COMMITTENTE:

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

PROGETTAZIONE:

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

U.O. AMBIENTE E ARCHEOLOGIA

PROGETTO PRELIMINARE

NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA - TRIESTE
TRATTA AEROPORTO MARCO POLO – PORTOGRUARO

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

RELAZIONE GENERALE

SCALA: -

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
L345	00	R	22	RG	SA000P	001	A

Rev	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato	Data
A	EMISSIONE ESECUTIVA	F.Ventura S.Occhi	Novembre 2010	G.Dajelli V. Morelli	Novembre 2010	D.Fochesato	Novembre 2010	A.Martino	Novembre 2010

ITALFERR S.p.A.
Dott. Arch. Antonello Martino
Ordine Architetti di Roma
n. 10485

File: L34500R22RGSA000P001Adoc

n. Elab.: 1

Progetto cofinanziato
dalla Unione Europea

INDICE

1 PREMESSA 5

1.1 INTRODUZIONE 5

1.2 SCOPO DEL DOCUMENTO 5

2 APPROCCIO METODOLOGICO 7

2.1 IL SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE 7

2.2 DOCUMENTI ALLEGATI 12

2.3 ENTI CONTATTATI PER LA RACCOLTA DEI DATI 13

3 SEZIONE I - INQUADRAMENTO GENERALE 14

3.1 OBIETTIVI GENERALI DELL'OPERA 14

3.2 INQUADRAMENTO AMMINISTRATIVO 20

4 SEZIONE II - RICOGNIZIONI 23

4.1 PREMESSA METODOLOGICA 23

4.2 LEGISLAZIONE E ATTUAZIONE IN MATERIA DI PIANIFICAZIONE ORDINARIA 24

4.3 PIANIFICAZIONE SETTORIALE 29

4.3.1 Pianificazione nel settore dei trasporti 29

4.3.2 Pianificazione di tutela ambientale 30

4.4 PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE SOCIO-ECONOMICA 32

5 SEZIONE III - ANALISI 33

5.1 PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE ORDINARIA 33

5.1.1 Livello territoriale 33

5.1.1.1 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto (PTRC) 33

5.1.1.2 Piani d'area 45

5.1.1.2.1 Palav 45

5.1.1.2.2 Palalvo 46

5.1.1.2.3 Area Sandonatese 47

5.1.1.3 Piano Territoriale Coodinamento Provinciale della Provincia di Venezia (PTCP Venezia) 48

5.1.1.3.1 La struttura delle NTA del PTCP di Venezia 48

5.1.1.3.2 Macro-obiettivi del PTCP di Venezia 49

5.1.1.3.3 Sistema delle aree di interesse ambientale 53

5.1.1.4 Piano Territoriale Coodinamento Provinciale della Provincia di Treviso (PTCP Treviso) 55

5.1.2 Livello locale *57*
5.1.2.1 Premessa 57
5.1.2.2 Considerazioni di sintesi 57
5.1.2.3 Piani Regolatori Generali Comunali (PRG) della Provincia di Venezia 58
5.1.2.4 Piani Regolatori Generali Comunali (PRG) della Provincia di Treviso 59

5.2 PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE SETTORIALE 59

5.2.1 Settore dei Trasporti *59*
5.2.1.1 Livello sovranazionale e interistituzionale 59
5.2.1.1.1 Indirizzi dell'unione europea 59
5.2.1.1.2 Accordi interistituzionali per lo sviluppo del progetto 70
5.2.1.1.3 Accordi di programma con il gruppo Ferrovie dello Stato 73
5.2.1.1.4 Intesa Istituzionale di Programma 73
5.2.1.2 Livello nazionale e regionale 74
5.2.1.2.1 Il primo programma delle infrastrutture strategiche 74
5.2.1.2.2 Piano generale dei Trasporti (PGT) 75
5.2.1.2.3 Piano Regionale dei Trasporti della Regione Veneto (PRT) 77
5.2.1.2.4 Contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti RFI 85

5.2.2 Pianificazione di carattere ambientale *87*
5.2.2.1 Il quadro pianificatorio adottato dalle Autorità di Bacino competenti 87
5.2.2.1.1 Criteri di pericolosità adottati dai Piani di Assetto Idrogeologico 89
5.2.2.2 Piano tutela delle acque 93
5.2.2.3 Piano regionale di tutela e risanamento dell'amosfera (PRTRA) Regione Veneto 97
5.2.2.4 Piano Regionale Attività di Cava (PRAC) 101

5.2.3 Vincoli e discipline di tutela *107*
5.2.3.1 Riferimenti legislativi e programmatici 107
5.2.3.2 Caratteristiche dell'Aspetto Ambientale 108
5.2.3.2.1 Vincoli paesaggistici 110
5.2.3.2.2 Vincoli idrogeologici 110
5.2.3.2.3 Aree naturali protette 110

5.3 PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE SOCIO-ECONOMICA 116

5.3.1 Il Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 ..... *116*

5.3.2 Programma Operativo del Veneto *117*

5.3.3 Il Programma Regionale di Sviluppo della Regione Veneto *118*

6 SEZIONE IV – VALUTAZIONI E CONCLUSIONI 121

6.1 INTERFERENZE CON IL REGIME VINCOLISTICO E DI TUTELA 121

6.2 RAPPORTI DI COERENZA CON GLI OBIETTIVI DI PIANI E PROGRAMMI 124

6.2.1 Pianificazione e programmazione ordinaria *124*

6.2.2 Pianificazione e programmazione nel settore dei Trasporti *124*

6.2.3 Pianificazione di carattere ambientale *125*

6.2.4 Pianificazione e programmazione socio-economica *125*

6.3 CONCLUSIONI E VALUTAZIONI DELLA SIGNIFICATIVITÀ 125

6.3.1 Impatto legislativo *125*

6.3.2 Modifica dello stato iniziale *127*

6.3.3 Percezione degli stakeholder *127*

7 APPENDICE A) QUADRO RIEPILOGATIVO DEI RAPPORTI DI CONFORMITÀ CON LA PIANIFICAZIONE LOCALE 129

8 APPENDICE B) QUADRO RIEPILOGATIVO DEI RAPPORTI DI CONFORMITÀ CON LA DISCIPLINA DI TUTELA 144

QUADRO RIEPILOGATIVO DEI RAPPORTI DI CONFORMITÀ CON LA DISCIPLINA DI TUTELA 144

1 PREMESSA

1.1 Introduzione

La nuova linea ferroviaria ad alta capacità Venezia-Trieste-Lubiana pone tra gli obiettivi principali l'evoluzione del trasporto tra l'Italia e i Paesi dell'Europa centro-orientale attraverso lo sviluppo di un sistema ferroviario rapido e affidabile, e l'integrazione del suddetto sistema con quello infrastrutturale portuale dell'Alto Adriatico, per il raggiungimento di un efficace trasporto intermodale.

In tale ambito si pone la tratta oggetto del presente studio che congiunge l'Aeroporto Marco Polo (Venezia) a Portogruaro.

Si tratta di un'opera strategica pertanto assoggettabile a Valutazione di Impatto Ambientale sulla base del progetto preliminare ai sensi della Legge 443/2001 "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive" (cosiddetta Legge Obiettivo).

Si tenga presente che tutte **le verifiche relative a strumenti programmatici, allo stato dei vincoli e alle discipline di tutela sono aggiornate al 30 settembre 2010.**

1.2 Scopo del documento

Il presente studio è stato redatto ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale, rispetto della normativa vigente costituita dalla Parte II del D.lgs 152/2006 ("Testo unico in materia di ambiente") e s.m.i.

Scopo dello studio di impatto ambientale è quello di caratterizzare le condizioni ambientali presenti nel territorio coinvolto dalla realizzazione del lavoro, identificare le eventuali perturbazioni generate dalla realizzazione ed esercizio della linea nella sua nuova configurazione, caratterizzare le misure gestionali, mitigative o compensative che si rendessero necessarie per ottimizzare l'inserimento delle opere nel contesto interessato.

Per l'individuazione dei contenuti e le modalità di trattazione, lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) è stato redatto ai sensi del DPCM 27/12/1988 ("Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 L 8 luglio 1986, n. 394, adottate ai sensi dell'art. 3 del PDCM 10 agosto 1988, n. 377").

Nell'ambito dello SIA, la finalità principale del quadro di riferimento programmatico è quella di fornire gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale.

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

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

Pur nel rispetto del dettato del DPCM 27.12.1988, la peculiarità del rapporto opera-ambiente in esame hanno prospettato la necessità di una contestualizzazione della architettura tipo prevista dal citato atto normativo e del tradizionale repertorio di elaborati contenuti nello SIA.

In ragione di tale considerazione, il Quadro di Riferimento Programmatico si articola secondo la seguente struttura:

	Fase	*Finalità e contenuti*
1	Ricognitiva	Ricostruzione della legislazione e della attuazione seguita dalla regione Veneto, dagli altri Enti territoriali e locali, nonché dagli organi funzionali in tema di pianificazioni e programmazioni all'interno delle quali è inquadrabile l'opera in esame
2	Analitica	Descrizione dei contenuti degli atti di pianificazione e programmazione indagati, con particolare riferimento agli aspetti direttamente ed indirettamente riconducibili all'opera in progetto
3	Valutativa	- Individuazione e descrizione dei rapporti di coerenza dell'opera in esame con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti di pianificazione e programmazione esaminati. - Individuazione dei rapporti di conformità con gli strumenti di pianificazione locale e con il sistema delle tutele ambientali.

Tabella 1 - Le fasi operative del quadro di riferimento programmatico

A seguito della ricostruzione del contesto programmatico, nella fase di analisi (SEZIONE III - ANALISI) sono stati illustrati i principali contenuti riferibili alla opera in oggetto.

In particolare, per quanto concerne la pianificazione locale, considerando da un lato la valenza sopranazionale dell'opera in esame e, dall'altro, quella strettamente locale degli strumenti di pianificazione di comuni di piccole dimensioni, la fase valutativa appare destinata ad essere improntata più alla verifica di conformità che non certo alla identificazione delle coerenze.

Ne consegue che la analisi dei piani regolatori comunali ha dato indicazioni solo relativamente ai possibili impatti tra la infrastruttura di progetto ed il sistema degli usi programmati del suolo da detti strumenti previsti.

Il tema dei rapporti tra opera e disciplina di tutela è stato affrontato in uno specifico capitolo (Paragrafo 5.2.3 - Vincoli e discipline di tutela) con riferimento a:

- Vincoli paesaggistici;
- Vincoli idrogeologici;
- Sistema delle aree protette, intendendo con quest'ultimo termine sia quelle propriamente dette ai sensi della L394/94, sia aree SIC e ZPS.

Il tema dei rapporti di coerenza tra opera ed obiettivi perseguiti dagli strumenti di pianificazione è stato affrontato nella SEZIONE IV – VALUTAZIONI E CONCLUSIONI.

2 APPROCCIO METODOLOGICO

2.1 Il Sistema di Gestione Ambientale

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

La caratterizzazione delle condizioni ambientali del territorio condotta nell'ambito dello SIA è volta all'individuazione degli aspetti ambientali significativi (AAS) generati dalla realizzazione dell'intervento in esame, riconducibili alle scelte progettuali dell'opera, in termini di modifiche del territorio legate alla presenza dell'opera una volta realizzata.

La valutazione degli impatti associati agli aspetti ambientali (AA) viene svolta attraverso un processo articolato secondo le tre fasi di seguito elencate:

1. Identificazione degli AA
2. Descrizione degli AA
3. Valutazione di significatività degli AA.

Il metodo utilizzato per l'identificazione degli aspetti ambientali di progetto si basa sulla correlazione fra gli elementi tipologici di un'opera (tipologie di opera prevalenti) e gli aspetti ambientali, individuati in base alla scomposizione della matrice "ambiente" in argomenti omogenei.

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

- Rilevati
- Trincee
- Gallerie naturali
- Gallerie artificiali
- Viadotti
- Viabilità
- Stazioni ferroviarie
- Elettrodotti
- SSE[1]

[1] Sottostazioni elettriche.

- Siti deposito approvigionamento
- Fase di cantiere

Gli aspetti ambientali individuati consistono in:

1. Programmazione e pianificazione territoriale
2. Sistema dei vincoli e delle aree protette
3. Acque (acque superficiali e sotterranee, consumi di risorse idriche, scarichi idrici)
4. Emissioni in atmosfera
5. Suolo e sottosuolo (geologia e geolitologia, uso e consumo del suolo)
6. Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi e rete ecologica)
7. Morfologia del paesaggio e visualità
8. Beni storici e architettonici
9. Archeologia
10. Rumore
11. Vibrazioni
12. Emissioni ionizzanti e non ionizzanti
13. Sistema antropico (salute pubblica, aspetti socio-economici, sistema insediativo infrastrutturale)

La tabella seguente contiene la correlazione tra ogni tipologia d'opera e relativo aspetto ambientale.

TIPOLOGIA DI OPERA	ASPETTO AMBIENTALE												
	Programmazione e Pianificazione Territoriale	Sistema Vincoli e Aree Protette	Acque	Emissioni in Atmosfera	Suolo e Sottosuolo	Vegetazione Flora Fauna Ecosistemi	Morfologia Paesaggio e Visualità	Beni Storici e Architettonici	Archeologia	Rumore	Vibrazioni	Emissioni Ionizzanti e Non	Sistema Antropico
Rilevato	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X
Trincea	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X
Galleria Naturale			X		X								
Galleria Artificiale	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X
Viadotto	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X
Viabilità	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X
Stazione/Fermata	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X
Elettrodotto	X	X		X	X	X		X	X			X	X
S.S.E.	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X	X
Sito deposito/approvvigionamento	X	X	X	X	X	X	X	X	X				X
Fase di Cantiere	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X

Tabella 2 - Matrice di Correlazione Tipologia Opera-Aspetto Ambientale coinvolto nel Processo di Progettazione

Gli aspetti ambientali, identificati secondo le modalità riportate nel paragrafo precedente, vengono descritti nello SIA, nei tre Quadri di riferimento (Programmatico, Progettuale e Ambientale) al fine di fornire informazioni relative alle caratteristiche e specificità che essi assumono nel progetto analizzato.

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE **Argomenti e Componenti**		**SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE** **Aspetti Ambientali**
Quadro di Riferimento Programmatico	Programmazione e pianificazione sovraordinata e locale (SEZIONE II - RICOGNIZIONI, cap. 4.2"Legislazione e attuazione in materia di pianificazione ordinaria", cap. 4.3.1"Pianificazione nel settore dei trasporti"; cap. 4.4"Pianificazione e programmazione socio-economica";SEZIONE III - ANALISI, cap. 5.1 "Pianificazione e programmazione ordinaria", cap.5.2.1 "Settore dei Trasporti", cap. 5.2.2 "Pianificazione di carattere ambientale", cap. 5.3 "Pianificazione e programmazione socio-economica") Aree protette, vincoli e discipline di tutela (SEZIONE II - RICOGNIZIONI, cap. 4.3.2 "Pianificazione di tutela ambientale", SEZIONE III - ANALISI, cap. 5.2.3 "Vincoli e discipline di tutela")	1. Programmazione e pianificazione territoriale 2. Sistema vincoli e aree protette
Quadro di Riferimento Progettuale	Gestione dei materiali di risulta e individuazione dei siti di approvvigionamento e smaltimento (…)	3. Suolo e sottosuolo
Quadro di Riferimento Ambientale	Componente Atmosfera (Cap.2) Componente Ambiente idrico (Cap.3) Componente Suolo e sottosuolo (Cap.4) Componente Vegetazione, flora, fauna (Cap.5) Componente ecosistemi (Cap.6) Componente rumore (Cap.8) Componente vibrazioni (Cap.9)	4. Emissioni in atmosfera 5. Acque 6. Suolo e sottosuolo 7. Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi 8. Rumore 9. Vibrazioni

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE **Argomenti e Componenti**	**SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE** **Aspetti Ambientali**
Campi elettromagnetici (Cap.10) Componente salute pubblica (Cap.11	10. Emissioni ionizzanti e non 11. Sistema antropico
Componente paesaggio (Cap.12) Beni storici e architettonici (Cap.12) Archeologia (Cap.13)	12. Morfologia del paesaggio e visualità 13. Beni storici e architettonici 14. Archeologia

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

La valutazione della significatività degli aspetti ambientali (AA) individuati è effettuata in base ai seguenti criteri:

1. Impatto legislativo;
2. Modifica dello stato iniziale;
3. Percezione degli Stakeholders.

Di seguito si riporta la descrizione di tali criteri.

1. Impatto legislativo

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

2. Modifica dello stato iniziale

Con tale criterio vengono analizzate le modifiche che l'aspetto ambientale può subire in relazione alle fasi di costruzione e/o di esercizio dell'opera.

L'aspetto ambientale è da considerare significativo in base ai seguenti parametri:

- potenzialità di accadimento (in termini di presenza/assenza);
- reversibilità dell'impatto in assenza di misure di mitigazione.

3. Percezione degli stakeholders

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

La valutazione di significatività è resa in base all'esperienza aziendale.

Un aspetto ambientale è pertanto considerato significativo quando si ritiene che lo stesso sia percepito come problematico da parte di soggetti pubblici o privati.

2.2 Documenti allegati

Nella tabella seguente sono riportati gli elaborati relativi al Quadro di Riferimento Programmatico.

CODIFICA DOCUMENTO	SCALA	TITOLO
L 3 4 5 0 0 R 2 2 R G S A 0 0 0 P 0 0 1 A	-	Quadro di Riferimento Programmatico - Relazione Generale
L 3 4 5 0 0 R 2 2 N 3 S A 0 0 0 P 0 0 1 A	1:25.000	Inquadramento geografico amministrativo su ortofoto
L 3 4 5 0 0 R 2 2 N 5 S A 0 0 0 P 0 0 1 A	1:5.000	Carte dei PRG Comunali - Comune di Venezia
L 3 4 5 0 0 R 2 2 N 5 S A 0 0 0 P 0 0 2 A	1:5.000	Carte dei PRG Comunali - Comune di Marcon
L 3 4 5 0 0 R 2 2 N 5 S A 0 0 0 P 0 0 3 A	1:5.000	Carte dei PRG Comunali - Comune di Quarto d'Altino
L 3 4 5 0 0 R 2 2 N 5 S A 0 0 0 P 0 0 4 A	1:5.000	Carte dei PRG Comunali - Comune di Meolo
L 3 4 5 0 0 R 2 2 N 5 S A 0 0 0 P 0 0 5 A	1:5.000	Carte dei PRG Comunali - Comune di Musile di Piave
L 3 4 5 0 0 R 2 2 N 5 S A 0 0 0 P 0 0 6 A	1:5.000	Carte dei PRG Comunali - Comune di San Donà di Piave
L 3 4 5 0 0 R 2 2 N 5 S A 0 0 0 P 0 0 7 A	1:5.000	Carte dei PRG Comunali - Comune di Eraclea
L 3 4 5 0 0 R 2 2 N 5 S A 0 0 0 P 0 0 8 A	1:5.000	Carte dei PRG Comunali - Comune di Torre di Mosto
L 3 4 5 0 0 R 2 2 N 5 S A 0 0 0 P 0 0 9 A	1:5.000	Carte dei PRG Comunali - Comune di San Stino di Livenza
L 3 4 5 0 0 R 2 2 N 5 S A 0 0 0 P 0 1 0 A	1:5.000	Carte dei PRG Comunali - Comune di Annone Veneto
L 3 4 5 0 0 R 2 2 N 5 S A 0 0 0 P 0 1 1 A	1:5.000	Carte dei PRG Comunali - Comune di Portogruaro
L 3 4 5 0 0 R 2 2 N 5 S A 0 0 0 P 0 1 2 A	1:5.000	Carte dei PRG Comunali - Comune di Gruaro
L 3 4 5 0 0 R 2 2 N 5 S A 0 0 0 P 0 1 3 A	1:5.000	Carte dei PRG Comunali - Comune di Fossalta di Portogruaro
L 3 4 5 0 0 R 2 2 N 5 S A 0 0 0 P 0 1 4 A	1:5.000	Carte dei PRG Comunali - Comune di Roncade
L 3 4 5 0 0 R 2 2 N 5 S A 0 0 0 P 0 1 5 A	1:5.000	Carte dei PRG Comunali - Comune di Mogliano Veneto

L345 00 R22 N4 SA 000 P001 A	1:10.000	Carta dei Vincoli e dei regimi di tutela (1 di 6)
L345 00 R22 N4 SA 000 P002 A	1:10.000	Carta dei Vincoli e dei regimi di tutela (2 di 6)
L345 00 R22 N4 SA 000 P003 A	1:10.000	Carta dei Vincoli e dei regimi di tutela (3 di 6)
L345 00 R22 N4 SA 000 P004 A	1:10.000	Carta dei Vincoli e dei regimi di tutela (4 di 6)
L345 00 R22 N4 SA 000 P005 A	1:10.000	Carta dei Vincoli e dei regimi di tutela (5 di 6)
L345 00 R22 N4 SA 000 P006 A	1:10.000	Carta dei Vincoli e dei regimi di tutela (6 di 6)
L345 00 R22 N2 SA 000 P001 A	1:50.000	Carta di localizzazione di SIC e ZPS in area vasta (1 di 2)
L345 00 R22 N2 SA 000 P002 A	1:50.000	Carta di localizzazione di SIC e ZPS in area vasta (2 di 2)

Tabella 3 - Elenco elaborati Quadro di Riferimento Programmatico

2.3 Enti contattati per la raccolta dei dati

- Banche dati Unione Europea;
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- Banche dati Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM);
- Sistema Informativo Territoriale Ambientale Paesaggistico (SITAP) del Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Direzione generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici;
- Soprintendenza dei Beni Archeologici del Veneto, Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Venezia, Belluno, Padova e Treviso
- Regione Veneto
- Provincia di Venezia;
- Provincia di Treviso;
- Amministrazioni dei Comuni della provincia di Venezia: Venezia, Marcon, Quarto d'Altino, Meolo, Musile di Piave, San Donà di Piave, Eraclea, Torre di Mosto, S. Stino di Livenza, Annone Veneto, Portogruaro, Fossalta di Portogruaro, Gruaro;
- Amministrazioni dei Comuni della provincia di Treviso: Roncade, Mogliano Veneto.

3 SEZIONE I - INQUADRAMENTO GENERALE

3.1 Obiettivi generali dell'opera

Nell'ambito del nuovo collegamento A.V./A.C. Venezia-Trieste-(Lubiana), nel corso degli anni sono state esaminate diverse ipotesi di tracciato. In particolare, la tratta Aeroporto Marco Polo (Venezia)–Portogruaro, analizzata nel presente studio, rappresenta una sottotratta di tale collegamento.

Una serie di ipotesi progettuali sviluppate negli anni si caratterizzavano principalmente per lo stretto affiancamento a Sud o a Nord all'autostrada A4 Torino–Trieste, in particolare con riferimento al tratto Meolo-Portogruaro. Ulteriori ipotesi di tracciato venivano altresì analizzate per risolvere il passaggio nell'area dell'abitato di Mestre e i collegamenti con la Stazione di Mestre e con le linee storiche.

A seguito della presentazione delle suddette alternative, la Regione Veneto con D.G.R. n° 1816 del 13/06/06 forniva alcuni elementi di indirizzo alla progettazione, in particolare riguardanti l'affiancamento della nuova linea all'autostrada A4.

Nello specifico, in base a valutazioni di carattere infrastrutturale, trasportistico e di assetto territoriale per la realizzazione della 3° corsia tra Quarto D'Altino e il Tagliamento, la Regione Veneto chiedeva a RFI di sviluppare una soluzione progettuale che nel tratto Quarto D'Altino-San Donà si distaccasse dall'affiancamento alla sede autostradale.

Successivamente, la Regione Veneto con D.G.R. n° 1083 del 17/04/07 chiedeva a RFI di prevedere che l'eventuale affiancamento della nuova linea ferroviaria Venezia-Trieste alla A4 non avvenisse nell'ambito territoriale della Regione Veneto.

Nel corso del 2002, nell'ambito del potenziamento dell'intero asse est-ovest in territorio italiano, è stato completato lo studio di fattibilità della nuova linea veloce Venezia - Trieste, che ha usufruito anche del sostegno finanziario della Commissione Europea. In particolare è stato già concluso uno studio di prefattibilità esteso da Venezia a Lubiana.

Per quanto riguarda l'Asse ferroviario europeo adriatico baltico il 12 ottobre 2006 il governo italiano ha firmato con i governi europei interessati una dichiarazione di sostegno all'inserimento di tale asse nella lista dei progetti prioritari europei.

Si tratta di una scelta totalmente condivisa dalla Regione che da tempo sollecita adeguate iniziative internazionali e del Governo federale austriaco affinché vengano superati i gravissimi colli di bottiglia (Semmering e Kor Alm) che impediscono un accettabile transito ferroviario da Tarvisio a Vienna.

A questo proposito, il tratto transfrontaliero italo-sloveno del Progetto Prioritario n. 6 delle TEN comprendente la sezione Trieste - Divača (nel tratto da Venezia a Budapest detto progetto prioritario coincide con il Corridoio paneuropeo 5 definito nella conferenza di Helsinki) è valutato importante e prioritario sia in un'ottica comunitaria che paneuropea ed è stato quindi fatto rientrare nell'ambito del programma di finanziamento comunitario Cross 5.

Si tratta di un progetto che prevede l'analisi strategica degli impatti positivi e negativi che la realizzazione dell'intero tracciato del Corridoio 5 avrà sullo sviluppo territoriale, sul sistema trasportistico, sull'assetto socio-economico e sull'ambiente nelle sue componenti naturali tenendo conto del quadro normativo vigente in ciascun Paese e di quello UE, con particolare riferimento alla sezione transfrontaliera italo-slovena.

Nel corso dell'anno 2007 è stato presentato uno Studio di Fattibilità della Linea AV/AC Venezia –Trieste, tratta Aeroproto Marco Polo (Venezia) – Portogruaro.

Lo sviluppo dello studio di fattiblità ambientale e la definizione delle opere di progetto hanno avuto sviluppo parallelo, con continui confronti tra gli estensori dello studio ambientale ed i progettisti della linea. Attraverso tali modalità è stato possibile pervenire ad una configurazione finale della linea che, nel rispetto delle funzionalità dell'opera e dei requisiti a base del progetto, consentisse la massima integrazione nel territorio.

Il presente Studio di Impatto Ambientale è stato svolto a partire e tenendo conto degli esiti del summenzionato Studio di Fattibilità.

Nell'affrontare gli obiettivi e le motivazioni poste alla base dell'opera, attività quest'ultima strumentale alla individuazione dei rapporti di coerenza con gli strumenti di pianificazione e programmazione nel seguito descritti, in primo luogo occorre distinguere con chiarezza due diversi piani:

- Il piano programmatico configurato dagli atti comunitari e nazionali;
- Il piano delle strategie di sviluppo perseguite da RFI S.p.A..

Per quanto attiene il piano programmatico e segnatamente per la pianificazione comunitaria, come più dettagliatamente descritto nel seguito, il progetto di una nuova direttrice ferroviaria AV/AC Venezia-Trieste, di cui fa parte la tratta oggetto del presente studio, è inserita nella pianificazione europea delle Reti Transeuropee di Trasporto Ferroviario, come progetto e asse prioritario 6[2] di Essen, che prevede la realizzazione a standard di alta velocità di una nuova infrastruttura ferroviaria da Lione a Trieste. L'estensione di tale progetto verso est rappresenta la sua integrazione con il Corridoio Paneuropeo V e la prosecuzione verso est della pianificazione comunitaria.

Inoltre, fa parte del ramo principale del Corridoio Paneuropeo V, che costituisce la prosecuzione verso l'est della pianificazione comunitaria (Cfr. Figura 1 e Figura 2).

Tali scelte sono state confermate con la Decisione n. 884/2004/CE che estende il progetto prioritario n. 6 ad oriente fino alla frontiera dell'Ungheria e dell'Ucraina.

Il Corridoio paneuropeo multimodale V si sviluppa lungo una direttrice principale ovest - est che collega l'Italia nord-orientale all'Ucraina, attraverso la Slovenia e l'Ungheria, dalla quale si diramano tre assi secondari che interessano a nord la Slovacchia, a sud l'area settentrionale della Croazia e la Bosnia Erzegovina.

Secondo l'identificazione dei dieci Corridoi paneuropei scaturita dalla seconda e terza Conferenza paneuropea sui trasporti (Creta, 1994; Helsinki, 1997) il Corridoio V risulta così composto:

- Asse principale: Venezia - Trieste - Koper (Capodistria) - Lubiana - Budapest - Kiev;

- Asse A: Bratislava - Žilina - Košice - Uzgorod;

- Asse B: Rijeka - Zagabria - Budapest;

- Asse C: Ploce - Sarajevo - Osijek - Budapest.

[2] Rete di trasporto Transeuropea. Progetti e assi prioritari: 6 – Asse ferroviario Lione – Treiste – Divaca/Koper – Divaca – Lubiana – Budapest – confine Ucraino.

La potenzialità di questo Corridoio è basata sul fatto che esso attraversa un ampio bacino naturale di traffici, dove ormai sono diventati estremamente importanti gli scambi tra i paesi dell' Europa Occidentale, in primo luogo dell' Italia, con i paesi attraversati direttamente dal Corridoio (Slovenia, Ungheria) o dalle sue diramazioni (Croazia, Bosnia Erzegovina, Repubblica Federale di Yugoslavia, Slovacchia) o che gravitano su di esso (Repubblica Ceca a Nord, Romania a Sud).

Il loro recepimento a livello nazionale, come noto, è avvenuto attraverso la Legge 443/01 "Legge Obiettivo" e la conseguente deliberazione CIPE di approvazione del Primo programma delle infrastrutture strategiche.

La delibera n.121 del 6 Dicembre 2001, all'Allegato 2, in cui sono riportati gli interventi trasportistici suddivisi per Regioni e macrotipologie, nella parti dedicate al Veneto e al Friuli Venezia Giulia per la macrotipologia "Corridoi ferroviari", riporta rispettivamente la «*Tratta AV Milano – Venezia*» e la «*Tratta friulana Venezia-Trieste-Ljubiana-Kiev (corridoio 5)*»[3], classificate come parti di sottosistemi infrastrutturali il cui insieme rappresenta la griglia di priorità delle reti infrastrutturali.

Pertanto, la tratta veneta della linea AV/AC Venezia-Trieste non era inclusa nel Primo Programma, ma lo è stata successivamente, con l'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la regione Veneto del 24 ottobre 2003.



Figura 1 - Rete dei trasporti Trans Europea. Assi e progetti prioritari

[3] Delibera CIPE 121/2001, Allegato 2, punto 7 Friuli Venezia Giulia



Figura 2 - Corridoio Paneuropeo V – Asse ferroviario 6 Lione – Budapest

La inclusione di dette linee ferrovie all'interno della Legge Obiettivo e del connesso Primo Programma di per sé stessa costituisce affermazione del «carattere strategico e di preminente interesse nazionale per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese» rivestito dall'opera.

Conseguentemente, **il primo obiettivo perseguito dalla linea Venezia – Trieste e dalla sua tratta Portogruaro – Ronchi dei Legionari può essere individuato nell'essere funzionale alla modernizzazione ed allo sviluppo del Paese**.

Ancorché la precedente affermazione possa sembrare una tautologia, peraltro comune a tutte le opere di Legge Obiettivo, la valenza strategica nei confronti dello sviluppo nazionale trova riscontro in alcuni fattori del contesto socio-economico e produttivo di livello comunitario, che possono essere così sintetizzati:

- La crescita economica dei paesi dell'Est Europa si tradurrà, quasi automaticamente, in un aumento delle esigenze di mobilità;
- L'allargamento a nuovi paesi della partecipazione all'Unione Europea ha comportato e comporta un aumento notevole dei flussi di trasporto nei nuovi Stati membri, soprattutto nelle zone transfrontaliere;
- La saturazione dei grandi assi, l'accessibilità delle regioni periferiche ed ultraperiferiche e l'ammodernamento delle infrastrutture dei paesi candidati renderanno necessari massicci investimenti.

Oltre ai suddetti fattori di contesto di livello europeo, quelli nazionali discendono in primo luogo dalla posizione geografica dell'Italia rispetto a questa nuova direttrice di traffici Est – Ovest, che risulta naturalmente vocata ad intercettarla, e dalla dotazione infrastrutturale che il quadrante orientale può offrire già allo stato attuale.

