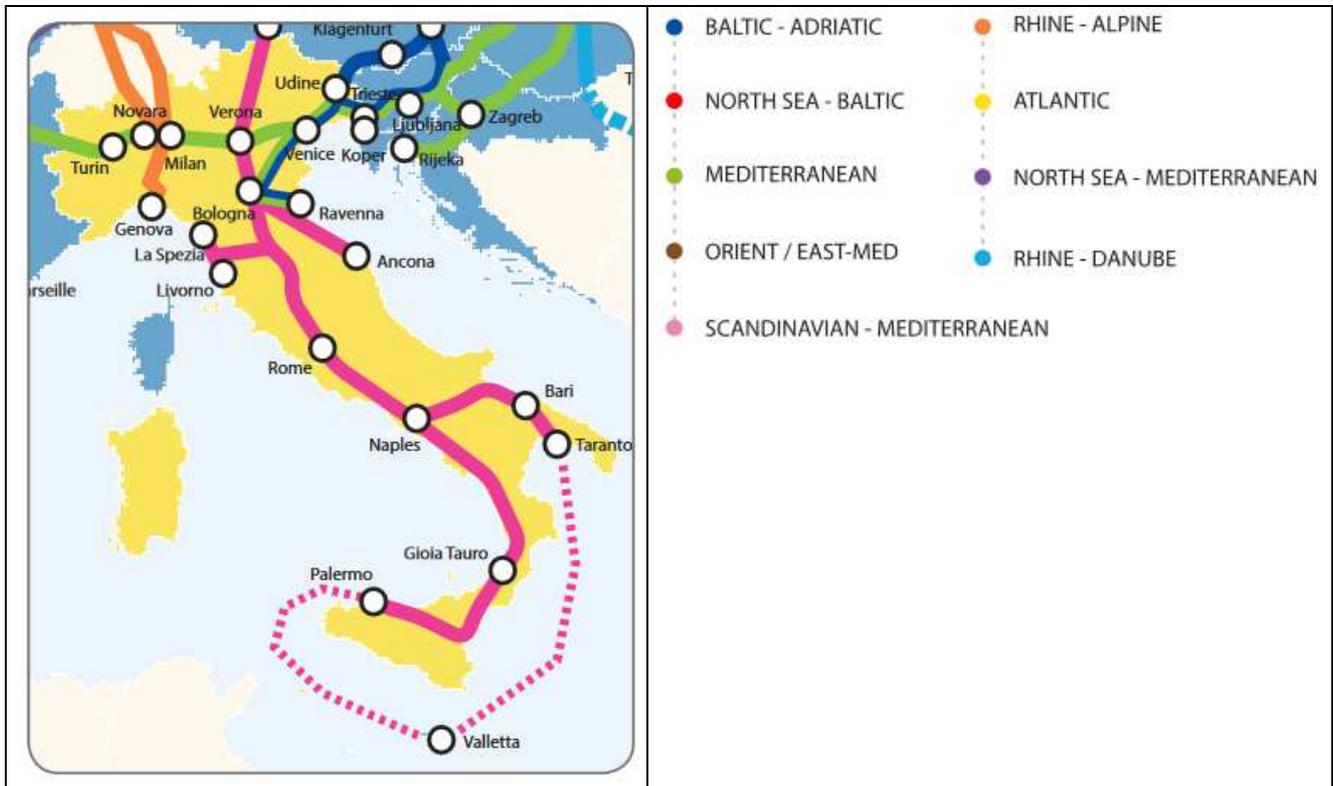


Figura 6-2 – Corridoi del programma europeo TEN – T che interessano l'Italia

Il progetto in esame rientra nel corridoio Mediterraneo collega i porti di Algeciras, Cartagena, Valencia, Tarragona e Barcellona, nella Penisola iberica, con l'Ungheria e il confine ucraino, passando per il sud della Francia (Marsiglia), Lione, l'Italia settentrionale e la Slovenia, con una sezione in Croazia. Il corridoio comprende ferrovie, strade, aeroporti, porti e terminali ferroviario-stradali e, nell'Italia settentrionale, la via navigabile interna costituita dal fiume Po. I progetti principali del corridoio sono le linee ferroviarie a scartamento standard UIC in Spagna, la galleria ferroviaria Lione-Torino e il collegamento Trieste/Capodistria - Lubiana attraverso la regione carsica.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST						
RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 25 di 153

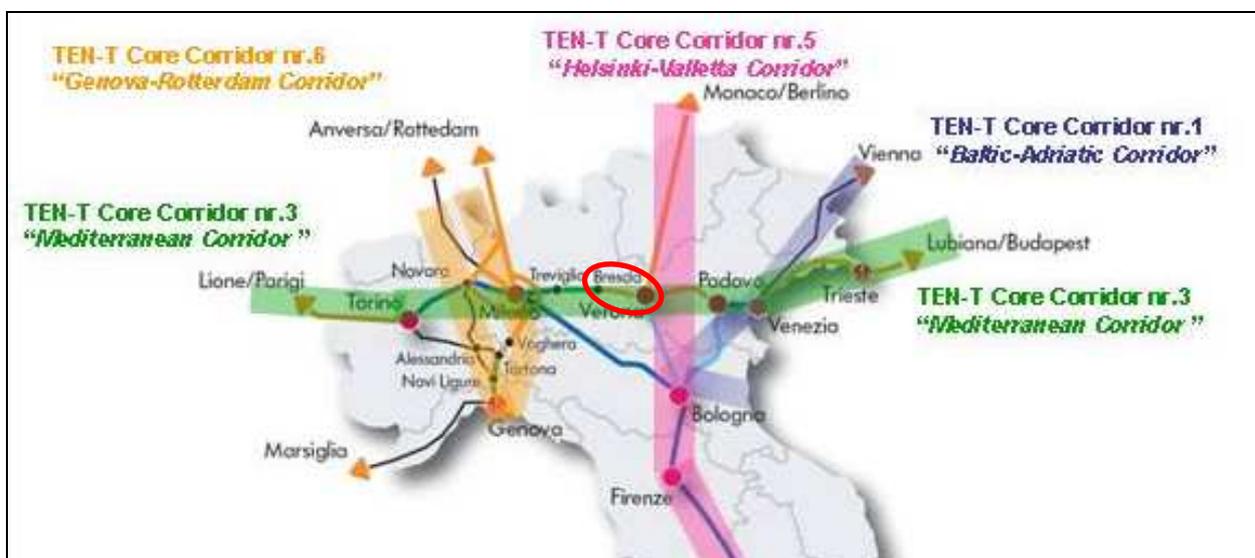


Figura 6-3 – Corridoi TEN-T ferroviari transalpini (l'intervento rientra nel TEN-T Mediterranean – linea verde)

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

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

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

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

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

Nella Figura 6-4 vengono, invece, indicate le fasi di sviluppo della progettazione e delle lavorazioni in atto in merito alle linee ferroviarie ad alta velocità e ad alta capacità previste in Italia allo stato attuale nel presente programma.

 ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B



Figura 6-4 – Fasi di progettazione della rete ad alta velocità e ad alta capacità in Italia.

6.3.2 Settore dei Trasporti – Livello Nazionale e Regionale

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

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

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

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

- incremento della prevalenza del trasporto su strada rispetto alle altre modalità di trasporto;
- presenza di strozzature e congestione nei flussi di traffico lungo assi importanti;

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST						
RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 27 di 153

- crescita del traffico in particolar modo di quello su gomma, che sono all'origine di esternalità negative in termini di impatto ambientale e incidentalità;
- limitata diffusione di modelli di finanziamento alternativi (p.es. partnership tra settore pubblico e privato).

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

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

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

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

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

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

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

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST						
RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 28 di 153

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

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

Tra i subsistemi della rete SNIT si evidenziano: direttrici longitudinali e trasversali, valichi e direttrici di accesso alla rete forte localizzate al Sud. Tali interventi riguardano completamenti di opere già intraprese e nuove realizzazioni e consistono sia in interventi tecnologici che in interventi infrastrutturali tesi al potenziamento della rete esistente in termini di velocità, capacità, sagoma, peso per asse e lunghezza del treno; inoltre sono stati considerati anche interventi di maggiore impatto economico sulle linee esistenti, sui nodi, raddoppi e quadruplicamenti. Tali ultimi interventi sono stati previsti solo laddove sulla rete attuale, ancorché potenziata, permangono criticità.

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

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

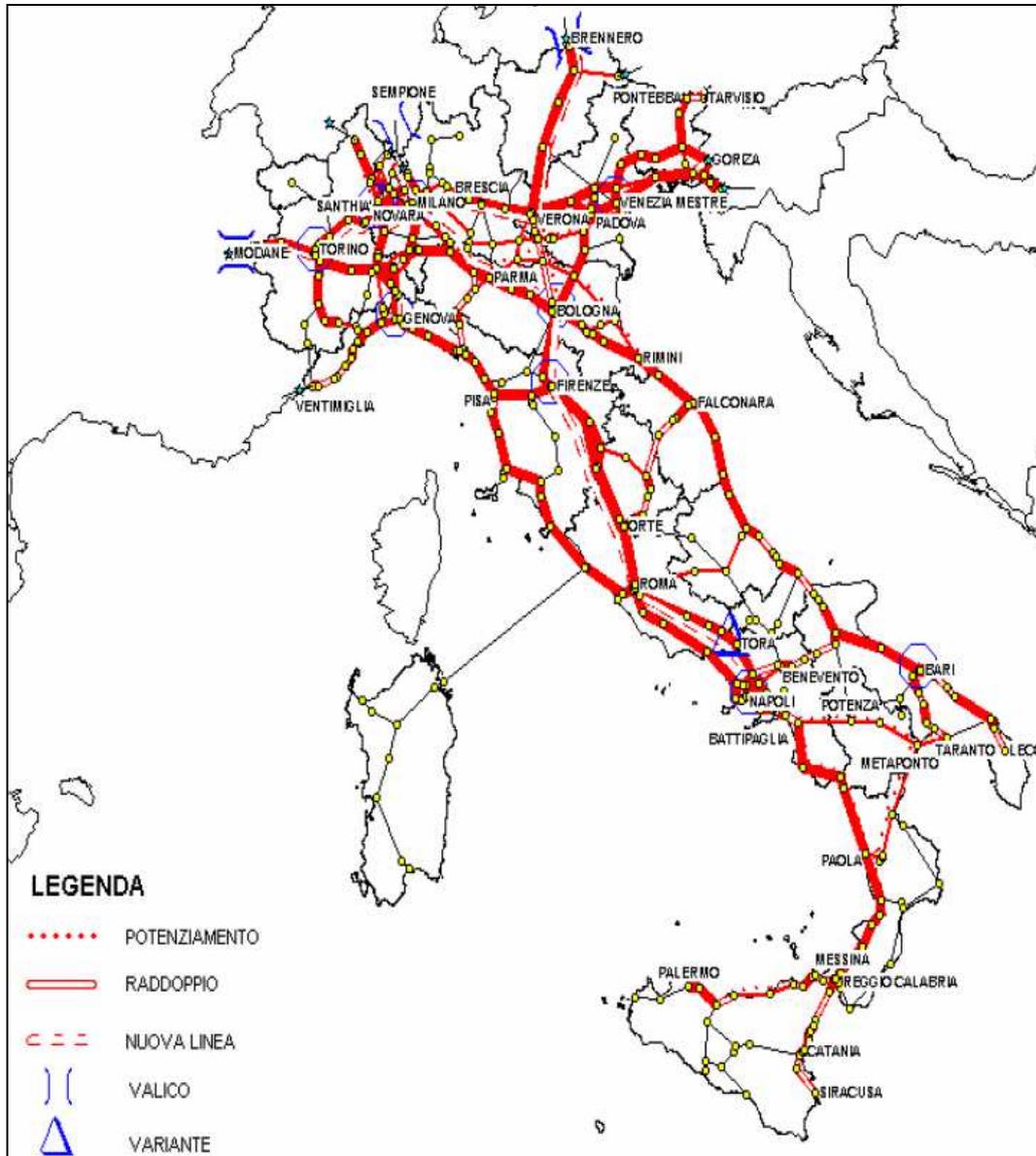


Figura 6-5 - Previsioni per il comparto ferroviario.

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

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

- interventi finalizzati al contenimento degli effetti negativi del traffico stradale e al controllo della scelta del mezzo di trasporto;
- promozione dei trasporti collettivi;
- interventi di razionalizzazione dei sistemi logistici e della distribuzione delle merci;

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST						
RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 30 di 153

- realizzazione di misure idonee di accompagnamento a livello di infrastrutture nonché attraverso strumenti giuridici (direttive) e finanziari (incentivi), finalizzate a disincentivare il trasporto merci su gomma.

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

6.3.2.2 Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) 2016

Il nuovo codice degli appalti (D.Lgs 50/2016) prevede il superamento della “Legge Obiettivo” (L. 443/2001), abrogando, con l’art. 217, co. 1, lett. d) ed e), l’articolo 1, commi da 1 a 5, della L. 443/2001 e il D.lgs. n. 163/2006, recanti l’obbligo dell’adozione del Programma delle infrastrutture strategiche (PIS) da allegare al Documento di Economia e Finanza (DEF). Con gli artt. 200-203 introduce due nuovi strumenti di pianificazione e programmazione delle infrastrutture e degli insediamenti ritenuti di particolare rilevanza per lo sviluppo del Paese:

- ✓ Il **Piano generale dei Trasporti e della Logistica** (PGTL), che contiene le linee strategiche delle politiche per la mobilità delle persone e delle merci nonché dello sviluppo infrastrutturale del Paese;
- ✓ **Documento Pluriennale di Pianificazione** (DPP), di cui al D.lgs. n. 228/2011 e ss.mm.ii. che contengono gli interventi relativi al settore dei trasporti e della logistica la cui progettazione di fattibilità è valutata meritevole di finanziamento, da realizzarsi in coerenza con il PGTL.

Annualmente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti deve predisporre una dettagliata relazione sullo stato di avanzamento degli interventi inclusi nel DPP; tale relazione viene allegata al Documento di economia e finanza (DEF).

Al DEF 2016 il Ministero allega le *Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica*, nel quale si delinea un nuovo approccio alla realizzazione delle opere pubbliche in una visione di lungo-medio termine. Tale documento rappresenta l’avvio della nuova stagione di pianificazione del settore dei trasporti che porterà alla redazione del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica.

L’allegato al DEF2016, *Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica*, individua quattro strategie verso cui far tendere la politica dei trasporti nazionale con i relativi obiettivi, a cui seguono le azioni.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST						
RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 31 di 153

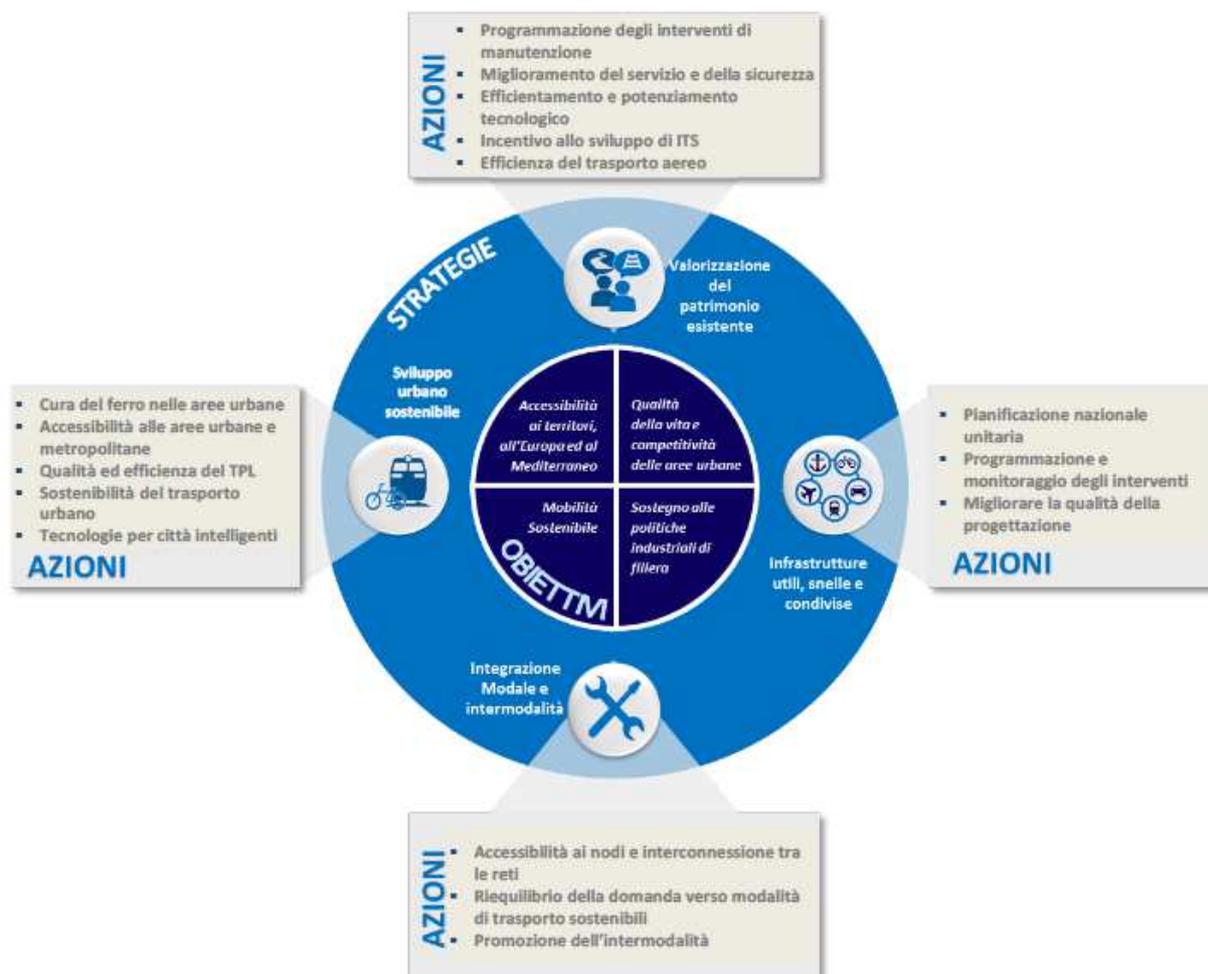


Figura 6-6 Strategie, obiettivi e azioni definiti dall'allegato al DEF2016 Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica.

Ad aprile 2017 è stato presentato dal MIT il nuovo **Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2017** del Governo dal titolo "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture".

Al momento della stesura della presente relazione l'*Allegato infrastrutture*, approvato dal Consiglio dei Ministri nell'aprile 2015 e successivamente aggiornato in data 13 novembre 2015, è vigente, anche se che nelle more della adozione dei nuovi strumenti di pianificazione e programmazione sopra richiamati non si prevede l'elaborazione di un nuovo Allegato infrastrutture al DEF. Altresì è escluso l'aggiornamento della Tabella "Opere prioritarie del Programma Infrastrutture Strategiche". Al fine di garantire la piena trasparenza e l'aggiornamento dei dati relativi allo stato di avanzamento del Programma Infrastrutture Strategiche – PIS (L. 443/2001, art. 1, c. 1), secondo quanto previsto dalla legge 7 aprile 2011, n. 39, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha avviato un progetto denominato *OpenCantieri*⁴, nel quale si riporta lo stato di realizzazione, ai

⁴ <http://opencantieri.mit.gov.it>.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

finanziamenti e ad eventuali ritardi delle 25 opere indicate nel programma delle infrastrutture strategiche deliberato dal Consiglio dei Ministri il 10 Aprile 2015.

STATO AVANZAMENTO DELLE 25 OPERE DEL PIS								
		Costo	Disponibilità totali	Tabella allegata al DEF 2015 (aprile 2015)		Stato di avanzamento al 31.12.2015 (Opencantieri)		
				Disponibilità private	Data fine lavori	Stato	Contrattualizzato	SAL
Ferrovie	1 Torino-Lione (parte italiana)	2.633	2.564		31/12/2029	Progettazione / Lavori	173	123
Ferrovie	2 Brennero (parte italiana)	4.400	1.757		31/12/2025	Progettazione / Lavori	484	181
Ferrovie	3a Linea AV/AC Milano Venezia - Brescia Verona	3.954	2.268			Progettazione		
Ferrovie	3b Linea AV/AC Milano Venezia - Treviglio Brescia	2.050	2.050		30/11/2016	Lavori	1.445	1.080
Ferrovie	3c Linea AV/AC Milano Venezia - Verona Padova	5.402	1.869			Progettazione		
Ferrovie	4 Terzo Valico dei Giovi	6.200	2.187		02/02/2021	Progettazione / Lavori	1.096	313
Ferrovie	5 Napoli-Bari	2.656	1.621			Progettazione / Lavori	5	0
Ferrovie	6 Messina Catania Palermo (Bicocca Raddusa A.)	739	739			Lavori	4	0
Ferrovie		28.034	15.055				3.207	1.698

Tabella 6-1 Stato di avanzamento delle 25 opere del Programma Infrastrutture Strategiche – PIS, come riportato nel documento *Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica* allegato al DEF 2016.

La sistemazione del Nodo di Verona ha l'obiettivo di interconnettere le due tratte di linea AV/AC Milano-Verona e Verona-Padova (3c), che rientra tra le 25 Opere Infrastrutturali prioritarie, e pertanto costituisce, come già anticipato (cfr. par. 4.3.1), una parte della direttrice Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste-Lubiana, che è inserita nel quinto corridoio TEN-T (corridoio Mediterraneo).

6.3.2.2.1 Analisi di coerenza

Alla luce di quanto riportato nei paragrafi precedenti è possibile affermare che la realizzazione del progetto in esame è perfettamente coerente con le strategie comunitarie e con gli obiettivi del Piano Nazionale del Trasporto e Logistica.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST						
RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 33 di 153

6.3.2.3 Piano Regionale dei Trasporti del Veneto

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

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

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

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

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

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

6.3.2.3.1 *I corridoi europei*

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

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST						
RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 34 di 153

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

6.3.2.3.2 La rete ferroviaria

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

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

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

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

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

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

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

Il Veneto presenta una maglia abbastanza fitta di linee ferroviarie, con assi importanti come il **corridoio plurimodale pedealpino - padano (Torino – Milano – Venezia – Tarvisio - Trieste)** che incrocia il corridoio dorsale centrale (Roma – Bologna – Verona - Brennero) a Verona ed il corridoio trasversale orientale (Roma – Cesena – Venezia - Tarvisio) nella tratta Padova - Venezia, creando con le linee regionali e sussidiarie - complementari un sistema ferroviario, che

 ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

copre molta parte del territorio della regione e che assicura buoni collegamenti interni regionali, nazionali ed anche con i Paesi esteri. La modernizzazione della Rete Ferroviaria Veneta e un suo più incisivo contributo alla mobilità complessiva merci – persone, passa attraverso le seguenti scelte di piano:

1. sviluppo della logica dell'intermodalità con gomma, aereo e nave, collegandone fisicamente le diverse infrastrutture sia a rete che a carattere puntuale. Così un sistema adeguato di parcheggi servirà gli aeroporti, i porti, le stazioni ferroviarie e una interconnessione o complementarietà dovrà essere ricercata tra le stazioni ferroviarie e il sistema dei caselli autostradali;
2. potenziamento del servizio alla mobilità delle persone sia sulle lunghe tratte, attraverso la realizzazione **dell'asse ad Alta Velocità da Milano a Verona - Vicenza - Padova - Venezia - Portogruaro - Trieste**, sia nelle aree metropolitane di Venezia, Padova e Treviso a est e di Verona a ovest.
3. miglioramento qualitativo ed organizzativo del servizio di trasporti merci attraverso l'organizzazione di Corridoi - Merci.

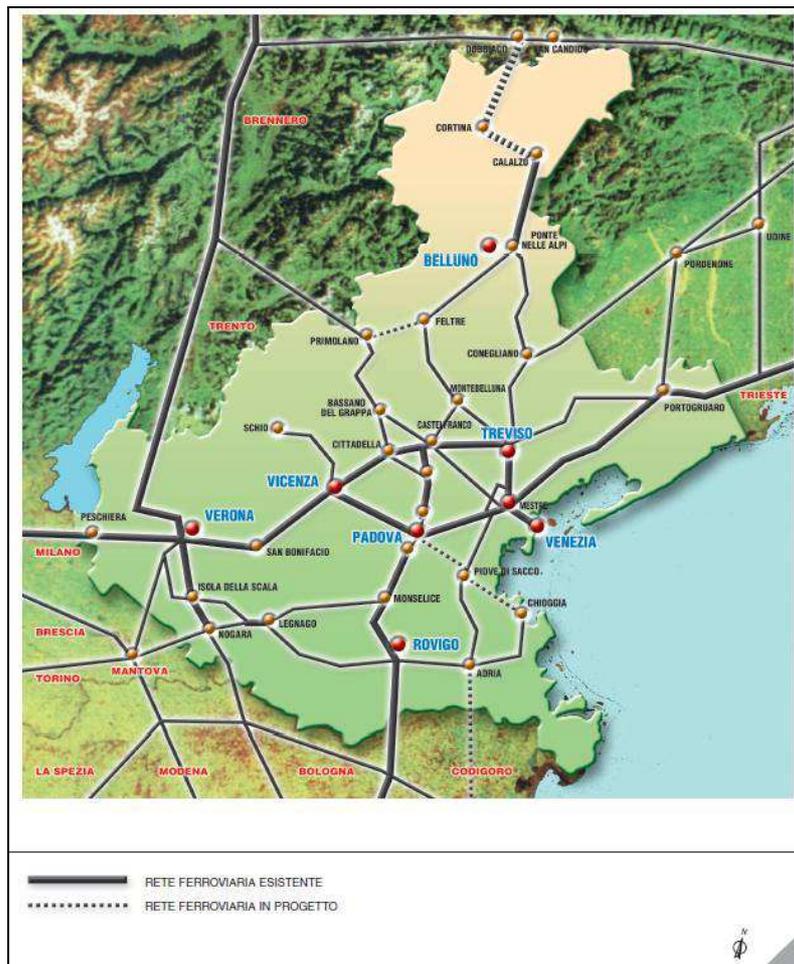


Figura 6-7 – Rete ferroviaria esistente e in progetto.

 ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B



Figura 6-8 – Linee ad alta capacità ferroviaria.

6.3.2.3.3 Quadro logistico regionale

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

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

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

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST						
RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 37 di 153

In tale contesto la logistica è considerata come:

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

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

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

6.3.2.3.4 Analisi di Coerenza

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

6.4 Pianificazione e programmazione socio-economica

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

PROGRAMMAZIONE ECONOMICA	
<i>Programmazione Unitaria</i>	<i>Stato di approvazione</i>
Quadro Strategico Nazionale (QSN) 2007 – 2013	Approvato con Delibera CIPE n. 174 del 22/12/2006 e poi dalla Commissione UE il 13 luglio 2007.
Programma Operativo Regione Veneto del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) 2007-2013	Approvato dalla Commissione europea con decisione 4247 del 7 settembre 2007.
Programma Operativo Regione Veneto del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) 2014-2020	Con Deliberazione n. 77/CR del 17/06/2014 la Giunta Regionale ha adottato la proposta di POR FESR del Veneto 2014/2020. Conformemente a quanto stabilito dall'art. 9 comma 2 della L.R. n. 26/2011 tale proposta è stata presentata al Consiglio Regionale per l'approvazione di competenza, avvenuto con deliberazione n. 42 nella seduta pubblica n. 208 del 10/07/2014.
Programma di Sviluppo Rurale (PSR) 2007-2013 del Veneto	Approvato con DGR n. 3560 del 13 novembre 2007
Programma di Sviluppo Rurale (PSR) 2014-2020 del Veneto	Approvato con deliberazione n. 214 del 3 marzo 2016.

 ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

6.4.1 Quadro Strategico nazionale 2007-2013

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

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

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

In particolare, l'obiettivo principale e correlato con l'opera in oggetto del presente studio è *“migliorare il trasporto di merci e persone e la sicurezza della circolazione, assicurare l'integrazione e la sinergia fra le reti alle diverse scale e i contesti interessati, puntando all'ottimizzazione dell'utilizzo delle infrastrutture di trasporto”*. Inoltre, la strategia delineata dalla *priorità 6* mira significativamente alla integrazione degli aspetti ambientali durante il processo di selezione dei progetti da finanziare e nello specifico *alla riduzione dell'inquinamento atmosferico dovuto a ossido d'azoto e polveri sottili e a contrastare i cambiamenti climatici*. In questo contesto, si prevede che il potenziamento della linea ferroviaria possa ridurre il trasporto su strada con conseguente riduzione delle emissioni gassose dannose per l'ambiente e la salute della popolazione.

Le regioni di Centro-Nord presentano un'urbanizzazione sempre più estesa, fitta e irregolare, a cui si accompagna una domanda di accessibilità e di mobilità – per persone e merci – debolmente

 ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

soddisfatta da un'offerta infrastrutturale e di servizio con notevoli deficit qualitativi e quantitativi, relativi sia alle connessioni con le "reti lunghe" (Corridoi europei, rotte aeree, rotte marittime ecc.) sia alla mobilità interna, caratterizzata da elevati livelli di congestione, dei territori regionali e dei sistemi urbani.

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

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

6.1.2 *"Promuovere la mobilità urbana sostenibile e la logistica urbana"*;

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

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

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

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

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

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST						
RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 40 di 153

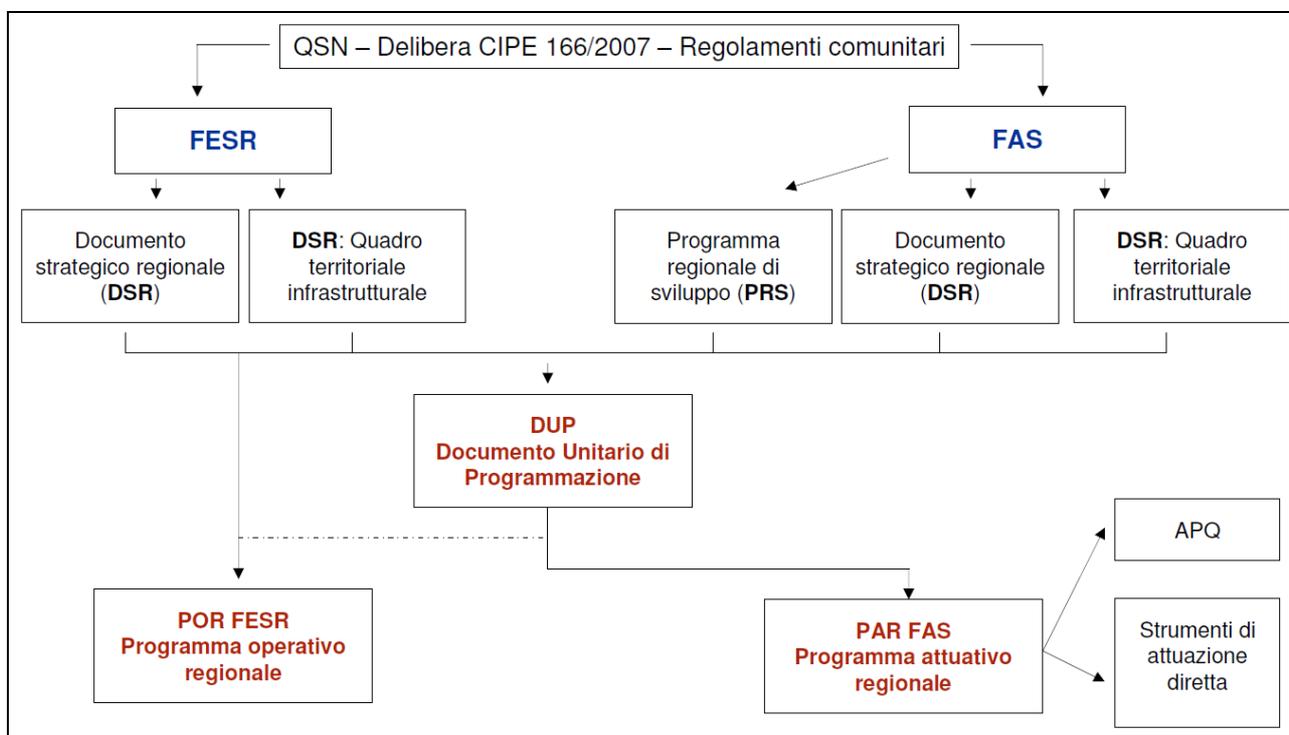


Figura 6-9 – Struttura della programmazione unitaria regionale.

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

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

Gli obiettivi fondamentali del POR sono legati alla “competitività regionale” ed all’ “occupazione”. I principali Assi di base per lo sviluppo dei progetti per l’utilizzo dei Fondi Europei 2007-2013 a sostegno dell’economia sono sei:

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

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

- asse 2, le politiche energetiche sono sostenute dall’ asse 2, intitolato “Energia”, promuove progetti sulle energie rinnovabili e sul risparmio energetico. Come primo obiettivo operativo si prevede innanzitutto di ridurre il consumo energetico e aumentare la produzione energetica da fonte rinnovabile, come secondo obiettivo si pone di contenere le esternalità

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST						
RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 41 di 153

negative delle attività produttive. Si prevede l'adozione di una linea di intervento basata sulla produzione di energia da fonti rinnovabili ed efficienza energetica;

- asse 3, dedicato ad “Ambiente e valorizzazione del territorio”, tra gli obiettivi operativi si propone di:
 - contenere le esternalità negative delle attività produttive;
 - risparmiare e recuperare il suolo;
 - migliorare le risorse ambientali;
 - valorizzare a fini economici il patrimonio naturale e culturale.

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

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

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

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

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

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

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

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

Con Deliberazione n. 77/CR del 17/06/2014 la Giunta Regionale ha adottato la proposta di POR FESR del Veneto 2014/2020. Conformemente a quanto stabilito dall'art. 9 comma 2 della L.R. n.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST						
RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 42 di 153

26/2011 tale proposta è stata presentata al Consiglio Regionale per l'approvazione di competenza, avvenuto con deliberazione n. 42 nella seduta pubblica n. 208 del 10/07/2014.

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

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

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

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

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

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

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

La Regione del Veneto intende, infatti, aumentare la mobilità sostenibile nelle aree urbane attraverso l’incremento degli spostamenti effettuati in ambito urbano ed extraurbano con sistemi di trasporto sostenibile. Intende inoltre favorire il miglioramento dei servizi di info-mobilità, favorendo la bigliettazione elettronica e l’integrazione tariffaria.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST						
RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 43 di 153

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

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

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

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

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

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

Asse 1: Miglioramento della competitività del settore agricolo e forestale

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

Si sviluppa con l'approfondimento delle seguenti misure:

- Misure intese a promuovere la conoscenza e sviluppare il potenziale umano, da realizzare con:
 - formazione professionale e informazione rivolta agli addetti dei settori agricolo;
 - alimentare e forestale;
 - insediamento dei giovani agricoltori;
 - prepensionamento degli imprenditori e dei lavoratori agricoli;
 - utilizzo dei servizi di consulenza.
- Misure intese a ristrutturare e sviluppare il capitale fisico e a promuovere l'innovazione, attraverso:
 - ammodernamento delle aziende agricole;
 - accrescimento del valore economico delle foreste;
 - accrescimento del valore aggiunto dei prodotti agricoli e forestali;
 - cooperazione per lo sviluppo di nuovi prodotti, processi e tecnologie, nel settore;

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST						
RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 44 di 153

- agricolo, alimentare e forestale;
- infrastrutture connesse allo sviluppo e all'adeguamento della selvicoltura.
- Misure finalizzate a migliorare la qualità della produzione e dei prodotti agricoli, con:
 - conformità a norme comunitarie rigorose;
 - partecipazione a sistemi di qualità alimentare;
 - attività di informazione e promozione agroalimentare.

Asse 2: Miglioramento dell'ambiente e dello spazio rurale

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

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

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

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

L'asse 3 persegue la priorità assoluta rappresentata dalla creazione di posti di lavoro e delle condizioni per la crescita delle aree rurali, con particolare attenzione alle esigenze delle donne, dei giovani e dei lavoratori anziani; a questo scopo, si rende necessario favorire la diversificazione dell'economia rurale verso settori quali il turismo, l'artigianato e l'offerta di attività ricreative,

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

nonché lo sviluppo di microimprese, secondo le nove azioni chiave raccomandate dalla Commissione Europea (OSC).

Si sviluppa con l'approfondimento delle seguenti misure:

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

ASSE 4 – Attuazione dell'approccio Leader

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

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

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

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

Il Programma di Sviluppo Rurale (PSR) per il Veneto 2014-2020 è stato approvato con decisione della Commissione Europea n. 3482 del 26 maggio 2015 e ratificato dalla Regione del Veneto con la deliberazione della Giunta Regionale n. 947 del 28 luglio 2015. Il testo del PSR Veneto 2014-2020 è stato poi modificato per effetto della decisione di esecuzione della Commissione Europea n. C (2016) 988 del 15 febbraio 2016. Le modifiche sono state successivamente approvate dalla Giunta Regionale del Veneto con la deliberazione n. 214 del 3 marzo 2016 e n.3 del 10 Gennaio 2017.

Il Psr Veneto 2014-2020 costituisce lo strumento di programmazione per lo sviluppo rurale regionale che concorre, assieme agli altri fondi strutturali e di investimento europei (SIE), alla realizzazione delle priorità della strategia "Europa 2020", nel quadro dell'Accordo di partenariato tra lo Stato Italiano e l'Unione Europea.

