



Società per Azioni Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova
 Via Flavio Gioia 71 37135 Verona
 tel. 0458272222 Fax 0458200051 Casella Postale 460M www.autobspd.it
 AREA COSTRUZIONI AUTOSTRADALI



AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD

PROGETTO PRELIMINARE

CUP G19J1 00001 40005

COMMESSA 25 2005

COMMITTENTE



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

CAPO COMMESSA
 PER LA PROGETTAZIONE
 Dott. Ing. Sergio Mutti

PROGETTISTA



CONSORZIO RAETIA

CAPO PROGETTO:
 Dott. Ing. Massimo Raccosta

RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE TRA LE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE:
 Dott. Ing. Massimo Raccosta

RESPONSABILE DEL COORDINAMENTO:
 Dott. Ing. Andrea Renso

ELABORATO STUDI PER LA CONOSCENZA DEL CONTESTO
 Pianificazione paesaggistico territoriale e piano urbanistico generale
 Relazione

Progressivo Rev.
 02 03 01 001 A0

Rev.	Data	Descrizione	Redazione	Controllo	Approvazione	SCALA -
00	Agosto 2011	Prima Emissione	TECHNITAL	E. Piccoli	A. Renso	NOME FILE 2505_020301001_0101_OPP_A0.doc
AO	Settembre 2011	Verifica art. 112 D. Lgs 163/06	TECHNITAL	E. Piccoli	A. Renso	CM 2505 ELAB. 02030101001
						Fg. 0101 LIV. 0PP REV. A0

**AUTOSTRADA A31 TRENTO - ROVIGO
TRONCO TRENTO - VALDASTICO - PIOVENE ROCCHETTE**

Committente:



Progettazione:

CONSORZIO RAETIA



**PROGETTO PRELIMINARE
STUDI PER LA CONOSCENZA DEL CONTESTO**

**PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICO TERRITORIALE E PIANO URBANISTICO GENERALE
RELAZIONE**

INDICE

1	SCENARIO INFRASTRUTTURALE DI RIFERIMENTO	3
2	COERENZA DELL'INTERVENTO CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE NAZIONALE REGIONALE E PROVINCIALE	6
	2.1 LIVELLO DI PIANIFICAZIONE NAZIONALE	6
	2.1.1 <i>Settore trasporti</i>	6
	2.1.2 <i>Settore pianificazione socio-economica e territoriale</i>	10
	2.1.3 <i>Settore pianificazione e tutele del paesaggio</i>	14
	2.2 LIVELLO DI PIANIFICAZIONE REGIONALE	41
	2.2.1 <i>Settore trasporti</i>	41
	2.2.2 <i>Settore pianificazione e programmazione territoriale generale</i>	49
	2.2.3 <i>Settore pianificazione socio-economica e territoriale</i>	65
	2.2.4 <i>Piani di settore</i>	75
	2.2.5 <i>Settore salvaguardia e risanamento ambientale</i>	79
	2.3 LIVELLO DI PIANIFICAZIONE PROVINCIALE	88
	2.3.1 <i>Settore pianificazione e programmazione territoriale generale</i>	88
	2.3.2 <i>Settore pianificazione socio-economica e territoriale</i>	96
	2.3.3 <i>Piani di settore</i>	99
	2.3.4 <i>Settore salvaguardia e risanamento ambientale</i>	104
3	COMPATIBILITA' DELL'INTERVENTO CON IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE VALENZE NEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE GENERALE	111

1 SCENARIO INFRASTRUTTURALE DI RIFERIMENTO

Il sistema relazionale Alta Italia è strutturato su un impianto infrastrutturale costituito da assi con andamento est – ovest, e assi longitudinali nord – sud di andamento ortogonale ai precedenti, a formare una rete il cui ammagliamento è ancora da completare in quanto alcuni archi risultano solo progettati e non ancora realizzati.

La descrizione della rete è sintetizzabile come segue:

- Il “corridoio plurimodale pedealpino padano” individuato dal Piano Generale Trasporti, originariamente rappresentato dalla S.S.11, dall’autostrada A 4 e dalla ferrovia TO–MI–VE–TS, (TEN 5) risulta oggi ulteriormente implementabile con la realizzazione del Sistema Tangenziale Lombardo e dall’omologo Veneto (SI.TA.VE); oltre a tale potenziamento “in asse”, il corridoio si è allargato a comprendere di fatto anche le infrastrutture della fascia medio-padana, a sud, e quelle della fascia pedemontana a nord:
 - la fascia mediopadana nella quale si sono consolidati i flussi assegnati alla A 21 (CR-PC-TO), trova ora continuità di itinerario nel programma delle nuove autostrade regionali lombarde: Cremona–Mantova, e venete: Nogara–Mare (la tratta CR – BS può essere considerata una diametrale fra il “corridoio” forte e la fascia mediopadana);
 - nella fascia nord trovano collocazione la “Pedemontana Lombarda” a ovest, e la “Pedemontana Veneta” a est, con differenti tempistiche nell’avvio a realizzazione, ma con pari strategie funzionali di raccolta, drenaggio e scorrimento dei flussi veicolari “alti” a nord della “linea delle città” capoluogo.

Gli itinerari orizzontali della maglia infrastrutturale si dispongono pertanto su tre quote di latitudine con specifiche caratteristiche funzionali, e vengono interconnesse dagli assi longitudinali –storici e di nuova progettazione– che completano la rete.

- In area lombardo-veneta le principali connessioni in essere, ortogonali al sistema precedentemente descritto, sono costituite dall’arco del “corridoio plurimodale dorsale-centrale” afferente la direttrice del Brennero a partire da Modena, dalla A13 e dall’(incompleto) itinerario dell’E 45 che sfocia nelle due direttrici di Trieste e Tarvisio. A queste si aggiungono le previsioni relative a due infrastrutture “trasversali” confluenti sulla direttrice del Brennero:
 - il TI.BRE a ovest (con attestamento sotto Verona);
 - l’Autostrada A31 nord della “Valdastico” a est (attestantesi sulla A22 fra

Rovereto e Trento), e A 31 sud (attestamento sulla Transpolesana / Nogaramare a Badia Polesine) i cui andamenti si prestano ad “aprire” il sistema relazionale su ambiti territoriali più vasti (portualità Tirrenica a Livorno-La Spezia e portualità Adriatica a Chioggia-Porto Levante-Porto Garibaldi).

Le due direttrici / infrastrutture trasversali rappresentate da TI.BRE e A31 potrebbero indurre il timore che l’asse del Brennero, già oggi affaticato da traffici internazionali in particolare quelli pesanti, possa venire ulteriormente gravato da traffici aggiuntivi.

Tale valutazione non tiene conto che la valenza (e il peso) delle relazioni internazionali risulta scarsamente influenzabile da una riduzione –quasi marginale– delle distanze rispetto ai Mercati della matrice Origine / Destinazione.

La futura articolazione dei nuovi itinerari, più che determinare un maggior carico sulla direttrice del Brennero in virtù di un miglior “orientamento” degli itinerari stessi, consente piuttosto un incremento degli scambi locali / di area alleggerendo la congestione sulla viabilità tradizionale (v. S.S. 47 Valsugana).

Per quanto attiene in particolare l’area veneta va considerato come l’arco nord della Valdastico vada a completare sul versante occidentale della regione il pettine delle trasversali fra fascia pedemontana e corridoio centrale che nel quadrante orientale è costituito da:

- l’arco della A27 (TV – V.Veneto);
- dalla A28 (Conegliano–Portogruaro–Pordenone).

Inoltre, assicura alla fascia pedemontana da Schio a Bassano, a Montebelluna, a Conegliano / Treviso una connessione privilegiata con il sistema atesino, liberando la S.S. 47 Valsugana dai traffici –parassitari– di attraversamento e restituendola alle economie (anche ambientali) di fondovalle.

Sotto il profilo relazionale gli Studi di Traffico e l’analisi della Matrice degli spostamenti possono evidenziare le componenti di traffico e il segmento della domanda di lunga percorrenza che alimenta la preoccupazione di un aumento dei movimenti e degli spostamenti internazionali in attraversamento (già -peraltro- prioritariamente assegnati al trasporto su ferro come obiettivo societario della stessa Autobrennero).

E quali invece le componenti del traffico “di area” che trovano sbocchi più agevoli sui mercati regionali / sub-regionali, eliminando quote di traffico parassitario attualmente condannato a dispendiose circuitazioni.

Nell’ottica infine di sostenere l’economia delle aree montane con politiche di “serravalle”, il prolungamento dell’autostrada A31 nella valle dell’Astico crea da un lato, la possibilità di

realizzare un accesso privilegiato ad aree “interne” dall’altro, le condizioni per contrastare la tendenza all’abbandono di aree deboli (specie in periodi di crisi), rafforzando i presidi insediativi e socioeconomici del territorio nella più autentica interpretazione della funzione delle infrastrutture.

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

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

2.1 LIVELLO DI PIANIFICAZIONE NAZIONALE

2.1.1 Settore trasporti

Piano generale dei trasporti e della logistica

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

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

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

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

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

Piani Regionali dei Trasporti. È infatti opportuno agire sull'integrazione funzionale fra reti principali e locali sviluppando politiche che, a parità di costo per l'utente, orientino la domanda verso modalità ambientalmente meno aggressive.

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

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

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

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

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

A tutto ciò si aggiunga che la pianificazione dell'UE che ha caratterizzato l'ultimo decennio, è legata alla "Trans European Network" che ha individuato i corridoi e gli hub portanti dell'intero sistema trasportistico comunitario ed extracomunitario, da considerare come invariante per le scelte strategiche del Piano.

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

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

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

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

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

Il nuovo contesto di riferimento ed il patrimonio di infrastrutture strategiche realizzato o in corso di realizzazione proprio per effetto della Legge obiettivo (datata 2001), configurano il 2010, a tutti gli effetti, come un anno cerniera tra un decennio, quello che va dal 2001 al 2010, del "fare", ed un decennio, il futuro che va dal 2010 al 2020, del "fruire". Fino al 2002 il parco progetti relativo alle infrastrutture chiave del Paese non superava la soglia del 10% del Programma Infrastrutture Strategiche nel suo complesso, approvato con la delibera CIPE n°121/2001; la parte restante era fatta, nel migliore dei casi, da studi di fattibilità. Oggi il parco progetti supera la soglia del 75% del Programma, come rivisitato con la delibera CIPE n°130/2006.

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

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

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

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

Piano nazionale della sicurezza stradale – PNSS

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

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

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

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

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

2.1.2 Settore pianificazione socio-economica e territoriale

Quadro strategico nazionale – QSN

La proposta italiana di Quadro Strategico Nazionale per la politica regionale di sviluppo nel triennio 2007-2013, messa a punto in versione definitiva a seguito della conclusione del negoziato con Bruxelles, è stata approvata dalla Commissione europea con decisione del 13 luglio 2007.

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

Nell'intesa del 3 febbraio 2005, Stato, Regioni, Enti locali, con le linee guida, hanno deciso di cogliere l'occasione del Quadro per consolidare e completare l'unificazione della programmazione delle politiche regionali comunitaria e nazionale e per realizzare un più forte raccordo di queste con le politiche nazionali ordinarie, definendo gli indirizzi per la scrittura del Quadro. Le Linee guida hanno anche stabilito un percorso di scrittura in tre fasi; nella prima, conclusa nel 2005, ciascuna Regione e Provincia autonoma e il complesso delle Amministrazioni Centrali hanno predisposto un proprio Documento strategico preliminare. La seconda fase è stata dedicata al confronto fra i diversi livelli di governo e le parti economiche e sociali, con la produzione di documenti congiunti, realizzando una bozza tecnico-amministrativa del Quadro, condivisa dalle parti. La terza fase è stata caratterizzata dal confronto politico sulla bozza e si è conclusa con la stesura definitiva del documento approvato in Conferenza Unificata Stato-Regioni con Intesa del 21 dicembre 2006 e dal CIPE, nella seduta del 22 dicembre 2006.

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

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

Le dieci priorità dovranno poi essere perseguite con intensità e modalità differenziate fra le due macroaree (Centro-Nord e Mezzogiorno) e fra gli Obiettivi comunitari di riferimento ("Convergenza" e "Competitività regionale e occupazione", "Cooperazione territoriale europea").

Le regioni interessate dall'intervento, ovverosia il Veneto ed il Trentino Alto-Adige, sono entrambe regioni Obiettivo "Competitività regionale e occupazione" del Centro-Nord e presentano un'urbanizzazione sempre più estesa, fitta e irregolare, a cui si accompagna una domanda di accessibilità e di mobilità debolmente soddisfatta da un'offerta infrastrutturale e di servizio con notevoli deficit qualitativi e quantitativi, relativi sia alle connessioni con le "reti lunghe" (Corridoi europei, rotte aeree, rotte marittime ecc.) sia alla mobilità interna, caratterizzata da elevati livelli di congestione, dei territori regionali e dei sistemi urbani.

Si tratta, quindi, di migliorare il trasporto di merci e persone e la sicurezza della circolazione, nonché di assicurare l'integrazione e la sinergia fra le reti dislocate alle diverse scale, da un lato, e i contesti interessati, dall'altro, puntando all'ottimizzazione dell'utilizzo delle infrastrutture di trasporto.

Questa priorità si articola nell'obiettivo generale di "Accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo" e in tre obiettivi specifici, dei quali quello coerente con l'opera di progetto è "Favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali, le sinergie tra i territori e i nodi logistici e l'accessibilità delle aree periferiche: migliorare i servizi di trasporto a livello regionale e promuovere modalità sostenibili".

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

Programma operativo nazionale - PON Obiettivo "Competitività regionale e occupazione"

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

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

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

In particolare, a differenza del precedente Obiettivo 2 che si proponeva, nel periodo di programmazione 2000-2006, di "favorire la riconversione economica e sociale delle zone con difficoltà strutturali" e si basava su un'artificiosa microzonizzazione del territorio regionale, il nuovo obiettivo "Competitività regionale e occupazione" interessa l'intero territorio regionale. Il conseguimento di questo Obiettivo è attuato mediante la partecipazione del

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) e del Fondo Sociale Europeo (FSE) ai Programmi Operativi messi a punto dagli Stati membri e dalle regioni.

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

Programma nazionale di riforma PNR

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

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

Il documento individua sette priorità nazionali:

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

Tra queste priorità quella relativa all'opera di progetto, è senz'altro quella dell'adeguamento delle infrastrutture materiali. L'Italia è impegnata nella realizzazione dei progetti che costituiscono il masterplan delle infrastrutture di trasporto dell'Unione Europea, nonché quello relativo alle infrastrutture di collegamento con i paesi vicini redatto dal gruppo di lavoro sulla Wider Europe nel novembre 2005:

- Progetto prioritario n°1 (corridoio 1): Asse ferroviario Berlino – Verona – Bologna – Roma – Reggio Calabria – Palermo;
- Progetto prioritario n°6 (corridoio 5): Asse ferroviario Lione – Torino – Milano – Trieste – Lubiana – Budapest;
- Progetto prioritario n°21: "Autostrade del Mare", riferite, per quanto riguarda l'Italia, al bacino del Mediterraneo occidentale e del Mediterraneo orientale;

- Progetto prioritario n°24 (corridoio dei due mari): Asse ferroviario Genova – Rotterdam – Corridoio VIII: Bari /Brindisi – Durazzo – Tirana – Skopje – Sofia – Burgos/Varna.

Con Decisione definitiva del 19 febbraio 2008, la Commissione Europea ha deliberato lo stanziamento di un contributo di 960 milioni di euro per le sezioni dei soprarichiamati progetti prioritari n°1, 6 e 24, a valere sui fondi TEN-T 2007–2013. Con tale assegnazione, pari al 18,8% del budget disponibile per i 27 paesi europei, l'Italia è risultato essere il primo Paese nella ripartizione dei contributi comunitari.

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

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

L'incremento di accessibilità, e dunque di sviluppo indotto, secondo le Regioni e le pubbliche amministrazioni, deve essere sostenuto e governato da una profonda innovazione dei sistemi sociali, produttivi e territoriali in grado di generare qualità, attraverso interventi infrastrutturali e di politica dei trasporti e della mobilità, obiettivo strategico della una nuova stagione di programmazione 2007–2013.

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

2.1.3 Settore pianificazione e tutele del paesaggio

Con la Direttiva 92/43/CEE del 21 maggio 1992 relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatica¹, il Consiglio delle Comunità Europee, al fine di contribuire a salvaguardare la biodiversità, ha promosso la costituzione di una rete ecologica europea di Zone Speciali di Conservazione (Z.S.C.)

¹ Obiettivo della Direttiva era quello di “anticipare, prevenire e attaccare alla fonte le cause di significativa riduzione o perdita della diversità biologica in considerazione del suo valore intrinseco e dei suoi valori ecologici, genetici, sociali, economici, scientifici, educativi, culturali, ricreativi ed estetici”.

denominata Rete Natura 2000, con l'intento di assicurare il mantenimento o il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e delle specie di fauna e flora selvatiche di interesse comunitario elencati negli Allegati alla direttiva. La rete, completata dagli accordi tra la Comunità Europea e i Paesi Membri, è costituita da due tipi di aree: i S.I.C. (Siti di Interesse Comunitario) e le Z.P.S. (Zone a Protezione Speciale). Queste due tipi di aree fanno riferimento al mantenimento degli habitat e delle specie elencati negli allegati alla Direttiva CE 43/92 "Habitat" (nel caso si stia considerando un SIC) o alla Direttiva CE 79/409 "Uccelli" (se una ZPS) e presenti nel sito o nei siti in esame. SIC e ZPS possono anche non coincidere ed avere diverse relazioni spaziali tra loro, dalla totale sovrapposizione alla completa separazione.

Rete Natura 2000 e Direttive "Habitat" e "Uccelli"

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

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

Convenzione di Ramsar

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

L'Italia è entrata ufficialmente a far parte degli Stati aderenti alla Convenzione di Ramsar, attraverso un primo Decreto del Presidente della Repubblica n.488 del 13 marzo 1976 "Esecuzione della Convenzione relativa alle Zone Umide di importanza internazionale, soprattutto come habitat degli uccelli acquatici", firmata a Ramsar il 2 febbraio 1971 e con un successivo D.P.R. n. 184 dell'11 febbraio 1987 "Esecuzione del Protocollo di

emendamento della Convenzione internazionale di Ramsar del 2 febbraio 1971 sulle Zone Umide di importanza internazionale, adottato a Parigi il 3 dicembre 1982". In tale ruolo, il nostro Paese ha promosso ed intrapreso incisive azioni per la tutela delle Zone Umide, dichiarando di importanza internazionale, ai sensi della Convenzione di Ramsar, ben 47 Zone Umide sul territorio nazionale, comprendenti gran parte delle tipologie presenti in Italia. Parallelamente, il Servizio Conservazione della Natura del Ministero dell'Ambiente ha realizzato un primo "Inventario delle Zone Umide del Territorio italiano", individuando 597 Zone Umide e pubblicando, nel 1992, a cura dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, una selezione di quelle maggiormente rappresentative in Italia.

(Cfr. elaborato grafico 0303020010101_OPP_00_dwg. Fascicolo Carta delle aree di interesse naturalistico (SIC, ZPS, PARCHI)).

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

▪ *Trentino Alto Adige*

In Trentino Alto Adige attualmente sono stati designati 36 ZPS e 192 SIC, appartenenti alla lista di aree naturali protette della rete Natura 2000. Di seguito si elencano quelli presenti nell' area di studio ed, in particolar modo, quelli che potrebbero alterare i corridoi di studio perché siti nelle strette vicinanze.

Tipologia	Codice	Nome	Estensione (ha)
SIC	IT3120018	Scanupia	529
	IT3120035	Laghestel di Pinè	91
	IT3120037	Le Grave	30
	IT3120040	Lago di Pudro	13
	IT3120041	Lago Costa	3,83
	IT3120042	Canneti di San Cristoforo	9,39
	IT3120043	Pizè	16
	IT3120044	Monte Barco e Monte della Gallina	130
	IT3120051	Stagni della Vela - Soprasasso	87
	IT3120052	Doss Trento	16
	IT3120053	Foci dell'Avisio	133
	IT3120078	Torbiera Echen	8,33

AUTOSTRADA A31 TRENTO - ROVIGO
TRONCO TRENTO - VALDASTICO - PIOVENE ROCCHETTE

	IT3120080	Lagheti di Marco	36
	IT3120086	Servis	324
	IT3120088	Palù di Monte Rovere	16
	IT3120089	Montepiano – Palù di Fornace	33
	IT3120091	Alberè di Tenna	6,82
	IT3120100	Pasubio	1836
	IT3120102	Lago di Santa Colomba	5,97
	IT3120105	Burrone di Ravina	527
	IT3120114	Monte Zugna	1696
	IT3120121	Carbonare	12
	IT3120122	Gocciadoro	19
	IT3120123	Assizzi – Vignola	88
	IT3120150	Talpina – Brentonico	245

▪ *Scanupia – SIC IT3120018*

Si estende sul terreno demaniale della Vigolana, poco a sud di Trento. Occupa un territorio di montagna, prevalentemente occupato da bosco, con aree aperte un tempo adibite al pascolo.

Si tratta di un'area protetta molto particolare, nella quale il fine istitutivo principale risiede nella tutela della fauna selvatica attraverso adeguati interventi di ricreazione dell'ambiente. La gestione viene svolta dal Servizio Conservazione della Natura e Valorizzazione Ambientale della Provincia Autonoma di Trento unitamente al Comune di Besenello.

LOCALIZZAZIONE DEL SITO		
Longitudine centro	Latitudine centro	
11° 09' 48"	45° 57' 48"	
Area (ha)	Lunghezza sito (km)	
528,52		
Altezza (m)		
Altitudine minima: 1449	Altitudine massima: 2128	Altitudine media: 1738
Regioni Amministrative		

AUTOSTRADA A31 TRENTO - ROVIGO
TRONCO TRENTO - VALDASTICO - PIOVENE ROCCHETTE

Codice NUTS : IT312	Regione: Trento	% Coperta: 100
	Comune: Besenello	
Regione Bio-Geografica		
Alpina		

Carta Tecnica:

http://www.areeprotette.provincia.tn.it/natura2000/siti/cartatec/IT3120018_SCANUPPIA.PD
E

▪ *Laghestel di Pinè – SIC IT3120035*

Il Laghestel di Piné è senza dubbio uno dei Biotopi più famosi: deve sicuramente tale fama all'essere di fatto una sorta di "progenitore" degli attuali "piccoli territori tutelati", che vengono per brevità definiti "Biotopi" ai sensi della L.P. 14/86. Fu infatti il Comune di Baselga di Piné a porlo sotto vincolo di tutela nel 1974, in qualità di Riserva Naturale, riconoscendone l'elevato valore naturalistico.

E' definita come "conca torboso-palustre", in quanto si tratta di un antico lago quasi completamente intorbato e trasformato in palude nel quale, però, permane ancora uno specchio d'acqua residuo di discrete dimensioni, circondato da un ampio canneto.