Ci si riferisce in particolare al sistema dei porti dell'Alto Adriatico, ed in primo luogo a quelli di Trieste e di Venezia, i quali costituiscono una risorsa che la nuova linea ferroviaria contribuirebbe e a rilanciare ed a valorizzare, inserendoli all'interno di una rete di livello sopranazionale e plurimodale.

La realizzazione del Corridoio V, implementando un sistema intermodale terra/mare, amplierà l'hinterland dei porti adriatici (Trieste, Koper, Rijeka, Ploce) a Paesi, come le Repubbliche Ceca e Slovacca, fin'ora gravitanti sui più lontani porti del Nord Europa.

L'insieme di tali fattori chiaramente mostra come il Corridoio V, attraversando un ampio bacino naturale di traffici e disponendo di un ulteriore potenziale bacino costituito da quei flussi suscettibili di incanalarsi lungo percorsi alternativi, in funzione delle migliori condizioni offerte da ciascuno, rappresenti un indubbio fattore di crescita per la economia italiana.

In altri termini, il Corridoio V, costituendo un importante asse di traffico merci fra l'Est e l'Ovest dell'Europa, rappresenta per l'Italia una opportunità per inserirsi all'interno di detta direttrice di scambi, la esclusione dalla quale sarebbe per contro esiziale per il nostro Paese, in quanto lo relegherebbe ad un ruolo marginale.

Assunti quindi i fattori di contesto in cui si inserisce il progetto della nuova linea ferroviaria e gli esiti da essa determinati nei confronti della modernizzazione e dello sviluppo della Italia, per quanto attiene le strategie perseguite da RFI S.p.A. queste possono essere articolate secondo due linee consequenziali.

La prima linea risiede nell'accrescimento della quota parte del traffico oggi su ferro rispetto ai volumi che, in ragione del rapido ed intenso mutamento del contesto economico e produttivo dei Paesi dell'Est europeo, potranno determinarsi in futuro.

La seconda linea riguarda l'accrescimento della offerta infrastrutturale e l'innalzamento dei livelli di servizio, assunti nel loro complesso come strumento atto ad attrarre gli attuali ed i futuri crescenti volumi di traffico.

A fronte di ciò, gli obiettivi assegnati alla nuova linea ferroviaria sono i seguenti:

- **Intercettare la prevista crescita della domanda di trasporto merci;**
- **Intercettare la domanda di trasporto di livello locale, acquisibile attraverso la specializzazione delle linee e la conseguente destinazione della linea storica prevalentemente al traffico regionale passeggeri;**
- **Eliminare progressivamente i "colli di bottiglia", graduando gli interventi in fasi funzionali tali da ottimizzare la produttività degli investimenti;**
- **Innalzare il livello qualitativo della offerta di trasporto;**
- **Creare un'efficiente integrazione tra la rete esistente, opportunamente riqualificata, ed i nuovi assi in corso di realizzazione e/o definizione;**
- **Definire un sistema infrastrutturale da realizzare per fasi in grado di fornire risposte tempestive alla crescita della domanda.**

Per quanto riguarda i primi due obiettivi, a margine delle considerazioni dapprima svolte in merito alla crescita dei volumi di traffico determinata dal nuovo contesto geopolitico (ampliamento dei Paesi facenti parte della Comunità Europea) e socio-economico (impetuoso sviluppo delle economie dei Paesi dell'Europa Centro-Orientale e loro inserimento all'interno del mercato globale), si evidenzia che sono stati concordati tra Governo e Regione alcuni interventi volti ad ottenere un incremento ed un miglioramento delle potenzialità delle linee esistenti che saranno interconnesse con la nuova infrastruttura ferroviaria, in una ottica di uno suo utilizzo per i collegamenti Venezia - Ronchi Aeroporto - Trieste.

Anche sotto questo profilo la nuova linea risulta strumentale alla acquisizione di nuove quote di traffico, oggi gravitanti su altre modalità di trasporto, in quanto potrà concretamente realizzare un sistema integrato ferro/aria, valorizzando le possibili sinergie tra i due scali aeroportuali di Venezia Marco Polo e Ronchi dei Legionari.

Ciò detto, occorre condurre alcune brevi considerazioni in merito a quegli altri obiettivi di valenza più spiccatamente infrastrutturale.

In primo luogo, per quanto concerne i "colli di bottiglia" attuali e le situazioni di criticità future, si evidenzia che la linea in progetto è finalizzata a prevenire le previste saturazioni sulla Venezia – Trieste, riguardante prioritariamente i tratti dell'estremità lato Mestre, la Ronchi-Trieste, nonché il settore di Cervignano che fa da snodo per il trasporto merci di tutto il settore orientale.

Una seconda annotazione riguarda la integrazione con il processo di ammodernamento in corso della intera rete e più in generale con la creazione di una rete ferroviaria con caratteristiche tecniche omogenee in tutta la pianura Padano-Veneta.

In sintesi, ai fini della individuazione dei rapporti di coerenza intercorrenti tra l'opera in esame e gli obiettivi perseguiti dagli strumenti di pianificazione e programmazione, compito precipuo assegnato dalla normativa al presente quadro, gli obiettivi specifici dell'opera, ossia quelli assunti dal Proponente, e quelli concorrenti, intendendo con detto termine gli scopi più generali che essa concorre a determinare, possono essere sintetizzati nella tabella seguente (Cfr. Tabella 4 - Sintesi degli obiettivi di progetto).

Tipologia obiettivi		*Obiettivi*
Obiettivi specifici (OS)	*OS.1*	• Intercettare la quota di domanda di trasporto passeggeri e merci oggi gravitante su altre modalità, ed in misura maggiore l'incremento dei volumi di traffico derivante dal mutato contesto geopolitico ed economico dell'Europa Centro-Orientale
	OS.2	• Accrescere in termini qualitativi e quantitativi la offerta di trasporto su ferro
	OS.3	• Creare una rete ferroviaria con caratteristiche tecniche omogenee in tutta la pianura Padano-Veneta
	OS.4	• Valorizzare la rete ferroviaria esistente nel suo complesso e nei suoi nodi quali lo Scalo smistamento di Cervignano
Obiettivi concorrenti	*OC.1*	• Concorrere all'ammodernamento ed allo sviluppo del Paese
	OC.2	• Concorrere alla creazione di una rete di trasporto plurimodale ed integrata, attraverso la valorizzazione della dotazione infrastrutturale esistente le cui principali risorse sono costituite dai porti dell'Alto Adriatico e dall'Aeroporto di Ronchi dei Legionari
	OC.3	• Concorrere alla diversione modale a favore del ferro, sia per il trasporto merci, sia per quello passeggeri di lunga percorrenza e locale
	OC.4	• Concorrere alla riduzione delle emissioni atmosferiche inquinanti ed al risanamento della qualità dell'aria

Tabella 4 - Sintesi degli obiettivi di progetto

3.2 Inquadramento amministrativo

Le opere ferroviarie facenti parte del Progetto preliminare della tratta Venezia Aeroporto – Portogruaro della Linea AV/AC Venezia – Trieste ricadono interamente nella regione Veneto e interessano complessivamente 13 comuni appartenenti alle due Province di Venezia e Treviso, come dettagliato nella tabella seguente.

Regione	*Province*	*Comuni*
Veneto	Venezia	1. Venezia 2. Marcon 3. Quarto d'Altino 4. Meolo 5. Musile di Piave 6. S. Donà di Piave 7. Eraclea 8. Torre di Mosto 9. S. Stino di Livenza 10. Annone Veneto 11. Portogruaro 12. Gruaro 13. Fossalta di Portogruaro
	Treviso	14. Roncade 15. Mogliano Veneto (interessato per il solo elettrodotto)

Tabella 5 Quadro dei Comuni interessati dalle linee ferroviarie di progetto



Figura 3 – Inquadramento territoriale dell'area di intervento

L'area oggetto di studio si colloca all'interno della Bassa Pianura Veneta (porzione di Nord Est della Pianura Padana), delimitata a sud-est dal Mare Adriatico.

L'area interessata dal progetto si inserisce in un contesto territoriale pianeggiante ubicato in prossimità della porzione nord-orientale della laguna di Venezia e del litorale adriatico.

Dall'area prospiciente l'Aeroporto Marco Polo fino ad est di S. Stino di Livenza, il tracciato attraversa territori anticamente occupati da ambienti lagunari o palustri successivamente bonificati, in cui le quote medie oscillano fra valori di 0.5÷1 m sotto il livello del mare e 0.5÷1.3 m sopra il livello del mare.

In particolare, le aree più depresse, sotto il livello del mare, corrispondono ai relitti degli antichi fondi lagunari o palustri, mentre i valori di quota più alti si registrano in prossimità dei corsi d'acqua, sovente pensili rispetto alla pianura circostante.

Ad est di S. Stino di Livenza, fino a Portogruaro, il territorio pianeggiante presenta quote medie maggiori rispetto alla porzione precedente, con valori anche di 4÷6 m s.l.m., poiché risalente all'antico piano alluvionale della Bassa Pianura Veneta.

All'interno della pianura scorrono con andamento circa NW-SE i principali corsi d'acqua della zona che, da ovest ad est, sono: il Sile, il Piave che nella sua parte terminale si separa in due rami (Piave Vecchia e Piave Nuova), il Livenza ed il Lemene. Più a est, a margine del territorio interessato dal progetto, scorre il Tagliamento.

I principali corsi d'acqua risultano arginati, con alvei spesso pensili rispetto alle pianure depresse circostanti, come già detto. Talora, la sommità degli argini presenta dislivelli evidenti rispetto alle pianure limitrofe, come nel caso del Piave Nuova e del Livenza, i cui argini, in corrispondenza del previsto attraversamento, presentano dislivelli di circa 5÷8 m con la pianura sottostante.

Inoltre, le pianure sono interessate da una fitta rete di canali di bonifica che assicurano il deflusso idrico verso mare, supportati da sistemi di idrovore per il sollevamento meccanico delle acque.

Le opere connesse la cui localizzazione è esterna al canale infrastrutturale delle nuove linee ferroviarie, sono rappresentate dal sistema di alimentazione elettrica.

4 SEZIONE II - RICOGNIZIONI

4.1 Premessa metodologica

Finalità del presente studio è quello di individuare, attraverso l'illustrazione della produzione legislativa regionale in materia urbanistica e dei suoi esiti nella attuazione operatane dagli Enti territoriali e locali, quelle situazioni e quegli aspetti che, in ragione delle loro peculiarità, risultano potenziali fattori di condizionamento della struttura del Quadro di Riferimento Programmatico.

Pertanto, sono state seguite tre principali scelte di metodo:

- Individuazione degli strumenti di programmazione socio-economica;
- Differenziazione tra leggi e strumenti relativi alla pianificazione ordinaria, da un lato, e quelli attinenti la pianificazione di settore, dall'altro;
- Classificazione degli strumenti di settore.

La prima scelta di analisi indaga tutti quegli strumenti di pianificazione e di programmazione che hanno quale obiettivo principale lo sviluppo socio-economico del territorio; pertanto, nell'ambito di tali strumenti l'analisi è stata indirizzata alla individuazione degli interventi e degli investimenti previsti coerentemente con la realizzazione del progetto in esame.

Per quanto riguarda la seconda opzione metodologica, la scelta di operare una distinzione tra pianificazione ordinaria e di settore deriva dalla volontà di conseguire una maggiore chiarezza e sinteticità espositiva.

La complessità del tema delle pianificazioni settoriali, composto da un eterogeneo insieme di leggi e strumenti cui unico comune denominatore è quello di non essere collocabili all'interno della pianificazione ordinaria, ha difatti indotto ad operare una preliminare attività di loro classificazione.

In particolare, tale classificazione è stata operata in ragione delle finalità e dell'oggetto cui le pianificazioni sono preposte. In tal senso sono state distinte due principali tipologie:

a. le pianificazioni settoriali che, riguardando la infrastrutturazione del territorio, ed in particolare i trasporti, appartengono alla tipologia delle pianificazioni a prevalente carattere operativo;
b. le pianificazioni settoriali che, per avere ad oggetto la difesa del territorio, la tutela e la valorizzazione dell'ambiente, sono ascrivibili alla tipologia delle pianificazioni a carattere di tutela ambientale.

All'interno della prima classificazione sono stati pertanto esaminati tutti gli strumenti di pianificazione e programmazione, nonché accordi di programma ed intese quadro tra Stato e Regione, nel settore dei trasporti, a partire dagli indirizzi delineati dalla Unione Europea fino alla pianificazione di livello regionale.

La seconda classificazione individua due principali tipologie di strumenti di pianificazione:

a.1 Pianificazione a tutela dell'atmosfera, delle acque e del suolo

a.2 Pianificazione a tutela delle aree naturali protette

La ricognizione di tutti gli strumenti di pianificazione che sono stati presi in considerazione per l'individuazione delle coerenza fra gli obiettivi in essi contenuti ed il progetto in esame, è stata articolata, all'interno di ciascuna delle classificazione sopra descritta, per livelli di pianificazione, a partire da quello sopranazionale e nazionale, a quello regionale, provinciale, fino a giungere al livello locale riferito alla pianificazione dei singoli comuni interessati dall'attraversamento dl tracciato in oggetto.

E' stato, inoltre, delineato il quadro vincolistico delle due regioni interessate dal progetto, attraverso l'individuazione di tutti i vincoli ricadenti all'interno dell'"ambito di studio", intendendo con tale termine le porzioni di territorio direttamente o potenzialmente interessate dal tracciato, individuate a cavallo del tracciato stesso con una larghezza di alemeno 1 km (0.5 km per lato del tracciato) e delimitate prevalentemente da elementi presenti nel territorio e caratterizzanti la porzione di studio (segni antropici quali, ad esempio, la maglia viaria o l'orditura della maglia agricola).

Per l'individuazione e la localizzazione dei principali vincoli urbanistico-territoriale si è fatto riferimento anzitutto alla pianificazione paesaggistica regionale. Ma come si vedrà, il PTRC (Piano Territoriale Regionale di Coordinamento) del 1991, con esplicita valenza paesaggistica è stato superato dal nuovo PTRC adottato nel corso del 2009 che invece, com'è peculiare dei piani di nuova generazione, non ha immediatamente valenza paesaggistica (il tema è stato sviluppato all'interno del Paragrafo 5.1.1.1).

I contenuti vincolistici sono peraltro definiti anche nei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP).

Infatti, in base a quanto stabilitò dall'art. 19 (Direttive per la tutela delle risorse naturalistico-ambientali) delle NTA del PTRC approvato nel 1992, e per quanto riguarda le seguenti aree:

- ambiti naturalistici di livello regionale;
- aree di tutela paesaggistica, vincolate ai sensi delle leggi 29.6.1939, n. 1497 e 8.8.1985, n.431;
- zone umide;
- zone selvagge;

oltre alla predisposizione da parte della Regione dei Piani di Area e/o Piani di Settore, è stabilito che le Province e i Comuni, nel predisporre i Piani territoriali e urbanistici di rispettiva competenza che interessino i sopracitati ambiti, orientino la propria azione verso obiettivi di salvaguardia, tutela, ripristino e valorizzazione delle risorse che caratterizzano gli ambiti stessi.

Alla luce di quanto sopra esposto, e in ragione della fase particolare in cui si trova la pianificazione territoriale regionale, di passaggio da un piano a valenza paesistica ad uno nuovo, recentemente adottato, privo di valenza paesistica, i vincoli e i regimi di tutela sono stati desunti dai PTCP delle provincie di Venezia e di Treviso, interessate dall'attraversamento dell'intervento in esame.

4.2 Legislazione e attuazione in materia di pianificazione ordinaria

La legge regionale n. 27 del 1973 caratterizza la prima stagione della pianificazione ordinaria in Veneto, avendo apportato una prima ridefinizione dei Piani Regolatori allora già approvati e ponendo l'accento sulla massimizzazione della tutela della risorsa territorio e sulla minimizzazione dell'uso del suolo ai fini edificatori. Le prime due leggi urbanistiche che la Regione Veneto ha varato sono la L.R. 58/78, disciplina delle zone agricole, e la L.R. 73/78, ampliamento dei fabbricati produttivi in zona impropria. Può sembrare sintomatico che l'attenzione del legislatore si sia rivolta prima che alla predisposizione di una legge urbanistica organica, alla risoluzione delle

questioni particolari delle zone rurali e degli impianti produttivi, ma vi era la necessità di dare risposte a temi del tutto peculiari del territorio regionale, che la vecchia legge nazionale del 1942 non poteva contemplare.

Il quadro legislativo della Regione Veneto ha subito molteplici vicissitudini nel corso degli anni, legate soprattutto al rapido mutamento dell'assetto produttivo del territorio, che ha tra l'altro mostrato anche una "inversione di tendenza" in tempi molto recenti, facendo sì che gli strumenti di pianificazione abbiano "inseguito" i cambiamenti delle esigenze di gestione del territorio e delle sue risorse, determinati dalle direttive delle stesse norme che oggi vengono ridefinite dalla nuova Legge regionale (L.R. n. 11 del 23/04/04 - BUR n. 45/2004). Si è quindi assistito ad un processo di evoluzione del quadro pianificatorio legato agli effetti da esso prodotti sul sistema insediativo e soprattutto sul sistema relazionale, il quale si è sviluppato prevalentemente seguendo la morfologia naturale dei luoghi, piuttosto che sulla base di indirizzi di governo e gestione del territorio. Tuttavia si possono osservare alcuni risultati positivi, come la promozione di significative politiche della pubblica amministrazione quali il recupero dei centri storici, la dotazione di opere di urbanizzazione, l'intervento pubblico nel settore della casa e degli insediamenti produttivi.

Nonostante tali azioni si è però assistito ad un inopinato ampliamento della quota esistente di residenza in area agricola, senza peraltro prevedere un legame dei nuovi insediamenti con le attività agricole, né la razionalizzazione di queste ultime. Le stesse leggi per le attività produttive localizzate in zona impropria[4] hanno di fatto rappresentato dei veri e propri condoni, come il proliferare degli insediamenti turistici, che, promuovendo varianti ai piani, ha "forzato la mano" all'assetto comunale. Da questo scenario pianificatorio è emersa la necessità di elaborare uno strumento che fosse in grado al contempo di tutelare le risorse ambientali, territoriali, locali e di promuoverne lo sviluppo mediante indirizzi per la pianificazione locale. Tale strumento è il PTRC, approvato con Delibera Consiglio Regionale n° 250 del 13.12.1991, che ha le caratteristiche di un Piano di Coordinamento dei Piani d'Area Vasta e dei piani di settore, i quali hanno caratterizzato il quadro normativo della Regione Veneto negli ultimi anni.

Il PTRC del 1991 assieme al correlato PRT (Piano Regionale dei Trasporti) aveva coerentemente proposto un complesso di azioni di riassetto e sviluppo sia della rete ferroviaria (SFMR, AV, tram urbani, ecc.), che di quella autostradale e stradale in genere, affinché il sistema delle infrastrutture fosse in grado di rispondere alla crescente domanda.

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. Molte aree di tutela individuate nel PTRC del 1991 sono state così occasione di riflessione e di progetto, ricomprese in ambiti pianificati e disciplinati da Piani di area vasta. Al sistema delle aree di tutela paesaggistica individuato nel PTRC si è successivamente affiancato, come approfondimento o nuova conterminazione, il complesso degli ambiti individuati in seguito all'applicazione delle specifiche direttive comunitarie per la salvaguardia della biodiversità nel territorio degli Stati membri.

Al fine di promuovere e realizzare uno sviluppo sostenibile, tutelare le identità storico – culturali ed il patrimonio paesaggistico, porre in sicurezza il territorio dai rischi idrogeologici e sismici e coordinare le dinamiche regionali con le politiche nazionali, è stato anche avviato un processo di revisione dell'articolazione della pianificazione regolata dal vigente PTRC.

[4] L.R. 73/78, L.R. 1/82, L.R. 11/87

Tale processo ha portato alla riorganizzazione dei principi ispiratori generali confluiti nella nuova Legge Urbanistica Regionale n.11 del 23/4/04, che riorganizza il governo del territorio ridefinendo i livelli e gli strumenti di pianificazione.

I piani di livello sovracomunale stabiliscono i modi e i tempi di adeguamento dei piani di livello comunale, nonché l'eventuale disciplina transitoria da applicarsi fino all'adeguamento. Ogni piano detta i criteri ed i limiti entro i quali il piano di livello inferiore può modificare il piano di livello sovraordinato senza che sia necessario procedere ad una variante dello stesso. La pianificazione si articola in:

- Livello comunale: la pianificazione urbanistica comunale si esplica mediante il piano regolatore comunale che si articola in disposizioni strutturali, contenute nel piano di assetto del territorio (PAT) ed in disposizioni operative, contenute nel piano degli interventi (PI); il piano di assetto del territorio intercomunale (PATI) è lo strumento di pianificazione intercomunale finalizzato a pianificare in modo coordinato scelte strategiche e tematiche relative al territorio di più comuni; i piani urbanistici attuativi (PUA) sono gli strumenti di attuazione della pianificazione urbanistica;

- Livello provinciale: il piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP) è lo strumento di pianificazione che delinea gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio provinciale in coerenza con gli indirizzi per lo sviluppo socio-economico provinciale, con riguardo alle prevalenti vocazioni, alle sue caratteristiche geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, paesaggistiche ed ambientali. Esso è sostanzialmente un aggiornamento del vigente PTP, di cui si dirà in seguito, di cui recepisce i contenuti e gli obiettivi coordinandosi con il nuovo PTRC (da qui la dizione di piano territoriale di coordinamento);

- Livello regionale: piano territoriale regionale di coordinamento (PTRC); esso, in coerenza con il programma regionale di sviluppo (PRS) di cui alla *legge regionale 29 novembre 2001, n. 35* "Nuove norme sulla programmazione", indica gli obiettivi e le linee principali di organizzazione e di assetto del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione. In particolare:

  a) acquisisce i dati e le informazioni necessari alla costituzione del quadro conoscitivo territoriale regionale;

  b) indica le zone e i beni da destinare a particolare tutela delle risorse naturali, della salvaguardia e dell'eventuale ripristino degli ambienti fisici, storici e monumentali nonché recepisce i siti interessati da habitat naturali e da specie floristiche e faunistiche di interesse comunitario e le relative tutele;

  c) indica i criteri per la conservazione dei beni culturali, architettonici e archeologici, nonché per la tutela delle identità storico-culturali dei luoghi, disciplinando le forme di tutela, valorizzazione e riqualificazione del territorio in funzione del livello di integrità e rilevanza dei valori paesistici;

  d) indica il sistema delle aree naturali protette di interesse regionale;

  e) definisce lo schema delle reti infrastrutturali e il sistema delle attrezzature e servizi di rilevanza nazionale e regionale;

  f) individua le opere e le iniziative o i programmi di intervento di particolare rilevanza per parti significative del territorio, da definire mediante la redazione di progetti strategici;

  g) formula i criteri per la individuazione delle aree per insediamenti industriali e artigianali, delle grandi strutture di vendita e degli insediamenti turistico-ricettivi;

h) individua gli eventuali ambiti per la pianificazione coordinata tra comuni che interessano il territorio di più province.

Il piano territoriale regionale di coordinamento (PTRC) può prevedere che le opere, gli interventi o i programmi di intervento di particolare rilevanza per parti significative del territorio siano definiti mediante appositi progetti strategici.

Il 7 agosto 2007 la Giunta Regionale ha adottato con DGR n. 2587 il Documento preliminare del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento e con **deliberazione di Giunta Regionale n. 372 del 17/02/09 è stato adottato il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento** ai sensi della legge regionale 23 aprile 2004, n.11 (art. 25 e 4).

I Piani di Area sono stati uno strumento di specificazione del PTRC del 1991, individuati per ambiti determinati.

Ai sensi dell'art. 48 (Disposizioni Transitorie) della Lr 11/2004, co. 2, "i piani di area vigenti sono parte integrante del piano territoriale regionale di coordinamento (PTRC) (...)". Il medesimo comma, inoltre, vincola le future adozioni e approvazioni solo ad alcuni Piani d'Area adottati, con Documento Preliminare adottato o in corso di redazione.

L'area attraversata dal tracciato rientra nei seguenti piani d'area:

- PALAV: Approvazione con Delibera del Consiglio Regionale n.70 del 9/11/1995 (BUR n. 8 del 26/01/1996);
- Area del Sandonatese: Adozione: Dgr 2807 del 19/10/2001 (Bur n. 104 del 16/11/2001);
- Palalvo - Piano di Area delle Lagune e dell'Area Litorale del Veneto Orientale: Adozione: DGR n. 4057 del 3/11/1998 (Bur n. 108 del 4/12/98).

Il tracciato ricade nelle provincie di Venezia e di Treviso.

Il **Piano Territoriale Provinciale della Provincia di Venezia**, adottato dal Consiglio Provinciale con Deliberazione n°2008/104 del 05/12/2008, si trova ad un livello subordinato ai piani d'area, che sono a scala regionale.

Il **Piano Territoriale Provinciale della Provincia di Treviso** è stato adottato in data 30/06/2008 con Delibera di Consiglio Provinciale n. 25/66401 e approvato in data 23.03.2010 con Delibera della Giunta Regionale n. 1137.

Per quanto riguarda la pianificazione di livello comunale, il tracciato di progetto attraversa 13 comuni (Venezia, Marcon, Quarto d'Altino, Roncade, Meolo, Musile di Piave, S. Donà di Piave, Eraclea, Torre di Mosto, S. Stino di Livenza, Annone Veneto e Portogruaro) e ne interessa 1 ulteriore ricadente nella fascia di indagine (Gruaro).

La situazione programmatica all'interno delle diverse realtà amministrative risulta decisamente varia. Nella seguente tabella si riassume sinteticamente lo stato della attuazione all'interno dei diversi comuni:

Livello comunale	
Venezia (VE)	PRG: variante generale approvata con D.G.R.V. n° 3905 del 03/12/2004
Marcon (VE)	PRG: approvato con DGRV n. 2394 del 14/09/2001
Quarto d'Altino (VE)	PRG: variante generale adottata con D.C.C. n° 22 del 15/5/07; approvata con D.G.R.V. n° 3139 del 09/10/07
Meolo (VE)	PRG: approvato con D.G.R.V. n° 3512 del 23/6/1987; adottata variante generale con D.C.C. n° 22 del 18/3/2004; approvata variante generale con D.G.R.V. n° 3139 del 09/10/2007
Musile di Piave (VE)	PRG: variante generale approvato con D.G.R.V. n° 1808 del 06/07/2001; ultima variante adottata con D.C.C. n° 41 del 11/07/09
San Donà di Piave (VE)	PRG: Approvate con D.G.R.V. n° 3682 del 29/11/2005. Approvate con Deliberazione della Giunta Regionale n° 261 del 06/02/2007. Modificato con delibera di Consiglio Comunale n° 96 del 27/08/2007
Eraclea (VE)	Approvato con D.G.R.V. n° 441 del08/02/1993; variante approvata con D.G.R.V. n° 1404 del 15/5/07; variante n° 38 approvata con D.C.C. n° 81 del 23/12/08; variante n° 40 approvata con D.C.C. n° 38 del 24/06/2009
Torre di Mosto (VE)	PRG: Approvato con D.G.R.V. n° 3824 del 01/12/2000
San Stino di Livenza (VE)	PRG: approvato con D.G.R.V. n° 3909 del 09/11/1999; variante parziale n°8 approvata D.G.R.V. n° 003370 del 08/11/05
Annone Veneto (VE)	PRG: approvato con D.G.R.V. n° 1042 del 21/04/2009
Portogruaro (VE)	PRG: approvato con D.G.R.V. n° 201 del 31/01/2003
Gruaro (VE)	Variante Generale al PRG approvata con DGR del 24/09/1996 n. 4254
Fossalta di Portogruaro (VE)	PRG: approvato con DCC n. 29 del 16/06/2005
Roncade (TV)	PRG: variante generale approvata con D.G.R.V. n° 502 del 01/03/2001;
Mogliano Veneto	PRG: approvato con DGRV n. 3321 del 24/10/2006 (Comune interessato per il solo elettrodotto)

Tabella 6 – Stato di attuazione dei PRG nei comuni interessati dal progetto

4.3 Pianificazione settoriale

4.3.1 Pianificazione nel settore dei trasporti

All'interno della pianificazione settoriale relativamente alla infrastrutturazione del territorio, ed in particolare ai trasporti, gli strumenti cui si è fatto riferimento sono i seguenti:

- Il Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche
- Piano Generale dei Trasporti (PGT)
- Piano Regionale Trasporti (PRT)
- Piano Territoriale di Coordinamento Regionale (PTRC)

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, approvato con DPR 14 marzo 2001 (G.U. n. 163 del 16 luglio 2001) è il principale riferimento programmatico a livello settoriale per l'opera in esame.

A livello regionale il 1° Piano Regionale dei Trasporti (PRT), è stato approvato nel 1990, mentre il 2° PRT è stato adottato dalla Giunta Regionale con provvedimento n. 1671 del 5 luglio 2005 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione (BUR) n. 73 del 2 agosto 2005.

Con quest'ultimo piano, la Regione Veneto, acquisendo una nuova centralità geografico-economica ha individuato nuovi obiettivi di sviluppo e crescita delle relazioni esterne e gli interventi relativi ai tre distinti ambiti in cui la regione esercita rilevanti competenze proprie: il territorio, l'economia, l'ambiente.

La pianificazione nel settore dei trasporti è stata unitamente indagata all'interno di uno strumento di pianificazione ordinaria quale il nuovo PTRC del Veneto che, nel quadro di riferimento dell'organizzazione del sistema trasportistico, individua la rete infrastrutturale principale esistente e quella programmata e progettata alla quale affida una funzione determinante.

Ciò alla luce dell'accordo Quadro sottoscritto tra Regione e Governo l'1 agosto 2001 e l'Intesa Generale Quadro sottoscritta il 23 ottobre 2003 in attuazione della Legge Obiettivo, laddove passante di Mestre, superstrada Pedemontana veneta, nuova autostrada Romea, Valdastico sud, completamento dell'A28 fra Conegliano e Sacile costituiscono i principali interventi autostradali, mentre il sistema ad alta capacità Milano, Verona, Vicenza, Padova, Mestre/Venezia, Trieste, il potenziamento dell'asse del Brennero ed il completamento del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale rappresentano le indubbie priorità in termini di infrastrutture ferroviarie.

A tale sistema di infrastrutture, che completano il quadro regionale esistente, va assegnato il ruolo di armatura del territorio, riservando alle aree più prossime ai nodi infrastrutturali le funzioni di scambio logistico e modale oltre alle attività di servizio per i centri urbani.

Inoltre, è stato esaminato il Contratto di Programma 2007-2011 tra il Ministro dei Trasporti e della Navigazione e le Ferrovie dello Stato S.p.A., aggiornato nel 2009 da RFI , con il quale RFI espone le linee strategiche, gli interventi e le opere da realizzare; il loro ordine di priorità; il costo degli interventi e delle opere e le risorse finanziarie messe a disposizione dallo Stato.

4.3.2 Pianificazione di tutela ambientale

I molteplici strumenti di pianificazione territoriale affrontano da diverse angolazioni la questione della tutela e del risanamento ambientale, ma le regole per compiere tali azioni sono tra loro simili, soprattutto negli intenti, oltre che nell'indicazione degli interventi di assetto e riqualificazione, nonché nelle prescrizioni (limiti) relative alle attività che possono causare degrado ambientale.

Il contesto programmatico, cui far riferimento per individuare le regole necessarie ad attuare e mantenere il risanamento ambientale, si articola sugli strumenti di pianificazione che riguardano le principali componenti ambientali, cioè l'aria, l'acqua ed il suolo, da un lato, le aree naturali protette, dall'altro.

Per quanto riguarda la prima tipologia, l'analisi degli strumenti di pianificazione esistenti nella Regione Veneto, ha condotto alla individuazione dei seguenti piani e progetti, all'interno dei quali vengono definiti gli obiettivi di tutela e gli interventi prioritari per la realizzazione di tali obiettivi.

- Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA) – Regione Veneto
- Piano di Tutela delle acque – Regione Veneto
- PAI del Fiume Lemene
- PAI dei bacini idrografici dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta - Bacchiglione
- Piano Regionale per la Bonifica delle Aree Inquinate – Regione Veneto
- Piano Regionale Attività di Cava

Nell'ambito delle tutele ambientali, a livello comunitario, il quadro normativo fa riferimento alla Direttiva Uccelli 79/409/CEE concernente la conservazione degli uccelli selvatici ed alla cosiddetta Direttiva Habitat 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche.