Il PSR fissa le seguenti priorità con i relativi obiettivi specifici:

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

P1: Promuovere il trasferimento di conoscenze e l'innovazione nel settore agricolo e forestale e nelle zone rurali.

1A) Stimolare l'innovazione, la cooperazione e lo sviluppo della base di conoscenze nelle zone rurali.

1B) Rinsaldare i nessi tra agricoltura, produzione alimentare e silvicoltura, da un lato, e ricerca e innovazione, dall'altro, anche al fine di migliorare la gestione e le prestazioni ambientali.

1C) Incoraggiare l'apprendimento lungo tutto l'arco della vita e la formazione professionale nel settore agricolo e forestale

P2: Potenziare in tutte le regioni la redditività delle aziende agricole e la competitività dell'agricoltura in tutte le sue forme e promuovere tecnologie innovative per le aziende agricole e la gestione sostenibile delle foreste.

2A) Migliorare le prestazioni economiche di tutte le aziende agricole e incoraggiare la ristrutturazione e l'ammodernamento delle aziende agricole, in particolare per aumentare la quota di mercato e l'orientamento al mercato nonché la diversificazione delle attività.

2B) Favorire l'ingresso di agricoltori adeguatamente qualificati nel settore agricolo e, in particolare, il ricambio generazionale.

P3: promuovere l'organizzazione della filiera agroalimentare, compresa la trasformazione e la commercializzazione dei prodotti agricoli, il benessere degli animali e la gestione dei rischi nel settore agricolo.

3A) Migliorare la competitività dei produttori primari integrandoli meglio nella filiera agroalimentare attraverso i regimi di qualità, la creazione di un valore aggiunto per i prodotti agricoli, la promozione dei prodotti nei mercati locali, le filiere corte, le associazioni e organizzazioni di produttori e le organizzazioni interprofessionali.

3B) Sostenere la prevenzione e la gestione dei rischi aziendali.

P4: Preservare, ripristinare e valorizzare gli ecosistemi connessi all'agricoltura e alla silvicoltura.

4A) Salvaguardia, ripristino e miglioramento della biodiversità, compreso nelle zone Natura 2000 e nelle zone soggette a vincoli naturali o ad altri vincoli specifici, nell'agricoltura ad alto valore naturalistico, nonché dell'assetto paesaggistico dell'Europa.

4B) Migliore gestione delle risorse idriche, compresa la gestione dei fertilizzanti e dei pesticidi.

4C) Prevenzione dell'erosione dei suoli e migliore gestione degli stessi.

P5: Incentivare l'uso efficiente delle risorse e il passaggio a un'economia a basse emissioni di carbonio e resiliente al clima nel settore agroalimentare e forestale.

5A) Rendere più efficiente l'uso dell'acqua nell'agricoltura.

5B) Rendere più efficiente l'uso dell'energia nell'agricoltura e nell'industria alimentare.

5C) Favorire l'approvvigionamento e l'utilizzo di fonti di energia rinnovabili, sottoprodotti, materiali di scarto e residui e altre materie grezze non alimentari ai fini della bioeconomia.

5D) Ridurre le emissioni di gas a effetto serra e di ammoniaca prodotte dall'agricoltura.

5E) Promuovere la conservazione e il sequestro del carbonio nel settore agricolo e forestale.

P6: Adoperarsi per l'inclusione sociale, la riduzione della povertà e lo sviluppo economico nelle zone rurali.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST						
RELAZIONE GENERALE – VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 47 di 153

6A) *Favorire la diversificazione, la creazione e lo sviluppo di piccole imprese nonché dell'occupazione.*

6B) *Stimolare lo sviluppo locale nelle zone rurali.*

6C) *Promuovere l'accessibilità, l'uso e la qualità delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) nelle zone rurali.*

6.4.6 Analisi di coerenza

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

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

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 48 di 153

6.5 Pianificazione e programmazione territoriale

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

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

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

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

PIANIFICAZIONE TERRITORIALE		
Livello	Strumenti di pianificazione	Stato di approvazione
Regionale	Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.).	Approvato con dgr. 382/1992.
	Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) con valenza paesaggistica	Adottato con DGR 427/2013
	Piano d'Area Quadrante Europa (P.A.Q.E.) – Variante 4	Approvato con deliberazione n. 828 del 15 marzo 2010
Provinciale	Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Verona (PTCP)	Approvato con DGR n.236 del 3/03/2015 (BUR n. 26 del 17/03/2015)
Comunale	Piano di Assetto del Territorio (PAT)	Approvato con Delibera della Giunta Regionale n. 4148 del 18 dicembre 2007
	Piano degli Interventi (PI)	Approvato in via definitiva con DCC. n. 91 del 23 dicembre 2011

6.5.1 Legge Regionale di Governo del Territorio

La Legge Regionale n. 11 del 23 aprile del 2004 “Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio” (e ss.mm. introdotte al Capo II dalla Legge Regionale n.14 del 6 giugno 2017, pubblicata BUR n. 56 del 9 maggio 2017), detta norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio, definendo le competenze di ciascun ente territoriale, le regole per l'uso dei suoli secondo criteri di prevenzione e riduzione o di eliminazione dei rischi, di efficienza ambientale e di riqualificazione territoriale.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 49 di 153

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

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

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

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

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

1. il governo del territorio si attua attraverso la pianificazione, urbanistica e territoriale del comune, della provincia e della Regione. I diversi livelli di pianificazione sono tra loro coordinati nel rispetto dei principi di sussidiarietà e coerenza; in particolare, ciascun piano indica il complesso delle direttive per la redazione degli strumenti di pianificazione di livello inferiore e determina le prescrizioni e i vincoli automaticamente prevalenti;
2. i piani di livello sovracomunale stabiliscono i modi e i tempi di adeguamento dei piani di livello comunale, nonché l'eventuale disciplina transitoria da applicarsi fino all'adeguamento;
3. ogni piano detta i criteri ed i limiti entro i quali il piano di livello inferiore può modificare il piano di livello sovraordinato senza che sia necessario procedere ad una variante dello stesso;
4. la pianificazione si articola in:

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 50 di 153

- a) *piano di assetto del territorio comunale (PAT) e piano degli interventi comunali (PI) che costituiscono il piano regolatore comunale, piano di assetto del territorio intercomunale (PATI) e piani urbanistici attuativi (PUA);*
- b) *piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP);*
- c) *piano territoriale regionale di coordinamento (PTRC);*
5. *al fine dell'adozione del PTRC, del PTCP, del PAT e del PATI, l'ente territoriale competente elabora un documento preliminare che contiene in particolare:*
 - a) *gli obiettivi generali che s'intendono perseguire con il piano e le scelte strategiche di assetto del territorio anche in relazione alle previsioni degli strumenti di pianificazione di livello sovraordinato;*
 - b) *le indicazioni per lo sviluppo sostenibile e durevole del territorio;*
6. *il PTRC, i PTCP nonché i PAT e i PI sono elaborati nel rispetto della normativa di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137" e successive modificazioni.*

6.5.1.1 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

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

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

6.5.1.2 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Dal punto di vista dell'assetto provinciale, invece, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) è lo strumento di pianificazione che delinea gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio provinciale in coerenza con gli indirizzi per lo sviluppo socio-economico provinciale, con riguardo alle prevalenti vocazioni, alle sue caratteristiche geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, paesaggistiche ed ambientali, ed in particolare:

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

- *acquisisce, previa verifica, i dati e le informazioni necessarie alla costituzione del quadro conoscitivo territoriale provinciale;*
- *recepisce i siti interessati da habitat naturali e da specie floristiche e faunistiche di interesse comunitario e le relative tutele;*
- *definisce gli aspetti relativi alla difesa del suolo e alla sicurezza degli insediamenti determinando, con particolare riferimento al rischio geologico, idraulico e idrogeologico e alla salvaguardia delle risorse del territorio, le condizioni di fragilità ambientale;*
- *indica gli obiettivi generali, la strategia di tutela e di valorizzazione del patrimonio agro-forestale e dell'agricoltura specializzata in coerenza con gli strumenti di programmazione del settore agricolo e forestale;*
- *detta le norme finalizzate alla prevenzione e difesa dall'inquinamento prescrivendo gli usi espressamente vietati in quanto incompatibili con le esigenze di tutela;*
- *riporta i vincoli territoriali previsti da disposizioni di legge;*
- *individua e precisa gli ambiti di tutela per la formazione di parchi e riserve naturali di competenza provinciale nonché le zone umide, i biotopi e le altre aree relitte naturali, le principali aree di risorgiva, da destinare a particolare disciplina ai fini della tutela delle risorse naturali e della salvaguardia del paesaggio;*
- *individua e disciplina i corridoi ecologici al fine di costruire una rete di connessione tra le aree protette, i biotopi e le aree relitte naturali, i fiumi e le risorgive;*
- *perimetra i centri storici, individua le ville venete e i complessi e gli edifici di pregio architettonico, le relative pertinenze e i contesti figurativi;*
- *indica gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio, i sistemi delle infrastrutture, le attrezzature, gli impianti e gli interventi di interesse pubblico di rilevanza provinciale;*
- *[...].*

6.5.1.3 Pianificazione comunale

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

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

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

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

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 52 di 153

- *verifica ed acquisisce i dati e le informazioni necessari alla costituzione del quadro conoscitivo territoriale comunale;*
- *disciplina, attribuendo una specifica normativa di tutela, le invarianti di natura geologica, geomorfologica, idrogeologica, paesaggistica, ambientale, storico-monumentale e architettonica, in conformità agli obiettivi ed indirizzi espressi nella pianificazione territoriale di livello superiore;*
- *individua gli ambiti territoriali cui attribuire i corrispondenti obiettivi di tutela, riqualificazione e valorizzazione, nonché le aree idonee per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale;*
- *recepisce i siti interessati da habitat naturali di interesse comunitario e definisce le misure idonee ad evitare o ridurre gli effetti negativi sugli habitat e sulle specie floristiche e faunistiche;*
- *individua gli ambiti per la formazione dei parchi e delle riserve naturali di interesse comunale;*
- *detta una specifica disciplina di regolamentazione, tutela e salvaguardia con riferimento ai contenuti del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP);*
- *detta una specifica disciplina con riferimento ai centri storici, alle zone di tutela e alle fasce di rispetto e alle zone agricole;*
- *determina, per Ambiti Territoriali Omogenei (ATO), i parametri teorici di dimensionamento, i limiti quantitativi e fisici per lo sviluppo degli insediamenti residenziali, industriali, commerciali, direzionali, turistico - ricettivi e i parametri per i cambi di destinazione d'uso, perseguendo l'integrazione delle funzioni compatibili;*
- *definisce le linee preferenziali di sviluppo insediativo e le aree di riqualificazione e riconversione;*
- *individua le aree di urbanizzazione consolidata in cui sono sempre possibili interventi di nuova costruzione o di ampliamento di edifici esistenti attuabili nel rispetto delle norme tecniche di cui al comma 3, lettera c);*
- *individua i contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi;*
- *elabora la normativa di carattere strutturale in applicazione di leggi regionali di altri settori.*
- *[...]*

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

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

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

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IN0F	00 R 22	RG	SA000P001	B	53 di 153

- *definire le modalità per l'attuazione degli interventi di trasformazione e di conservazione;*
- *individuare le eventuali trasformazioni da assoggettare ad interventi di valorizzazione e sostenibilità ambientale;*
- *[...]*

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 54 di 153

6.5.2 Pianificazione territoriale Regionale

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Relazione che illustra, per ciascuno dei sistemi e delle aree, gli obiettivi dell'azione pubblica e privata per la tutela, la trasformazione e l'uso del territorio; definisce le aree da sottoporre a particolare disciplina o da assoggettare a Piani Territoriali per cui fornire particolari direttive.
2. Elaborati grafici di progetto che riportano le scelte e le politiche attinenti le diverse parti del territorio, in riferimento alla Relazione ed in stretta connessione con le Norme e Direttive del P.T.R.C.
3. Norme d'attuazione, che contengono le direttive sulla cui base la Regione e i suoi enti strumentali redigono i piani di settore ed i piani di area di livello regionale e specifici piani di competenza, nonché gli strumenti urbanistici e territoriali generali e attuativi degli Enti locali. Le N.T.A definiscono inoltre le prescrizioni ed i vincoli cui deve uniformarsi l'attività dei soggetti

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 55 di 153

pubblici e privati per gli interventi di trasformazione del territorio e per il suo uso e gestione anche in relazione alla salvaguardia, conservazione e valorizzazione delle risorse territoriali.

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

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

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

Obiettivi

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

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

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

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 56 di 153

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

Questa esigenza è legata a due distinti ordini di considerazioni:

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

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

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

A seguire si riportano alcuni stralci cartografici delle mappe del P.T.R.C., secondo quanto riportato nel geoportale della Provincia di Verona, nell'apposita sezione dedicata alla pianificazione regionale. Si analizzano a seguire le relative Norme Tecniche di Attuazione che regolamentano l'area di interesse.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 57 di 153

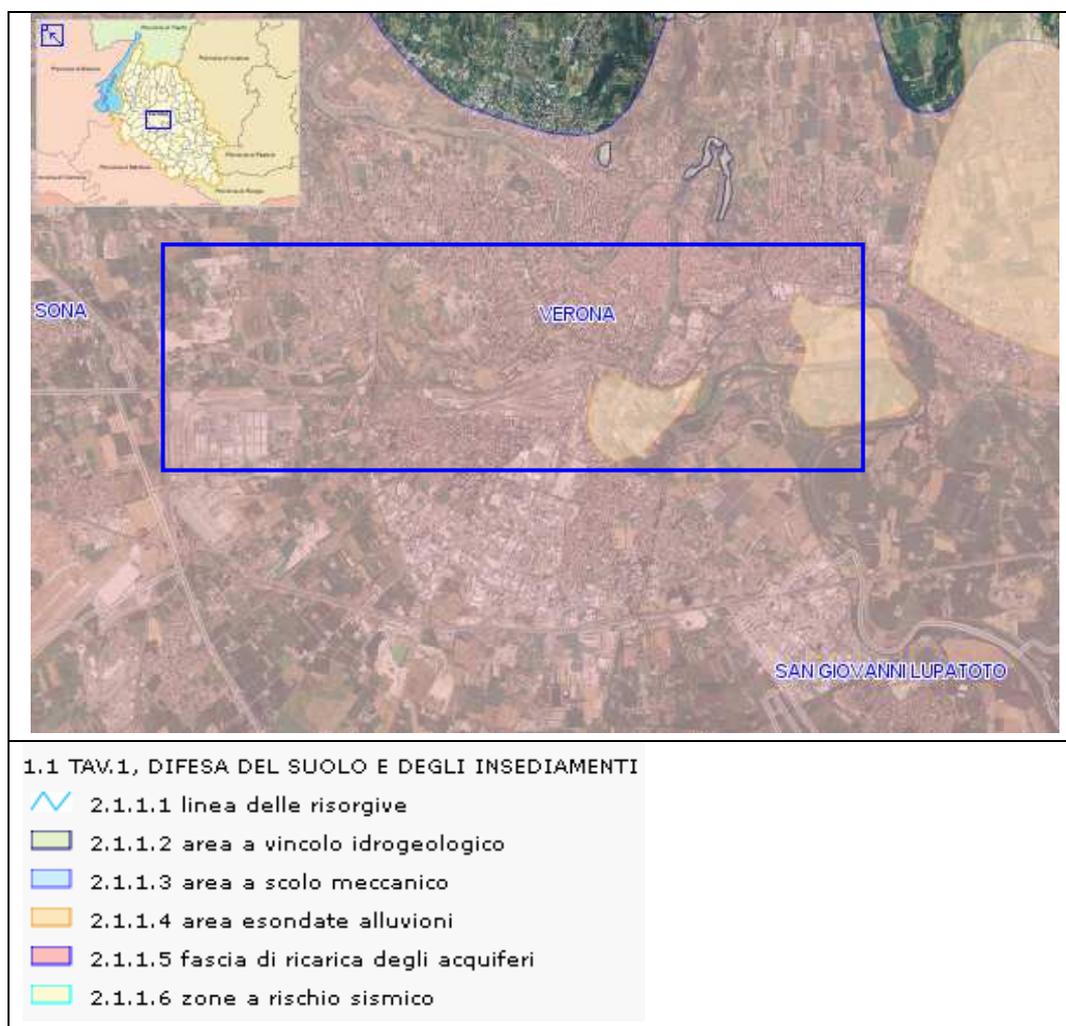


Figura 6-10 – Stralcio della Tav. 1 P.T.R.C., Difesa del suolo e degli insediamenti (nel riquadro blu ricade l'area di intervento oggetto di analisi) - Fonte Geoportale Provincia Verona, sezione dedicata alla pianificazione regionale.

La Tavola 1, Difesa del suolo e degli insediamenti, evidenzia che l'area in esame è interessata da una fascia di ricarica degli acquiferi e da un'area esondate alluvioni, per cui l'art. 10 delle NTA disciplina che "nelle zone esondabili, i Piani Territoriali Provinciali e gli Strumenti urbanistici debbono indicare, nella localizzazione dei nuovi insediamenti residenziali, produttivi o di servizio, misure di prevenzione previa individuazione sia dei siti più esposti ad esondazione sia di quelli che presentano i migliori requisiti di sicurezza. A tal fine debbono essere tenute presenti le indicazioni fornite dai Piani Generali di Bonifica e di Tutela del Territorio Rurale e deve essere acquisito il parere obbligatorio dei Consorzi di Bonifica; deve pure essere acquisito, ove la fattispecie lo imponga, il parere del Magistrato alle Acque di Venezia e del Magistrato per il Po nonché degli altri uffici competenti a sensi della L. 18.5.1989 n. 183".

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST						
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 58 di 153

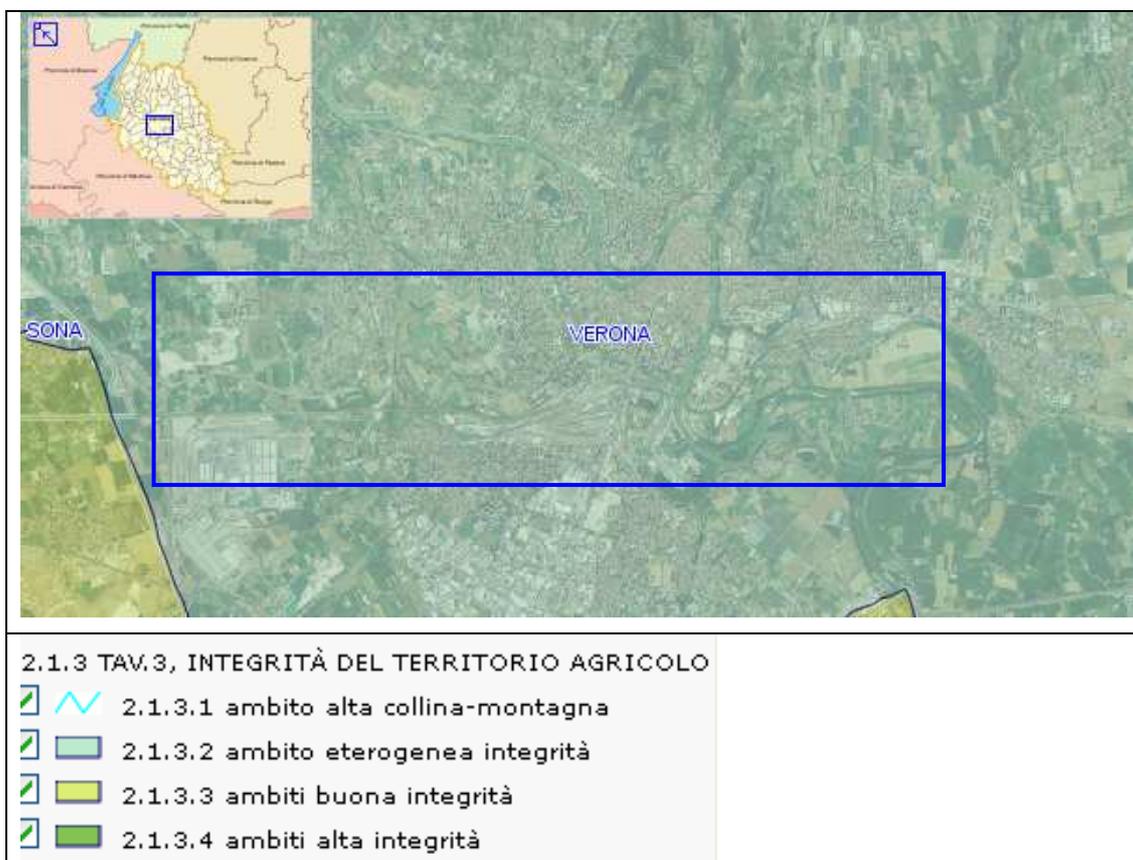


Figura 6-11 - Tav. 3, Integrità del Territorio Agricolo (nel riquadro blu ricade l'area di intervento oggetto di analisi) - Fonte Geoportale Provincia Verona, sezione dedicata alla pianificazione regionale.

La Tavola 3, Integrità del territorio agricolo, evidenzia che l'area in esame rientra in ambiti di eterogenea integrità. Secondo quanto stabilito dall'art. 23 delle NTA, per gli "ambiti ad eterogenea integrità del territorio agricolo, gli strumenti subordinati debbono essere particolarmente attenti ai sistemi ambientali, mirati rispetto ai fenomeni in atto, al fine di "governarli", preservando per il futuro risorse ed organizzazione territoriale delle zone agricole, predisponendo altresì una suddivisione della zona E (ai sensi del D.M. 2.04.1968, n. 1444), con particolare riguardo alla sottozona E3 (ai sensi della L.R. 5.3.1985, n. 24), così come indicato nelle successive direttive a livello comunale da coordinarsi a livello provinciale".

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 59 di 153

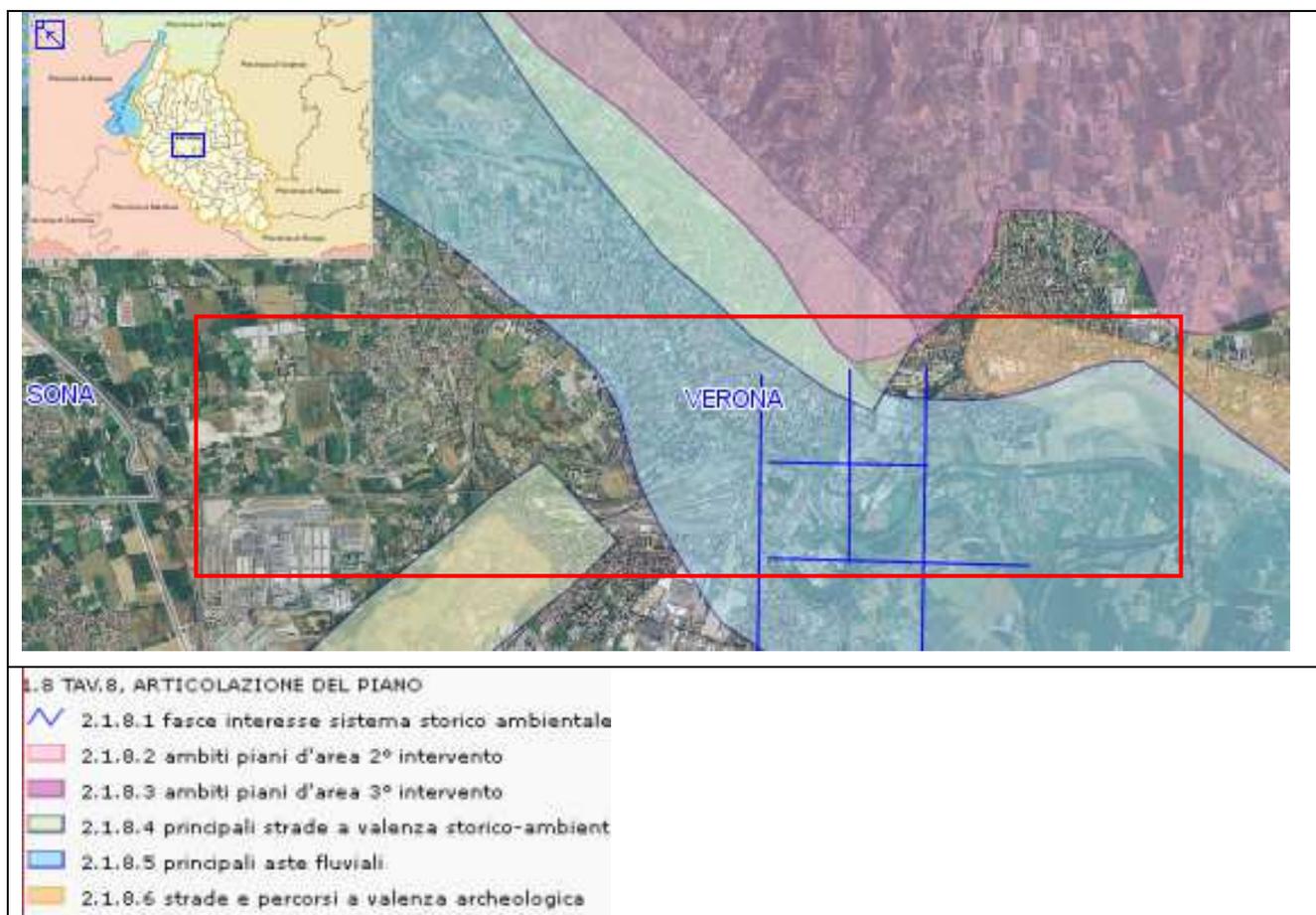


Figura 6-12 - Tav. 8, Articolazione del Piano (nel riquadro rosso ricade l'area di intervento oggetto di analisi) – Fonte Geoportale Provincia Verona, sezione dedicata alla pianificazione regionale.

La Tavola 8 “Articolazione del Piano” indica gli ambiti di pianificazione di interesse regionale con specifica considerazione dei valori paesistici ambientali, da attuare tramite piani di area o nell'ambito del P.T.P. per la parte interessata. Nella tavola sono indicati altresì i Piani di Settore relativi alle principali aste fluviali, alle strade e percorsi di valore storico-ambientale, nonché le fasce di interconnessione disciplinate all' art. 31 delle NTA.

Dallo stralcio cartografico sopra riportato si evince che l'area di intervento interferisce con le principali strade a valenza storico – ambientale, per le quali l'art. 30 delle NTA indica di sottoporle “*prioritariamente ad appositi Piani di Settore al fine di recuperare e valorizzare i percorsi anche inserendoli in circuiti culturali attrezzati*”.

Inoltre, il progetto attraversa un'area classificata come “Strade e percorsi a valenza archeologica” (“fasce di interconnessione”) e “principali aste fluviali” per la quali l'art. 31 delle NTA prescrive che siano “*da sottoporre a piani di settore di livello provinciale ai sensi dell'art.3 della L.R. 27.6.1985, n.61, e successive modifiche. Dette fasce comprendono insieme di beni storico-culturali e ambientali che costituiscono sistemi complessi. I P.T.P., i Piani di Settore, ovvero i Piani di Area (nel caso in esame il PAQE) per le fasce in essi compresi, individuano i singoli beni inclusi in dette fasce con particolare attenzione al contesto ambientale in cui sono inseriti, dettano le relative norme di tutela valorizzando la continuità dei sistemi storici, paesistici e ambientali. Le Province redigono per queste aree un Piano di Settore secondo le indicazioni del comma precedente*”.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 60 di 153

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

6.5.2.1.2 PTRC adottato con DGR. 372/2009

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

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

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

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

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

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

- crescita socio-culturale.

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

Uso del suolo e risorsa idrica

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

- Razionalizzare l'utilizzo della risorsa suolo;
- Adattare l'uso del suolo in funzione dei cambiamenti climatici in corso;
- Gestire il rapporto urbano/rurale valorizzando l'uso dello spazio rurale in un'ottica di multifunzionalità;
- Preservare la qualità e quantità della risorsa idrica.

Tra gli obiettivi operativi si citano:

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

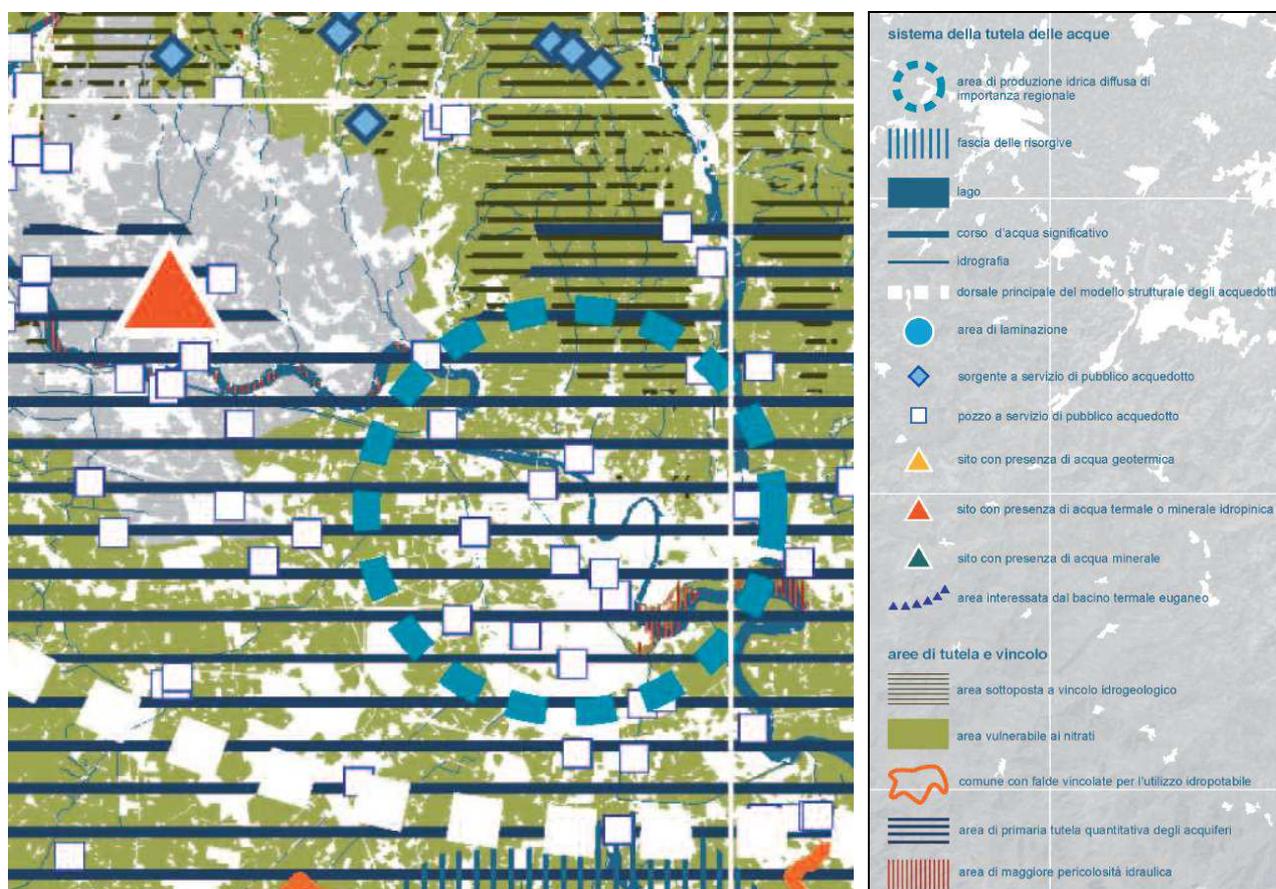


Figura 6-13 – Stralcio della Mappa di uso del suolo – Acqua, Tav. 01b. Fonte PTRC Veneto.

 ITOLFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

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

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

Mobilità

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

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

Tra gli obiettivi operativi si descrivono:

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

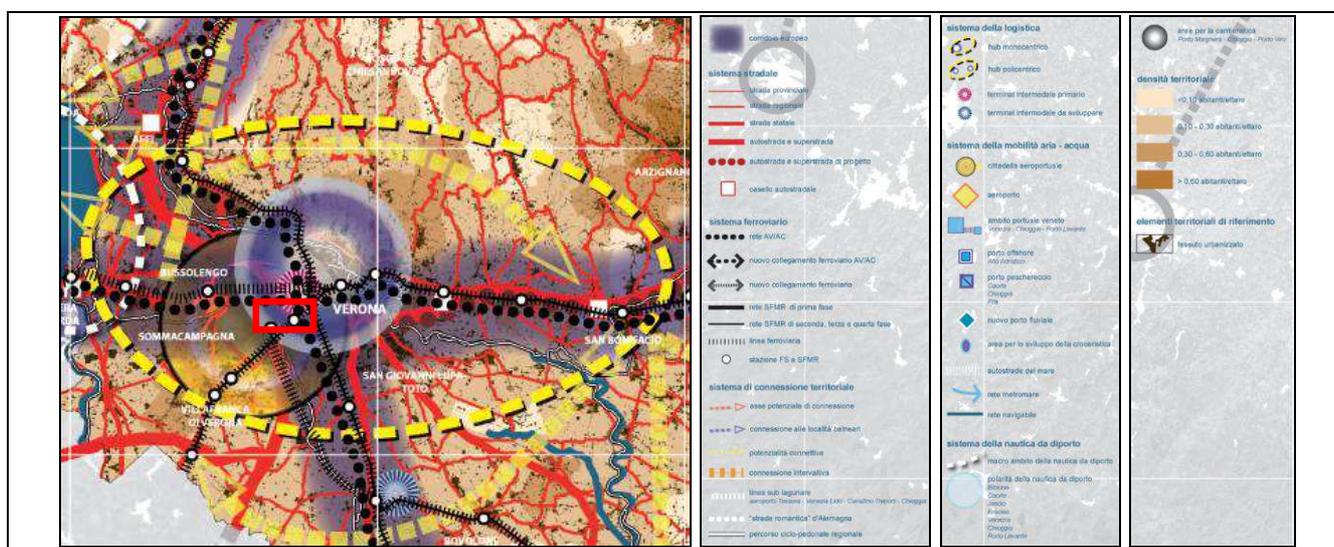


Figura 6-14 - Stralcio della Tavola di Mobilità – Tav. 04. Fonte PTRC Veneto.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 63 di 153

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

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

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

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

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

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

La pianificazione paesaggistica regionale si esprime attraverso tre assi complementari di progetto e disciplina:

- ✓ la tutela dei beni paesaggistici;
- ✓ la cura e valorizzazione dei paesaggi;
- ✓ l'integrazione del paesaggio nelle politiche di governo del territorio.

La specifica considerazione dei valori paesaggistici si esplica mediante la definizione di politiche patrimoniali di qualità paesaggistica relative ad istanze prevalenti di tutela e riqualificazione dei beni paesaggistici, di competenza propria della pianificazione congiunta Stato-Regione, e mediante la definizione di politiche strategiche di qualità paesaggistica relative alle opportunità di trasformazione e di valorizzazione dei paesaggi che interessano l'intero territorio regionale. Per disegnare e garantire equilibri tra tutela, trasformazione e valorizzazione del territorio, quanto definito all'interno dei tre assi converge nella definizione degli obiettivi di qualità del paesaggio, così come esplicitato nel Codice dei Beni culturali e del paesaggio agli artt. 135 e 143. Gli obiettivi di

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 64 di 153

qualità paesaggistica sono preliminarmente individuati nel Documento per la Pianificazione Paesaggistica, nella parte denominata “Atlante ricognitivo”: essi devono considerarsi preliminari alla identificazione degli obiettivi di qualità relativi a ciascun ambito di paesaggio prescritti dal Codice, che avrà luogo nel corso della stesura dei Piani Paesaggistici Regionali d’Ambito (PPRA). Agli obiettivi preliminari, sono associati indirizzi di qualità paesaggistica, che hanno la funzione di proporre strategie e azioni per il raggiungimento degli obiettivi stessi.

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

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

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

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

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

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

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

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

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 65 di 153

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

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

La lettura della Tav. 09 del PTCR (cfr. Figura 6-15) evidenzia, in prossimità dal tracciato, la presenza:

- una strada romana, per cui le NTA stabiliscono che la Regione promuove processi di valorizzazione delle vestigia dei tracciati delle antiche strade romane, attraverso azioni volte a favorirne la conoscenza e a salvaguardarne i principali contesti territoriali interessati;
- uno dei corridoi ecologici della Provincia, per cui essa definisce (art. 25 NTA) 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. 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;
- zone archeologiche;
- il centro storico di Verona.

Il nuovo tracciato attraversa invece, interferendone direttamente, con il Fiume Adige, corso d'acqua di interesse regionale.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA				
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA				
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST				
	PROGETTO INOF	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B FOGLIO 67 di 153

6.5.2.2 Piano d'Area Quadrante Europa (P.A.Q.E.) Variante 4 approvata nel 2010

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

La variante n. 4 riguarda alcune modeste modifiche ed integrazioni necessarie per rendere coerenti gli scenari di sviluppo e di valorizzazione disegnati dal piano vigente, con le mutate condizioni di crescita socio-economica.

Con Decreto del direttore regionale n.11 del 31/05/2016 sono stati assunti il Documento Preliminare e il Rapporto Ambientale Preliminare della Variante 5 al Piano di Area Quadrante Europa, che sarà assoggettata al metodo della concertazione e consultazione – ai sensi della L.R. 11/2004, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e della DGR 791/2009 – prima di essere adottata dalla Giunta Regionale. La Variante 5 al P.A.Q.E. non apporta modifiche sostanziali al disegno originario del Piano ma introduce alcune integrazioni normative necessarie per consentire un'applicazione delle norme tecniche coerente alla mutata disciplina vigente in materia di rifiuti.