LOCALIZZAZIONE DEL SITO		
Longitudine centro	Latitudine centro	
11° 13' 35"	46° 06' 57"	
Area (ha)	Lunghezza sito (km)	
90,7		
Altezza (m)		
Altitudine minima: 803	Altitudine massima: 968	Altitudine media: 902
Regioni Amministrative		
Codice NUTS : IT312	Regione: Trento	% Coperta: 100
	Comune: Balsega di Pinè	
Regione Bio-Geografica		
Alpina		

Carta Tecnica:

http://www.areeprotette.provincia.tn.it/natura2000/siti/cartatec/IT3120035_LAGHESTELDIPI NE.PDF

▪ *La Grave– SIC IT3120037*

Questo Biotopo tutelato comprende due tipologie ambientali tra loro estremamente diverse: una zona umida ed una zona arida, dislocate rispettivamente ai piedi e sui fianchi di un piccolo rilievo indicato sulle carte topografiche come "Doss Le Grave". Il termine dialettale "grave" indica un cumulo di ghiaia oppure un luogo ove si scaricano ghiaia o sassi. La porzione del Doss Le Grave inclusa nel Biotopo si presenta proprio costituita da una gran quantità di "ghiaia" di porfido che conferisce al territorio un aspetto "semidesertico" molto suggestivo

LOCALIZZAZIONE DEL SITO		
Longitudine centro	Latitudine centro	
11° 10' 22"	45° 07' 25"	
Area (ha)	Lunghezza sito (km)	
29,72		
Altezza (m)		
Altitudine minima: 860	Altitudine massima: 989	Altitudine media: 920
Regioni Amministrative		
Codice NUTS : IT312	Regione: Trento	% Coperta: 100
	Comune: Civezzano	
Regione Bio-Geografica		
Alpina		

Carta Tecnica:

http://www.areeprotette.provincia.tn.it/natura2000/siti/cartatec/IT3120037_LEGRAVE.PDF

▪ *Lago Pudro – SIC IT3120040*

Il Biotopo "Lago Pudro" è situato in Alta Valsugana, a circa 8 km di distanza da Trento e a 1 km da Pergine Valsugana. E' costituito da una torbiera che occupa il fondo di una conca separata dal fondovalle perginese solo da un modesto rilievo,

Il termine "Lago" indica che questa torbiera era una tempo uno specchio d'acqua lacustre, "invecchiando", a causa della graduale deposizione di sedimenti sul fondo e della progressiva invasione da parte della vegetazione palustre, si è trasformata in una splendida torbiera.

LOCALIZZAZIONE DEL SITO		
Longitudine centro	Latitudine centro	

AUTOSTRADA A31 TRENTO - ROVIGO
TRONCO TRENTO - VALDASTICO - PIOVENE ROCCHETTE

11° 13' 27"	46° 04' 43"	
Area (ha)	Lunghezza sito (km)	
12,88		
Altezza (m)		
Altitudine minima: 509	Altitudine massima: 527	Altitudine media: 516
Regioni Amministrative		
Codice NUTS : IT312	Regione: Trento	% Coperta: 100
	Comune: Pergine Valsugana	
Regione Bio-Geografica		
Alpina		

Carta Tecnica:

http://www.areeprotette.provincia.tn.it/natura2000/siti/cartatec/IT3120040_LAGOPUDRO.PDF

- *Lago Costa – SIC IT3120041*

Il Biotopo "Lago Costa" è situato nel bacino idrografico del torrente Fersina, in prossimità dell'abitato di Brazzanighe. Consiste in un laghetto di circa un ettaro di superficie. La modesta estensione dello specchio d'acqua, insieme alla ridotta profondità rendono questa zona umida più simile ad uno stagno che ad un vero e proprio lago. Il laghetto si è originato per "sbarramento di materiali alluvionali (ghiaie, sassi, ecc.) ed è alimentato da sorgenti sotterranee che confluiscono soprattutto nella parte orientale del bacino, impedendo in questa zona la formazione di ghiaccio in inverno.

LOCALIZZAZIONE DEL SITO		
Longitudine centro	Latitudine centro	
11° 14' 15"	46° 04' 32"	
Area (ha)	Lunghezza sito (km)	
3,83		
Altezza (m)		
Altitudine minima: 481	Altitudine massima: 496	Altitudine media: 487
Regioni Amministrative		
Codice NUTS : IT312	Regione: Trento	% Coperta: 100
	Comune: Pergine Valsugana	

Regione Bio-Geografica		
Alpina		

Carta Tecnica:

http://www.areeprotette.provincia.tn.it/natura2000/siti/cartatec/IT3120041_LAGOCOSTA.PDF

▪ *Canneti di San Cristoforo – SIC IT3120042*

La tipica vegetazione perilacunale del lago sopravvive solo lungo alcuni dei suoi tratti di costa; i due maggiori lembi, posti sulla riva settentrionale sono oggi tutelati come Biotopo "Canneti di S. Cristoforo", area protetta che pertanto risulta frazionata in due zone distinte nello spazio ma sostanzialmente identiche nella struttura vegetale.

LOCALIZZAZIONE DEL SITO		
Longitudine centro	Latitudine centro	
11° 14' 33"	46° 02' 21"	
Area (ha)	Lunghezza sito (km)	
9,39		
Altezza (m)		
Altitudine minima: 447	Altitudine massima: 457	Altitudine media: 451
Regioni Amministrative		
Codice NUTS : IT312	Regione: Trento	% Coperta: 100
	Comune: Pergine Valsugana	
Regione Bio-Geografica		
Alpina		

Carta Tecnica:

http://www.areeprotette.provincia.tn.it/natura2000/siti/cartatec/IT3120042_CANNETIDISANCRIST.PDF

▪ *Pizè – SIC IT3120043*

Il biotopo Pizè è situato nel bacino idrografico del fiume Brenta, alla testata del Lago di Levico. Si tratta di un esempio ormai raro di zona umida di fondovalle, essendo questa particolare tipologia ambientale stata distrutta quasi ovunque dalle bonifiche. All'interno del biotopo è compreso il lembo più settentrionale del Lago di Levico la cui sponda è caratterizzata dalla presenza di interessante vegetazione acquatica. La porzione centrale del

biotopo, costituita da una vasta ontaneta ad ontano nero e di canneto.

LOCALIZZAZIONE DEL SITO		
Longitudine centro	Latitudine centro	
11° 15' 29"	46° 02' 4"	
Area (ha)	Lunghezza sito (km)	
15,91		
Altezza (m)		
Altitudine minima: 472	Altitudine massima: 526	Altitudine media: 490
Regioni Amministrative		
Codice NUTS : IT312	Regione: Trento	% Coperta: 100
	Comune: Pergine Valsugana	
Regione Bio-Geografica		
Alpina		

Carta Tecnica:

http://www.areeprotette.provincia.tn.it/natura2000/siti/cartatec/IT3120043_PIZE.PDF

▪ *Monte Barco e Monte Gallina – SIC IT3120044*

E' la porzione più settentrionale dell'altipiano del Monte Calisio che è caratterizzato da piccoli rilievi intercalati da ampie conche che donano una morfologia ondulata che deve la sua origine all'azione di esarazione glaciale. La superficie del biotopo è coperta quasi totalmente da un bosco misto all'interno del quale si rinvencono ben 21 zone umide, dislocate proprio nelle conche di cui sopra si è detto. Il biotopo assume quindi un aspetto paesaggistico originalissimo, molto raro in Trentino.

LOCALIZZAZIONE DEL SITO		
Longitudine centro	Latitudine centro	
11° 10' 11"	46° 07' 54"	
Area (ha)	Lunghezza sito (km)	
172,65		
Altezza (m)		
Altitudine minima: 785	Altitudine massima: 943	Altitudine media: 883
Regioni Amministrative		
Codice NUTS : IT312	Regione: Trento	% Coperta: 100
	Comune: Albiano	

Regione Bio-Geografica		
Alpina		

Carta Tecnica:

http://www.areeprotette.provincia.tn.it/natura2000/siti/cartatec/IT3120044_MONTEBARCOEMONTED.PDF

- *Stagni della Vela – Soprasasso – SIC IT3120051*

Il biotopo Stagni della Vela é costituito dalla prevalenza delle pareti rocciose del Monte Sorasass che strapiombano sulla Valle dell'Adige e dalle pendici costituite dal detrito di falda colonizzato dalla vegetazione.

Elementi di piccola estensione, i due stagni della Vela, si sono instaurati nelle depressioni da cave di ghiaia piuttosto recenti ed ora abbandonate. I piccoli stagni ospitano una flora varia ed una fauna molto ricca.

LOCALIZZAZIONE DEL SITO		
Longitudine centro	Latitudine centro	
11° 05' 29"	46° 05' 45"	
Area (ha)	Lunghezza sito (km)	
86,62		
Altezza (m)		
Altitudine minima: 195	Altitudine massima: 782	Altitudine media: 454
Regioni Amministrative		
Codice NUTS : IT312	Regione: Trento	% Coperta: 100
	Comune: Trento	
Regione Bio-Geografica		
Alpina		

Carta Tecnica:

http://www.areeprotette.provincia.tn.it/natura2000/siti/cartatec/IT3120051_STAGNIDELLAVELA_S.PDF

- *Doss Trento– SIC IT3120052*

Il Doss Trento è un rilievo di forma ovoidale a ridosso della zona di Trento. Presenta, accanto a interessi storico-culturali, interessanti aspetti floristici e vegetazionali ed è una stazione importantissima dal punto di vista biogeografico. Nel biotopo è presente una zona boscosa, costituita dall'associazione vegetale, assai diffusa in Trentino, dell'Orno-ostrieto ed una zona meridionale con esemplari vegetali che possono essere considerati testimonianze viventi di antichi climi più caldi dell'attuale.

LOCALIZZAZIONE DEL SITO		
Longitudine centro	Latitudine centro	
11° 06' 43"	45° 04' 25"	
Area (ha)	Lunghezza sito (km)	
15,69		
Altezza (m)		
Altitudine minima: 203	Altitudine massima: 306	Altitudine media: 260
Regioni Amministrative		
Codice NUTS : IT312	Regione: Trento	% Coperta: 100
	Comune: Trento	
Regione Bio-Geografica		
Alpina		

Carta Tecnica:

http://www.areeprotette.provincia.tn.it/natura2000/siti/cartatec/IT3120052_DOSSTRENTO.PDF

▪ *Foci dell'Avisio– SIC IT3120053*

Rappresenta una delle poche aree, lungo il fondovalle dell'Adige, ancora non occupate da insediamenti urbani e colture agricole; inoltre costituisce uno tra i pochissimi tratti di corso d'acqua fondo vallivo non ancora stravolto da interventi di canalizzazione. Per aspetti naturalistici di rilevante interesse e per scelta urbanistica (variante PUP in vigore) si sta proceduto all'istituzione di un ampliamento del biotopo Foci dell'Avisio incrementandone la superficie di 43,58 ha, così da portarla ad un totale di 144,08 ha. L'area che viene accorpata al preesistente biotopo corrisponde ad un tratto del Fiume Adige compreso tra il punto di confluenza del Torrente Noce e la foce dell'Avisio, e comprende terreni di proprietà pubblica.

LOCALIZZAZIONE DEL SITO		
Longitudine centro	Latitudine centro	

AUTOSTRADA A31 TRENTO - ROVIGO
TRONCO TRENTO - VALDASTICO - PIOVENE ROCCHETTE

11° 04' 40"	46° 08' 8"	
Area (ha)	Lunghezza sito (km)	
133,28		
Altezza (m)		
Altitudine minima: 194	Altitudine massima: 220	Altitudine media: 202
Regioni Amministrative		
Codice NUTS : IT312	Regione: Trento	% Coperta: 100
	Comune: Trento	
Regione Bio-Geografica		
Alpina		

Carta Tecnica:

http://www.areeprotette.provincia.tn.it/natura2000/siti/cartatec/IT3120053_FOCIDELLAVISO.PDF

▪ *Torbiera di Echen – SIC IT3120078*

Viene definita "bacino glacio-carsico" in relazione alla sua origine e alla sua struttura, che sono attribuibili alla concomitanza di fenomeni glaciali e fenomeni carsici. In una depressione provocata dal ghiacciaio atesino del periodo würmiano si è instaurato un piccolo lago, il quale è stato poi lentamente colmato. La situazione viene però complicata dal successivo manifestarsi in zona di fenomeni carsici lungo il bordo nord-orientale, di almeno tre depressioni conformate a dolina. Questi fenomeni carsici hanno la caratteristica di "drenare" acqua, contraddistinguendo la Torbiera, per una sorta di "competizione" tra la porzione impermeabilizzata che raccoglie acqua in un bacino e quella carsica che ve la sottrae.

LOCALIZZAZIONE DEL SITO		
Longitudine centro	Latitudine centro	
11° 11' 42"	45° 54' 49"	
Area (ha)	Lunghezza sito (km)	
8,33		
Altezza (m)		
Altitudine minima: 1257	Altitudine massima: 1264	Altitudine media: 1261
Regioni Amministrative		
Codice NUTS : IT312	Regione: Trento	% Coperta: 100
	Comune: Folgaria	

Regione Bio-Geografica		
Alpina		

Carta Tecnica:

http://www.areeprotette.provincia.tn.it/natura2000/siti/cartatec/IT3120078_TORBIERAECHE N.PDF

▪ *Laghetti di Marco – SIC IT3120080*

Il Biotopo "Lavini di Marco" comprende due piccole zone umide, il "Laghet grant" e il "Laghet picol", situate in un'area caratterizzata dai depositi di materiali franati dal versante del Monte Zugna e denominata nel suo complesso "Lavini di Marco". Le frane si sono verificate in seguito a scivolamenti delle rocce calcaree lungo dei piani di discontinuità tra gli strati.

Le rocce calcaree dei Lavini sono interessate anche da fenomeni carsici, dovuti alla lenta azione erosiva dell'acqua che dissolve il carbonato di calcio presente nelle rocce; questi fenomeni danno luogo a morfologie particolari, quali doline, pozzi e sistemi di fessurazione. I laghetti di Marco, in particolare, occupano due doline situate in mezzo ai depositi franosi

LOCALIZZAZIONE DEL SITO		
Longitudine centro	Latitudine centro	
11° 00' 55"	45° 51' 29"	
Area (ha)	Lunghezza sito (km)	
35,58		
Altezza (m)		
Altitudine minima: 162	Altitudine massima: 200	Altitudine media: 181
Regioni Amministrative		
Codice NUTS : IT312	Regione: Trento	% Coperta: 100
	Comune: Rovereto	
Regione Bio-Geografica		
Alpina		

Carta Tecnica:

http://www.areeprotette.provincia.tn.it/natura2000/siti/cartatec/IT3120080_LAGHETTIDIM ARCO.PDF

▪ *Servis – SIC IT3120086*

Area assai interessante dal punto di vista floristico: vi si trovano numerose specie termofile

assai rare in Trentino, cui si accompagna una flora paludicola degna di nota (ad es. l'unica stazione nota in regione di *Plantago altissima*). Si tratta di un biotopo di vitale importanza per la riproduzione di molte specie di anfibi e rettili.

LOCALIZZAZIONE DEL SITO		
Longitudine centro	Latitudine centro	
11° 04' 10"	45° 56' 14"	
Area (ha)	Lunghezza sito (km)	
323,565		
Altezza (m)		
Altitudine minima: 176	Altitudine massima: 849	Altitudine media: 466
Regioni Amministrative		
Codice NUTS : IT312	Regione: Trento	% Coperta: 100
	Comune: Nomi	
Regione Bio-Geografica		
Alpina		

Carta Tecnica:

http://www.areeprotette.provincia.tn.it/natura2000/siti/cartatec/IT3120086_SERVIS.PDF

▪ *Palù di Monte Rovere*– SIC 3120088

L'importanza è dovuta alla densa vegetazione di idrofite natanti e sommerse. Si tratta di un biotopo di vitale importanza per la riproduzione di molte specie di anfibi e rettili.

LOCALIZZAZIONE DEL SITO		
Longitudine centro	Latitudine centro	
11° 17' 51"	45° 57' 32"	
Area (ha)	Lunghezza sito (km)	
15,82		
Altezza (m)		
Altitudine minima: 1184	Altitudine massima: 1252	Altitudine media: 1204
Regioni Amministrative		
Codice NUTS : IT312	Regione: Trento	% Coperta: 100

	Comune: Lavarone	
Regione Bio-Geografica		
Alpina		

Carta Tecnica:

http://www.areeprotette.provincia.tn.it/natura2000/siti/cartatec/IT3120088_PALUDIMONTEROVERE.PDF

▪ *Monte Piano – Palù di Fornace – SIC IT3120089*

Piccole paludi di grandissimo interesse ictologica, per la presenza di specie rare e scomparse quasi ovunque. Si tratta di un biotopo di vitale importanza per la riproduzione di molte specie di anfibi e rettili.

LOCALIZZAZIONE DEL SITO		
Longitudine centro	Latitudine centro	
11° 11' 46"	46° 07' 38"	
Area (ha)	Lunghezza sito (km)	
33,42		
Altezza (m)		
Altitudine minima: 814	Altitudine massima: 924	Altitudine media: 879
Regioni Amministrative		
Codice NUTS : IT312	Regione: Trento	% Coperta: 100
	Comune: Fornace	
Regione Bio-Geografica		
Alpina		

Carta Tecnica:

http://www.areeprotette.provincia.tn.it/natura2000/siti/cartatec/IT3120089_MONTEPIANO_PALUDI.PDF

▪ *Alberè di Tenna – SIC IT3120091*

Torbiera con vegetazione a distribuzione frammentaria e rara. Si tratta di un biotopo di vitale importanza per la riproduzione di molte specie di anfibi e rettili.

LOCALIZZAZIONE DEL SITO

AUTOSTRADA A31 TRENTO - ROVIGO
TRONCO TRENTO - VALDASTICO - PIOVENE ROCCHETTE

Longitudine centro	Latitudine centro	
11° 15' 25"	46° 01' 47"	
Area (ha)	Lunghezza sito (km)	
6,82		
Altezza (m)		
Altitudine minima: 582	Altitudine massima: 604	Altitudine media: 595
Regioni Amministrative		
Codice NUTS : IT312	Regione: Trento	% Coperta: 100
	Comune: Tenna	
Regione Bio-Geografica		
Alpina		

Carta Tecnica:

http://www.areeprotette.provincia.tn.it/natura2000/siti/cartatec/IT3120091_ALBEREDITENNA.PDF

▪ *Pasubio – SIC e ZPS IT3120100*

A naturalità elevata. Apprezzabile contingente di specie endemiche e di rarità floristiche. Il sito è di rilevante interesse nazionale e/o provinciale per la presenza e la riproduzione di specie animali in via di estinzione, importanti relitti glaciali, esclusive e/o tipiche delle Alpi.

LOCALIZZAZIONE DEL SITO		
Longitudine centro	Latitudine centro	
11° 10' 30"	45° 48' 54"	
Area (ha)	Lunghezza sito (km)	
1835,86		
Altezza (m)		
Altitudine minima: 965	Altitudine massima: 2230	Altitudine media: 1812
Regioni Amministrative		
Codice NUTS : IT312	Regione: Trento	% Coperta: 100
	Comune:	

	Valli del Pasubio/vallarsa	
Regione Bio-Geografica		
Alpina		

Carta Tecnica:

http://www.areeprotette.provincia.tn.it/natura2000/siti/cartatec/IT3120100_PASUBIO.PDF

- *Lago di Santa Colomba – SIC IT3120102*

L'importanza del sito è dovuta al lago con relativo orlo di vegetazione elofitica e alla piccola palude con una rara vegetazione di muschi. Si tratta di un biotopo di vitale importanza per la riproduzione di molte specie di anfibi e rettili

LOCALIZZAZIONE DEL SITO		
Longitudine centro	Latitudine centro	
11° 10' 57"	46° 07' 33"	
Area (ha)	Lunghezza sito (km)	
5,97		
Altezza (m)		
Altitudine minima: 925	Altitudine massima: 940	Altitudine media: 931
Regioni Amministrative		
Codice NUTS : IT312	Regione: Trento	% Coperta: 100
	Comune: Civezzano	
Regione Bio-Geografica		
Alpina		

Carta Tecnica:

http://www.areeprotette.provincia.tn.it/natura2000/siti/cartatec/IT3120102_LAGODISANTACOLOMB.PDF

- *Burrone di Ravina – SIC IT3120105*

Ambiente selvaggio e quasi inaccessibile con foreste, arbusteti e praterie alpine. Il sito è di rilevante interesse nazionale e/o provinciale per la presenza e la riproduzione di specie animali in via di estinzione, importanti relitti glaciali, esclusive e/o tipiche delle Alpi.

LOCALIZZAZIONE DEL SITO

AUTOSTRADA A31 TRENTO - ROVIGO
TRONCO TRENTO - VALDASTICO - PIOVENE ROCCHETTE

Longitudine centro	Latitudine centro	
11° 04' 56"	46° 02' 6"	
Area (ha)	Lunghezza sito (km)	
527,096		
Altezza (m)		
Altitudine minima: 280	Altitudine massima: 2.084	Altitudine media: 1.122
Regioni Amministrative		
Codice NUTS : IT312	Regione: Trento	% Coperta: 100
	Comune: Trento	
Regione Bio-Geografica		
Alpina		

Carta Tecnica:

http://www.areeprotette.provincia.tn.it/natura2000/siti/cartatec/IT3120105_BURRONEDIRA_VINA.PDF

▪ *Monte Zugna – SIC IT3120114*

Il paesaggio suggestivo e selvaggio, unito alla presenza di alcune specie rare (legate soprattutto ai prati aridi), rappresentano gli elementi di maggior pregio del sito e per la riproduzione di specie animali in via di estinzione, importanti relitti glaciali, esclusive e/o tipiche delle Alpi. Presenza storica di invertebrati legati a condizioni di grande naturalità delle faggete.

LOCALIZZAZIONE DEL SITO		
Longitudine centro	Latitudine centro	
11° 02' 16"	45° 50' 52"	
Area (ha)	Lunghezza sito (km)	
1696,19		
Altezza (m)		
Altitudine minima: 181	Altitudine massima: 1445	Altitudine media: 662
Regioni Amministrative		
Codice NUTS : IT312	Regione: Trento	% Coperta: 100

	Comune: Rovereto	
Regione Bio-Geografica		
Alpina		

Carta Tecnica:

http://www.areeprotette.provincia.tn.it/natura2000/siti/cartatec/IT3120114_MONTEZUGNA.PDF

▪ *Carbonare – SIC IT3120121*

Ambiente non molto significativo dal punto di vista vegetazionale (presenza di molinieti ormai abbandonati e cariceti); vi si rinvencono tuttavia alcune rarità floristiche di rilievo. Il sito è di rilevante interesse nazionale e/o provinciale per la presenza e la riproduzione di specie animali in via di estinzione, importanti relitti glaciali, esclusive e/o tipiche delle Alpi. Si tratta di un biotopo di vitale importanza per la riproduzione di molte specie di anfibi e rettili.

LOCALIZZAZIONE DEL SITO		
Longitudine centro	Latitudine centro	
11° 13' 28"	45° 56' 24"	
Area (ha)	Lunghezza sito (km)	
12,13		
Altezza (m)		
Altitudine minima: 1019	Altitudine massima: 1048	Altitudine media: 1035
Regioni Amministrative		
Codice NUTS : IT312	Regione: Trento	% Coperta: 100
	Comune: Folgaria	
Regione Bio-Geografica		
Alpina		

Carta Tecnica:

http://www.areeprotette.provincia.tn.it/natura2000/siti/cartatec/IT3120121_CARBONARE.PDF

▪ *Gocciadoro – SIC IT3120122*

Nucleo residuo di boschi di caducifoglie mesofile del piano collinare, in via di regressione in tutta la fascia prealpina. Presenza di invertebrati indicatori di boschi maturi di latifoglie della

fascia basale.

LOCALIZZAZIONE DEL SITO		
Longitudine centro	Latitudine centro	
11° 08' 28"	46° 03' 32"	
Area (ha)	Lunghezza sito (km)	
19,42		
Altezza (m)		
Altitudine minima: 210	Altitudine massima: 131	Altitudine media: 256
Regioni Amministrative		
Codice NUTS : IT312	Regione: Trento	% Coperta: 100
	Comune: Trento	
Regione Bio-Geografica		
Alpina		

Carta Tecnica:

http://www.areeprotette.provincia.tn.it/natura2000/siti/cartatec/IT3120122_GOCCIADORO.PDF

▪ *Assizi - Vignola – SIC IT3120123*

Nucleo residuo, di grande interesse per la tipologia di boschi di caducifoglie lofite del piano collinare, in via di regressione in tutta la fascia prealpina.