La ricognizione degli strumenti di pianificazione di tutela ambientale, a livello nazionale, volta alla individuazione delle aree naturali protette ha preso come riferimento la legge quadro sulle aree protette (L 394/91) che detta i principi fondamentali per l'istituzione e la gestione delle stesse, al fine di garantire e promuovere la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturale.

Si propone inoltre di classificare, definire e istituire parchi nazionali, regionali e interregionali, riserve naturali ed indica le misure di salvaguardia che devono essere adottate nelle aree protette, soprattutto in materia di edificabilità fuori dai centri edificati.

A livello regionale, i riferimenti normativi sono costituiti, per la Regione Veneto, dalla Lr n. 40 del 16/08/1984 che dettano norme in materia di parchi e Riserve naturali regionali.

Attualmente il sistema delle aree naturali protette è classificato come segue:

Parchi Nazionali: sono costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono uno o più ecosistemi intatti o anche parzialmente alterati da interventi antropici, una o più formazioni fisiche, geologiche, geomorfologiche, biologiche, di rilievo internazionale o nazionale per valori naturalistici, scientifici, estetici,

culturali, educativi e ricreativi tali da richiedere l'intervento dello Stato ai fini della loro conservazione per le generazioni presenti e future.

Parchi naturali regionali e interregionali: sono costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali ed eventualmente da tratti di mare prospicienti la costa, di valore naturalistico e ambientale, che costituiscono, nell'ambito di una o più regioni limitrofe, un sistema omogeneo, individuato dagli assetti naturalistici dei luoghi, dai valori paesaggistici e artistici e dalle tradizioni culturali delle popolazioni locali.

Riserve naturali: sono costituite da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono una o più specie naturalisticamente rilevanti della flora e della fauna, ovvero presentino uno o più ecosistemi importanti per la diversità biologica o per la conservazione delle risorse genetiche. Le riserve naturali possono essere statali o regionali in base alla rilevanza degli elementi naturalistici in esse rappresentati.

Aree di reperimento terrestri e marine: indicate dalle leggi 394/91 e 979/82, che costituiscono aree la cui conservazione attraverso l'istituzione di aree protette è considerata prioritaria.

Zone umide di interesse internazionale: sono costituite da aree acquitrinose, paludi, torbiere oppure zone naturali o artificali d'acqua, permanenti o transitorie comprese zone di acqua marina la cui profondità, quando c'è bassa marea, non superi i sei metri che, per le loro caratteristiche, possono essere considerate di importanza internazionale ai sensi della convenzione di Ramsar.

Altre aree naturali protette: sono aree (oasi delle associazioni ambientaliste, parchi suburbani, ecc.) che non rientrano nelle precedenti classi. Si dividono in aree di gestione pubblica, istituite cioè con leggi regionali o provvedimenti equivalenti, e aree a gestione privata, istituite con provvedimenti formali pubblici o con atti contrattuali quali concessioni o forme equivalenti.

Zone di protezione speciale (ZPS): designate ai sensi della direttiva 79/409/CEE, sono costituite da territori idonei per estensione e/o localizzazione geografica alla conservazione delle specie di uccelli di cui all'allegato I della direttiva citata, concernente la conservazione degli uccelli selvatici.

Sito di importanza nazionale (SIN): ai sensi della direttiva 92/43/CEE, è un sito proposto dai singoli Stati membri, avente i requisiti di sito di importanza comunitaria, che verrà incluso in elenchi da sottoporre a giudizio della Commissione europea per la designazione dei siti di importanza comunitaria.

Sito di importanza comunitaria (SIC): ai sensi della direttiva 92/43/CEE, è un sito che, nella o nelle regioni biogeografiche cui appartiene, contribuisce in modo significativo a mantenere o a ripristinare un tipo di habitat naturale, o una specie animale o vegetali di interesse, in uno stato di conservazione soddisfacente, in modo da mantenere la diversità biologica nella regione biogeografica in questione. Per le specie animali che occupano ampi territori, i siti di importanza comunitaria corrispondono ai luoghi, all'interno dell'area di ripartizione naturali di tali specie, che presentano gli elementi fisici o biologici essenziali alla loro vita e riproduzione.

Zone speciali di conservazione (ZSC): definite dalla direttiva 92/43/CEE, risultano essere siti di importanza comunitaria designati dagli Stati membri mediante un atto regolamentare, amministrativo e/o contrattuale, in cui sono applicate le misure di conservazione necessarie al mantenimento o al ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e/o delle popolazioni delle specie per cui il sito è designato.

4.4 Pianificazione e programmazione socio-economica

Nell'ambito degli strumenti di pianificazione e programmazione socio-economica, sono stati esaminati il Quadro Strategico Nazionale, il Programma Operativo del Veneto e il Programma Regionale di Sviluppo.

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 di tutti gli Stati membri. A tal fine, l'Italia ha presentato all'Unione Europea un "Quadro Strategico Nazionale" (QSN) con l'obiettivo di indirizzare le risorse che la politica di coesione destinerà al nostro Paese.

La proposta italiana di QSN per la politica regionale di sviluppo 2007-2013 è stata approvata dalla Commissione europea con decisione del 13 luglio 2007.

Ai fini della realizzazione degli interventi in QSN individua tre Obiettivi della politica di coesione 2007/2013 a cui riferire i PO. La Regione Vento è compresa nell'Obiettivo "Competitività Regionale e Occupazione".

Il Programma Operativo (PO) del Veneto è stato approvato con Decisione della Commissione C(2007) 4247 del 07.09.2007 per la parte FESR e con Decisione della Commissione C(2007) 5633 del 16.11.07 per la parte FSE. Ai fini della presente trattazione, è di interesse il PO per la parte FESR.

Il Programma Regionale di Sviluppo – PRS - previsto dall'art. 8 della l.r. n. 35/2001 è l'atto di programmazione che individua gli indirizzi fondamentali dell'attività della Regione e fornisce il quadro di riferimento e le strategie per lo sviluppo della comunità regionale.

La formazione del Programma è stata accompagnata da una intensa attività di concertazione con le parti economiche e sociali. Questo processo ha permesso di raccogliere molte osservazioni dei soggetti che vi hanno partecipato, riflessioni che successivamente hanno potuto trovare accoglimento all'interno del documento arrivando alla versione definitiva del Programma, approvato con Legge regionale 9 marzo 2007, n. 5 (BUR n. 26/2007).

5 SEZIONE III - ANALISI

5.1 Pianificazione e programmazione ordinaria

5.1.1 Livello territoriale

5.1.1.1 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto (PTRC)

Il 7 agosto 2007 la Giunta Regionale ha adottato con DGR n. 2587 il Documento preliminare del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento e con deliberazione di Giunta Regionale n. 372 del 17/02/09 è stato adottato il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento ai sensi della legge regionale 23 aprile 2004, n.11 (art. 25 e 4).

Valenza paesaggistica del PTRC del Veneto

Il PTRC e in particolare il Quadro Conoscitivo ha uno dei suoi elementi fondanti nel riconoscimento dei valori del paesaggio e dei beni paesaggistici e questo anche in ragione della riconosciuta competenza anche regionale in materia.

Tale aspetto si è concretizzato in modo particolare nell'Atlante ricognitivo degli Ambiti di Paesaggio ma è rimasto incompleto in attesa di poter estendersi, d'intesa con lo Stato, anche al riordino dei vincoli statali gravanti sul territorio veneto.

Gli obiettivi di qualità paesaggistica contenuti nell'Atlante, in conformità alla Convenzione Europea del Paesaggio, hanno valore di indirizzo, non prescrittivo, e costituiscono quadro di riferimento per la pianificazione di dettaglio, la pianificazione provinciale, comunale e intercomunale e la pianificazione di settore.

Pertanto, il PTRC, pur conservando la sensibilità paesaggistica propria della pianificazione territoriale regionale, **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.

Si tratta di un obiettivo raggiungibile nel momento in cui la collaborazione con il Ministero dei Beni culturali sarà formalizzata in una specifica intesa che consentirà di integrare il PTRC nella direzione della considerazione – anche nel segno della semplificazione e del riordino – dei vincoli e delle tutele di matrice statale, così da fargli assumere natura giuridica di vero e proprio piano unitario, sia territoriale che paesaggistico.

Il PTRC ha provveduto alla ricognizione dello stato di attuazione della Tavola 9 del PTRC del 1991 (relativa agli Ambiti per la istituzione di parchi e riserve naturali ed archeologiche e di aree di tutela paesaggistica) e l'art. 72 delle NTA del PTRC adottato contiene le norme transitorie da applicarsi agli ambiti risultanti da tale ricognizione, in attesa della disciplina dei beni paesaggistici di cui al decreto legislativo n. 42 del 2004.

In particolare, per gli ambiti relativi ai beni paesaggistici di cui agli articoli 136 e 142 del decreto legislativo n. 42 del 2004 continua ad applicarsi la rispettiva disciplina anche nel rispetto dell'articolo 145 del medesimo decreto.

Pertanto, nell'attesa, restano confermate le norme minime di tutela per gli ambiti già individuati dal PTRC del 1991 alla tavola 9 e riprese nel PTRC recentemente adottato (Figura 4, Figura 5).

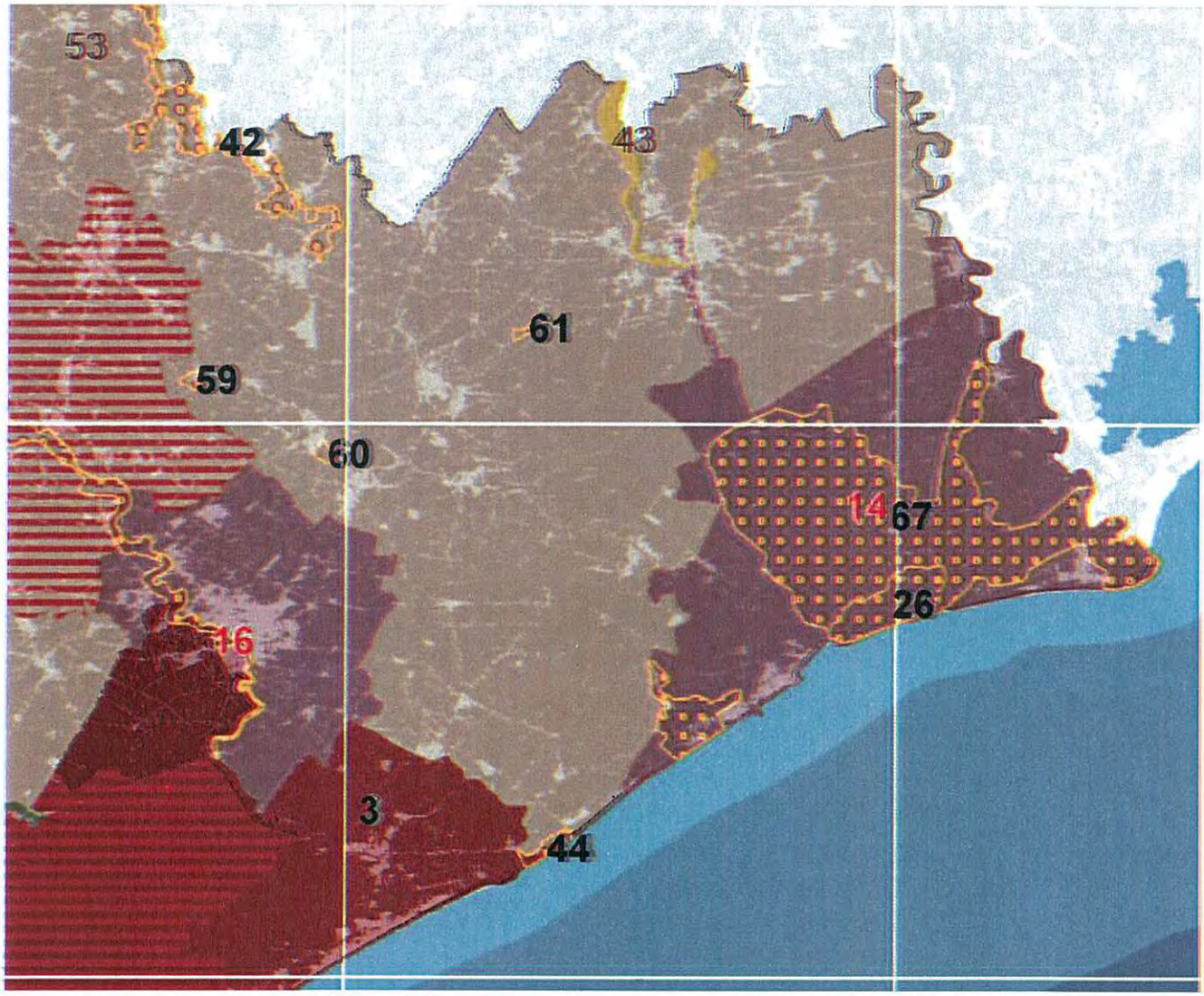
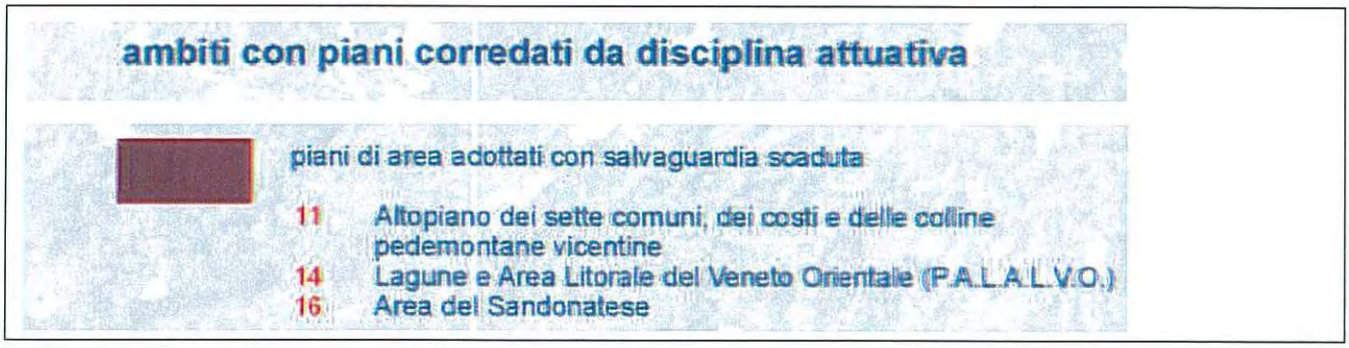


Figura 4 - PTRC Veneto ad. 2009 – Tavola PTRC 1992 - Ricognizione (stralcio) e legenda (stralcio)





26 Laguna do Caorle (dalla Vecchia)

42 Ambito fluviale del Livenza

44 Laguna del Morto

59 Bosco di Cavalier

60 Bosco di Cessalto

61 Bosco di Lison

67 Laguna di Caorle (ad esclusione di Valle Vecchia), Valle Altanea, Valli e Pineta di Bibione

Figura 5 - PTRC Veneto ad. 2009 – Tavola PTRC 1992 - Ricognizione (stralcio) e legenda (stralcio)

Sistema degli obiettivi di progetto

Il PTRC articola gli obiettivi di progetto nei seguenti sei temi:

- uso del suolo
- biodiversità
- energia e ambiente
- mobilità sviluppo economico
- crescita sociale e culturale

Per ciascun tema, il PTRC individua un set di obiettivi strategici uletriormente articolati in obiettivi operativi (rappresentati nell'elaborato di PTRC Tav. 10).

Di seguito si riportano gli obiettivi del PTRC attinenti al progetto in esame:

1. Uso del suolo	• Razionalizzare l'utilizzo della risorsa suolo	1.4. Favorire interventi finalizzati alla riduzione del rischio idrogeologico 1.5. Limitare l'utilizzo del suolo per finalità estrattive
2. Biodiversità	• Assicurare un equilibrio tra ecosistemi ambientali e attività antropiche • Salvaguardare la continuità eco sistemica	2.3. Identificare e tutelare la rete ecologica regionale e contrastare la frammentazione degli ecosistemi 2.4. Tutelare il paesaggio agro-forestale storico culturale 2.5. Rafforzare il sistema dei parchi e tutelare gli ambienti deltizi 2.6. Riqualificare ambientalmente le aree di cava dismesse
3. Energia e ambiente	• Prevenire e ridurre i livelli di inquinamento di aria, acqua, suolo e la produzione di rifiuti	

4. Mobilità

- Razionalizzare e potenziare la rete delle infrastrutture e migliorare la mobilità nelle diverse tipologie di trasporto
- Migliorare l'accessibilità alle città e al territorio

4.6. Completare il sistema delle reti infrastrutturali di valenza nazionale ed interregionale e favorire la realizzazione della TAV

4.9. Migliorare l'accessibilità al sistema delle città e alle aree metropolitane



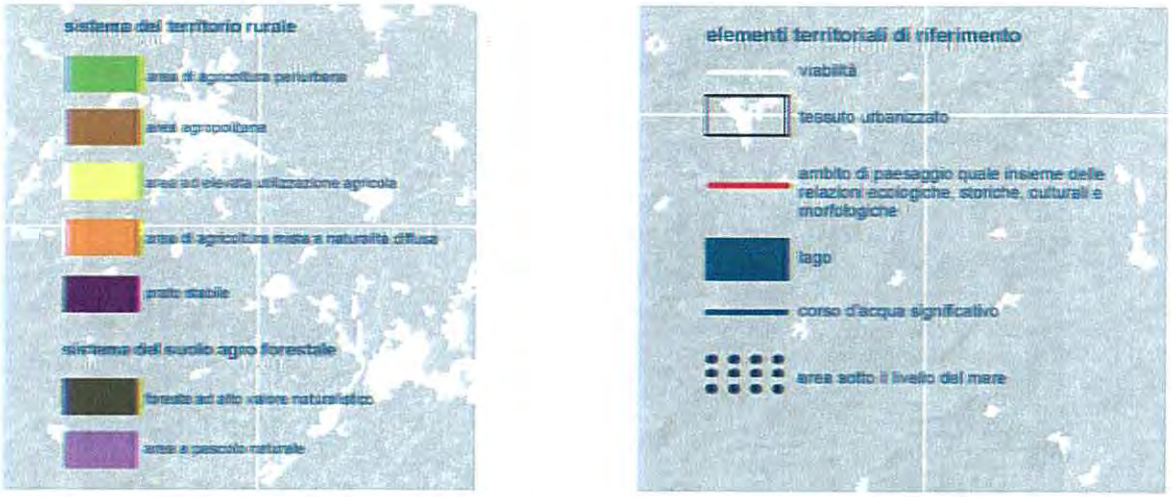


Figura 6 – PTRC Veneto ad. 2009 – Tavola 1a - Uso del suolo / Terra (stralcio) con sovrapposizione del tracciato di studio e legenda

Nella figura Figura 8 il tracciato oggetto del presente studio è rappresentato dalla linea blu.

Esso atraversa prevalentemente aree ad elevata utilizzazione agricola - in buona parte sotto il livello del mare – e aree agropolitane.

Per quanto riguarda le aree agro-politane, l'art.9 delle NTA del PTRC stabilisce regole volte prioritariamente allo sviluppo urbanistico e più in genereale infrastrutturale, che non sia in conflitto con la conduzione delle attività agricole e che privilegi: modelli infrastrutturali che massimizzino il miglioramento degli effetti ambientali sul territorio, le energie rinnovabili, la ricostituzione di ambienti naturali umidi nelle parti di territorio sotto il livello del mare e il ripristino del sistema idrografico.

Per quanto riguarda le aree ad elevata utilizzazione agricola, l'art. 10 delle NTA del PTRC stabilisce anzitutto il mantenimento e lo svilupo del settore agricolo attraverso la limitazione di attività che, in tali aree, siano in contrasto con gli obiettivi di conservazione dell'agricoltura e del paesaggio agrario.

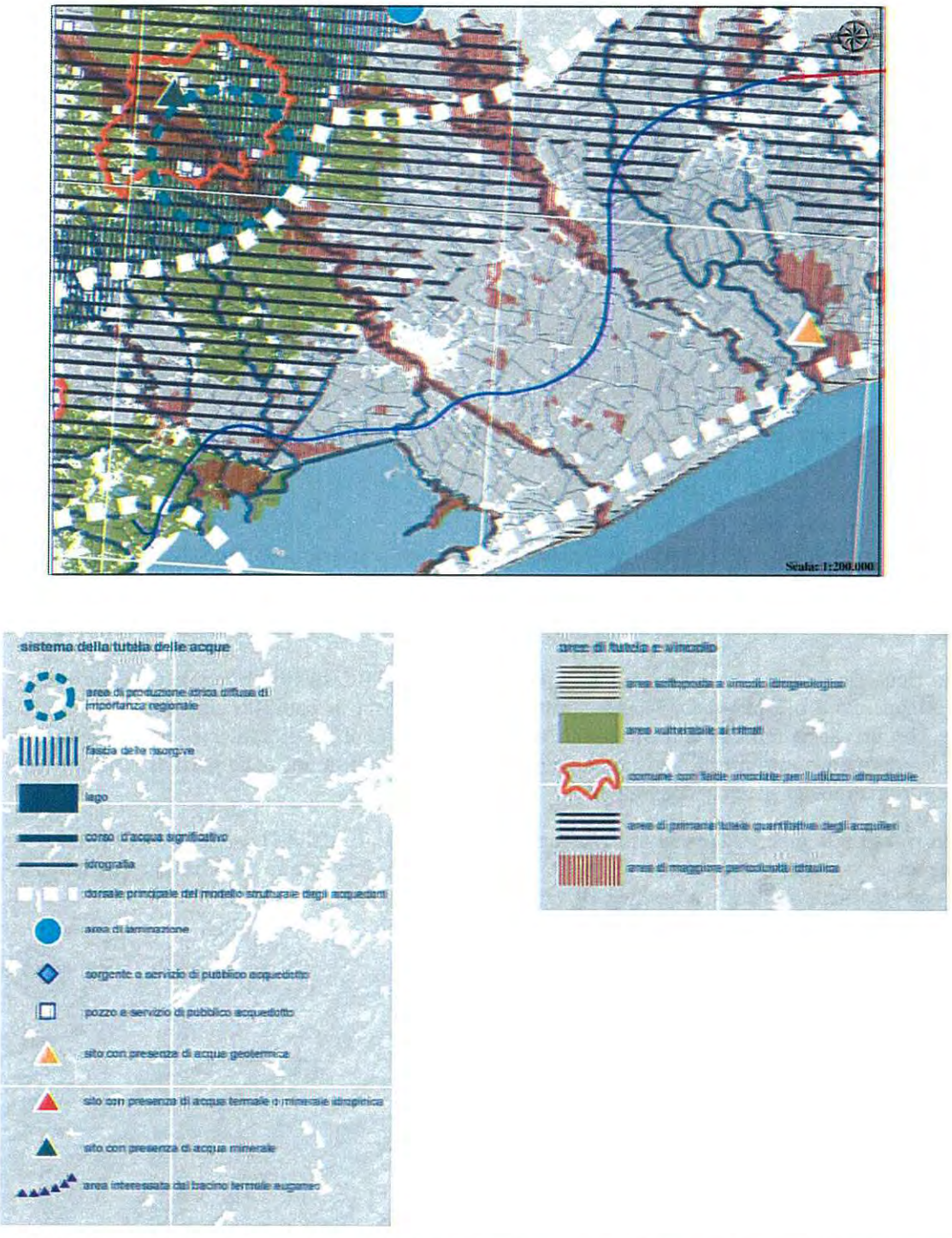


Figura 7 - PTRC Veneto ad. 2009 – Tavola 1b - Uso del suolo / Acqua (stralcio) con sovrapposizione del tracciato di studio e legenda

Dalla sovrapposizione del tracciato di studio con la tavola di PTRC 1b "Uso del suolo/Acqua" emerge che il tracciato attraversa limitate aree "a maggiore pericolosità idraulica". A tale riguardo, si rimanda alle analisi e considerazioni condotte in relazione ai contenuti del PAI nel quadro di riferimento ambientale.

Parte della tratta interessa "aree di primaria tutela quantitativa degli acquiferi". Ai sensi dell'art. 16 delle NTA del PTRC, 'individuazione delle misure per la tutela qualitativa e quantitativa del patrimonio idrico regionale viene effettuata dal Piano di Tutela delle Acque (PTA), che pone obiettivi recepiti dal PTRC stesso. In particolare, per quanto riguarda questoi tipo di aree, va salvaguardata la disponibilità idrica delle falde acquifere e programmato l'ottimale utilizzo della risorsa acqua. Il PTA regolamenta inoltre gli utilizzi delle acque correnti al fine di garantire il rispetto del deflusso minimo vitale in alveo. Per ulteriori approfondimenti, si rimanda alle analisi condotti in merito al Piano di Tutela delle Acque.

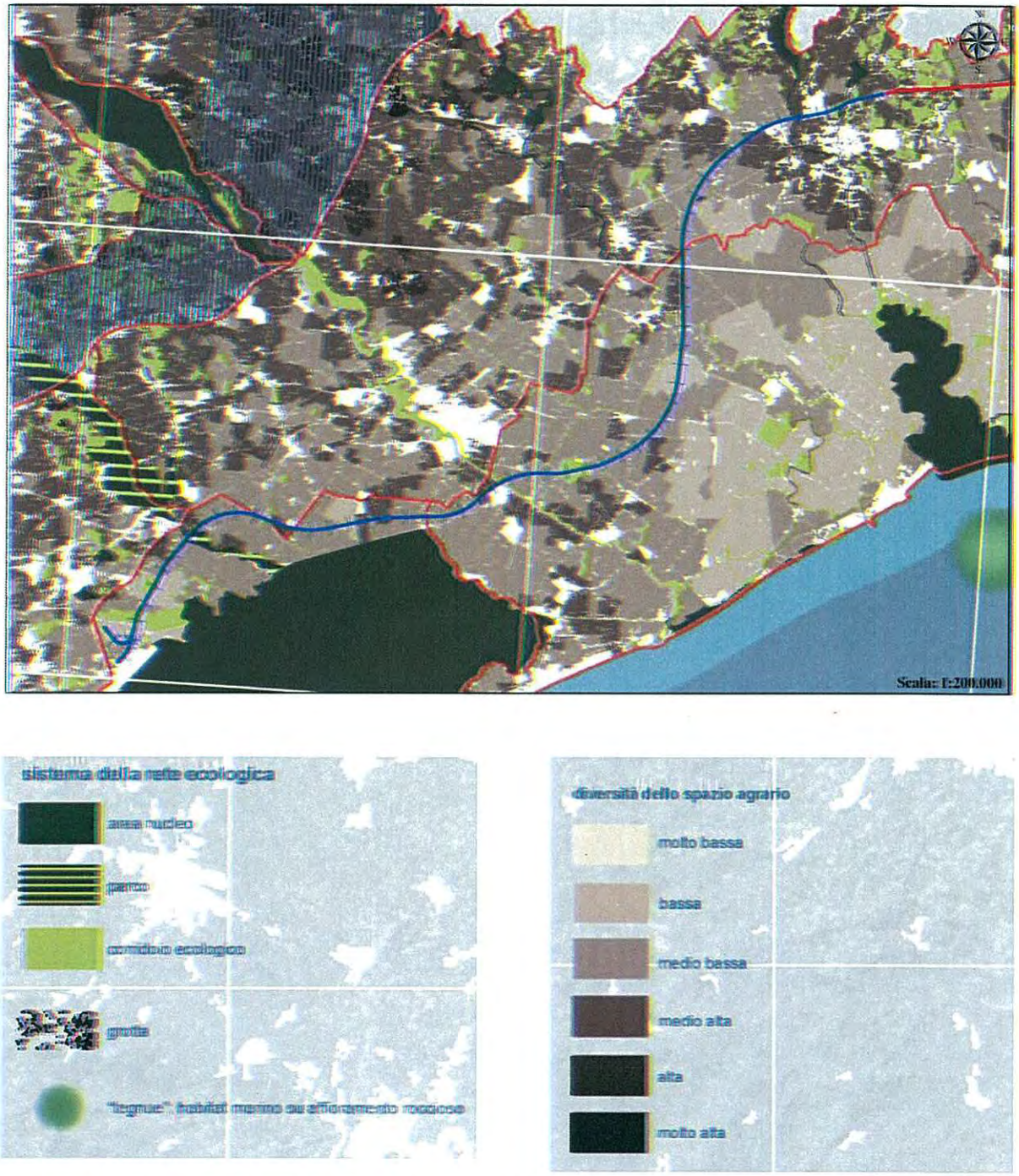


Figura 8 - PTRC Veneto ad. 2009 – Tavola 2 – Biodiversità (stralcio) con sovrapposizione del tracciato di studio e legenda

Lungo il percorso del tracciato in esame sono attraversati alcuni corridoi ecologici, un parco (Fiume Sile) e due aree nucleo (Parco del Lemene Reghena). Tali tipologie di aree sono regolamentate dall'art. 24 delle NTA del PTRC.

In particolare (art. 24, NTA del PTRC):

a) aree nucleo sono aree che presentano i maggiori valori di biodiversità regionale; esse sono costituite dai siti della Rete Natura 2000 individuati ai sensi delle Direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE e dalle Aree Naturali Protette ai sensi della Legge 394/91;

b) corridoi ecologici sono ambiti di sufficiente estensione e naturalità, aventi struttura lineare continua, anche diffusa, o discontinua, essenziali per la migrazione, la distribuzione geografica e lo scambio genetico di specie vegetali ed animali, con funzione di protezione ecologica attuata filtrando gli effetti dell'antropizzazione.