Nella seguente immagine vengono riportati i Piani d'Area della Variante 4, vigente, presenti nella Regione Veneto.

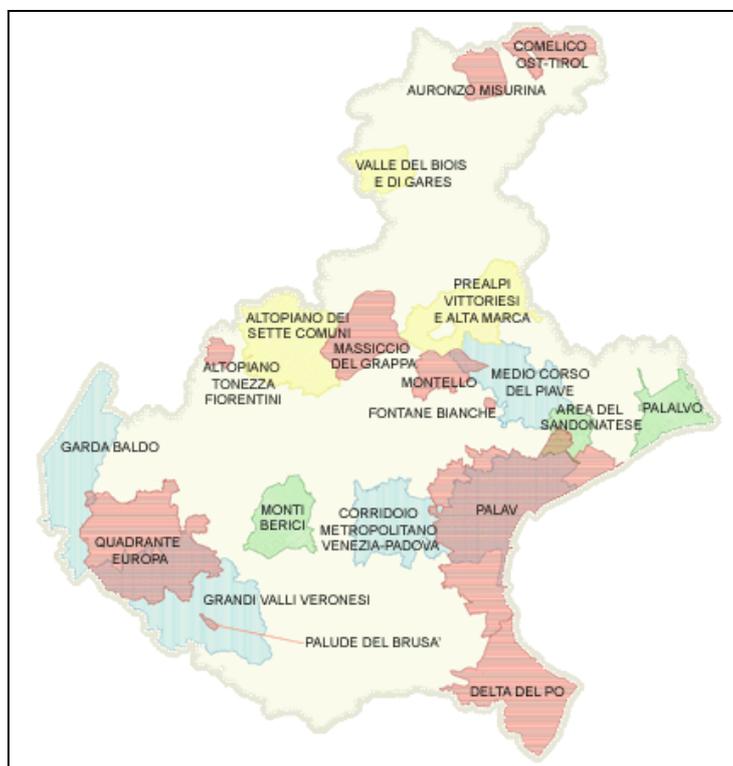


Figura 6-16 – Piani d'Area vigenti nella Regione Veneto.

Il territorio definito come «Quadrante Europa» e indicato nella tav. n. 1 del piano di area è costituito dal complesso delle strutture edilizie, delle infrastrutture e degli spazi aperti circostanti, organizzati

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 68 di 153

per l'esercizio delle attività di logistica integrata, di direzione, di organizzazione e promozione delle attività di interscambio di tipo commerciale relative a prodotti, beni e servizi.

Il Piano di Area Quadrante Europa (P.A.Q.E.) riguarda i territori dei seguenti comuni ricadenti nella provincia: **Verona**, Bovolone, Bussolengo, Buttapietra, Caldiero, Castel d'Azzano, Erbè, Isola della Scala, Mozzecane, Nogarole Rocca, Pastrengo, Pescantina, Povegliano Veronese, S. Giovanni Lupatoto, San Martino Buon Albergo, Sommacampagna, Sona, Ronco all'Adige, Trenzuelo, Vigasio, Villafranca di Verona e Zevio. Il comune di San Pietro in Cariano non risulta compreso nell'ambito dei Piani d'Area.

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

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

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

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

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

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

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

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

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO INOF	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

- la stazione ferroviaria di Verona Porta Vescovo.

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

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

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

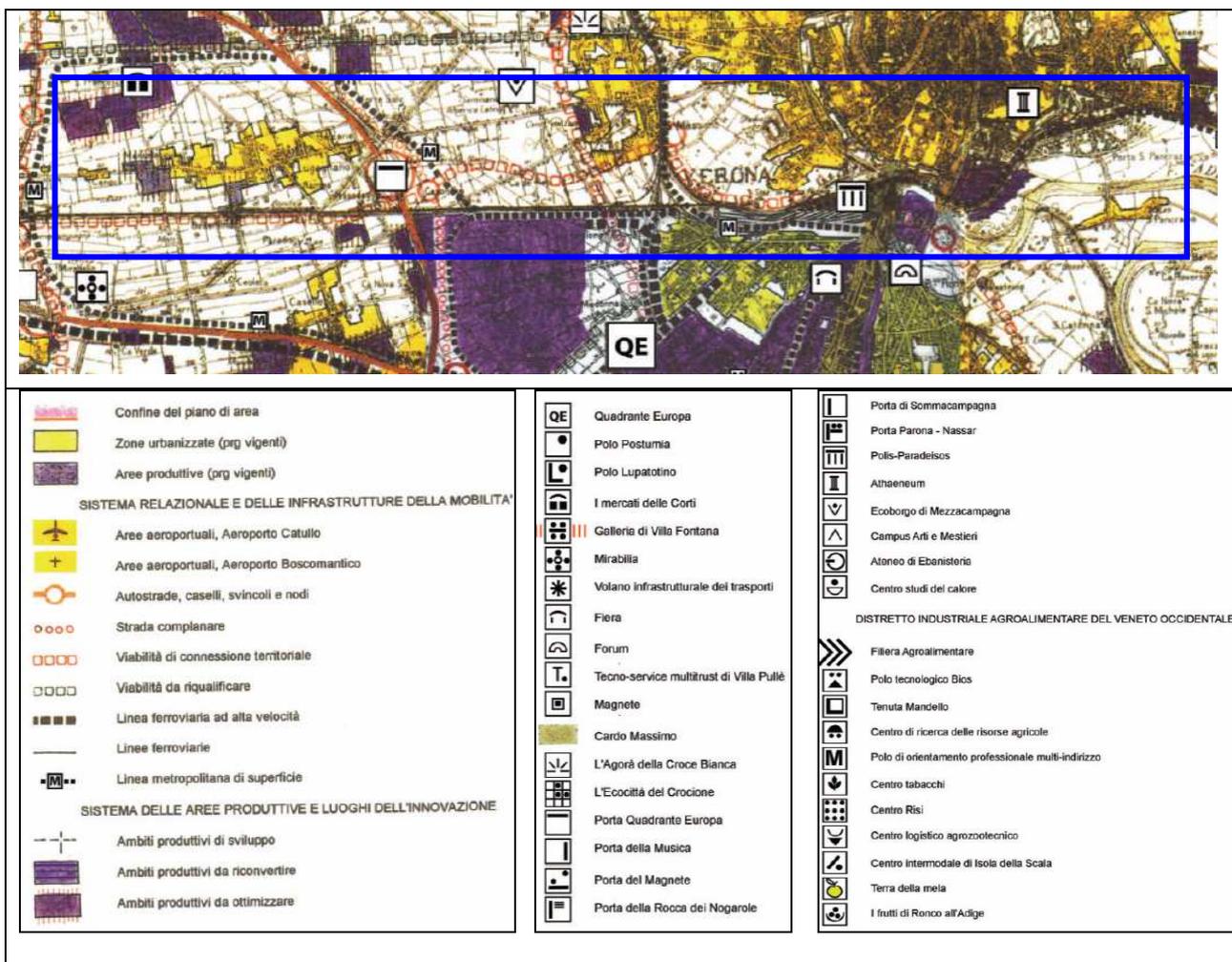


Figura 6-17 – Tav 1a del Piano d'Area del Quadrante Europa (nel riquadro blu ricade l'are di intervento) – Sistema relazionale e luoghi dell'innovazione.

Il Piano di Area riporta nella Tav. n.1 anche il tracciato della linea ferroviaria per l'Alta Velocità; il tracciato del progetto in esame risulta per lo più coincidente con quello di previsione di detto Piano. Come evidenziato dalla precedente immagine, il progetto in esame interessa un'area di carattere prevalentemente produttivo e il tratto terminale, in particolar modo l'elettrodotto, ricade in una zona urbanizzata.

La tratta in progetto termina in corrispondenza di un nodo autostradale, con una strada complanare (la tangenziale) ed una viabilità di connessione territoriale, secondo le Norme Tecniche di Attuazione, le fasce di rispetto stradale sono da considerarsi prioritarie per coloro che ne facciano

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

richiesta nella applicazione delle direttive Comunitarie relative a interventi di piantumazione finalizzata al miglioramento e alla ricomposizione ambientale di cui al Reg. C.E. n. 2078/92 e al Reg. C.E. n. 2080/92. L'area in progetto incontra inoltre la linea metropolitana di superficie di Verona.

Come si evince dalla Tavola 2, cfr. Figura 6-18, la tratta iniziale del Nuovo scalo, nella Località Cason, ricade in un'ambito di riequilibrio dell'ecosistema (art. 55), ovvero aree che per l'ubicazione e/o la presenza di risorse naturali possono costituire elemento fondamentale per azioni volte al riequilibrio dell'intera area interessata al piano. Come disciplinato dal PAQE è fatto divieto di impermeabilizzare estese superfici di terreno con eccezione dei casi di comprovata necessità, nei quali è garantito comunque il mantenimento dei volumi di invaso, e di utilizzare in modo intensivo fitofarmaci e diserbanti nella manutenzione del verde.

Successivamente, l'area in progetto ricade in un ambito prioritario per la protezione del suolo (art.51 NTA), ove anche per tale ambito è fatto divieto di impermeabilizzare estese superfici di terreno con eccezione dei casi di comprovata necessità; di utilizzare fitofarmaci e diserbanti nella manutenzione del verde nelle aree a standard; aprire nuove cave. Sono invece consentiti lavori di miglioria fondiaria purché realizzati nel rispetto delle finalità elencate nelle direttive del presente articolo.

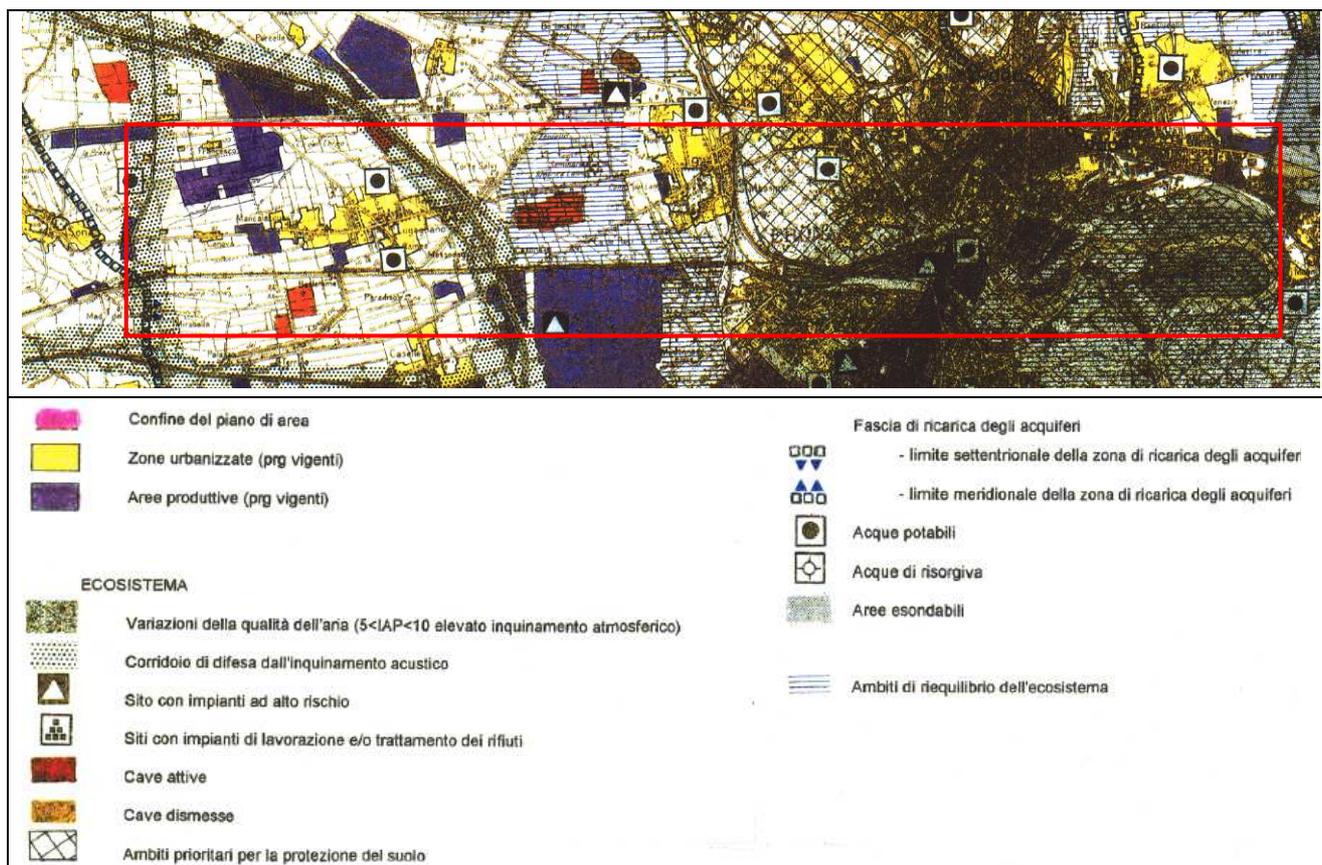


Figura 6-18 - Tav 2a del Piano di area del Quadrante Europa – Ecosistema.

Il tratto iniziale in progetto, come individuato nella tav. n. 3 del piano di area, di cui si riporta uno stralcio cartografico, confina con un'area di paleoalveo, per cui la Provincia, d'intesa con i Comuni interessati, predispone un progetto di riqualificazione ambientale e paesaggistica, anche per stralci successivi, dei tracciati degli antichi rami fluviali, ricadenti all'interno delle zone agricole come

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 71 di 153

previste dalla strumentazione urbanistica ordinaria. Eventuali interventi edilizi ed urbanistici devono rispettare i segni fisici che indicano la presenza del paleoalveo.

Mentre, nella parte finale il tracciato è limitrofo ad un ambito di interesse paesistico-ambientale, disciplinato dall'art. 61 delle NTA, le quali comprendono estese fasce di territorio, per lo più disposte lungo i corsi d'acqua, di particolare pregio paesistico – ambientale. La Provincia dispone che il Comune di Verona, in sede di adeguamento degli strumenti urbanistici al presente piano di area, possa:

- a) predisporre, in osservanza anche di quanto disposto in materia dal Piano Generale di Bonifica e di Tutela del Territorio Rurale, una puntuale disciplina dell'ambiente rurale e regolamentano l'attività edificatoria individuando gli interventi consentiti, ivi comprese le serre, compatibilmente con la legislazione vigente e con quanto disposto dal presente piano di area;
- b) identificare e salvaguardare gli edifici e il complesso degli elementi costituenti documenti significativi del paesaggio agrario (ponticelli, chiaviche, salti d'acqua, cippi, tratturi, fossati, ecc.);
- c) riconoscere e tutelare i biotopi esistenti (emergenze floristiche, corpi idrici, boschetti, zone umide e simili) e prevedere interventi finalizzati all'inserimento, al miglioramento e/o incremento di quinte arboree-arbustive lungo il perimetro delle zone umide, dei corsi d'acqua e delle zone coltivate, onde pervenire ad una maggiore articolazione della vegetazione che favorisca la formazione di biocenosi associate al paesaggio agrario. A tal fine possono essere previsti interventi di riutilizzazione di aree mediante la realizzazione di orti di città, parchi campagna e simili;
- d) al fine di consentire la fruizione a scopo ricreativo e didattico- culturale delle aree di cui al presente articolo, individua idonei percorsi pedonali, ciclabili ed equestri a collegamento di emergenze storico-naturalistiche presenti e di manufatti di particolare pregio ambientale, e prevede il recupero di strutture esistenti e l'eventuale realizzazione di nuove strutture da destinare a funzioni di supporto, in prossimità delle quali individuare congrui spazi ad uso collettivo;
- e) individua gli agglomerati urbani che presentano particolari situazioni di degrado ed interviene con appositi strumenti attuativi finalizzati alla riqualificazione dei luoghi e all'eliminazione degli elementi detrattori;
- f) definisce le tipologie, le caratteristiche e i materiali delle insegne e dei cartelli indicatori consentiti, al fine di un loro corretto inserimento ambientale;
- g) d'intesa con le rappresentanze di categoria, promuove la riconversione delle produzioni agricole eccedentarie e non economicamente vantaggiose a favore della messa a dimora di boschi produttivi e incentivano le produzioni agricole biologiche e biodinamiche;
- h) individua e tutela gli elementi minuti quali siepi, filari, stagni, fontanazzi.

Il nuovo tracciato si inserisce inoltre nella zona urbanizzata e produttiva di Verona, ambiti disciplinati dall'art. 99 delle NTA.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

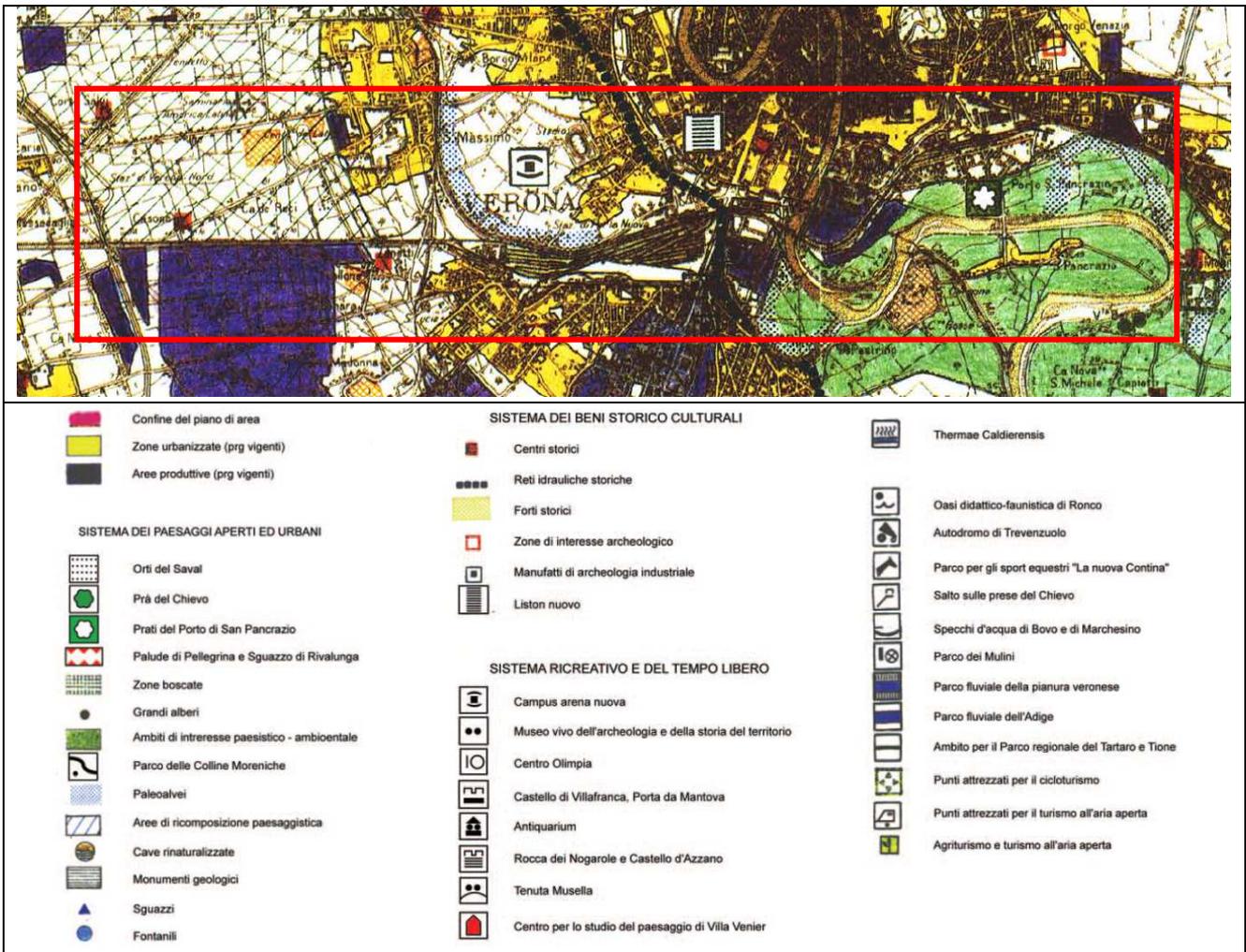


Figura 6-19 - Tav 3a del Piano di Area del Quadrante Europa – Risorse del paesaggio.

6.5.2.2.1 Analisi di Coerenza

Il P.A.Q.E. fornisce un supporto specifico alla infrastrutturazione nel settore trasporti, ponendo l'attenzione alle iniziative legate all'alta velocità, per la quale predispone un corridoio a sud dell'abitato di Verona. Per quanto riguarda specificamente il progetto, si osserva che l'adozione del tracciato in affiancamento alla linea storica, rende più agevoli sia il suo inserimento nel nodo di Verona, sia la sua interconnessione con il Quadrante Europa, entrambe i gangli del sistema veronese vengono risignificati soprattutto per quanto riguarda il trasporto passeggeri in Verona Porta Nuova.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 73 di 153

6.5.3 Pianificazione Territoriale Provinciale

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

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

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

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

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

Il PTCP:

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

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 74 di 153

6.5.3.1.1 Le strategie di Piano

Il PTCP è stato scomposto in cinque parti:

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

Gli elaborati di Piano sono:

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

6.5.3.1.2 Finalità del Piano

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

L'obiettivo del Piano è il coordinamento e la gestione del territorio: secondo la legge regionale (L.R. 11/2004) il PTCP è lo strumento di pianificazione che *"delinea gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio provinciale in coerenza con gli indirizzi per lo sviluppo socio-economico provinciale con riguardo alle prevalenti vocazioni, alle sue caratteristiche geologiche, geomorfologiche, paesaggistiche ed ambientali."*

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

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

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

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

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

Territorio, ambiente ed ecosistema – Obiettivi:

- qualità del territorio in senso di sicurezza idrogeologica;
- qualità dell'ambiente in senso ecologico;

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 75 di 153

- qualità dell'ambiente in senso paesaggistico;
- tutela della salute dei cittadini.

Infrastrutture – Obiettivi:

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

Insediativo produttivo, turistico e commerciale – Obiettivi:

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

Infrastrutture scolastiche ed altri servizi di interesse provinciale – Obiettivi:

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

Aree di cooperazione e copianificazione intercomunale – Obiettivi:

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

6.5.3.1.3 La pianificazione infrastrutturale del PTCP

Per quanto riguarda le infrastrutture, il PTCP muove dalle decisioni regionali e nazionali per mettere a sistema ed integrare con interventi di portata provinciale i vari programmi. La logistica è stata

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 76 di 153

individuata come tema di punta di questo Piano, che mira a potenziare in questo ambito il ruolo di Verona. Secondo quanto affermato dal PTCP, il territorio provinciale di Verona sarà sede e crocevia del sistema europeo dei corridoi intermodali, lungo i quali viene prevista la futura movimentazione di persone e merci avvalendosi di tutte le modalità possibili di mezzi di trasporto, in modo specifico degli automezzi e dei treni. A questa rete faranno capo le esistenti infrastrutture viarie nazionali, regionali e provinciali.

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

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

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

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

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

Poiché il territorio e le risorse economiche necessarie alla costruzione di nuove infrastrutture sono scarse rispetto alle esigenze sempre crescenti, il Piano afferma che devono applicarsi politiche di salvaguardia del corridoio inciso sul territorio, mutando la cultura secondo cui l'asse infrastrutturale costituisce perno per le nuove urbanizzazioni. Pertanto, la tutela dei corridoi già incidenti sul territorio, o comunque definiti per le nuove vie della mobilità, si tramuta in una indiretta salvaguardia del territorio stesso.

La rete ferroviaria

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

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 77 di 153

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

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

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

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

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

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

All'art. 86 delle NTA si stabilisce invece che *i Comuni in sede di redazione dei piani di competenza comunale valutano ed inseriscono le strutture accessorie (golfi di fermata, parcheggi scambiatori, servizi per i punti di raccolta, ecc) necessarie al miglioramento delle condizioni di utilizzo della rete di trasporto pubblico.*

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

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

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

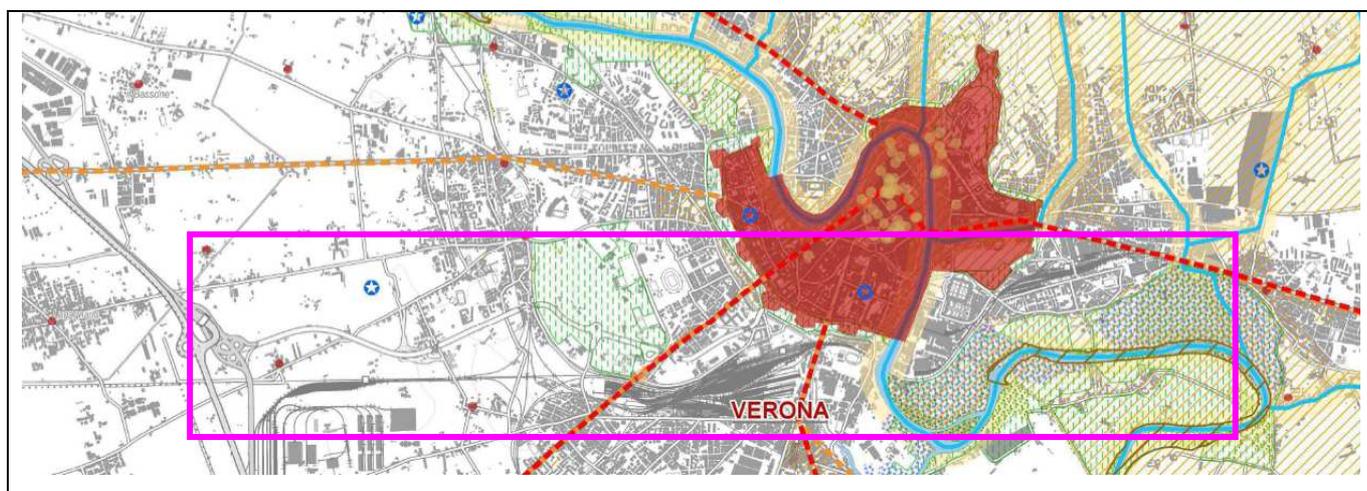
Si riportano di seguito alcune tavole di dettaglio del PTCP, analizzando le aree di interesse del progetto in esame.

Nella seguente figura è riportato uno stralcio della Tavola 1a Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale della Provincia di Verona. Dallo stralcio sottostante si evince come il tracciato in esame risulta prossimo a diverse aree tutelate:

- “area protetta di interesse locale”, per la quale l’art. 7 delle NTA, riporta riferimenti agli obblighi a cui i comuni, nella redazione dei piani di competenza comunale sono tenuti a rispettare, ovvero prendere atto e documentare a loro volta l’esistenza, gli effetti e l’estensione di tutti i vincoli ed a conformare le proprie scelte pianificatorie all’esigenza di salvaguardare e valorizzare tali vincoli, secondo le pertinenti discipline nonché le direttive ed indicazioni della pianificazione sovraordinata; unire ed identificare i terreni di uso civico, soggetti al vincolo di destinazione agro-silvo-pastorale e al vincolo paesaggistico, tenendo conto che:
 - a) i beni di uso civico sono inalienabili e soggetti al vincolo di destinazione agro - silvo - pastorale;
 - b) il diritto di esercizio degli usi è imprescrittibile qualora si delinei la necessità di trasformare i terreni soggetti ad uso civico; tale trasformazione sarà subordinata al rilascio delle autorizzazioni previste dalla normativa regionale di settore.
- Area a pericolosità idraulica, disciplinata dal PAI.
- Area di notevole interesse pubblico ai sensi dell’art. 136 del D.Lgs 42/04 (cfr. capitolo 5).
- Sito di Interesse Comunitario (SIC), come individuato dalla Rete Natura 2000 (cfr. capitolo 6).

Il nuovo tracciato invece interferisce direttamente con:

- Il Fiume Adige vincolato ai sensi dell’art. 142 del D.Lgs 42/04 (cfr. capitolo 5).
- Strada romana (cfr. capitolo 5) per la quale l’art. 10 delle NTA disciplina che il Comune di Verona, nell’ambito degli strumenti urbanistici, provvede a preservare l’antico tracciato e gli elementi di testimonianza storico-documentale conservando nella massima misura possibile, compatibilmente con altre prioritarie esigenze di interesse generale, l’attuale sistema di strade.



 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

AREE SOGGETTE A TUTELA		RETE NATURA 2000	
	Area di notevole interesse pubblico (D.Lgs. 42/04 art. 136 - ex L. 1497/39) (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7)		Sito di Importanza Comunitaria (SIC) (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7)
	Aree tutelate per Legge (D.Lgs 42/04 art. 142 - ex L. 431/85):		Zona di Protezione Speciale (ZPS) (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7)
	Territorio contermini ai laghi 300 m (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7)	PIANIFICAZIONE DI LIVELLO SUPERIORE	
	Montagna eccedente 1600 m s.l.m. (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7)		Parco istituito (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7)
	Territorio coperto da foreste e boschi (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7)		Riserva istituita (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7)
	Vincolo dei corsi d'acqua (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7)		Ambito per l'istituzione di riserve archeologiche regionali (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7)
	Zona di interesse archeologico (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7)		Ambito per l'istituzione di parchi e riserve naturali regionali (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7)
	Zona di interesse archeologico (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7)		Area di tutela paesaggistica di interesse regionale e competenza provinciale (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7)
	Fiume, torrente e corso d'acqua vincolato (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7)		Area di tutela paesaggistica di interesse regionale e competenza degli enti locali (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7)
	Fiume, torrente e corso d'acqua parzialmente vincolato (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7)		Zona umida (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7)
	Area soggetta a vincolo idrogeologico (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7)		Centro storico maggiore (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10)
	Area soggetta a vincolo forestale (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7)		Centro storico minore (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10)
	Area protetta di interesse locale individuata dalla Regione (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7)	Tracciati storico-testimoniali:	
	Area protetta di interesse locale (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7)		Strada romana (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10)
	Classificazione del vincolo sismico (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7):		Strada statale Lombardo-Veneta (N.T.A.: Art. 8 - 9 - 10)
	Medio-alta		Area a pericolosità idraulica (PAI) (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7)
	Bassa		Area a pericolosità idrogeologica (PAI) (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7)
	Irrilevante		Zona Militare (N.T.A.: Art. 5 - 6 - 7)

Figura 6-20 - Stralcio della Tavola 1a - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale della Provincia di Verona.

L'area circoscritta alla realizzazione del progetto in esame presenta diversi elementi di fragilità, come si evince dallo stralcio della Tavola 2a rappresentata nella Figura 6-21, Carta delle Fragilità. L'intera area ricade nella "Fascia di ricarica degli acquiferi", costituita da alluvioni potenti qualche centinaio di metri, formate prevalentemente da ghiaia e in misura minore da sabbie, e sviluppata in corrispondenza dell'Alta Pianura a ridosso del settore collinare da cui riceve l'alimentazione degli acquiferi rocciosi lessinei. L'elevata permeabilità dei depositi e la conseguente velocità con cui le sostanze possono veicolare all'interno di un siffatto corpo poroso, congiuntamente con l'importanza della risorsa acquifera che vi è contenuta determina la necessità di particolari misure di tutela della risorsa idrica.

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



AREE SOGGETTE A DISSESTO IDROGEOLOGICO

-  Frana di crollo (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 13)
-  Frana di scorrimento (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 13)
-  Frana di colamento (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 13)
-  Area soggetta a valanga (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 14)
-  Area di conoide (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 16)
-  Area soggetta a sprofondamento carsico (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 18)
-  Area esondabile (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 19)
-  Area a periodico ristagno idrico (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 20)

FRAGILITA' AMBIENTALE

-  Fascia di ricarica degli acquiferi (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 24 - 40 - 41)
-  Fascia delle risorgive (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 25 - 40 - 41)
-  Sito a rischio di incidente rilevante (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 26 - 39 - 40 - 41)
-  Sito inquinato (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 27)
-  Discarica attiva (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 28)
-  Discarica cessata (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 28)
-  Cava attiva (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 29)
-  Cava estinta (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 29)
-  Miniera in concessione (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 30)
-  Depuratore pubblico (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 31 - 40)
-  Opere di presa per pubblico acquedotto:
-  Pozzo freatico (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 32 - 40)
-  Pozzo artesiano (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 32 - 40)

Elettrodotti:

-  380 kV (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 33 - 43)
 -  220 kV (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 33 - 43)
 -  132 kV (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 33 - 43)
- Centrali elettriche:
-  Centrale di produzione (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 33 - 43)
 -  Centrale di trasformazione e distribuzione (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 33 - 43)
 -  Impianto di comunicazione elettronica radiotelevisiva (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 35 - 43)

Metanodotti:

-  Rete di trasporto (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 34)
-  Rete di distribuzione (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 34)

Aree di rispetto acustico aeroportuale:

-  Zona C: LVA > 75 dB (N.T.A.: Art. 42)
-  Zona B: LVA > 65 dB (N.T.A.: Art. 42)
-  Zona A: LVA > 60 dB (N.T.A.: Art. 42)

Ambiti a fragilità ambientale da salvaguardare:

-  Sorgente (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 36 - 40)
-  Risorgiva (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 36 - 40)
-  Zona umida (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 36 - 40)
-  Pozzo termale (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 36 - 40)
-  Grotta (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 23 - 36)
-  Geosito (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 36)
-  Area xeroteramica (N.T.A.: Art. 21 - 22 - 36)
-  Orlo di scarpata d'erosione o di terrazzo fluviale (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 15 - 21 - 22 - 36)
-  Orlo di scarpata di degradazione (N.T.A.: Art. 11 - 12 - 17 - 21 - 22 - 36)

Figura 6-21 – Stralcio della Tavola 2a - Carta delle Fragilità della Provincia di Verona.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

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

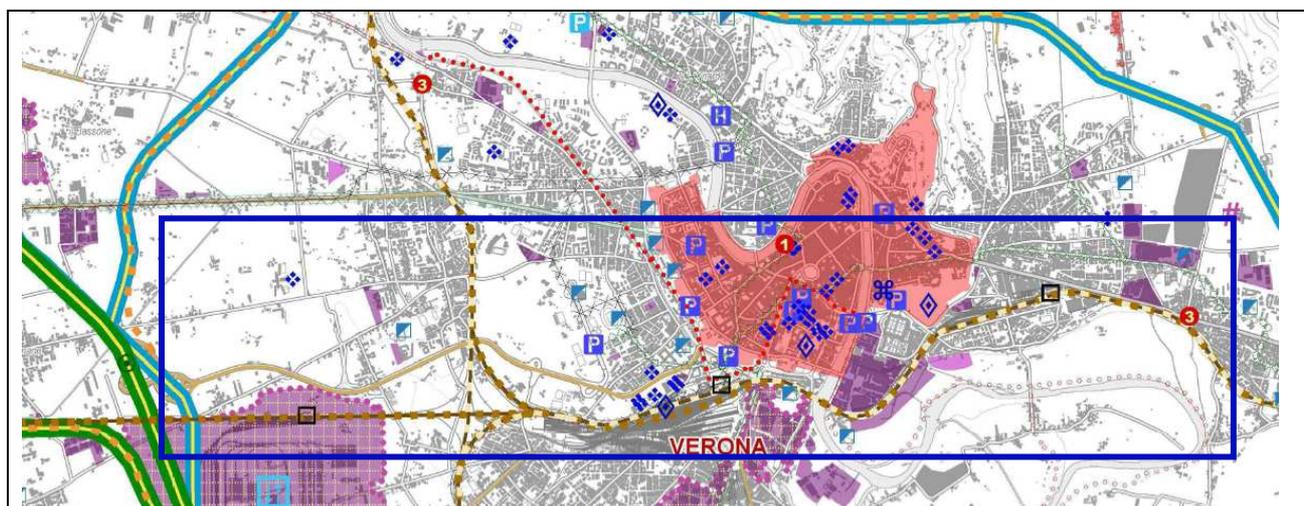
Il tracciato ferroviario in progetto si inserisce in un contesto prevalentemente produttivo di interesse provinciale. Si tratta di un centro intermodale e logistico di grandi dimensioni.

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

- a) di potenzialità insediativa rispetto all'utilizzo delle aree residue e di quelle derivanti da dismissioni;
- b) di riqualificazione e completamento delle dotazioni infrastrutturali ed ecologiche;
- c) di miglioramento delle condizioni di accessibilità per le merci e per le persone anche con i servizi di trasporto collettivo locale e delle opportunità di organizzazione della logistica;
- d) di qualificazione dei servizi comuni alle imprese e dei servizi ai lavoratori;
- e) di qualità urbanistica ed architettonica degli insediamenti anche attraverso la definizione di alcuni criteri guida;
- f) [...]

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

Nella seguente immagine vengono inoltre evidenziate la linea ad Alta Capacità e la linea SFMR.



 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

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

Figura 6-22 – Stralcio della Tavola 4a – Sistema Insediativo - Infrastrutturale della Provincia di Verona.

6.5.3.1.4 Analisi di Coerenza

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

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

6.5.4 Pianificazione Comunale

Come accennato precedentemente, il tracciato di progetto attraversa il comune di Verona.