LOCALIZZAZIONE DEL SITO		
Longitudine centro	Latitudine centro	
11° 16' 6"	46° 02' 54"	
Area (ha)	Lunghezza sito (km)	
87,57		
Altezza (m)		
Altitudine minima: 513	Altitudine massima: 905	Altitudine media: 677
Regioni Amministrative		
Codice NUTS : IT312	Regione: Trento	% Coperta: 100
	Comune: Vignola Falesina	

Regione Bio-Geografica		
Alpina		

Carta Tecnica:

http://www.areeprotette.provincia.tn.it/natura2000/siti/cartatec/IT3120123_ASSIZZIVIGNOLA.PDF

▪ *Talpina - Brentonico – SIC IT3120150*

Presenza di specie rare legate ad un'agricoltura tradizionale che sta scomparendo. Sito di sosta e riproduzione di uccelli migratori a lungo raggio e habitat di riproduzione per specie termofile in regresso sull'arco alpino

LOCALIZZAZIONE DEL SITO		
Longitudine centro	Latitudine centro	
10° 59' 22"	45° 49' 39"	
Area (ha)	Lunghezza sito (km)	
245,128		
Altezza (m)		
Altitudine minima: 180	Altitudine massima: 625	Altitudine media: 430
Regioni Amministrative		
Codice NUTS : IT312	Regione: Trento	% Coperta: 100
	Comune: Ala, Brentonico, Mori	
Regione Bio-Geografica		
Alpina		

Carta Tecnica:

http://www.areeprotette.provincia.tn.it/natura2000/siti/cartatec/IT3120150_TALPINABRENTONICO.PDF

In Trentino Alto Adige, inoltre, sono state istituite tre aree Ramsar, elencate nella Tabella qui in basso, che si estendono complessivamente per 1.680 ha.

Aree Ramsar in Trentino Alto Adige			
Tipologia	Codice	Nome	Estensione (ha)
Aree Ramsar	3IT027	Lago di Tovel	37
	3IT025	Laguna di Marano: Foci dello Stella	1.400
	3IT020	Valle Cavanata	243

Nessuna di queste Aree Ramsar rientra nell'area oggetto di studio.

▪ *Veneto*

In Veneto sono stati designati 134 tra SIC e ZPS di cui 10 sono solo ZPS e 42 solo SIC, il restante è una sovrapposizione anche per parti di SIZ e ZPS. Si descrivono nel dettaglio solo due SIC ZPS (evidenziati in giallo in Tabella) che si trovano nell'area oggetto di studio, ovvero l'Altopiano dei sette comuni e i Monti Lessini-Piccole Dolomiti Vicentine.

Tipologia	Codice	Nome	Estensione (ha)
	IT3210040	Monte Lessini- Pasubio- Piccole Dolomiti Vicentine	13872
	IT3220036	Altopiano dei Sette Comuni	14988

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

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

Le valli adiacenti al Massiccio del Pasubio e ai Lessini vicentini godono di un'estensione altitudinale tale da creare una larga varietà di ambienti a seconda anche dell'orientamento dei versanti. Nell'ambiente cacuminale e di cresta, con rupi dolomitiche, canali, circhi glaciali, mughete e pascoli alpini e sub-alpini, è presente una piccola torbiera bassa.

LOCALIZZAZIONE DEL SITO		
Longitudine centro	Latitudine centro	
11° 11' 28"	45° 45' 1"	
Area (ha)	Lunghezza sito (km)	
13872		

AUTOSTRADA A31 TRENTO - ROVIGO
TRONCO TRENTO - VALDASTICO - PIOVENE ROCCHETTE

Altezza (m)		
Altitudine minima: 345	Altitudine massima: 2259	Altitudine media: 1263
Regioni Amministrative		
Codice NUTS : IT321	Regione: Veneto	% Coperta: 100
	Province: Vicenza-Verona	
Regione Bio-Geografica	Comuni: Arsiero, Bosco Chiesanuova, Crespadoro, Erbezzo, Laghi, Piovene Rocchette, Posina, Recoaro Terme, Roverè Veronese, Santorso, Schio, Selva di Progno, Valli del Pasubio, Velo d'Astico	
Alpina		

Carta Tecnica:

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

- *Altopiano dei Sette Comuni– SIC ZPS IT3220036*

L'Altopiano dei Sette Comuni, noto anche col nome di Altopiano di Asiago dal nome del suo principale centro, è un vasto [altopiano](#) (il più esteso d'Italia) che si trova sulle [Alpi vicentine](#), nella zona a nord della [Provincia di Vicenza](#) al confine con la [Provincia di Trento](#). Gran parte del territorio anticamente era suddiviso in sette circoscrizioni organizzate in una Federazione autonoma.

Ambiente di estremo interesse floro-faunistico, eccezionali nelle condizioni geomorfologiche delle Prealpi calcaree ospitante un cospicuo numero di entità floristiche rare, endemiche e minacciate e di habitat prioritari.

Notevoli sono i pregi naturalistici, tra i quali la Piana di Marcesina; la torbiera a sfagni parzialmente attiva compresa in una conca morenica coperta da pascoli (festuco-cinosureti) e boschi di Picea excelsa.

LOCALIZZAZIONE DEL SITO		
Longitudine centro	Latitudine centro	
11° 28' 53"	45° 57' 24"	

AUTOSTRADA A31 TRENTO - ROVIGO
TRONCO TRENTO - VALDASTICO - PIOVENE ROCCHETTE

Area (ha)	Lunghezza sito (km)	
14988		
Altezza (m)		
Altitudine minima: 1000	Altitudine massima: 2300	Altitudine media: 1641
Regioni Amministrative		
Codice NUTS : IT32	Regione: Veneto	% Coperta: 100
	Province: Vicenza	
Regione Bio-Geografica	Comuni: Asiago, Bassano del Grappa, Caltrano, Calvene, Campolongo sul Brenta, Cogollo del Cengio, Conco, Enego, Foza, Gallio, Lugo, Vicentino, Lusiana, Marostica, Roana, Rotzo, Valdastico, Valstagna.	
Alpina		

IBA

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

In Italia il progetto IBA è curato dalla LIPU.

Una zona viene individuata come IBA se ospita percentuali significative di popolazioni di specie rare o minacciate oppure se ospita eccezionali concentrazioni di uccelli di altre specie. Nei territori interessati dai tracciati in studio sono state ricercate le IBA, i risultati hanno fornito la situazione rappresentata nella figura seguente, dalla quale si evince come nessun tracciato interferisce con aree IBA.

AUTOSTRADA A31 TRENTO - ROVIGO
TRONCO TRENTO - VALDASTICO - PIOVENE ROCCHETTE

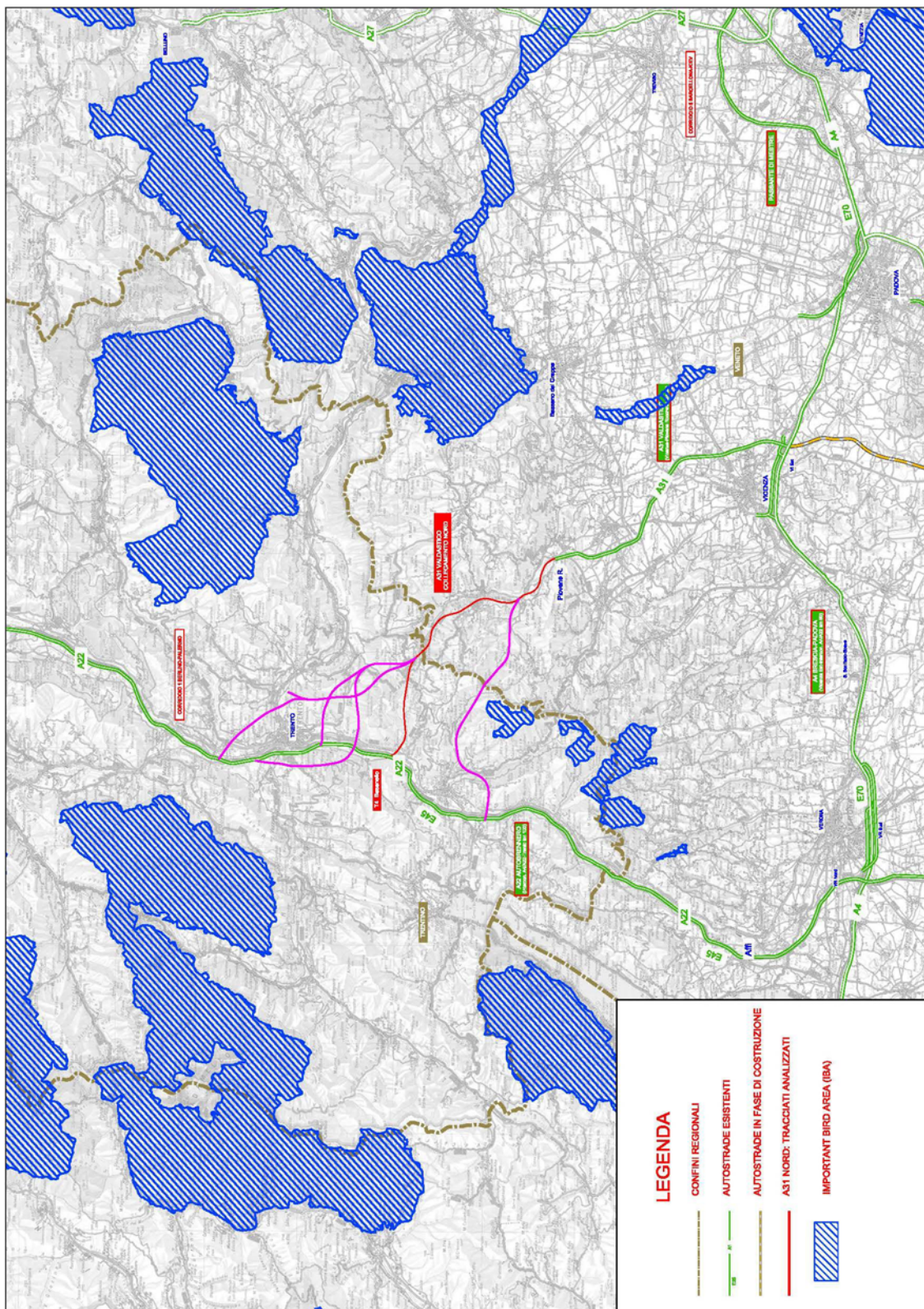


Figura 1: IBA nell'area di interesse dei tracciati

Parchi

- *Trentino Alto Adige*

Nel trentino sono stati istituiti tre parchi:

Nome	Istituzione del Parco: Data e Legge
Parco Nazionale dello Stelvio	- Istituzione con Legge n.740 del 24 aprile 1935
Parco Naturale Adamello-Brenta	- Istituzione 1967
Parco Naturale Paneveggio-Pale di San Martino	- Istituzione 1967

Nessuno di questi Parchi nazionali cade sul territorio ove si insedierà l'opera in progetto.

- *Veneto*

L'unico Parco Nazionale del veneto:

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

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

Riserve Naturali Statali

- *Trentino Alto Adige*

Al di fuori del sistema dei parchi esistono in trentino tre riserve naturali:

Nome	Istituzione del Parco: Data e Legge
Riserva Naturale Integrale delle Tre Cime del Bondone	- Istituzione con D.P.G.R. 128 del 3.7.68
Riserva Naturale Guidata di Campobrun	- Istituzione con D.P.G.R. 2096 del 23.7.71
Riserva Naturale Guidata di Scanupia	- Istituzione con D.P.G.P. 2095 del 2.3.92

Le Riserve hanno estensione notevolmente inferiore ai parchi, ma sono sottoposti a vincoli e tutele molto simili e sono gestite direttamente dalle Provincia Autonoma di Trento. La sola Riserva che rientra nell'area di progetto è quella della Scanupia che comunque viene descritta al paragrafo SIC ZPS zone umide di importanza nazionale ai sensi della convenzione di Ramsar.

- *Veneto*

In veneto esistono 19 Riserve Naturali Statali:

Nome	Istituzione della Riserva: Data e Legge
Riserva naturale Bocche di Po	- Istituita con D.M. 13.7.77

AUTOSTRADA A31 TRENTO - ROVIGO
TRONCO TRENTO - VALDASTICO - PIOVENE ROCCHETTE

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

In massima parte, le Riserve Statali sono concentrate nella zona più settentrionale della regione, in provincia di Belluno. **Nessuno di queste Riserve Naturali Statali cade sul territorio ove si insedierà l'opera in progetto.**

2.2 LIVELLO DI PIANIFICAZIONE REGIONALE

2.2.1 Settore trasporti

Piano Regionale dei Trasporti (PRT) della regione Veneto VIGENTE

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

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

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

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

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

AUTOSTRADA A31 TRENTO - ROVIGO
TRONCO TRENTO - VALDASTICO - PIOVENE ROCCHETTE

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

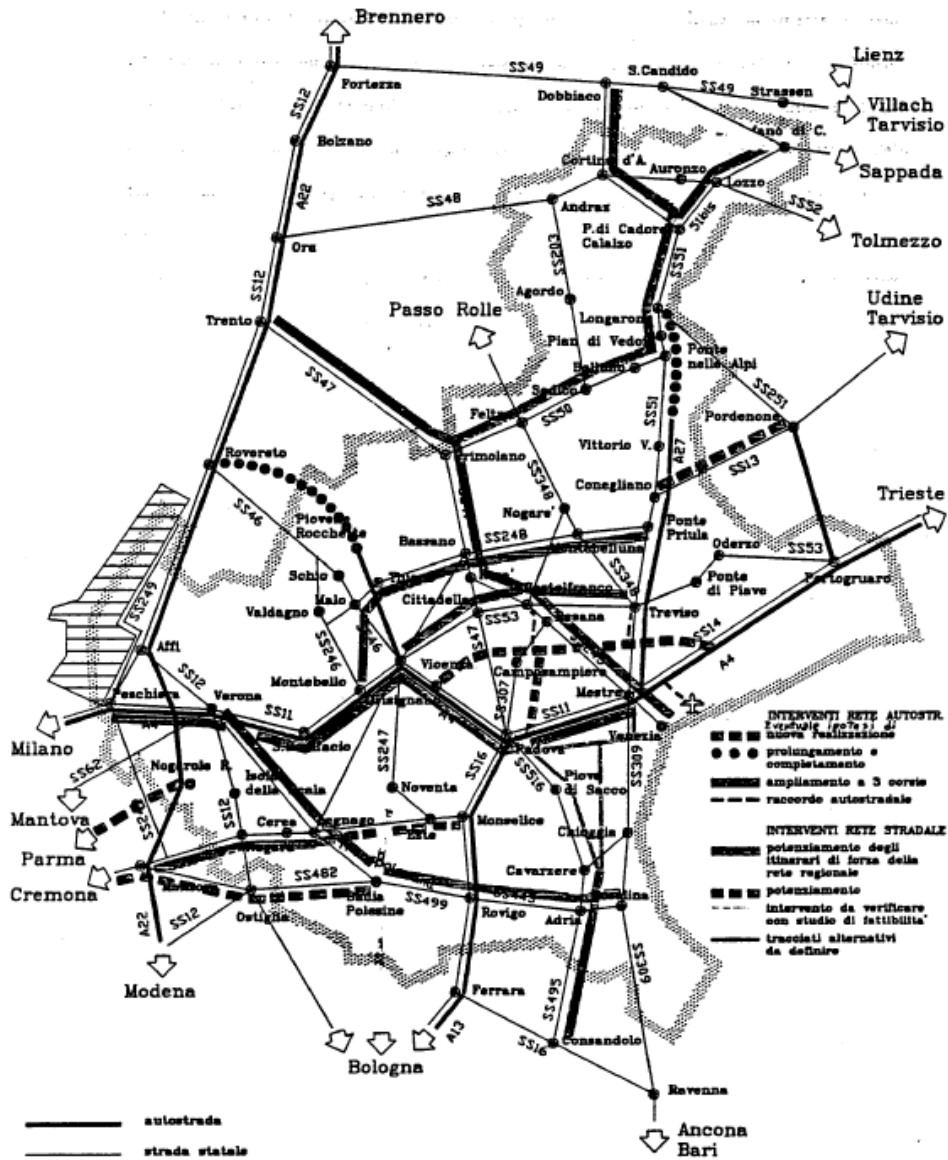


Figura 2: Interventi sulla rete stradale ed autostradale

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

Brennero. Il traffico, viaggiatori e merci, con i Paesi del centro-nord Europa e col Trentino Alto Adige insiste sul nodo autostradale di Verona impegnandolo ulteriormente. Il tratto Vicenza-Verona dell'A4, sul quale transitano in media circa 40.000 veicoli/ giorno, il 37% merci, presenta un livello di servizio prossimo alla saturazione.

È dunque previsto per consentire un significativo alleggerimento del nodo autostradale di Verona il **prolungamento dell'Autostrada della Valdastico (A31) da Piovene Rocchette fino all'Autostrada del Brennero a Rovereto.**

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

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

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

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

La Regione, d'intesa con la Provincia di Trento e con l'Anas e sulla base di studi che tengano conto delle proiezioni e ripartizioni del traffico nonché delle esigenze dettate da una rigorosa compatibilità ambientale, ha deciso di promuovere la redazione di un progetto di collegamento fra Piovene Rocchette e Rovereto realizzabile in un primo tempo anche attraverso la costruzione di gallerie a unica carreggiata, con semplice corsia per senso di marcia.

Piano Regionale dei Trasporti (PRT) della regione Veneto ADOTTATO

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

Il PRT è un piano di lungo periodo (decennale) che ha rapporti diretti sia col Piano Regionale di Sviluppo (PRS), uno strumento di breve-medio periodo (3-5 anni) cui però è demandato il compito di orientare l'uso delle risorse, sia col Piano Territoriale di Coordinamento (PTRC), di durata decennale anch'esso, col quale condivide la visione spaziale del sistema insediativo e relazionale della Regione, e sia con i nuovi Piani ambientali (aria, rumore, ecc.) che entrano a far parte dell'attività ordinaria delle Regioni. Interagisce inoltre con i piani settoriali di breve periodo (Piano triennale ANAS) o con piani di rango spaziale subordinato (Piani di Bacino e programmi poliennali per il TPL), ai quali deve offrire orientamenti strategici condivisi e scenari di coerenza per le azioni settoriali programmate. Deve tener conto anche delle innovazioni programmatiche nella complessa dinamica Stato-Regioni-Città in materia di trasporti: il riferimento è ai Piani Urbani della Mobilità (P.U.M.), ai quali sarà demandato il compito di affrontare il fondamentale problema della mobilità urbana.

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

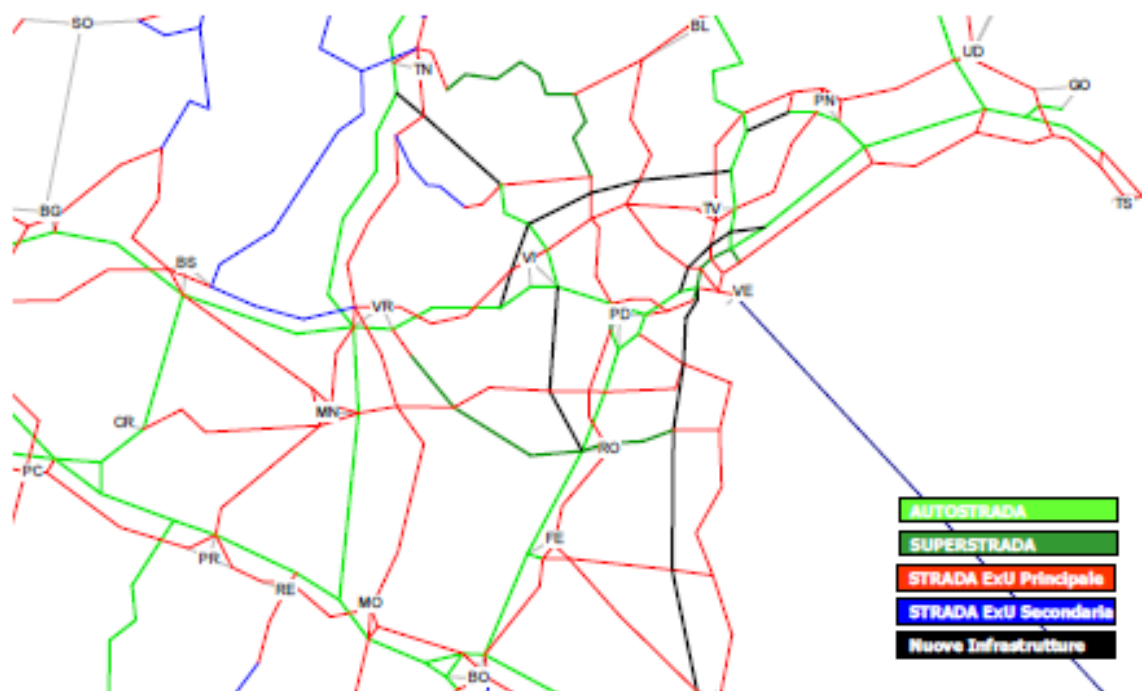


Figura 3: Grafo della rete stradale e delle nuove infrastrutture

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

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

AUTOSTRADA A31 TRENTO - ROVIGO
TRONCO TRENTO - VALDASTICO - PIOVENE ROCCHETTE



Figura 4: I Corridoi Transeuropei

AUTOSTRADA A31 TRENTO - ROVIGO
TRONCO TRENTO - VALDASTICO - PIOVENE ROCCHETTE

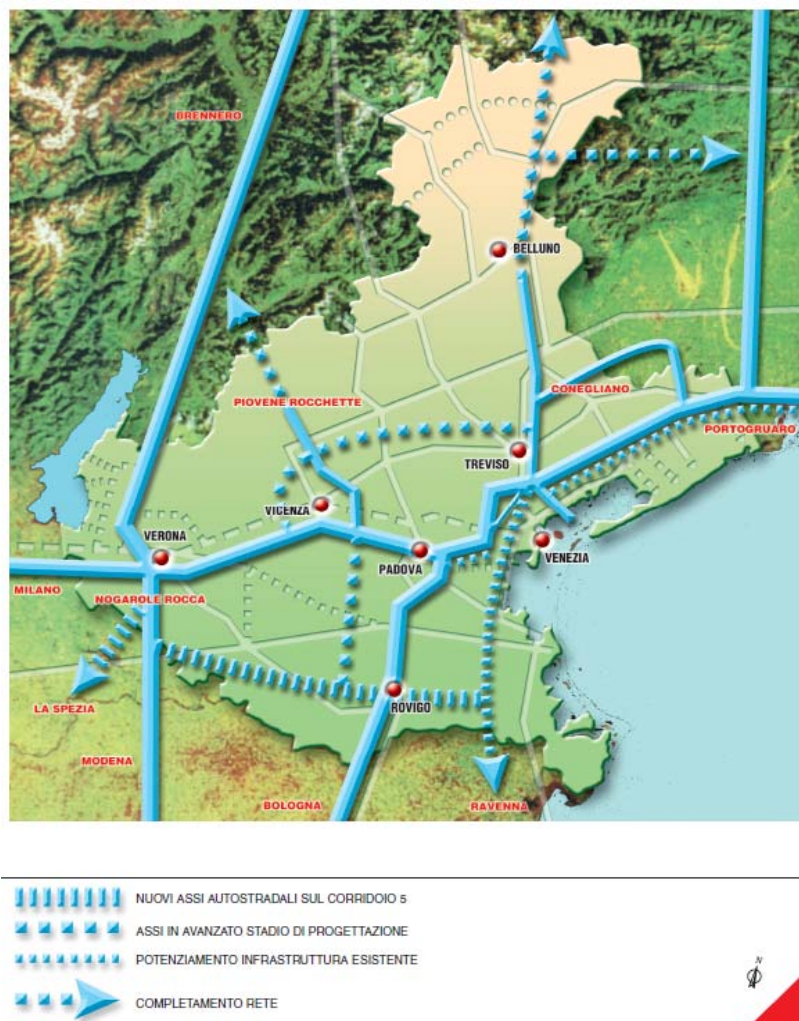


Figura 5: Rete Autostradale

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

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

L'impatto delle nuove infrastrutture programmate è destinato a incidere sulla struttura fisica del territorio, modificando la percezione di un ambiente spesso pensato come rurale ma in procinto di assumere, anche visivamente, i caratteri che gli sono propri: quelli di una realtà metropolitana, pur se diffusa e a densità media e bassa. Questa modifica rappresenta un oggetto di attenzione specifica, che riguarda la "tutela" delle aree a vario titolo protette, per ragioni storico-ambientali, ma costituisce anche un'opportunità per l'esercizio di nuove pratiche progettuali del disegno infrastrutturale, che associno ai requisiti della tecnologia e della sicurezza quelli dell'impatto ambientale contenuto in senso lato: sul suolo, sull'aria, sul rumore e, non ultimo, sulla percezione visiva degli abitanti e dei turisti.