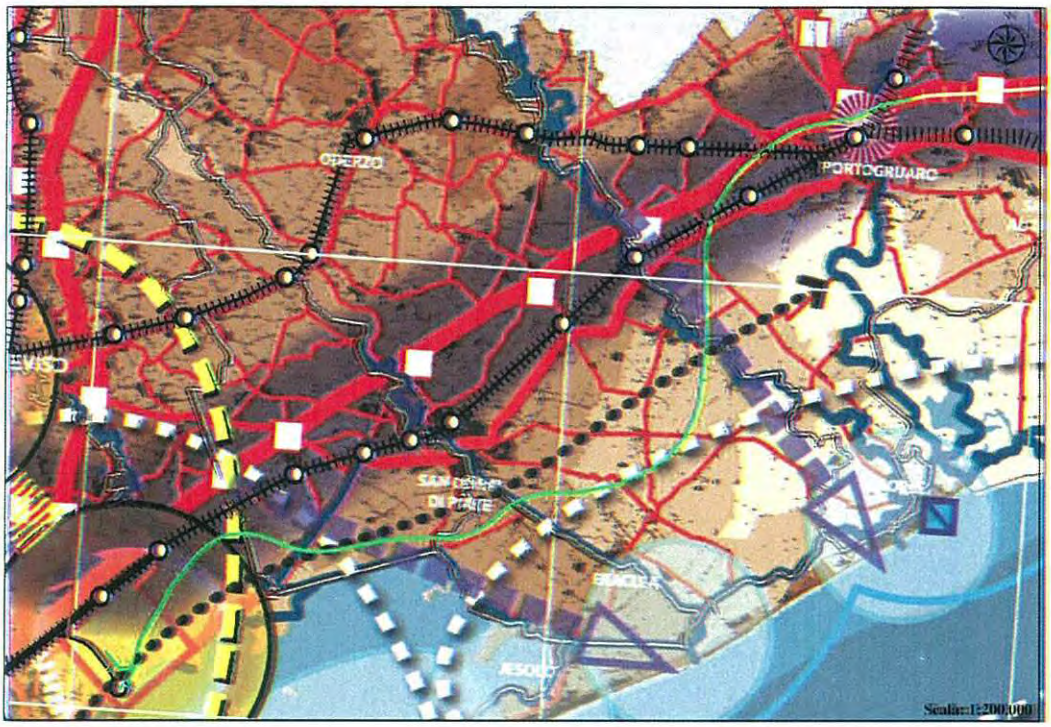


Figura 9 - PTRC Veneto ad. 2009 – Tavola 4 – Mobilità (stralcio) con sovrapposizione del tracciato di studio

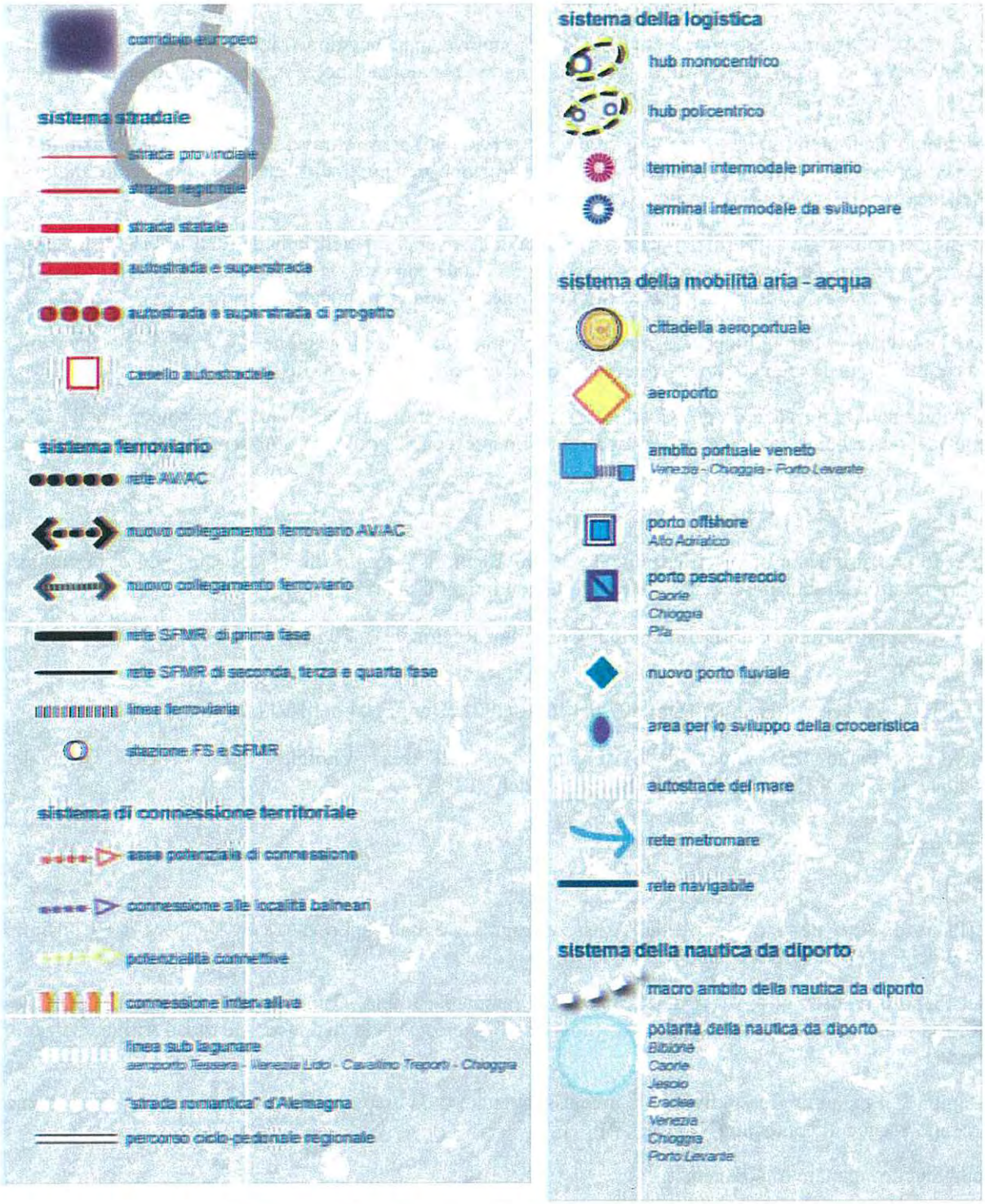


Figura 10 - PTRC Veneto ad. 2009 – Tavola 4 – Mobilità, legenda

Par quanto riguarda il sistema della mobilità, il PTRC promuove una maggiore razionalizzazione dei sistemi insediativi e delle reti di collegamento viario di supporto e individua alcune linee d'azione (art. 36 delle NTA del PTRC) tra le quali, in particolare:

a) il potenziamento dell'interscambio ferro - gomma fra servizi pubblici, attraverso una razionalizzazione ed integrazione dei servizi su gomma ed attraverso la concentrazione dei punti di sosta delle autocorse anche in prossimità delle stazioni o fermate ferroviarie;

b) un'offerta di trasporto basata sull'utilizzo dei mezzi pubblici attraverso il potenziamento dell'offerta di trasporto su rotaia e la creazione di un efficace sistema di scambio intermodale con i mezzi su gomma, siano essi di servizio pubblico (autolinee urbane ed extraurbane) che privati (autoveicoli, motocicli, biciclette, ecc.);

d) il Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale quale strumento di decongestione dei traffici che investono l'area veneta caratterizzata da un modello insediativo (produttivo e residenziale) diffuso.

Il PTRC individua nella realizzazione del Corridio V un obiettivo prioritario, e indica la previsione della linea AV/AC Venezia-Trieste come tracciato grossomodo coincidente con il corridoio europeo del quale la linea in esame ne costituisce l'attuazione.

Piani d'area sono uno strumento di specificazione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, per ambiti determinati. L'area attraversata dal tracciato rientra nei seguenti piani d'area:

- PALAV: Approvazione con Delibera del Consiglio Regionale n.70 del 9/11/1995 (BUR n. 8 del 26/01/1996);
- Area del Sandonatese: Adozione: Dgr 2807 del 19/10/2001 (Bur n. 104 del 16/11/2001);
- Palalvo - Piano di Area delle Lagune e dell'Area Litorale del Veneto Orientale: Adozione: DGR n. 4057 del 3/11/1998 (Bur n. 108 del 4/12/98).

5.1.1.2 Piani d'area

5.1.1.2.1 Palav

Il PALAV (Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana) è stato approvato con Delibera del Consiglio Regionale n.70 del 9/11/1995 (BUR n. 8 del 26/01/1996).

L'ambito del Piano è relativo ai territori dei Comuni di: Campagna Lupia, Camponogara, Chioggia, Codevigo, Dolo, Jesolo, Marcon, Martellago, Mira, Mirano, Mogliano Veneto, Musile di Piave, Quarto d'Altino, Salzano, Spinea, Venezia.

Nel proprio ambito, il piano di area individua le aree assoggettate o da assoggettare a specifica disciplina. Esso è articolato secondo i seguenti contenuti (NTA, art. 2):

1. Sistema ambientale lagunare e litoraneo;

2. Sistema ambientale della terraferma;

3. Sistema dei beni storico culturali;

4. Unità del paesaggio agrario;

5. Sistema insediativo e produttivo;

6. Sistema relazionale;

7. Sistema dei corridoi afferenti la S.S. 309 "Romea" e la S.S. 14 "Triestina".

Si tratta di un piano non più recente e per questo, a differenza dei più recenti strumenti di pianificazione dei livello regionale e provinciale, non assume il tema dei corridoi pan-europei (tra cui il corridoio V) tra i contenuti di piano o comunque l'azione di piano non ne risente chiaramente.

5.1.1.2.2 Palalvo

Il Palalvo (Piano di Area delle Lagune e dell'Area Litorale del Veneto Orientale) è stato adottato con DGR n. 4057 del 3/11/1998 (Bur n. 108 del 4/12/98).

Il piano di area è relativo a parte del territorio dei comuni di Caorle, Concordia Sagittaria, Portogruaro, S. Stino di Livenza, S. Michele al Tagliamento, Cinto Caomaggiore, Fossalta di Portogruaro, Gruaro, Teglio Veneto e Torre di Mosto.

Geograficamente segue, a nord il confine amministrativo del comune di S. Stino di Livenza, lungo la S.S. 14 si collega a Concordia Sagittaria, risale verso nord ai margini del fiume Reghena fino al confine regionale, ricomprende porzioni di territorio dei comuni di Gruaro, Teglio Veneto e Fossalta di Portogruaro fino al centro storico di Portogruaro, scende lungo il fiume Lemene, si collega all'abitato di S. Michele al Tagliamento lungo la S.P. 42 "Jesolana", coincide a est con il confine regionale sul fiume Tagliamento, è delimitato a sud dal mare Adriatico e a ovest segue il corso del canale Livenza morto fino ai confini amministrativi del comune di Torre di Mosto.

I contenuti del piano di area sono articolati nei seguenti sistemi:

1. Sistema ambientale lagunare e litoraneo;

2. Sistema ambientale della terraferma;

3. Sistema dei beni storico culturali;

4. Unità del paesaggio agrario;

5. Sistema insediativo e produttivo;

6. Sistema relazionale;

7. Sistema dei corridoi afferenti la S.S. 309 "Romea" e la S.S. 14 "Triestina".

In generale il piano d'Area focalizza la sua attenzione sulla salvaguardia dei sistemi ambientali.

Nel PALALVO ricade il sistema insediativo stabile imperniato sui due poli di S. Donà di Piave e Portogruaro. Questi centri sono dotati di un tessuto economico ricco e fortemente qualificato, di origini antiche ma di sviluppo recente, e si pongono anche come centro di servizi per tutta l'area.

Il piano in sintesi prevede:

1. lo sviluppo del sistema delle relazioni funzionali e, di conseguenza, del sistema delle comunicazioni con le aree contermini del Friuli-Venezia Giulia
2. il potenziamento dei centri di Portogruaro e S. Donà di Piave;
3. la migliore interconnessione dei centri turistici costieri con quelli interni, al fine di realizzare un'offerta integrata di servizi.
4. il riordino delle zone produttive industriali-artigianali,;
5. la tutela e la valorizzazione dei territori di elevato interesse agricolo-produttivo;
6. la tutela e la valorizzazione del significativo patrimonio naturalistico-ambientale locale.

5.1.1.2.3 Area Sandonatese

Il Piano d'Area del Sandonatese è stato adottato con Dgr 2807 del 19/10/2001 (Bur n. 104 del 16/11/2001).

Esso è relativo ai territori dei comuni di Fossalta di Piave, Musile di Piave, Noventa di Piave e San Donà di Piave. I contenuti del Piano sono articolati nei seguenti sistemi:

- organizzazione strutturale dell'area del Sandonatese
- sistema delle fragilità
- sistema del paesaggio e delle emergenze storico-naturalistiche
- sistema della struttura del sistema insediativo afferente il Fiume Piave, suddiviso in:
    - sistema insediativo e della mobilità in scala urbana
    - sistema dei percorsi e della visitazione
    - rete della cultura e del sapere
    - rete dei servizi e del produrre
    - rete dello sport
    - luoghi dell'innovazione e della nuvoa identità urbana.

5.1.1.3 Piano Territoriale Coodinamento Provinciale della Provincia di Venezia (PTCP Venezia)

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Venezia (PTCP Venezia) è stato adottato dal Consiglio Provinciale con Deliberazione n°2008/104 del 05/12/2008 dopo un processo di formazione che ha visto l'elaborazione di un Documento preliminare e di uno Schema Direttore approvati nel 2007.

La LR 11/2004 definisce il piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP) come "lo strumento di pianificazione che delinea gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio provinciale in coerenza con gli indirizzi per lo sviluppo socio-economico provinciale, con riguardo alle prevalenti vocazioni, alle sue caratteristiche geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, paesaggistiche ed ambientali, (…)".

Il PTCP deve essere coerente con gli indirizzi per lo svilupposocio-economico nelle materie di competenza provinciale, come evidenzati nella relazione illustrativa, che espone tra l'altro gli esiti delle analisi e delle verifiche territoriali necessarie per la valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale.

Inoltre, il coordinamento tra il PTCP e i piani regionali – ovvero, "*..la conformità agli indirizzi regionali della programmazione socio-economica e territoriale ..*" – è, in via generale assicurata nell'ordinamento veneto attraverso la compatibilità del PTCP medesimo con il PTRC e con i Piani d'area, che ne costituiscono parte integrante.

5.1.1.3.1 La struttura delle NTA del PTCP di Venezia

La componente normativa del PTCP di Venezia è strutturata in cinque parti:

La Parte I delle NTA comprende disposizioni di carattere generale a cornice e modello di riferimento delle NTA, nelle quali sono recepiti ed esplicati i principi fondamentali a cui il PTCP si informa, che derivano principalmente dai principi generali della L.R. 11/2004.

La Parte II riguarda la Tutela dell'ambiente e uso delle risorse e si articola in tre sistemi:

- il Sistema Ambientale, che affronta in particolare i temi del mutamento climatico, dei rischi della protezione della natura, con specifico riferimento al tema delle reti ecologiche, nonché dell'inquinamento;

- il Territorio rurale, che comprende, tra gli altri, i temi della riqualificazione dello stesso, della tuteladel patrimonio agroforestale e della valorizzazione degli ambiti ad alta vocazione produttiva agricola, nonché della fruizione ricreativa, sportiva e turistica;

- il Patrimonio culturale, che si occupa di centri storici, beni culturali e di altre peculiarità del territorio provinciale quali la centuriazione romana, le vie storiche e i corsi d'acqua.

La Parte III riguarda l'Assetto insediativo e sistema infrastrutturale e declina il tema degli insediamenti e delle infrastrutture nelle seguenti componenti:

- Assetto insediativo urbano, ovvero la razionalizzazione degli sviluppi insediativi, i fattori di centralità e il tema dei servizi di livello sovralocale;

- Assetto insediativo economico produttivo con particolare riferimento alla concentrazione degli insediamenti produttivi in Poli e Aree di rilievo sovracomunale dotate di adeguati servizi e infrastrutture;

- Sistema turistico con particolare attenzione agli insediamenti litoranei e alle attrezzature e ai servizi per la nautica da diporto;

- Sistema della mobilità (sistemi integrati di collegamento tra grandi reti di servizi, TPL e reti viarie locali) e delle infrastrutture (ivi compresi corsi d'acqua, canali navigabili, foci fluviali e infrastrutture in ambito lagunare).

Nella Parte IV, relativa ai Progetti integrati per parti del Territorio, il PTCP definisce Progetti Strategici (ai sensi dell'articolo 26 della LR 11/2004) per alcune parti di territorio, da perseguire mediante processi di concertazione, con gli Enti competenti (Regione, Comuni, Province e altri soggetti pubblici interessati).

La Parte V è relativa alle disposizioni finali.

5.1.1.3.2 Macro-obiettivi del PTCP di Venezia

L'art. 11, co.1 delle NTA PTCP di Venezia delinea i temi rilevanti in cui si inquadrano le scelte del PTCP. Essi sono relativi al sistema funzionale metropolitano e ai processi di adattamento al cambiamento climatico e sono così definiti:

a) aspetti del sistema funzionale metropolitano:

- la rete delle polarità di livello sovralocale;

- il sistema delle città costiere;

- il sistema dei centri regionali (Mestre, Padova, Treviso) e la rete delle loro connessioni;

- il sistema infrastrutturale ferroviario, portuale e viabilistico principale;

b) aspetti ambientali coinvolti nei processi di adattamento al cambio climatico:

- le emissioni climalteranti;

- l'assetto idraulico;

- il consumo di suolo per utilizzi di urbanizzazione o infrastrutturali;

- gli utilizzi e le produzioni dello spazio rurale.

L'art. 11, co. 2 elenca i seguenti Macro-Obiettivi del PTCP, da approfondire e specificare ulteriormente in sede di accordi interistituzionali con Regione, Provincie e altri soggetti coinvolti nelle scelte di pianificaizone. I Macro-obiettivi sono:

- una significativa diminuzione del tasso di crescita del consumo di suolo;

- l'inversione della tendenza alla frammentazione territoriale;

- la mitigazione e l'adattamento al cambiamento climatico;

- l'implementazione della rete ecologica;

- la gestione integrata delle aree costiere.

Il sistema della mobilità ferroviaria è regolamentato dall'art. 55 delle NTA del PTCP di Venezia, i cui obiettivi sono (co.1):

- più efficace coordinamento tra politiche provinciali per la mobilità e politiche insediative e per l'integrazione delle principali funzioni economiche;

- maggiore apertura del sistema della mobilità provinciale alle relazioni regionali, nazionali e transnazionali, nella prospettiva di una piena integrazione con i "corridoi europei" come grandi sistemi per le relazioni con est e ovest Europa, con il centro Europa e con i paesi mediterranei;

- maggiore specializzazione delle reti e dei servizi e più efficiente interazione tra le diverse modalità ditrasporto;

- recupero di competitività del trasporto pubblico e collettivo attraverso l'innovazione tecnica e organizzativa e la realizzazione di sistemi in sede propria;

- gestione della mobilità al fine di contenere gli effetti negativi del traffico veicolare relativamente all'inquinamento atmosferico e acustico, all'occupazione di suolo pubblico e al consumo energetico.

Il PTCP individua di conseguenza quattro sistemi, fra loro integrati:

- il sistema delle connessioni d'area vasta che comprende la rete autostradale, i servizi e le infrastrutture per la logistica di interesse provinciale e i principali nodi intermodali, le ferrovie d'interesse sovraprovinciale, i nodi di interscambio portuale e aeroportuale;

- il sistema dei principali corridoi viari e ferroviari d'interesse provinciale e interprovinciale, costituitodai nodi di interscambio di livello sovra comunale e dal sistema di trasporto pubblico di livello regionale e interprovinciale ad esse connesso;

- il sistema della viabilità di collegamento intercomunale di interesse provinciale, di supporto alle attività e ai trasporti locali;

- il sistema dell'accessibilità e della mobilità locale, compresa quella alternativa all'automobile, orientato alla fruizione del patrimonio territoriale e ambientale con modalità leggere e lente.

I PAT (Piani di Assetto del Territorio) e i PATI (Piani di Assetto del Territorio Intercomunali), in base al co.7 dell'art. 55, assumono gli obiettivi sopra indicati e adeguano le proprie previsioni alle indicazioni del PTCP e dei conseguenti strumenti di pianificazione o programmazione di settore, sulla base delle indicazioni riportate nella Tavola 4 del PTCP (vedasi Figura 11, Figura 12, Figura 13). Tali indicazioni riguardano anche l'ipotesi di tracciato ferroviario alta velocità e alta capacità.

In merito a quest'ultimo punto, va evidenziato che il tracciato in ipotesi, che si differenzia significativamente dalla proposta progettuale oggetto del presente studio, ai sensi dello stesso PTCP è comunque da non ritenersi vincolante.

Si tratta infatti, di una ipotesi che prevedeva il raggiungimento della linea storica all'altezza di Meolo, ipotesi poi abbandonata a favore di un tracciato che dopo Quarto d'Altino si allontana dalla linea storica passando sotto i centri abitati di San Donà di Piave e Torre di Mosto per tornare in affiancamento all'autostrada all'altezza di Portogruaro.



Figura 11 — PTCP Venezia, Tav 4 - Sistema Insediativo-infrastrutturale – stralcio (tav. 1/3)

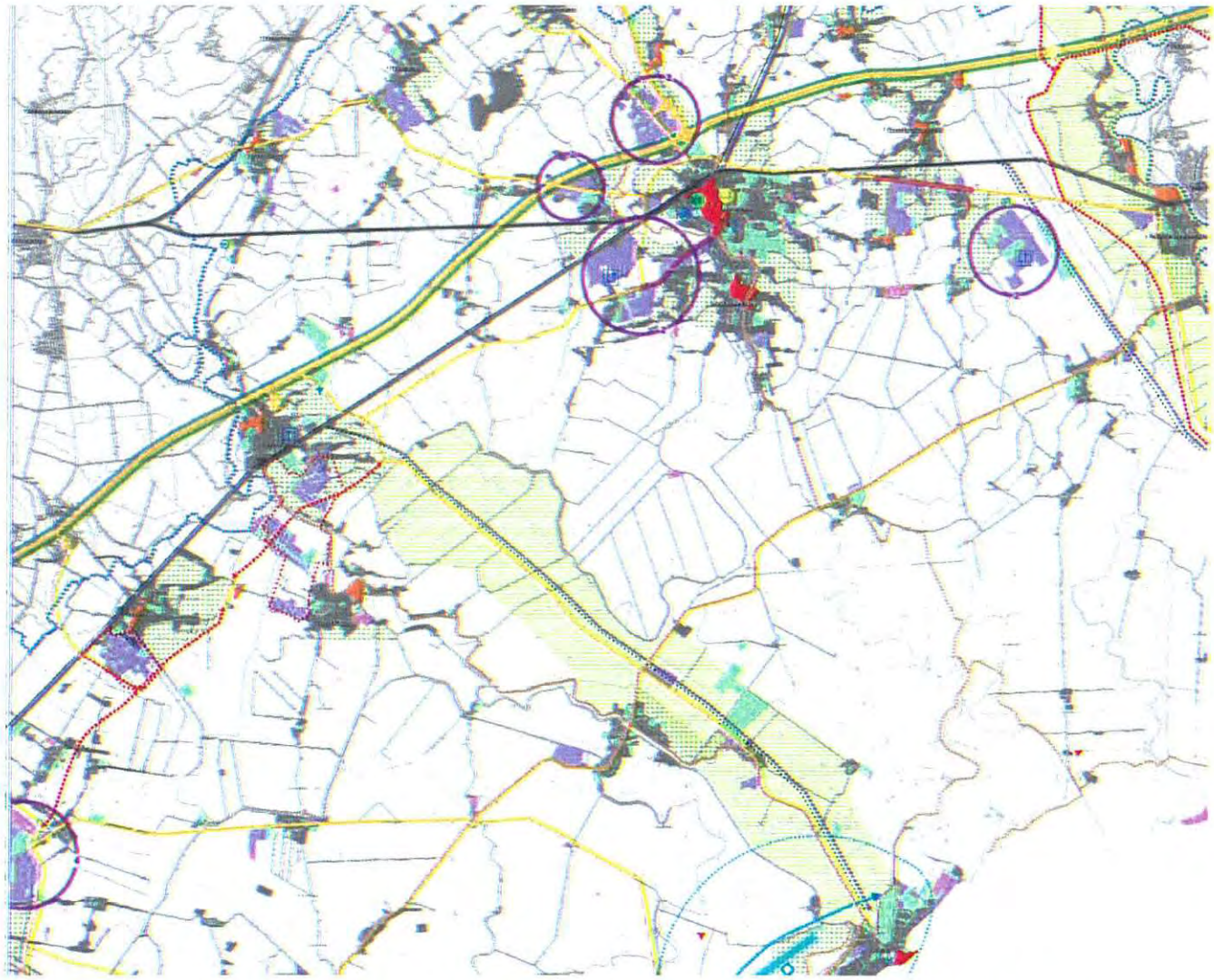


Figura 12 - PTCP Venezia, Tav 4 - Sistema Insediativo-infrastrutturale – stralcio (tav. 2/3)

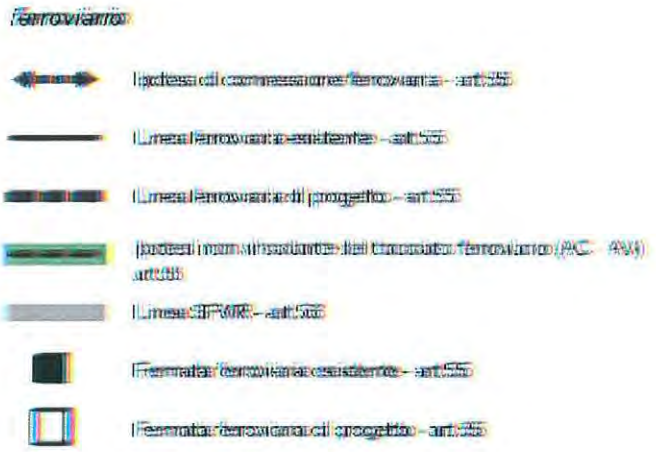


Figura 13 PTCP Venezia, Tav 4 - Sistema Insediativo-infrastrutturale – ***stralcio (legenda – previsioni per il sistema ferroviario)***

5.1.1.3.3 Sistema delle aree di interesse ambientale

Il sistema della aree di interesse ambientale è normato dall'art. 19 e seguenti delle NTA del PTCP di Venezia.

Il territorio provinciale è caratterizzato dalla presenza di numerose aree di interesse ambientale; Il PTCP, nel fare proprie le disposizioni della pianificazione sovraordinata e per dare applicazione alle vigenti normative, definisce i seguenti obiettivi generali da perseguire in riferimento a dette aree:

- favorire la tutela e il rafforzamento della biodiversità;

- integrare le aree nel sistema reticolare ambientale

Di seguito sono riportate, distintamente e in relazione alle diverse parti del territorio, le disposizioni relative alle aree di interesse naturalistico assoggettate a specifiche disposizioni normative.

Parchi e Riserve regionali, Ambiti naturalistici di livello regionale e sistema naturalistico dell'Adige (art. 20 delle NTA)

L'elenco ufficiale delle aree naturali protette attualmente in vigore (5° Aggiornamento approvato con Delibera della Conferenza Stato Regioni del 24.7.2003 e pubblicato nel Supplemento ordinario n. 144 alla Gazzetta Ufficiale n. 205 del 4.9.2003) riconosce in Provincia di Venezia:

- Parco naturale regionale del Fiume Sile istituito con L.R. 08, 28.01.91;

- Riserva naturale integrale Bosco Nordio istituita con DD.MM. 26.07.71/02.03.77- D.I. 27.09.96 - Verbale di consegna 26.11.97 - D.G. 577, 03.03.98.

Il PTRC individua nel "Sistema degli ambiti naturalistico ambientali epaesaggistici di livello regionale" gli ambiti naturalistici di livello regionale, zone ad alta sensibilità ambientale o ad alto rischio ecologico.

Aree di tutela paesaggistica di interesse regionale e competenza provinciale (art. 21 delle NTA)

Il PTCP definisce le modalità di tutela e valorizzazione delle aree di interesse regionale e competenza provinciale in attuazione dell'art. 34 del PTRC. Sono individuate come "aree di tutela paesaggistica":

a) Medio Corso del Piave

b) Ambito fluviale del Reghena e Lemene

c) Laguna del Morto.

In particolare la Provincia ha istituito con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 20 del 20.03.2003 il "Parco regionale di interesse locale dei fiumi Reghena e Lemene e dei Laghi di Cinto.

Rete Natura 2000 (art. 22)

Il PTCP fa propri gli obiettivi di salvaguardia naturalistica derivanti dalle Direttive UE e recepisce i vincoli riguardanti i siti (SIC o ZPS) interessati da habitat naturali e da specie floristiche e faunistiche di interesse comunitario e le relative tutele.

La tutela della biodiversità nel Veneto avviene principalmente con l'istituzione e successiva gestione delle aree naturali protette (parchi e riserve) e delle aree costituenti la rete ecologica europea Natura 2000. Questa rete si compone di ambiti territoriali designati come Siti di Importanza Comunitaria (SIC), che al termine dell'iter istitutivo diverranno Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e Zone di Protezione Speciale (ZPS) in funzione della presenza e rappresentatività sul territorio di habitat e specie animali e vegetali indicati negli allegati I e II della direttiva 92/43/CEE "Habitat" e di specie di cui all'allegato I della direttiva 79/409/CEE "Uccelli" e delle altre specie migratrici che tornano regolarmente in Italia.

Aree di tutela paesaggistica di interesse regionale soggette a competenza degli enti locali (art. 23)

Il PTCP assume gli obiettivi di tutela e salvaguardia di cui all' articolo 35 delle NTA del PTRC per le aree della Laguna di Caorle, Valle Altanea, e Valli e Pineta di Bibione, Foce dell'Adige e Bosco di Lison, quest'ultimo compreso nell'area di studio.

Zone umide (art. 26 delle NTA)

Il PTRC individua le zone umide, zone ad alta sensibilità ambientale o ad alto rischio ecologico, ne riconosce gli aspetti morfologici, idrologici, idraulici e floro-faunistici caratteristici delle zone umide presenti all'interno del territorio provinciale e li disciplina ai sensi dell'art. 21 delle NTA del PTRC (Direttive e prescrizioni per le zone umide).

Altre aree di interesse ambientale (art. 24 delle NTA) e macchie boscate, elementi arboreo/arbustivi lineari, vegetazione arboreo/arbustivo perifluviale di rilevanza ecologica (art.29 delle NTA)

Il PTCP individua altri elementi di interesse ambientale che costituiscono componenti naturali da tutelare per il loro intrinseco valore e da considerare in relazione alle complessive esigenze di tutela e valorizzazione del paesaggio e allo scopo di favorire l'integrazione delle aree ambientali attraverso le Reti ecologiche tra cui:

- biotopi,

- geositi,

- macchie boscate,

- elementi arboreo/arbustivi lineari,

- vegetazione arboreo/arbustivo perifluviale di rilevanza ecologica

- dune e dune spianate che non siano interessate da urbanizzazioni o previsioni di urbanizzazione

Fasce di tutela dei corsi d'acqua e bacini idrici e "segni ordinatori" (art. 25)

Il PTCP assume gli obiettivi di conservazione e salvaguardia dei corsi d'acqua e dei bacini idrici, anche minori riconoscendo che tali elementi rivestono rilevanza strutturale per l'assetto ambientale e idrogeologico del territorio provinciale.

Il PTCP riconosce inoltre che, per le loro caratteristiche naturali e geomorfologiche, i principali corsi d'acqua (Adige, Brenta, Piave, Livenza e Tagliamento), insieme al sistema delle Lagune (Laguna di Venezia, Laguna del Morto, Laguna di Bibione e Caorle), assumono il valore di "segni ordinatori", elementi e sistemi complessi che devono essere considerati anche nella loro funzione di integrazione tra i sistemi ambientale, insediativo e infrastrutturale.

5.1.1.4 Piano Territoriale Coodinamento Provinciale della Provincia di Treviso (PTCP Treviso)

Il PTCP di Treviso è stato adottato in data 30/06/2008 con Delibera di Consiglio Provinciale n. 25/66401 e approvato in data 23.03.2010 con Delibera della Giunta Regionale n. 1137.

Il tracciato di progetto attraversa la Provincia di treviso nel comune di Roncade.

Il PTCP di Treviso è fondato sul presupposto secondo cui nel territorio provinciale nessuna politica di sviluppo è ammissibile se non sostenuta da una contestuale e correlata politica di riordino, ed anzi, è il graduale perseguimento di obiettivi di riordino che rende possibile il necessario avvio delle politiche di governo locale verso gli obiettivi di sviluppo senza ulteriore degrado del sistema delle risorse locali.

Gli obiettivi sono stati inseriti all'interno dei seguenti assi indicati dal documento preliminare del PTRC:

Asse 1.Uso del Suolo

Asse 2. Biodiversita'

Asse 3. Energia, Risorse E Ambiente

Asse 4. Mobilita'

Asse 5. Sviluppo Economico

Asse 6. Crescita Sociale e Culturale

In particolare, per quanto riguarda l'Asse Mobilità, il PTCP individua i seguenti obiettivi strategici e operativi, tra i quali, ai fini del presente studio, va evidenziato l'obiettivo di favorire collegamenti ai nuovi grandi tracciati infrastrutturale dell'Unione europea della Regione Veneto:

OBIETTIVO STRATEGICO		OBIETTIVO OPERATIVO
OS-4.1	Riorganizzazione della viabilità - mobilità	**OP-4.1.1**Ridurre la saturazione della rete stradale mediante progetti infrastrutturali in funzione del progetto complessivo di territorio e delle sue qualità (realizzare nuove infrastrutture, trasformare infrastrutture esistenti, riorganizzazione dei nodi infrastrutturali).
		OP-4.1.2 Aumentare l'accessibilità alle aree urbanizzate
		OP-4.1.3 Aumentare la sicurezza stradale
		OP-4.1.4 Collegamenti ai nuovi grandi tracciati infrastrutturali dell'Unione Europea e della Regione Veneto.
		OP-4.1.5 Mettere a sistema la rete degli interporti e promuovere la logistica per ridurre la circolazione di mezzi pesanti nella rete locale.
		OP-4.1.6 Incentivare l'implementazione del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale quale elemento strategico della rete delle città venete e di una politica di incremento del trasporto pubblico
		OP-4.1.7 Sviluppare e incentivare la rete della mobilità slow ovvero della mobilità sostenibile.

Il PTCP individua i Corridoi europei come un elemento della componente di piano "Infrastrutture e mobilità" e a tale riguardo afferma che il sistema della mobilità del Nord-Italia e di conseguenza quello provinciale dovrà tenere conto dei principi ispiratori che hanno fatto nascere i corridoi europei.

I corridoi europei sono intesi come quella maglia di reti di trasporto e di comunicazione che nelle intenzioni comunitarie hanno il compito di facilitare le comunicazioni ed i rapporti economici sia all'interno dell'Unione Europea, sia tra essa e gli Stati contermini.

Essi sono quindi una rete di tipo multimodale, ossia basata sull'uso combinato di mezzi ferroviari, stradali, marittimi e aerei

Tra questi il Corridoio V interesserà la provincia e risponderà all'espansione dei mercati disegnata dagli imprenditori trevigiani. Infatti, come riportato nel Piano Strategico Provinciale, la maggioranza delle imprese individua nei paesi dell'est i principali mercati di crescita e di proiezione.