Con l'entrata in vigore della nuova legge urbanistica della Regione Veneto - la n. 11 del 23.04.2004 - la pianificazione si articola in:

- ✓ **Piano di assetto del territorio (PAT)** approvato con Delibera della Giunta Regionale n. 4148 del 18 dicembre 2007, pubblicata sul BUR Veneto n.13 del 12 febbraio 2008, e ha validità a tempo indeterminato.
- ✓ **Piano degli interventi (PI)**, adottato con DCC. n. 59 del 8 settembre 2011 ed approvato in via definitiva con DCC. n. 91 del 23 dicembre 2011, pubblicata all'Albo Pretorio del Comune dal 14 febbraio 2012, insieme agli elaborati di Piano e alle analisi e valutazione delle osservazioni presentate. In seguito alla sostituzione di alcuni elaborati, il Piano degli Interventi è stato ripubblicato in data 27 febbraio 2012, diventando efficace il 13 marzo 2012. Il nuovo strumento di pianificazione urbanistica sostituisce il vecchio Piano Regolatore del 1956 (aggiornato dalla variante del 1975 e da successive 300 varianti, circa).
 Il PI disciplina gli interventi di trasformazione del territorio cittadino, per la riqualificazione e il recupero di aree degradate a Verona Sud e su tutto il territorio comunale. L'elaborazione del PI apre la nuova fase urbanistica della città in coerenza e in attuazione del PAT, individuando e disciplinando gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e di trasformazione del territorio, e programmando in modo contestuale la realizzazione di tali interventi, il loro completamento, i servizi connessi e le infrastrutture per la mobilità.

Il PAT ed il PI costituiscono il piano regolatore comunale di Verona.

6.5.4.1 Piano di Assetto del Territorio (PAT)

Il Piano di Assetto del Territorio (PAT) è lo strumento di pianificazione che delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo per il governo del territorio comunale, articolate in disposizioni strutturali (contenute nel PAT) ed in disposizioni operative, contenute invece nel PI.

Il PAT individua quindi le specifiche vocazioni e le invarianti di natura geologica, geomorfologica, idrogeologica, paesaggistica, ambientale, storico-monumentale ed architettonica, in conformità agli obiettivi ed indirizzi espressi nella pianificazione territoriale di livello superiore ed alle esigenze della comunità locale.

Le norme tecniche definiscono direttive, prescrizioni e vincoli in correlazione con le indicazioni cartografiche contenute nel PAT, ed in particolare:

- a) disciplinano, attribuendo una specifica normativa di tutela, le invarianti ed i limiti di trasformabilità di natura geologica, geomorfologica, idrogeologica, paesaggistica, ambientale, storico-monumentale e architettonica, anche in conformità agli obiettivi ed indirizzi espressi nella pianificazione territoriale di livello superiore;
- b) disciplinano gli obiettivi di tutela, riqualificazione e valorizzazione, nonché gli interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale, all'interno degli ambiti territoriali;
- c) definiscono le misure idonee ad evitare o ridurre gli effetti negativi sugli habitat e sulle specie floristiche e faunistiche nell'ambito dei siti interessati da habitat naturali di interesse comunitario;

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 84 di 153

d) determinano il limite quantitativo massimo della zona agricola trasformabile in zone codestinate diverse da quella agricola, avendo riguardo al rapporto tra la superficie agricola utilizzata (SAU) e la superficie territoriale comunale (STC), secondo le modalità indicate nel provvedimento di cui all'articolo 50, comma 1, lett. c) della L.R. 11/2004;

e) dettano una specifica disciplina con riferimento:

1. ai centri storici, alle ville individuate nella pubblicazione dell'Istituto regionale per le Ville venete "Ville Venete - Catalogo e Atlante del Veneto", nonché agli edifici ed ai complessi di valore monumentale e testimoniale, determinando:
2. alle zone di tutela e fasce di rispetto di cui all'art. 41 della L.R. 11/2004;
3. alle zone agricole:

f) definiscono gli obiettivi di ripristino e di riqualificazione urbanistica, paesaggistica, architettonica e ambientale del territorio che si intendono realizzare e gli indirizzi e le direttive relativi agli interventi da attuare, relativamente alle opere incongrue, agli elementi di degrado, agli interventi di miglioramento della qualità urbana e di riordino della zona agricola, anche mediante il ricorso al credito edilizio, definendone le modalità applicative;

g) dettano direttive, prescrizioni e vincoli per il rispetto delle dotazioni minime complessive dei servizi di cui all'articolo 31 della L.R. 11/2004;

h) dettano direttive, prescrizioni e vincoli per l'individuazione di ambiti preferenziali di localizzazione delle grandi strutture di vendita e di altre strutture alle stesse assimilate;

i) determinano, per ambiti territoriali omogenei (ATO), i parametri teorici di dimensionamento, i limiti quantitativi e fisici per lo sviluppo degli insediamenti residenziali, industriali, commerciali, direzionali, turistico-ricettivi e i parametri per i cambi di destinazione d'uso, perseguendo l'integrazione delle funzioni compatibili;

j) stabiliscono le modalità di riserva o cessione con le quali, anche in rapporto alle aree per servizi, il piano degli interventi (P.I.) può prescrivere che, nelle aree residenziali soggette a piano urbanistico attuativo, vengano riservate, anche mediante la perequazione, delle quote di superficie o di volume per la realizzazione di edilizia residenziale pubblica.

k) dettano direttive, prescrizioni e vincoli per lo sviluppo insediativo e delle aree di riqualificazione e riconversione, definendone le linee preferenziali, e per la promozione e tutela della qualità architettonica;

l) precisano le modalità di applicazione della perequazione e della compensazione di cui agli articoli 35 e 37 della legge regionale 11/2004;

m) dettano i criteri per gli interventi di miglioramento, di ampliamento o per la dismissione delle attività produttive in zona impropria, ed i criteri per l'applicazione della procedura dello sportello unico per le attività produttive, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 20 ottobre 1998, n. 447, in relazione alle specificità territoriali del comune;

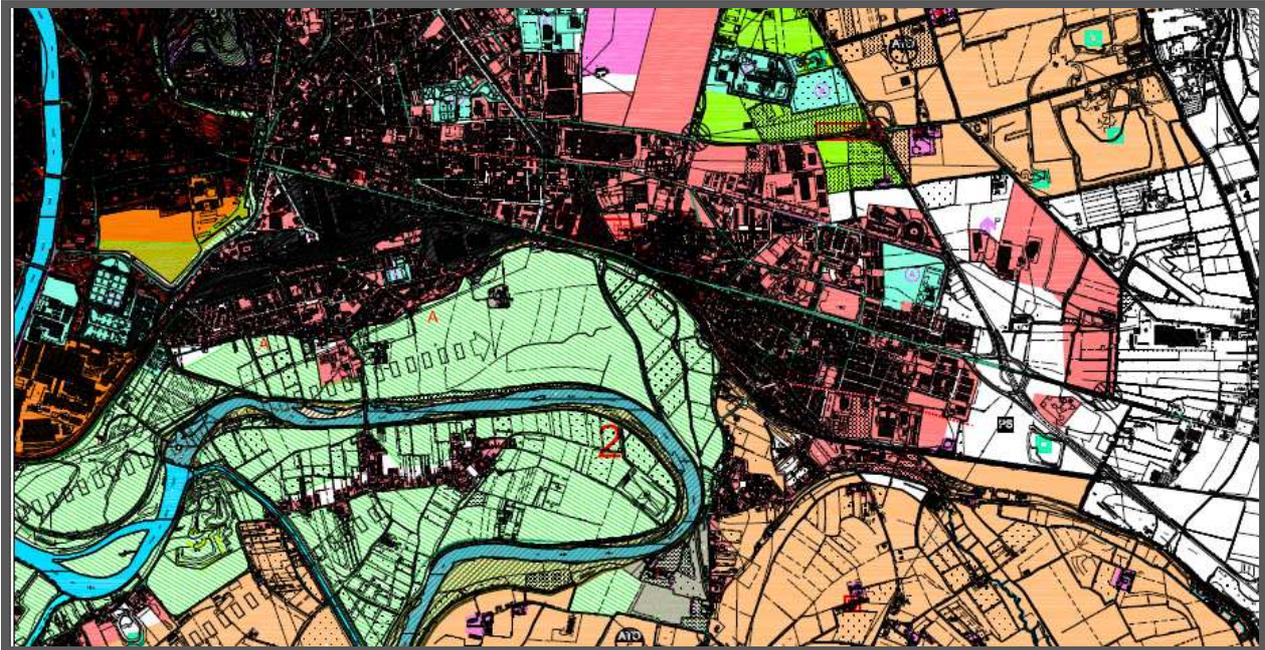
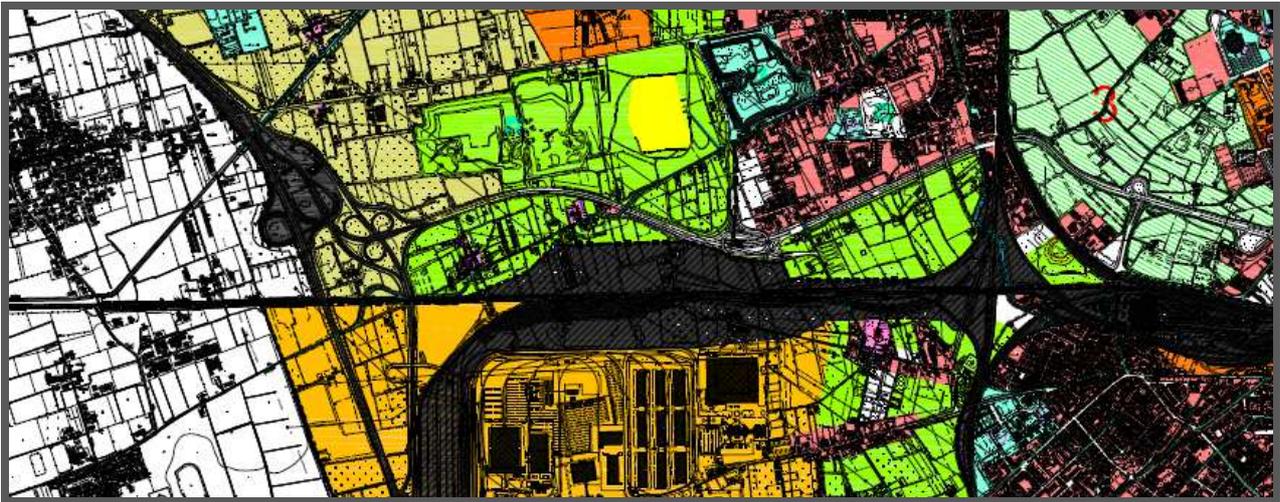
n) disciplinano con direttive, prescrizioni e vincoli, l'edificazione nelle aree di urbanizzazione consolidata;

o) prevedono direttive, prescrizioni e vincoli relativamente ai contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi;

p) stabiliscono i criteri per l'individuazione dei siti per la localizzazione di reti e servizi di comunicazione elettronica ad uso pubblico di cui al decreto legislativo 1 agosto 2003, n. 259 "Codice delle comunicazioni elettroniche" e successive modificazioni;

q) dettano la normativa di carattere strutturale in applicazione di leggi regionali di altri settori.

Il PAT riporta la *Carta della Trasformabilità* che rappresenta le strategie di trasformazione del territorio per il suo sviluppo socio-economico nella tutela e valorizzazione dei nuovi elementi di maggior pregio sotto il profilo ambientale, del paesaggio, dell'architettura e delle testimonianze storiche.



	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO INOF	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

CONFINE COMUNALE INDIVIDUAZIONE DEGLI AMBITI TERRITORIALI OMOGENEI - A.T.O. art. 46 ATO Nr - Vedi Allegato A URBANIZZAZIONE CONSOLIDATA - art. 50 AZIONI STRATEGICHE (città in trasformazione) AREE RESIDUALI PERIURBANE - art. 51 LIMITI FISICI ALLA NUOVA EDIFICAZIONE - art. 5.2 AREE IDONEE PER INTERVENTI DIRETTI AL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ URBANA E TERRITORIALE - art. 5.3 AREE STRATEGICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE, RICONVERSIONE, E RISTRUTTURAZIONE DELLE AREE PRODUTTIVE DI VR SUD - art. 54 CONTESTI TERRITORIALI DESTINATI ALLA REALIZZAZIONE DI PROGRAMMI COMPLESSI - art. 55 CONTESTI TERRITORIALI DESTINATI ALLA REALIZZAZIONE DI PROGRAMMI COMPLESSI - art. 56 AMBITO DEL QUADRANTE EUROPA - art. 56 AMBITO DELL'INNOVAZIONE - art. 5.6 AMBITI CUI ATTRIBUIRE SPECIFICHE DESTINAZIONI D'USO - art. 5.7 SERVIZI DI INTERESSE COMUNE DI MAGGIORE RILEVANZA - art. 5.8 VALORI E TUTELE CENTRO STORICO (vedi TAV. 4/A) - art. 13 CENTRI STORICI MINORI (vedi TAV. 4/B) - art. 13 CINTURA DEI FORTI - art. 35 CORTI RURALI - art. 36 VILLE VENETE - art. 14 CORSI D'ACQUA - art. 32 ARENE E DOLINE - art. 31 CANALI STORICI - art. 36		AMBITI DEI PARCHI O PER LA FORMAZIONE DEI PARCHI E DELLE RISERVE NATURALI DI INTERESSE COMUNALE ART.59 AMBITO DEL FIUME ADIGE - art. 59.B).C) 1 Nord 2 Sud AMBITO DELLA SPIANA' - art. 59 D) AMBITO DEL PARCO EQUESTRE - art. 59 F) AMBITO DEL PARCO DELLE MURA MAGISTRALI - art. 59 A) AMBITO DELLE COLLINE VERONESI - art. 59 E) ZONA S.I.C. DI TUTELA NATURALISTICA - art. 12 ZONE DI TUTELA NATURALISTICA AMBIENTALE E DEL PAESAGGIO AGRARIO DI PREGIO - art. 59 E) c2 ZONE DI TUTELA DEI MONUMENTI NATURALI E DELLE EMERGENZE MORFOLOGICHE DEL PAESAGGIO - art. 59 E) c3 ZONA A PREVALENTE DESTINAZIONE AGRICOLA - art. 60 ZONA AGRICOLA DI AMMORTIZZAZIONE E TRANSIZIONE - art. 6.1 AMBITI RURALI DA RIQUALIFICARE - art. 6.2 ELEMENTI DI DEGRADO DELLA ZONA AGRICOLA DA RIQUALIFICARE DETRATTORI PAESAGGISTICI - art. 45 INFRASTRUTTURALE PER LA MOBILITÀ FERROVIA - art. 64 AUTOSTRADA E COMPLANARE - art. 6.5 VIABILITÀ DI PROGETTO DI SCALA URBANA E TERRITORIALE - art. 6.6 TRACCIATO SMFR TRAMVIA - art. 67 LINEA FORTE DI TRASPORTO PUBBLICO - art. 6.8 PISTE CICLABILI - art. 69 SVINCOLI DA POTENZIARE O DI PROGETTO - art. 7.0 PARCHEGGI SCAMBIATORI - art. 7.1 AMBITO AEROPORTUALE - art. 7.2 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE	
---	--	---	--

Figura 6-23 Stralcio della Carta delle trasformabilità del PAT di Verona

Il nuovo tracciato interferisce con le seguenti aree, disciplinate dalle NTA del PAT del Comune di Verona:

- **Zona agricola di ammortizzazione e trasformazione** art. 61. Trattasi di zone agricole poste tra margini della città in trasformazione e la campagna aperta. Esse, per la loro vulnerabilità antropica, sono sottoposte a particolare tutela.

DIRETTIVE

- Il P.I. attua le direttive già previste per le zone a prevalente destinazione agricola.
- Il P.I., ai sensi e per gli effetti del comma 3, art. 3, della L.R. 11/2004, potrà definire l'esatto perimetro della zona di ammortizzazione e transizione sulla base di successive analisi ed approfondimenti sulle caratteristiche evidenziate al precedente comma 61.01.
- Il P.I., ai sensi e per gli effetti del comma 3, art. 3, della L.R. 11/2004, potrà modificare il prontuario relativo alle tipologie e alle caratteristiche costruttive per le nuove edificazioni, alle modalità d'intervento per il recupero degli edifici esistenti, redatto ai sensi art. 43, comma 1, lett. b), della L.R. 11/2004, sulla base delle analisi del tessuto edilizio rurale e del paesaggio conseguenti agli aggiornamenti del quadro conoscitivo di cui all'art. 17, comma 5, lett. f), della L.R. 11/2004.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 87 di 153

- Ai sensi e per gli effetti dell'art. 43, comma 1, punto c) della L.R. 11/2004, il PAT individua, quali limiti fisici alla nuova edificazione delle zone agricole con riferimento alle caratteristiche paesaggistico-ambientali, tecnico-agronomiche e di integrità fondiaria del territorio:
 - a) i vincoli, le tutele e le invarianti previste dalle presenti norme;
 - b) il perimetro fisico degli aggregati rurali esistenti, esclusivamente all'interno del quale possono essere autorizzati interventi di nuova edificazione, salvo che non vi ostino motivazioni di interesse pubblico e/o normative di grado superiore a quello di conservazione dell'integrità del territorio agricolo;
 - c) In caso di dimostrata impossibilità di rispettare il limite che precede, o nel caso di aziende nelle quali non esistano aggregati rurali, la localizzazione del nuovo aggregato rurale o l'ampliamento del perimetro dell'esistente dovrà rispettare il criterio di massima tutela paesaggistico ambientale e di integrità del territorio agricolo e colturale. i fini del comma che precede, per aggregato rurale si intende il complesso di edifici adibiti ad abitazione e le strutture agricolo-produttive, le aree a corte, le pertinenze e gli accessori all'attività agricola.

- *Ferrovia art. 64.* Trattasi delle aree interessate da infrastrutture ferroviarie esistenti e/o in progetto.

DIRETTIVE

Il P.I. detta norme per gli insediamenti in fregio alla strutture ferroviarie esistenti e recepisce i progetti di interesse nazionale approvati dagli organi competenti sia ai fini delle norme di sicurezza, che ai fini di tutela dall'inquinamento acustico prodotto dal traffico ferroviario.

PRESCRIZIONI E VINCOLI

L'edificazione nella aree di cui al presente articolo è regolata dalle previsioni legislative vigenti in materia di opere ferroviarie.

- *Servizi di interesse comune (6-centro sportivo) art.58.* Trattasi di aree e/o complessi di servizi istituzionali pubblici a scala territoriale che costituiscono parte integrante degli ambiti di urbanizzazione consolidata di cui all'art. 50.

DIRETTIVE

- Il P.I. provvederà a disciplinare:
 - a) le funzioni da confermare;
 - b) le funzioni da trasferire;
 - c) le funzioni da riconvertire;
 - d) i nuovi ambiti o gli ampliamenti di quelli esistenti, necessari per attuare le strategie di Piano e le dotazioni prescritte dalle disposizioni di legge vigenti.
- In applicazione delle direttive di cui all'art. 50.03 il P.I. potrà ridefinire il perimetro e/o l'ubicazione di tali aree.

PRESCRIZIONI E VINCOLI

L'attuazione delle previsioni del PAT potrà avvenire mediante ricorso agli istituti della perequazione urbanistica, compensazione urbanistica e credito edilizio, o con l'apposizione di vincoli urbanistici preordinati all'esproprio.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST						
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 88 di 153

- *Corso d'acqua* art. 32. Trattasi delle aree interessate dalla ricarica degli acquiferi e dei sedimenti demaniali del fiume Adige e degli altri corsi d'acqua pubblici, risorgive, laghetti ed acque pubbliche in genere e vegetazione ripariale.

DIRETTIVE

- Il P.I. recepisce la delimitazione delle aree interessate dalla ricarica degli acquiferi come determinata da strumenti di pianificazione superiore e completa la individuazione dei sedimenti demaniali del fiume Adige e degli altri corsi d'acqua pubblici, di risorgive, laghetti ed acque pubbliche in genere e vegetazione ripariale.
- Esso definisce le norme di tutela e valorizzazione di dettaglio.

PRESCRIZIONI E VINCOLI

- Nell'ambito dell'area di ricarica degli acquiferi sono vietate le attività industriali, dell'artigianato e della zootecnia che producono acque reflue non collegate alla rete fognaria pubblica o delle quali non siano previsti nel progetto approvato di rete fognaria, idoneo trattamento e/o comunque uno smaltimento compatibile con le caratteristiche ambientali dell'area. Si applicano in ogni caso le previsioni del Piano Regionale di Tutela delle Acque.
 - Nell'ambito dell'area demaniale di sedimenti del fiume Adige e degli altri corsi d'acqua pubblici, di risorgive, laghetti ed acque pubbliche in genere, sono ammesse esclusivamente opere idrauliche, ed in ogni caso a salvaguardia e valorizzazione della risorsa idrica e dell'ecosistema.
 - Qualora approvati dall'autorità competente, sulla risorsa idrica sono ammesse opere destinate al disinquinamento, alla valorizzazione e fruizione naturalistico ambientale ed impianti per la produzione di energie rinnovabili.
 - Gli interventi e le opere ammesse nelle aree di cui ai precedenti commi 32.04 e 32.05 dovranno, di norma, essere progettati e realizzati con tecniche di ingegneria naturalistica, ad eccezione del tratto urbano dell'Adige e ferme restando le priorità degli interventi finalizzati alla sicurezza idraulica.
 - È prescritta la conservazione e valorizzazione della vegetazione ripariale, salve le sistemazioni connesse ad esigenze di polizia idraulica e stradale.
 - È prescritta la necessità di tutelare il Fiume Adige, per gli aspetti naturalistici e faunistici, anche nel tratto del percorso non sottoposto a S.I.C.
 - Fatti salvi i canali storici vincolati dal PAQE e dal PAT, per gli altri canali artificiali consorziali o privati, qualora ne venga approvata ai sensi della legge la dismissione, il tombinamento o la copertura, nella relativa area di sedimenti e di pertinenza, previa approvazione dell'organo competente alla tutela, possono essere realizzate opere pubbliche o di pubblico interesse compatibili con l'opera idraulica e destinate a migliorare la sostenibilità ambientale o la mobilità della zona.
- *Urbanizzazione consolidata* art. 50. Gli ambiti di urbanizzazione consolidata sono costituiti dalle parti di territorio, dove i processi di trasformazione sono sostanzialmente completati. Tali ambiti comprendono in parte anche gli ambiti di urbanizzazione da consolidare che sono costituiti dalle parti di territorio poste all'esterno delle zone edificabili previste dal P.R.G. vigente, dove i processi di trasformazione, anche produttivi, sono avvenuti fuori zona e/o successivamente legalizzati con procedure di sanatoria edilizia e, quindi, privi e/o carenti di dotazioni territoriali ed opere di urbanizzazione adeguate. Sono altresì ambiti di urbanizzazione consolidata le zone del P.R.G. vigente per le quali il PAT rileva a livello indicativo alcune destinazioni specifiche.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 89 di 153

Costituiscono parte integrante degli ambiti di urbanizzazione consolidata le aree individuate come progetti complessi, le aree di riconversione e ristrutturazione delle aree produttive di Verona sud, servizi di interesse comune di maggior rilevanza, zone ferroviarie, zone autostradali e complanari, a servizi e le aree del Quadrante Europa.

DIRETTIVE

- Il P.I., nell'ambito delle aree di urbanizzazione consolidata individuate dal PAT, individua le aree in cui sono sempre possibili interventi diretti di nuova costruzione o di ampliamento di edifici esistenti, attuabili nel rispetto delle presenti norme, e le aree di urbanizzazione da consolidare in cui gli interventi di nuova costruzione o di ampliamento di edifici esistenti o di ristrutturazione con modificazione della destinazione d'uso tra diverse categorie urbanistiche, sono subordinati a P.U.A., a comparto edificatorio o a titolo abilitativo convenzionato, che preveda la realizzazione delle dotazioni territoriali e delle opere di urbanizzazione mancanti o carenti.
- Coerentemente con quanto definito al precedente punto 50.01, il P.I., ferma restando la superficie complessiva dell'urbanizzazione consolidata, procederà all'individuazione delle diverse zone a tessuto insediativo omogeneo in conformità con le direttive di cui al precedente art. 49 indipendentemente dalle destinazioni specifiche, senza che questo costituisca modifica al PAT.

PRESCRIZIONI E VINCOLI

- Negli ambiti di urbanizzazione consolidata, qualora gli interventi non siano già subordinati dal P.R.G. vigente a P.U.A., a comparto edificatorio o a titolo abilitativo convenzionato, sono sempre possibili interventi di nuova costruzione o di ampliamento di edifici esistenti, nel rispetto delle presenti norme e delle prescrizioni e vincoli del precedente art. 48.
- Fino all'approvazione del P.I. adeguato alle presenti norme, nelle zone produttive classificate dal vigente PRG in zona 18 – Industriale – e indicate nel PAT come Urbanizzazione Consolidata, non possono essere rilasciati titoli abitativi edilizi che prevedano un rapporto tra superficie lorda di calpestio di tutti i piani, esclusi gli interrati, e superficie fondiaria del lotto, superiore ad uno.

6.5.4.2 Piano degli Interventi (PI)

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

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

Il PI in coerenza e in attuazione del piano di assetto del territorio (PAT) sulla base del quadro conoscitivo aggiornato provvede a:

- a. suddividere il territorio comunale in zone a Tessuto insediativo secondo le modalità stabilite con provvedimento della Giunta regionale ai sensi dell'articolo 50, comma 1, lettera b) della L.R. 11/2004;

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

- b. individuare le aree in cui gli interventi sono subordinati alla predisposizione di PUA o di comparti urbanistici e dettare criteri e limiti per la modifica dei perimetri da parte dei PUA;
- c. definire i parametri per la individuazione delle varianti ai PUA di cui all'articolo 20, comma 14 della L.R. 11/2004;
- d. individuare le unità minime di intervento, le destinazioni d'uso e gli indici edilizi;
- e. definire le modalità di intervento sul patrimonio edilizio esistente da salvaguardare;
- f. definire le modalità per l'attuazione degli interventi di trasformazione e di conservazione;
- g. individuare le eventuali trasformazioni da assoggettare ad interventi di valorizzazione e sostenibilità ambientale;
- h. definire e localizzare le opere e i servizi pubblici e di interesse pubblico nonché quelle relative a reti e servizi di comunicazione, di cui al decreto legislativo n. 259 del 2003 e successive modificazioni, da realizzare o riqualificare;
- i. individuare e disciplinare le attività produttive da confermare in zona impropria e gli eventuali ampliamenti, nonché quelle da trasferire a seguito di apposito convenzionamento anche mediante l'eventuale riconoscimento di crediti edilizi di cui all'articolo 36 e l'utilizzo di eventuali compensazioni di cui all'articolo 37 della L.R. 11/2004;
- j. dettare la specifica disciplina con riferimento ai centri storici, alle fasce di rispetto e alle zone agricole ai sensi degli articoli 40, 41 e 43 della L.R. 14/2004;
- k. dettare la normativa di carattere operativo derivante da leggi regionali di altri settori con particolare riferimento alle attività commerciali, al piano urbano del traffico, al piano urbano dei parcheggi, al piano per l'inquinamento luminoso, al piano per la classificazione acustica e ai piani pluriennali per la mobilità ciclistica.

Il Piano degli interventi è articolato in:

- a) **Previsioni regolative:** costituite dall'insieme delle prescrizioni dirette a regolare concretamente l'attività edilizia della città esistente e del territorio aperto, in quanto inerenti all'esercizio da parte del Comune della potestà conformativa propria dello strumento urbanistico generale.
- b) **Previsioni operative:** individuano le aree e gli immobili nelle quali è possibile realizzare interventi di espansione o trasformazione dell'esistente che, sulla base di previsioni quinquennali, risultano più idonee a soddisfare gli obiettivi e gli standard di qualità urbana ed ecologico-ambientale definiti dal PAT; tali aree ed immobili sono stati scelti dal Comune direttamente o mediante procedura ad evidenza pubblica cui hanno partecipato i proprietari degli immobili nonché gli operatori interessati e che si sono concluse positivamente con le forme e nei modi previsti dall'articolo 6 della L.R. 11/2004.
- c) **Previsioni programmatiche:** contengono l'indicazione degli obiettivi strutturali del PAT non inseriti nelle previsioni operative quinquennali, permettendo così una visione d'insieme del quadro delle strategie di trasformazione del territorio comunale che potranno essere rese concrete mediante successive implementazioni nel PI.

Il PI, nelle diverse articolazioni regolativa, operativa e programmatica, attua le direttive, le prescrizioni ed i vincoli del PAT, per cui costituisce l'unico quadro di riferimento operativo per il rilascio dei certificati di destinazione urbanistica e per l'accertamento di conformità degli interventi urbanistici ed edilizi nel territorio comunale.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

Le disposizioni nazionali e regionali che richiamano o rimandano al Decreto Ministeriale 2 aprile 1968, n. 1444 si applicano ai tessuti insediativi del PI in conformità con la seguente tabella di corrispondenza, riportati nella tavola di Zonizzazione (Tavola 5) della disciplina operativa del PI):

17/242 N.	Tessuti insediativi del PI		ZTO del DM 1444/68
1	Città storica (Parte seconda, titolo primo, capi da 2 a 10)		Zona "A"
2	Città esistente (parte seconda, titolo secondo, capo 1)	a prevalente destinazione diversa da insediamenti per impianti industriali o ad essi assimilati	Zona "B"
		a prevalente destinazione ad insediamenti per impianti industriali o ad essi assimilati	Zona "D" (completamento)
3	Città della trasformazione (Parte terza, titolo primo, capi da 1 a 3)	a prevalente destinazione diversa da insediamenti per impianti industriali o ad essi assimilati	Zona "C"
		a prevalente destinazione ad insediamenti per impianti industriali o ad essi assimilati	Zona "D" (espansione)
5	Territorio agricolo (Parte seconda, titolo quarto, capi 1 e 2)		Zona "E"
4	Città pubblica (parte seconda, titolo terzo, capi da 1 a 4)		Zona "F"

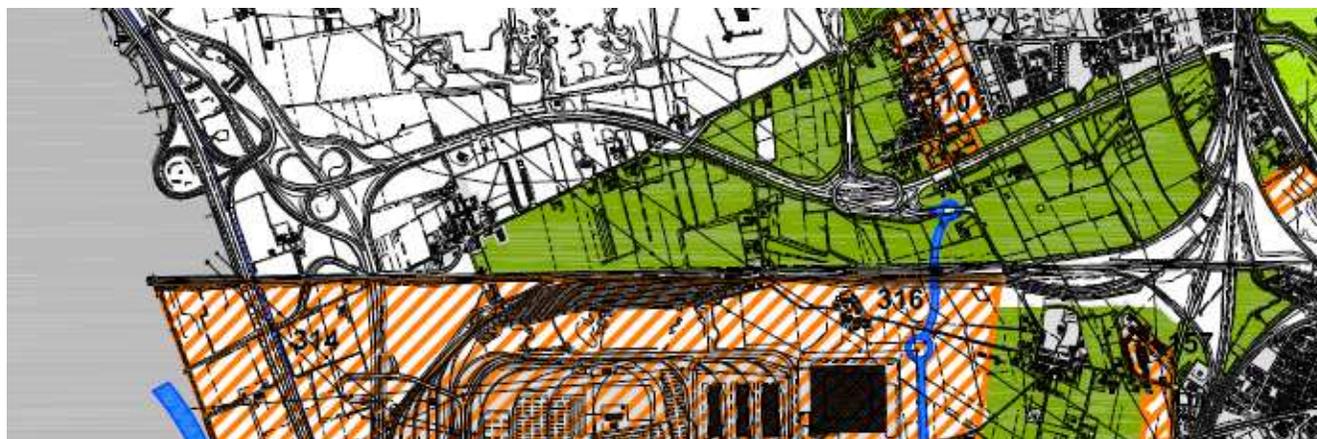
Il tracciato interessa le seguenti aree (cfr. tavola IN0F20R22N4SA000P002B *Uso programmatao del suolo*, allegata alla presente relazione):

- **Zona agricola di ammortizzazione e transizione** (art. 142). *Ambito posto tra i margini della città e il territorio rurale finalizzato alla definizione paesaggistica dei margini urbani, alla salvaguardia ecologica e ambientale dei tessuti insediativi, alla protezione dei caratteri rurali dei contesti periurbani. Gli interventi sono diretti alla costruzione e al rafforzamento della Rete Ecologica, alla definizione morfologica e ambientale dei margini urbani della città, alla valorizzazione del paesaggio rurale e dell'agricoltura di prossimità, vietando nuovi insediamenti e allevamenti agricoli intensivi e favorendo la ricollocazione di quelli esistenti.*
- **Zona ferroviaria** (art. 132).
- **Produttivo/Terziario/Commerciale dei PUA vigenti ed Accordi di Programma** (art. 181).
- **Tessuti con edificazione mista** (art. 104). *Trattasi di tessuti a prevalente destinazione residenziale, integrata con usi terziari e commerciali, con edificazione di tipo misto (tipologie edilizia a blocco o in linea) classificati in base a due diversi criteri: uno di tipo morfologico e uno funzionale, come di seguito definiti:*
 - *TCb Morfologico* dove gli isolati non sono delineati e definiti da limiti di tipo urbano (strade), ma da limiti di tipo orografico e territoriale;
 - *TCb Funzionale* dove i lotti e gli isolati hanno una conformazione e delimitazione urbana (ossia delimitati da strade), ma presentano una chiara promiscuità di tipo funzionale.
- **Invarianti di natura idrogeologica ed idraulica: Fiume Adige e vegetazione ripariale** (art. 39).

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 92 di 153

Per la verifica di coerenze tra le previsioni operative del PI del Comune di Verona e l'intervento oggetto di esame si rimanda al paragrafo 6.5.4.3.

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



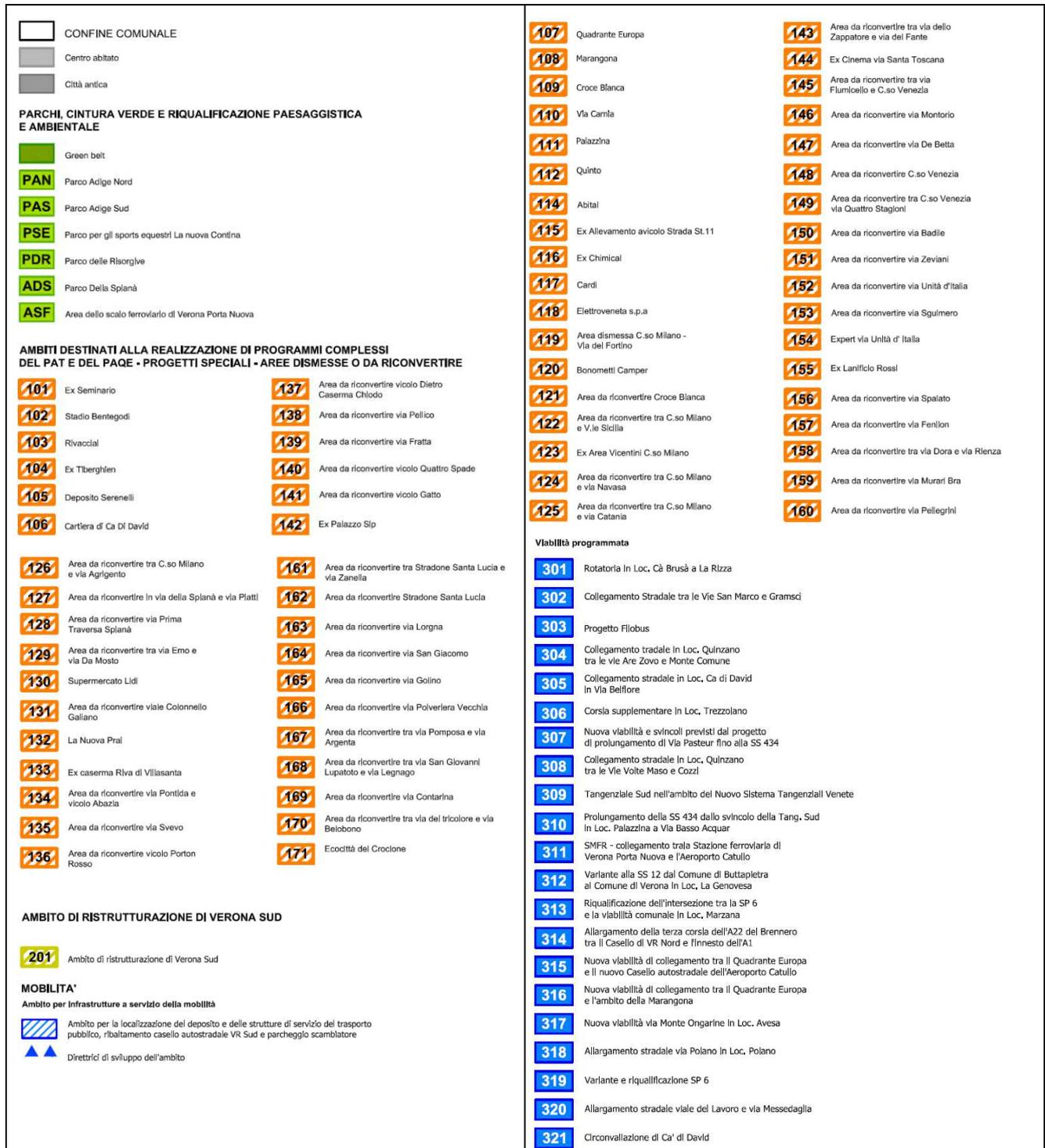


Figura 6-24 – Stralcio della Tavola della Disciplina Programmatica del PI del Comune di Verona.