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

Il progetto prevede un duplice collegamento: **a Nord, dove dovrebbe collegare Rovereto/Trento con l'Alto Vicentino (con un tracciato di circa 40 Km)**, mentre a Sud è previsto il collegamento tra l'area meridionale delle province di Vicenza e Padova con il Polesine (SS 434), con un percorso di circa 54 Km a seconda dell'ipotesi di tracciato prescelta.

I *principali obiettivi* del Progetto riguardano:

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

In particolare, l'intervento a Sud prevede la realizzazione di un nuovo asse autostradale in prosecuzione della A31 che dalla A4, nei pressi di Vicenza Est, si dirige verso la SS 434 "Transpolesana", interessando le province di Vicenza, Padova e Rovigo.

Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Veneto

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

Nella delibera CIPE del 18/11/2010, pubblicata in G.U. n. 95 del 26.04.2011, di approvazione dell'8° Programma delle Infrastrutture Strategiche è prevista la realizzazione di interventi

ricadenti nel territorio della Regione Veneto, con l'indicazione altresì delle relative coperture finanziarie derivanti da fondi pubblici e privati. Il progetto della A31 Valdastico Nord è riportato come un'opera di valenza nazionale nel Corridoio plurimodale Padano, aggiudicata ad Anas - Soc. Autostrada Bs-Pd.

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

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

Le Parti sottoscrittrici l'Intesa, al fine di coordinare le azioni da promuovere per l'efficace attuazione del Programma, hanno definito due scenari di breve e medio periodo, a tre e dieci anni dalla presente Intesa, per la realizzazione degli interventi programmati; l'opera di progetto è stata inserita nello scenario a breve termine, con scadenza 2014.

2.2.2 Settore pianificazione e programmazione territoriale generale

Piano Territoriale Regionale di Coordinamento Veneto (PTRC) VIGENTE

Il P.T.R.C. vigente, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n° 250 del 13/12/1991, risponde all'obbligo emerso con la legge 8 agosto 1985, n.431, di salvaguardare le zone di particolare interesse ambientale, attraverso l'individuazione, il rilevamento e la tutela di un'ampia gamma di categorie di beni culturali e ambientali.

Il P.T.R.C. si articola per piani di area, previsti dalla legge 61/85, che ne sviluppano le tematiche e approfondiscono, su ambiti territoriali definiti, le questioni connesse all'organizzazione della struttura insediativa ed alla sua compatibilità con la risorsa ambiente.

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

- Piano d'Area Altopiano di Tonezza - Fiorentini approvato con delibera del Consiglio Regionale del Veneto n°192 del 29/11/1996
 - Variante n°1 approvata con deliberazione del Consiglio Regionale n°60 del 22 giugno 1999;

- Variante n°2 approvata con deliberazione della Giunta Regionale n°4233 del 29/12/2009
- Piano d'Area Altopiano Sette Comuni adottato dalla Giunta Regionale del Veneto n°792 del 9/04/2002 (salvaguardia decaduta)

Piano d'Area Altopiano di Tonezza – Fiorentini

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

- salvaguardare le risorse ambientali di un'area estremamente fragile, caratterizzata da una estesa copertura boschiva, dove dominano larici ed abeti, da una fauna di notevole interesse (gallo cedrone, gallo forcelle e camoscio), oltretutto dalla presenza di diversi ritrovamenti di manufatti storici e di "segni" più recenti legati alla attività silvo-pastorale attualmente quasi scomparsa;
- definire uno "sviluppo sostenibile", preferibilmente della fruizione turistica estiva ed invernale: uno sviluppo economico che sappia adattarsi al contesto ambientale e non distrugga, nel suo espandersi, le risorse non riproducibili oggi presenti.

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

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

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

Piano d'Area Altopiano Sette Comuni

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

Il primo sistema che è considerato è il sistema delle aree di interesse naturalistico-ambientale, che comprende le aree di rilevante interesse paesistico ambientale, gli elementi di rilevante interesse naturalistico-ambientale, le icone di paesaggio. Sotto questo sistema rientrano anche i laghi o specchi d'acqua e i corsi d'acqua, gli ambiti agricoli e i terrazzamenti della Valbrenta. È poi individuato il sistema dei beni storico-culturali che comprende i centri storici,

le contrade di interesse storico-documentale, i siti di interesse archeologico ed infine i siti ed elementi di interesse storico testimoniale. Oltre alle valenze ambientali si sono considerati anche i sistemi tematici storico-documentali (p.es. i Luoghi ed elementi della Grande Guerra). Tra le valenze storico-ambientali sono individuati degli ambiti degni di essere riqualificati per la loro importanza territoriale sia sotto l'aspetto naturalistico-ambientale che storico testimoniale. Il sistema relazionale mette in luce le varie infrastrutture viarie della viabilità principale e di distribuzione, con l'indicazione delle fasce di riorganizzazione della viabilità e delineando gli assi di penetrazione per la visita turistica.

Il sistema della cultura è costituito dalla Rete del Sapere, che mette in relazione i vari Musei, i Centri Studi e di Ricerca e i Centri Congressi. Sotto questo sistema rientra anche l'itinerario della fede che lega tra loro i vari edifici religiosi di importanza storico-testimoniale. Il sistema che si rifà alla promozione, sviluppo e tutela del turismo è il sistema dell'ospitalità, che si propone di creare dei circuiti e delle reti che valorizzino le risorse del luogo, sia produttive, sia agro-alimentari che turistiche; si completa con il sistema salute e con quello del produrre; importante poi sul piano socio-economico è anche il sistema del tempo libero e dello sport.

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

Il P.T.R.C. articola le proprie proposte in quattro grandi sottosistemi:

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

formulate direttive per il riordino delle reti.

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

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

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

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

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

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

La realizzazione del tratto di Autostrada A31 Valdastico Nord, investe un'area a cavallo tra le regioni Veneto e Trentino Alto-Adige; è necessario perciò quindi valutare la compatibilità di quest'intervento con gli obiettivi specifici del P.T.R.C. relativi alla mobilità di livello interregionale. Nello specifico la coerenza è verificata tramite l'azione prevista dal piano che

prevede il rafforzamento infrastrutturale delle direttrici fondamentali e la formazione di itinerari regionali alternativi, stradali e ferroviari, con funzione di alleggerimento della congestione dei percorsi con maggior volume di traffico.

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

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

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

Piano Territoriale Regionale di Coordinamento Veneto (PTRC) ADOTTATO

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

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

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

Successivamente invece, si è cominciato ad avvertire come decisiva per il successo del piano, l'esigenza di costruire una "condivisione" delle esigenze di tutela paesaggistica strettamente coniugate con un uso "dinamico" del territorio, abbandonando gli approcci settoriali in favore

di una loro *forte integrazione in uno scenario complesso e strutturato*. Con questa nuova visione si è affrontata la predisposizione degli strumenti di pianificazione delle aree naturali protette e la “seconda generazione” dei Piani di area regionali dopo il 1998.

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

A fronte della buona salvaguardia di una consistente parte del patrimonio culturale e ambientale, che può essere annoverata tra i successi dell’azione di piano, rilevanti parti del territorio, soprattutto nelle aree più dinamiche economicamente, hanno invece assorbito risorse ed accumulato problemi che sono i nodi per il nuovo PTRC. Difatti si sono andate distinguendo, come aveva previsto il PTRC, tre grandi aree di aggregazione insediativa, rispettivamente attorno alla cerniera veronese, lungo la direttrice pedemontana e nella zona centrale. E’ in queste zone dove si è andata progressivamente concentrando così la congestione in tutti gli aspetti della mobilità, che si era previsto di creare un sistema di reti stradali necessario per rispondere alla crescente domanda, ma che ancora è in fase di realizzazione.

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

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

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

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

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

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

L'altra caratteristica di questa tratta autostradale, assieme ad altre arterie limitrofe come l'A27, risiede nel posizionarsi nell'area della pianura veneta centrale, connotata da un sempre maggior numero di abitanti. Per questo all'interno dei percorsi Nord-Sud tra l'Autobrennero e la Portogruaro-Pordenone, veri assi tangenziali dell'area centrale, il ruolo dell'A31 sarà quello di alleggerire il traffico sempre più vicino ai livelli di saturazione.

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

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

Il PTRC non si aggiunge e cumula agli altri piani, di area o di settore, ma ne costituisce la base comune ed il quadro generale di riferimento, assumendoli poi come parte integrante e come arricchimento della trama generale. Questo PTRC è il secondo nella storia dell'urbanistica regionale veneta e si presenta come uno strumento sostanzialmente diverso rispetto al suo predecessore - che va a sostituire integralmente - perché nasce ed opera in un contesto molto diverso da quello della fine degli anni Ottanta. È infatti espressione di un'autonomia regionale più estesa, dopo la riforma costituzionale del 2001, più permeata dai valori comuni europei e dalle politiche territoriali ed ambientali soprannazionali.

Ambiti di Paesaggio del Veneto – Atlante Ricognitivo

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

L'Atlante è parte integrante del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, e suddivide il territorio in 39 ambiti di paesaggio, cui sono dedicate altrettante schede. La struttura della scheda, che tiene conto delle indicazioni della "Convenzione Europea del paesaggio" organizza le informazioni di base indispensabili per una prima sommaria comprensione della complessità paesaggistica dell'ambito. Il lavoro condotto sugli ambiti di paesaggio, e in particolare sull'integrità naturalistico-ambientale e storico-culturale e sui fattori di rischio ed elementi di vulnerabilità, ha permesso di giungere alla formulazione di quaranta obiettivi per i paesaggi del Veneto.

La realizzazione del tratto di Autostrada A31 Valdastico Nord, intercetta 5 di questi ambiti, che si descrivono di seguito nelle loro caratteristiche principali.

Altopiano dei Sette Comuni

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

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

L'altopiano si è sviluppato dal punto di vista insediativo soprattutto nella conca centrale, nel triangolo Enego, Rotzo, Lusiana con Asiago quale baricentro economico, politico ed amministrativo di tutta l'area; i collegamenti, sia di accesso (sicuramente facilitato dalla presenza dell'Autostrada A31 della Valdastico e della Strada Provinciale 349) che interni

all'altopiano, sono stati organizzati sul sistema Roana, Asiago e Gallio, dove si concentra la maggior quantità di attività e di servizi.

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

- l'ecosistema della zona alta prealpina;
- l'ecosistema delle zone umide e delle torbiere;
- le Grotte di Ponte Subiolo;
- i Castelloni di San Marco (geosito);
- l'Orrido di Val Franzela (geosito);
- le Grotte di Oliero (geosito);
- le testimonianze della Prima Guerra Mondiale (gallerie, mulattiere di arroccamento, fortificazioni, trincee, cimiteri, ossario);
- il monumento-ossario di Asiago;
- il sito archeologico del villaggio del Bostel;
- le incisioni rupestri della Val d'Assa;
- il paesaggio delle contrade (con copertura a laste);
- il Paesaggio delle malghe;
- il Calà del Sasso;
- Val Gadena;
- le *masiere* del Canale di Brenta.

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



Figura 6: Altopiano dei Sette Comuni

Ambito 3a - Salvaguardare gli ambienti fluviali e lacustri ad elevata naturalità

Ambito 16 - Conservazione dei paesaggi terrazzati storici

Salvaguardare i paesaggi terrazzati storici in quanto elemento funzionale al mantenimento della biodiversità e caratteristico dell'identità dei luoghi.

16a. Promuovere attività di rilievo e documentazione dell'esistente.

16b. Incoraggiare pratiche agricole compatibili con le sistemazioni agrarie storiche e che non ne alterino la struttura.

Altopiano di Tonzetta

Comprende i rilievi ondulati delle Prealpi compresi tra la valle dell'Astico e la valle del Posina. L'insediamento si distribuisce lungo i sistemi vallivi e nelle zone di altopiano (porzione nord-occidentale dell'ambito), dove sorge il comprensorio turistico di Tonzetta-Fiorentini. Il confine dell'ambito si appoggia a ovest al confine regionale con il Trentino Alto Adige, a nord e a est al torrente Astico, a sud al torrente Posina.

Sull'area ricade l'ambito per l'istituzione di parchi e riserve naturali regionali Pasubio, Piccole Dolomiti, Monte Summano (ambito 16). Parte dell'ambito è interessato dal Piano di Area Tonezza–Fiorentini approvato con PCR 192 del 1996.

Particolare attenzione è richiesta dal progetto di prolungamento verso nord dell'Autostrada A31 Valdastico, che interesserebbe la porzione est dell'ambito.

Il sistema insediativo e infrastrutturale dell'Altopiano di Tonezza, è composto dal fondovalle della Val d'Astico, percorso dalla SP 350, sulla quale insistono gli abitati e gli insediamenti produttivi di Arsiero, Valdastico, Pedemonte e Lastebasse, mentre ad Arsiero si diramano la S.P. 81-82 della Valposina, che raggiunge l'abitato di Laghi e appunto di Posina, e la S.P.64 dei Fiorentini, che sale a Tonezza proseguendo poi verso l'altopiano di Folgaria, in provincia di Trento.

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

- l'ossario del Monte Cimone;
- il complesso fortificato di Campomolon, con il relativo sistema difensivo formato dai sentieri, dai camminamenti e dalle trincee;
- le contrade e nuclei sparsi;
- il sistema delle malghe e delle baite per l'alpeggio;
- il sistema dei rifugi alpini;
- i sentieri escursionistici (passo Coe, Valbona Campomolon, Spitz di Tonezza);
- il sito archeologico in prossimità dei Fiorentini.

Gli obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica per questo ambito, limitato all'area attraversata dal tracciato della Valdastico Nord, sono riportati a seguito della Figura 7 - Altopiano di Tonezza



Figura 7: Altopiano di Tonezza

26. Qualità urbanistica ed edilizia degli insediamenti produttivi

26b. Promuovere il riordino urbanistico delle aree produttive esistenti in vista di una maggiore densità funzionale e un più razionale uso degli spazi pubblici e dei parcheggi, di una razionalizzazione dell'approvvigionamento e della distribuzione dell'energia, dei servizi comuni alle imprese e dei servizi ai lavoratori, soprattutto nel fondovalle dell'Astico.

32. Inserimento paesaggistico e qualità delle infrastrutture

32b. Promuovere la riqualificazione dei corridoi viari caratterizzati da disordine visivo e funzionale, in particolare il fondovalle dell'Astico.

Piccole Dolomiti

Comprende i piccoli massicci e le dorsali affilate dei rilievi prealpini dei gruppi del Carega, Sengio Alto e Pasubio e le valli scavate dai torrenti Agno (nella parte superiore) e Leogra, lungo cui si distribuisce la struttura insediativa.

Il confine dell'ambito si appoggia a ovest lungo il confine regionale con il Trentino Alto Adige, a nord al torrente Posina prima e sull'Astico poi, a est – tra Piovene Rocchette e Schio - sulla delimitazione geomorfologica tra i piccoli massicci molto pendenti e l'alta pianura; più a sud sulla delimitazione con le dorsali prealpine uniformemente inclinate. Sull'area ricade l'ambito per l'istituzione di parchi e riserve naturali regionali del Pasubio, Piccole Dolomiti, Monte Summano. La parte ovest dell'ambito, nel territorio dei comuni di Crespadoro e Selva di

Progno, è compresa all'interno del Parco Naturale Regionale della Lessinia, istituito nel 1990 in attuazione al PTRC.

Recoaro e la sua conca si raggiungono attraverso la strada statale 246 che percorre tutta la Valle dell'Agno e che poi prosegue attraversando il Passo Xon verso Valli del Pasubio. La strada statale 46 percorre la Val Leogra fino al Pian delle Fugazze, per proseguire poi in territorio trentino fino a Rovereto.

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

- i luoghi della Grande Guerra (Monte Pasubio, Monte Novegno, Priaforà, Alpe di Campogrosso, Colle della Gazza, Monte Civillina);
- l'ossario del Pasubio;
- le Fonti Centrali di Recoaro con bunker della II Guerra Mondiale;
- la rete dei percorsi naturalistici ed escursionistici;
- i cippi di M. Teresa d'Austria del 1751 a Campogrosso;
- il sito archeologico "Basto" tra Monte Campetto e Cima Marana;
- il sito geologico di M. Civillina;
- le chiese di S. Antonio Abate, S. Giorgio, S. Bernardo, S. Giuliana;
- il sistema delle malghe;
- il sistema dei sentieri naturalistici ed escursionistici e delle vie alpinistiche.

Non sono previsti obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica per il tratto d'area attraversata dal tracciato della Valdastico Nord, come riportato Figura 8.



Figura 8: Piccole Dolomiti

Costi Vicentini

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

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

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

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

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

Gli obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica per questo ambito, limitato all'area attraversata dal tracciato della Valdastico Nord, sono riportati a seguito della Figura 9.



Figura 9: Costi Vicentini

Ambito 16 - Conservazione dei paesaggi terrazzati storici

16a. Promuovere attività di rilievo e documentazione dell'esistente.

16b. Incoraggiare pratiche agricole compatibili con le sistemazioni agrarie storiche e che non ne alterino la struttura.

Alta Pianura Vicentina

L'ambito interessa il sistema insediativo pedecollinare di Schio e Thiene fino a comprendere, verso sud, la città di Vicenza. È attraversato in direzione nord-sud dall'asse autostradale della A31-Valdastico, che collega Piovene Rocchette all'autostrada A4. È delimitato a nord-est dalla linea di demarcazione geomorfologica tra i rilievi prealpini dei costi e l'alta pianura recente, a nord-ovest dalla linea di demarcazione geomorfologica tra i piccoli massicci molto pendenti e i rilievi prealpini uniformemente inclinati, ad est dal corso del fiume Brenta, a sud dai rilievi dei Colli Berici ed a ovest dal confine tra i rilievi collinari e la pianura. Sull'ambito ricadono, come da PTRC 1992: gli ambiti di valore naturalistico-ambientale del Medio Corso del Brenta e del Bosco di Dueville.

Per quanto concerne il sistema infrastrutturale, oltre alla Valdastico (A31) che taglia trasversalmente il territorio compreso nell'ambito, la viabilità ordinaria predilige i collegamenti verticali che da Vicenza si dipartono a raggiera fino a raggiungere Schio (S.P. 46 del Pasubio), Marostica (S.P. 248 Schiavonesca-Marosticana) e Thiene (S.P. 349 del Costo), mentre la rete di connessione lungo l'asse orizzontale è assai meno strutturata. Tutti questi assi viari, sono quelli di maggior afflusso e caratterizzati da frequenti fenomeni di saturazione.

Tra gli elementi di valore naturalistico-ambientale e storico-culturale si segnalano in particolare:

- il fiume Brenta;
- il sistema delle risorgive, dei torrenti e delle rogge;
- il Bosco Dueville;
- il sistema delle valli;
- il sito Unesco: “La città di Vicenza e le ville del Palladio in Veneto”;
- il monte Berico quale meta del turismo religioso;
- le città murate di Vicenza e Marostica;
- il sistema delle ville e i manufatti di interesse storico: i castelli, le rocche, le antiche pievi, le fornaci, le filande e gli opifici idraulici;
- i manufatti di archeologia industriale;
- le valli dei mulini, tra cui in particolare i manufatti di gestione idraulica (sistema delle acque, rogge, mulini Nove) collegati al distretto antico della ceramica;
- le contrade e le corti rurali.

Gli obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica per questo ambito, limitato all’area attraversata dal tracciato della Valdastico Nord, sono riportati a seguito della Figura 10.



Figura 10: Alta Pianura Vicentina

21. Qualità del processo di urbanizzazione

21e. Governare i processi di urbanizzazione lineare lungo gli assi viari, scoraggiando fenomeni di “densificazione a nastro” attorno ai nodi viabilistici più strategici (S.R.11, S.P.46, S.P. 248, S.P. 349).

2.2.3 Settore pianificazione socio-economica e territoriale

DPEF 2010 - Documento di programmazione economica e finanziaria – Veneto

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

Il documento, che ha una forte valenza tecnica, come per le scorse edizioni, ripropone la strutturazione delle politiche suddivise in macroaree:

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

Nel testo sono indicate quindi le politiche e gli obiettivi che costituiscono le priorità a livello sociale, economico, territoriale e amministrativo, finalizzate a garantire la soddisfazione delle esigenze dei cittadini veneti nonché il buon funzionamento della cosa pubblica. In particolare, per ogni politica poi, si

descrivono gli obiettivi correnti, quelli strutturali e quelli normativi. I primi sono generalmente correlati

alla spesa corrente, i secondi alla spesa d'investimento, gli altri si riferiscono all'intenzione o alla necessità di proporre nuove leggi (o di abrogarne) o di regolamentare il settore attraverso un'attività pianificatoria.

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

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

Programma Regionale di Sviluppo (PRS) Veneto

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

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

Nell'ambito del tema riguardante la risorsa ambientale e territoriale, la politica che si intende impostare è basata su un uso razionale ed efficiente delle infrastrutture esistenti e di quelle programmate: i grandi assi della mobilità infra e interregionali presenti o previsti dovranno costituire la struttura attorno al quale si svilupperà il sistema insediativo, invertendo l'ordine di priorità di intervento che vedeva le opere infrastrutturali seguire gli insediamenti. Questo esplicita come l'intervento progettuale previsto della realizzazione del tratto autostradale della Valdastico Nord, possa rientrare tra gli obiettivi più importanti della programmazione dello sviluppo regionale veneto.

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

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

- ridurre la congestione stradale che caratterizza gran parte del territorio regionale;
- aumentare l'accessibilità delle diverse aree del territorio regionale.
- Nel dettaglio, le strategie per una corretta pianificazione del territorio dovranno tener conto dei seguenti aspetti:
 - Pianificazione del territorio e pianificazione dei trasporti: il rapporto stretto fra geometria delle reti di trasporto, uso del suolo e geografia urbana è uno dei fondamenti dell'organizzazione della città contemporanea. Va ridefinita una politica di riequilibrio fra infrastrutture e territorio o più in generale va reinterpretata l'interazione "territorio – trasporti". In chiave di ridisegno territoriale e di efficienza del sistema, la realizzazione dei nuovi grandi tracciati stradali programmati, è utile per dare soluzione a nodi e sistemi stradali

congestionati. In quest'ottica il disegno dei tracciati, l'organizzazione dei punti di contatto con le reti ferroviarie (cioè con SFMR), il raccordo con la rete preesistente sulla quale si è fino ad ora strutturata tutta l'organizzazione degli insediamenti e del territorio, l'impatto con i sistemi naturalistici sono questioni di rilievo cruciale su cui si misura l'effettiva e multifunzionale qualità delle opere.