Le opere infrastrutturali legate al Corridoio Europeo 5 nel territorio della Provincia sono:

– la Pedemontana Veneta;

– il passante di Mestre;

– il raccordo tra le autostrade A27 e A28.

A queste deve essere aggiunta anche la nuova rete ferroviaria, ad alta velocità e/o alta capacità nonchè il complesso degli aeroporti di Treviso e Tessera ed il porto di Venezia.

Per cui il PTCP disegna la viabilità all'interno della Provincia in funzione di un collegamento corretto alle infrastrutture ferroviare e autostradali che fanno parte del corridoio 5.

Sebbene quindi il territorio provinciale non sia direttamente interessato dall'attraversamento del corridoio ferroviario AV/AC corrispondente al Corridoio V, il PTCP struttura la componente mobilità e trasporti in funzione della presenza di tale corridoio, che viene inteso come volano di sviluppo della regione.

A conferma di ciò, il PTCP stesso, definendo un Quaderno Progetti (Allegato FF), nel delineare il Progetto n. 20 relativo al Centro intermordale di Treviso Servizi, ribadendo che l'intermodalità è la chiave di volta della politica comunitaria nel settore dei trasporti per assicurare una migliore competitività delle imprese inserite in un mercato globale e per razionalizzare i consumi energetici di questo settore, afferma che Treviso può assumere un ruolo come polo logistico, anche in riferimento al corridoio n°5.

Attualmente in provincia il mezzo ferroviario per il trasporto delle merci è utilizzato solo per il 3% ed ovviamente è necessario incrementare questo livello. Per questo scopo il PTCP ha previsto la realizzazione del Centro Intermodale all'interno dell'area della Treviso Servizi.

5.1.2 Livello locale

5.1.2.1 Premessa

Gli elaborati cartografici relativi ai PRG dei comuni interessati dall'intervento sono stati ottenuti sovrapponendo alle immagini dei PRG, messe a disposizione dai comuni stessi, le opere di progetto.

Per consentire una leggibilità delle tavole, è stata omessa la cartografia di base (utilizzata in tutti gli altri elaborati cartografici). Questo perché, nella maggioranza dei casi, la base cartografica si discosta dalle carte dei PRG che necessariamente devono essere rappresentate.

Tali differenze, però, possono comportarte, in taluni casi, imprecisioni di rappresentazione, soprattutto in relazione al posizionamento del tracciato sulle zone di piano.

Nell'ambito del presente studio di impatto ambientale, sono complessivamente stati esaminati i PRG di 15 comuni che hanno messo il materiale di piano a disposizione nei rispettivi siti internet o, qualora non disponibile in rete, lo hanno trasmesso ai fini del presente studio.

5.1.2.2 Considerazioni di sintesi

Dall'analisi della pianificazione di livello locale effettuata a partire dalla lettura dei piani regolatori comunali, sono state individuate le aree, attraverso le progressive chilometriche di riferimento, interessate dall'attraversamento dei tracciati e le relative destinazione d'uso previste dagli strumenti di pianificazione locale.

Dall'analisi lungo tutto l'ambito di studio in esame, è possibile affermare che il tracciato interferisce, relativamente agli usi programmati del suolo previsti dai singoli piani comunali, per la maggior parte con ambiti agricoli.

Considerando la sommatoria dei singoli tratti delle infrastrutture in progetto che ricadono in ciascuna delle diverse tipologie di zone omogenee, e rapportandola alla estesa complessiva della opera, in termini percentuali risulta che circa il 74% dei tracciati interessa zone destinate ad uso agricolo come indicato dal grafico seguente:

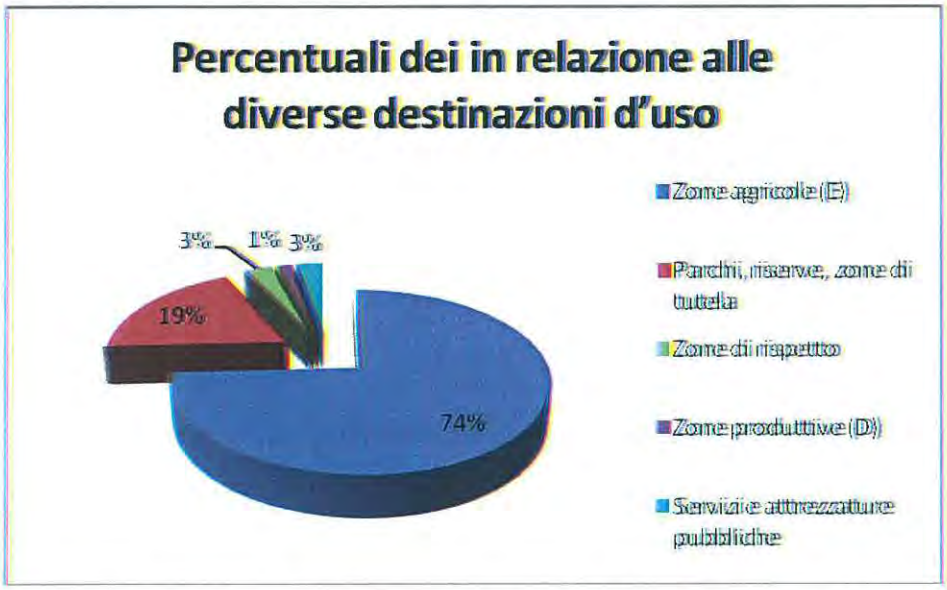


Figura 14: percentuale dei tracciati di progetto in relazione alle diverse destinazioni d'uso attraversate

Circa il 19% dei tracciati interferisce con parchi, riserve o zone di tutela; il 3% invece attravrsa zone di rispetto e servizi e attrezzature pubbliche e l'1% zone produttive.

.

5.1.2.3 Piani Regolatori Generali Comunali (PRG) della Provincia di Venezia

I Comuni della provincia di Venezia interessati dall'attraversamento del tracciato in esame sono:

1. Venezia
2. Marcon
3. Quarto d'Altino
4. Meolo
5. Musile di Piave
6. San Donà di Piave
7. Eraclea
8. Torre di Mosto
9. San Stino di Livenza
10. Annone Veneto
11. Portogruaro
12. Gruaro
13. Fossalta di Portogruaro

I tracciati delle linee ferroviarie in progetto interessano nella maggior parte aree a destinazione d'uso agricola. Sono tuttavia interessate ampie zone che presentano vincoli di tutela, fasce di rispetto e, in misura minore, zone di interesse pubblico; tali aree sono indicate in maniera puntuale nell'Appendice A "Quadro riepilogativo dei rapporti di conformità con la pianificazione locale"

5.1.2.4 Piani Regolatori Generali Comunali (PRG) della Provincia di Treviso

I Comuni della provincia di Treviso interessati dall'attraversamento del tracciato in esame sono:

- Roncade
- Mogliano Veneto

Le aree attraversate dal tracciato sono rappresentate per il comune di Roncade da una fascia ad uso agricolo e una appartenente al Preparco del Parco regionale del Sile.

Per una più approfondita trattazione si rimanda alla Appendice A "Quadro riepilogativo dei rapporti di conformità con la pianificazione locale".

5.2 Pianificazione e programmazione settoriale

5.2.1 Settore dei Trasporti

5.2.1.1 Livello sovranazionale e interistituzionale

5.2.1.1.1 Indirizzi dell'unione europea

La politica dei trasporti è di fondamentale importanza per l'integrazione dei paesi dell'Europa centrale e orientale (PECO) nell'Unione europea, che a propria volta le attribuisce un peso determinante ai fini del consolidamento del mercato interno.

In questa ottica, obiettivo dell'UE è quello di promuovere la crescente integrazione dei mercati dei trasporti e dell'espansione delle relative infrastrutture, attraverso un efficiente sistema di trasporti e collegamenti di concezione moderna volti a creare i presupposti per un commercio con e tra i paesi dell'Europa centrale e orientale in grado di affrontare le sfide europee e internazionali del futuro.

Pertanto, secondo l'opinione di tutti gli organi interessati dell'UE, la politica dei trasporti rappresenta una grande sfida al processo di ampliamento ed in questo senso assume, quindi, una valenza fondamentale l'adozione della normativa comunitaria proprio nel settore dei trasporti.

A tal riguardo, il Consiglio europeo, nel pronunciarsi in merito all'adesione dei PECO, ha attribuito la massima importanza al potenziamento delle reti transeuropee (Trans-European Network -TEN).

La rete transeuropea di trasporto (TEN-T) è indispensabile per assicurare la libera circolazione delle merci nell'Unione europea; su di essa viaggia circa la metà delle merci e dei passeggeri. Gli orientamenti per la TEN-T definiscono le priorità dell'Unione europea, applicando l'"etichetta" di "rete" a determinati itinerari, per concentrare così il sostegno finanziario comunitario a favore di progetti con un valore aggiunto comunitario più elevato.

La rete serve da quadro di riferimento per altra legislazione comunitaria e promuove la coesione economica, sociale e territoriale dell'Unione. Alcuni importanti progetti sono inclusi in un elenco di progetti prioritari. Essi rappresentano solo una parte dei numerosi progetti della TEN-T, tuttavia la loro selezione tra un ampio ventaglio di progetti li rende particolarmente visibili, un elemento che consente di concentrare, attirare e coordinare le risorse finanziarie.

A partire dal trattato di Maastricht (1992), che ha riconosciuto l'importanza della creazione delle reti transeuropee in materia di trasporti, di energia e di telecomunicazioni, l'impulso politico alla creazione delle TEN è stato dato in occasione del Consiglio europeo di Copenaghen (giugno 1993), che ha invitato la Commissione ed il Consiglio ad accelerare i preparativi al riguardo ed ha inoltre prolungato la durata della procedura delle "operazioni di rifinanziamento" instaurata in occasione del vertice di Edimburgo (dicembre 1992).

Il trattato di Maastricht, introducendo il concetto delle reti transeuropee, ha permesso di sviluppare uno schema di riferimento delle infrastrutture di trasporto a livello europeo oggetto di finanziamenti comunitari.

Le principali linee guida delle TEN concernono, per quanto riguarda la rete ferroviaria, la realizzazione ed il potenziamento delle linee ad Alta velocità ponendo l'accento su alcuni anelli chiave della rete e attribuendo importanza prioritaria allo sviluppo di un sistema dei trasporti combinato, creando o migliorando i raccordi tra rete ferroviaria, aeroporti, porti e terminali di trasporto passeggeri e merci.

È stato così pubblicato, nel dicembre 1992, il primo **Libro bianco della Commissione dal titolo "Lo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti"**. Concetto chiave del documento è l'apertura del mercato dei trasporti. In una decina d'anni, con la sola eccezione del settore ferroviario, tale obiettivo è stato praticamente raggiunto.

Nel corso degli anni '90 la congestione di determinate regioni o determinati assi è andata via, via accentuandosi in Europa ed il cronicizzarsi di tale fenomeno minaccia ormai la competitività dell'industria europea. Alla congestione delle regioni centrali si accompagna, paradossalmente, un eccessivo isolamento delle regioni periferiche che necessitano di migliori collegamenti con i mercati centrali per garantire la coesione territoriale dell'Unione.

Tale fenomeno è stato constatato nel **Libro bianco della Commissione "Crescita, competitività, occupazione" pubblicato nel 1993** in cui, insistendo sui potenziali effetti di queste reti sulla creazione di posti di lavoro grazie direttamente ai lavori o indirettamente la crescita economica, veniva confermata questa volontà politica.

La Commissione europea, infatti, ha illustrato in tale libro, la propria posizione in merito alla politica dei trasporti mettendo in rilievo quale importanza assumono le reti di trasporto paneuropee in termini di competitività, crescita economica ed occupazione nell'Unione europea.

Il Libro bianco contiene una sessantina di precise proposte da adottare a livello comunitario nel quadro della politica dei trasporti. Esso prevede inoltre un programma d'azione composto da diverse misure scaglionate fino al 2010 e legato a scadenze, che comprende in particolare un meccanismo di controllo e una valutazione intermedia nel 2005, per determinare se gli obiettivi quantitativi (ad esempio in materia di ripartizione modale o di sicurezza stradale) sono stati effettivamente raggiunti e se occorrono degli adeguamenti.

I principali orientamenti della Commissione nel settore del trasporto ferroviario fanno riferimento alla realizzazione di una rete transeuropea dei trasporti.

La Commissione propone di concentrare l'aggiornamento degli orientamenti comunitari sull'eliminazione delle strozzature nella rete ferroviaria e sull'adattamento di itinerari prioritari, per assorbire i flussi generati dall'allargamento, soprattutto nelle regioni frontaliere e migliorare l'accessibilità delle regioni periferiche. Al fine di

migliorare l'accesso alla rete transeuropea, lo sviluppo della rete secondaria continuerà a figurare fra le priorità dei Fondi strutturali.

Fin dal 1990, il Consiglio europeo aveva accolto favorevolmente un primo programma di linee ferroviarie a grande velocità presentato dalla Commissione. Successivamente il Consiglio ha adottato i primi piani di rete combinata di trasporti stradali e di vie navigabili.

In seguito, i Consigli europei, ed in particolare quello di Essen del 9 e 10 dicembre 1994, nonché il Parlamento europeo hanno dato una serie di impulsi politici decisivi, chiedendo agli Stati membri e alla Comunità di apportare tutto il sostegno necessario ad un elenco di 14 grandi progetti prioritari che andavano dallo sviluppo di linee ferroviarie a grande velocità su tratte internazionali alla costruzione di aeroporti.

A conclusione di quel vertice, il Consiglio ha dichiarato che l'inclusione degli stati associati nelle reti transeuropee (RTE) riveste un ruolo chiave per il consolidamento del loro legame economico e politico con l'Unione.

Il Consiglio ha quindi proposto un'intensa cooperazione in questo settore e ha sottolineato la necessità di utilizzare nel modo più efficiente possibile gli strumenti di finanziamento a disposizione.

Per accelerare il processo di integrazione del continente, l'Unione ha concluso particolari accordi di associazione con i paesi dell'Europa centrale e orientale e con gli Stati baltici.

Gli accordi di associazione dell'Unione europea con i dieci paesi dell'Europa centrale e orientale sono definiti accordi europei, i quali, in base al disposto dell'articolo 310 del trattato CE, riguardano sia le sfere di competenza degli Stati membri che quelle della Comunità e fungono da quadro giuridico per il processo di adesione.

I principali obiettivi di questi accordi sono:

- dialogo politico,
- libero scambio e libera circolazione,
- cooperazione economica,
- cooperazione finanziaria e culturale.

In particolare, la politica dei trasporti è stato un tema affrontato anche nel corso della Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti (CEMT) e nelle Conferenze Paneuropee dei Trasporti di Praga (1991), Creta (1994) e Helsinki (1997); in particolare in occasione di quest'ultima, è stato varato un programma di priorità per i dieci corridoi paneuropei dei PECO.

Negli accordi europei è stato stabilito che le parti contraenti devono sviluppare e consolidare la cooperazione nel settore dei trasporti. Al fine di conseguire questo obiettivo, gli accordi europei hanno sperimentato un nuovo orientamento attraverso l'introduzione della strategia di preadesione rafforzata, con la quale si sono predisposte la ristrutturazione e l'ammodernamento dei trasporti, il miglioramento dell'accesso ai mercati dei trasporti e l'adeguamento alle norme dell'UE. Per l'attuazione di queste misure sono stati fissati contesti prioritari di cooperazione. Inoltre, è stato concordato di predisporre programmi adeguati nonché aiuti e risorse.

Le linee guida per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto nell'est Europa sono state tracciate in occasione delle riunioni della Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti (ECMT), in occasione della quale sono state individuate e via via messe a punto le linee costitutive di una nuova rete paneuropea di collegamenti (stradali, ferroviari, fluviali, combinati) est-ovest e nord-sud.

Si tratta fondamentalmente di dieci corridoi intermodali, da attrezzarsi secondo standard di livello occidentale, che prolungano la rete della UE e sono intesi costituire l'ossatura essenziale di una futura rete paneuropea.

La rete che i Corridoi disegnano è a maglie estremamente larghe, per cui essi si pongono in prima istanza in una relazione di complementarità e integrazione reciproca, a coprire direttrici di trasporto diverse. Non va tuttavia sottovalutata l'esistenza di un rapporto di competizione fra i Corridoi nell'acquisire quote di traffico suscettibili di incanalarsi, da un'origine e per una destinazione date, lungo percorsi diversi.

Questo fatto è destinato a verificarsi e assumere rilievo anche notevole soprattutto nel caso, assai probabile, di mancato o ritardato completamento dell'infrastrutturazione di un Corridoio e/o carente offerta di servizi di trasporto sul suo asse.

I cosiddetti corridoi prioritari prospettati dai Ministri dei Trasporti in occasione della *Seconda Conferenza Pan-Europea sui Trasporti*, che si tenne nel marzo 1994 a Creta, corrispondono in larga misura ai "corridoi di sviluppo" previsti nel progetto del "Triangolo Produttivo".

Ecco come si articolano i principali corridoi europei:

- Corridoio I Helsinki-Reval-Riga-Kaunas-Varsavia, con il collegamento Riga-Kaliningrad- Danzica.
- Corridoio II Berlino-Varsavia-Minsk-Mosca-Niznij-Novgorod
- Corridoio III Berlino/Dresda-Vroclav-Lviv-Kiev
- Corridoio IV Berlino/Norimberga-Praga-Bratislava-Györ-Budapest-Arad-Craiova-Sofia-Instanbul, con le deviazioni Arad-Costanza e Sofia-Salonicco.
- Corridoio V Venezia-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-Uzhgorod-Lemberg,agganciato alla linea Bratislava-Zilina-Kosice-Uzhgorod, Rijeka-Zagabria-Budapest e Ploce-Sarajevo-Osijek-Budapest.
- Corridoio VI Danzica-Varsavia-Katovice-Zilina
- Corridoio VII Danubio, compresi tutti i porti dell'Europa orientale
- Corridoio VIII Durazzo-Tirana-Skopje-Sofia-Plovdiv-Burgas-Varna
- Corridoio IX Alessandropoli- Dimitrovgrad- Bucarest- Chisnau- Lyubaskeva- Kiev- Mosca/Pskov- San Pietroburgo- Henskinki, e inoltre Odessa- Lyubasekeva e Kiev- Minsk- Vilnius- Kaunas- Klaipeda/Kaliningrado.
- Corridoio X Salisburgo-Ljubljana-Zagabria-Belgrado-Niskopie-Veles-Salonicco che si estende inoltre a Graz-Maribor-Zagabria, Sopron-Budapest-Novi Sad-Belgrado, Nis-Sofia, e Veles-Bitola-Florina (l'antica Via Ignazia che va da Durazzo, a ovest, fino ad Adrianopoli

Il Corridoio V, inquadrato anche come prosecuzione del Progetto Prioritario n° 6 (Lione-Trieste) per lo sviluppo della Rete TEN, rappresenta per l'Italia un asse importante per il traffico merci, fra l'est e l'ovest dell'Europa, inserito pienamente nella più generale rete AV/AC dell'Italia.

Tale Corridoio, all'interno del quale ricade l'intervento in progetto, trae le sue potenzialità dall'attraversare un ampio bacino naturale di traffici e dal disporre di un ulteriore potenziale bacino costituito da quei flussi suscettibili di incanalarsi lungo percorsi alternativi, in funzione delle migliori condizioni offerte da ciascuno.

A tali bacini concorrono:

- Gli scambi tra i paesi dell'Europa Occidentale, in primo luogo dell'Italia ma anche della Spagna settentrionale, della Francia meridionale, di parte della Svizzera con i PECO attraversati direttamente dal Corridoio (Slovenia, Ungheria) o dalle sue diramazioni (Croazia, Bosnia-Erzegovina, Repubblica Federale di Yugoslavia, Slovacchia) o più direttamente gravitanti su di esso (Repubblica Ceca a nord, Romania a sud). Per l'Italia in particolare e per gli altri paesi occidentali citati, il Corridoio rappresenta l'occasione di ovviare alla diversione dei traffici che attualmente raggiungono l'Europa Centro Orientale, passando a nord delle Alpi con un aggravio di costi;
- L'interscambio reciproco dei PECO succitati, nonché i loro commerci in grado di avvalersi dell'intermodalità terra/mare e quindi interessati a raggiungere i porti dell'Adriatico. Crescente importanza sono destinati a rivestire fra questi ultimi i commerci da/per i paesi dell'Estremo Oriente, che dagli imbarchi dell'Alto Adriatico, attraverso il Canale di Suez, si inoltrano verso gli Oceani Indiano e Pacifico. In quest'ottica, la realizzazione del Corridoio n. 5 amplia l'hinterland dei porti adriatici (Trieste, Koper, Rijeka, Ploce) a paesi come le Repubbliche Ceca e Slovacca, che gravitano sugli assai più lontani porti del Nord Europa;
- Gli scambi fra i paesi dell'Europa Occidentale, in primo luogo dell'Italia, da un lato, e dei PECO, dall'altro, con l'Ucraina (anch'essa attraversata dal Corridoio), e con i paesi della CSI e le loro regioni più direttamente gravitanti o raccordati con il Corridoio stesso. In quanto elemento della Rete paneuropea, esso termina in Ucraina a Kiev, ma in quanto struttura portante del sistema di comunicazioni di quel paese, esso si prolunga ed è collegato già ora con le principali direttrici commerciali, e meglio lo sarà in futuro, per quanta incertezza possa esservi su tempi e priorità. Kiev ha collegamenti sia ferroviari che stradali con Dnepropetrovsk e con il bacino del Dnjepr lungo cui si localizza il cuore industriale del paese. A est, soprattutto la rete ferroviaria dell'ex URSS garantisce i collegamenti in primo luogo con la Russia. Verso l'Asia Centrale alla rete ferroviaria dovrebbero aggiungersi le infrastrutture stradali previste dai vari progetti di Corridoi intermodali, che mirano ad avvicinare quei paesi all'Europa e rispetto a cui l'Ucraina si propone come ponte.

In particolare, nella dichiarazione finale della Conferenza Paneuropea dei Ministri dei Trasporti svoltasi ad Helsinki nel giugno 1997, i partecipanti hanno ribadito che i corridoi dei trasporti paneuropei devono essere considerati un mezzo per il conseguimento degli obiettivi di una politica comune dei trasporti.

La terza Conferenza Paneuropea dei Ministri dei Trasporti di Helsinki è stata la sede in cui si è adeguato il concetto di corridoio, elaborato nel corso della precedente conferenza di Creta, e si è deciso di estendere gli attuali nove corridoi nonché di crearne un decimo, che dovrebbe collegare i paesi dell'ex Iugoslavia.

Nei PECO è stato attribuito carattere prioritario all'attuazione dei dieci corridoi paneuropei.

Questi dieci corridoi paneuropei dei trasporti sono intesi a migliorare gli scambi e la mobilità all'interno dell'Europa. Il concetto di corridoio dei trasporti è strutturato sugli stessi contenuti e scopi delle reti transeuropee nell'UE e costituisce la prima fase verso la creazione di una rete di trasporti paneuropea. Il finanziamento di questo progetto è di circa 25-30 miliardi di ecu.

Alla conferenza di Helsinki è stato inoltre sottolineato il carattere multimodale di questi concetti attraverso l'integrazione dei trasporti aerei (aeroporti internazionali) e marittimi (importanti porti marittimi e fluviali) ed è stata messa in rilievo l'importanza della telematica e di altre applicazioni avanzate per il potenziamento delle infrastrutture dei trasporti.

La consapevolezza che la creazione delle reti transeuropee in seno alla Comunità europea rappresentasse un requisito fondamentale per le infrastrutture dei trasporti, in quanto costituiscono un elemento fondamentale della politica comune dei trasporti, stava alla base degli obiettivi fissati all'interno delle tre sopra citate conferenze.

Tra i 14 progetti prioritari sono state inserite le linee ad alta velocità tra Parigi-Bruxelles-Colonia-Amsterdam-Londra e tra Parigi e Berlino via Strasburgo, un tunnel o ponte di collegamento tra la Germania e la Danimarca attraverso il ponte di Fehmarn, un ulteriore collegamento tra Lione e Torino per i treni ad alta velocità e per il traffico combinato e la costruzione di autostrade in Grecia attraverso un asse nord-sud ed est-ovest.

Nello specifico del progetto in esame, si rileva come nell'elenco dei 14 progetti prioritari sia annoverato al punto 6 il "Treno ad alta velocità/Trasporto combinato Francia-Italia (Lione-Torino e Torino-Milano –Venezia-Trieste); una linea progettata con la possibilità di trasportare passeggeri e merci"[5].

Lo sviluppo e il collegamento delle reti assumono notevole significato in considerazione del futuro ampliamento, e, quindi, un'intensa collaborazione tra l'UE e i paesi candidati proprio nella fase di preparazione risulta particolarmente importante per la politica dei trasporti.

Per realizzare questa cooperazione con tutti i partner e con l'ausilio di moderni metodi di pianificazione, nel 1996 è stata istituita per il settore dei trasporti l'iniziativa *Transport Infrastructure Needs Assessment* (TINA), al fine di preparare l'ampliamento della rete di trasporti transeuropea ai nuovi Stati membri .

In quell'anno, infatti, il Consiglio ed il Parlamento europeo adottavano orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti che raggruppava, in un quadro unico di riferimento, i piani esistenti per i vari modi di trasporto e i criteri per la selezione e il finanziamento dei progetti di interesse comune.

Oggi la rete transeuropea dei trasporti riguarda quasi la metà del traffico complessivo di merci e di passeggeri nell'Unione.

Attualmente le RTE comprendono 70.000 km di strade e rotaie, 20.000 km di vie fluviali interne e 300 aeroporti. I progetti fissati negli orientamenti sullo sviluppo delle RTE per il potenziamento delle vie di trasporto richiedono investimenti di oltre 400 miliardi di euro fino al 2010.

---

[5] P.G.T., Cap. 4 "Il quadro di riferimento europeo", pag.5.

La realizzazione di un sistema globale di trasporti nell'UE, caratterizzato dal principio dell'intermodalità, acquista, pertanto, un significato sempre maggiore nella politica dei trasporti comunitaria, poiché la realizzazione di una rete di trasporti intermodale consente di creare un sistema di trasporti europeo sostenibile.

Lo scopo dell'intermodalità del sistema dei trasporti europea risiede nella costruzione di una rete che, prendendo le mosse dal sistema globale e non dai singoli modi, colleghi in una catena non solo rotaie, strade, navigazione interna e costiera, ma anche il trasporto d'oltremare e aereo di merci.

Si deve procedere all'interconnessione dei vari modi di trasporto per poter realizzare una catena di trasporto che consenta di scegliere ogni volta la combinazione dei vari modi più vantaggiosa. Il passaggio dall'approccio di tipo unimodale ad una intermodalità mirata allo sviluppo di un sistema di trasporti globale è oggi fattibile, poiché l'evoluzione della tecnica nel settore delle telecomunicazioni e dell'informatica consente la gestione delle quantità complesse di dati e della comunicazione propri del sistema di trasporto intermodale.

Vi sono tuttavia ostacoli di carattere tecnico, economico, giuridico e politico che si frappongono allo sviluppo di una rete di trasporti intermodale. Da un lato, i singoli modi di trasporto non sono collegati tra loro, ma si snodano in parallelo senza essere interconnessi attraverso interfacce, quali stazioni ferroviarie, porti, aeroporti, centri di trasporto merci e terminali di trasbordo.

I singoli modi di trasporto, inoltre, non sono sufficientemente integrati a livello transfrontaliero e non sono armonizzati tra loro. Questa carenza di integrazione delle reti è imputabile alla politica dei trasporti nazionale adottata in passato, come dimostrano i vari sistemi elettrici e di segnalazione delle ferrovie o i differenti interassi. In parte anche rotaie, strade o vie d'acqua carenti impediscono una generale intermodalità, in quanto l'inadeguatezza dei collegamenti rappresenta un ostacolo sulla via della realizzazione di un sistema di trasporti globale europeo. Infine, anche regolamenti aziendali, amministrativi, di responsabilità nazionale e modale per i diversi modi di trasporto comportano un rallentamento del sistema.

Politica dei trasporti comunitaria e sviluppo di un sistema di trasporti intermodale sono quindi di primaria importanza per l'Unione europea, dato l'aumento degli scambi commerciali con i paesi dell'Europa centrale e orientale e la crescita nel settore dei trasporti, e da tali considerazioni occorre adottare strategie e soluzioni paneuropee.

Nel mese di luglio 2001, in occasione del Consiglio dei Ministri dei Trasporti della Unione Europea, l'Italia ha sostenuto l'opportunità, alla luce dello stato di avanzamento del processo realizzativo delle reti TEN e dei corridoi eurasiatici, di redigere un **Master Plan delle infrastrutture e dei trasporti della nuova Europa**.

Il Consiglio condivise tale proposta e dette mandato alla Commissione di verificare gli itinerari e le procedure più idonee per attuare quanto proposto dalla delegazione italiana.

Nel mese di febbraio del 2002 è stato dato mandato al costituendo Gruppo di Alto Livello di rivisitare le reti TEN integrando le stesse reti con i corridoi eurasiatici e redigere il 1° Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti della Unione Europea.

Il Gruppo di Alto Livello per la rete di trasporto transeuropea (TEN-T) ha ricevuto quindi mandato dal Vicepresidente della Commissione con delega ai Trasporti e all'Energia di identificare, entro l'estate del 2003, i progetti prioritari della rete transeuropea di trasporto fino al 2020 in base alle proposte formulate dagli Stati Membri e dai Paesi in via di adesione. Questo lavoro rientra nella più ampia revisione delle linee guida comunitarie sullo sviluppo della rete transeuropea di trasporto.

Questo Gruppo, era composto da un rappresentante di ogni Stato Membro, da un osservatore per ciascun paese in via di adesione e da un osservatore per la Banca Europea per gli Investimenti. Uno dei maggiori compiti del Gruppo ha consistito nel selezionare un ristretto numero di progetti prioritari per la rete di trasporto dell'Unione allargata. Detti progetti risultano essenziali al completamento del mercato interno del continente europeo e al rafforzamento della coesione economica e sociale. In conformità con il mandato del Gruppo, la lista dei progetti prioritari comprende unicamente "le infrastrutture di maggior rilevanza per il traffico internazionale, tenuto conto degli obiettivi generali di coesione del continente europeo, dell'equilibrio tra i modi di trasporto, dell'interoperabilità e della riduzione delle strozzature". Inoltre è stata eseguita una valutazione di "come ciascun progetto soddisfi agli obiettivi di politica europea in materia di trasporto, del valore aggiunto per la Comunità e della natura sostenibile dei suoi finanziamenti fino al 2020".

Tale piano redatto in otto mesi è stato presentato nel Consiglio informale dei Ministri svoltosi a Napoli il 4 e 5 luglio 2003, durante il semestre di presidenza italiana dell'Unione Europea.

In tale documento strategico sono prospettati quattro distinti elenchi:

Elenco 0: valutazione attenta dei progressi fatti per quanto riguarda i progetti stabiliti a Essen. Fornisce una lista di progetti che saranno completati prima del 2010. Il Gruppo ha anche concordato nuovi tempi di realizzazione per i restanti progetti e li ha accorpati, integrandoli con l'estensione al territorio dei futuri Stati membri, in nuovi progetti da realizzare entro il 2020 (elenco 1).

Elenco 1: Le nuove priorità, chiaramente definite, hanno un alto valore aggiunto in termini di dimensione europea e sono realistici per quanto riguarda il finanziamento e la possibilità di dare inizio ai lavori entro i tempi stabiliti. Sezioni importanti dei sei progetti di Essen sono state integrate all'interno di questi nuovi progetti prioritari. I Paesi interessati si sono fortemente impegnati a iniziare i lavori relativamente a tutte le parti di ciascuno di questi progetti al massimo nel 2010, per renderli operativi al massimo nel 2020.

Elenco 2: presenta progetti dotati di un valore aggiunto di natura europea particolarmente alto e che, sebbene con prospettive di più lungo termine, meritano speciale attenzione.

Elenco 3: progetti importanti per la coesione territoriale che contribuiscano alla coesione economica e sociale.

All'interno della lista 1, su 21 interventi, l'Italia aveva i seguenti 6 interventi chiave:

I. il corridoio n. 5 (da Lisbona a Kiev);
II. il corridoio n. 1 Berlino-Napoli;
III. il ponte sullo stretto di Messina;
IV. il corridoio Genova-Rotterdam;
V. il progetto dell'autostrada del mare del sistema occidentale del Mediterraneo;
VI. il progetto dell'autostrada del mare del sistema orientale del Mediterraneo.