Il nuovo tracciato si sviluppa sull'attuale sedime ferroviario il quale confina con:

- L'area dello scalo ferroviario di Verona Porta Nuova (ASF) e Parco Adige Sud (PAS) appartenenti al Progetto "Parchi, cintura verde e riqualificazione paesaggistica ed ambientale", disciplinato dall'art. 175 delle NTA.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. A

- Gli ambiti destinati alla realizzazione di programmi complessi del PAT e del PAQE, nello specifico l'area La nuova Pral e Rivacciai. In tali aree, come disciplinato all'art. 173 delle NTA, "gli interventi sono subordinati alla approvazione di un PUA o di un accordo ai sensi degli artt. 6 o 7 della L.R. 11/2004 che attui il PAT o il PAQE; la disciplina funzionale sarà stabilita dal PUA o dall'accordo sulla base delle previsioni degli strumenti urbanistici di livello superiore".
- Progetto della cintura verde intorno alla città (*green belt*)

6.5.4.3 Analisi di coerenza

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

Intervento – Pk (Km)		Zonizzazione	Disciplina delle NTA del PI	Disciplina	Coerente
Nuovo scalo - Località Cason	-	Sub ambito agricolo di ammortizzazione e transizione	Art. 141 Art. 142	(Art. 141, co. 17) Nel territorio agricolo sono sempre ammessi gli interventi pubblici , approvati secondo le vigenti disposizioni in materia di opere ed impianti pubblici o di pubblico interesse, purché non in contrasto con gli obiettivi fissati dai piani di livello superiore e dal P.I. per i singoli ambiti interessati. Come disciplinato dall'art. 142, co. 3, tali interventi non sono ammessi, qualora compromettano o rendano più onerose le trasformazioni lungo le direttrici di espansione della città.	Si
Linea AV/AC	143+875 – 147+495	Ferrovia	Art. 132	Nelle zone ferroviarie, sino alla loro dismissione, si applica la disciplina speciale che le riguarda. In caso di dismissione, sino all'approvazione ed all'inserimento delle nuove previsioni urbanistiche nel PI operativo con le procedure previste dagli artt. 6 o 7 e 18, comma 8, della L.R. 11/2004 e succ. modificaz. o all'approvazione di progetti specifici da parte del Comune, sono ammessi esclusivamente interventi sugli edifici esistenti sino al grado massimo di intervento del restauro conservativo, modifica della destinazione d'uso e del numero delle unità immobiliari.	Si
Adeguamento strada Via G. Fedrigoni		Produttivo/ Terziario/Commerciale dei PUA vigenti ed Accordi di Programma	Art. 181	(Art. 181, co.1) L'approvazione del presente piano e delle sue varianti comporta la decadenza degli accordi di programma, dei PIRUEA, dei piani urbanistici attuativi (PUA) e dei PEEP vigenti, limitatamente alle parti con esso incompatibili espressamente indicate dal piano stesso, salvo che i relativi lavori siano	Si

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. A

				oggetto di accordo o convenzione urbanistica già sottoscritta ed efficace.	
Linea AV/AC (Viadotto A.C. Adige)	147+495 – 147+735	Produttivo/ Terziario/Commerciale dei PUA vigenti ed Accordi di Programma	Art. 181	(Art. 181, co.1) L'approvazione del presente piano e delle sue varianti comporta la decadenza degli accordi di programma, dei PIRUEA, dei piani urbanistici attuativi (PUA) e dei PEEP vigenti, limitatamente alle parti con esso incompatibili espressamente indicate dal piano stesso, salvo che i relativi lavori siano oggetto di accordo o convenzione urbanistica già sottoscritta ed efficace.	SI
		Tessuti con edificazione mista	Art.104	Non sono ammesse destinazioni d'uso di tipo terziario (U3), turistici, ricettivi e congressuali (U4), produttivi e manifatturieri (U5), agricoli e ricettivi extralberghieri (U6).	SI
		Invarianti di natura idrogeologica ed idraulica: Fiume Adige e vegetazione ripariale	Art. 39	All'interno delle fasce di rispetto di cui al precedente punto 1.1 lett. f), nella parte non ricompresa negli ulteriori vincoli di cui alle precedenti lettere da a) ad e) e g), oltre agli interventi ammessi dalla norma generale, sono assentibili opere pubbliche o di interesse pubblico compatibili con la natura del vincolo.	SI
Linea AV/AC	147+735 – 150+300	Ferrovia	Art. 132	Nelle zone ferroviarie, sino alla loro dismissione, si applica la disciplina speciale che le riguarda. In caso di dismissione, sino all'approvazione ed all'inserimento delle nuove previsioni urbanistiche nel PI operativo con le procedure previste dagli artt. 6 o 7 e 18, comma 8, della L.R. 11/2004 e succ. modificaz. o all'approvazione di progetti specifici da parte del Comune, sono ammessi esclusivamente interventi sugli edifici esistenti sino al grado massimo di intervento del restauro conservativo, modifica della destinazione d'uso e del numero delle unità immobiliari.	SI
		Tessuti con edificazione mista	Art.104	Non sono ammesse destinazioni d'uso di tipo terziario (U3), turistici, ricettivi e congressuali (U4), produttivi e manifatturieri (U5), agricoli e ricettivi extralberghieri (U6).	SI

Tabella 6-2 – Sintesi degli elementi principali della pianificazione comunale

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. A	FOGLIO 97 di 153

6.6 Pianificazione ambientale

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

PIANIFICAZIONE AMBIENTALE		
<i>Livello</i>	<i>Strumenti di pianificazione</i>	<i>Stato di approvazione</i>
Regionale	Piano di gestione delle acque del distretto idrografico delle Alpi Orientali	2015-2021
	Piano di tutela delle acque	Deliberazione n. 107 del 5 novembre 2009 del Consiglio regionale
	2^ Variante al piano stralcio per la tutela dal rischio idrogeologico del fiume Adige	Approvata con DCPM 23 dicembre 2015
	Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera	Deliberazione del Consiglio Regionale n. 57 dell'11 novembre 2004
Provinciale	Piano faunistico venatorio	Deliberazione della Giunta Provinciale 8 agosto 2013, n. 150

6.6.1 Piano di gestione del distretto idrografico delle Alpi Orientali

Il Piano di Gestione delle Acque, di cui è vigente l'aggiornamento 2015-2021, quantifica gli impatti conseguenti alle pressioni significative esercitate sui corpi idrici del distretto e ne valuta quindi lo stato ecologico e chimico. Il piano stabilisce un programma di 1280 misure "puntuali" e "general", coerenti con gli obiettivi ambientali fissati dalla Direttiva Acque 2000/60/CE*, e cioè il raggiungimento dello "stato buono" di tutte le acque nei termini prefissati, salvo casi particolari espressamente previsti.

Tra gli elementi che contraddistinguono questa revisione del piano, va segnalata la sua maggiore aderenza, sia nell'architettura e nella base conoscitiva, ai dettati della Direttiva Acque 2000/60/CE.

L'impostazione del piano è in linea con gli approcci seguiti a livello internazionale ed europeo per le analisi ambientali. E' stato, infatti, adottato il modello concettuale Determinanti - Pressioni - Stato - Impatti - Risposte = DPSIR il quale consente di individuare le relazioni funzionali causa/effetto tra i singoli elementi per determinare le Risposte (Misure). Anche il monitoraggio e la classificazione sono stati impostati sulla base delle metriche previste dalla Direttiva Quadro Acque ed è stata individuata e applicata una metodologia per la valutazione delle pressioni significative a livello distrettuale, condivisa da tutte le Amministrazioni competenti. E' stata inoltre compiuta una ricerca di dati necessaria per effettuare l'analisi del recupero dei costi per i principali utilizzi idrici ed è stata inserita una Misura di tutela dei corpi idrici in relazione ai prelievi per l'uso idroelettrico. Nuove Linee

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. A

metodologiche definiscono gli obiettivi più rigorosi previsti nelle Aree Protette. Sono state infine previste misure di coordinamento con il PGRA.

I documenti di Piano sono i seguenti:

- Volume 1: Descrizione generale delle caratteristiche del distretto
- Volume 2: Assetto dei corpi idrici superficiali e sotterranei
- Allegato 2/A: Repertorio dei corpi idrici
- Volume 3: Sintesi delle pressioni e degli impatti significativi sullo stato delle acque
- Allegato 3/A: Repertorio delle pressioni e degli impatti sui corpi idrici
- Volume 3bis: Inventario delle emissioni e considerazioni sul bilancio idrico
- Volume 4: Sintesi delle aree protette e dei pertinenti obiettivi
- Allegato 4/A: Repertorio degli obiettivi dei corpi idrici interessati da aree protette
- Volume 5: Monitoraggio delle acque nel primo ciclo di pianificazione
- Allegato 5/A: Stazioni di monitoraggio
- Volume 5bis: Monitoraggio delle acque nel secondo ciclo di pianificazione
- Volume 6: Stato e obiettivi ambientali delle acque
- Allegato 6/A: Repertorio dello stato ambientale, degli obiettivi e esenzioni
- Volume 7: Analisi economica degli usi e dei servizi idrici
- Volume 8: Programma delle misure
- Allegato 8/A: Repertorio delle misure
- Allegato 8/B: Collegamento tra pressioni e misure dei corpi idrici
- Allegato 8/C: Quadro ricognitivo dello stato di attuazione della normativa sulle acque
- Volume 9: Repertorio della pianificazione coordinata ed attuativa
- Volume 10: VAS partecipazione pubblica coordinamento transfrontaliero
- Volume 11: Elenco delle autorità competenti e dei referenti per le informazioni di base
- Cartografia di piano composta da:
 - o Tavola 1 - Limiti amministrativi
 - o Tavola 2 - Bacini idrografici
 - o Tavola 3 – Assetto morfologico dei corpi idrici superficiali
 - o Tavola 4 - Acque sotterranee
 - o Tavola 5 - Idroecoregioni e tipizzazione dei corpi idrici superficiali
 - o Tavola 6 - Aree protette – Acque destinate al consumo umano
 - o Tavola 7 - Aree protette – Aree di salvaguardia delle acque destinate al consumo umano
 - o Tavola 8 - Aree protette – Aree destinate alla vita dei molluschi
 - o Tavola 9 - Aree protette – Acque dolci idonee alla vita dei pesci
 - o Tavola 10 - Aree protette – Acque di balneazione
 - o Tavola 11 - Aree protette – Aree vulnerabili ai sensi della Direttiva 91/676/CE

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. A	FOGLIO 99 di 153

- o Tavola 12 - Aree protette – Aree sensibili ai sensi della Direttiva 91/271/CE e relativi bacini scolanti
- o Tavola 13 - Aree protette – Aree designate per la protezione degli habitat e delle specie
- o Tavola 14/A - Rete di monitoraggio dello stato ecologico dei corpi idrici superficiali
- o Tavola 14/B - Rete di monitoraggio dello stato chimico dei corpi idrici superficiali
- o Tavola 15/A - Rete di monitoraggio dello stato quantitativo delle acque sotterranee
- o Tavola 15/B - Rete di monitoraggio dello stato chimico delle acque sotterranee
- o Tavola 16 - Rete di monitoraggio delle aree protette
- o Tavola 17 – Stato/potenziale ecologico dei corpi idrici superficiali
- o Tavola 18 - Stato chimico dei corpi idrici superficiali
- o Tavola 19 - Stato quantitativo delle acque sotterranee
- o Tavola 20 - Stato chimico delle acque sotterranee

Nel seguito si riportano alcuni stralci cartografici maggiormente significativi, aggiornati all'anno 2016.

L'intervento in esame ricade nel Distretto delle Alpi Orientali il quale a sua volta è suddiviso in 14 bacini idrografici:

- il bacino idrografico dell'Adige, già bacino **nazionale**
- i bacini idrografici dell'Isonzo, del Tagliamento, del Livenza, del Piave e del Brenta - Bacchiglione, già bacino **nazionale**;
- i bacini idrografici del Lemene e del Fissero – Tartaro - Canalbianco, già bacini **interregionali**
- il bacino dello Slizza (ricadente nel bacino del Danubio), del Levante, quello dei tributari della Laguna di Marano-Grado, quello della pianura tra Piave e Livenza, quello del Sile e quello scolante della Laguna di Venezia, già bacini **regionali**.

L'area di interesse ricade nell'ambito del bacino idrografico del Fiume Adige e parzialmente nel bacino del Fissero-Tartaro-CanalBianco (cfr. Figura 6-25).

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO INF	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. A

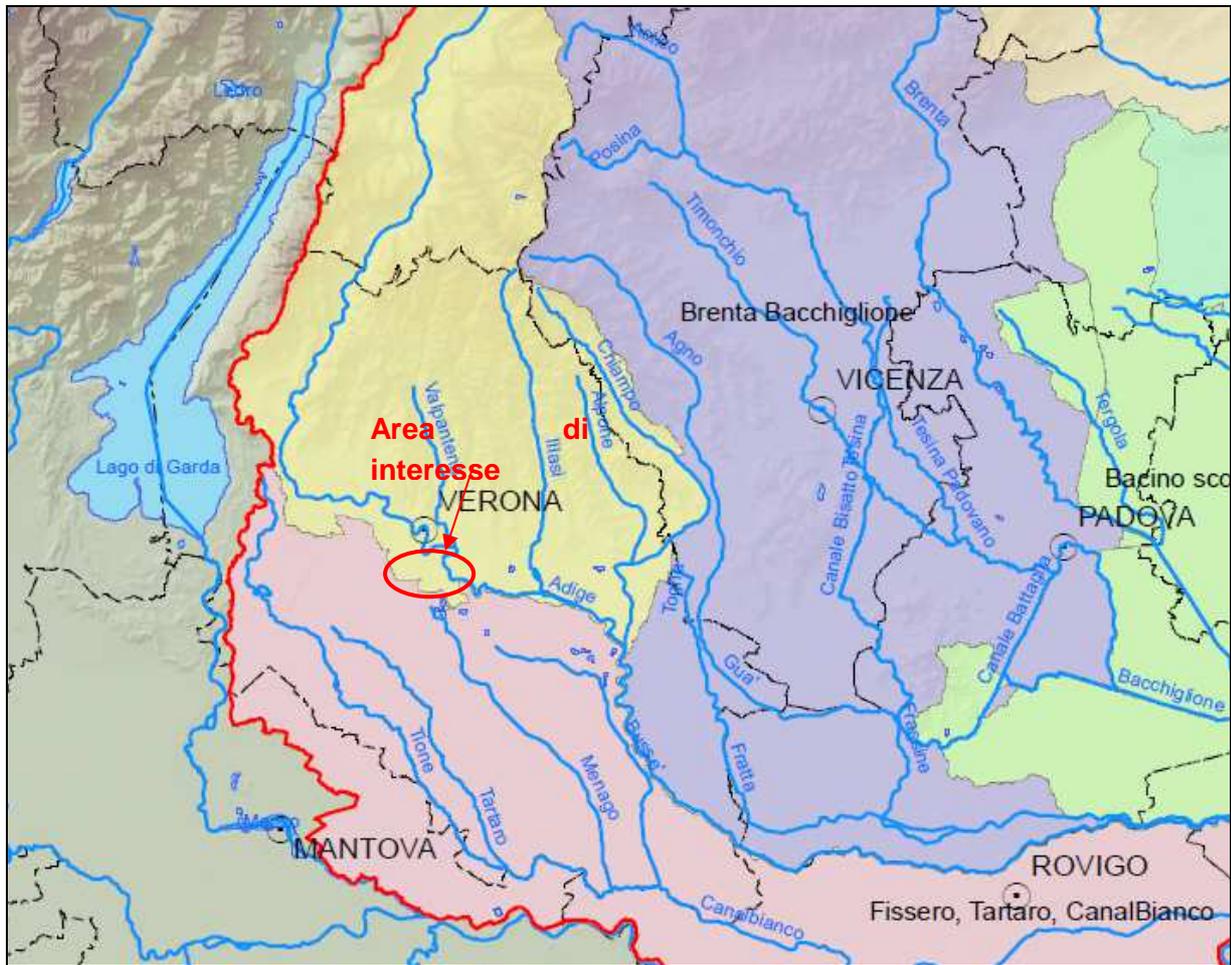
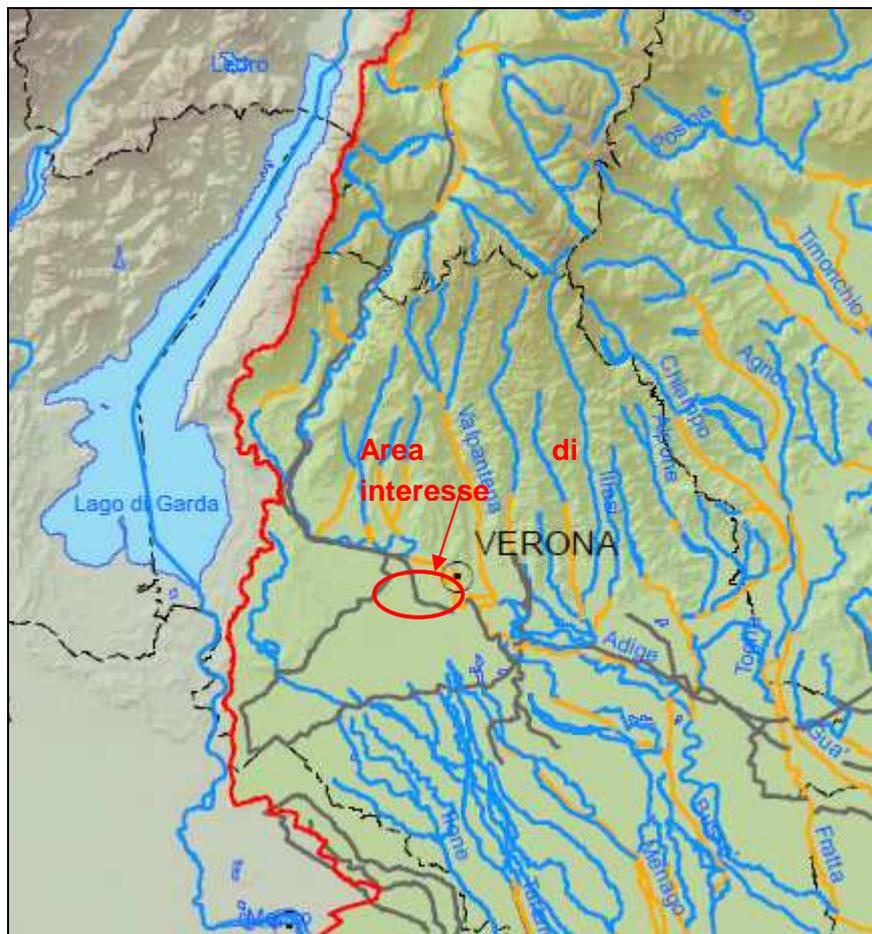


Figura 6-25– Tavola 2 - Bacini idrografici

I corpi idrici risultano essere fortemente modificati dall'azione antropica (cfr. Figura 6-26).

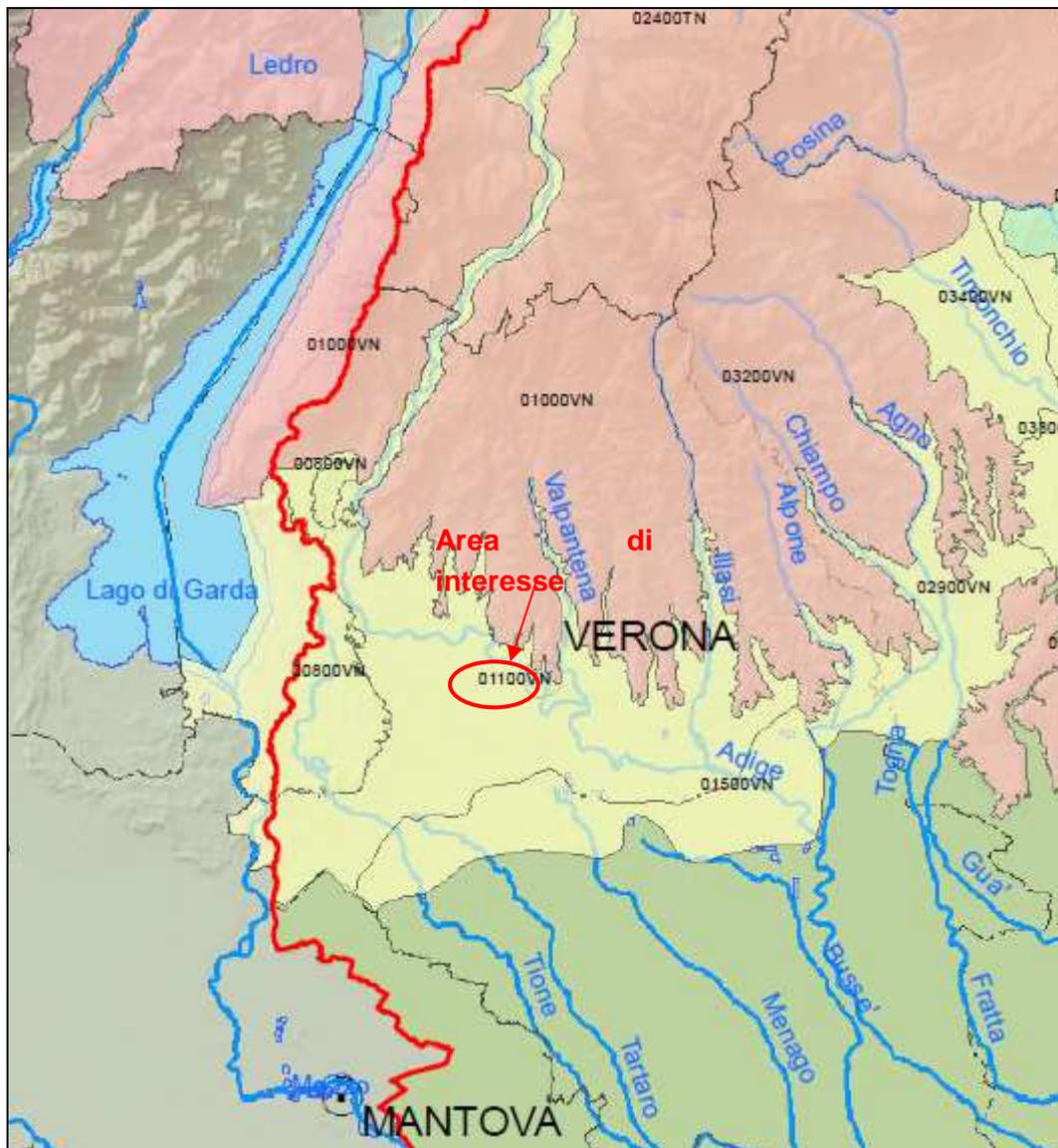


 Fortemente modificato

 Naturale

Figura 6-26 – Tavola 3 - Assetto morfologico dei corpi idrici superficiali

Gli acquiferi sono di tipo poroso, ossia caratterizzati da permeabilità primaria (cfr. Figura 6-27).



Corpi idrici sotterranei

-  Fratturato o fessurato inclusi gli acquiferi carsici
-  Poroso
-  Non significativo
-  Vedi strati

Figura 6-27 – Tavola 4 - Acque sotterranee

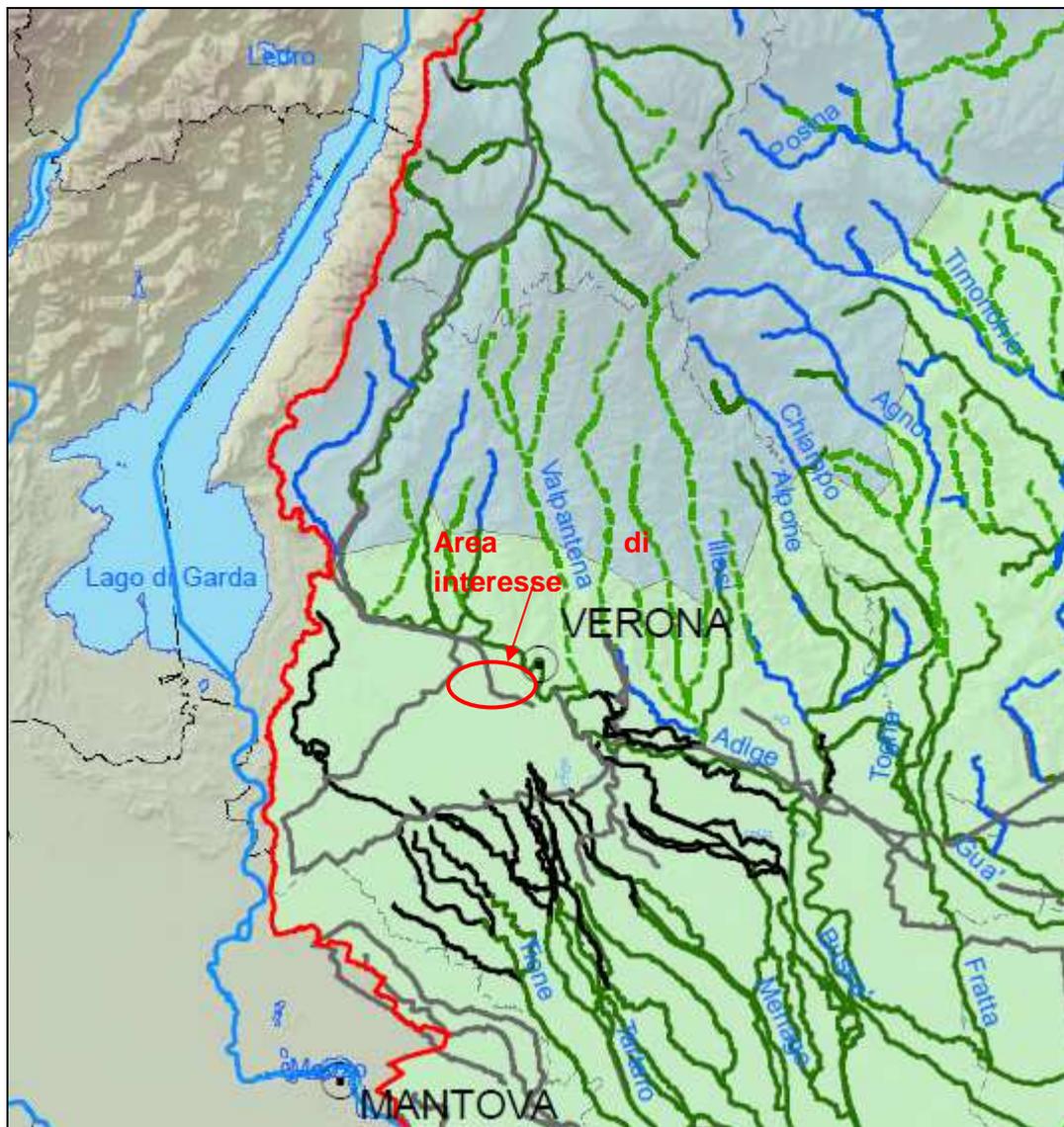


Figura 6-28 Tavola 5 – Tipizzazione dei corpi idrici superficiali

Nel settore studiato sono presenti corpi idrici sotterranei le cui acque sono destinate al consumo umano (cfr. Figura 6-29).

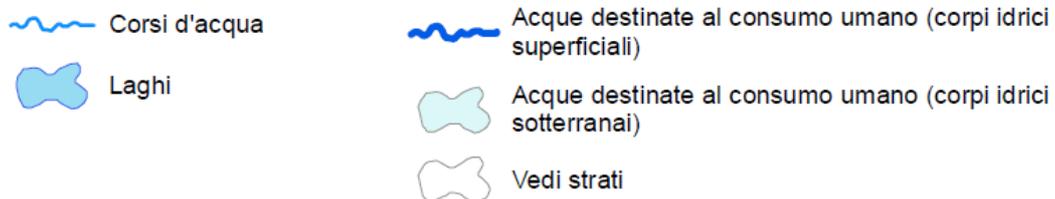
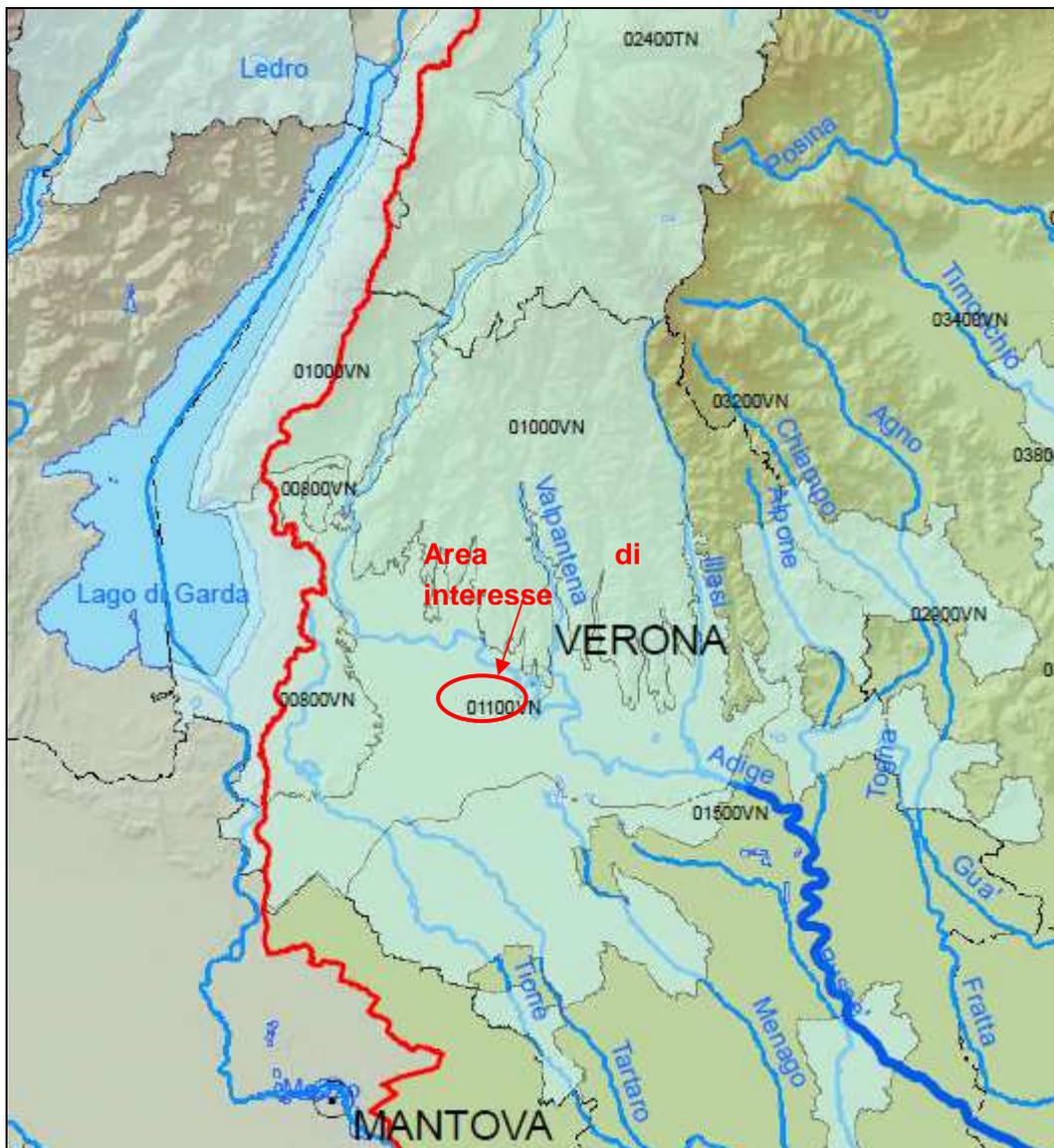
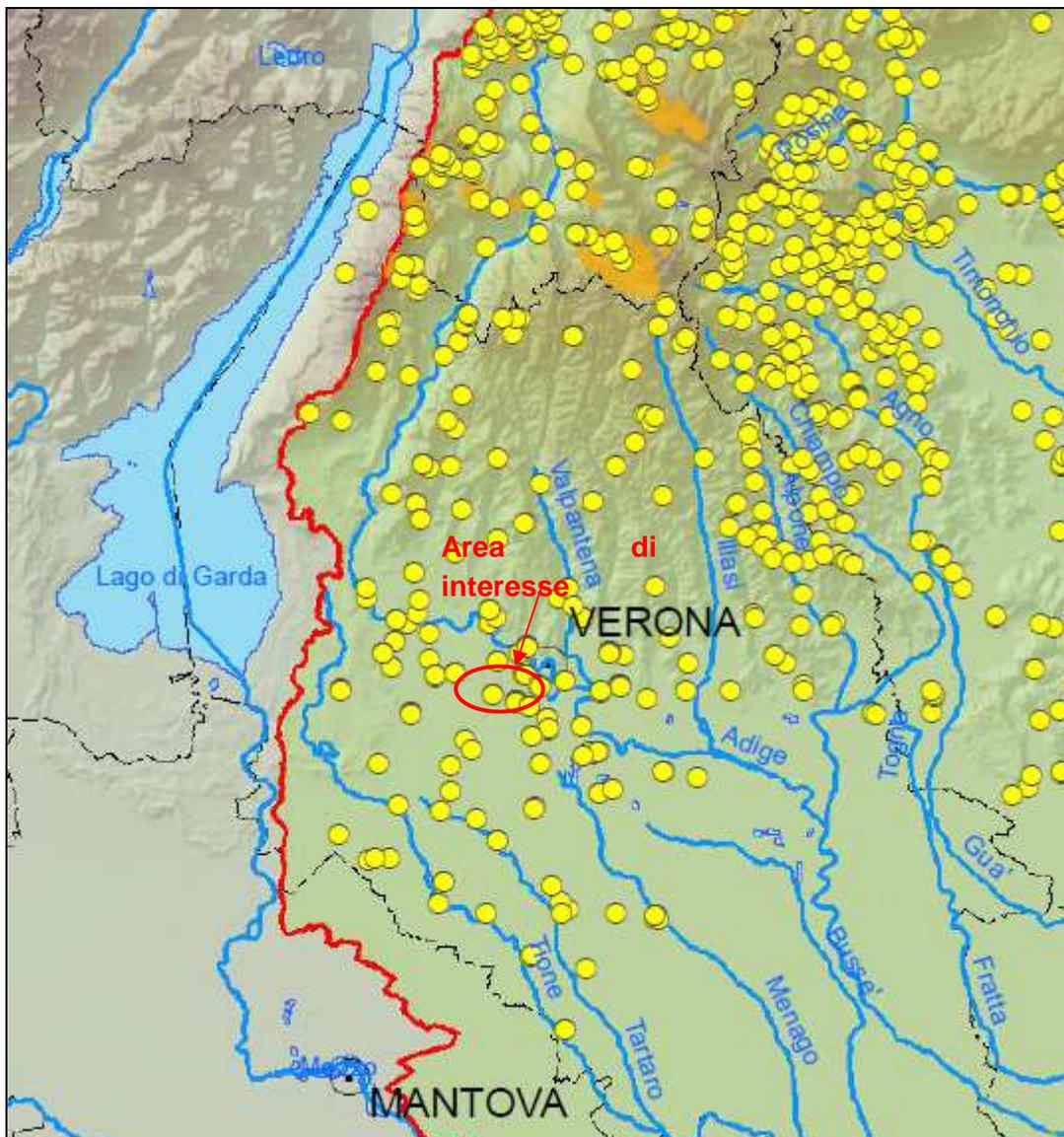


Figura 6-29– Tavola 6 - Aree protette - Acque destinate al consumo umano

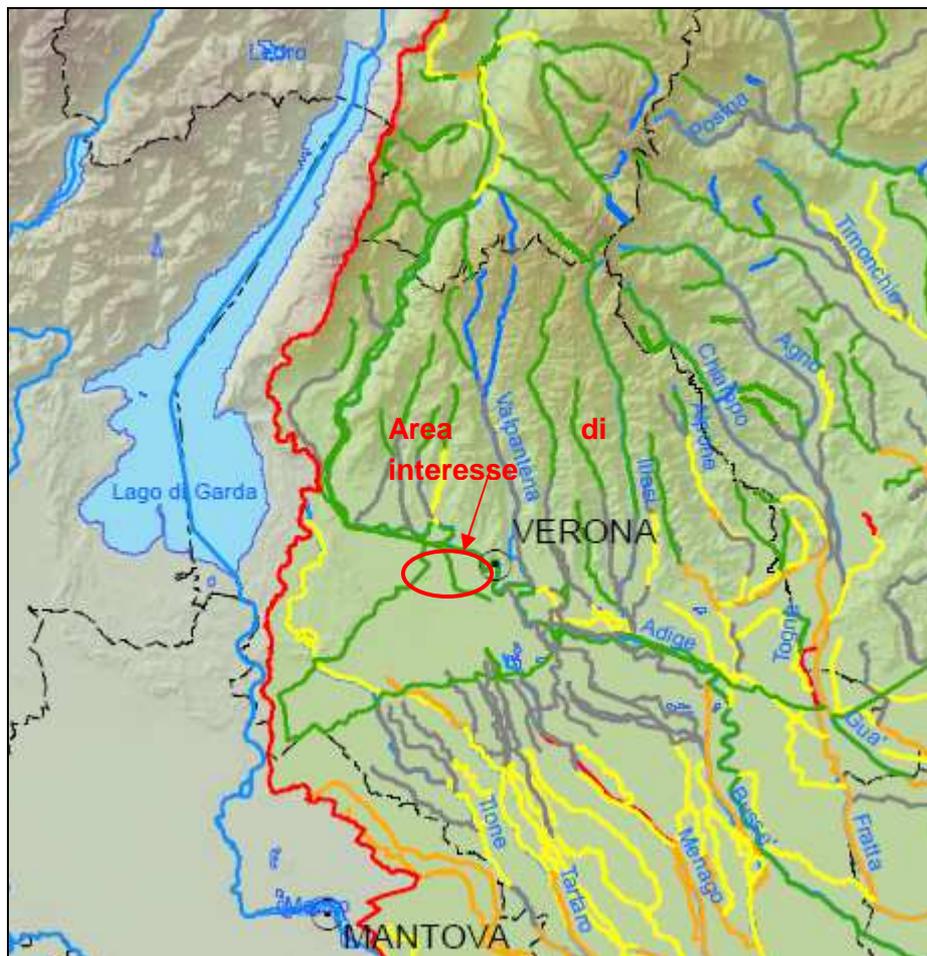
Sono presenti numerosi pozzi idrici, di cui è riportata in giallo la relativa area di salvaguardia (cfr. Figura 6-30).