- Localizzazione degli insediamenti: il territorio regionale, non va più pensato indifferenziato rispetto ai grandi assi della mobilità infra ed interregionale, ma va organizzato, nelle sue stesse funzioni primarie – abitativa, produttiva, distributiva, terziaria – attorno ad essi, qualificando gli spazi per specifiche funzioni e contenendo al contempo l'occupazione di nuove aree. Ne consegue la necessità di assumere a riferimento nell'organizzazione territoriale la rete infrastrutturale principale esistente e quella ormai programmata e progettata, assegnando ad essa il ruolo di armatura del territorio cui riferire le destinazioni d'uso delle aree.

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

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

Sia dal punto di vista della dotazione di infrastrutture viarie rispetto ad altre situazioni territoriali e, soprattutto, da una valutazione del loro livello qualitativo in rapporto alla domanda di mobilità, risulta evidente il ritardo infrastrutturale del Veneto. A causa della forte

crescita della domanda di trasporto, il sistema viario regionale è caratterizzato da livelli di congestione (rapporto tra flusso e capacità) molto estesi in termini temporali (cioè anche in orari al di fuori dei periodi di punta giornalieri) e in termini spaziali (in molti segmenti della rete il flusso veicolare è superiore alla capacità della strada). A tal proposito, in particolare nel trasporto passeggeri, emerge l'importanza degli assi di collegamento che servono le aree più dinamiche della regione (la Padova-Brescia, la Valdastico e la Mestre-Belluno).

La realizzazione delle "grandi infrastrutture", come affermato nell'Intesa Istituzionale di Programma tra il Governo e la Giunta regionale del 9 maggio 2001, ha occupato e occupa un posto prioritario nella gerarchia delle strategie della politica regionale dei trasporti, nell'ottica di ridurre il gap infrastrutturale del Veneto. Di grande rilevanza strategica risulta quanto contenuto nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione del Veneto sottoscritta il 24 ottobre 2003. Tale Intesa, in attuazione della Legge Obiettivo, individua puntualmente le principali infrastrutture di trasporto necessarie alla Regione con particolare attenzione nei confronti delle direttrici che costituiscono i corridoi ritenuti prioritari dall'Unione Europea. In questo senso, tra gli interventi programmati, l'obiettivo al quale si mira nell'ambito della realizzazione della Valdastico Nord, è quello dell'integrazione a sistema con gli assi di attraversamento veloce della Regione, sia esso verticale che orizzontale, per espandere i collegamenti attuali e snodare la rete primaria esistente.

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

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

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

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

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

- Promuovere l'innovazione e l'economia della conoscenza;
- Promuovere la sostenibilità energetica;
- Tutelare e valorizzare l'ambiente e prevenire i rischi;
- Migliorare l'accessibilità;
- Rafforzare il ruolo internazionale della regione;
- Migliorare l'efficacia e l'efficienza degli interventi.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Al suo interno si registra l'opportunità, nonostante il P.O. non costituisca un quadro per la realizzazione di operazioni suscettibili di produrre effetti ambientali significativi, quali progetti infrastrutturali, di utilizzare la leva formativa per contribuire alla realizzazione di uno sviluppo

regionale rispettoso dell'ambiente e della qualità della vita. Sotto questo aspetto il piano operativo regionale costituisce una rilevante opportunità all'aumento delle competenze in ambito ambientale e territoriale dei cittadini e in particolare di coloro che assolvono alle funzioni di gestione e governo del territorio. Tali competenze appaiono essere sempre più rilevanti per sostenere lo sviluppo di una Regione percorsa da profonde trasformazioni urbanistiche ed infrastrutturali. A tale proposito, si rileva l'opportunità di riservare una quota dei finanziamenti ad obiettivi di tutela, conservazione e promozione ambientale, anche attraverso iniziative a supporto del miglioramento della capacità di condivisione e concertazione delle scelte negli Enti locali – in tema di programmazione territoriale - e del sostegno alla diffusione di buone pratiche, anche attraverso la formazione permanente.

Programma di Sviluppo Rurale 2007/2013 (PSR) Veneto

Con deliberazione della Giunta Regionale n°3560 del 13 novembre 2007 è stato approvato il Programma di Sviluppo rurale per il Veneto 2007 - 2013 (PSR) in seguito all'approvazione della Commissione europea avvenuta con Decisione C (2007) 4682 del 17 ottobre 2007.

Il quadro generale degli obiettivi per lo sviluppo rurale, e delle correlate strategie, viene rappresentato, secondo un profilo logico e coerente di gerarchie e relazioni, nell'ambito dei seguenti riferimenti normativi ed attuativi:

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

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

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

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

DSR - Documento strategico regionale – Veneto

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

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

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

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

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

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

Entrando nello specifico della rete infrastrutturale analizzata dal DSR i dati aggiornati al settembre 2002 indica che la rete autostradale del Veneto misura complessivamente 474 km (7,3% sul totale nazionale). La rete denuncia ormai in molti suoi segmenti sintomi di saturazione con conseguente perdita di velocità commerciale e diminuzione degli standard di sicurezza nonché aumento dei livelli di inquinamento dovuti alla scarsa fluidità del traffico. A partire dal 1990, infatti, il traffico autostradale del Veneto è aumentato a dismisura ed il

fenomeno, maggiormente evidente su alcune direttrici, ha riguardato in modo generalizzato l'intera rete regionale. Per quanto riguarda il solo traffico leggero, ovvero il trasporto passeggeri, il traffico sulle tratte autostradali del Veneto tra il 1990 e il 2003 è quasi raddoppiato, passando da 374.000 a 732.500 veicoli effettivi medi giornalieri, con un incremento del 96%. In termini di veicoli teorici medi giornalieri, invece, l'incremento, pure rilevante, è stato, nello stesso periodo, più contenuto, pari al 61%, da 164.200 a 264.700 veicoli, segno questo di una diminuzione della percorrenza media. L'aumento dei valori di traffico leggero effettivo medio giornaliero ha riguardato, con andamenti irregolari nel tempo, tutte le tratte della rete rivelandosi tuttavia maggiore su alcune di esse dove è più che raddoppiato. Per quanto riguarda la distribuzione del traffico autostradale, le autostrade che presentano i maggiori volumi di traffico leggero effettivo medio giornaliero sono la Padova – Brescia, seguita dalla Bologna – Padova, dalla Brennero – Verona e dalla Padova – Mestre che hanno fatto registrare un progressivo e continuo aumento del traffico tra il 1990 e il 2003. Da evidenziare, in modo particolare, la crescita del traffico sulla Venezia – Trieste divenuta, a partire dal 2001, la seconda tratta autostradale del Veneto quanto a volumi di traffico leggero. Così come il traffico leggero effettivo, tra il 1990 e il 2003 è aumentato anche il traffico pesante effettivo medio giornaliero circolante sulla rete autostradale veneta. Nel periodo considerato, infatti, il numero di veicoli circolanti è più che raddoppiato, essendo passati da 121.600 nel 1990 a quasi 246.000 nel 2003, con un incremento complessivo del 102%.

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

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

Approfondimento DSR - Quadro territoriale Infrastrutturale – Veneto

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

Così come evidenziato nel Documento Strategico Preliminare Nazionale (DSPN)¹ la politica regionale, intesa come politica aggiuntiva adottata a qualsiasi livello istituzionale (comunitario, nazionale, locale) per il riequilibrio socioeconomico e la competitività di territori specifici, dovrà avere come punto di riferimento gli obiettivi e le priorità della politica ordinaria. A livello comunitario, l'obiettivo fondamentale, posto nel "Libro Bianco - La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" della Commissione Europea, è la realizzazione di un sistema trasportistico al servizio dello sviluppo sostenibile della nuova Europa allargata con un sistema di trasporti equilibrato e quindi, che consenta lo sviluppo delle attività economiche e della competitività, in un'ottica di coesione comunitaria, nel rispetto e a favore dell'ambiente e del benessere dei cittadini. La strategia indicata per il raggiungimento di tale obiettivo vede il contenimento del trasporto stradale e lo sviluppo di modalità alternative quali il ferro e l'acqua. A livello nazionale, in risposta alle linee guida comunitarie, la finalità riconosciuta nel Documento Strategico Preliminare Nazionale è quella di rilanciare la logistica per un ricollocamento strategico dei porti e aeroporti italiani e dei servizi ad essi connessi, sfruttando il potenziale di crescita insito nei traffici di merci dall'estremo oriente verso l'Europa occidentale. In tema di accessibilità quindi la Regione del Veneto dovrà conformarsi agli indirizzi comunitari e nazionali, rivolti principalmente a garantire uno sviluppo sostenibile e competitivo dell'Italia e del sistema Europa, nell'era della globalizzazione. Il Veneto, però, come è noto, si confronta con una situazione di insostenibilità della domanda di trasporto sia di merci sia di passeggeri che si sostanzia in una ormai pressoché costante congestione della rete stradale ed autostradale. Il miglioramento del sistema della mobilità diventa quindi finalità cardine per la Regione, per l'Italia e l'Europa. A tal fine, non è sufficiente, seppure fondamentale, la realizzazione delle grandi infrastrutture, ma è necessario pensare e prevedere azioni che consentano di gestire la domanda di trasporto in condizioni di emergenza, che sempre più spesso va ad intensificare quella "strutturale". In uno scenario di continua ed esponenziale crescita della domanda di mobilità, inoltre, una politica di aumento dell'offerta di infrastrutture non è sostenibile né finanziariamente né dal punto di vista ambientale e territoriale. Sarà pertanto necessario valorizzare e sfruttare maggiormente le misure e gli interventi volti al contenimento del traffico, intervenendo direttamente dal lato della domanda. In sintesi gli obiettivi della Regione Veneto sono:

- completare le grandi infrastrutture;
- migliorare la viabilità regionale;

- gestire la domanda di trasporto passeggeri e merci;
- costruire un nuovo rapporto territorio-trasporti e utenti-trasporti

Nello specifico a livello regionale si possono distinguere interventi ai quali è demandato il compito di potenziare i collegamenti della regione con le grandi direttrici di traffico internazionale da interventi aventi lo scopo di facilitare i collegamenti interni alla regione stessa, trattandosi, per alcune, di opere già finanziate e per altre di progetti ancora in attesa di finanziamento. Per quanto riguarda il primo aspetto, ovvero il collegamento della Regione con le grandi direttrici di traffico internazionale, la centralità del Veneto rispetto agli assi di attraversamento europei suggerisce l'opportunità di integrare il quadro infrastrutturale del Corridoio V mediante la realizzazione dell'autostrada Nogara Mare, ancora in attesa di essere finanziata, che permetta il completamento dell'asse autostradale Padano inferiore da Cremona al mare attraverso Mantova e Rovigo.

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

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

2.2.4 Piani di settore

Piano Regionale Attività di Cava – Regione Veneto

In Piano è stato adottato con D.G.R. n°3121 del 23/10/2003, si è preso atto delle controdeduzioni e osservazioni con la deliberazione n. 135/CR del 21/10/2008 e con la deliberazione n.2912 del 14/10/2008 ha adottato la V.A.S. del P.R.A.C.

Il primo Piano Regionale è stato adottato, sulla base della L.R. n°5 del 22/1/1980, ed approvato con provvedimento n. 1058 del 21/4/1980. In conseguenza di referendum, la L.R. n°5/1980 è stata espressamente abrogata dall'art. 1 della L.R. n. 50 del 20/8/1981. Successivamente la Regione Veneto si è dotata di una nuova normativa in materia di cave, emanando la L.R. n°44 del 7/9/1982 "Norme per la disciplina dell'attività di cava", la quale, con le successive modifiche ed integrazioni, è attualmente operante.

L'attività estrattiva di cava costituisce un importante segmento dell'intero settore industriale locale e le tipologie di materiali estratti trovano collocazione in diversi settori di utenza, che spaziano dall'impiego degli inerti per il confezionamento del calcestruzzo, al calcare per cemento, all'argilla per laterizi, alla pietra da taglio, etc..

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

Per quel che riguarda le "Opere pubbliche" il fabbisogno previsto di materiali inerti non tiene conto delle opere pubbliche cosiddette "ordinarie"; queste non risultano facilmente quantificabili in quanto manca il dato preciso relativo al "costruito" per tale settore. I dati disponibili infatti, pur essendo suddivisi per categorie di opere, quali edilizia residenziale, di servizi, infrastrutture, reti tecnologiche, ecc., forniscono valori relativi agli importi totali dei lavori eseguiti ed iniziati. È possibile tuttavia fare delle analisi deduttive e delle considerazioni. Le analisi a livello europeo (Euroconstruct) per gli ultimi anni indicano che gli investimenti in costruzioni sono costituiti per il 20% dalle opere di Genio Civile 47% circa dal mercato dell'edilizia residenziale, per il 33% dal comparto non residenziale. Altre analisi condotte invece a livello locale, in particolare CRESME, indicano per questo settore nel triennio 2000-2002, un volume di investimenti pari a circa l'11-13% del totale. Si può stimare quindi, almeno come previsione decennale, che i materiali del raggruppamento sabbia e ghiaia utilizzati per questo settore, corrispondano ad una percentuale di circa il 12% del valore determinato per il mercato privato, quindi pari a 1.712.619 m³. Le infrastrutture viabilistiche e le grandi opere pubbliche invece, non concorrono alla determinazione dei fabbisogni in quanto, secondo l'art. 9 della L.R. 9 agosto 2002 n°15, per le infrastrutture di trasporto ricomprese negli elenchi di cui alla legge 443/2001 "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive", è previsto il rilascio di autorizzazioni di cave di prestito in deroga alle procedure della L.R. 44/82.

Per quanto riguarda l'analisi sull'attività delle aziende estrattive, i dati considerati derivano dalle schede statistiche compilate annualmente dalle aziende del settore e depositate presso l'Ufficio Cave della Regione Veneto. quelli riferiti ai quantitativi di materiale estratto suddivisi per tipologia, da questi si evince che, nel periodo 1990-2002, sono stati estratti, per il gruppo sabbia e ghiaia, poco meno di 9 milioni di m³ all'anno a livello regionale. Si ritiene opportuno aggiungere il materiale di detrito che viene utilizzato come materiale di riempimento per sottofondi; nello stesso periodo, ammonta ad una media annuale per l'intera Regione di poco superiore a 600.000 m³, mentre nel solo periodo che va dal 1995 al 2001 arriva a quasi 800.000 m³ ma nel corso dell'ultimo anno si è attestato a quasi 1.300.000 m³, dimostrando di rappresentare un settore con interesse sempre più crescente che permette, tra l'altro, un cospicuo risparmio di materiale cosiddetto "pregiato". Sommando tra loro quindi i dati relativi alle sabbie e ghiaie e il materiale detritico si valuta un consumo a livello regionale, nel periodo 1990-2002, variabile da un minimo di 7,3 ad un massimo di 12,3 milioni di m³, con una media, negli ultimi 5 anni, pari a quasi 10 milioni di m³. Tali valori risultano inferiori al fabbisogno annuale stimato con l'analisi sull'attività edilizia, ciò può essere dovuto a diversi fattori: un primo fattore potrebbe essere legato alla non sempre corretta e completa compilazione delle schede statistiche; un secondo fattore invece potrebbe essere in relazione con i flussi di import-export di tale settore; i dati relativi al commercio estero (base ISTAT) tuttavia non forniscono valori in m³, essi sembrano indicare comunque un bilancio approssimativamente in parità. Un'analisi certa di questi flussi di materiali risulta comunque piuttosto difficile e necessiterebbe di ulteriori approfondimenti.

L'effettivo fabbisogno annuo di piano è di 13.650.000 m³/anno.

Individuazione dei giacimenti potenzialmente disponibili nella provincia di Vicenza:

Georisorsa Ghiaia-Sabbia.

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

Georisorsa Calcari per industria.

È presente principalmente lungo i versanti meridionali dei Monti Berici in particolare nella porzione dei comuni di Orgiano, Sossano e Villana.

Georisorsa Argilla

Il materiale prevalentemente argilloso-sabbioso è localizzato nella parte centro-meridionale della Provincia, nella zona Caldogno-Malo e a sud-est di Vicenza nell'area compresa tra il fiume Bacchiglione e il confine provinciale. Il materiale viene impiegato come argilla per

laterizi e terre cotte; localmente, nella zona Caldogno-Malo, sotto la coltre argillosa si hanno importanti depositi ghiaiosi utilizzabili come inerti per calcestruzzo, conglomerati bituminosi e per rilevati.

Inquadramento del P.R.A.C. nel P.T.R.C. e nel P.R.S.

La LR 44/82, art. 6, lettera a), stabilisce che tra i contenuti della relazione debba esserci l'individuazione delle compatibilità del PRAC con le linee fondamentali del Programma Regionale di Sviluppo (P.R.S.) di cui alla L.R. n°72 del 1977. Il citato P.R.S. (peraltro scaduto proprio nel 1982) già individuava il PTRC come lo strumento regionale di pianificazione territoriale, e specificava, come questo dovesse essere inteso "... come il quadro di riferimento all'interno del quale verificare la congruenza di ciascun piano di settore e quindi anche di ogni azione prevista dal P.R.S., rispetto agli obiettivi territoriali generali della programmazione" ed aggiungeva che "... quale piano direttore il P.T.R.C. realizza anche il legame tra il momento della pianificazione e quello della localizzazione territoriale delle scelte tramite gli strumenti urbanistici locali". Nel periodo successivo all'adozione del P.T.R.C., la Regione ha peraltro prodotto il nuovo P.R.S. , approvato con la L.R. n°6/89".

Criteri per il razionale sfruttamento dei giacimenti e per il recupero ambientale

In fase di redazione di Progetti di Coltivazione (PDC) saranno definite nello specifico le misure di mitigazione da attuare in fase di coltivazione degli ambiti estrattivi. I progetti inoltre definiranno il definitivo riuso nell'ambito al termine del periodo di sfruttamento, tale previsione dovrà essere valutata quale compensazione differita nel tempo, analizzandone le ricadute ambientali e sociali. All'interno del Progetto Preliminare di Gestione Programmata (PPGP) saranno prevedibili, non solo le linee guida del sistema di mitigazione, ma anche il sistema compensativo da attuarsi in relazione all'attività di coltivazione e agli squilibri e impatti che possono venirsene, prevedibilmente, a generare

Piano Regionale per la gestione dei rifiuti urbani – Regione Veneto

Il Piano è stato approvato dal Consiglio regionale con deliberazione n.59 del 22 novembre 2004. Al suo interno viene stabilito che ogni Provincia è caratterizzata da un unico Ambito Territoriale Ottimale (ATO) coincidente con il territorio provinciale organizzato e gestito dall'Autorità d'Ambito (AdA). Inoltre per motivi di convenienza gestionale ed operativa l'Ambito Provinciale dovrà essere suddiviso in due sub zone così individuate: Zona nord-ovest, comprendente i comuni dei Bacini VI 2 (Thiene e Schio), VI 3 (Valli dell'Agno e del Chiampo) e VI 4 (Altipiano di Asiago); Zona sud-est, comprendente i Comuni dei Bacini VI 1 (Vicenza) e VI 5 (Bassano).

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

- il Comune Capoluogo e tutta la zona circostante che risente di una elevata presenza di industrie e di attività commerciali;
- la zona montuosa e collinare;
- le altre zone.
- In tale situazione le strategie da adottare sono:
 - riduzione della produzione di rifiuti;
 - riduzione del ricorso alla discarica;
 - recupero e riutilizzo della materia mediante incremento delle R D;
 - promozione del trattamento della frazione organica.

Nel territorio provinciale le discariche in esercizio, che attualmente sopperiscono allo smaltimento dei rifiuti, sono 4. In futuro è previsto, al fine di soddisfare il fabbisogno di discarica a livello provinciale, un ampliamento della discarica di Arzignano e un ampliamento della discarica di Bassano loc. Pascolara. Nel Piano sono anche indicati dei criteri di esclusione per la realizzazione di alcune o tutte le tipologie di impianto a seconda dei vincoli presenti sul territorio. Nello specifico i vincoli considerati sono: il vincolo idrogeologico, il vincolo paesaggistico, il vincolo storico ed archeologico, il vincolo ambientale ed altri vincoli ed elementi da considerare.

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

2.2.5 Settore salvaguardia e risanamento ambientale

Piano di tutela delle acque (PTA) regione Veneto

L'approvazione del PTA da parte del Consiglio Regionale con delibera n°107 è datata 05/11/2009. La normativa sulla tutela delle acque in vigore in Italia fino al 14/04/2006, data di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del D.Lgs. 3/04/2006 n. 152, "Norme in materia ambientale", ha avuto come riferimento principale il D.Lgs. 11/05/1999 n. 152, ora abrogato,

dal titolo *“Disposizioni sulla tutela delle acque dall’inquinamento e recepimento della direttiva 91/271/CEE concernente il trattamento delle acque reflue urbane e della direttiva 91/676/CEE relativa alla protezione delle acque dall’inquinamento provocato dai nitrati provenienti da fonti agricole”*.

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

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

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

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

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

Il D.Lgs. n. 152/2006 all’art. 121 definisce il Piano di Tutela delle Acque (PTA) come uno specifico piano di settore; tale Piano costituisce il principale strumento di tutela quantitativa e qualitativa del sistema idrico.

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

Il Piano è lo strumento di pianificazione a scala di bacino idrografico, redatto dalle Regioni, in

cui deve essere definito l'insieme delle misure necessarie alla prevenzione ed alla riduzione dell'inquinamento, al miglioramento dello stato delle acque ed al mantenimento della capacità naturale di autodepurazione dei corpi idrici affinché siano idonei a sostenere specie animali e vegetali diversificate.

Agli obiettivi di qualità ambientale, da raggiungere entro il 31/12/2008 ed entro il 22/12/2015 (scadenze fissate dal D.Lgs. n. 152/2006), si affiancano quelli per specifica destinazione, atti a garantire l'idoneità del corpo idrico ad una particolare utilizzazione da parte dell'uomo (acque destinate alla potabilizzazione, acque destinate alla balneazione, acque idonee alla vita dei pesci o dei molluschi), da raggiungere anch'essi con cadenze temporali prefissate, mediante specifici programmi di tutela e miglioramento.

La disciplina degli scarichi, con l'abrogata L. n. 319/1976, è stata per anni lo strumento principale per la tutela dei corpi idrici dall'inquinamento. Con il D.Lgs. n. 152/2006 (analogamente a quanto già previsto dal D.Lgs. n. 152/1999) i valori limite agli scarichi devono essere stabiliti soprattutto in funzione degli obiettivi di qualità da perseguire nei corpi idrici.

Il Piano contiene anche le azioni da adottare per le aree che richiedono misure specifiche di prevenzione dall'inquinamento e di risanamento, quali le aree sensibili, le zone vulnerabili da nitrati di origine agricola, le zone vulnerabili da prodotti fitosanitari, le zone vulnerabili alla desertificazione, le aree di salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano. Il Piano è articolato secondo le specifiche indicate nella parte B allegato 4 alla parte terza del D.Lgs. n. 152/2006 (analogamente a quanto già previsto dal D.Lgs. n. 152/1999) e contiene:

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

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

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

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

Piano di assetto idrogeologico (PAI) regione Veneto

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

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

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

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

Il quadro conoscitivo è ancora affetto da diverse disomogeneità che dovranno essere colmate attraverso ulteriori approfondimenti tecnici, nonché attraverso il contributo dei locali. Infatti, il progetto di piano è stato impostato in base agli elementi che attualmente si conoscono, risultando ancora affetto da notevoli carenze (conoscitive) sia riguardo alla localizzazione vera e propria dei fenomeni, sia riguardo alla loro possibile dinamica evolutiva; in tal senso esso rappresenta la logica evoluzione del piano straordinario (ex D.L. 180/98) approvato nel novembre del 1999 dal Comitato Istituzionale.

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

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

Questo piano non indaga le porzioni del bacino del Brenta-Bacchiglione ricadenti nella Provincia Autonoma di Trento in quanto il "Piano generale di utilizzazione delle acque pubbliche", recentemente predisposto dalla Provincia Autonoma di Trento, costituisce parte integrante del piano di bacino e rappresenta pertanto la sede in cui verranno predisposte le attività di cui all'art. 1 comma 1 della L. 365/2000.