Nella lista 3, invece, erano previsti 2 ulteriori progetti che riguardano direttamente l'Italia :

- il prolungamento del corridoio 1 fino a Palermo;
- il corridoio n. 8 che, inizialmente legato solo al collegamento tra Durazzo e Varna, si agganciava a Bari e quindi al corridoio intermodale adriatico.

Il 1° ottobre 2003 la Commissione ha preso visione della proposta Van Miert condividendo, tra l'altro, oltre alla maggior parte della proposta legata agli interventi del nuovo Master Plan dell'Unione Europea allargata a 25 Stati, anche quattro proposte sostanziali che il documento conteneva:

- la possibilità di aumentare la percentuale (oggi del 10%) per la copertura finanziaria degli itinerari della rete TEN;
- la disponibilità della BEI di garantire fino al 75% il servizio del debito e allungare fino a 35 anni l'arco temporale dell'indebitamento;
- la identificazione di un coordinatore del corridoio, un vero soggetto responsabile del corridoio stesso;
- la dichiarazione di interesse europeo delle proposte, definita in modo da responsabilizzare gli Stati a fare e a fare in tempi certi, con l'adeguata priorità, gli interventi scelti.

La Commissione, nella seduta del 1° ottobre 2003 ha ritenuto opportuno identificare un unico elenco, all'interno del quale sono stati confermati:

I. il corridoio 5;
II. il corridoio 1 (Berlino – Palermo), cioè non più articolato in due segmenti Berlino – Napoli e Napoli – Palermo, comprensivo del Ponte;
III. il corridoio Genova – Rotterdam (il vero ponte fra i due mari: il Mare Mediterraneo ed il Mare del Nord);
IV. l'autostrada del Mare del sistema occidentale del Mediterraneo;
V. l'autostrada del mare del sistema orientale del Mediterraneo.

Delle 21 opere la Commissione nella seduta sopra richiamata del 1° ottobre 2003 ha identificato 17 opere, tra le quali 4 riguardano direttamente il nostro Paese.

Le 4 opere sono:

- Asse Lione – Budapest
- Asse Berlino – Palermo (comprensivo del ponte sullo Stretto di Messina)
- Asse Genova – Rotterdam

- Il sistema delle autostrade del mare nel Mediterraneo

Il 5 dicembre 2003 i Ministri europei dei Trasporti hanno dato il via libera definitivo alla lista di 29 grandi progetti infrastrutturali (cui si è aggiunto l'asse Senna – Shelda) selezionati dalla Commissione europea sulla base del lavoro svolto dal gruppo Van Miert.

L'Italia è ben rappresentata nelle nuove mappe dei Tens essendo percorsa:

- dall'asse ferroviario n. 1 "Berlino-Palermo" (prevedendo il potenziamento del tunnel del Brennero e la costruzione, entro il 2015, del Ponte sullo Stretto);
- dal "Corridoio V" che, collegando Lisbona a Kiev, attraverserà la pianura padana con il tunnel del Moncenisio (da completarsi entro il 2015-2017);
- da un terzo grande asse ferroviario che connette il porto di Genova con quello di Rotterdam attraverso il tunnel del Gottardo (da completarsi entro il 2018); di tale asse il CIPE ha già approvato il progetto del segmento ferroviario Genova – Novara – Sempione;
- inoltre, i porti italiani beneficeranno, di due "autostrade del mare" quella dell'area occidentale e quella dell'area orientale del Mediterraneo.

Nella seduta dell'11 marzo 2004 del Parlamento europeo è stato reinserito il progetto relativo al Corridoio n. 8.

Con la risoluzione legislativa del Parlamento Europeo del 30 marzo 2004 è stato consentito un aumento dal 10 al 20% del sostegno comunitario alle Reti Transeuropee.

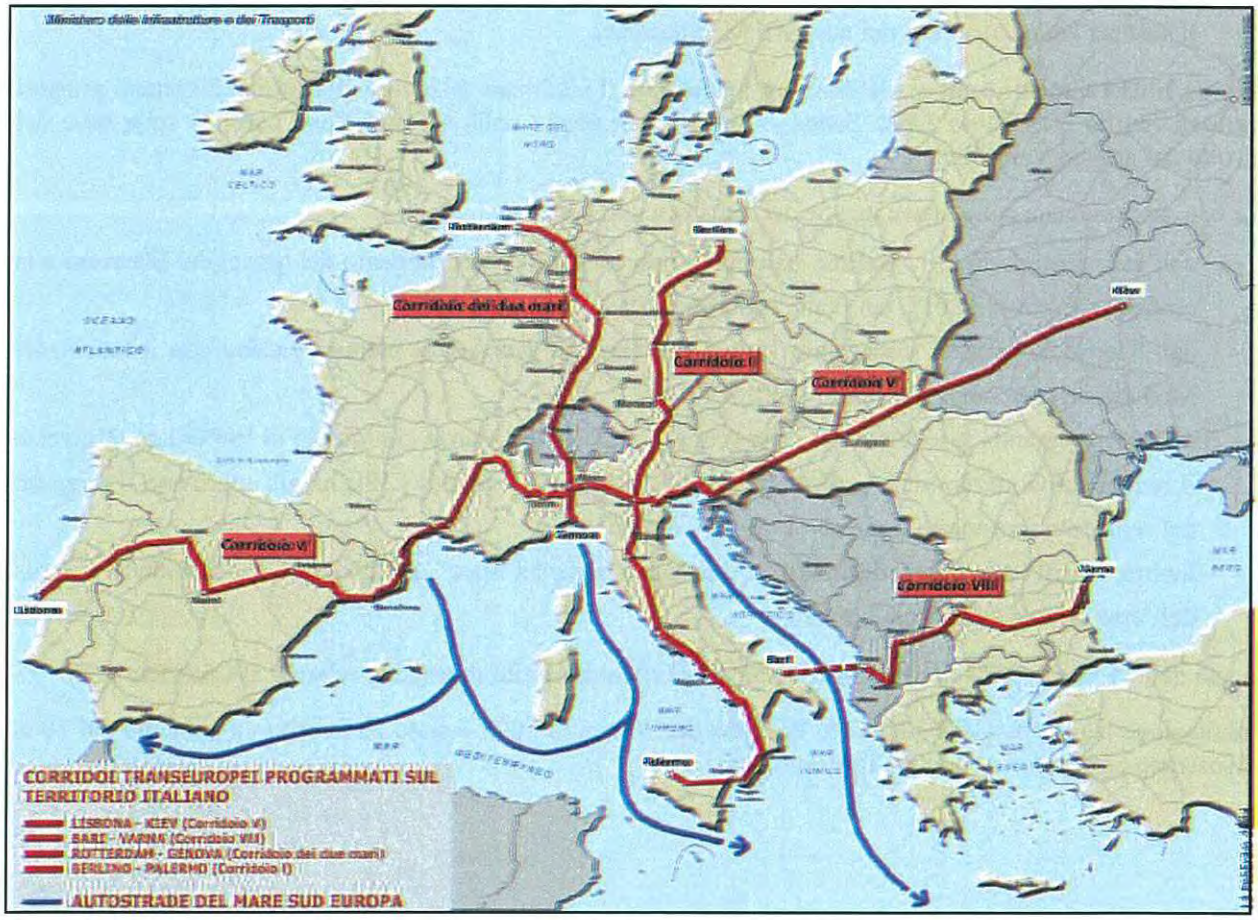


Figura 15 Mappa dei TENS sul territorio italiano – 2003

Libro Verde - TEN-T: riesame della politica - Verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti

Il Libro Verde del 4 febbraio 2009 ha lo scopo di riesaminare la politica della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) al fine di avviare una riflessione sui mezzi da impiegare per una maggiore integrazione della rete transeuropea di trasporto nella politica comune dei trasporti.

L'analisi del Libro Verde evidenzia come la politica per la TEN-T ha già realizzato l'interconnessione delle reti infrastrutturali nazionali e l'interoperabilità ferroviaria a livello transfrontaliero. L'utilizzo di finanziamenti comunitari ha permesso in particolare di:

- realizzare collegamenti ferroviari ad alta velocità;
- ridurre le disparità regionali collegando tra loro paesi e regioni caratterizzati da livelli diversi di sviluppo.

La TEN-T prevede due livelli di pianificazione:

1. la rete globale relativa ai piani schematici delle reti per ferrovie, strade, vie navigabili interne, trasporto combinato, aeroporti e porti.
2. i progetti prioritari che, in considerazione del loro impatto sul traffico transnazionale, sono stati selezionati secondo obiettivi di coesione e di sviluppo sostenibile.

La pianificazione delle future infrastrutture di trasporto è strettamente legata ad una domanda influenzata dalle tendenze economiche e demografiche, dai prezzi dell'energia, dalla tariffazione e dalla tassazione dei trasporti, nonché dagli sviluppi tecnologici.

Un nuovo approccio basato sulla «rete prioritaria» potrebbe far superare le lacune dell'approccio basato su progetti prioritari, prendendo in considerazione:

- i principali flussi di traffico nella Comunità e in altre regioni del mondo;
- l'esigenza di una maggiore coesione economica tra le regioni e di collegare tra loro i poli di sviluppo economico;
- gli sforzi già compiuti per realizzare la rete TEN-T;
- gli obiettivi economici ed ambientali.

Per favorire i servizi intermodali di trasporto merci, si propone una particolare attenzione nel quadro della futura politica della TEN-T ai seguenti elementi:

- un adeguato sviluppo dell'infrastruttura portuale e di collegamenti più efficienti con le zone interne, visto il ruolo sempre più rilevante dei trasporti marittimi;
- l'integrazione di corridoi per il trasporto merci per ferrovia interamente interoperabili e commercialmente percorribili, nonché di corridoi verdi;
- l'eliminazione delle strozzature lungo le grandi linee di trasporto;
- i collegamenti intermodali,
- il collegamento tra gli assi transnazionali e interurbani e le zone urbane, compresi i collegamenti che facilitano un migliore utilizzo del potenziale del trasporto aereo;
- l'applicazione dei sistemi di trasporto intelligenti (STI) a tutti i modi di trasporto, nonché ai nuovi sistemi di tariffazione che incoraggiano l'utilizzo efficace delle infrastrutture.

5.2.1.1.2 Accordi interistituzionali per lo sviluppo del progetto

Nell'ambito del sistema ferroviario, anche in virtù della fase di transizione attuale a seguito della delega di competenze alle Regioni, gli strumenti di programmazione e di attuazione sono riconducibili alle intese Stato-Regione, agli accordi di programma in essere con le Società operanti nel settore ferroviario ed infine agli strumenti di programmazione di settore coinvolgenti le funzioni principali del sistema ferroviario stesso. In relazione a

quanto sopra descritto si riporta di seguito il quadro sintetico degli accordi più significativi per la tratta ferroviaria in questione.

Governo, Regione Veneto, Intesa Generale Quadro del 24/10/2003

È prevista la realizzazione della nuova linea "Alta Velocità/Alta Capacità Venezia – Trieste", che interessa il territorio della Regione Veneto nel tratto compreso tra il Nodo di Venezia – Mestre ed il fiume Tagliamento (confine con la Regione Friuli– Venezia Giulia), con finanziamento a carico dello Stato con le modalità specifiche previste dalla Legge Obiettivo e dalle norme ad essa collegate.

Regione Veneto - Nota n. 260407/45.04 del 15/04/2004 e DGR n. 3161 del 25/10/2005

Disponibilità ad anticipare fondi per redigere la progettazione preliminare della nuova linea ferroviaria AV/AC Venezia – Trieste nel tratto compreso tra il nodo di Venezia Mestre e il fiume Tagliamento

Regione Veneto, RFI, 18/11/2005

Sottoscrizione convenzione tra Regione Veneto e RFI con la quale la Regione ha assunto, a proprio carico, quale anticipazione di spesa, una quota dei fondi necessari per la progettazione preliminare della tratta veneta della nuova linea; per parte sua RFI si è impegnata, sempre con tale Convenzione, a sviluppare, d'intesa con la Regione, la suddetta progettazione preliminare.

Con tale convenzione la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. si è impegnata a sviluppare la progettazione preliminare del tratto della nuova linea AV/AC compresa tra l'interconnessione con la linea storica denominata "Quarto D'Altino Est" (inclusa) ed il confine con la Regione Friuli Venezia Giulia (fiume Tagliamento). La sunnominata interconnessione consentirà l'inoltro sulla nuova infrastruttura AV/AC dei treni da instradare da Mestre verso Trieste e viceversa, utilizzando nel tratto più prossimo a Mestre la linea storica.

Per quanto riguarda il tracciato della nuova arteria ferroviaria, la convenzione prevede che dall'interconnessione "Quarto D'Altino Est" esso proseguirà avvicinandosi all'autostrada "A4"eprocederà quindi in parallelo, a sud della stessa, per tutto il territorio della Regione Veneto, valutando le soluzioni tecniche del tracciato e delle opere di intesa con la Regione Veneto.

Regione Veneto, DGR n. 1816 del 13/06/2006

Progettazione preliminare della nuova linea AV/AC Venezia–Trieste. Convenzione Regione Veneto – R.F.I. S.p.A. del 18/11/2005. Atto di indirizzo.

La Regione Veneto fornisce ad RFI elementi di indirizzo per lo sviluppo della progettazione, con particolare riferimento alla localizzazione di eventuali tratti della nuova linea in affiancamento alla autostrada A4, con l'indicazione di sviluppare una soluzione progettuale che prevedesse l'eventuale avvicinamento del tracciato AC/AV alla A4 solo nel tratto ad est di San Donà di Piave, restando il tratto compreso tra Quarto d'Altino e San Donà estraneo a tale ipotesi di affiancamento stretto all'autostrada.

Regione Veneto, DGR n. 1083 del 17/04/2007 (BUR n. 43 del 08/05/2007)

Progettazione preliminare della nuova linea AC/AV Venezia–Trieste. Convenzione Regione Veneto – R.F.I. S.p.A. del 18/11/2005. Indicazioni sul tracciato.

La Regione Veneto fornisce ad RFI ulteriori elementi di indirizzo per la progettazione, per tenere conto anche di quanto si sta contestualmente prevedendo nell'ambito del progetto definitivo per la realizzazione della III corsia dell'autostrada A4 nel tratto Quarto d'Altino – Tagliamento.

In particolare, tenuto anche conto delle possibili soluzioni progettuali relative alla realizzazione del nuovo casello autostradale di Bibione, si ritiene opportuno di raccomandare ad RFI di estendere la precedente indicazione a tutta la tratta veneta del nuovo tracciato AC/AV, e cioè di prevedere che l'eventuale affiancamento della nuova linea ferroviaria Venezia–Trieste alla A4 non avvenga nell'ambito territoriale della Regione Veneto.

Regione Veneto, DGR n. 1816 del 13/06/2006 (BUR n. 62 del 11/07/2007)

La Regione Veneto fornisce ad RFI ulteriori elementi di indirizzo per la progettazione, con particolare riferimento alla tratta di affiancamento alla linea storica Venezia–Trieste, all'avvicinamento in parallelismo all'autostrada A4, ovvero ai tratti da studiare in nuova sede, alla luce dell'avanzamento di alcune progettazioni e realizzazioni di opere infrastrutturali, rispetto alle quali la regione Veneto evidenzia quanto segue:

– nell'attraversamento ferroviario dell'area di Venezia/Mestre assume particolare rilevanza trasportistica il collegamento diretto con l'aeroporto internazionale "Marco Polo", per il quale è previsto un collegamento ferroviario con la linea Venezia–Trieste, nell'ambito del progetto di SFMR, già sviluppato a livello di progettazione definitiva;

– il crescente valore dei flussi di traffico indotto dall'area turistica del litorale della provincia di Venezia, dal Cavallino a Bibione, fa ritenere opportuno valutare soluzioni infrastrutturali in grado di risultare funzionali anche ai collegamenti da e per l'area del litorale;

– con delibera CIPE n. 13 del 18/03/2005 è stato approvato il progetto preliminare per la realizzazione della 3^ corsia dell'autostrada A4 nel tratto Quarto D'Altino–Tagliamento, compreso il nuovo casello autostradale di Meolo, la cui realizzazione è da tempo attesa, proprio per migliorarne i collegamenti con il sistema del litorale veneziano prima citato; la società Autovie Venete S.p.A. deve conseguentemente ora procedere con la progettazione definitiva.

Fra le prescrizioni contenute nella citata delibera CIPE è, inoltre, previsto che venga garantita l'armonizzazione dell'opera con la linea ferroviaria AV/AC – tratta Venezia/Ronchi dei Legionari, al fine di ottimizzare le interferenze tra le due opere, con particolare attenzione alla realizzazione dei sovrappassi e dei sottopassi ed alle opere di mitigazione e compensazione.

Si rende pertanto necessario indicare ove tale avvicinamento potrà proporsi come opportunità/criticità, ed, invece, per converso, ove tale avvicinamento di tracciati non appaia comunque opportuno;

– infine, come noto, è attualmente in corso la realizzazione del passante autostradale di Mestre che in direzione est si collega alla A4 in corrispondenza a Quarto D'Altino; ad ultimazione dei lavori del Passante (2008), si verranno probabilmente a determinare ulteriori condizioni di criticità e congestione veicolare sulla tratta della A4 Quarto D'Altino – S. Donà di Piave, già oggi caricata da notevoli e crescenti valori di traffico, soprattutto pesante.

In considerazione delle valutazioni di carattere infrastrutturale, trasportistico e di assetto territoriale sopra riportate, la Regione Veneto ha indicato ad RFI S.p.A. di sviluppare, nell'ambito della citata convenzione con la Regione Veneto, una soluzione progettuale che tenga conto di quanto esposto, e che prevedeva l'eventuale avvicinamento del tracciato AV/AC a sud della A4 nel tratto posto più ad est, oltre S. Donà di Piave e fino al fiume Tagliamento , restando il tratto compreso fra Quarto D'Altino e San Donà di Piave estraneo a tale ipotesi di affiancamento stretto all'autostrada.

Per la tratta più ad ovest in esame, dall'uscita del nodo ferroviario di Mestre sino oltre al superamento del fiume Piave, andranno sviluppate soluzioni progettuali sostenibili sotto il profilo territoriale ed ambientale e, nel contempo, funzionali alle esigenze di mobilità dell'area del litorale veneziano.

5.2.1.1.3 Accordi di programma con il gruppo Ferrovie dello Stato

Accordo n° 1/03 del 12 dicembre 2003:

Impegno della RFI S.p.A. alla rivalutazione e riqualificazione delle aree ferroviarie dismettibili dall'esercizio nelle stazioni di Cervignano-Aquileia-Grado e Grado Belvedere.

Accordo n° 4/96 del 18 dicembre 1996:

Approfondimento e Studio di Fattibilità del prolungamento fino a Lubiana del quadruplicamento veloce della linea Venezia-Trieste.

Accordo n° 3/96 del 24 ottobre 1996:

Approfondimento e Studio di Fattibilità del prolungamento fino a Lubiana del quadruplicamento veloce della linea Venezia-Trieste.

5.2.1.1.4 Intesa Istituzionale di Programma

L'intesa istituzionale di programma è lo strumento con il quale sono stabiliti congiuntamente tra il Governo e la Giunta di ciascuna Regione o Provincia Autonoma gli obiettivi da conseguire e i settori nei quali è indispensabile l'azione congiunta degli organismi predetti.[6]

L'intesa istituzionale di programma è uno strumento di Programmazione Negoziata che, in quanto tale, mira allo sviluppo economico ed occupazionale di una determinata area affrontando le problematiche dello sviluppo attraverso un approccio top-down.

Essa è uno degli strumenti intorno a cui ruota la programmazione negoziata e rappresenta il momento di raccordo delle diverse tipologie negoziali poste in essere nell'ambito della programmazione negoziata. È inoltre lo strumento ordinario e fondamentale del rapporto tra Governo Nazionale e Giunta di ciascuna Regione o Provincia Autonoma, finalizzato alla definizione di un piano pluriennale di interventi nel territorio di una Regione o di una Provincia Autonoma.

Si tratta di interventi finalizzati al perseguimento di obiettivi per i quali è indispensabile l'azione congiunta degli esecutivi nazionale e regionale.

La realizzazione di questi interventi avviene mediante Accordi di Programma Quadro (APQ), i quali, promossi dal Governo Nazionale e dalle Regioni o Province Autonome, coinvolgono nel processo di negoziazione gli enti locali, gli enti sub-regionali, gli enti pubblici e ogni altro soggetto pubblico o privato interessato allo scopo di definire un programma operativo.

La Regione del Veneto in data 9 maggio 2001 ha sottoscritto con il Governo un'Intesa Istituzionale di Programma, che prevede una nutrita serie di azioni per lo sviluppo regionale, di rilevanza strategica e prioritaria nel quadro della

[6] Delibera CIPE 21 marzo 1997 art.1.1

programmazione statale e regionale, all'interno delle quali sono stati individuati una serie di Accordi di Programma Quadro cui destinare prioritariamente le risorse finanziarie disponibili.

In particolare sono stati sottoscritti i seguenti Accordi di Programma Quadro (APQ):

- Infrastrutture per la mobilità - III Atto integrativo 09-mar-05
- Completamento funzionale della rete stradale - Atto integrativo 15-dic-04
- Sviluppo locale - Interventi per la valorizzazione turistica e del patrimonio culturale - Atto integrativo 26-nov-04
- E-government e Società dell'Informazione 28-set-04
- Ricerca 28-set-04
- Difesa del suolo e della costa - II Atto integrativo 23-giu-04
- Infrastrutture per la mobilità - Atto integrativo 18-dic-03
- Difesa del suolo e tutela della costa - Atto integrativo 18-dic-03
- Difesa del suolo e della costa 04-lug-02
- Sviluppo locale: interventi per la valorizzazione turistica e del patrimonio culturale 19-giu-02
- Tutela delle acque e gestione integrata delle risorse idriche 23-dic-02
- Infrastrutture per la mobilità. 19-dic-01

Le risorse assegnate vengono destinate ad interventi e gestite dalla Regione sulla base dei principi di coerenza programmatica, avanzamento progettuale e premialità, al fine di accelerare e riqualificare gli investimenti pubblici, promuovere strategie/progetti di sviluppo e modernizzazione amministrativa, valutare e monitorare i programmi di investimento.

Ruolo fondamentale è rivestito dal rispetto della tempistica di realizzazione delle opere, con particolare attenzione alle fasi della aggiudicazione e avvio, nonché della spesa, verificate tramite un sistema di monitoraggio al quale sono ancorati meccanismi premiali o di revoca dei finanziamenti.

5.2.1.2 Livello nazionale e regionale

5.2.1.2.1 Il primo programma delle infrastrutture strategiche

Sulla base di quanto stabilito dalla Legge 443/2001, più nota come Legge Obiettivo, la quale all'articolo 1 comma 1 stabilisce che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, sono individuati dal Governo attraverso un programma teso al riequilibrio socio-economico tra le aree del territorio nazionale ed in sintonia con il Piano Nazionale Trasporti, il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) ha approvato, con delibera n.121 del 6 Dicembre 2001, il Primo Programma delle infrastrutture strategiche.

Il 24 ottobre 2003 è stata sottoscritta l'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione del Veneto con la quale sono state individuate le infrastrutture strategiche ricadenti sul territorio veneto e per le quali l'interesse regionale concorre con quello dello stato.

Tale Intesa prevede, nell'ambito delle opere comprese nel Programma approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001 ed aventi carattere di "preminente interesse strategico", sia di carattere nazionale che regionale, la realizzazione di una serie di opere ricadenti nel territorio veneto, tra le quali la tratta veneta dell'asse ferroviario AV-AC Milano – Venezia – Trieste (Corridoio TEN 5), considerata "Infrastrutture di preminente interesse nazionale".

Sono inoltre contenuti, come "Infrastrutture di preminente interesse nazionale per le quali concorre l'interesse regionale", i collegamenti ferroviari con aeroporti veneti di Venezia e Verona e il Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) - adeguamenti, interconnessioni e potenziamenti delle linee interurbane, comprese linee urbane di Padova e Venezia.

Nell'ambito del Programma nazionale delle opere strategiche di cui alla L n. 443/2001 e di quanto concordato tra il Governo e la regione Veneto con l'Intesa Generale Quadro sottoscritta il 24 ottobre 2003, è prevista quindi la realizzazione della linea AV/AC Venezia – Trieste, che interessa il territorio della regione Veneto nel tratto compreso tra il Nodo di Venezia – Mestre e il Fiume Tagliamento (a confine con la regione Friuli Venezia Giulia), con finanziamento a carico dello stato con le modalità specifiche previste dalla Legge Obiettivo e dalle norme ad essa collegate.

5.2.1.2.2 Piano generale dei Trasporti (PGT)

La struttura del Piano Generale dei Trasporti, approvato con delibera del Consiglio dei Ministri del 2 marzo 2001, si compone di due parti, delle quali una dedicata alla analisi critica dello stato di fatto ed alla previsione della domanda futura, e l'altra alla definizione delle politiche e degli strumenti, i cui rispettivi contenuti, in considerazione delle finalità della presente trattazione, possono essere così sintetizzati:

Parti	*Contenuti*
1. Situazione attuale, tendenze, criticità	• La domanda di mobilità • La dotazione infrastrutturale ed i servizi.
2. Le politiche e gli strumenti	• Le politiche per la concorrenza e la regolazione della mobilità • Le infrastrutture di interesse nazionale • Il trasporto passeggeri a media e lunga distanza

Nell'ambito della sua prima parte, il PGT dedica un intero capitolo al quadro di riferimento europeo, passando in rassegna quelle che ne costituiscono le principali aree di intervento, tra cui, nell'economia della presente trattazione, si sottolineano quelle relative all'Ambiente, alle Politiche infrastrutturali ed ai Corridoi Pan Europei, tematiche queste che appaiono tra loro strettamente connesse.

In particolare, per quanto concerne l'Ambiente, il Piano, pur avendo lamentato lo scarso contenuto vincolistico contenuto negli impegni del protocollo di Kyoto e, quindi, la limitata possibilità reale che questi hanno di indirizzare le politiche dei trasporti in senso ambientale, sottolinea come sia tuttavia possibile riscontravi

egualmente connotazioni ambientali positive nella predominanza che il modo ferroviario ha all'interno dei progetti infrastrutturali prioritari.

Tale considerazione è strettamente legata a quanto evidenziato nell'ambito della analisi delle Politiche infrastrutturali, laddove si sottolinea che su un totale di 91 miliardi di ECU stimati per la realizzazione dei quattordici progetti TEN[7], quasi il 90% di essi riguardi progetti ferroviari o di potenziamento dei collegamenti strada/ferro, mentre la restante parte sia destinata alla realizzazione di nuove infrastrutture viarie, peraltro finalizzate a rafforzare i collegamenti tra regioni periferiche dell'Unione.

Per quanto riguarda la offerta infrastrutturale e di servizi attuale, la analisi condotta dal Piano muove dalla considerazione che «in relazione al processo di decentramento amministrativo del settore, che tende a rafforzare l'autonomia e le responsabilità delle Amministrazioni locali, allo Stato resta la responsabilità sulle infrastrutture ed i servizi di trasporto necessari ad assicurare i collegamenti di livello nazionale ed internazionale»[8]

In questa ottica, il PGT nella sua parte programmatica (Parte II), «analizza e propone le priorità di intervento per le infrastrutture ed i servizi di livello nazionale ed internazionale, mentre rinvia ai Piani Regionali dei Trasporti ed ai Piani Urbani della Mobilità la definizione delle priorità di intervento sulle infrastrutture di livello locale, nell'ambito della coerenza con le scelte strategiche del PGT»[9].

Conseguentemente, il Piano concentra la propria attenzione sul Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) attuale, definito come «l'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali si svolgono servizi di livello nazionale»[10], al fine di definire quello futuro, come «sistema dinamico che dovrà evolversi in parallelo agli sviluppi della domanda di trasporto e, in generale, delle condizioni socio-economiche del Paese»[11].

Sulla scorta di questo approccio, il PGT, proponendosi di sviluppare un sistema infrastrutturale che superi le gravi carenze riscontrate in quello attuale, individua alcune strategie complessive di intervento tra le quali, in riferimento alla presente trattazione, occorre evidenziare quelle relative a[12]:

- *Sviluppo delle potenzialità di trasporto ferroviario delle merci attraverso l'arco alpino, anche in collegamento con i principali porti del Nord Italia*;
- *Creazione di itinerari con caratteristiche prestazionali il più omogenee possibile e differenziate per diversi segmenti di traffico –viaggiatori di lunga e breve percorrenza, merci- allo scopo di massimizzare le capacità di trasporto delle diverse infrastrutture. Esempi di itinerari di questo tipo sono le linee ferroviarie ad Alta Capacità, gli itinerari merci*, gli interventi di adeguamento delle strade alle indicazioni del Codice della Strada per la viabilità di livello nazionale;
- *Creazione di itinerari che consentano lo sviluppo del trasporto merci Nord-Sud su ferrovia con caratteristiche di sagoma adeguate al trasporto container e casse mobili, collegate con i porti hub di Gioia Tauro, Taranto, Genova, Trieste (Freeways ferroviarie) ed i principali valichi alpini.*

---

[7] Come già evidenziato il Treno ad alta velocità/trasporto combinato Francia–Italia (Lione-Torino e Torino-Milano-Venezia-Trieste) ricade all'interno dei quattordici progetti TEN

[8] PGT, Capitolo 2 "L'offerta di servizi, la dotazione infrastrutturale e le principali criticità", pag.1

[9] PGT, Capitolo 8 "Le infrastrutture di interesse nazionale"

[10] PGT, Capitolo 2 "L'offerta dei servizi, la dotazione infrastrutturale e le principali criticità"

[11] PGT, Capitolo 8, par. 8.1 "Il Sistema Nazionale Integrato Trasporti"

[12] PGT, Capitolo 8, par. 8.2.1 "Le strategie generali"

Sulla scorta di queste strategie generali, il Piano individua gli interventi necessari al rafforzamento del sistema infrastrutturale dello SNIT, definendone i livelli di priorità.

Per quanto riguarda gli interventi per la rete ferroviaria, il PGT ha preso in esame quelli selezionati dai programmi di FS, dai quadri comunitari di intervento e dalle proposte degli enti territoriali aventi una valenza rispetto ai traffici nazionali, articolandoli rispetto ai subsistemi componenti lo SNIT.

All'interno degli interventi ferroviari, nell'ambito delle direttrici trasversali, tra gli interventi esaminati il PGT riporta gli interventi sulla Milano – Venezia – Trieste – Lubiana (quadruplicamento AC Milano – Venezia, quadruplicamento AC della tratta Ronchi dei Legionari-Trieste e Mestre- Venezia- Aeroporto).

Non viene invece riportata la tratta veneta della medesima linea di cui al progetto in esame, benché il Piano sottolinei come gli interventi relativi al Corridoio V Venezia-Trieste rientrino tra quelli che consentono di «raddoppiare la capacità di trasporto ferroviario attraverso l'intero arco alpino[13].

5.2.1.2.3 Piano Regionale dei Trasporti della Regione Veneto (PRT)

La pianificazione regionale di settore presa in esame, relativamente ai trasporti, fa riferimento al "Piano Regionale dei Trasporti del Veneto" presentato dalla giunta regionale nel novembre 2004 cui è demandato il compito di dare una risposta efficace a molte questioni di breve e di lungo periodo, di fissare definitivamente i progetti maturi ma anche di individuare soluzioni nuove ed interloquire con tre distinti ambiti in cui la regione esercita rilevanti competenze proprie: il territorio, l'economia, l'ambiente.

Rispetto alla fine degli anni '80, all'epoca in cui il precedente Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRTV) fu adottato sulla scorta degli indirizzi dell'allora vigente Piano Generale dei Trasporti (PGT) e delle indagini specificamente condotte in ambito regionale, lo scenario regionale ha subito delle sensibili mutazioni. Lo sviluppo interno e la crescita delle relazioni esterne hanno, infatti, conferito al Veneto una nuova centralità geografico-economica che ha evidenziato i limiti del sistema infrastrutturale ereditato dall'epoca precedente e del quadro di relazioni in cui esso si iscriveva.

Rispetto alle relazioni esterne, interregionali e internazionali, c'è bisogno di rafforzare la rete delle infrastrutture che consentono di raggiungere i mercati esistenti e quelli emergenti, a Nord come a Est. Rispetto alle relazioni interne c'è invece bisogno di collegare in modo più efficiente i centri di servizio della regione, sia tra loro che con la platea degli utenti regionali ed extraregionali.