- Aree di salvaguardia provvisorie con estensione di 200 m. di raggio rispetto al punto di captazione o di derivazione

Figura 6-30– Tavola 7 - Aree protette - Aree di salvaguardia delle acque destinate al consumo umano

Lo stato ecologico dei corsi d'acqua è "buono" (cfr. Figura 6-31).



Stato/potenziale ecologico

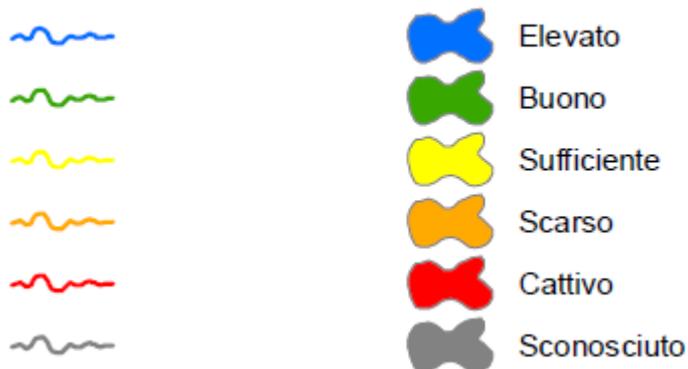
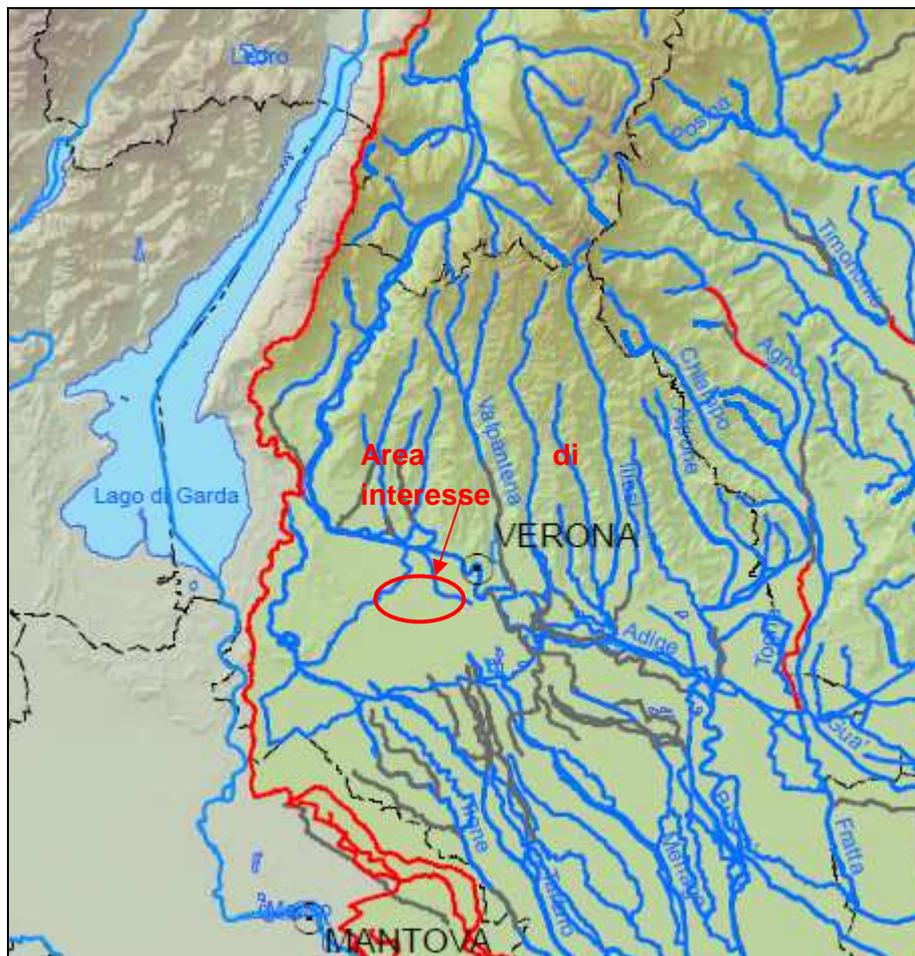


Figura 6-31– Tavola 17 - Stato/potenziale ecologico dei corpi idrici superficiali

Lo stato chimico dei corsi d'acqua è "buono" (cfr. Figura 6-32).



Stato chimico

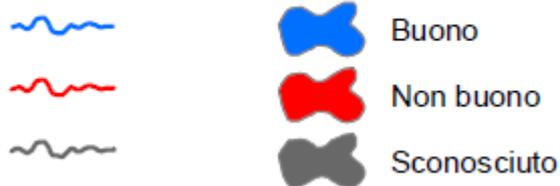
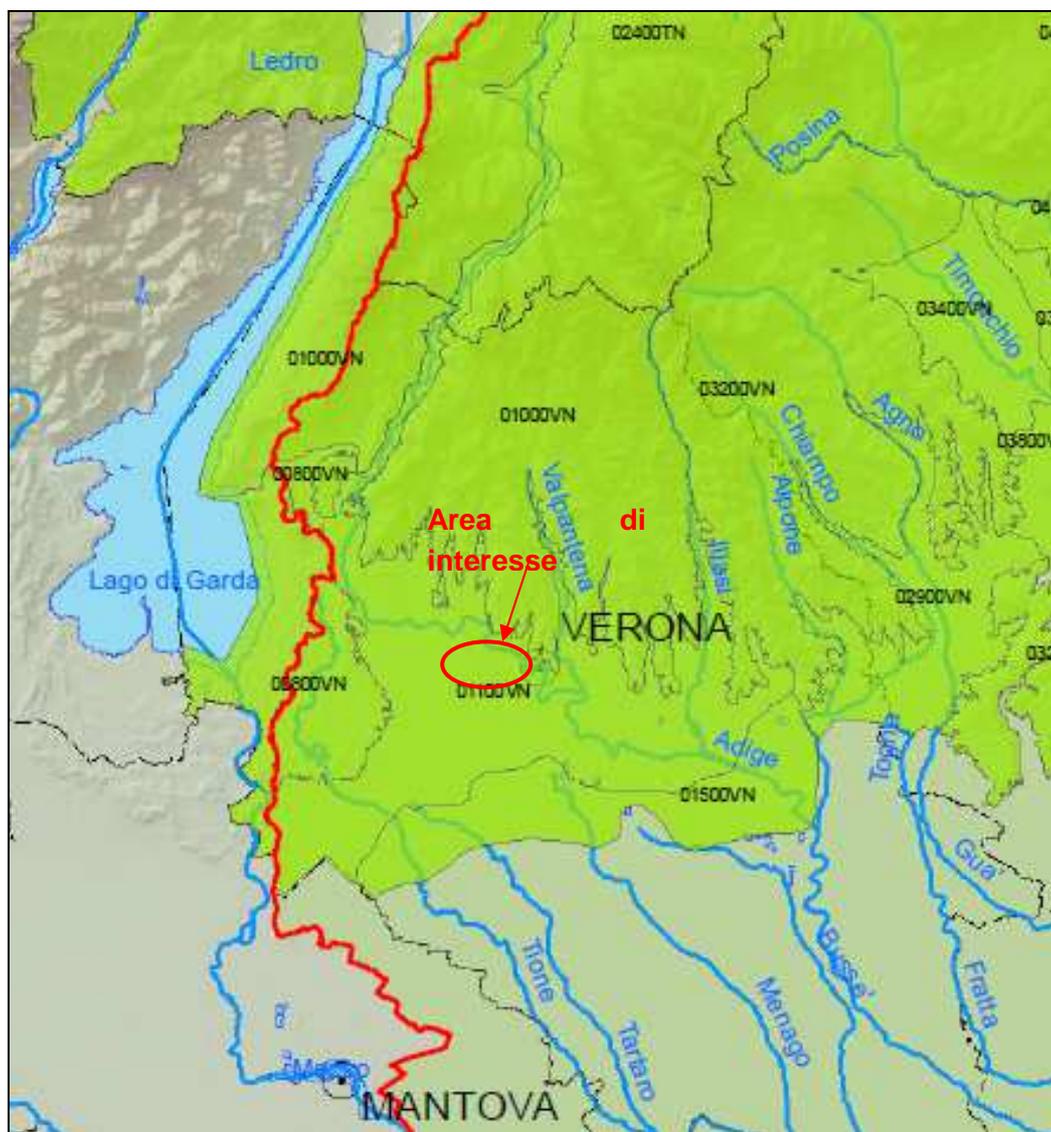


Figura 6-32– Tavola 18 - Stato chimico dei corpi idrici superficiali

Lo stato quantitativo delle acque sotterranee è “buono” (cfr. Figura 6-33).

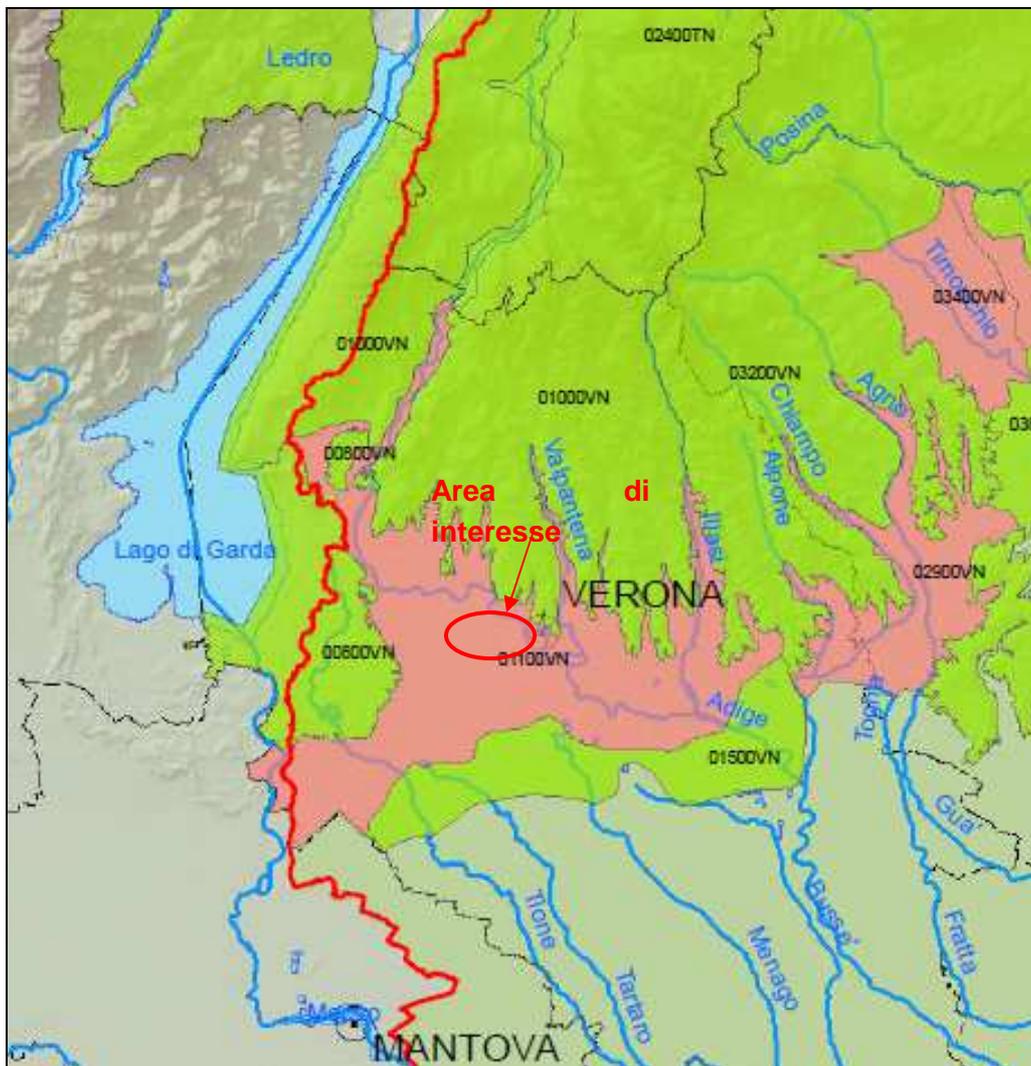


Stato quantitativo

-  Buono
-  Non buono
-  Vedi strati

Figura 6-33– Tavola 19 - Stato quantitativo delle acque sotterranee

Lo stato chimico delle acque sotterranee è “non buono” (cfr. Figura 6-34).



Stato chimico

-  Buono
-  Non buono
-  Sconosciuto

Figura 6-34– Tavola 20 - Stato chimico delle acque sotterranee

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. A	FOGLIO 110 di 153

6.6.2 Piano di tutela delle acque

Il Piano di Tutela delle Acque (PTA), con le relative Norme Tecniche di Attuazione (NTA), è stato approvato con Deliberazione n. 107 del 5 novembre 2009 del Consiglio regionale, ai sensi dell'art. 121 del D.Lgs 152/2006. Con Deliberazione della Giunta Regionale n. 360 del 22 marzo 2017 è stata approvata l'ultima modifica del PTA con l'aggiunta di un comma all'art.11 delle NTA.

Nel 2015, a seguito dell'approvazione della Deliberazione/CR n. 83 del 9/10/2015, si è proceduto alla Classificazione qualitativa delle acque superficiali interne regionali: corsi d'acqua e laghi, quadriennio 2010 – 2013.

Il quadro normativo europeo in materia di tutela delle acque è stabilito dalla Direttiva 2000/60/CE del 23/10/2000 Water Framework Directive (WFD) che mira a proteggere e migliorare lo stato degli ecosistemi acquatici e degli ambienti direttamente dipendenti da essi, secondo un approccio di tutela globale.

La WFD fonda l'approccio alla tutela e gestione delle acque su alcuni cardini, tra i quali si richiamano la definizione degli obiettivi di qualità ambientale e l'utilizzo di indicatori biologici e morfologici, oltre che chimici, nella valutazione dello stato dei corpi idrici attraverso il confronto con condizioni di riferimento. La direttiva fa riferimento ai seguenti corpi idrici: acque superficiali interne, acque sotterranee, acque di transizione, acque marino-costiere; entro il 22/12/2015 i corpi idrici naturali dovranno conseguire almeno lo stato di qualità "Buono", espresso come Stato Ecologico e Stato Chimico, salvo esenzioni motivate.

Con il D.Lgs. n. 152/2006 si è proceduto al recepimento della Direttiva 2000/60/CE e con una serie di successivi decreti, fra cui il D.M. n. 260/2010, si sono forniti i criteri tecnici per garantire il monitoraggio e la classificazione dei corpi idrici. Il quadro normativo di attuazione non è stato ancora pienamente completato: in particolare sono ancora in corso di definizione le metriche per alcuni elementi di qualità biologica e le modalità di definizione del "potenziale ecologico", ossia dell'obiettivo di qualità da conseguire, dei corpi idrici fortemente modificati e artificiali.

Per il conseguimento degli obiettivi dei corpi idrici il D.Lgs. n. 152/2006, oltre all'attuazione di specifiche misure contenute nel Piano di Tutela delle Acque (art. 121), prevede alcuni obblighi: preliminare identificazione dei corpi idrici significativi - nel Veneto ad oggi sono individuati complessivamente 850 corpi idrici fluviali e 12 corpi idrici lacustri - il loro monitoraggio, la classificazione sulla base dei dati di monitoraggio, la zonizzazione del territorio con conseguente individuazione di gradi diversi di tutela e specifiche misure, necessarie al raggiungimento degli obiettivi di qualità.

La verifica del conseguimento dello stato di qualità "buono" previsto dalla Direttiva 2000/60 va fatta attraverso la determinazione dello "stato ecologico" e dello "stato chimico", dove per stato ecologico si intende l'espressione della qualità della struttura e del funzionamento degli ecosistemi acquatici associati alle acque superficiali, supportati da specifici indicatori chimico-fisici e idromorfologici; lo stato chimico è invece valutato sulla base del confronto tra le concentrazioni degli inquinanti monitorati e gli standard di qualità previsti dalla normativa. Lo stato di un dato corpo idrico è l'espressione complessiva, determinata dal valore peggiore tra lo stato ecologico e quello chimico. Un corpo idrico è classificato in stato "elevato" quando le indagini biologiche e fisico chimiche,

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. A

integrate da indagini idromorfologiche (regime idraulico - IARI e morfologia del corpo idrico - IQM) confermano la sostanziale integrità del corpo idrico.

Con DGR n. 1856 del 12/12/2015, la Giunta regionale, sulla base dei dati ARPAV ha approvato la classificazione qualitativa dei corpi idrici superficiali.

6.6.2.1 Struttura e contenuti del Piano

Il Piano individua i corpi idrici significativi e i relativi obiettivi di qualità ambientale, i corpi idrici a specifica destinazione e i relativi obiettivi funzionali nonché gli interventi atti a garantire il loro raggiungimento o mantenimento e le misure di tutela qualitativa e quantitativa, fra loro integrate e distinte per bacino idrografico; identifica altresì le aree sottoposte a specifica tutela e le misure di prevenzione dall'inquinamento e di risanamento.

Il Piano contiene:

- a) i risultati dell'attività conoscitiva;
- b) l'individuazione degli obiettivi di qualità ambientale e per specifica destinazione;
- c) l'elenco dei corpi idrici a specifica destinazione e delle aree richiedenti specifiche misure di prevenzione dall'inquinamento e di risanamento;
- d) le misure di tutela qualitativa e quantitativa, fra loro integrate e coordinate;
- e) gli interventi di risanamento dei corpi idrici;
- f) l'indicazione, attraverso l'ordinamento secondo tematiche prioritarie, della cadenza temporale degli interventi;
- g) una prima analisi economica di cui all'Allegato 10 alla Parte terza del D.lgs. n. 152/2006 e le misure previste ai fine di dare attuazione alle disposizioni di cui all'articolo 119 del D.lgs. n. 152/2006 concernenti il recupero dei costi dei servizi idrici;
- h) il programma di verifica dell'efficacia degli interventi previsti.

Il Piano è composto dalla cartografia e dai seguenti elaborati:

- a) "Sintesi degli aspetti conoscitivi":
 - 1) organizzazione attuale e stato della pianificazione nel settore idrico;
 - 2) descrizione generale dei bacini idrografici: inquadramento, descrizione dei bacini idrografici, caratteristiche climatiche della regione, zone inserite nella rete ecologica europea "Natura 2000" (siti di importanza comunitaria: SIC; zone di protezione speciale: ZPS), aree naturali protette;
 - 3) corpi idrici oggetto del piano di tutela: corsi d'acqua superficiali, laghi e serbatoi artificiali, acque di transizione, acque marino costiere, acque sotterranee, acque destinate alla produzione di acqua potabile, acque destinate alla balneazione, acque destinate alla vita dei pesci, acque destinate alla vita dei molluschi; prima individuazione degli ecotipi di riferimento;
 - 4) sintesi delle pressioni esercitate sui corpi idrici dalle attività antropiche: uso del suolo nei bacini idrografici, fonti di pressione puntiformi e diffuse, valutazione dei carichi inquinanti, principali derivazioni ed attingimenti da corpi idrici;

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. A

5) reti di monitoraggio e classificazione dei corpi idrici significativi: corsi d'acqua superficiali, laghi e serbatoi artificiali, acque di transizione, acque marinocostiere, acque sotterranee, acque destinate alla produzione di acqua potabile, acque destinate alla balneazione, acque destinate alla vita dei pesci, acque destinate alla vita dei molluschi;

6) analisi delle criticità per bacino idrografico: acque superficiali, acque sotterranee;

b) "Indirizzi di Piano":

1) Obiettivi: obiettivi indicati dalle autorità di bacino, obiettivi individuati dal Piano;

2) individuazione delle aree sensibili, delle zone vulnerabili e delle aree di salvaguardia;

3) misure per il raggiungimento degli obiettivi di piano: interventi previsti per le zone vulnerabili da nitrati di origine agricola, misure relative agli scarichi e interventi nel settore della depurazione, misure per le acque destinate alla balneazione, altre misure finalizzate al raggiungimento degli obiettivi ambientali definiti, misure per la tutela quantitativa delle risorse idriche e per il risparmio idrico, azioni per lo sviluppo delle conoscenze, per l'informazione e la formazione;

c) "Norme Tecniche di Attuazione".

Sono demandati ai Programmi Pluriennali d'Intervento (Piani d'Ambito) predisposti dalle AATO i programmi e gli adeguamenti strutturali per la riduzione dell'inquinamento prodotto dagli scarichi delle pubbliche fognature, in ottemperanza agli obiettivi ed alle scadenze fissati dal presente Piano.

6.6.2.2 Aggiornamenti del Piano

Il Piano è uno strumento dinamico, concepito sulla base del modello Driving Forces-Pressure-State-Impact-Responses (DPSIR), suggerito dall'Agenzia Europea di Protezione dell'Ambiente e sviluppato con l'utilizzo di indicatori elaborati dall'Agenzia nazionale per la Protezione dell'Ambiente e per i Servizi Tecnici (APAT)¹, attraverso una continua azione di monitoraggio, programmazione, realizzazione degli interventi, individuazione ed attuazione di misure e fissazione di vincoli finalizzati al raggiungimento degli obiettivi di tutela delle risorse idriche superficiali e sotterranee.

L'aggiornamento periodico delle informazioni raccolte nelle attività di studio propedeutiche alla redazione del Piano deve essere effettuato ogni sei anni, nonché ogniqualvolta si rendano disponibili elementi conoscitivi utili a sostenere e indirizzare gli interventi di Piano. Le informazioni utili al Piano e al suo aggiornamento sono redatte e divulgate in conformità alle disposizioni dei decreti del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, relativi alle modalità di informazione sullo stato delle acque e trasmissione dei dati, nonché in conformità a quanto stabilito dalle direttive comunitarie.

Per le finalità di cui al comma 1, modifiche o adeguamenti degli "Indirizzi di Piano" e delle "Norme Tecniche di Attuazione" possono essere apportati dagli uffici regionali competenti, di propria iniziativa o su richiesta degli enti interessati, in relazione ad effettive necessità emergenti o al variare delle condizioni di riferimento, e sono approvati dalla Giunta regionale sentita la competente commissione consiliare, la quale si esprime entro trenta giorni dal ricevimento delle proposte trascorsi i quali si prescinde dal parere. La Giunta regionale si impegna a modificare tempestivamente, con propria deliberazione, le disposizioni del Piano in funzione delle variazioni della normativa nazionale.

L'aggiornamento periodico del Piano di Tutela delle Acque deve conformarsi alle previsioni del D.lgs. n. 152/2006 e della Direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2000, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. A	FOGLIO 113 di 153

6.6.2.3 Efficacia del Piano

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

Le norme di Piano sono prescrizioni vincolanti per amministrazioni ed enti pubblici, per le autorità d'ambito territoriale ottimale di cui all'articolo 148 del D.lgs. n. 152/2006 e per i soggetti privati.

Gli strumenti di pianificazione di settore, regionali e degli enti locali, anche già vigenti, devono conformarsi al Piano per qualsiasi aspetto che possa interagire con la difesa e la gestione della risorsa idrica.

I soggetti preposti al rilascio di autorizzazioni, concessioni, nulla osta o qualsiasi altro atto di assenso non possono autorizzare la realizzazione di qualsiasi opera, intervento o attività che sia in contrasto con gli obiettivi del Piano o che possa pregiudicarne il raggiungimento. Le norme del Piano costituiscono riferimento per qualsiasi atto, provvedimento, accordo o intesa che abbia implicazioni connesse con la materia delle risorse idriche.

Per la Laguna di Venezia resta salvo quanto disposto dalla specifica normativa vigente e dal "Piano per la Prevenzione dell'inquinamento ed il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella laguna di Venezia – Piano Direttore 2000", approvato dal Consiglio regionale con deliberazione n. 24 del 1 marzo 2000 e successive modifiche e integrazioni. Per quanto non previsto dalla suddetta disciplina, si applica quanto disposto dal presente Piano.

6.6.2.4 Area interessata dal tracciato dell'opera in esame

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

Aree sensibili, zone vulnerabili e aree di salvaguardia

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

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. A

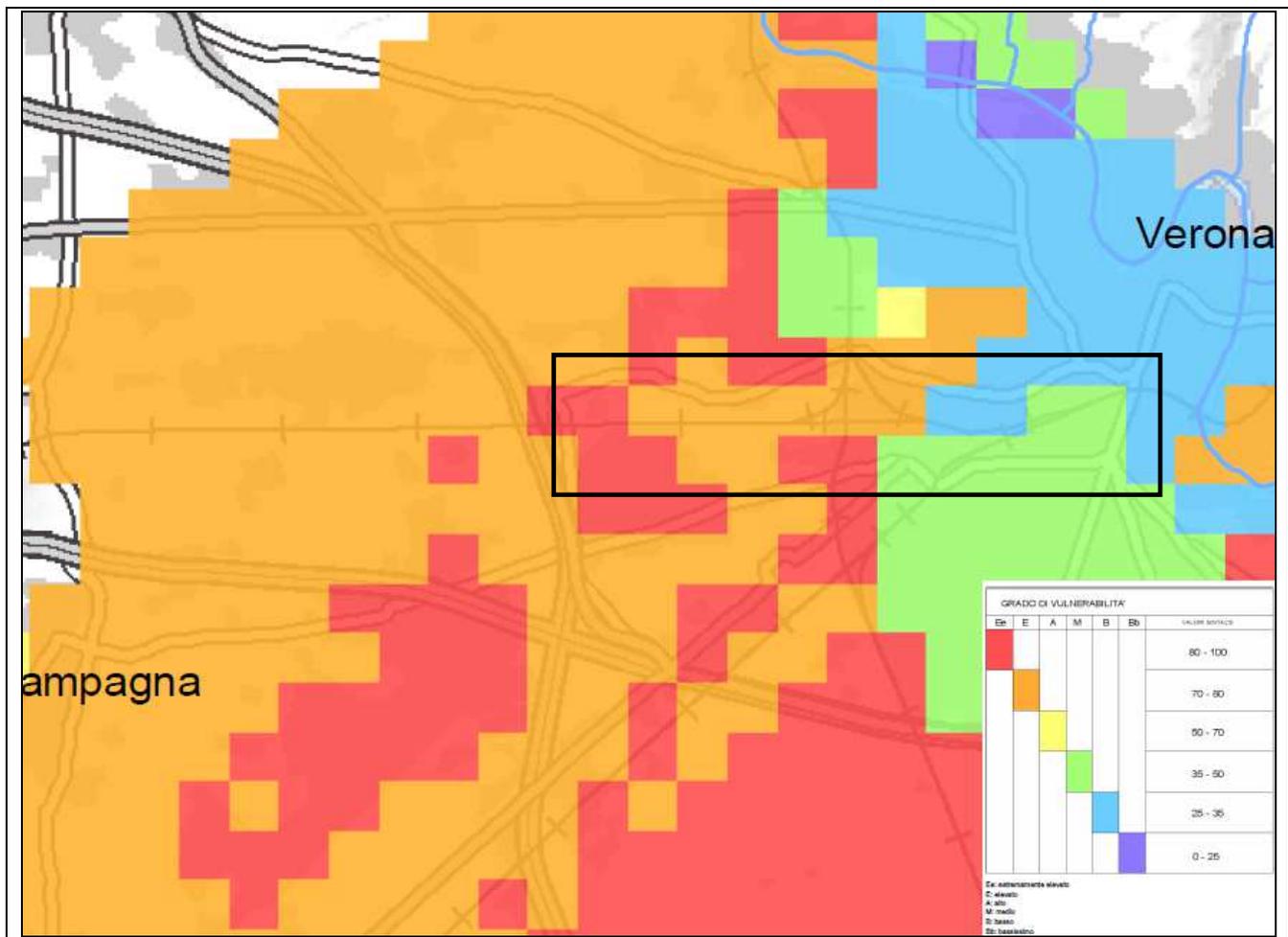
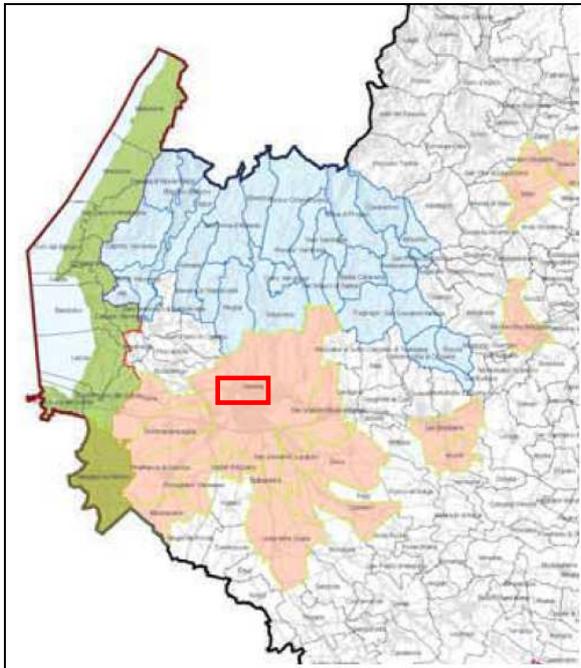


Figura 6-35 – Stralcio della Carta della Vulnerabilità intrinseca della Falda Freatica della Pianura Veneta, con indicazione dell'area di intervento (in nero).

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

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. A



Zone vulnerabili	
	Alta pianura - zona di ricarica degli acquiferi (Deliberazione del Consiglio Regionale n. 62 del 17 maggio 2006)
	Bacino scolante nella Laguna di Venezia (Deliberazione del Consiglio regionale n. 23 del 7 maggio 2003)
	Provincia di Rovigo e comune di Cavarzere (D.Lgs. 152/2006)
	Comuni della Lessinia e dei rilievi in destra Adige
	Comuni in provincia di Verona afferenti al bacino del Po
	Confine regionale
	Confine comunale

Figura 6-36 – Stralcio della Carta della zone designate vulnerabili da nitrati di origine agricola. Area dell'intervento indicata in rosso.

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



Figura 6-37 – Stralcio della Carta della zone designate vulnerabili da nitrati di origine agricola. Area dell'intervento indicata in rosso.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. A	FOGLIO 116 di 153

6.6.2.5 Analisi di coerenza

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

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

6.6.3 Pianificazione di bacino

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

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

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

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

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

Secondo la Legge 267/98 le Autorità di Bacino e le Regioni avrebbero dovuto adottare entro il 30.06.1999 i piani stralcio di bacino e quindi avrebbero dovuto individuare con quello strumento la perimetrazione e le misure di salvaguardia delle aree a rischio idrogeologico. Il successivo

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. A

D.P.C.M. 27 agosto 1998 concesse una proroga per adozione e approvazione del piano stralcio di bacino rispettivamente il 30 giugno del 2001 (poi anticipato a fine aprile) ed il 30 giugno del 2002.

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

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

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

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

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

6.6.3.1.1 Autorità di Bacino interessate dall'opera in esame

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

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

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

- Autorità di Bacino Nazionale del Po;
- Autorità di Bacino Nazionale dei Fiumi dell'Alto Adriatico;
- **Autorità di Bacino Nazionale del Fiume Adige;**
- Autorità di Bacino Interregionale del Fiume Fissero – Tartaro - Canalbianco;
- Autorità di Bacino Interregionale del Fiume Lemene;

 ITOLFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. A

- Autorità di Bacino Regionale del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza;
- Laguna di Venezia (non istituita).

L'area in esame ricade nell'ambito dell'Autorità di Bacino Nazionale del Fiume Adige come si evince dalla seguente immagine.

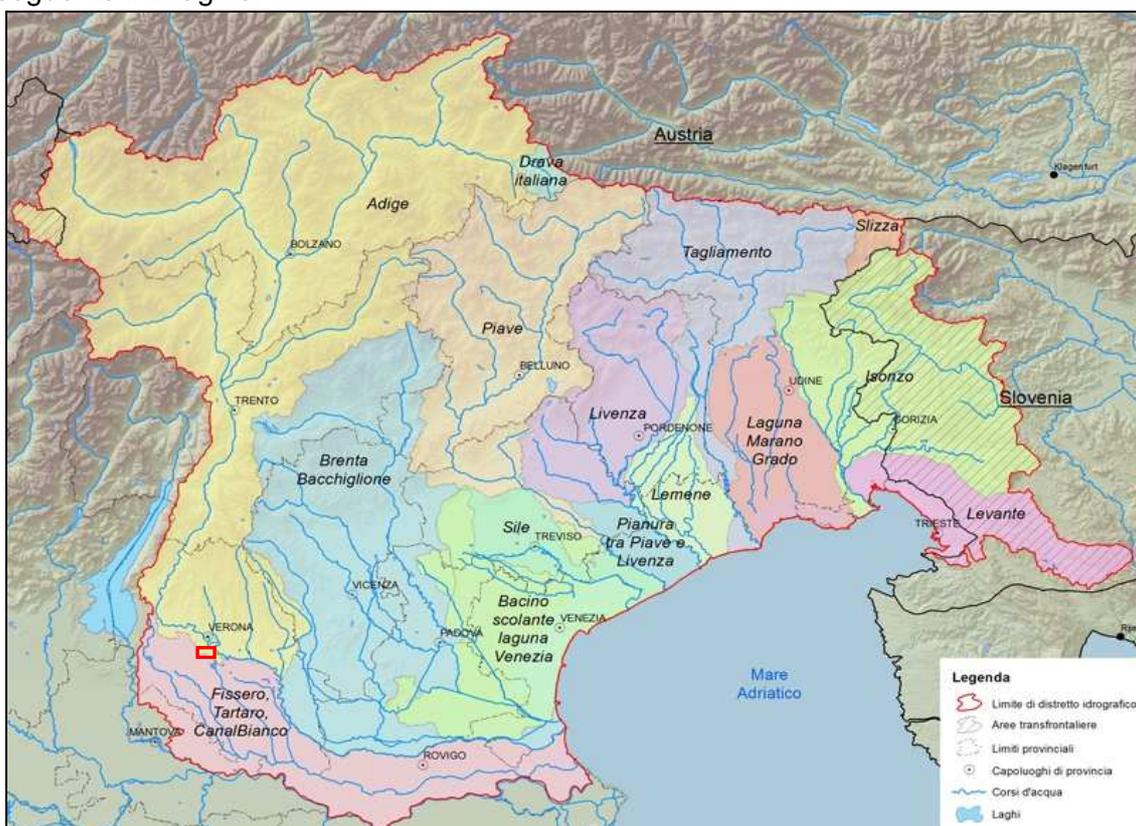


Figura 6-38 – Bacini idrografici del Distretto Idrografico delle Alpi Orientali.

Autorità di Bacino Nazionale del Fiume Adige

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

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. A



Figura 6-39 – Autorità di Bacino del Fiume Adige.

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

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

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

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

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

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST						
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO INOF	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. A	FOGLIO 120 di 153

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

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

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

6.6.3.2.1 Struttura del Piano

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

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

Il Piano risulta costituito dai seguenti elaborati:

- Relazione illustrativa di sintesi;
- Relazione tecnica;
- Relazione illustrativa per la seconda variante;
- Tavole ed elaborati di perimetrazione delle aree di pericolosità idraulica e di rischio idraulico:
 - perimetrazione delle aree a diversa pericolosità idraulica;
 - perimetrazione delle aree a diverso grado di rischio idraulico;
 - individuazione e perimetrazione delle aree allagate nel corso degli eventi dal 31 ottobre al 2 novembre 2010;
- Aree a rischio idraulico – Schede informative;
- Aree a rischio idraulico – Elenco degli interventi di mitigazione dei rischi rilevati.
- Tavole ed elaborati di perimetrazione delle aree di pericolo da frana o colata detritica:
- Relazione tecnica ed elenco degli interventi di mitigazione;
- Carta geologica;
- Tavola di ubicazione dei dissesti storici da frana o colata detritica – paleofrane;
- Tavola di individuazione dei dissesti da frana o colata detritica per le classi di pericolosità P4, P3 e P2;

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. A	FOGLIO 121 di 153

- Perimetrazione a scala di dettaglio delle aree a diversa pericolosità da frana o colata detritica e inquadramento a scala comunale;
- Norme di attuazione e prescrizioni di Piano.