Il presente Piano è costituito dai seguenti elaborati:

- relazione generale che definisce il sistema delle conoscenze del bacino e le metodologie utilizzate, illustra le analisi effettuate e riporta infine il quadro riepilogativo degli interventi strutturali di difesa con l'indicazione dei relativi costi determinati in via parametrica;
- cartografia che individua, con diversa gradazione di intensità, le condizioni di pericolosità idraulica, geologica e da valanga nonché le aree a rischio secondo la definizione data dal D.P.C.M. 29 settembre 1998;
- normativa di attuazione che regola l'uso del territorio e fornisce indicazioni e criteri per la pianificazione urbanistica di livello comunale e provinciale.

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

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

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

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

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

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

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

$$D = E \times V$$

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

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

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

- Moderato R1: per il quale i danni sociali, economici e al patrimonio ambientale sono marginali;

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

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

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

Mentre per gli ultimi due elementi la cartografia di PAI indica le zone a rischio interessate dalle ipotesi di tracciato analizzate, per il primo elemento nel PAI non è così. Infatti la perimetrazione delle aree a rischio idraulico inizia a sud dell'inizio e interessa le zone di pianura. Ad oggi non sono state individuate quindi le aree a rischio nella valle del Torrente Astico.

Allo scopo di sopperire a questa mancanza dello strumento sono state mappate le aree interessate da esondazioni a seguito delle piene storiche del 1882 e del 1966 nel elaborato *"Fascicolo - Carta della pericolosità idraulica" cod. 2505-040205001-0101-OPP-00*.

Mentre gli altri rischi, geologico e da valanghe, sono stati mappati rispettivamente negli

elaborati “Fascicolo - Carta del rischio frane” cod. 2505-040205003-0101-OPP-00 e “Fascicolo - Carta del rischio valanghe” cod. 2505-040205004-0101-OPP-00.

Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera regione Veneto

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

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

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

Con deliberazione n. 902 del 4 aprile 2003 la Giunta Regionale ha adottato il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera, in ottemperanza a quanto previsto dalla legge regionale 16 aprile 1985, n. 33 e dal Decreto Legislativo 351/99 (quest'ultimo oggi abrogato e sostituito dal D.Lgs. 155/10). Tale documento, a seguito delle osservazioni e proposte pervenute, con DGR n. 40/CR del 6 aprile 2004 è stato riesaminato e modificato ed inviato in Consiglio Regionale per la sua approvazione. La Settima Commissione consiliare, competente per materia, nella seduta del 14 ottobre 2004 ha espresso a maggioranza parere favorevole. Il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera è stato infine approvato in via definitiva dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 57 dell'11 novembre 2004 e pubblicato nel BURV n. 130 del 21/12/2004.

Lo scopo principale di tale piano è quello di definire le linee guida per la pianificazione degli insediamenti produttivi e dei servizi. Il Piano di Risanamento dell'Atmosfera ha fatto propri i limiti dell'allora vigente D.M. 60/2002 (ad oggi abrogato e sostituito dal D.Lgs. 155/10)

proponendosi di perseguire su tutto il territorio regionale il raggiungimento degli obiettivi di riduzione degli inquinanti previsti dalla normativa.

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

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

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

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

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

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

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

Nell'area di progetto, oggetto di studio ed analisi, non è stata riscontrata alcuna azienda a Rischio di Incidente Rilevante.

2.3 LIVELLO DI PIANIFICAZIONE PROVINCIALE

2.3.1 Settore pianificazione e programmazione territoriale generale

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Vicenza

Il P.T.C.P. di Vicenza è stato adottato con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 40 del 20/05/2010.

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

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

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

Con il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.), approvato con DCR n°250 in data 13/12/1991, la Regione Veneto ha stabilito quali siano le aree di "massima tutela paesaggistica" di interesse regionale, da sottoporre a particolare disciplina. La Giunta Regionale pertanto, è intervenuta su queste aree con i Piani d'Area, i quali sono parte integrante del piano territoriale regionale di coordinamento ed in quanto strumento di livello superiore risultano essere soggetti alla stessa procedura di approvazione del PTRC.

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

L'area interessata dalla realizzazione dell'opera nella Provincia di Vicenza intercetta il territorio del Piano d'Area "Altopiano di Tonezza – Fiorentini" approvato con delibera del Consiglio Regionale del Veneto n°192 del 29/11/1996 e aggiornato con l'ultima variante approvata con deliberazione della Giunta Regionale n°4233 del 29/12/2009 e del Piano d'Area

“Altopiano Sette Comuni” adottato dalla Giunta Regionale del Veneto n°792 del 9/04/2002 (salvaguardia decaduta), entrambi precedentemente descritti all’interno del PTRC vigente del Veneto.

Il PTRC adottato invece, in forza dell’art. 135 del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004 e delle normative regionali vigenti, individua ambiti strutturali di paesaggio, definiti in termini di integrità e di rilevanza, trasposti sui limiti amministrativi comunali o su entità fisico-territoriali stabili e riconoscibili. È possibile individuare nel territorio delle montagne vicentine cinque ambiti differenziati per caratteristiche geomorfologiche, insediative e infrastrutturali, dei quali si riportano le tavole di inquadramento del sistema della mobilità nelle quali si evidenzia la previsione di inserimento del tracciato dell’A31 Valdastico Nord (Figure 11 e 12).

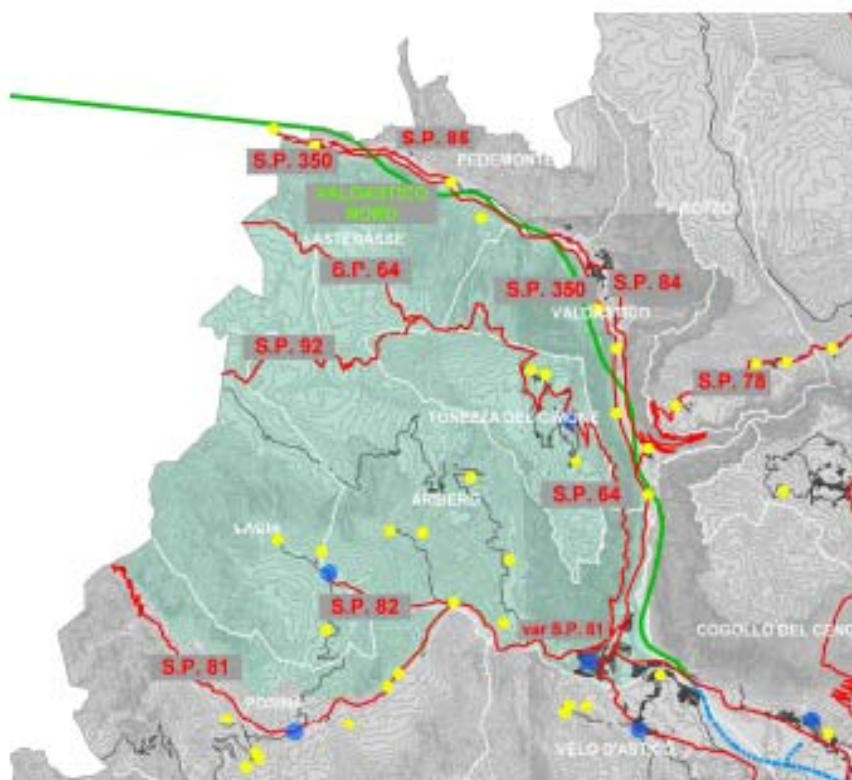


Figura 11: Sistema mobilità Altopiano di Tonezza – Fiorentini

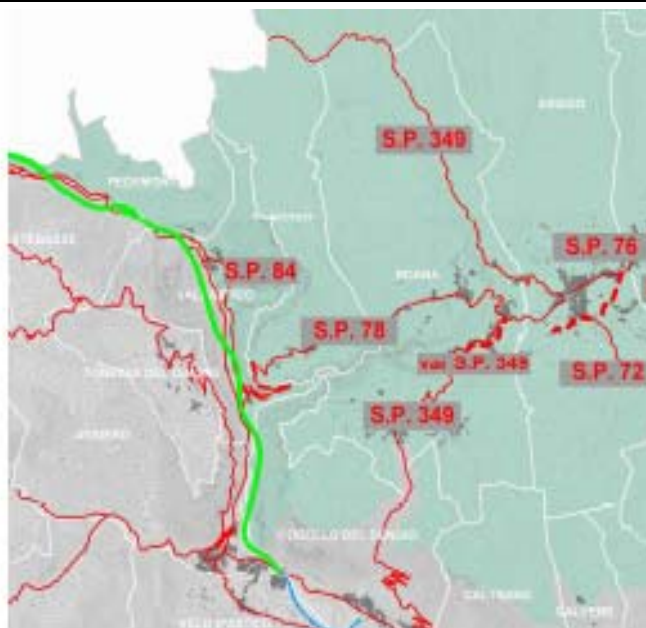


Figura 12: Sistema mobilità Altopiano dei Sette Comuni

Per quanto concerne gli elementi più significativi che emergono dal piano, nella Tavola n°2 del PTCP (Carta delle fragilità) sono riportati gli elementi di fragilità che comportano potenziali fonti di pericolo per la sicurezza e la salute umana in ordine all'aspetto della difesa del suolo (rischio idraulico e idrogeologico), della sicurezza ambientale (cave, discariche, elettrodotti, metanodotti, siti inquinati) nonché gli elementi di vulnerabilità del territorio come la rete idrografica e il sistema delle risorgive e dei pozzi di cui si vuole preservarne la risorsa naturale.

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

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

Il sistema della mobilità, che è il settore che andrà ad interessare l'opera da realizzare, ha come obiettivo prioritario all'interno del piano, quello di migliorare i collegamenti fra gli insediamenti, garantendo adeguate condizioni di accessibilità alle diverse aree geografiche ed

il collegamento delle reti di trasporto provinciali con quelle regionali e nazionali. Lo sviluppo della mobilità deve essere a supporto dello sviluppo socio-economico secondo criteri di compatibilità ambientale e territoriale.

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

Il PTCP, quale strumento di programmazione territoriale di carattere strategico, individua il quadro delle infrastrutture e la relativa localizzazione di massima su territorio. Lo strumento urbanistico provinciale recepisce le disposizioni dei piani e dei programmi di settore sovraordinati, specificandone gli aspetti a scala provinciale. Il Piano si adegua alla previsione UE in materia di «corridoi europei»; nella fattispecie il Corridoio 5 che interessa direttamente il Veneto, ed a quanto previsto dall'Intesa Stato – Regione dell'8 agosto 2001 in materia di grandi collegamenti, riproposti nella «Legge obiettivo» (L.n.°443/01) e nei programmi di RFI in materia di alta velocità/capacità ferroviaria, dell'ANAS e delle diverse Società concessionarie di autostrade e dal recente Piano Regionale dei trasporti.

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

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

sono tutti di natura locale e prevalentemente in adduzione alla A4 (da cui anche il picco di utilizzo della A4 stessa in corrispondenza dell'intersezione con la A31).

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

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

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

Il completamento dell'asse della autostrada A31 da Piovene Rocchette alla A22 rappresenta il completamento del corridoio della A31 e la realizzazione di un nuovo itinerario diretto tra l'asse del Brennero, il mare adriatico ed il porto di Ravenna in particolare. Il completamento a Nord dell'A31 attribuisce all'infrastruttura un ruolo ben diverso da quello assunto finora; con la realizzazione di questa nuova arteria, che sarà in grado di drenare traffico dagli itinerari oggi utilizzati, si otterrà una redistribuzione dei flussi e dei carichi sulla rete autostradale.

Piano Urbanistico Provinciale di Trento

Il PUP di Trento è stato approvato con Legge provinciale in data 27 maggio 2008, con i seguenti principi ispiratori:

- *sostenibilità*, che si traduce nella ricerca e nella costruzione delle sinergie tra il sistema ambientale, quello socio-culturale e quello economico-produttivo e si concretizza nella ricerca e nell'integrazione delle esternalità positive tra tali sistemi. In particolare, lo sviluppo economico deve essere integrato nel miglioramento dell'ambiente e concorrere al progredire dell'equilibrio e della coesione sociale;
- *sussidiarietà responsabile*, secondo la quale la pianificazione e gestione del territorio si colloca al livello istituzionale più efficiente rispetto alla responsabilità e ai problemi nonché a più diretto contatto con le esigenze locali;

- *competitività*, secondo la quale l'insieme delle risorse materiali e immateriali del Trentino determina quelle "condizioni di contesto" che hanno grande rilievo, anche nel quadro di dinamiche economiche globalizzate, per la competitività degli operatori pubblici e privati che compongono il suo sistema produttivo.

Il PUP può considerarsi come una cornice utile per definire le linee d'azione rispetto al contesto territoriale, finalizzate a uno sviluppo concertato e condiviso.

- *Sviluppo centrato sulla qualità e non sulla quantità*: va sostenuto e guidato il formarsi di condizioni ambientali che favoriscano una crescita economica basata sull'utilizzo efficiente dei fattori dello sviluppo e non sul loro impiego estensivo. In questa prospettiva si intende favorire la realizzazione di attività caratterizzate da alta produttività ambientale, intesa come capacità di generare un valore aggiunto rispetto alle risorse naturali e ambientali impegnate.
- *Il territorio come luogo di integrazione di attori, vocazioni, attività*, dove le istituzioni, le comunità locali, i sistemi sociali e produttivi, sviluppano un intreccio positivo che produce le risorse, in termini di conoscenza, formazione, organizzazione e flessibilità, necessarie agli attori del territorio per affrontare la crescente complessità dei sistemi in cui si trovano a operare
- *Sviluppo delle vocazioni territoriali vincenti* e attenzione ai nuovi segnali: il piano urbanistico provinciale intende porre in evidenza e valorizzare gli aspetti ambientali e paesaggistici che hanno rilievo nel caratterizzare l'identità del Trentino e dei suoi territori
- *Integrazione interna ed esterna*: il sistema territoriale del Trentino deve rafforzare la sua posizione socio-culturale ed economico-produttiva nei macrosistemi internazionali; questo obiettivo richiede una politica delle infrastrutture, in particolare per i trasporti e le comunicazioni, tesa a rafforzare l'integrazione della Provincia con le altre regioni d'Europa, in particolare del quadrante centro-orientale, nonché le connessioni interne e specificamente quelle tra aree maggiormente attrattive e aree periferiche
- *Crescita equilibrata del territorio*: il Trentino deve evolvere, nel senso di rafforzare il suo essere "comunità del benessere equilibrato e diffuso", generato dall'integrazione tra politica pubblica, produzione privata, associazionismo, volontariato e responsabilizzazione diffusa dei cittadini.

Decisiva importanza assume la dimensione degli ambiti territoriali rispetto ai compiti di:

- delineare la programmazione a livello locale;
- tradurre le scelte dello sviluppo in termini urbanistici;

- gestire efficacemente le funzioni di cui all'articolo 8 della L.P. n°3/2006 (programmazione economica locale, azioni d'interesse locale in materia di incremento della produzione industriale, sviluppo della montagna, agricoltura, turismo e commercio, infrastrutture di interesse locale a carattere sovracomunale, ciclo dell'acqua, ciclo dei rifiuti, trasporto locale, distribuzione dell'energia).

Dei territori corrispondenti a 16 comunità in Figura 13 che vengono assunte come riferimento, per quanto di competenza, dal nuovo piano urbanistico provinciale, quelli che sono interessati dai tracciati di progetto dell'A31 Valdastico Nord sono: 4. Alta Valsugana, 5. Cembra, 10. Alto Garda e Ledro, 12. Altopiano di Folgaria, Lavarone e Luserna, 13. Rotaliana, 15. Val d'Adige

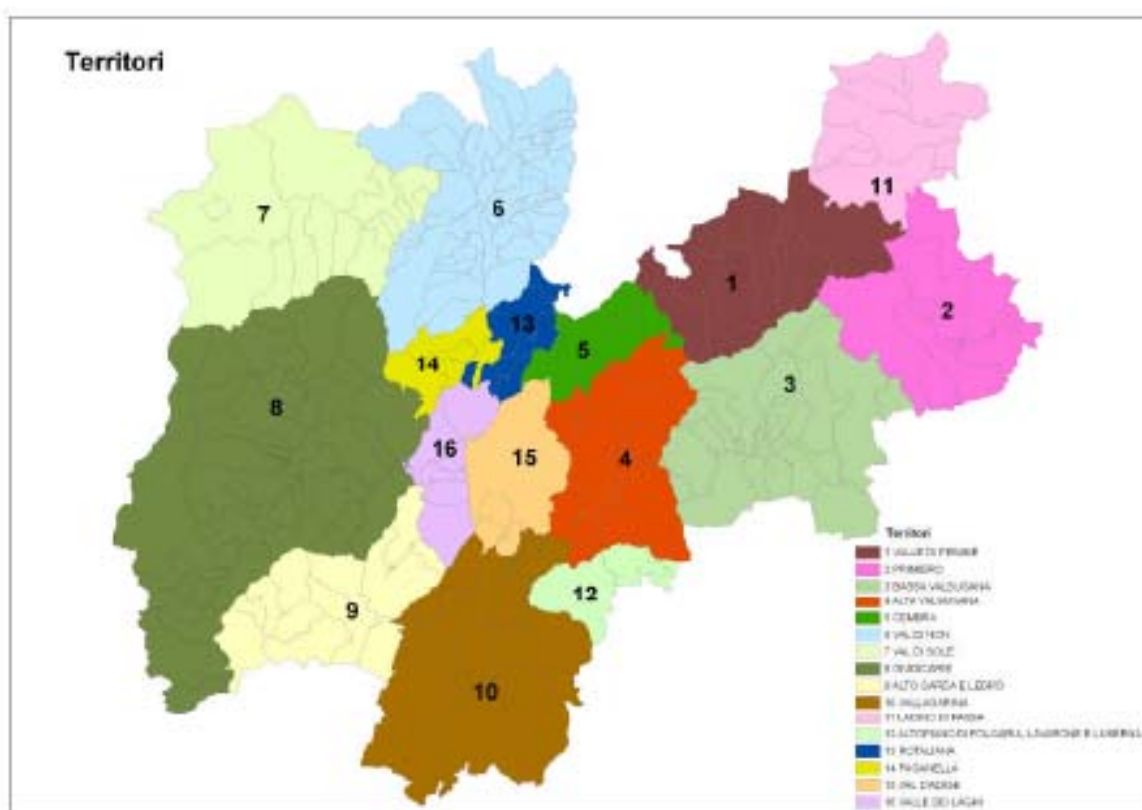


Figura 13: Comunità del Trentino

Per quanto concerne un'analisi degli elementi presenti nel piano, le risorse individuate nell'inquadramento strutturale (Allegato Carta stralcio del PUP) e le relative relazioni costituiscono per valore ambientale, paesistico e territoriale elementi o aspetti strutturali del territorio da riconoscere e valorizzare, nel rispetto delle relative norme, nell'ottica dello sviluppo sostenibile. Sono articolati nel quadro primario (rete idrografica, elementi geologici e geomorfologici, aree silvo-pastorali, aree agricole, aree a elevata naturalità) relativo agli elementi di strutturazione fisica del territorio, nel quadro secondario (sistema degli

insediamenti storici, sistema degli insediamenti urbani, sistema infrastrutturale) relativo alla sedimentazione dei processi di insediamento, e nel quadro terziario relativo al riconoscimento degli elementi e dei paesaggi rappresentativi.

Tra gli aspetti strutturali, assunti nell'inquadramento, il PUP individua come "invarianti" quegli elementi aventi carattere di permanenza e di insostituibilità, in quanto strettamente e durevolmente relazionati con l'ambiente e il territorio, nonché con la comunità che in essi si riconosce e si identifica, ovvero le seguenti componenti:

gli elementi geologici e geomorfologici principali

i beni del patrimonio dolomitico

la rete idrografica, costituita da tutto il sistema delle acque superficiali e sotterranee

le foreste demaniali e i boschi di pregio

le aree agricole di pregio

i paesaggi rappresentativi (beni ambientali, beni archeologici, architettonici, storico artistici rappresentativi)

La carta del paesaggio invece, attraverso l'individuazione degli ambiti elementari, dei sistemi complessi e delle unità di paesaggio, finalizzate a evidenziare forme, immagini identitarie, relazioni e caratterizzazioni dei territori, assieme ai relativi criteri è lo strumento interpretativo principale per la tutela e la manutenzione del paesaggio e per l'integrazione armoniosa degli interventi.

La carta delle tutela paesistiche rappresenta le zone di particolare interesse ambientale, in cui la tutela si attua secondo le procedure stabilite dell'ordinamento urbanistico provinciale, mentre la rete ecologica e ambientale è definita sulla base della pianificazione su acque, aree protette e in genere naturali, condotta negli anni dalla Provincia assieme agli enti parco.

Nelle tavole del sistema insediativo, rappresentato assieme alle reti infrastrutturali, sono delineate le aree funzionali rilevanti sotto il profilo delle strategie che competono al piano nonché sotto il profilo degli usi intensivi del territorio.

Dal punto di vista infrastrutturale, ai flussi determinati dalla mobilità interna si sovrappongono i flussi del traffico di transito lungo il "corridoio del Brennero" e quelli saltuari ma rilevanti del traffico indotto dal turismo. L'unica arteria autostradale che percorre il territorio trentino è l'A22 del Brennero, che ha visto nell'ultimo decennio il consistente aumento (+ 73%) degli ingressi e sarà nelle prossime previsioni vicina alla saturazione. Per questo sono necessari degli interventi di snellimento e decongestione del tratto; il piano urbanistico provinciale in questo senso adotta un programma complessivo, finalizzato a perseguire nuove modalità di spostamento delle persone e delle merci più efficienti dal punto di vista ambientale e più rispondenti alle esigenze di competitività territoriale, impostato su alcune strategie tra le quali quella del "miglioramento e adeguamento dei collegamenti tra il Trentino e l'esterno della provincia per le merci e i passeggeri" che risulta coerente con la

realizzazione del tratto Nord della A31 Valdastico, in modo tale che il suo allaccio alla A22 risponda alle esigenze richieste e riscontrate nell'analisi della mobilità attuale e futura operata dal PUP.

Il miglioramento della connessione del Trentino con le province limitrofe si traduce quindi nell'individuazione di "corridoi infrastrutturali" di accesso per l'interconnessione esterna. Tali corridoi, identificano un ambito territoriale dove i sistemi di mobilità sono fortemente condizionati dall'interconnessione con le aree territoriali limitrofe. Nello specifico il PUP riconosce tre corridoi di accesso, che trovano a Trento, attraverso l'interconnessione dei vari sistemi di mobilità, il proprio nodo comune:

il corridoio nord - sud, inteso come asse del Brennero e rivolto principalmente all'Europa e all'interconnessione con i corridoi 4 e 10 che con Sempione e Gottardo consente al corridoio 5 di interagire con il nord Europa;

il corridoio Est, rivolto verso il Veneto e all'interconnessione con il corridoio 5 Torino - Venezia - Trieste/Koper - Postojina - Lubiana - Budapest - Uzgorod - Lvov - Kiev;

il corridoio ovest, rivolto verso la Lombardia attraverso la provincia di Brescia.

2.3.2 Settore pianificazione socio-economica e territoriale

Programma Operativo Regionale POR 07-13 Obiettivo 2 - FESR (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale) di Trento

Il POR della Provincia di Trento Fondo FESR, è stato approvato con decisione della Commissione Europea C (2007) n°4248 del 7 settembre 2007 e quindi con deliberazione della Giunta provinciale n°2182 del 5 ottobre 2007.