Questo duplice approccio, dei rapporti esterni e dell'organizzazione interna, rappresenta la costante di tutta la strategia della mobilità regionale:

- colmare il gap infrastrutturale che penalizza il Veneto e il Nord-Est nelle sue relazioni transalpine con l'Europa, con ciò valorizzando anche il ruolo della costa più settentrionale del Mediterraneo, il litorale alto adriatico;
- mettere in rete il sistema dei servizi alla mobilità intra-regionale - di persone e di merci - secondo standard più elevati di efficienza e di connettività, paragonabili alle regioni centro europee con cui esiste un rapporto di collaborazione-competizione.

[13] PGT, Capitolo 8, par. 8.2.3 "I principali interventi per la rete ferroviaria"

L'obiettivo è quello di attenuare quegli aspetti di parziale perifericità che caratterizzano l'intero sistema padano, e più ancora il Nord-Est, creando uno squilibrio tra la forza propulsiva del sistema economico e i vincoli prodotti dal sistema relazionale sulla circolazione dei prodotti.

Tra la visione strategica dello spazio geografico e l'attività gestionale del territorio regionale esiste dunque una reciprocità stringente, che riguarda alcune categorie di opere - puntuali o a rete – che traggono valore e cogenza dalla loro appartenenza a sistemi di ordine superiore, coi quali debbono mantenere una piena sintonia di modi e di tempi di evoluzione e di ammodernamento.

Tutte le scelte collegate a questo ambito costituiscono interesse primario della Regione in quanto contribuiscono a formarne l'armatura portante.

Tra gli strumenti della programmazione regionale, il PRT ha un rilievo di primo piano per i seguenti aspetti:

- è un piano di lungo periodo in quanto ha durata di dieci anni
- è un piano di settore, che però necessita di uno scenario più complesso di quello puramente trasportistico, di per sé già molto articolato per temi e competenze, in quanto le scelte trasportistiche interagiscono in modo diretto con l'economia e con il territorio.
- in virtù delle relazioni che intrattiene con gli altri settori della programmazione regionale, il PRT 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) anch'esso decennale, col quale ne condivide la visione spaziale del sistema insediativo e relazionale della Regione, sia con i nuovi Piani ambientali (aria, rumore, etc.) che entrano a far parte dell'attività ordinaria delle Regioni;
- è un piano che interagisce con 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;

In conclusione, al PRT è attribuito il duplice compito di portare a sintesi il complesso intreccio di tematiche riconducibili al nodo cruciale della mobilità regionale e di orientare, al tempo stesso, un uso delle risorse, sia proprie che altrui, che dia certezza e coerenza alle forti aspettative di miglioramento espresse dalla società veneta.

Sul piano trasportistico questo significa dotarsi di opzioni di carattere generale e non solo locale, che riguardano le grandi scelte destinate a rivedere le relazioni Veneto- Europa-Mediterraneo, mutuandole dentro un quadro condiviso con i territori delle regioni confinanti e di quelle con cui sussistono fattori di complementarietà storicogeografica ed economica rilevanti.

Nel progetto di consolidare i rapporti tra il Veneto, l'area danubiana e l'Est europeo attraverso una politica di corridoio che trasformi i flussi già oggi esistenti in opere e sistemi organizzativi permanenti a sostegno dei flussi medesimi, è inglobato un intento di reciprocità tra il ruolo svolto dalle grandi opere e l'organizzazione del territorio e delle società locali interessati.

I corridoi paneuropei, uno degli aspetti realmente innovativi della politica spaziale comunitaria, sono un'opportunità che si offre ai sistemi locali - urbani e industriali – di dare forma permanente alle relazioni produttive che si aprono con un mercato interno allargato ai nuovi paesi dell'Europa che si riunifica. In quanto tale,

un corridoio non è costituito da una sola infrastruttura, ma è un sistema multimodale e intermodale che si incardina a partire da ciò che già esiste sul piano infrastrutturale, e che evolve per successive estensioni, aggregazioni e potenziamenti di elementi di tipo sia lineare che puntuale.

Il Piano riporta, nella figura di seguito, i progetti relativi ai corridoi ritenuti di interesse prioritario.



Figura 16 - Progetti delle reti di trasporto trans-europee di interesse prioritario

I Corridoi vengono qualificati oggi come "multimodali", indicando così che essi non corrispondono semplicemente ad un tracciato ma sono dei connettori globali attraverso cui passa il trasporto di merci, di persone, di energia e di sistemi di telecomunicazione.

I Corridoi multimodali dovranno altresì incentivare la creazione o il potenziamento di poli di sviluppo nelle aree da essi attraversate al fine di rendere il progetto, nel tempo, economicamente sostenibile.

I Corridoi che interessano il territorio Veneto sono i seguenti:

- Corridoio Est–Ovest (Corridoio V Lisbona-Kiev);
- Area centrale del corridoio Est-Ovest;
- Corridoio Adriatico;
- Corridoio Tirreno - Brennero;
- Corridoio Adriatico – Brennero.

Al corridoio paneuropeo n. 5, tra Kiev e Lisbona, il Veneto offre la forza di un apparato produttivo fortemente orientato all'esportazione, e di un modello di auto-organizzazione della produzione a partire dalla valorizzazione delle risorse locali, che può essere riproposto in contesti socio-economici e culturali ad esso assimilabili. Al tempo stesso, il Veneto chiede che il corridoio venga riconosciuto come una necessità del Nord-Est e dell'intera macro regione italiana compresa tra l'arco alpino e le sponde settentrionali del Tirreno e dell'Adriatico, posto a Sud dei valichi alpini e a Nord dei porti, al servizio di un'area che funge da cerniera terrestre tra l'Italia e l'Europa, a Nord come a Est e Ovest.

In questo rapporto, che il Veneto instaura con la strategia di corridoio, si realizza concretamente la relazione di transcalarità che le grandi opere infrastrutturali instaurano con i territori attraversati. Da un lato la funzione di servizio ai grandi transiti continentali; dall'altro una funzione strutturante nei confronti dei sistemi locali, che con il corridoio instaurano relazioni di reciprocità nella valorizzazione delle risorse endogene.

Il Corridoio V, così come inquadrato dai documenti europei a partire da Helsinky (1997), consiste nella realizzazione di un collegamento Trieste-Budapest-Kiev, sia ferroviario che stradale.

La sua prosecuzione verso Ovest, si realizza con il progetto prioritario ferroviario Alta Capacità – Alta Velocità Trieste – Torino che si collega direttamente al progetto transalpino Torino – Lione; di qui poi l'ulteriore prosecuzione ferroviaria nel tratto iberico Barcellona – Madrid – Lisbona.

Nel suo insieme è un grande asse paneuropeo in senso Est-Ovest, dall'Atlantico alle porte della Russia, originariamente concepito attraverso la pianura padana per lambire da Nord i due mari più settentrionali del Mediterraneo, l'Adriatico e il Tirreno, collegandoli col bacino danubiano e oltre.

Di questo disegno infrastrutturale è importante cogliere il suo impatto territoriale, che mette in gioco una nuova centralità delle regioni settentrionali italiane in ambito europeo e, con essa, dei sistemi urbani e industriali direttamente e indirettamente serviti.

Per una regione come il Veneto, il "Corridoio V" costituisce pertanto la più naturale proiezione infrastrutturale delle tendenze espansive della propria economia verso i nuovi mercati dell'Est europeo, sia per quanto riguarda la

produzione sia per i consumi. In quanto tale, il corridoio rappresenta dunque una priorità strategica e un impegno cogente di affiancamento, da parte della Regione, degli organi statali direttamente impegnati su questo versante, attraverso azioni di carattere collaterale finalizzate a coagulare interessi convergenti attorno a una comune finalità.

Per quanto riguarda le linee di indirizzo per la programmazione della rete ferroviaria il Piano ribadisce l'importanza del sistema dei collegamenti tra il Veneto e le Regioni nord occidentali della Lombardia, Piemonte e Liguria ed i valichi francesi, ovvero quello che il Piano Generale dei Trasporti ha definito «corridoio prealpino-padano» composto dalle seguenti infrastrutture principali:

• autostrada A4: Torino-Milano-Venezia;

• autostrada A21: Brescia-Cremona-Piacenza-Torino;

• linea fondamentale ferroviaria:Torino-Milano-Venezia Trieste;

• linea complementare ferroviaria "mediopadana" Torino-Alessandria-Cremona-Mantova-Legnago per Rovigo-Chioggia e Monselice.

Nei collegamenti ferroviari sono da superare alcuni problemi che riguardano in particolare:

• l'esigenza di aumentare la capacità complessiva di trasporto merci e di liberare parte dell'impegno della linea attuale Torino-Milano-Mestre con il potenziamento dei servizi viaggiatori d'interesse locale e regionale

• la necessità di migliorare la qualità dei servizi viaggiatori a lungo percorso

Il primo problema potrà essere risolto nel medio-breve periodo con il potenziamento degli itinerari merci alternativi alla linea Torino-Milano-Mestre; il secondo nel lungo periodo con l'Alta Velocità/Alta Capacità ferroviaria sull'asse Torino-Milano-Venezia.- Trieste.

Il sistema italiano AV/AC costituisce l'elemento portante del potenziamento della rete ferroviaria e del miglioramento del servizio.

La linea AV/AC presenta una caratteristica principale: essere concepita come un elemento di un sistema ferroviario, formato dalla stessa linea e dalle linee già esistenti, strettamente integrate tra loro sia sotto il profilo strutturale che sotto quello funzionale.

La trasversale Torino - Milano - Venezia - Trieste, inserita nella pianificazione europea delle Reti Transeuropee di trasporto Ferroviario, nell'ambito del Progetto Prioritario VI d'Essen, prevede la realizzazione a standard alta velocità di una nuova infrastruttura ferroviaria da Lione a Trieste, che trova prosecuzione verso Est con il Corridoio Paneuropeo V: Venezia - Trieste - Lubiana - Lvov - Kiev e che rappresenta un corridoio di collegamento est-ovest a sud delle Alpi, offrendo un'elevata potenzialità per il traffico merci dall'apertura dei nuovi mercati dell'Europa orientale e balcanica. Rappresenta, a livello nazionale, l'elemento centrale del potenziamento del trasporto su ferro dell'area di maggiore industrializzazione del paese ed essendo collegata con i porti tirrenici e con i transiti alpini anche una spiccata propensione internazionale.

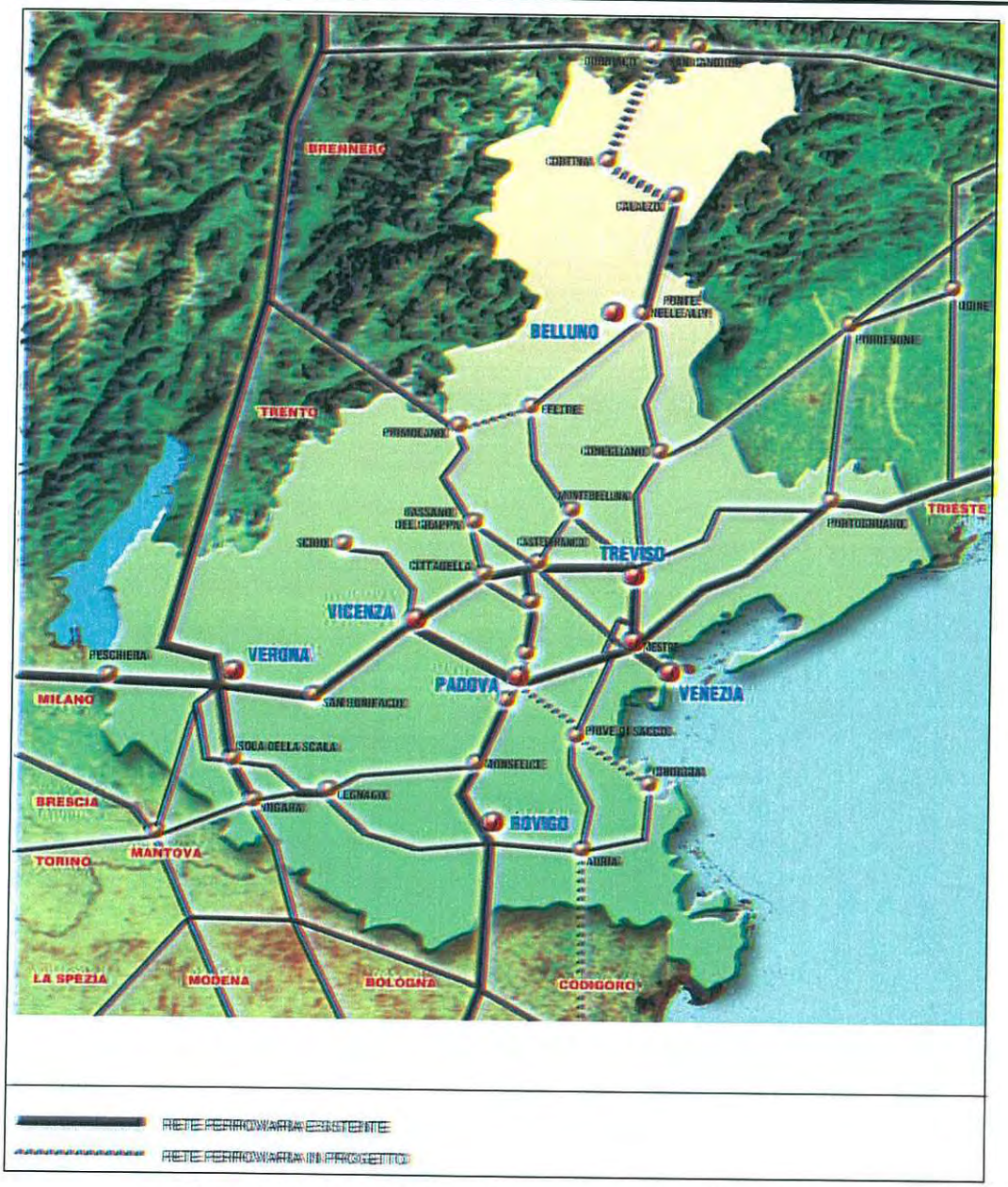


Figura 17 Rete ferroviaria esistente e di progetto – PRT 2004

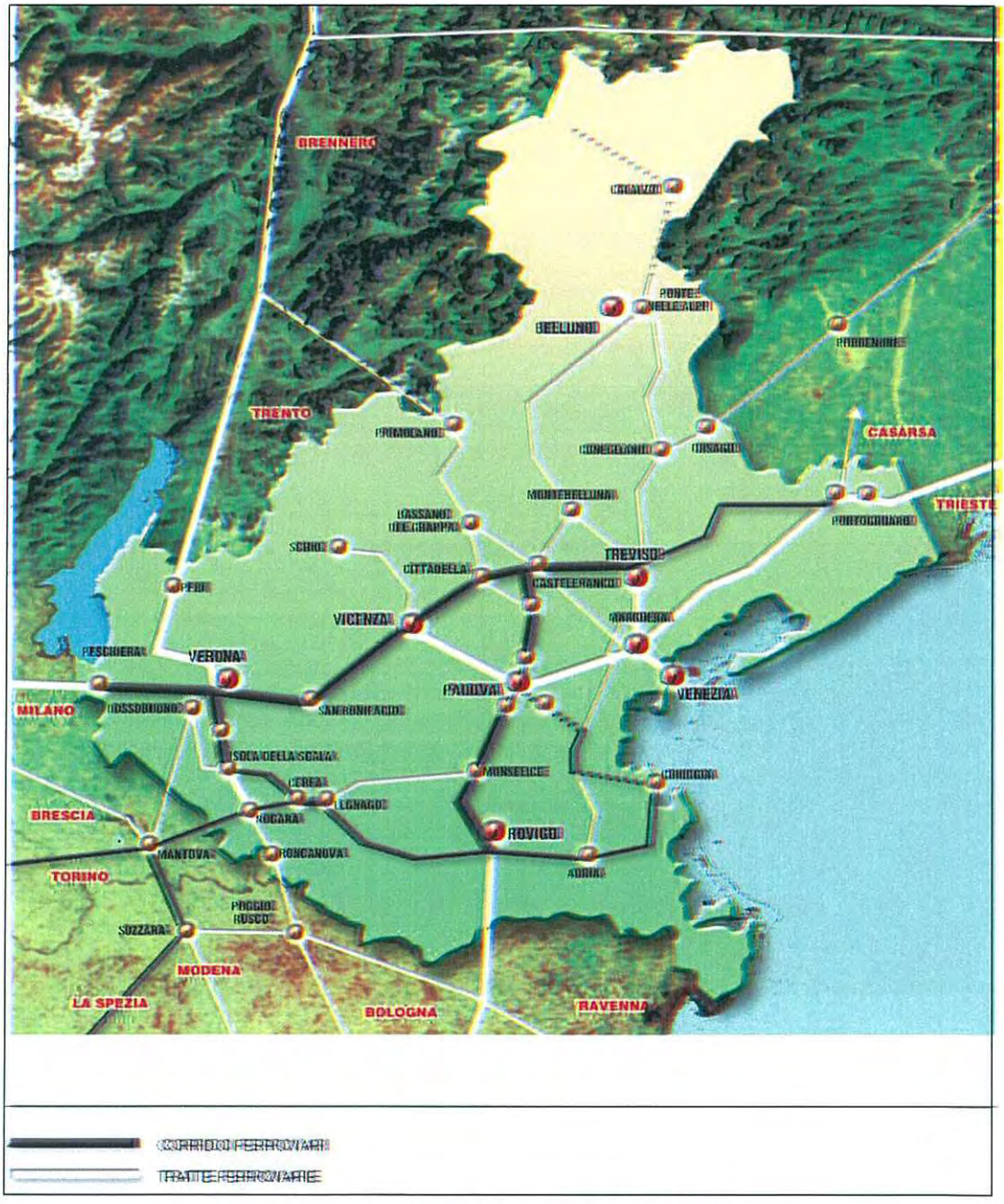


Figura 18 I corridoi ferroviari – PRT 2004



Figura 19 I corridoi ad alta capacità ferroviaria – PRT 2004

5.2.1.2.4 Contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti RFI

Le linee strategiche RFI sono esposte nel Piano di Priorità degli Investimenti, approvato dal CIPE come Contratto di Programma 2007-2011 tra il Ministro dei Trasporti e della Navigazione e le Ferrovie dello Stato S.p.A., aggiornato nel 2009 da RFI, attraverso cui vengono ratificati:

- gli interventi e le opere da realizzare,
- il loro ordine di priorità,
- il costo degli interventi e delle opere e le risorse finanziarie messe a disposizione dallo Stato.

Il Contratto di Programma è definito sulla base di studi, valutazioni e proiezioni continuamente aggiornati a supporto delle decisioni strategiche e industriali di RFI. Tali analisi danno conto delle esigenze di investimento, ne verificano la redditività e ne quantificano i costi e i tempi di realizzazione. Inoltre mettono a confronto i costi di gestione della rete derivanti dall'attivazione delle opere realizzate grazie agli investimenti previsti con la situazione derivante dall'ipotesi di non procedere con gli investimenti. Per gli interventi di maggiore rilevanza strategica sono elaborate analisi di costi/benefici che valutano gli impatti ambientali e sociali generati dalle nuove opere ferroviarie sulla ripartizione modale del sistema dei trasporti.

Tra i principali obiettivi del Contratto rientrano il completamento delle opere già in corso e l'avvio di opere prioritarie relative:

- alla realizzazione di interventi di manutenzione straordinaria per il miglioramento della rete e delle stazioni e per l'adeguamento agli obblighi di legge;
- al potenziamento delle tecnologie per la sicurezza e l'efficienza della circolazione sulla rete;
- al completamento del sistema AV/AC;
- allo sviluppo della rete convenzionale e della rete Alta Capacità;
- al potenziamento delle linee nell'ambito delle aree metropolitane e delle linee afferenti i corridoi europei.

Nel Contratto di Programma vengono definite le modalità e le priorità degli investimenti, elencati nelle tabelle allegate del suddetto Contratto e che di esso formano parte integrante:

A) opere in corso (Tabella A);

B) opere prioritarie da avviare (Tabella B);

C) altre opere da realizzare (Tabella C);

D) opere previste a completamento del piano (Tabella D)

L'intervento in esame, rientra nella tabella D.04 (Opere previste a completamento del piano – Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità).

Riferimenti normativi e programmatici

In via preliminare si riassumono i principali riferimenti di programmazione, normativi e amministrativi che stanno alla base del Piano delle Priorità:

- input derivati dalle scelte di programmazione nazionali per i trasporti (PGT e Legge Obiettivo);
- input derivanti dal contratto di programma (vincoli e indirizzi);
- input derivanti dagli strumenti di attuazione delle politiche dei trasporti;
- input derivanti dall'iter di redazione del piano delle priorità (prescrizioni del CIPE e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti).

Criteri di valutazione degli interventi

Assunto l'obiettivo programmatico di individuare la sequenza ottimale di intervento per mettere la rete in grado di incrementare in misura cospicua la quota di traffico ferroviario sul totale (aumento della capacità di traffico del sistema dei trasporti italiano in un contesto di riequilibrio modale), la scelta delle priorità deriva da un attento esame dei pesi da assegnare ai diversi sotto obiettivi di riferimento dati i vincoli tecnici ed esterni.

I vincoli tecnici nella scelta delle priorità si riferiscono alla necessità di pervenire in primo luogo al completamento di quanto già avviato (messa a valore degli investimenti pregressi); i vincoli esterni a obblighi di legge (input circa tempi e modi di realizzazione di interventi strategici) e disponibilità finanziarie (fonti ordinarie, fondi speciali per le aree del Sud, finanziamenti straordinari).

Nel periodo trascorso dalla sottoscrizione del Contratto di programma, RFI ha messo a punto ed applicato una metodologia per confrontare le performance dei diversi interventi, esaminandone l'impatto in termini:

- trasportistici (urgenza o meno dell'intervento in funzione delle performance attuali; prefigurazione delle performance future e effetto in termini di sicurezza, aumento di capacità, di velocità);
- aziendali (redditività di ogni singolo intervento, introducendo ipotesi verificabili in termini di traffico futuro, per evidenziare eventuali scarti fra impegno finanziario ed effetti, anche in termini di variazioni negative del bilancio aziendale nel rapporto fra ricavi caratteristici e costi di esercizio).

Le analisi di ogni singolo intervento sono state condotte:

- sotto il profilo del grado di maturità progettuale odierno (taluni interventi sono ad uno stadio pre-progettuale, altri sono dotati di progetti recenti);
- sotto il profilo della rilevanza per il perseguimento delle politiche di trasporto contenute nei documenti di programmazione vigenti (dal PGT, approvato con DPR, del quale sono stati assunti alcuni scenari di lungo periodo, al Quadro comunitario di sostegno per le regioni del Sud, che suggerisce una forte accelerazione degli investimenti ferroviari, offrendo per essa una cospicua dotazione finanziaria aggiuntiva; alla legge Obiettivo e agli interventi strategici in essa contenuti, che per RFI, assumono la rilevanza di input invariante, talora suscettibile di esame tecnico circa la fattibilità);
- sotto il profilo dei vincoli derivanti da accordi vigenti, quali gli Accordi quadro stipulati con numerose regioni, che prevedono un profilo procedurale concordato per le realizzazioni di rilevanza regionale e interregionale, così come una valutazione circa il profilo di spesa e le fonti di finanziamento.

Il quadro d'insieme delle necessità di intervento, dei tempi di adeguamento dei progetti, dei tempi di cantieri, dei costi corrispondenti e dell'anno in cui essi verosimilmente si manifesteranno ha dato origine al programma delle attività presentato nel Piano.

Obiettivi e priorità

In sintesi gli obiettivi del Piano delle Priorità sono i seguenti:

1. **incremento sicurezza e obblighi di legge**: innalzare il livello di sicurezza e qualità della circolazione attraverso il miglioramento tecnologico degli impianti di linea e stazione, nonché dei sistemi di controllo e comando per la gestione dei traffici; in questa categoria rientrano anche gli investimenti che derivano da accordi internazionali o disposizioni legislative;
2. **efficientamento e produttività**: completare la riorganizzazione dei processi produttivi "core" dell'azienda per l'ulteriore riduzione dei costi ed incremento della produttività;
3. **sviluppo rete di integrazione europea**: completare le connessioni con la rete europea, rendendo più efficienti i nodi ed i tracciati principali della rete europea;
4. **superamento colli di bottiglia sulle linee e nei nodi**: garantire una equilibrata continuità della capacità dei singoli elementi della rete, evitando che la capacità offerta dai nuovi elementi non sia totalmente utilizzabile a causa di "strozzature" in corrispondenza degli accessi alle grandi aree urbane e di snodo per le diverse direttrici di traffico;
5. **incremento qualità dell'offerta**: elevare il livello dei servizi offerti alle imprese ferroviarie clienti ed ai viaggiatori nelle stazioni attraverso l'ottimale dimensionamento della capacità ed il miglioramento delle prestazioni dell'infrastruttura;
6. **sviluppo rete merci**: accrescere gli itinerari specificatamente dedicati al servizio merci e rafforzare la rete dei terminali per sfruttare al meglio le potenzialità dell'infrastruttura, riequilibrando il sistema di rete ed agevolando la gestione delle criticità di esercizio;
7. **ulteriori investimenti al Sud**: incrementare la dotazione infrastrutturale ferroviaria nelle aree del Mezzogiorno per allentare i vincoli da trasporto e favorire il processo di convergenza nei tassi di crescita economica.

5.2.2 Pianificazione di carattere ambientale

5.2.2.1 Il quadro pianificatorio adottato dalle Autorità di Bacino competenti

In questo capitolo si riporta lo stato di Pianificazione eseguito dalle Autorità dei Bacini Idrografici interessati dalla realizzazione dell'opera ferroviaria e visualizzabili nella figura sottostante.

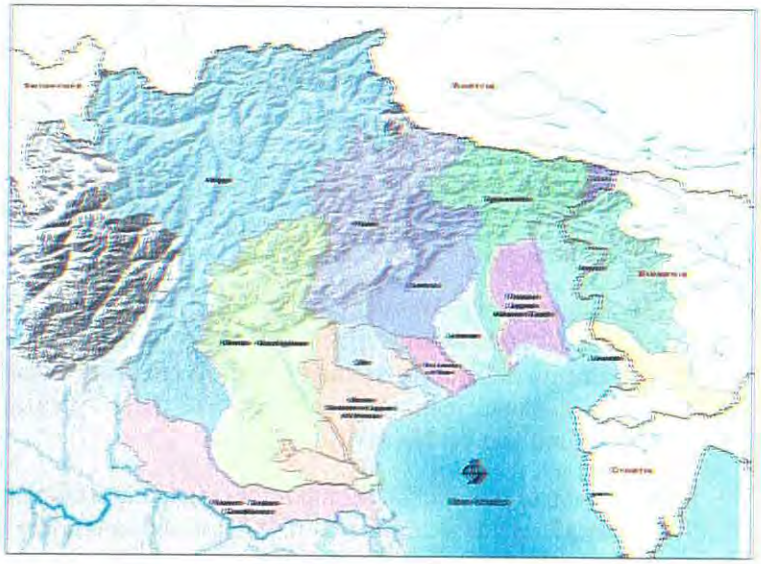


Figura 20 - Autorità di Bacino interessate dalla realizzazione dell'opera

Nella tabella che segue è indicato l'ambito delle Autorità, la denominazione dell'Ente e lo stato della Pianificazione.

Ambito	Ente	Stato/Note
Regionale	Autorità di bacino della Laguna di Venezia	• Non istitutita; la Regione del Veneto, con nota del 5 giugno 2009, ha ravvisato la necessità che la laguna di Venezia ed il suo bacino scolante debbano essere ricompresi nel Piano di gestione dei bacini idrografici delle Alpi Orientali, "fatto salvo che la sua specialità possa essere eventualmente rappresentata attraverso specifici strumenti più dettagliati", anche in conformità a quanto stabilito dal paragrafo 5 dell'art. 13 della direttiva 2000/60/CE. Alla costruzione del Piano di gestione della sub-unità idrografica bacino scolante, laguna di Venezia e mare antistante, concorrono, all'interno della fase di consultazione prevista dall'art. 14 della direttiva 2000/60/CE, anche i diversi soggetti istituzionalmente competenti, attraverso specifici contributi.
Regionale	Autorità di Bacino del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza	• Piano di assetto idrogeologico del bacino del fiume Sile e della pianura tra Piave e Livenza approvato con D.C.R. n. 48 del 27/06/2007.
Interregionale	Autorità di Bacino del Fiume Lemene	• Piano stralcio di assetto idrogeologico del Fiume Lemene Del. n.1 del 26/11/2002

Interregionale	Distretto idrografico delle Alpi Orientali	• Piano di Gestione dei Bacini Idrografici delle Alpi Orientali pubblicato in data 1 luglio 2009 e successivamente soggetto a modeste revisioni in data 29 luglio 2009 e 18 settembre 2009.

Tabella 7 - Stato della pianificazione per l'assetto idrogeologico

5.2.2.1.1 Criteri di pericolosità adottati dai Piani di Assetto Idrogeologico

5.2.2.1.1.1 Autorità di Bacino del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza

Nell'affrontare l'analisi della pericolosità idraulica si deve considerare che i corsi d'acqua dei territori di pianura sono nella maggioranza dei casi arginati e che le situazioni di criticità idraulica si manifestano pertanto come fenomeni di allagamento conseguenti al superamento delle quote arginali o al crollo del rilevato arginale stesso. Le cause vanno ricercate sia nell'inadeguata progettazione, realizzazione o gestione delle opere di difesa, come e soprattutto nella cattiva pianificazione e gestione dell'uso del territorio.

Si verificano perciò con una certa frequenza fenomeni idraulici che comportano il superamento dei limiti idraulici e geotecnici di progetto delle opere di difesa fluviale, o che determinano il collasso del manufatto per sopraggiunta vetustà o cattivo stato di manutenzione dello stesso. Un'attività periodica di polizia idraulica (e non una attività solo straordinaria come quella prevista dalla L. 365/00) che consenta di verificare l'esistenza di eventuali situazioni di criticità determinate, per esempio, dalla presenza dei cunicoli scavati dalle nutrie all'interno dei corpi arginali, o dalla riduzione della quota della sommità arginale conseguente al passaggio di automezzi, potrebbe giovare non poco in termini di sicurezza idraulica del bacino idrografico.

I fenomeni idraulici che si sviluppano nei territori di pianura sono generalmente lenti e consentono di prevedere con sufficiente anticipo l'arrivo dell'onda di piena in una determinata sezione di controllo del corso d'acqua. Il carattere impulsivo si manifesta solo in occasione di fenomeni di crollo arginale che tuttavia possono in qualche modo essere previsti in relazione alla ripetitività storica dell'evento, all'insorgenza di fontanazzi o all'approssimarsi del sormonto arginale.

Solitamente infatti le rotture del rilevato arginale possono manifestarsi in prossimità di sezioni ristrette del corso d'acqua (ponti, ...), a seguito di sormonto arginale e quando all'interno dell'alveo i livelli si siano mantenuti sostenuti per tempi relativamente lunghi.

La possibilità di studiare gli eventi avvenuti nel passato per cogliere la criticità storica di talune situazioni o, in situazioni di emergenza, di porre attenzione ai segnali premonitori quali l'insorgenza dei fontanazzi, consentono di affermare che i fenomeni idraulici che si sviluppano nei territori di pianura generalmente non danno luogo a condizioni di consistente pericolo per l'incolumità delle persone, che possono essere allertate e messe in sicurezza in tempi relativamente brevi.

I fenomeni di dissesto idraulico che si sviluppano nel bacino creano quindi soprattutto condizioni di disagio per le persone e danni di diversa entità alle cose.

I parametri che si sono considerati nel determinare la pericolosità di un fenomeno di allagamento sono stati:

- l'altezza dell'acqua;
- la probabilità di accadimento (tempo di ritorno).

Altri parametri come la velocità dell'acqua e il tempo di permanenza della stessa non sono stati considerati, in parte per la loro non particolare significatività nelle situazioni indagate e in parte per la difficoltà di avere delle valutazioni sufficientemente attendibili.

Per quanto riguarda l'altezza dell'acqua esondata è evidente che influisce sull'entità dei danni e quindi sulle potenzialità d'uso del territorio.

Un livello di esondazione nell'ordine di poche decine di centimetri comporta danni limitati, soprattutto nei locali seminterrati, e qualche piccolo disagio alle persone, in generale quasi non percepiti o comunque ritenuti sopportabile, mentre livelli di esondazione superiori procurano disagi e danni notevolmente maggiori che difficilmente possono essere sopportati dalle popolazioni.