6.6.3.2.2 Obiettivi del Piano

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

In particolare, in tutte le aree perimetrate a rischio il Piano ha l'obiettivo di:

- evitare l'aumento degli esistenti livelli di pericolo o di rischio ed impedire interventi capaci di compromettere la sistemazione idrogeologica a regime del bacino;
- tutelare i beni e gli interessi riconosciuti come vulnerabili;
- regolare le attività antropiche in modo da mantenere coerenza con le finalità di cui al punto precedente, subordinando normalmente a studi di compatibilità idrogeologica tutti gli interventi consentiti nelle aree a pericolo o rischio maggiore;
- ricercare un coordinamento adeguato con gli strumenti adottati o approvati di pianificazione territoriale della Regione del Veneto;
- costruire una base informativa ed istruttoria per i piani urgenti di emergenza di protezione civile ai sensi dell'art.1 del D.L. n.180/1998 convertito dalla legge n.267/1998 e successive modifiche ed integrazioni, ed inoltre per i piani di previsione e prevenzione previsti dall'art. 108 del D. Lgs. n.112/1998 e successive modifiche ed integrazioni.

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

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

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

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

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

Determinazione e perimetrazione delle aree a diversa pericolosità idraulica

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

 GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST						
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. A	FOGLIO 122 di 153

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

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

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

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

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

- ai risultati ottenuti in relazione alla configurazione idraulica in alveo per effetto degli eventi di piena di 30, 100 e 200 anni;
- alla morfologia del piano campagna nella regione prospiciente il corso d'acqua.

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

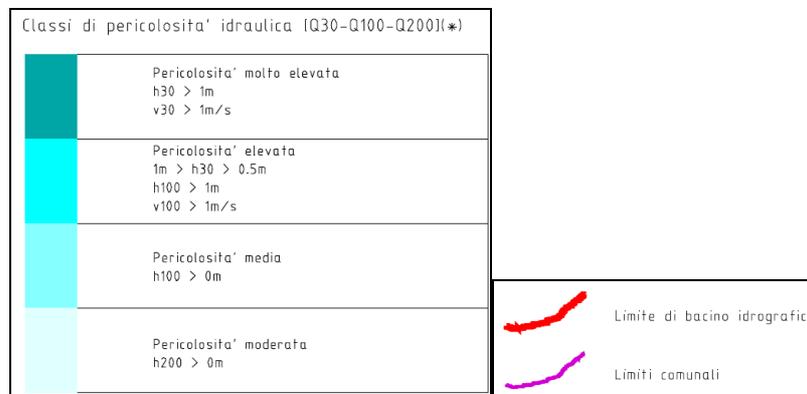


Figura 6-40 – Stralcio della Tavola A.4.28 – Perimetrazione delle aree a diversa pericolosità idraulica, con individuazione dell'area interessata dal tracciato in esame (in verde).

Come è possibile evincere dallo stralcio cartografico soprastante l'area interessata dall'intervento in esame non interferisce con area di pericolosità idraulica perimetrata dal PAI (Figura 6-40).

Definizione del danno potenziale

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

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. A

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

Tabella 6-3 - Definizione delle classi di danno potenziale.

Determinazione del rischio idraulico nelle aree a diversa pericolosità idraulica

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

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

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



 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. A

VALUTAZIONE DEI LIVELLI DI RISCHIO IDRAULICO		PERICOLOSITA' IDRAULICA [Q30 - Q100 - Q200] (*)			
		MOLTO ELEVATA	ELEVATA	MEDIA	MODERATA
		h30 > 1 m v30 > 1 m/s	1 m > h30 > 0,5 m h100 > 1 m v100 > 1 m/s	h100 > 0 m	h200 > 0 m
DANNO POTENZIALE	GRAVE zone residenziali, insediamenti produttivi, viabilità principale, linee ferroviarie, life lines, edifici pubblici, zone residenziali e produttive di espansione	R4	R4	R2	R2
	MEDIO aree a vincolo ambientale o paesaggistico, aree attrezzate di interesse comune (sport e tempo libero, parcheggi, ...)	R3	R3	R2	R1
	MODERATO vigneti, frutteti	R2	R2	R1	R1
	BASSO seminativi	R1	R1	R1	R1

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

Figura 6-41 – Stralcio della Tavola A.5.27 – Perimetrazione delle aree a diverso grado di rischio idraulico, con individuazione dell'area interessata dal tracciato in esame (in verde).

Come è possibile evincere dallo stralcio cartografico soprastante l'area interessata dall'intervento in esame non interferisce con alcuna area di rischio idraulico perimetrata (Figura 6-41).

6.6.3.2.4 Analisi di coerenza

Il tracciato ferroviario non interferisce con le aree a diverso grado di pericolosità cartografate dal PAI. Nel settore ubicato in sinistra idrografica del Fiume Adige risulta essere vicino ma non in contatto con una zona caratterizzata da pericolosità moderata (R1), pertanto non si riscontra nessuna particolare criticità alla realizzazione degli interventi.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 126 di 153

6.6.4 Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera

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

6.6.4.1 Aggiornamento del Piano

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

La Regione Veneto attualmente è dotata di un Piano di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (P.T.R.A.), approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 57 dell'11 novembre 2004 ed aggiornato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 90 del 19 aprile 2016. Detto Piano rappresenta lo strumento per la programmazione, il coordinamento ed il controllo in materia di inquinamento atmosferico, finalizzato al miglioramento progressivo delle condizioni ambientali e alla salvaguardia della salute dell'uomo e dell'ambiente.

6.6.4.1.1 *I nuovi obiettivi*

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

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

Gli *obiettivi strategici* prendono spunto dalle situazioni di superamento, per taluni inquinanti atmosferici, dei rispettivi valori limite, valori obiettivo e soglie indicati nel Decreto Legislativo n.155 del 13 agosto 2010 di attuazione della Direttiva 2008/50/CE, in riferimento a zone o ad aree di superamento individuate sul territorio regionale. Gli obiettivi strategici sono i seguenti:

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

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

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

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

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

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

6.6.4.1.2 Zonizzazione, valutazione ed adeguamento della rete

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

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

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

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

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 128 di 153

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

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

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

Individuazione degli agglomerati

In ottemperanza alle indicazioni del D.Lgs. 155/2010, sono state individuate in via preliminare le zone classificate come agglomerato dall'art. 2. Nel Veneto sono stati individuati 5 *agglomerati*, ciascuno costituito dal rispettivo Comune Capoluogo di provincia, dai Comuni contermini e dai Comuni limitrofi connessi ai precedenti sul piano demografico, dei servizi e dei flussi di persone e merci. Gli agglomerati sono stati denominati come segue:

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

Nella seguente figura vengono rappresentati gli agglomerati individuati.

 ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

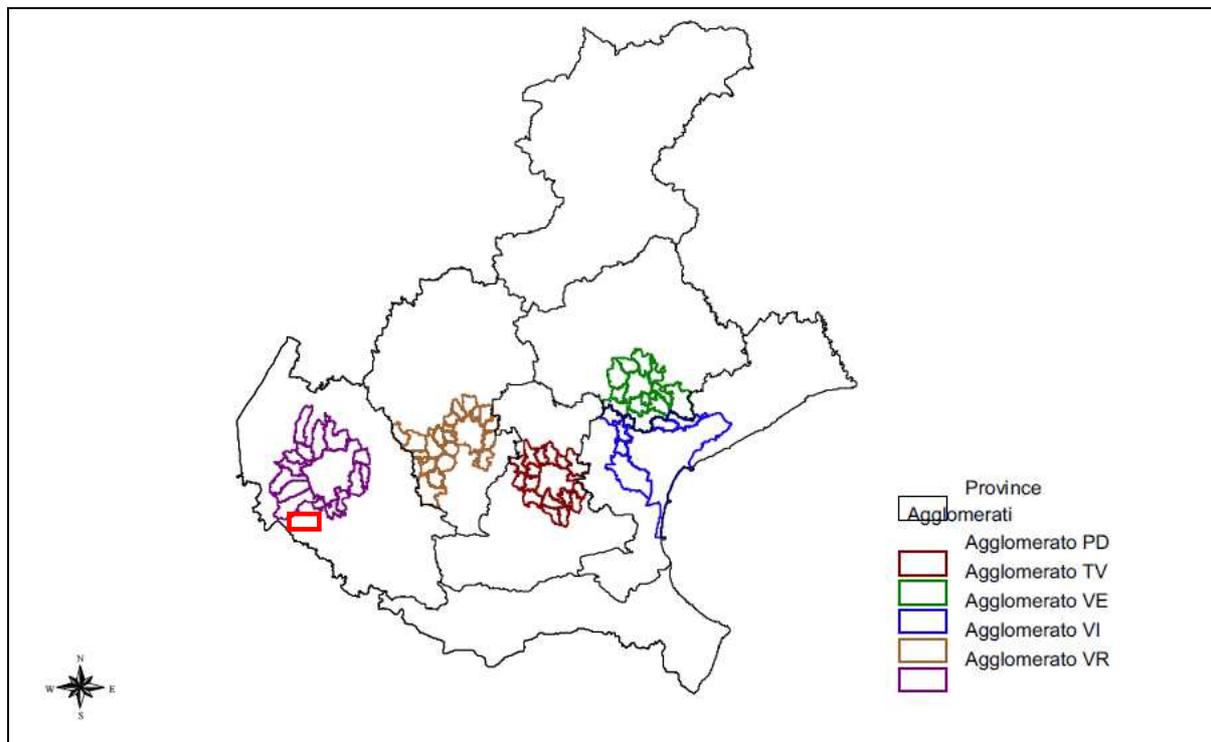


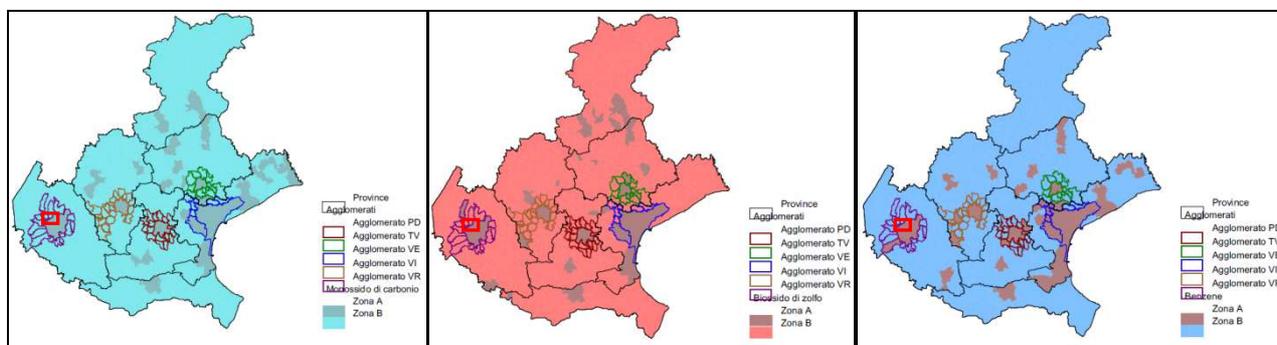
Figura 6-42 – Individuazione degli agglomerati, con indicazione dell’area interessata dal progetto in esame (in rosso).

Zonizzazione per gli inquinanti “primari”

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

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

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



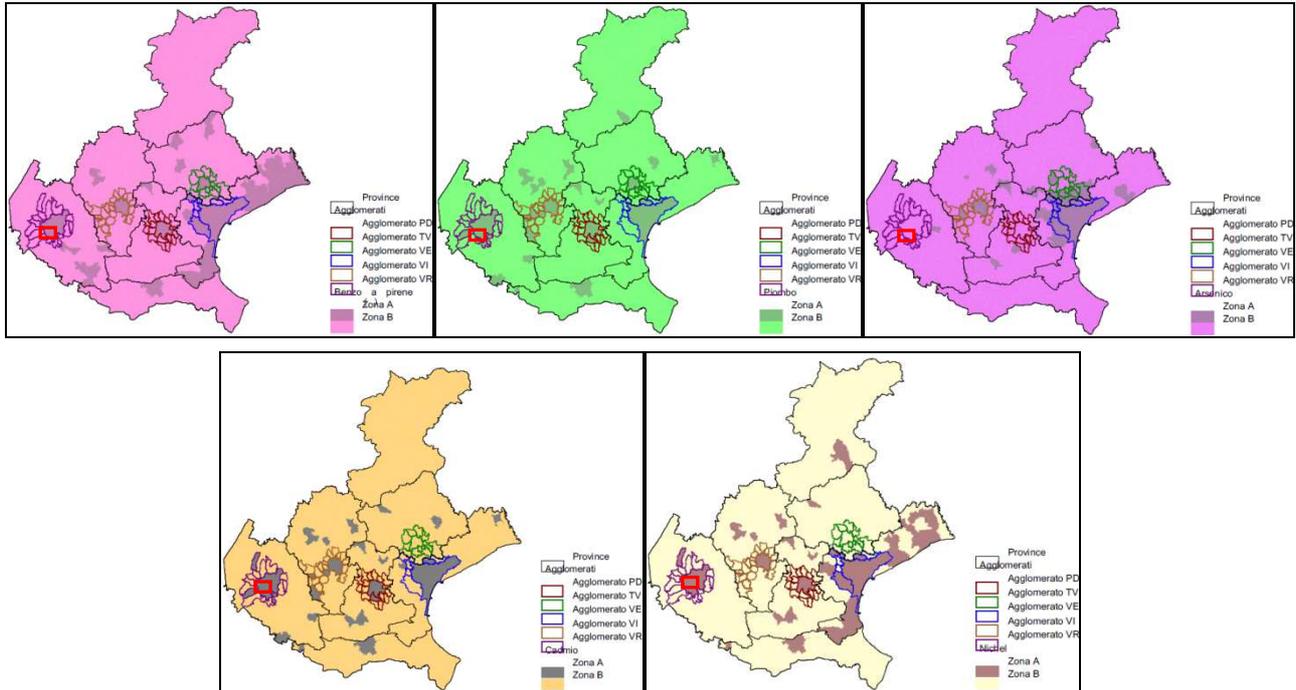


Figura 6-43 – Zonizzazione inquinanti primari: CO, SO₂,benzene, benzo(a)pirene, piombo, arsenico,cadmio e nichel.

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

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

Per gli inquinanti con prevalente o totale natura “secondaria” (il PM₁₀, il PM_{2.5}, gli ossidi di azoto, l’ozono), le zone sono state individuate sulla base di aspetti come le caratteristiche orografiche e meteo-climatiche, il carico emissivo, il grado di urbanizzazione del territorio.

Integrazione delle zonizzazioni

Le zonizzazioni precedentemente definite per ciascun inquinante “primario” (zone “A” e “B”) sono state integrate con le zone Agglomerato, preventivamente individuate, e con la zonizzazione definita per gli inquinanti “secondari”, più articolata considerato che le condizioni di criticità sul territorio sono connesse proprio a questi ultimi composti (PM₁₀, PM_{2.5}, NO_x, O₃). La mappatura degli inquinanti “primari” ha permesso di osservare che la zonizzazione dei “secondari” individua zone idonee ad un’applicazione di misure mirate anche alla riduzione di composti primari.

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

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

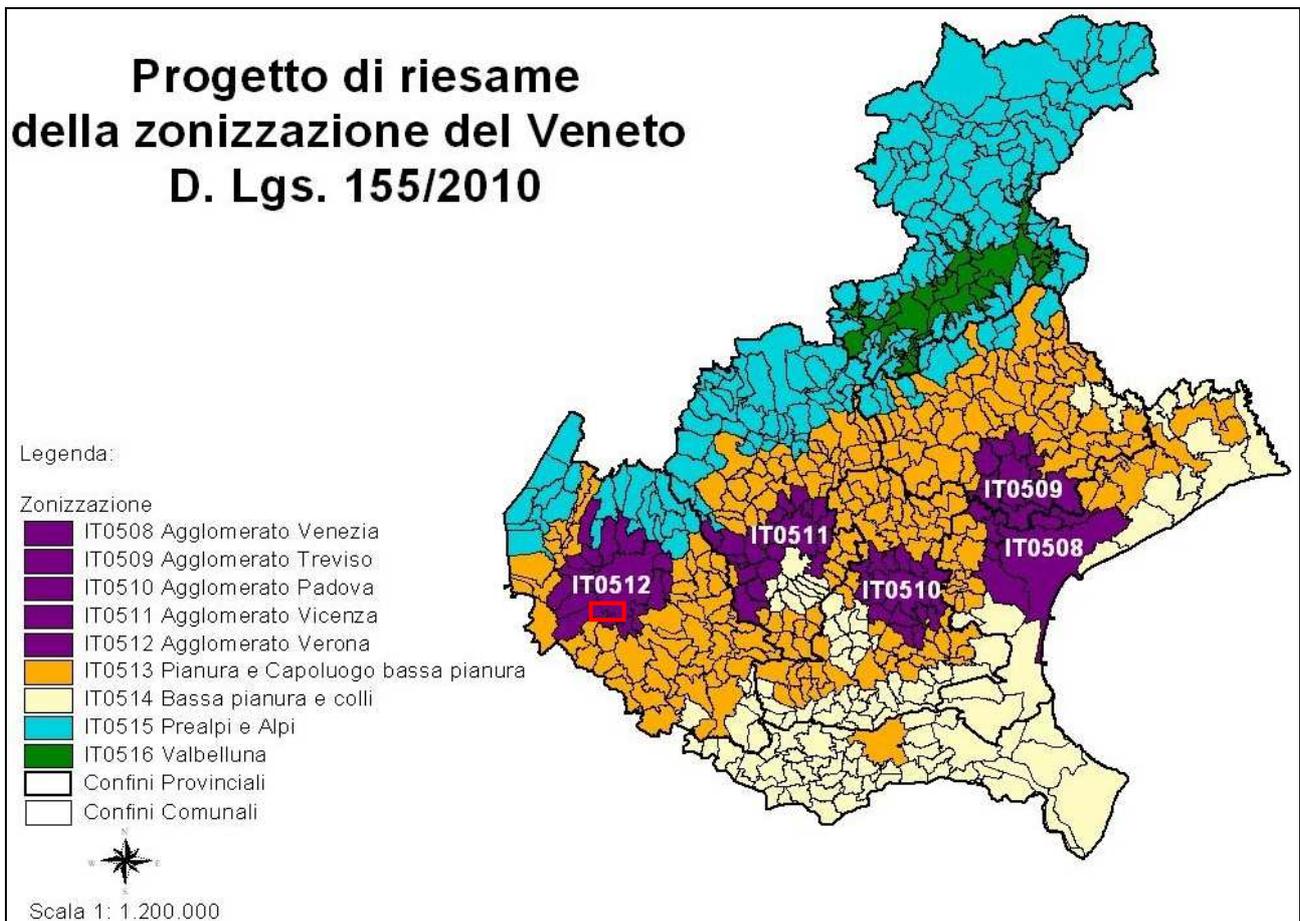


Figura 6-44 – Zonizzazione integrata ai sensi del D.Lgs. 155/2010.

6.6.4.1.3 Le azioni del piano

Rassegna delle azioni nel periodo 2004 – 2012

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

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 132 di 153

situazioni critiche di inquinamento ed intervenire nelle aree in cui si sono verificati i superamenti dei valori limite.

Le azioni programmate nel periodo 2013 – 2020

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

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

Tali aree di intervento sono correlate ai settori emissivi che sono stati individuati come maggiormente impattanti per lo stato della qualità dell'aria. Parallelamente sono stati indicati anche degli altri ambiti di intervento (B e C) e sono state individuate alcune misure legate all'approfondimento delle conoscenze, all'informazione del pubblico in materia di valutazione e risanamento della qualità dell'aria.

A7) Interventi sul trasporto passeggeri

Per quanto riguarda gli interventi previsti per tale ambito, appare necessario dare priorità alla programmazione e realizzazione di sistemi integrati di trasporto ferroviario regionale e trasporto locale, al fine di ridurre l'uso del veicolo privato negli spostamenti pendolari all'interno delle grandi città ed aree metropolitane, limitando così le congestioni del traffico e riducendo significativamente i consumi di carburante e le emissioni. Tra le Linee Programmatiche di intervento individuate sono riportati l'avvio della progettazione per la creazione della rete ferroviaria e metropolitana regionale per passeggeri, la realizzazione di nuove linee e l'ammodernamento e potenziamento dell'esistente. Sulla base delle Linee Programmatiche e delle problematiche relative all'inquinamento atmosferico prodotto dal sistema dei trasporti è individuata una serie di Azioni Specifiche, tra le quali: "Programmare e realizzare sistemi integrati di trasporto ferroviario regionale e trasporto locale, al fine di ridurre l'uso del veicolo privato negli spostamenti pendolari all'interno delle grandi città ed aree metropolitane, limitando così le congestioni del traffico e riducendo significativamente i consumi di carburante e le emissioni." e: "Garantire una gestione più efficiente del servizio di trasporto pubblico locale (in particolar modo di quello dedicato ai pendolari), miglioramento del livello di servizio per bus e treni (anche potenziando il numero di corse), miglioramento della puntualità e pulizia dei mezzi, migliore informazione in tempo reale verso l'utenza (soprattutto in caso di ritardi e guasti), riqualificazione delle stazioni e delle zone di accoglienza dei passeggeri."

A8) Interventi sul trasporto merci e multimodalità

Per quanto riguarda tale ambito, il Piano riporta che la riduzione degli impatti ambientali del trasporto delle merci non può prescindere dalla necessità di ridurre le percorrenze del trasporto

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 133 di 153

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

6.6.4.2 Analisi di coerenza

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

6.6.5 Piano Faunistico - Venatorio Provinciale 2013-2017

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

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

6.6.5.1 Obiettivi del Piano

Gli obiettivi generali del Piano sono:

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

6.6.5.2 Struttura e contenuti del Piano

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

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

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

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 134 di 153

Il Piano è corredato dai seguenti documenti:

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

Nei propri Piani faunistico - venatori le Province definiscono:

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

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

Il Piano faunistico venatorio ha durata di 5 anni a partire dalla stagione venatoria 2012/2013, fatto salvo eventuali proroghe.

6.6.5.3 Pianificazione faunistico – venatoria 2013-2017

Nella provincia di Verona insistono due aree a diversa pianificazione faunistico – venatoria: la Zona Alpi e la parte di pianura. Ai fini gestionali, la Zona Alpi risulta suddivisa in Comprensori alpini mentre la zona di pianura in Ambiti Territoriali di Caccia (ATC), come mostrato nella figura seguente.

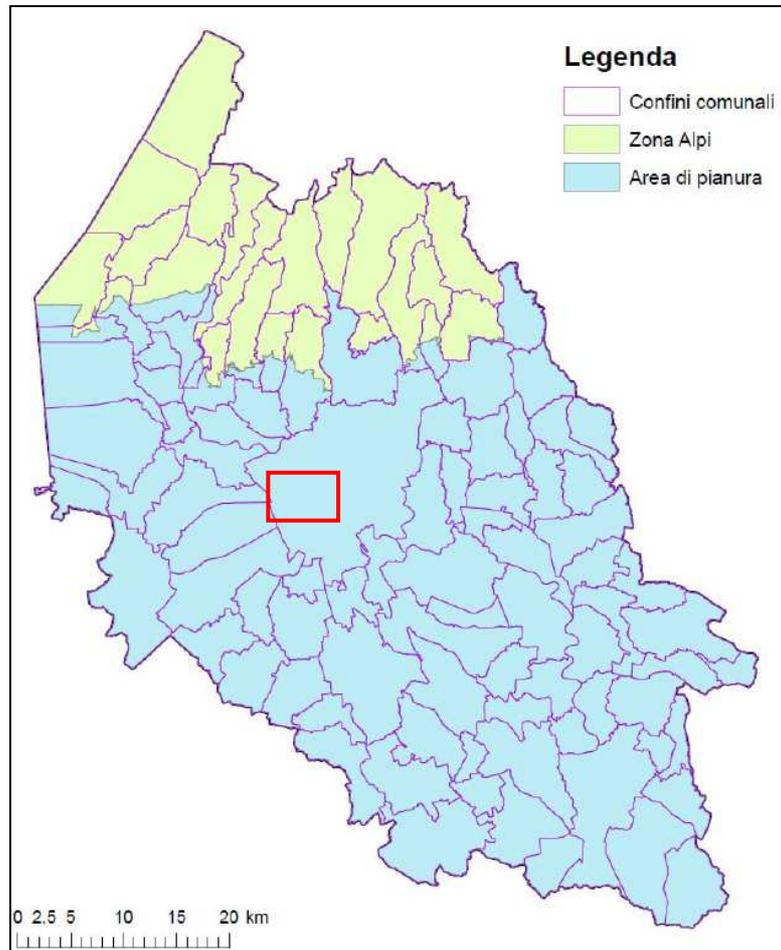


Figura 6-45 – Localizzazione delle aree omogenee.

Il territorio non soggetto a gestione privatistica o destinato alla protezione della fauna è soggetto ad una gestione programmata delle attività venatorie. Il Territorio Agro – silvo - pastorale non incluso nella Zona Alpi è organizzato in ATC, ossia ambiti gestionali con caratteristiche ambientali omogenee al loro interno (art. 14 comma 1, L. 157/92), in grado di garantire “l’autosufficienza faunistica”. L’individuazione degli ATC è di competenza regionale, la quale si avvale delle indicazioni provenienti dalle maggiori associazioni professionali agricole e dalle provincie interessate (art. 14 comma 1, L. 157/92 e art. 8 comma 4, L.R. 50/93). Nel territorio veronese sono individuati 6 ATC.

Come si può notare dalla Figura 6-46, l’area interessata dal tracciato risulta interna all’ambito ATC1 – Del Garda, localizzato nella parte centro occidentale della provincia, che si estende per 52.102,49 ettari, dei quali 21.159,26 non possono essere utilizzati per l’attività venatoria.

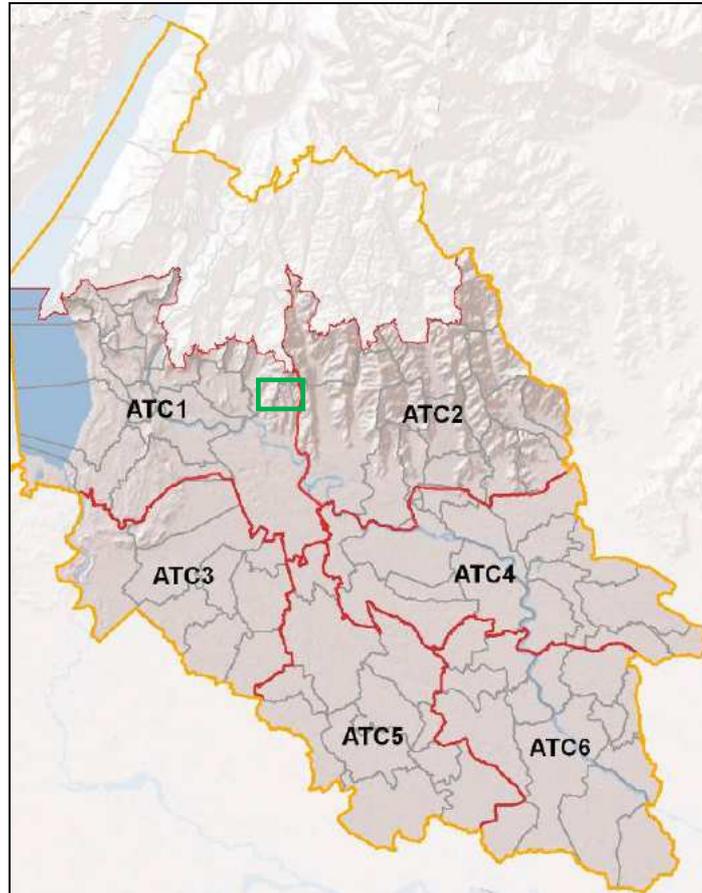


Figura 6-46 – Localizzazione degli Ambiti Territoriali di Caccia (ATC) nella Provincia di Verona.

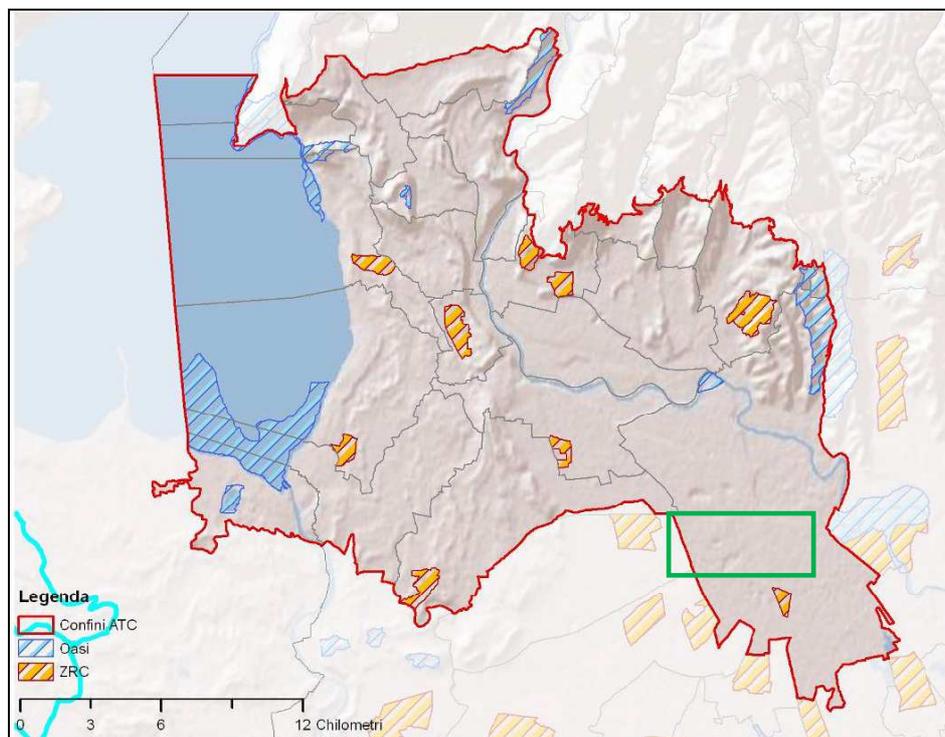


Figura 6-47 – Inquadramento dell'ATC 1 e degli istituti presenti entro i confini dello stesso.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B

Di seguito si riporta uno stralcio della Tavola 1- Sintesi della pianificazione del Piano faunistico – venatorio relativo all’area interessata dall’intervento in esame, con sovrapposta l’area interessata dal tracciato in esame.



Figura 6-48 – Stralcio della Tavola 1 relativa al Piano faunistico – venatorio provinciale e relativa legenda.

6.6.5.4 Analisi di coerenza

L’area vasta di progetto ricade integralmente all’interno dell’Ambito Territoriale di Caccia ATC1. Il progetto in esame non interferisce con alcun istituto per la protezione della fauna.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 138 di 153

7 VINCOLI

Nel presente paragrafo si procederà ad una valutazione della situazione vincolistica presente nell'area in esame.

I vincoli analizzati consistono prevalentemente nei beni paesaggistici ed ambientali vincolati ai sensi del D.Lgs 42/2004, rilevati da fonti bibliografiche, quali: SITAP, Piano territoriale regionale con valenza paesaggistica (adottato), Piano territoriale provinciale, Piano di assetto del territorio del Comune di Verona (PAT), il Ministero dell'Ambiente, il Ministero dei beni e delle Attività Culturali e la Soprintendenza ai Beni Ambientali, Architettonici, Artistici e Storici.

Sulla base di queste informazioni è stata elaborata la Tavola *Carta dei vincoli e delle tutele* (INF020R22N4SA000P003A) riguardati l'intero intervento, allegate alla presente relazione.

7.1 I beni paesaggistici

I vincoli paesaggistici, allo stato della legislazione vigente, sono disciplinati dal Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, Codice dei beni Culturali e del Paesaggio, modificato con D. Lgs. 24 marzo 2006, n. 157.

Tale Codice ha seguito nel tempo l'emanazione del D. Lgs. n. 490/1999, il quale era meramente compilativo delle disposizioni contenute nella L. n. 1497/1939, nel D.M. 21.9.1984 (decreto "Galasso") e nella L. n. 431/1985 (Legge "Galasso"), norme sostanzialmente differenti nei presupposti.

Infatti, la legge n. 1497/1939 (sulla "Protezione delle bellezze naturali e panoramiche") si riferiva a situazioni paesaggistiche di eccellenza, peculiari nel territorio interessato per panoramicità, visuali particolari, belvedere, assetto vegetazionale, assetto costiero.

I successivi provvedimenti statali (D.M. 21.9.1984 e L. n. 431/1985) hanno notevolmente incrementato la percentuale di territorio soggetta a tutela. In particolare, dal D.M. 21.9.1984 è conseguita l'emanazione dei Decreti 24.4.1985 (c.d. "Galassini"), i quali hanno interessato ampie parti del territorio, versanti, complessi paesaggistici particolari, vallate, ambiti fluviali.

Ancora, la L. n. 431/1985 ha assoggettato a tutela "*ope legis*" categorie di beni (fascia costiera, fascia fluviale, aree boscate, quote appenniniche e alpine, aree di interesse archeologico, ed altro), tutelate a prescindere dalla loro ubicazione sul territorio e da precedenti valutazioni di interesse paesaggistico.

Il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio ha inteso comprendere l'intero patrimonio paesaggistico nazionale derivante dalle precedenti normative in allora vigenti e ancora di attualità nelle specificità di ciascuna.

Le disposizioni del Codice che regolamentano i vincoli paesaggistici sono l'art. 136 e l'art. 142 del D.lgs. 42/2004.

L'art. 136 individua gli **Immobili e le aree di notevole interesse pubblico** da assoggettare a vincolo paesaggistico con apposito provvedimento amministrativo (lett. a) e b) "cose immobili", "ville e giardini", "parchi", ecc., c.d. "bellezze individue", nonché lett. c) e d) "complessi di cose immobili", "bellezze panoramiche", ecc., c.d. "bellezze d'insieme").

L'art. 142 individua le **Aree tutelate per legge** ed aventi interesse paesaggistico di per sé, quali "territori costieri" marini e lacustri, "fiumi e corsi d'acqua", "parchi e riserve naturali", "territori coperti da boschi e foreste", "rilievi alpini e appenninici", ecc.

Sono inoltre sottoposti a vincolo gli immobili e le aree tipizzati, individuati ai termini dell'art. 134, Dlgs 42/2004 e sottoposti a tutela dai piani paesaggistici previsti dagli articoli 143 e 156.

Immobili ed aree di notevole interesse pubblico" (art. 136 D.Lgs 42/04)



	Codice ministeriale	Comune	Denominazione	Data DM
1	50560	Verona	Area compresa entro le mura magistrali della città di Verona costituente il centro storico	7/03/1966
2	50567	Verona	Inclusione delle zone a nord est e sud est del centro storico e il lungadige in Comune di Verona	18/18/1987

Il nuovo tracciato (fase di esercizio), dal Km 147+500 al Km 148+900, è limitrofo, senza interferirne direttamente, con l'area tutelata del lungadige e della zona a sud-est del centro storico di Verona (50567).

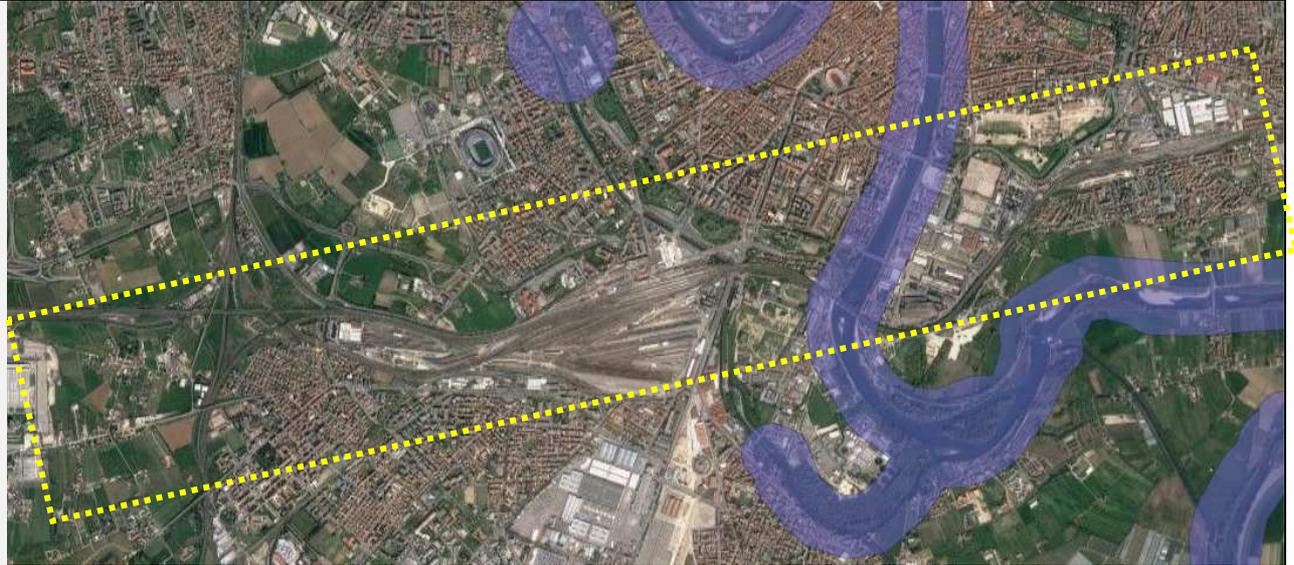
Il cantiere AT04 ricade in parte nell'area tutelata del lungadige e della zona a sud-est del centro storico di Verona (50567)



(Fonte SITAP coerente con la pianificazione territoriale della Regione del Veneto e della Provincia e Comune di Verona)

Aree tutelate per legge (art. 142 D.Lgs 42/04)

Aree di rispetto dei corpi idrici (lettera c) dell'art. 142) del Fiume Doria Riparia



Il nuovo tracciato della linea AV/AC (fase di esercizio), con il viadotto sul Fiume Adige (dal Km 147+400 al Km 147+900), ricade nell'area tutelata del corso d'acqua.