Sulla base di quanto delineato nel documento Strategico Preliminare provinciale (DSP), nonché delle indicazioni formulate dagli Orientamenti Strategici della Commissione Europea, dal Quadro Strategico Nazionale (QSN) e dal Programma di Sviluppo provinciale per la XIII Legislatura (PSP), l'azione della Provincia Autonoma di Trento si indirizza ad assicurare:

- Una selezione degli ambiti d'azione ed una concentrazione degli interventi, per raggiungere una massa critica sufficiente a garantire efficacia al nuovo programma.
- La complementarietà e addizionalità fra fondi europei e risorse nazionali e locali, in modo da massimizzare l'efficacia della spesa pubblica complessiva.
- Il superamento di una visione dell'intervento europeo come orientato alla pura coesione economica, in favore di una declinazione della coesione in termini di competitività e occupazione e di una focalizzazione sulle "potenzialità".

La Commissione intende nella fase 2007-2013 "rafforzare la dimensione strategica della politica di coesione". Al livello delle singole Regioni e Province Autonome un tale obiettivo,

sposato all'obiettivo della concentrazione degli interventi, significa realizzare la massima integrazione e sinergia fra i diversi progetti proposti al supporto europeo. Più in particolare:

- integrare in modo coerente progetti finalizzati al raggiungimento di uno stesso obiettivo, agendo sia sulle complementarità funzionali che su quelle territoriali;
- integrare l'azione di diversi attori attorno a singoli progetti;
- realizzare la massima sinergia fra i nuovi progetti e gli interventi/investimenti pubblici già realizzati o in via di realizzazione, consentendone la massima valorizzazione;
- realizzare la massima integrazione con altri progetti comunitari, nel campo della ricerca, di sviluppo rurale e più in generale sociale e occupazionale;
- esplorare tutte le complementarità possibili, in modo da massimizzare le ricadute sul territorio locale (allungamento delle filiere, interventi a carattere regolativo, etc.).

Per quanto riguarda invece le priorità di intervento e quindi gli assi prioritari non si registrano indicazioni specifiche per il settore delle infrastrutture, quali quella della realizzazione dell'opera di progetto, ovvero il tratto autostradale della Valdastico Nord.

Programma Operativo Regionale POR 07-13 Obiettivo 2 -FSE (Fondo Sociale Europeo) di Trento

Il POR della Provincia di Trento cofinanziato dal Fondo Sociale Europeo, Obiettivo 2 "Competitività regionale e Occupazione", è stato approvato con decisione della Commissione Europea C (2007) 5570 del 21 novembre 2007.

L'intervento del FSE nel territorio trentino per il periodo di programmazione 2007-2013, in coerenza con gli Orientamenti Strategici Comunitari e le indicazioni del Quadro Strategico Nazionale nonché del Programma di Sviluppo Provinciale, si declina in termini generali su due vettori strategici principali:

- impegno verso la massima occupazione connotata da caratteri di qualità, e di sostanziale equilibrio tra flessibilità e sicurezza;
- sostegno alla trasformazione del sistema economico verso un modello produttivo i cui vantaggi competitivi si sostanzino in un uso intensivo della conoscenza.

Si assume pertanto che il contributo del FSE, secondo un rapporto sinergico ed interattivo con gli strumenti delle politiche aggiuntive (FESR e FAS), sia indirizzato a creare le condizioni per uno sviluppo economico e sociale sostenibile che sia risultato della interazione tra conoscenze e competenze specifiche, ovvero il capitale umano e qualità e ampiezza dei rapporti temporali e dei modelli di socialità, ovvero il capitale sociale.

In questo contesto quindi, come già descritto nel caso dei piani cofinanziati con il Fondo Sociale Europeo, ossia il POR Veneto e il PON, anche il POR della Provincia di Trento non

costituisce un quadro per operazioni suscettibili di determinare effetti significativi sull'ambiente, come progetti infrastrutturali.

Piano di sviluppo rurale (PSR) di Trento

Il PSR della Provincia di Trento è stato approvato con decisione della Commissione Europea C (2009) 10338 del 17.12.2009 e successivamente recepita con deliberazione della Giunta Provinciale n. 231 di data 12 febbraio 2010.

Gli obiettivi individuati nel presente PSR rispettano le indicazioni fornite dal Reg. (CE) n. 1698/2005 che prevede all'art. 11: " Ciascuno Stato membro presenta un piano strategico nazionale nel quale sono indicati, sulla scorta degli orientamenti strategici comunitari, le priorità di intervento del FEASR e dello Stato membro stesso, gli obiettivi specifici a cui si ricollegano e i contributi del FEASR e delle altre fonti di finanziamento. Il piano strategico nazionale garantisce la coerenza tra il sostegno comunitario allo sviluppo rurale e gli orientamenti strategici comunitari, nonché il coordinamento tra le priorità comunitarie, nazionali e regionali. I piani strategici nazionali rappresentano uno strumento di riferimento per la programmazione del FEASR. Essi sono attuati attraverso i programmi di sviluppo rurale".

Gli obiettivi generali del Programma di Sviluppo Rurale della Provincia Autonoma di Trento, coincidenti con gli obiettivi generali del Piano strategico nazionale, sono:

- migliorare la competitività del settore agricolo e forestale;
- valorizzare l'ambiente e lo spazio rurale attraverso la gestione del territorio;
- migliorare la qualità della vita nelle zone rurali e promuovere la diversificazione delle attività economiche.

Il settore agricolo e forestale rappresenta una parte importante nell'economia trentina con la tradizionale funzione di produzione di prodotti agricoli e forestali; per questo è importante che un intervento quale è l'opera di progetto sia coerente con questi indirizzi e rispetti inoltre altre funzioni come quella ambientale, che conduce alla valorizzazione dell'ambiente e del paesaggio e che si esplica attraverso: la conservazione della diversità biologica, la costruzione e mantenimento del paesaggio, la protezione contro disastri di natura idrogeologica e la conservazione del patrimonio culturale.

In particolare sono gli obiettivi prioritari per l'Asse II del PSR della Provincia Autonoma di Trento (che coincidono con quelli dell'Asse II del PSN), quelli da valutare in sede di realizzazione dell'opera e dei relativi impatti comportati, e sono:

- 1.Conservazione della biodiversità e tutela e diffusione di sistemi agro-forestali ad alto valore naturale;

- 2. Tutela qualitativa e quantitativa delle risorse idriche superficiali e profonde;
- 3. Tutela del territorio;
- 4. Riduzione dei gas serra.

Nell'Asse II si è data priorità a funzioni di servizio generalizzato per il territorio e l'ambiente. Le attività (agricola e forestale) sono un fattore fondamentale ed insostituibile per l'equilibrio territoriale e paesaggistico e per la gestione ed il mantenimento del patrimonio naturale delle zone rurali. Il presente Programma di Sviluppo Rurale intende dare un forte sostegno a tutte quelle attività e pratiche che hanno una forte valenza ambientale grazie alla loro compatibilità con l'ecosistema nel quale si svolgono, e al contributo che esse danno ad una gestione del territorio che eviti fenomeni estremi di inurbamento/spopolamento da un lato, ed eccessivi carichi di inquinamento dall'altro. Risulterà fondamentale inoltre sia la promozione del mantenimento dell'attività agricola e forestale nelle zone rurali maggiormente svantaggiate e difficili, nelle quali l'assenza del fattore antropico causerebbe gravi, onerose e sempre più frequenti emergenze ambientali, sia l'incentivazione dell'adozione volontaria di pratiche agronomiche e di una gestione forestale maggiormente sostenibili dal territorio e capaci di tutelare e migliorare l'ambiente, il paesaggio, le risorse naturali e la biodiversità. Ciò riveste particolare importanza anche in funzione della tutela qualitativa e quantitativa delle risorse idriche e della protezione del suolo dall'erosione e dal dissesto idrogeologico.

2.3.3 Piani di settore

Piano Provinciale di smaltimento dei rifiuti urbani – Provincia autonoma di Trento

Con deliberazione della Giunta provinciale n. 5404 del 30 aprile 1993 veniva approvato, ai sensi dell'articolo 65 del TULP in materia di tutela dell'ambiente dagli inquinamenti il "*Piano provinciale di smaltimento dei rifiuti*" redatto a norma dell'articolo 6, lett. a) del DPR n. 915/1982. Il Piano poneva le prime basi per l'organizzazione di un sistema integrato di gestione dei rifiuti introducendo concetti e obiettivi della raccolta differenziata commisurati sulle caratteristiche territoriali ed il relativo dimensionamento dell'impianistica per lo smaltimento.

In seguito è intervenuta la legge provinciale 14 aprile 1998, n. 5, recante la disciplina della raccolta differenziata, la quale rilancia una gestione dei rifiuti improntata al criterio della riduzione/recupero, prefigurando a cascata una pianificazione locale della raccolta differenziata e demandando agli enti gestori la predisposizione dei progetti di riorganizzazione, ad integrazione delle indicazioni del Piano provinciale.

Con la legge provinciale 11 settembre 1998, n. 10, la Provincia autonoma di Trento ha adeguato la propria legislazione alle disposizioni in materia di gestione dei rifiuti derivanti dal D.Lgs. 5 febbraio 1997, n°22, ricomponendo un quadro normativo provinciale coerente con i principi di riforma economico sociale contenuti nella disciplina nazionale.

I rifiuti prodotti sul territorio provinciale seguono flussi diretti verso impianti di trattamento, recupero e smaltimento in provincia e fuori provincia che si distinguono in:

- impianti di compostaggio
- impianti di trattamento, selezione e cernita del mono-multi materiale
- impianti di stoccaggio provvisorio in attesa di destinazioni ad impianti di recupero in provincia o fuori provincia

Il secondo aggiornamento del Piano aveva in seguito censito 8 piattaforme di smaltimento dei rifiuti urbani e assimilati in esercizio sul territorio provinciale e sulla base dei dati allora disponibili sulla volumetria residua e sull'entità dei conferimenti in discarica registrati nel primo semestre dell'anno 2002, ipotizzava una vita tecnica residua media complessiva di 4 anni e 11 mesi. Nel dicembre dell'anno 2007, quindi, la volumetria ancora disponibile nelle discariche provinciali – stimata in circa 1,8 milioni di metri cubi a gennaio 2002, era destinata ad esaurirsi. A distanza di poco più di 3 anni, nell'ottobre 2005, la situazione delle piattaforme provinciali di smaltimento dei rifiuti può essere così sintetizzata:

discariche esaurite:

- 2° lotto Ischia Podetti;

discariche in esercizio e relativo bacino di utenza:

- discarica Salezzoni di Imer (Comprensorio Valle di Primiero);
- discarica Sulizano di Scurelle (Comprensori Alta Valsugana, Bassa Valsugana e Tesino);
- discarica Iscle di Taio (Comprensori Valle di Non, Valle di Fiemme);
- discarica Ex cave di ghiaia di Monclassico (Comprensorio della Valle di Sole);
- discarica Bersaglio di Zuclò (Comprensorio delle Giudicarie)
- discarica Lavini di Rovereto (Comprensori Vallagarina, Valle dell'Adige, Valle di Fassa);
- discarica Maza di Arco (Comprensorio Alto Garda e Ledro);

discariche nuove entrate in esercizio:

- 3° lotto Ischia Podetti (Comune di Trento - attualmente è aperto il primo lotto di 50 mila m³, da ampliare a 150 mila m³, mentre 750 mila m³ sono invece necessari per le attività di bonifica della discarica stessa).

I dati sui conferimenti e sulla volumetria attualmente disponibile delle discariche in esercizio sono esplicitati nella seguente tabella:

DISCARICA		Volume residuo al 1 gen 2005	Volume residuo al 1 gen 2006	Giorni utili	Fine vita Tecnica
Ipotesi Attuali bacini di conferimento					01-gen-06
		m ³	m ³	gg	[anni - mesi]
C2 - Salezzoni (Imer)		23.746	20.198	2.078	set-11
C3, C4 - Sulizano (Scurelle)		137.069	106.053	1.248	giu-09
Ischia Podetti (Trento)			20.000	125	mag-06
C1, C6 - Iscle (Taio)**		206.000	181.032	2.646	mar-13
C7 - Ex Cave di Ghiaia (Monclassico)		82.389	67.654	1.676	ago-10
C8 - Bersaglio (Zuclo)		178.000	143.907	1.541	mar-10
C9 - Maza (Arco)		432.662	397.151	4.082	mar-17
C5, C10, C11 - Lavini di Marco (Rovereto)		332.379	236.733	903	giu-08
Totale		1.392.245	1.172.728	1.437	dic-09

Tabella 1: Volumetria discariche in esercizio

Appare subito evidente che alla data del gennaio 2005 la volumetria complessivamente ancora disponibile risultava quasi inalterata rispetto al dato del gennaio 2002 e pari a 1,4 milioni di metri cubi. La vita tecnica residua, stimata sulla base dei conferimenti registrati nel primo semestre del 2005 in 5 anni e 4 mesi, procrastina al mese di dicembre 2009 l'esaurimento dell'attuale sistema di smaltimento trentino.

A questo punto si riportano alcune opzioni di trattamento della frazione del rifiuto in relazione alla compatibilità del materiale rispetto al sistema di trattamento e alle strutture aggiuntive che è necessario installare per rendere l'impianto adeguato ai limiti di emissione. Si riportano di seguito in rassegna l'analisi delle diverse tipologie di trattamenti per le singole frazioni con il relativo giudizio di destinazione, che si basa su parametri qualitativi, relativi al recupero di materia o energia, ai consumi di energia o di altre risorse (occupazione di suolo, infrastrutture, consumi idrici) e le emissioni in ambiente sopra specificate. Alcune opzioni di trattamento non sono state considerate in coerenza con lo scenario prefissato dal presente Piano di un sistema integrato ad elevato recupero e limitata valorizzazione energetica.

Rd Verde e Legno

Impianti	Recupero	Consumi	Emissioni in ambiente	Giudizio destinazione
Compostaggio verde	Compost	Consumi energetici molto ridotti	Percolato	Preferibile
Compostaggio frazione organica	Compost	Consumi energetici	Emissioni odorigene Trattamento aria esausta con biofiltro Percolato	Preferibile
Digestione anaerobica	Fanghi compostati Recupero energia	Consumi energetici Consumi idrici	Trattamento reflui Fanghi	Accettabile

Tabella 2: RD Verde e Legno

La raccolta differenziata del rifiuto verde (Tabella 2), dovrebbe essere destinata a impianti semplificati di compostaggio della frazione verde. In alternativa il verde raccolto separatamente può essere destinato a impianti di compostaggio della frazione organica e verde o a impianti di digestione anaerobica. In particolare, la destinazione a impianti di compostaggio ordinari, che trattano anche la frazione alimentare, non presenta controindicazioni sotto il profilo dell'efficienza impiantistica; anzi, per quanto riguarda la frazione legno, la componente ligno-cellulosica diventa fondamentale per costituire la struttura del materiale da compostare per una corretta conduzione dell'impianto.

Residuo stradale

Impianti	Recupero	Consumi	Emissioni in ambiente	Giudizio destinazione
Trattamento sabbie caditoie stradali	Materiale inerte (sabbia)	Consumi energetici Consumi idrici	Trattamento acque Rumore Scarti solidi	Preferibile
Discarica	Recupero biogas in determinate condizioni	Occupazione di vaste superfici Consumi energetici	Le emissioni in atmosfera non captate sono rilasciate tal quali così come emesse dalla discarica Percolato e trattamento presso i depuratori	Accettabile

Tabella 3: Residuo stradale

Per i rifiuti stradali residui, (Tabella 3) tipicamente non soggetti a raccolta differenziata, si può prevedere solo lo smaltimento finale in discarica. Nel caso che tale flusso sia essenzialmente composto da matrici inerte si può prevedere un recupero delle sabbie.

Piano Provinciale di utilizzazione delle sostanze minerali – Provincia Autonoma di Trento

La prima edizione del Piano risale al 1982 quando, data l'importanza che il porfido rivestiva rispetto alle altre tipologie di materiale e vista l'urgenza di regolamentare il settore, fu dapprima pianificata l'attività estrattiva di questo materiale con il "*Piano stralcio per il porfido da taglio e pavimentazione*".

Il Piano valido per tutte le tipologie di materiali, porfido compreso, fu invece approvato nel 1987, ed aggiornato nel 1989, nel 1992 e nel 1998. Nel 1999 è stato infine approvato un testo coordinato sulla base degli aggiornamenti sopracitati, provvedendo inoltre ad informatizzarlo per renderlo compatibile con il sistema informativo provinciale. L'effetto principale del Piano è quello di consentire che le attività di cava possano essere effettuate solo all'interno delle aree estrattive individuate. Detta inoltre i criteri sia per la redazione degli atti di competenza comunale, sia per la predisposizione dei progetti esecutivi di coltivazione, regolamentando in definitiva tutta l'attività estrattiva relativa alle cave. Produce inoltre effetti sulla pianificazione

comunale (P.R.G.) che per legge deve adeguarsi alle sue previsioni. Fino agli anni '80, in mancanza di una specifica normativa di settore, l'attività estrattiva si era sviluppata senza tenere conto degli aspetti ambientali, dei valori culturali e del contesto urbanistico e sociale delle relative aree. La mancanza di adeguati vincoli ha infatti favorito lo sfruttamento intensivo di qualsiasi giacimento di materiale che fosse richiesto dal mercato. L'evoluzione delle tecniche di escavazione, con l'impiego di macchinari sempre più potenti, ha notevolmente accentuato l'espansione dell'attività e quindi gli effetti negativi di carattere ambientale con l'immediata conseguenza della modificazione morfologica del suolo e del paesaggio.

Compatibilità Con Il Piano Urbanistico Provinciale

L'art. 2 della L.P. 4 marzo 1980, n. 6 e s.m., specifica che l'individuazione delle aree estrattive debba avvenire nell'osservanza dei vincoli dettati dal Piano urbanistico provinciale (P.U.P.). Per i casi di sovrapposizione delle aree estrattive con le aree vincolate dal P.U.P. si indicano i seguenti criteri:

Aree ad elevata pericolosità geologica, idrologica e valanghiva, di cui all'art. 2 delle "Norme di attuazione" del P.U.P., il progetto di coltivazione deve dimostrare l'idoneità dell'intervento ad eliminare o ridurre il rischio individuato. Nelle predette aree, di norma, non è consentita attività di discarica e di lavorazione.

Protezione di pozzi e sorgenti selezionati, di cui all'art. 5 delle "Norme di attuazione" del P.U.P., devono rispettare quanto disposto dal predetto art. 5, verificando inoltre con specifiche perizie la sufficienza e l'idoneità dell'area di protezione.

Aree di tutela ambientale, di cui all'art. 6 delle "Norme di attuazione" del P.U.P.; in questi casi, i progetti devono uniformarsi, oltre che alle disposizioni delle predette "Norme di attuazione", anche alla vigente legislazione provinciale sulla tutela ambientale.

Aree a parco naturale, di cui all'art. 11 delle "Norme di attuazione" del P.U.P., l'attività è ammessa con le limitazioni poste dalla L.P. 6 maggio 1988, n. 18.

Aree produttive del settore secondario di livello provinciale, di cui all'art. 16 delle "Norme di attuazione" del P.U.P., devono stabilire tempi e modalità di sfruttamento in modo tale che l'attività estrattiva si configuri come apprestamento dell'area ai fini del suo successivo utilizzo.

Aree agricole di interesse primario, di cui all'art. 19 delle "Norme di attuazione" del P.U.P., tenuto conto che la loro individuazione è coerente con il comma 6 del sopraccitato articolo, l'attività estrattiva può essere autorizzata ai sensi della L.P. 4 marzo 1980, n. 6 e s.m., solo qualora il progetto di coltivazione preveda modalità di ripristino delle aree tali da consentire il progressivo riutilizzo delle stesse all'uso agricolo originario.

Strade, di cui all'art. 24 delle "Norme di attuazione" del P.U.P., deve essere tale da determinare un miglioramento della situazione viaria o comunque non costituire aggravii alle nuove realizzazioni o ai potenziamenti previsti dal P.U.P. e non deve inoltre costituire problemi di sicurezza per la circolazione dei veicoli.

Metodi di coltivazione e di recupero ambientale

I metodi di coltivazione sono da ritenersi, nella generalità dei casi, i più idonei in relazione ai vari tipi di giacimento. Il progettista, a seconda delle situazioni geomorfologiche, giacimentologiche ed ambientali delle singole zone, deve aver cura di introdurre le modifiche più opportune allo scopo di ottenere un integrale, corretto e sicuro sfruttamento della cava, con particolare riguardo alla sicurezza del personale, alla salvaguardia ambientale ed all'esigenza di provvedere ad un'idonea sistemazione finale del suolo da iniziarsi possibilmente già durante la coltivazione. In generale, nel caso di cave a gradoni, il recupero ambientale delle aree deve essere effettuato, se possibile, non seguendo le rigide geometrie dei gradoni ma cercando di dare naturalità alle fronti ripristinate.

2.3.4 Settore salvaguardia e risanamento ambientale

Piano Provinciale per la Bonifica delle Aree inquinate di Trento

Il Piano vigente approvato con Deliberazione della Giunta Provinciale n. 2631 dd. 17.10.2003 fa riferimento al Testo Unico delle Leggi Provinciali in Materia di Tutela dell'Ambiente dagli Inquinamenti, approvato con D.P.G.P. 26 gennaio 1987, n°1-41/LEG. e successive modifiche e integrazioni. In particolare le bonifiche dei siti inquinati vengono regolate nella Parte III – Gestione dei rifiuti – agli articoli 76, 77 e 77 bis.

Il Piano fornisce un elenco di aree inquinate, potenzialmente inquinate o bonificate includendole suddividendole in:

- *Siti inseriti nell'anagrafe dei siti da bonificare*, censiti secondo quanto previsto dall'art. 17 del D.M. n°471/99, e sono i siti da bonificare; i siti sottoposti ad intervento di bonifica e ripristino ambientale, di bonifica e di ripristino ambientale con misure di sicurezza, di messa in sicurezza permanente, e i siti con rilascio della certificazione provinciale attestante il completamento degli interventi. E infine l'elenco delle ex-discariche comunali di R.S.U. di cui all'art.77bis del D.P.G.P. 26 gennaio 1987 n°1-41 Leg.
- *Elenchi a parte*, in cui si includono i Distributori di carburante in attività e gli impianti a rischio di incidente rilevante .

- *Siti potenzialmente contaminati*, che sono le aree che sono state interessate da sversamento diretto, da deposito non autorizzato o da ricaduta di sostanze pericolose, solide, liquide o aeriformi. Tutti gli altri siti, censiti, come potenzialmente contaminati, sono stati ulteriormente suddivisi in sette sub-categorie: Depositi di combustibili, Distributori di carburante dismessi, Discariche di R.S.U. incontrollate, Discariche, depositi e abbandono di rifiuti speciali o pericolosi, Centri di rottamazione, Aree esproduttive, Cave e miniere.

Il decreto 18 2001 n°468, "Programma nazionale di bonifica e ripristino ambientale" individua, nell'allegato E, fra gli interventi di interesse nazionale, il sito denominato **Trento nord**, che non viene comunque intercettato da nessuno dei tracciati previsti per l'opera di progetto.

La tipologia dell'intervento prevede la bonifica e il ripristino ambientale di aree industriali, di proprietà privata, dismesse e delle rogge pubbliche e private che corrono adiacenti. Il sito è costituito dalle aree occupate dalle dismesse industrie chimiche Carbochimica e Sloi ubicate nella piana alluvionale della Valle d'Adige a nord della città di Trento.

Il progetto di bonifica in termini burocratici è al secondo aggiornamento di progetto per gli investimenti pubblici.

In generale nel Piano si forniscono i criteri nella pianificazione degli interventi di bonifica a seconda che il numero dei siti costringa ad effettuare una scelta in base alla priorità di intervento secondo l'art. 14, comma 3 del D.M. n°471/99.

Secondo l'art. 11 del piano è possibile impiegare nell'ambito delle operazioni di bonifica e ripristino ambientale materiali provenienti da attività di recupero di rifiuti urbani. L'utilizzo dei materiali derivanti dalle attività di recupero è regolamentato dalle *Norme tecniche generali per il recupero di materiali dai rifiuti non pericolosi* contenute nell'allegato 1 al D.M del 5 febbraio 1998. **All'interno di questo D.M. l'art. 5 definisce le attività di recupero ambientale per la restituzione delle aree degradate ad usi produttivi o sociali attraverso rimodellamenti morfologici.** Fra queste attività sono da ricomprendere anche gli interventi di semplice ripristino ambientale o di ripristino ambientale come parte finale degli interventi di bonifica approvati ai sensi dell'art.17 del D.L. n°22/1997.

Piano Generale di Utilizzazione delle Acque Pubbliche della provincia di Trento

Il Piano generale di utilizzazione delle acque pubbliche, strumento d'intesa fra lo Stato e la Provincia Autonoma di Trento, viene adottato in conformità alle disposizioni del D.P.R. 31 agosto 1972, n. 670 (Testo Unico delle leggi concernenti lo Statuto Speciale per il Trentino-Alto Adige) e del D.P.R. 22 marzo 1974, n. 381 (Norme di attuazione dello Statuto speciale della regione Trentino-Alto Adige in materia di urbanistica e opere pubbliche).

In particolare, l'art. 14, comma 3, dello Statuto dispone che "l'utilizzazione delle acque

pubbliche da parte dello Stato e della Provincia, nell'ambito della rispettiva competenza, ha luogo in base a un piano generale stabilito d'intesa tra i rappresentanti dello Stato e della Provincia in seno a un apposito comitato".

In merito alla qualità delle acque, il PGUAP si conforma ai principi fissati dal D.Lgs. 11 maggio 1999, n. 152 e s.m. che, in recepimento della normativa europea, disciplina in modo organico la protezione delle acque dall'inquinamento, ponendo a carico delle amministrazioni pubbliche l'obbligo di svolgere attività di monitoraggio e controllo delle acque. In particolare, gli strumenti di pianificazione devono tendere a obiettivi di qualità ambientale, determinati in base alle indicazioni fornite dalle autorità preposte al monitoraggio.

Quanto alla struttura, il Piano generale di utilizzazione delle acque pubbliche si articola in stralci tematici, come previsto dall'art. 17, comma 6 ter, della legge n. 183/89, in seguito alla modifica operata dalla legge n. 493/93.

L'utilizzazione delle acque pubbliche è disciplinata in osservanza della legge provinciale 8 luglio 1976, n. 18 e s.m. concernente "Norme in materia di acque pubbliche, opere idrauliche e relativi servizi provinciali" e nel rispetto dei principi stabiliti dalla legge 5 gennaio 1994, n. 36 e s.m. recante "Disposizioni in materia di risorse idriche".

Il Piano costituisce revisione del primo Piano generale di utilizzazione delle acque pubbliche adottato dalla Provincia – in vigore dal dicembre 1986 – il quale, peraltro, non avendo natura di piano di bacino, disciplina esclusivamente l'uso delle acque pubbliche e criteri per la regolazione dei corsi d'acqua.

Il Piano Generale di Utilizzazione delle Acque Pubbliche è suddiviso in otto parti:

1. Parte prima – Quadro conoscitivo di base: dove si analizza lo stato di fatto dei luoghi considerandone diversi fattori caratterizzanti:
 - a. Geomorfologia;
 - b. Idrogeologia;
 - c. Idrologia;
 - d. Foreste;
 - e. Agricoltura;
 - f. Popolazione.
2. Parte seconda – Acque quantità e qualità: dove si illustrano gli aspetti generali inerenti ai rapporti tra quantità e qualità delle risorse idriche nella convinzione che gli stessi debbano costituire il principale riferimento sia per la definizione delle strategie di azione che per la valutazione delle singole problematiche. Gli aspetti analizzati sono:
 - a. Bilancio idrico;

- b. Carico inquinante;
 - c. Depurazione delle acque;
 - d. Qualità degli ambienti acquatici.
3. Parte terza – Utilizzazione delle acque pubbliche: dove si analizza da prima lo stato dell'arte delle utilizzazioni idriche in essere e si definiscono i fabbisogni delle diverse utenze, in particolare si tratta:
- a. Utilizzazioni idriche in essere;
 - b. Indice di utilizzazione;
 - c. Fabbisogni idrici per gli usi civili;
 - d. Fabbisogni idrici per l'agricoltura;
 - e. Fabbisogni idrici per le attività industriali e per innevamento;
 - f. Fabbisogni idrici per il deflusso minimo vitale.
4. Parte quarta – Pericolosità e rischio idrogeologici: dove si individuano e perimetrano le aree a rischio idrogeologico tutto il territorio provinciale in ottemperanza a quanto stabilito dal decreto legge n.180 del 11.06.98 e secondo le indicazioni del relativo atto di indirizzo emanato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 29.09.98. In particolare si tratta:
- a. Valore d'uso del suolo;
 - b. Pericolosità idrogeologica;
 - c. Rischio idrogeologico;
 - d. Schede descrittive delle aree a rischio idrogeologico
5. Parte quinta – Sistemazione dei corsi d'acqua e dei versanti: dove si definisce lo stato di fatto, le manutenzioni e la pianificazione degli interventi. In particolare si tratta:
- a. Catasto delle opere di sistemazione e dei dissesti;
 - b. Portate di piena;
 - c. Progettazione degli interventi di sistemazione dei corsi d'acqua;
 - d. Criteri di manutenzione degli alvei e delle opere di difesa;
 - e. Pianificazione e programmazione degli interventi;
 - f. Laminazione delle onde di piena.
6. Parte sesta – Ambiti fluviali: dove si individuano le aree di pertinenza lungo i principali corsi d'acqua provinciali e ne definisce i criteri di tutela al fine di salvaguardarne o di ripristinarne la funzionalità; il tutto ponendo particolare attenzione alla complessità degli ecosistemi acquatici e quindi alla molteplicità di funzioni che un corpo idrico

- superficiale svolge simultaneamente. In particolare si trattano:
- a. Ambiti di interesse idraulico;
 - b. Ambiti di interesse ecologico;
 - c. Ambiti di interesse paesaggistico;
 - d. Criteri di tutela e valorizzazione.
7. Parte settima – Indirizzi per la pianificazione: dove si illustrano gli altri strumenti in essere quali:
- a. Piano urbanistico provinciale;
 - b. Attività di settore.
8. Parte ottava – Norme di Attuazione: che regola l'uso del territorio e fornisce indicazioni e criteri per la pianificazione urbanistica di livello comunale e provinciale.

Di particolare interesse per questa fase di analisi dei tracciati è l'individuazione e perimetrazione delle aree a rischio idrogeologico. A tal fine il rischio idrogeologico, ovvero quello derivante da fenomeni di esondazione, frana o valanga, è definito dalla seguente relazione:

$$R = P * V * v$$

- dove:
- R: Rischio idrogeologico relativo ad una determinata area;
 - P: Pericolosità dell'evento calamitoso che può interessare l'area stessa;
 - V: Valore degli elementi presenti nell'area (persone, beni materiali e patrimonio ambientale);
 - v: vulnerabilità degli stessi elementi (funzione della loro esposizione all'evento calamitoso).

Il rischio può assumere valori compresi tra 0 e 1 ed è suddiviso in quattro classi:

- ✓ R4 molto elevato
- ✓ R3 elevato
- ✓ R2 moderato
- ✓ R1 basso.

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

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

I rischi connessi ai corsi d'acqua sono stati mappati nel elaborato *"Fascicolo - Carta della pericolosità idraulica"* cod. 2505-040205001-0101-OPP-00 e nel elaborato *"Fascicolo - Carta del rischio idraulico"* cod. 2505-040205002-0101-OPP-00.

Mentre gli altri rischi, geologico e da valanghe, sono stati mappati rispettivamente negli elaborati *"Fascicolo - Carta del rischio frane"* cod. 2505-040205003-0101-OPP-00 e *"Fascicolo - Carta del rischio valanghe"* cod. 2505-040205004-0101-OPP-00.

Piano provinciale di tutela della qualità dell'aria di Trento

La provincia autonoma di Trento ha approvato con Deliberazione della Giunta Provinciale n° 2051 del 21 settembre 2007 il Piano Provinciale di Tutela della Qualità dell'Aria (di seguito PPTQA). In particolare, tale piano è stato redatto secondo le indicazioni del Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio 1 ottobre 2002, n°261 "Regolamento recante le direttive tecniche per la valutazione preliminare della qualità dell'aria ambiente, i criteri per l'elaborazione del piano e dei programmi di cui agli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 4 agosto 1999, n°351" (decreto ad oggi abrogato e sostituito dal D.Lgs. 155/10 - NdR). Come evidenziato all'art. 1 del PPTQA, esso si configura come uno strumento di "pianificazione e coordinamento delle strategie di intervento volte a garantire il mantenimento della qualità dell'aria ambiente nella Provincia di Trento, laddove è buona, e il suo miglioramento, nei casi in cui siano stati individuati elementi di criticità".

Al fine di raggiungere gli obiettivi di qualità e tutela in esso contenuti, il PPTQA articola in tre momenti principali le attività da porre in essere: CONOSCERE, INTERVENIRE, MONITORARE-ADEGUARE.

La conoscenza dello stato di fatto della qualità dell'aria è evidentemente la base su cui si possono poi programmare e pianificare gli interventi nonché calibrare i piani di monitoraggio ed adeguamento dei dati disponibili. Ecco allora che il piano fornisce un dettagliato quadro dello stato di salute dell'aria e delle concentrazioni dei principali inquinanti, rapportandoli anche ai limiti di legge vigenti. I dati riportati sono frutto di una accurata campagna di analisi dei dati raccolti dalle reti di monitoraggio fisse e mobili presenti sul territorio rispondenti alle caratteristiche da normativa. L'analisi effettuata ha consentito di arrivare alla definizione di una zonizzazione del territorio provinciale. Tale zonizzazione, in conformità alle previsioni della normativa sovraordinata, si basa sostanzialmente sulla valutazione dei livelli dei vari agenti inquinanti e sul loro raffronto con i relativi valori limite. Si sono così individuate quattro zone in cui:

- i livelli di uno o più inquinanti comportano il rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme;
- i livelli di uno o più inquinanti eccedono il valore limite aumentato del margine di tolleranza ($>VL+MDT$);
- i livelli di uno o più inquinanti sono compresi tra il valore limite ed il valore limite aumentato del margine di tolleranza ($>VL, <VL+MDT$);
- i livelli degli inquinanti sono inferiori ai valori limite e tali da non comportare il rischio di superamento degli stessi ($<SVS$).

Ai fini della verifica della classificazione delle zone si è proceduto basandosi sull'individuazione dei superamenti delle soglie di valutazione superiore ed inferiore dei vari inquinanti, oltre che

su considerazioni relative a parametri di similitudine qualitativa, territoriale e climatologica delle singole aree, prendendo i confini comunali come base per la definizione geometrica delle zone. Particolare attenzione è stata posta all'appartenenza dei vari comuni ai medesimi bacini aerologici. A conclusione di tale processo si sono individuate due zone così definite:

- Zona A (IT0401) dove le concentrazioni di almeno un inquinante considerato superano o rischiano di superare i limiti previsti dal D.M. 60/2002 (decreto ad oggi abrogato e sostituito dal D.Lgs. 155/10 – NdR), ovvero dove almeno per un inquinante viene superata la soglia di valutazione superiore (SVS). Si tratta quindi di zone di risanamento sottoposte a piani di Azione;
- Zona B (IT0402) dove le concentrazioni di tutti gli inquinanti considerati risultano inferiori sia al Valore Limite (VL) che alla SVS. Si tratta quindi di zone di mantenimento sottoposte a piani di Mantenimento.

Tenendo conto dei dati raccolti, il piano individua una serie di azioni volte sia a ridurre le emissioni esistenti così da rientrare nei limiti di legge ed in generale migliorare la qualità dell'aria che ad evitare che si vadano a creare nuove fonti di emissioni nocive eccessive, così da evitare la possibile necessità di ricorso a misure di emergenza. Le azioni così individuate sono state suddivise in azioni conoscitive, azioni immediate, azioni di pianificazione, azioni informative ed accordi locali, regionali e transfrontalieri. In particolare, le azioni immediate e di pianificazione sono state poi ulteriormente articolate a seconda della natura delle fonti inquinanti (settore trasporti, civile, industriale).

Il PPTQA definisce infine i criteri e le modalità delle attività di monitoraggio, fondamentali per la verifica dell'efficacia delle azioni poste in essere e per l'eventuale ricalibratura delle stesse.

In allegato B/2.3.4 è riportato il PPTQA

3 COMPATIBILITA' DELL'INTERVENTO CON IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE VALENZE NEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE GENERALE

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

Inoltre al termine dell'analisi dei diversi strumenti viene riportata una tabella riassuntiva che, ripercorrendo tutti i tracciati, mette in evidenza le interferenze degli stessi, con il sistema vincolistico in esame.

Piano Territoriale Regionale di Coordinamento Veneto (PTRC) VIGENTE

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

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

Il risultato è costituito dagli "Ambiti unitari di pianificazione di livello regionale con particolare considerazione dei valori paesistici ed ambientali", che formano il complesso dei siti interessati da problemi di natura paesistica e di valori naturalistici e ambientali sui quali va attivato un processo di pianificazione atto a fornire, ai diversi livelli territoriali, la normativa per la tutela delle aree, il controllo degli interventi e le modalità del processo di pianificazione. In tutte le altre parti del territorio regionale i valori paesistici e ambientali sono affidati per la salvaguardia e valorizzazione al livello comunale, attraverso lo strumento del P.R.G. o con sue varianti, in attuazione delle direttive di P.T.R.C..

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

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

La Regione ha inoltre avviato il censimento e la catalogazione dei *parchi e dei giardini di interesse storico e architettonico* che, pur non contemplati dalle leggi per la tutela delle cose di

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

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

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

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

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

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

Piano Territoriale Regionale di Coordinamento Veneto (PTRC) ADOTTATO

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

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

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

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

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

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

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

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

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Vicenza

Il PTCP di Vicenza individua nella Tavola n°1, la Carta dei Vincoli e della Pianificazione territoriale (Allegato Carta PTCP di Vicenza), i vincoli previsti dal Codice dei beni culturali e del

paesaggio, D.Lgs.42/2004, il vincolo idrogeologico e forestale e il vincolo sismico, riferiti all'articolo 34 delle Norme tecniche adottate del piano.

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

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

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

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

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

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

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

- il sistema dei beni archeologici di interesse provinciale;
- il sistema dei centri storici;
- manufatti dell'archeologia industriale;
- il sistema delle ville venete;
- sistema dei complessi ed edifici di pregio architettonico di interesse provinciale e le relative pertinenze;
- areali con sistemazioni agrarie di pregio paesaggistico;
- sistema delle strade storiche;
- sistema dei grandi alberi;
- altri beni storico-culturali;
- ambiti di interesse paesaggistico da tutelare e valorizzare;
- atlante del patrimonio culturale, architettonico, archeologico e paesaggistico della Provincia di Vicenza

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

- Centri Storici;
- L'ambiente insediativo medievale-rinascimentale;
- Le Ville Venete;
- L'ambiente insediativo del lavoro dell'Archeologia Industriale e delle città fabbrica;
- I centri Storici liberty delle terme e della salute;

- Sistema dei Grandi Edifici Monastici e dei luoghi di culto;
- Sistema delle Città Murate, manufatti difensivi e siti fortificati;
- Il sistema museale;
- Luoghi ed elementi della Grande Guerra;
- Gli edifici e pertinenze delle Stazioni delle Ferrotramvie risalenti ai primi del 900.

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

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

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

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

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

Nella suddetta individuazione sono evidenziati i manufatti oggetto della tutela di cui al D.Lgs.42/2004 (ex Legge 1089/1939). Il P.T.C.P. dispone una apposita e specifica normativa di recupero, valorizzazione e tutela applicabile alle ville venete, diversificandola in funzione delle loro caratteristiche peculiari e del valore documentale ad esse attribuito. Nello specifico, il

P.T.C.P. effettua la seguente distinzione tra le ville venete: di interesse provinciale (art.45 delle NA del PTCP), di particolare interesse provinciale (art.46 delle NA del PTCP) e le ville del Palladio (art.47 delle NA del PTCP).

Per il sistema dei complessi ed edifici di pregio architettonico di interesse provinciale e le relative pertinenze (art.49 delle NA del PTCP) nella Tavola n°5 si annoverano come centri di spiritualità e dei grandi edifici monastici (art.50 delle NA del PTCP) i principali santuari e manufatti di culto; poi si evidenziano anche il sistema delle città murate, dei manufatti difensivi e dei siti fortificati (art.51 delle NA del PTCP), i luoghi e gli elementi della grande guerra (art.52 delle NA del PTCP), i musei (art.53 delle NA del PTCP), le stazioni ferroviarie storiche e di pregio architettonico di interesse provinciale (art.54 delle NA del PTCP), gli elementi dell'Architettura del Novecento (art.54 delle NA del PTCP).

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

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

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

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

Piano Urbanistico Provinciale di Trento

Nel PUP si evidenziano e valorizzano gli aspetti ambientali e paesaggistici che hanno rilievo nel caratterizzare l'identità del Trentino e dei suoi territori.

La sintesi delle informazioni sull'assetto storico-culturale del territorio contribuisce a definire il progetto di PUP per quanto riguarda gli elementi identitari utili alla pianificazione urbanistica delle comunità e alla programmazione strategica locale.

L'analisi delle tracce storiche evidenzia in particolare:

- il sistema dei *beni religiosi*, in cui chiese, conventi e santuari partecipano a una complessa rete che riflette sia la dimensione dei comuni, sia altre centralità legate al culto e ai siti conventuali, in una struttura organizzativa che in parte è diversa da quella civile e che caratterizza vivacemente alcuni luoghi;
- il sistema dei *manufatti difensivi*, dove castelli, mura e fortificazioni medievali rimangono come traccia della suddivisione territoriale delle competenze politiche e giurisdizionali, del controllo delle attività economiche e delle strategie difensive, in cui si riconoscono i sistemi maggiormente coesi della Valle dell'Adige e della Valsugana;
- il sistema dei *manufatti insediativi*, composto da ville, baite, masi, giardini storici, mulini e terme, in quanto segno della diffusa presenza dell'uomo sul territorio e della sua acculturazione;
- il sistema delle *fortificazioni e dei monumenti del XIX e XX secolo*, legato alle numerose tracce della prima guerra mondiale, esemplificativo delle diverse competenze politiche e giurisdizionali sul territorio e delle strategie difensive, nonché rappresentativo di uno dei momenti storici più significativi per l'identità trentina.

Oltre a tali sistemi, compresi tra gli elementi strutturali del territorio, nell'inquadramento strutturale, ovvero la Tavola n°1 del PUP, si individua uno specifico tematismo dedicato ai *beni rappresentativi* sotto il profilo dell'identità del territorio. Si tratta di oltre 100 *siti archeologici*, significativi sotto il profilo cronologico e culturale della presenza dell'uomo sul territorio provinciale e di circa 400 *beni architettonici*, selezionati sulla base di peculiari caratteri architettonici e storici, di rappresentatività tipologica, di distribuzione sul territorio, di compenetrazione con ambientazioni e paesaggi particolarmente significativi, di esemplificazione storico-tipologica dello sviluppo urbano, di appartenenza a categorie tipologiche che hanno segnato specifiche reti territoriali.

I beni individuati con tale selezione, di cui il PUP stabilisce l'aggiornamento e la progressiva integrazione, assumono la valenza di invarianti, in quanto elementi che rappresentano le specificità e i valori del patrimonio culturale che segna il territorio trentino.

Ai fini della valorizzazione dei sistemi di beni culturali sono state attuate anche specifiche iniziative progettuali, come il "progetto memoria", per il recupero e la valorizzazione del sistema dei forti della prima guerra mondiale.

AUTOSTRADA A31 TRENTO - ROVIGO
TRONCO TRENTO - VALDASTICO - PIOVENE ROCCHETTE

Tracciati [intervalli chilometrici aggregati]	Distribuzione per tipologia opere [riferimento a carreggiata nord]		Principali interferenze "Sistema Paesaggistico" PTCP_Vicenza	Principali interferenze "Vincoli e Pianificazione territoriale" PTCP_Vicenza	Principali interferenze "Sistema Invarianti" PUP_Trento	Principali interferenze "Sistema Territoriale Rurale e rete Ecologica" PTRC_Vaneto
	Opera	Estensione				
T1 - T2 - T3 - T4 - T5 - T6 da km 0+000 a km 7+000	Viadotto	1.075	15,36%	Nei tratti all'aperto i tracciati attraversano delle Aree agricole del PTRC e dei Corsi d'acqua	Tratto fuori piano	I tracciati attraversano delle Aree agropollitane in pianura e Prati stabili
	Galleria	2.465	35,21%			
	Trincea/Raso/ Rilevato	3.460	49,43%			
T1 - T2 - T3 - T4 - T6 da km 7+000 a km 23+350	Viadotto	2.827	17,24%	Nei tratti all'aperto interferisce con delle Zone boscate , Aree con vincolo idrogeologico e Corsi d'acqua . Al km 12.50 in viadotto attraversa un Area di tutela paesaggistica del PTRC e un area PAI	Tratto fuori piano	Nel tratti all'aperto attraversano Corsi d'acqua vincolati in viadotto oltre a delle Aree agropollitane in pianura , Praterie e Corridoi ecologici
	Galleria	11.619	70,85%			
	Trincea/Raso/ Rilevato	1.904	11,61%			
T1 - T2 da km 23+350 a km 42+500	Viadotto	473	2,47%	Il tratto si sviluppa prevalentemente in galleria mentre nei tratti all'aperto interferisce con degli Ambiti boscati e Canali storici	Tratto fuori piano	Il tratto si sviluppa prevalentemente in galleria e la principale interferenza si riferisce all'intersezione con un Sistema di fraglie al km 39.50
	Galleria	17.900	93,47%			
	Trincea/Raso/ Rilevato	777	4,06%			
T1 da km 42+200 a km 57+300	Viadotto	1.123	7,44%	Nei tratti all'aperto i tracciati attraversano delle Aree agricole del PTRC e dei Corsi d'acqua	Tratto fuori piano	Il tratto si sviluppa prevalentemente in galleria e passa nei pressi di 2 Sorgenti ai km 48 e 49 e una Miniera storica al km 51.50. Al km 42 e nel tratto finale il tracciato attraversa una Viabilità storica , un' Area agricola di pregio e un Paleoalveo nei pressi della A22.
	Galleria	13.790	91,32%			
	Trincea/Raso/ Rilevato	187	1,24%			
Variante A da km 0+000 a km 21+000	Viadotto	4.320	20,95%	Il tratto è in variante dal km 3 al km 6 e dal km 10 al km 14. Nel primo caso si discosta di poco dal percorso del T1 mentre nel secondo caso attraversa delle Zone Boscate e passa non distante da dei Centri storici di grande interesse	Tratto fuori piano	Il tratto è in variante dal km 3 al km 6 e dal km 10 al km 14. Nel primo caso si discosta di poco dal percorso del T1 mentre nel secondo caso attraversa delle Aree agropollitane di pianura con tratti all'aperto in trincea, rilevato e 3 viadotti
	Galleria	8.869	43,01%			
	Trincea/Raso/ Rilevato	7.434	36,05%			
Variante B da km 0+000 a km 21+000	Viadotto	5.500	26,50%	Nei tratti all'aperto i tracciati attraversano delle Aree agricole del PTRC e dei Corsi d'acqua	Tratto fuori piano	Il tratto è in variante dal km 7 al km 16 e attraversa delle Aree agropollitane di pianura con tratti all'aperto in trincea, rilevato e 7 viadotti
	Galleria	6.203	29,89%			
	Trincea/Raso/ Rilevato	9.051	43,61%			

Tabella 4: Tracciati ed interferenze con il sistema di vincoli e valenze