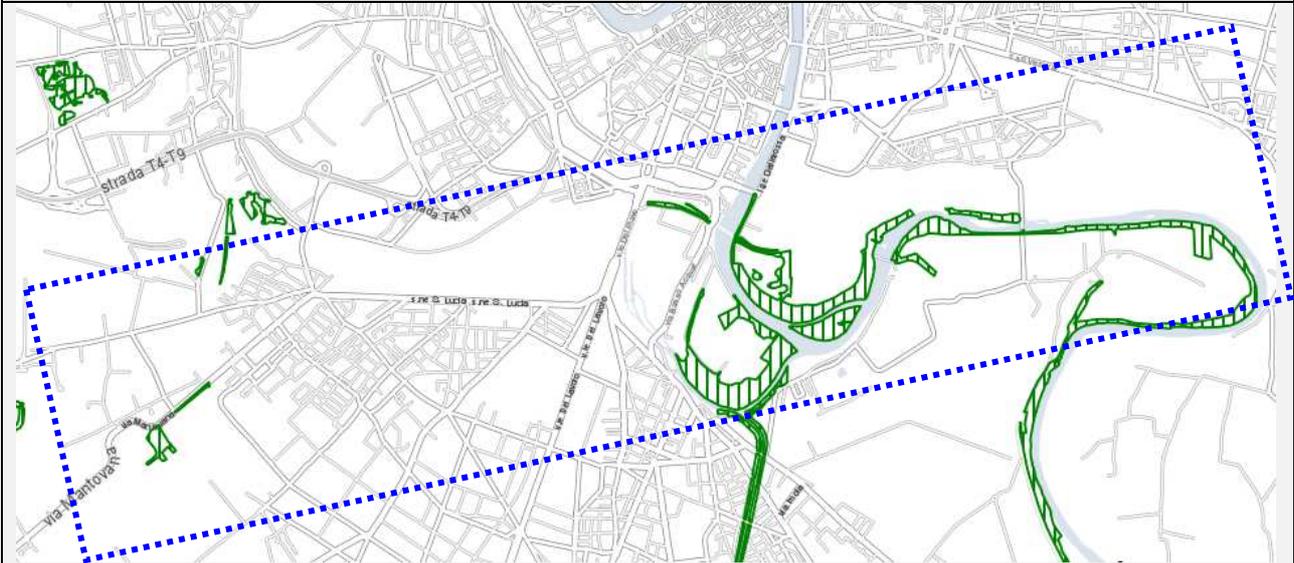
I cantieri AT03 (celeste) e AT04 (arancione) ricadono nell'area tutelata del Fiume Adige.



(Fonte SITAP coerente con la pianificazione territoriale della Regione del Veneto e della Provincia e Comune di Verona)

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IN0F	00 R 22	RG	SA000P001	B	141 di 153

Territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento (lettera g) dell'art. 142)



Il nuovo tracciato non interferisce direttamente con le aree boscate.

Fonte : Tavola 2.1 - Il Paesaggio - Tutela del Paesaggio del PI del Comune di Verona. Si specifica che tali aree boscate soggette a vincolo paesaggistico non sono riportate nel SITAP.

7.2 I beni culturali e architettonici

Il patrimonio nazionale dei beni culturali è riconosciuto e tutelato dal D.Lgs.42 del 22/01/2004 “Codice per i Beni Culturali e del Paesaggio”, come modificato ed integrato dal D. Lgs. 156 del 24/03/2006.

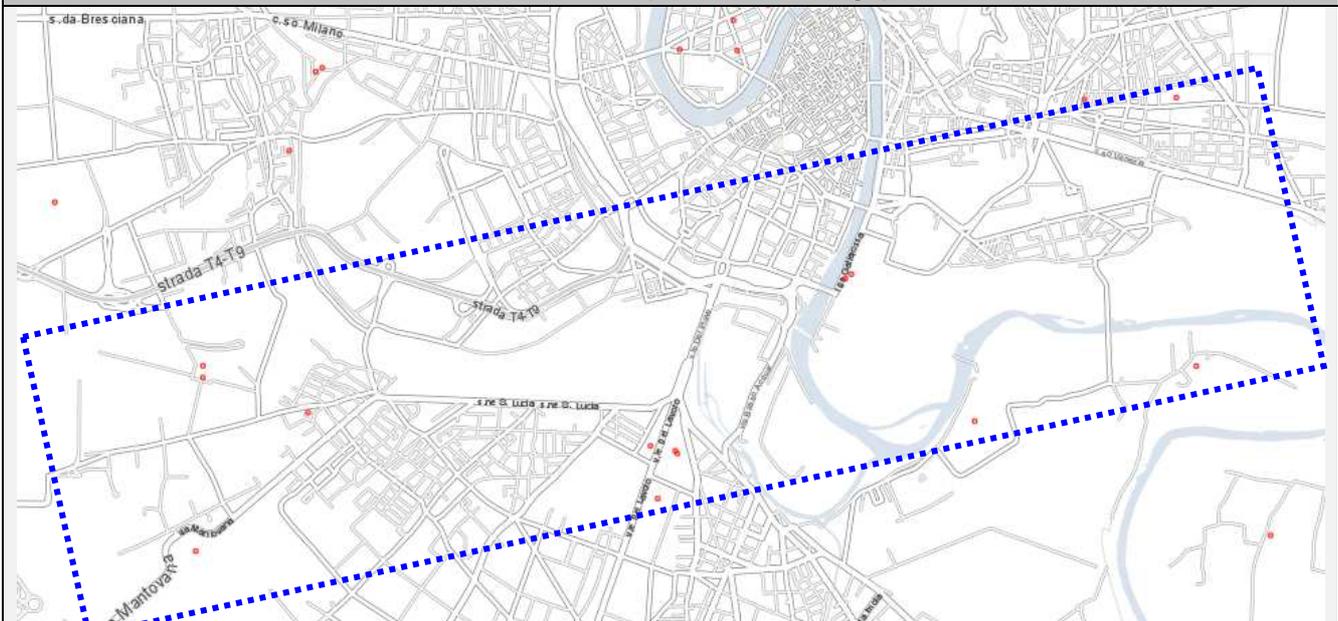
Sono soggetti a tutela tutti i beni culturali di proprietà dello Stato, delle Regioni, degli Enti pubblici territoriali, di ogni altro Ente ed Istituto pubblico e delle Persone giuridiche private senza fini di lucro sino a quando l’interesse non sia stato verificato dagli organi del Ministero. Sono altresì soggetti a tutela i beni di proprietà di persone fisiche o giuridiche private per i quali è stato notificato l’interesse ai sensi della L. 364 del 20/06/1909 o della L. 778 del 11/06/1922 (“Tutela delle bellezze naturali e degli immobili di particolare interesse storico”), ovvero è stato emanato il vincolo ai sensi della L. 1089 del 01/06/1939 (“Tutela delle cose di interesse artistico o storico”), della L. 1409 del 30/09/1963 (relativa ai beni archivistici), del D. Lgs. 490 del 29/10/1999 (“Testo Unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali”) e infine del D. Lgs. 42 del 22/01/2004.

Tale categoria di beni trova regolamentazione nella Parte Seconda del succitato D. Lgs 42/2004.

Di seguito si riporta lo stralcio dei beni culturali ed architettonici, come individuato da *Vincoli in Rete*, presenti nell’ambito di studio, con l’indicazione del bene dichiarato più prossime al nuovo tracciato ferroviario.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST						
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 142 di 153

Beni culturali (art. 10 del D.Lgs)



Il nuovo tracciato non interferisce con nessun o dei beni culturali (monumentali) tutelati ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs 42/04

Fonte: Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale del PAT del Comune di Verona

7.3 Vincolo Idrogeologico

Il Vincolo Idrogeologico, istituito con il R.D.L. 30 dicembre 1923 n. 3267, ha come scopo principale quello di preservare l'ambiente fisico e quindi di impedire forme di utilizzazione che possano determinare denudazione, innesco di fenomeni erosivi, perdita di stabilità, turbamento del regime delle acque ecc., con possibilità di danno pubblico.

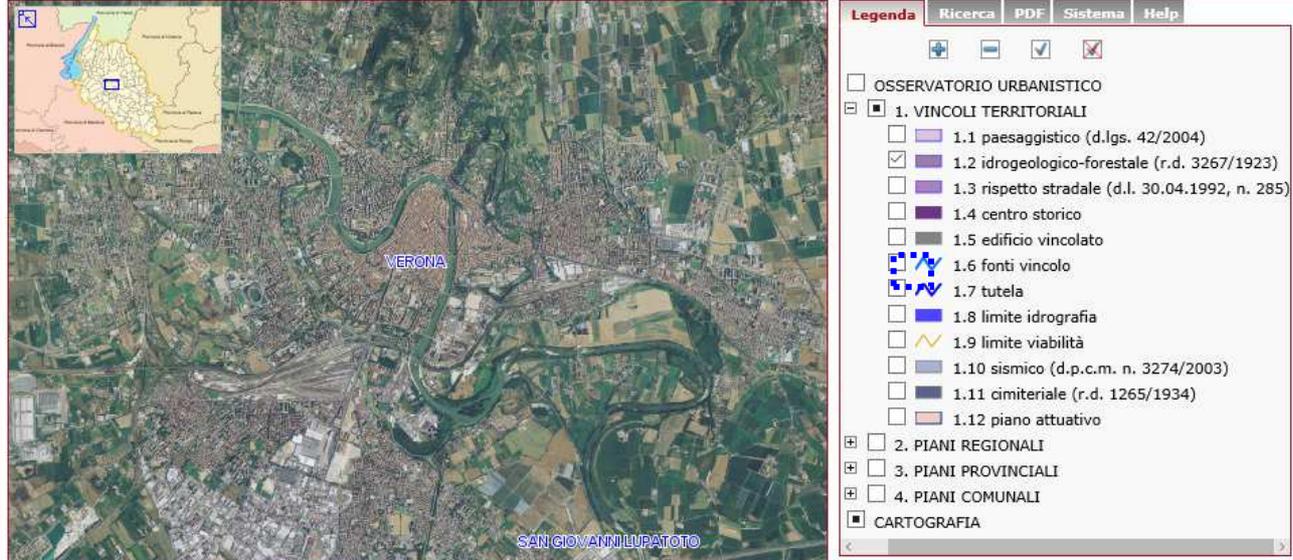
Come si evince dalla figura che segue l'ambito di intervento non ricade in vincolo idrogeologico.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B


Provincia di Verona
 S.I.T.P. - Sottosistema Informativo Territoriale Provinciale

[Home](#) [Cartogr. gen.](#) [Caccia e Pesca](#) [Ecologia](#) **[Pianificazione](#)** [Prot. Civile](#) [Viabilità](#) [Manomissioni Str.](#) [Polizia Prov.](#)

Scala: 1:



Coord (m): 1657559 / 5029885 Scala: 1:50'000

Figura 7-1 Vincolo idrogeologico (fonte: S.I.T.P. Province di Verona - http://sitp.provincia.vr.it/ProvinciaVerona.php?reset_session&switch_id=pianificazione)

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 144 di 153

8 LE AREE NATURALI PROTETTE

La presente sezione è relativa alle aree naturali protette, avendo esaminato inizialmente la normativa di riferimento, suddivisa tra normativa a scala nazionale e regionale, e -avendo verificato l'eventuale interferenza degli interventi con Parchi, Siti di Interesse Comunitario e Zone di Protezione Speciale.

8.1 Normativa di riferimento

Si riporta di seguito la principale normativa di riferimento di livello Comunitario, nazionale e regionale in materia di biodiversità ed aree naturali protette.

8.1.1 Livello Comunitario

- Direttiva 79/409/CEE cosiddetta Direttiva Uccelli;
- Direttiva 92/43/CEE cosiddetta Direttiva Habitat.

8.1.2 Livello nazionale

- Decreto del Presidente della Repubblica n. 357 del 8 Settembre 1997, "Regolamento recante attuazione della Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche" (G.U. n. 248 del 23 ottobre 1997);
- Decreto Ministeriale del 3 Aprile 2000, "Elenco dei siti di importanza Comunitaria e delle Zone di Protezione Speciali, individuati ai sensi delle Direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE", (G.U. n.95 del 22 Aprile 2000);
- Decreto Ministeriale n. 224 del 3 settembre 2002 "Linee guida per la gestione dei Siti Natura 2000" pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 24 settembre 2002;
- Decreto del Presidente della Repubblica 12 marzo 2003 n. 120 "Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche" (G.U. n. 124 del 30 maggio 2003);
- Decreto Ministeriale del 25 Marzo 2005, "Annullamento della deliberazione 2 Dicembre 1996 del Comitato per le Aree Naturali Protette; gestione e misure di conservazione delle Zone di Protezione Speciale (ZPS) e delle Zone Speciali di Conservazione (ZSC) (G.U. n. 155 del 6/7/2005).

8.1.3 Livello Regionale

- Legge Regionale 40/84 "Nuove norme per l'istituzione di parchi e riserve naturali regionali";
- Legge 394/91 "Legge Quadro sulle aree protette".

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST						
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 145 di 153

A livello comunitario le Direttive fondamentali per quanto riguarda la conservazione della natura sono, quindi, la Direttiva Habitat e la Direttiva Uccelli.

La Direttiva Uccelli impone agli stati membri delle misure di tutela concernenti la conservazione degli uccelli selvatici. Uno strumento fondamentale a questo scopo, istituito dalla direttiva, è l'individuazione di Zone di Protezione Speciali (ZPS) definite come territori idonei per estensione e/o localizzazione geografica alla conservazione delle specie di uccelli di cui all'allegato I della direttiva citata, concernente la conservazione degli uccelli selvatici.

8.1.4 Rete Natura 2000

La Direttiva Habitat si prefigge come scopo principale quello di promuovere il mantenimento della biodiversità, tenendo conto delle esigenze economiche, sociali, culturali e regionali, contribuendo all'obiettivo generale di sviluppo durevole. A questo stesso scopo è prevista la costituzione di una rete ecologica europea, Natura 2000, all'interno della quale sono inserite anche le Zone di Protezione Speciale dalla Direttiva Uccelli. Di seguito vengono riportate le definizioni di Sito di importanza comunitaria e Zone speciali di conservazione.

- Sito di importanza comunitaria (SIC): sito che, nella o nelle regioni biogeografiche cui appartiene, contribuisce in modo significativo a mantenere o a ripristinare un tipo di habitat naturale, o una specie animale o vegetali di interesse, in uno stato di conservazione soddisfacente, in modo da mantenere la diversità biologica nella regione biogeografica in questione. Per le specie animali che occupano ampi territori, i siti di importanza comunitaria corrispondono ai luoghi, all'interno dell'area di ripartizione naturali di tali specie, che presentano gli elementi fisici o biologici essenziali alla loro vita e riproduzione.
- Zone speciali di conservazione (ZSC): risultano essere siti di importanza comunitaria designati dagli Stati membri mediante un atto regolamentare, amministrativo e/o contrattuale, in cui sono applicate le misure di conservazione necessarie al mantenimento o al ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e/o delle popolazioni delle specie per cui il sito è designato.

L'individuazione delle aree con caratteristiche ascrivibili a quelle dei SIC avviene da parte degli Stati membri. Successivamente la Commissione appositamente istituita dalla CE, istituisce le ZSC. A questo scopo in Italia è nato il progetto Bioitaly, che ha studiato ed individuato numerosi SIC e ZPS sul territorio nazionale, per un'estensione rispettivamente pari a circa il 15% e l'11% del territorio nazionale.

L'articolo 6 della Direttiva Habitat istituisce, inoltre, un ulteriore strumento di tutela delle aree interessate dalla Rete Natura 2000: la Valutazione d'incidenza, da effettuarsi per qualsiasi piano o progetto, non direttamente connesso con la gestione del sito, che possa avere una significativa incidenza sullo stato del sito, soprattutto in riferimento ad interferenze con le componenti abiotiche, biotiche e con le connessioni ecologiche del sistema ambientale.

A livello nazionale, per quanto riguarda le aree protette, il principale riferimento normativo è rappresentato dalla Legge Quadro sulle aree protette, L. 6 dicembre 1991, n. 394. Questa legge si presenta con le finalità di garantire e promuovere, in forma coordinata, la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturale del paese. Per conseguire questo scopo sono previste diverse tipologie di aree protette, elencate di seguito nella loro definizione dalla legge stessa.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 146 di 153

- **Parchi Nazionali:** costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono uno o più ecosistemi intatti o anche parzialmente alterati da interventi antropici, una o più formazioni fisiche, geologiche, geomorfologiche, biologiche, di rilievo internazionale o nazionale per valori naturalistici, scientifici, estetici, culturali, educativi e ricreativi tali da richiedere l'intervento dello Stato ai fini della loro conservazione per le generazioni presenti e future.
- **Parchi Naturali Regionali:** sono costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali ed eventualmente da tratti di mare prospicienti la costa, di valore naturalistico e ambientale, che costituiscono, nell'ambito di una o più regioni limitrofe, un sistema omogeneo, individuato dagli assetti naturalistici dei luoghi, dai valori paesaggistici e artistici e dalle tradizioni culturali delle popolazioni locali.
- **Riserve Naturali:** sono costituite da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono una o più specie naturalisticamente rilevanti della flora e della fauna, ovvero presentino uno o più ecosistemi importanti per la diversità biologica o per la conservazione delle risorse genetiche. Le riserve naturali possono essere statali o regionali in base alla rilevanza degli elementi naturalistici in esse rappresentati.
- **Aree di reperimento terrestri e marine:** indicate dalle leggi 394/91 e 979/82, che costituiscono aree la cui conservazione attraverso l'istituzione di aree protette è considerata prioritaria.

Nell'art. 12 la L. 394/91 prevede la redazione di un Piano del Parco, uno strumento tecnico amministrativo di gestione e di tutela dei valori naturali ed ambientali dell'area naturale protetta. In particolare deve disciplinare:

- organizzazione generale del territorio e sua articolazione in aree o parti caratterizzate da forme differenziate di uso, godimento e tutela;
- vincoli, destinazioni di uso pubblico o privato e norme di attuazione relative con riferimento alle varie aree o parti del piano;
- sistemi di accessibilità veicolare e pedonale con particolare riguardo ai percorsi, accessi e strutture riservate ai disabili, ai portatori di handicap e agli anziani;
- sistemi di attrezzature e servizi per la gestione e la funzione sociale del parco, musei, centri di visite, uffici informativi, aree di campeggio, attività agrituristiche;
- indirizzi e criteri per gli interventi sulla flora, sulla fauna e sull'ambiente naturale in genere.

Allo scopo di perseguire le suddette funzioni e quella fondamentale di protezione della natura, il Piano prevede la suddivisione della superficie protetta in quattro tipologie di aree:

- riserve integrali, dove l'ambiente naturale è conservato nella sua integrità;
- riserve generali orientate, nelle quali vige il divieto di costruire nuove opere edilizie, ampliare le costruzioni esistenti, eseguire opere di trasformazione del territorio; possono tuttavia essere consentite le utilizzazioni produttive tradizionali e la realizzazione delle infrastrutture strettamente necessarie;

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 147 di 153

- aree di protezione, nelle quali, in conformità con i criteri fissati dall'Ente parco, possono essere mantenute le attività agro – silvo - pastorali e simili, purché svolte secondo gli usi tradizionali ovvero secondo metodi di agricoltura biologica;
- aree di promozione economica e sociale, estesamente modificate dai processi di antropizzazione, nelle quali sono consentite attività di miglioramento socioculturale comunemente compatibili con le finalità del parco.

Il Piano sostituisce ad ogni livello i piani paesistici, i piani territoriali o urbanistici e ogni altro strumento di pianificazione.

Nella trattazione delle aree protette vanno inoltre tenute in considerazione altre tipologie di zone soggette a tutela:

- zone umide di interesse internazionale: sono costituite da aree acquitrinose, paludi, torbiere oppure zone naturali o artificiali d'acqua, permanenti o transitorie comprese zone di acqua marina la cui profondità, quando c'è bassa marea, non superi i sei metri che, per le loro caratteristiche, possono essere considerate di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar;
- altre aree naturali protette: sono aree (oasi delle associazioni ambientaliste, parchi suburbani, ecc.) che non rientrano nelle precedenti classi. Si dividono in aree di gestione pubblica, istituite cioè con leggi regionali o provvedimenti equivalenti, e aree a gestione privata, istituite con provvedimenti formali pubblici o con atti contrattuali quali concessioni o forme equivalenti.

8.1.5 Area Naturale Protetta di Interesse Locale

Il nuovo tracciato è limitrofo, senza interferirne direttamente, al Parco dell'Adige, istituito con deliberazione n. 5 del 28 febbraio 2005 dal Consiglio Comunale di Verona; si tratta di un'area naturale protetta di interesse locale, ai sensi dell'art. 27 della L.R. 16 agosto 1984 n. 40. Il Parco si suddivide in due zone: il Parco dell'Adige Nord ed il Parco dell'Adige Sud, perimetrati nell'ambito del comune di Verona come nell'immagine che segue.

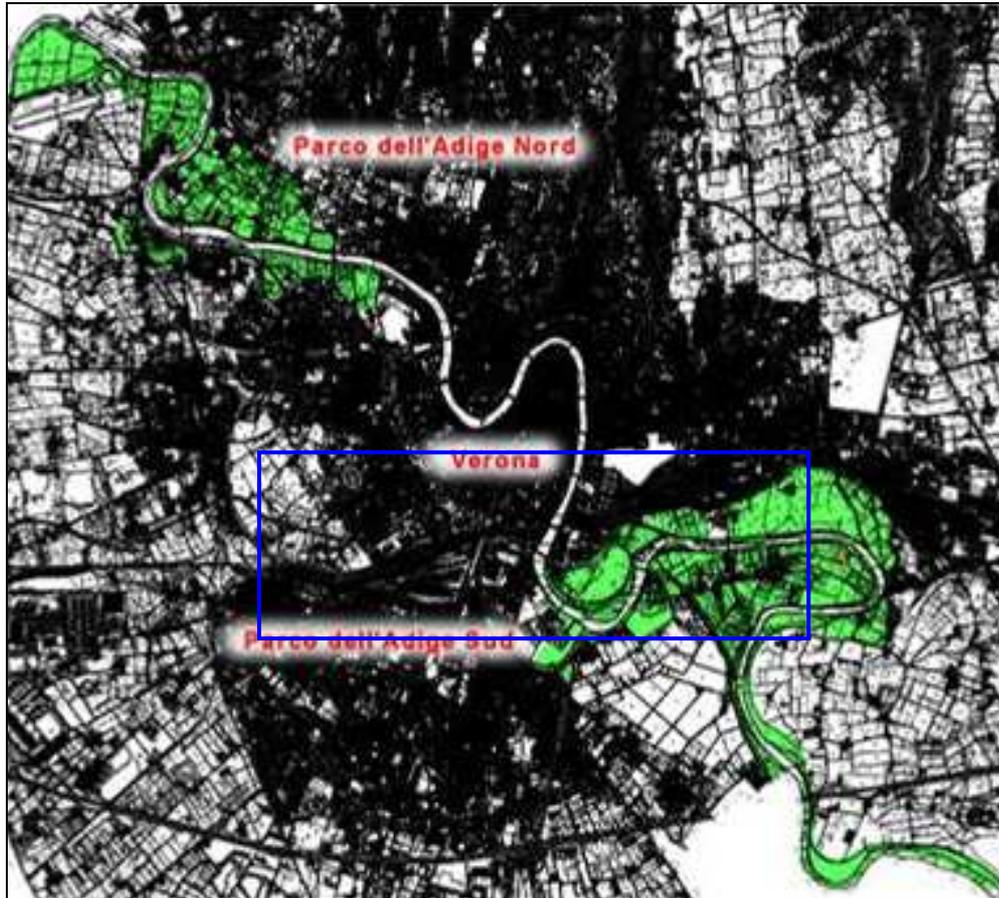


Figura 8-1 – Ambito del Parco dell'Adige nel comune di Verona (nel riquadro blu ricade l'ambito di intervento).

Il Parco dell'Adige Nord si estende su una superficie di circa 315 ha e si sviluppa dai confini con il comune di Pescantina fino ai limiti del centro storico nel quartiere dei Navigatori. Comprende, sulla riva sinistra, le aree del Saval e, sulla riva destra, le aree di Boscomantico del forte di Parona, della Sorte, di Villa Pullé e la fascia lungo l'Adige che dal Chievo si estende fino al parco delle mura. Sono aree che per la loro eterogeneità, e non costituendo una unità territoriale ben identificabile, possono essere oggetto di interventi specifici e tra loro differenziati e complementari. L'area del Saval, caratterizzata dalla presenza di alcuni insediamenti produttivi, che non rappresenta un ambiente di interesse naturalistico, potrebbe essere oggetto di interventi per la creazione di un parco attrezzato per scopi ricreativi e la creazione anche di impianti sportivi all'aperto. Sulla riva destra il forte del Chievo, di proprietà pubblica, potrebbe invece essere il luogo partenza di un itinerario riguardante il sistema dei forti di Verona; al forte potrebbe essere legato il riassetto e l'utilizzo a scopi socio-culturali di Villa Pullé e del suo parco. La fascia lungo l'Adige fino al quartiere Navigatori, data la continuità con il tessuto urbano centrale potrebbe avere una fruizione sociale da parte della popolazione delle zone circostanti.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IN0F	00 R 22	RG	SA000P001	B	149 di 153

8.2 Siti di Interesse Comunitario

Nella seguente immagine si evidenzia che, secondo quanto cartografato nella Rete Natura 2000, l'area in esame non ricade in alcun Sito di Interesse Comunitario.

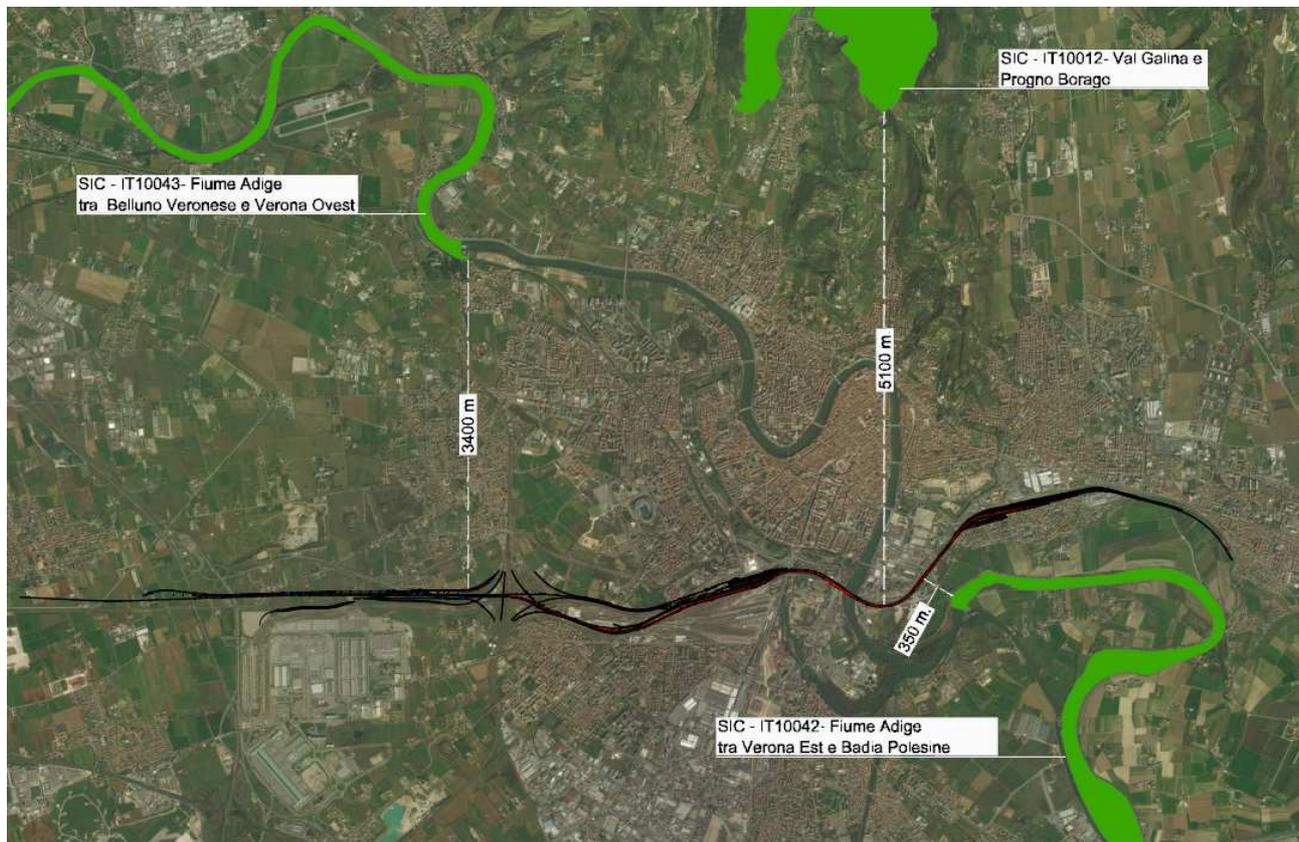


Figura 8-2 – Siti di Interesse Comunitario presenti in prossimità del tracciato in progetto.

I SIC più vicini all'area oggetto dell'intervento sono:

- IT3210043 – Fiume Adige tra Belluno Veronese e Verona Ovest, da cui dista circa 3,4 Km;
- IT3210012 – Val Gallina e Progno Borago, da cui dista circa 5 Km;
- IT3210042 – Fiume Adige tra Verona Est e Badia Polesine, da cui dista circa 350 m.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IN0F	00 R 22	RG	SA000P001	B	150 di 153

8.3 Zone di Protezione Speciale

Nella seguente immagine si evidenzia che l'area in esame non ricade in alcuna area catalogata come Zona di Protezione Speciale (ZPS).



Figura 8-3 – Zone di Protezione Speciale prossime all'area in progetto. Geoportale Nazionale.

Le ZPS più vicine all'area oggetto dell'intervento sono:

- IT3210008 – Fontanili di Povegliano, da cui dista circa 11 Km;
- IT3210019 – Sguazzi di Rivalunga, da cui dista circa 10 Km.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 151 di 153

9 CONCLUSIONI E VALUTAZIONI DELLA SIGNIFICATIVITA'

9.1 Impatto legislativo

In relazione alla Tabella 3-2 del Par. 3.1, nel presente SIA l'aspetto ambientale "Programmazione e pianificazione territoriale" è stato così articolato:

- Pianificazione e programmazione nel settore trasporti
- Pianificazione e programmazione socio - economica
- Pianificazione e programmazione territoriale
- Pianificazione ambientale
- Vincoli
- Aree naturali protette

Il progetto in esame si pone all'interno di un processo progettuale e realizzativo complesso che, come più volte detto, è calato all'interno degli scenari infrastrutturali di rilevanza europea. All'interno di questo scenario ricopre un ruolo nodale in quanto connette materialmente più interventi e ne consente il fluido funzionamento sistemico. Nel dettaglio, la sistemazione del Nodo di Verona, **permette di collegare il progetto della linea Milano – Verona e della Verona – Padova** e di migliorare la connettività con l'asse Bologna – Brennero, in particolare interessando le linee Verona – Fortezza e la Bologna – Verona.

A conclusione di tutte le analisi effettuate ed illustrate nei paragrafi precedenti e confluite negli allegati grafici concernenti vincoli e strumenti di pianificazione, è possibile avanzare le seguenti considerazioni dal punto di vista dell'interazione che il progetto di sistemazione definisce rispetto ai diversi atti di programmazione territoriale.

Pianificazione e programmazione nel settore trasporti

La realizzazione del progetto in esame è perfettamente coerente, sia con le strategie comunitarie per sviluppo di infrastrutture di trasporto in Europa, facente parte del programma *Trans-European Transport Networks (TEN - T)*, sia con gli obiettivi del Piano Nazionale del Trasporto e Logistica, che con gli obiettivi del Piano Regionale dei Trasporti, il quale prevede il completamento della rete ad alta velocità nel nodo di Verona.

Pianificazione e programmazione socio - economica

Gli obiettivi del Piano di Sviluppo Rurale (PSR) risultano strettamente connessi con quelli del Piano Operativo Regionale (FESR) in termini di competitività regionale ed occupazionale. In particolar modo, l'obiettivo del POR, di migliorare l'accessibilità mediante il miglioramento di snodi e delle piattaforme multimodali, risulta in linea con le politiche di sviluppo del PSR; in quanto lo sviluppo della rete ferroviaria va a promuovere la crescita economica dei settori agricoli e alimentare, sviluppando un sistema produttivo moderno ed integrato con il territorio ed il mercato e favorendo la valorizzazione economica e sostenibile delle risorse, delle attività e delle produzioni forestali, silvicole e pastorali.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 152 di 153

Pianificazione e programmazione territoriale

Rispetto agli scenari definiti sia dal PTRC che dal PTCP, si identifica nella sistemazione del Nodo di Verona il necessario anello di congiunzione per l'intera tratta Torino - Venezia, pertanto il progetto risulta integrato agli obiettivi delle politiche del trasporto regionale e di riequilibrio dell'assetto insediativo e pertanto non si rilevano elementi di criticità.

In termini programmatici il progetto supporta, con efficienza, il potenziamento del "Quadrante Europa" seguendo le linee di sviluppo identificate dal "P.A.Q.E." e rispondendo alle necessità di miglioramento della mobilità su ferro promossa a tutte le scale della pianificazione.

Rispetto alla pianificazione urbanistica di livello comunale non sono emerse particolari criticità. Infatti, la maggior parte del territorio attraversato risulta destinato ad aree ferroviarie già impiegate a tal fine o da destinare ad uso ferroviario; solo in pochi casi il tracciato intercetta aree diversamente destinate

Pianificazione ambientale

Dall'esame effettuato, non si riscontrano, incompatibilità sensibili con la pianificazione ambientale analizzata (Pianificazione di bacino, Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera e Piano Faunistico – Venatorio Provinciale).

Dalla verifica fatta attraverso la pianificazione locale e il geoportale nazionale, è possibile affermare che il tracciato di progetto non intercetta aree sottoposte a discipline di tutela legata alla presenza di Parchi, Aree Protette, S.I.C., Z.P.S. Si segnala solamente la vicinanza, al Parco dell'Adige, area naturale protetta di interesse locale.

Vincoli

Dal punto di vista degli strumenti di tutela e conservazione del paesaggio si segnala l'interferenza del nuovo viadotto con il Fiume Adige, tutelato ai sensi dell'art. 142, lett. c) del D.L.gs 42/04. Il tracciato è poi limitrofo, ma senza interferirne, all'area tutelata, ai sensi dell'art. 136 del D.L.gs 42/04, del lungadige e della zona a sud-est del centro storico di Verona. Per l'interferenza con il fiume si prevede la redazione della relazione paesaggistica per la verifica della compatibilità paesaggistica.

Non si segnalano invece interferenze e criticità con i beni storici/culturali ed ambientali.

9.2 Interazione Opera – Ambiente

Da quanto emerso dall'analisi degli strumenti di programmazione e pianificazione e dallo stato dei vincoli, si riscontrano delle interazione tra il progetto in esame ed alcuni aspetti ambientali, accuratamente approfondite nella relazione Generale Volume 3.

Programmazione e pianificazione territoriale

Come emerso dai piani regionali il nuovo tracciato ferroviario ricade in un'area di primaria tutela quantitativa degli acquiferi, per la quale il PTRC sottolinea l'importanza della sua salvaguardia e quindi di una programmazione ottimale del suo utilizzo. Inoltre, come emerso dal Piano d'Area del Quadrante Europa, il progetto ricade, inizialmente, in un'ambito di riequilibrio dell'ecosistema, per poi interferire in un ambito prioritario per la protezione del suolo.

	LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA					
	LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA					
	NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST					
RELAZIONE GENERALE- VOLUME 1	PROGETTO IN0F	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO SA000P001	REV. B	FOGLIO 153 di 153

Per ciò che concerne la pianificazione paesaggistica, il nuovo tracciato ricade prevalentemente nel sedime ferroviario, mentre nel primo tratto ricade in un'area agricola, ed attraversa con il nuovo viadotto, parallelo e limitrofo all'esistente, il Fiume Adige, considerato dal PTCP *Landmark*, ovvero punto di riferimento paesaggistico di Verona.

Sistema dei vincoli e aree protette

Il nuovo viadotto attraversa il Fiume Adige, tutelato ai sensi dell'art. 142, lett. c) del D.L.gs 42/04. Per l'interferenza si prevede la redazione della relazione paesaggistica per la verifica della compatibilità paesaggistica.

9.3 Percezione degli stakeholder

Gli stakeholder interessati dal progetto sono:

- *Amministrazioni Centrali (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero per i Beni e le attività culturali);*
- *Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici del Veneto;*
- *Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto*
- *Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per la provincia di Verona;*
- *Regione Veneto;*
- *Provincia di Verona;*
- *Autorità di Bacino;*
- *Amministrazioni del Comune di Verona;*
- *I privati e la collettività.*