Si può ritenere che sino a 0.3 ÷ 0.4 m i danni e i disagi siano ancora contenuti, mentre per livelli di esondazione più elevati, sino a circa 1 m, vi sia un notevole incremento sia dei danni sia del disagio percepito. Per valori superiori di altezza dell'acqua, anche se l'entità complessiva è notevole, l'incremento risulta essere via via più ridotto.

In relazione a quanto sopra indicato e tenuto conto delle incertezze intrinseche che si possono avere nel determinare i livelli di esondazione si è ritenuto di considerare come significativo e tale quindi da costituire una soglia di attenzione il livello di 1 metro.

La probabilità di accadimento è riconducibile all'individuazione del tempo di ritorno (Tr) rispetto al quale devono essere determinate le altezze d'acqua che si instaurano nelle aree allagate. Il tempo di ritorno è quel lasso temporale nel quale un dato evento ha probabilità di accadere almeno una volta.

Il D.P.C.M. 29 settembre 1998 individua tre classi di pericolosità:

a) aree ad alta probabilità di inondazione - indicativamente con tempo di ritorno Tr di 20 – 50 anni;
b) aree a moderata probabilità di inondazione - indicativamente con Tr di 100 - 200 anni;
c) aree a bassa probabilità di inondazione - indicativamente con tempo di ritorno Tr di 300 - 500 anni.

Al riguardo si possono fare le seguenti osservazioni di carattere generale:

- Tr = 20/50 anni – Sono tempi di ritorno di entità tra di loro confrontabili e rappresentano un valore temporale percepibile dall'opinione pubblica e confrontabile con scelte di tipo pianificatorio.
- Una condizione di pericolosità caratterizzata da questi valori del tempo di ritorno è inaccettabile nel caso la zona interessata dalla situazione di dissesto sia urbanizzata e pone la necessità di realizzare interventi strutturali, che risultano essere senz'altro giustificabili a livello economico in quanto il beneficio derivante, in termini sia economici che sociali, è superiore al costo dell'opera.
- Tr = 100 anni – È un tempo di ritorno ancora confrontabile con la vita umana, ma non è già più percepibile dall'opinione pubblica. E' superiore ai tempi caratteristici degli investimenti a lungo termine e quindi si può presupporre che sia accettabile un certo danno (costo) rispetto al beneficio, più proficuo, connesso all'edificazione. Nelle aree interessate da allagamenti centenari appare possibile una politica di interventi non strutturali che preveda vincoli e soprattutto indicazioni sulle modalità di uso del territorio.
- Tr = 200 anni – È un tempo di ritorno non confrontabile con la vita umana e con le scelte di tipo pianificatorio. Da un punto di vista statistico comincia ad essere un valore poco significativo in relazione agli anni di osservazioni di cui si dispone.

- Tr = 500 anni – È un tempo di ritorno che ha perso di significato statistico. Infatti in relazione alla metodologia di previsione statistica utilizzata si possono avere risultati molto diversi.
- In relazione alle precedenti considerazioni si è individuato un metodo per la definizione dei tre livelli di pericolosità (P3 elevata, P2 media, e P1 moderata), in relazione alla entità delle esondazioni derivanti dall'applicazione del modello matematico.

5.2.2.1.1.1.1 Livelli di pericolosità idraulica nei corsi d'acqua di pianura

Con questo metodo si fa riferimento a tempi di ritorno di 50 e 100 anni che sono ancora percepibili dall'opinione pubblica e confrontabili con scelte di tipo pianificatorio.

Il tempo di ritorno di 50 anni è stato scelto poiché consente di individuare aree ove è possibile ipotizzare interventi strutturali giustificabili a livello economico.

Per questo tempo di ritorno la distinzione tra altezze dell'acqua maggiori e minori di 1 metro è il limite che, in relazione anche alle incertezze intrinseche del modello dovute soprattutto alla quantità e qualità dei dati utilizzati, distingue due zone nelle quali il danno è accettabile o meno, fatte salve le considerazioni su alcune opere pubbliche.

Per quanto riguarda le zone a pericolosità moderata il tempo di ritorno di 100 anni consente di individuare un'area nella quale oltre ad una scelta di tipo strutturale diventa possibile anche una politica di interventi non strutturali che preveda vincoli e indicazioni sulle modalità di uso del territorio.

La definizione delle aree pericolose deve essere completata con alcune considerazioni; in particolare deve essere posta attenzione sui territori di bonifica che, per loro natura, sono caratterizzati da una condizione di potenziale pericolo.

Per le considerazioni precedentemente svolte si ritiene di considerare tutto il territorio soggetto a bonifica con scolo meccanico o misto come avente un grado di pericolosità pari a P1.

Si deve infine osservare che per questo bacino lo scenario di pericolosità di maggior gravità è probabilmente quello prodotto dalle esondazioni dei fiumi Piave e Livenza limitrofi al bacino che non è stato possibile considerare in questo Piano in quanto derivante da valutazioni dell'Autorità di Bacino dei Fiumi dell'Alto Adriatico.

5.2.2.1.1.2 Autorita' di Bacino del Fiume Lemene

Dalle elaborazioni condotte tramite le simulazioni matematiche e dalle procedure e criteri per la definizione delle aree pericolose è stato possibile giungere ad una valutazione della pericolosità esistente nel territorio del bacino.

A questo proposito si ricorda che i parametri considerati nella determinazione della pericolosità dovuta al fenomeno di allagamento sono stati l'altezza dell'acqua ed il tempo di ritorno e che la pericolosità è stata quindi distinta in tre classi.

- pericolosità P3 - elevata: il territorio è soggetto ad allagamenti caratterizzati da un altezza dell'acqua è superiore al metro per eventi con tempo di ritorno pari a 50 anni;
- pericolosità P2 - media: il territorio è soggetto ad allagamenti caratterizzati da un altezza dell'acqua inferiore al metro per eventi con tempo di ritorno pari a 50 anni;
- pericolosità Pi - moderata: il territorio è soggetto ad allagamenti eventi con tempo di ritorno pari a 100 anni.

Come già indicato, i territori di bonifica soggetti a scolo meccanico o misto sono caratterizzati da una condizione di potenziale pericolo e sono considerati come aventi un grado di pericolosità pari aPi.

Di seguito si illustrano, suddivise per sotto bacino, le principali condizioni di pericolosità messi in evidenza dalla simulazione idraulica.

5.2.2.1.1.3 Distretto Idrografico delle Alpi Orientali

Infine si evidenzia che in data 24 febbraio 2010 con Delibera n. 1 le Autorità di Bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione e del Fiume Piave hanno adottato un "Piano di Gestione dei bacini idrografici delle Alpi Orientali".

- La Regione Veneto sta contribuendo alla realizzazione, ai sensi dell'art. 13 della Direttiva 2000/60/CE, del Piano di Gestione del Distretto Idrografico "Alpi Orientali". La realizzazione e approvazione del Piano di Gestione è di competenza della futura Autorità di Bacino Distrettuale "Alpi Orientali". L'Autorità di Bacino Distrettuale si avvale della collaborazione delle Regioni per acquisire le informazioni necessarie per il Piano di Gestione.
- Il Piano di Gestione conterrà i seguenti elementi:
- Descrizione generale delle caratteristiche del distretto idrografico che include:

1.1. Per le acque superficiali: rappresentazione cartografica dell'ubicazione e del perimetro dei corpi idrici, delle ecoregioni e dei tipi di corpo idrico superficiale presenti nel distretto idrografico; segnalazione delle condizioni di riferimento per i tipi di corpo idrico superficiale.

1.2. Per le acque sotterranee: rappresentazione cartografica dell'ubicazione e del perimetro dei corpi idrici sotterranei.

- Sintesi delle pressioni e degli impatti significativi esercitati dalle attività umane sullo stato delle acque superficiali e sotterranee, comprese:
  a. stime sull'inquinamento da fonti puntuali;
  b. stime sull'inquinamento da fonti diffuse, con sintesi delle utilizzazioni del suolo;
  c. stime delle pressioni sullo stato quantitativo delle acque, estrazioni comprese;
  d. analisi degli altri impatti antropici sullo stato delle acque.
- Specificazione e rappresentazione cartografica delle aree protette.
- Mappa delle reti di monitoraggio e rappresentazione cartografica dei risultati dei programmi di monitoraggio per verificare lo stato delle acque superficiali (stato ecologico e chimico), acque sotterranee (stato chimico e quantitativo), aree protette.
- Elenco degli obiettivi ambientali per acque superficiali, acque sotterranee e aree protette.
- Sintesi dell'analisi economica sull'utilizzo idrico.
- Sintesi dei programmi di misure per la tutela delle acque.

7.1. Sintesi delle misure necessarie per attuare la normativa comunitaria sulla protezione delle acque.

7.2. Relazione sulle iniziative e misure pratiche adottate in applicazione del principio del recupero dei costi dell'utilizzo idrico.

7.3. Sintesi delle misure adottate per soddisfare i requisiti della protezione delle acque utilizzate a scopo potabile.

7.4. Sintesi dei controlli sull'estrazione e l'arginamento delle acque.

7.5. Sintesi dei controlli decisi per gli scarichi in fonti puntuali e per altre attività che producono un impatto sullo stato delle acque.

7.6. Specificazione dei casi in cui sono stati autorizzati scarichi diretti nelle acque sotterranee.

7.7. Sintesi delle misure adottate sulle sostanze prioritarie.

7.8. Sintesi delle misure adottate per prevenire o ridurre l'impatto degli episodi di inquinamento accidentale.

7.9. Sintesi delle misure adottate per i corpi idrici per i quali il raggiungimento degli obiettivi è improbabile.

7.10. Particolari misure supplementari ritenute necessarie per il conseguimento degli obiettivi ambientali fissati.

7.11. Particolari misure adottate per scongiurare un aumento dell'inquinamento delle acque marine.

- Repertorio di eventuali programmi o piani di gestione più dettagliati adottati per il distretto idrografico e relativi a determinati sottobacini, settori, tematiche o tipi di acque.
- Sintesi delle misure adottate in materia di informazione e consultazione pubblica, con relativi risultati e eventuali conseguenti modifiche del piano.
- Elenco delle autorità competenti.
- Referenti e procedure per ottenere la documentazione e le informazioni di base, in particolare dettagli sulle misure di controllo adottate e sui dati del monitoraggio.

La base fondamentale per la redazione del Piano di Gestione sono i Piani di Tutela delle Acque redatti dalle Regioni e dalle Province Autonome; le informazioni in essi contenute verranno integrate per alcuni aspetti nel Piano di Gestione per le parti richieste in quest'ultimo e non presenti, perché non richieste, nel Piano di Tutela delle Acque. Molte informazioni già presenti nei Piani di Tutela delle Acque (compresi quelli delle regioni limitrofe appartenenti al medesimo Distretto, ossia Friuli Venezia Giulia e Trentino Alto Adige) entreranno quindi a far parte del Piano di Gestione del Distretto Idrografico Alpi Orientali.

5.2.2.2 Piano tutela delle acque

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. 152/1999 definiva la disciplina generale per la tutela delle acque superficiali e sotterranee, gli obiettivi di qualità ambientale e dei corpi idrici a specifica destinazione funzionale, nonché la disciplina degli scarichi. Tale decreto ha ridisegnato i principi di fondo dello schema costitutivo della L. n. 319/1976 ("Legge Merli"), basato essenzialmente sulla definizione di limiti rigidi allo scarico e, quindi, poco idoneo a considerare l'insieme degli

impatti antropici che condizionano lo stato di qualità dei corpi idrici recettori. Il decreto del 1999 ha spostato l'attenzione dal controllo del singolo scarico alla considerazione e disciplina del complesso delle attività in grado di pregiudicare la qualità delle acque, calibrando l'azione di prevenzione e di risanamento sulle esigenze e sulle caratteristiche quali - quantitative del corpo idrico.

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. 152/1999 la classificazione dello stato ecologico, per le diverse tipologie di acque superficiali, si basava su parametri e criteri chiaramente definiti e quantificati (ad esempio macrodescrittori, Indice Biotico Esteso, Indice trofico, ecc.), mediante l'uso di tabelle contenenti i valori dei parametri che discriminano le diverse classi di qualità e la specificazione di metodologie ben precise di determinazione dello stato ecologico. Lo stato ambientale, per i corsi d'acqua ed i laghi, veniva attribuito rapportando lo stato ecologico con la presenza di microinquinanti chimici ("parametri addizionali"), valutati mediante il superamento o meno di soglie prefissate. Per le acque sotterranee erano ben definiti i criteri di determinazione dello stato quantitativo, chimico ed ambientale. Nel decreto n. 152/2006 vengono invece 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. Tali elenchi e definizioni hanno carattere generico e sono tratti integralmente dalla direttiva 2000/60/CE (Water Framework Directive - WFD), punto 1.2 allegato 5.

In sostanza, considerando che rimane in vigore l'obbligo di attuare il monitoraggio chimicofisico e chimico, nel decreto n. 152/2006 assume grande importanza il monitoraggio degli indicatori biologici e nello specifico di alcuni che non erano considerati nel decreto n. 152/1999: si tratta per esempio di fitoplancton, di macrofite e fitobenthos e della fauna ittica, oltre ai macroinvertebrati bentonici per altro già previsti dal D.Lgs. n. 152/1999. Tuttavia non si rilevano attualmente, a livello nazionale, se si esclude l'IBE (Indice Biotico Esteso), criteri e procedure univoci e sufficientemente sperimentati per la classificazione in base a tali indicatori biologici.

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".

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. Con Deliberazione n. 1698 del 28/06/2002 la Giunta Regionale ha dato mandato alla Direzione Geologia e Ciclo dell'Acqua di procedere con la redazione del Piano e, in particolare, in collaborazione con l'Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto (ARPAV), di predisporre il programma di attività.

Con D.G.R. 28/03/2003 n. 792 è stato dato incarico ad ARPAV di sviluppare la parte conoscitiva del Piano di Tutela delle Acque (punti da 1 a 5 dell'allegato 4 del D.Lgs. n. 152/1999) adottata dalla giunta regionale con provvedimento n. 2436 del 06/08/2004.

Il Piano è stato adottato nella prima versione con D.G.R. n. 4453 del 29/12/2004 ed è stato approvato con deliberazione del Consiglio regionale n. 107 del 5 novembre 2009.

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.

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

La tutela quantitativa della risorsa concorre al raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale attraverso una pianificazione degli utilizzi che non abbia ripercussioni sulla qualità e che consenta un consumo sostenibile, garantendo l'equilibrio del bilancio idrico come definito dalle Autorità di Bacino.

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

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

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 (che sono vincolate alla necessità di applicare trattamenti depurativi più spinti per le acque reflue urbane provenienti da agglomerati con più di 10.000 abitanti equivalenti e al rispetto di limiti più restrittivi per i nutrienti Azoto e Fosforo), le zone vulnerabili da nitrati di origine agricola, le zone vulnerabili da prodotti fitosanitari, le zone vulnerabili alla desertificazione, le aree di salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano.

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

1) Descrizione generale delle caratteristiche del bacino idrografico;

2) Sintesi delle pressioni e degli impatti significativi esercitati dall'attività antropica sullo stato delle acque superficiali e sotterranee;

3) Elenco e rappresentazione cartografica delle aree sensibili, delle zone vulnerabili e delle zonedi 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 acquesuperficiali 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, le misure di tutela quantitativa, la disciplina delle aree a specifica tutela.

Le misure di base per il conseguimento degli obiettivi di qualità si distinguono nelle seguenti macroazioni:

- Misure di tutela qualitativa: disciplina degli scarichi.
- Misure per le aree a specifica tutela: zone vulnerabili da nitrati e fitosanitari, aree sensibili, aree di salvaguardia acque destinate al consumo umano, aree di pertinenza dei corpi idrici.
- Misure di tutela quantitativa e di risparmio idrico.
- Misure per la gestione delle acque di pioggia e di dilavamento

Più in dettaglio, le misure per il raggiungimento degli obiettivi di piano consistono in:

- Interventi previsti per le zone vulnerabili da nitrati di origine agricola
- Misure relative agli scarichi ed interventi nel settore della depurazione
    a. Misure riguardanti le acque destinate alla balneazione
    b. Altre misure finalizzate al raggiungimento degli obiettivi ambientali definiti
    c. Valutazione previsionale dei carichi inquinanti agli anni 2008 e 2016

d. Misure per la tutela quantitativa delle risorse idriche e per il risparmio idrico.

5.2.2.3 Piano regionale di tutela e risanamento dell'amosfera (PRTRA) Regione Veneto

La prima legge emanata in Italia sulle fonti di inquinamento atmosferico è la n° 615 del 13 Luglio del 1966: "Provvedimenti contro l'inquinamento atmosferico", la quale si poneva il compito di regolamentare l'esercizio degli impianti di riscaldamento, degli impianti industriali e dei mezzi motorizzati; questa è stata in parte è abrogata dalla successiva legislazione ed attualmente il campo di applicazione è limitato agli impianti di riscaldamento ad uso civile.

In seguito il D.P.C.M. n° 30 del 28 marzo 1983 "Limiti di accettabilità delle concentrazioni e di esposizione relativi agli inquinanti dell'aria nell'ambiente esterno" ha spostato l'attenzione verso l'"immissione" in atmosfera e sulla qualità dell'aria in generale definendo i limiti di concentrazione degli inquinanti prevedendo il monitoraggio costante. Tale decreto per primo ha fissato inoltre i metodi di campionamento, analisi e verifica, costituendo il primo provvedimento statale che ha richiesto alle Regioni di provvedere alla redazione di un piano regionale di risanamento della qualità dell'aria.

Nel 1988, recependo più direttive Comunitarie fu emanato il D.P.R. 203 "Attuazione delle direttive CEE numeri 80/779, 82/884, 84/360 e 85/203 concernenti norme in materia di tutela della qualità dell'aria, relativamente a specifici agenti inquinanti, e di inquinamento prodotto dagli impianti industriali, ai sensi dell'art. 15 della legge 16/04/1987 n° 183". In esso si precisa che: "è inquinamento atmosferico ogni modificazione della normale composizione o stato fisico dell'aria atmosferica, dovuta alla presenza nella stessa di una o più sostanze in quantità e con caratteristiche tali da alterare le normali condizioni ambientali e di salubrità dell'aria; da costituire pericolo ovvero pregiudizio diretto o indiretto per la salute dell'uomo; da compromettere le attività ricreative e gli altri usi legittimi dell'ambiente; alterare le risorse biologiche e gli ecosistemi ed i beni materiali e pubblici e privati".

Secondo il DPR, tutti gli impianti che possono dare luogo ad emissioni in atmosfera devono essere autorizzati. In esso sono definiti i valori limiti e i valori guida per la qualità dell'aria, integrando e modificando il DPCM del 28/03/83. Con il D.M. 12 luglio 1990 sono state emanate le linee-guida per la determinazione dei limiti di emissione dei soli impianti esistenti.

Successivamente, il Decreto del Ministero dell'Ambiente del 20 maggio 1991 che stabilisce i "Criteri per l'elaborazione dei Piani Regionali di Risanamento e la Tutela della Qualità dell'Aria" ha definito il piano regionale di risanamento e tutela dell'aria come lo strumento di programmazione, coordinamento e controllo delle attività antropiche con emissioni in atmosfera. In esso si dispone che il Piano può essere attuato per parti che si riferiscono a porzioni limitate o a tipologie di impianti per i quali si richiedano interventi correttivi a carattere prioritario.

Il DM 15/04/94 aggiornato ed integrato dal DM 25/11/94, definisce i livelli di attenzione e di allarme e stabilisce i criteri per l'individuazione degli stati di emergenza in funzione dei dati rilevati dai vari tipi di stazione di monitoraggio installate nelle aree urbane, nonché gli obbiettivi di informazione alla popolazione sui livelli di inquinamento raggiunti.

Altro provvedimento fondamentale ai fini del controllo dell'inquinamento atmosferico è il DM 25/11/94 poiché prescrive l'obbligatorietà della raccolta dei dati riguardanti il particolato aerodisperso (PM_{10}), il benzene e gli IPA nel particolato da parte delle autorità competenti nelle aree urbane a maggior rischio, indica i metodi di riferimento per il campionamento e la misura di tali sostanze, fissa gli obbiettivi di qualità dell'aria per le sostanze citate.

In fine il DM 21/04/99 n° 163 fissa i criteri in base ai quali i sindaci adottano eventuali provvedimenti di limitazione alla circolazione o blocco totale della circolazione veicolare nelle aree urbane al fine di garantire un concreto miglioramento della qualità dell'aria.

Gran parte di questi provvedimenti è stata abrogata in seguito all'emanazione del D.Lgs. 351/99 e del DM 60/02.

Il D.Lgs. del 4 Agosto 1999 n° 351 dà attuazione alla direttiva madre 96/62/CE e introduce importanti novità quali l'estensione del numero di inquinanti da sottoporre a monitoraggio e la definizione di valori limite più restrittivi rispetto ai precedenti; inoltre stabilisce il nuovo contesto all'interno del quale si effettua la valutazione e la gestione della qualità dell'aria secondo criteri armonizzati in tutta l'Unione Europea.

Il DM 261/02 è stato emanato allo scopo di fissare le linee guida per la predisposizione dei Piani di Mantenimento, Risanamento e di Azione, sulla base del quale è stato redatto il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera.

Con l'entrata in vigore di tale decreto, il DM 20/05/91 "Criteri per l'elaborazione dei piani regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria", perde quasi completamente efficacia.

Il 28 Aprile 2002 entra in vigore il DM 60/02, decreto che recepisce le disposizioni delle Direttive 99/30/CE e 00/69/CE. Tale decreto attribuisce alle Regioni l'adempimento del compito di effettuare informazione al pubblico; stabilisce i valori limite e i rispettivi margini di tolleranza, per diversi inquinanti; vengono inoltre stabilite le soglie di valutazione inferiore e superiore da considerare per stabilire in quali zone è obbligatorio il monitoraggio con rete fissa ai sensi del D.Lgs. 351/99.

La legislazione regionale in materia di controllo dell'inquinamento atmosferico è basata sulla Legge Regionale n° 33 del 1985 e successivamente modificata e integrata (L.R. n° 28/90 e L. R. 15/95) e sulla Legge Regionale n° 11 del 2001.

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. 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. 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.

Il rapido sviluppo della regione Veneto, passata da una piena e tuttora radicata civiltà agricola all'affermazione di attività artigianali e industriali, ha comportato un aumento della produzione di emissioni inquinanti in atmosfera, dovute alle specifiche attività produttive, ai trasporti, alla produzione di energia termica ed elettrica, al trattamento e smaltimento dei rifiuti e ad altre attività di servizio.
Per quanto concerne le emissioni dagli impianti industriali, con l'entrata in vigore del DPR 203/88 e dei decreti attuativi è iniziata, intorno agli anni '90, la messa in atto di una serie di misure di controllo, attraverso l'utilizzo di materie prime combustibili meno inquinanti, tecniche di produzione e combustione più pulite ed infine l'adozione di sistemi di abbattimento. In generale, sono stati raggiunti buoni risultati. Restano aperte, tuttavia, zone del territorio o settori che necessitano di interventi più incisivi ed un'accelerazione delle azioni di mitigazione.

Per quanto attiene al ruolo del traffico, si è verificata nell'ultimo decennio una netta inversione di tendenza: da un inquinamento dell'atmosfera originato soprattutto dalle attività industriali si è passati ad un inquinamento originato in larga prevalenza dai veicoli a motore a causa di una crescita inarrestabile del parco circolante e della congestione del traffico. Al di là dei provvedimenti amministrativi (ad es. restrizioni alla circolazione) e del miglioramento della

tecnologia di combustione, della manutenzione e della qualità dei carburanti, le principali linee di azione vertono su interventi strutturali, tra i quali:

- lo snellimento del traffico, attraverso la realizzazione di una adeguata viabilità di grande, media e piccola dimensione;
- la realizzazione e ampliamento della metropolitana di superficie, con conseguente consolidamento del passaggio del 15% dei passeggeri da auto private a mezzo pubblico;
- il rilancio e sul potenziamento del trasporto.

Le competenze in materia di inquinamento atmosferico e di controllo della qualità dell'aria sono distribuite a diversi livelli: protocolli ed accordi internazionali, normativa comunitaria, nazionale e regionale. In quest'ambito, Regione ed Enti Locali, in particolare Province e Comuni, svolgono un ruolo di primaria importanza. Il Decreto Legislativo n. 35 1/99 "Attuazione della direttiva 96/62/CE in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente" assegna alla Regione il compito di valutare preliminarmente la qualità dell'aria secondo un criterio di continuità rispetto all'elaborazione del piano di risanamento e tutela della qualità dell'aria, al fine di individuare le del territorio regionale a diverso grado di criticità in relazione ai valori limite previsto dalla normativa in vigore per i diversi inquinanti atmosferici. Tale valutazione è presentata, in forma preliminare, nel programma, unitamente ad una prima identificazione e classificazione delle zone del territorio regionale che presentano un livello di criticità diversificata rispetto alla qualità dell'aria, attuata a partire dall'analisi di tre elementi territoriali:

- superamenti dei valori limite di uno o più inquinanti registrati nel quinquennio 1996-2001, a partire dai rilevamenti di un insieme significativo di stazioni di misura fisse e mobili afferenti alla rete di monitoraggio della qualità dell'aria presente nel territorio regionale (gestita dall'ARPAV);
- presenza di agglomerati urbane (ovvero di zone del territorio con più di 250.000 abitanti) e/o di aree densamente popolate;
- Caratteristiche di uso del suolo (desunta dal CORINE Land cover).

L'adozione del presente Piano da parte della Regione Veneto ha dunque l'obiettivo di mettere a disposizione delle Province, dei Comuni, di tutti gli altri enti pubblici e privati e dei singoli cittadini un quadro aggiornato e completo della situazione attuale, e di presentare una stima sull'evoluzione dell'inquinamento dell'aria nei prossimi anni (valutazione preliminare).

Con questo strumento, la Regione Veneto fissa inoltre le linee che intende percorrere per raggiungere elevati livelli di protezione ambientale nelle zone critiche e di risanamento.

E stato delineato, con la precisione possibile, il quadro degli interventi previsti e necessari per specifici settori produttivi, stimandone l'evoluzione a seguito dell'introduzione di nuovi provvedimenti, già in vigore o in corso di adozione, da parte della Regione, del Parlamento Italiano e dell'Unione Europea. Particolare attenzione è stata rivolta anche ai provvedimenti e protocolli internazionali, non ancora recepiti nel nostro ordinamento legislativo, ma che diverranno operativi nei prossimi anni.

Sono stati considerati sia i problemi d'inquinamento strettamente locali, sia quelli di rilevanza globale, ponendo in primo piano i problemi legati ai fenomeni nazionali e internazionali d'inquinamento, quali le emissioni di gas serra e di gas che danneggiano la fascia di ozono stratosferico, le piogge acide, il trasporto transfrontaliero di sostanze inquinanti e lo smog fotochimico.

Le proposte d'intervento formulate intendono privilegiare un approccio globale al problema, al fine di conseguire un miglioramento della qualità dell'aria, evitando soluzioni che comportino benefici rispetto ad un singolo parametro inquinante, o in un ristretto ambito territoriale e ambientale, a scapito di un incremento dell'inquinamento dovuto ad altri parametri inquinanti o in altre aree del territorio. Sono state privilegiate scelte che non comportano, per quanto possibile, trasferimenti limitati di inquinanti ad altri comparti ambientali (cross-media effects) quali l'acqua e i rifiuti, ma anche aumento dei livelli di rumore e di consumo delle risorse.

L'approccio seguito è quello della prevenzione e del controllo integrato dell'inquinamento, nello spirito della direttiva europea "IPPC" (Integrated Pollution Prevention and Control), recepita a livello italiano dal D.Lgs. 372/99.

Laddove possibile, tenendo conto delle competenze della Regione Veneto in alcuni settori, obiettivi e tempi di attuazione sono stati precisati in modo dettagliato, affinché in futuro i risultati possano essere facilmente misurati e confrontati.

L'adozione del Piano e dei provvedimenti previsti consentirà un forte avanzamento nella direzione del raggiungimento degli obiettivi strategici, comunitari e internazionali, riguardanti la qualità dell'aria nella sua accezione più ampia.

I risultati conseguiti saranno suffragati da indici obiettivi, quali: dati di monitoraggio della qualità dell'aria, qualità e quantità dei combustibili e carburanti impiegati, tecnologie adottate nella gestione dei rifiuti e nel settore energetico, caratteristiche del parco circolante.

Le priorità di intervento indicate nel Piano sono state individuate considerando l'importanza, in termini emissivi di taluni macrosettori e settori produttivi (in accordo con le indicazioni del DM 20/05/9 1 e del DPR 203/88), la zonizzazione del territorio per aree critiche, di risanamento e di mantenimento di cui al D.Lgs. 351/99.

Il documento di programmazione ha lo scopo di promuovere la salvaguardia della salute pubblica e la riqualificazione ambientale ed è organizzato secondo il seguente schema:

- valutazione preliminare della qualità dell'aria nel territorio regionale: primi elementi conoscitivi;
- zonizzazione del territorio ed identificazione delle aree di intervento;
- settori prioritari di intervento:
    - settore trasporti,
    - settore energetico,
    - settore rifiuti;
    - zone soggette a particolari interventi di tutela (polo industriale di Porto Marghera, polo conciario, polo dei cementifici e area del Delta del P0).

Le azioni del Piano sono organizzate secondo due livelli di intervento:

- misure di contenimento dell'inquinamento atmosferico, propedeutiche alla definizione dei piani applicativi;
- azioni di intervento che prospettano una gamma di provvedimenti da specificare all'interno dei piani applicativi precedentemente concordati.

Il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera ha efficacia a tempo indeterminato e, per tenere conto di eventuali modifiche rilevanti che potranno verificarsi nel territorio, berranno effettuati aggiornamenti del piano a scadenza triennale; inoltre si propone l'ambizioso proposito di perseguire su tutto il territorio regionale il raggiungimento degli obiettivi di riduzione degli inquinanti così come previsti dalla più recente normativa italiana ed europea e di quella in corso di recepimento, nel pieno rispetto della tempistica evidenziata dalle stesse.

Le azioni e gli obbiettivi di piano necessitano, per la loro realizzazione, del contributo apportato da una popolazione consapevole e motivata; alla Regione Veneto è stato quindi attribuito il ruolo di promuoverà - direttamente o finanziando comuni, consorzi, associazioni - iniziative di comunicazione mirate a realizzare campagne di informazione e sensibilizzazione rivolte ai cittadini e a specifici gruppi di interesse, circa i contenuti, gli obiettivi e le proposte del programma, comprensive delle informazioni tecnico – scientifiche.

I livelli di concentrazione degli inquinanti sono monitorati presso le stazioni di monitoraggio della qualità dell'aria gestite quasi esclusivamente dall?ARPAV attraverso i suoi 7 dipartimenti provinciali.

Il DM 20/05/1991 (abrogato dal D.Lgs. 351/99) definiva le caratteristiche delle reti di monitoraggio della qualità dell'aria, classificando le stazioni secondo quattro tipologie di localizzazione:

- background urbano
- residenziale non direttamente influenzato dal traffico veicolare
- traffico
- extraurbano per studiare l'inquinamento fotochiminico

La rete fissa di rilevamento della qualità dell'aria del Veneto è attualmente costituita da 60 stazioni, delle quali 31 sono localizzate in punti di monitoraggio assimilabili a posizioni di misura dell'inquinamento atmosferico derivante dal traffico veicolare e 29 dell'inquinamento atmosferico di fondo o di background.

5.2.2.4 Piano Regionale Attività di Cava (PRAC)

Quadro normativo

A seguito del trasferimento alle regioni delle competenze in materia di cave (D.P.R. n° 2 del 14/2/1972), la Regione Veneto ha emanato la L.R. n° 36 del 17/4/1975 con la quale subordinava l'attività di cava al rilascio dell'autorizzazione della Giunta Regionale fino all'entrata in vigore del Piano Regionale delle attività estrattive previsto dalla medesima normativa.

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 sopra citata 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.

Le norme contenute nella legge trovano applicazione nell'attività di cava dei materiali classificati di seconda categoria ai sensi del terzo comma dell'art. 2 del R.D. n° 1443 del 29/7/1927, industrialmente utilizzabili. Tali materiali, ai sensi dell'art. 3 della L.R. 44/1982 sono stati suddivisi in due gruppi:

• Gruppo A - Costituito da materiali la cui estrazione comporta un elevato grado di utilizzazione del territorio: ghiaie e sabbie; calcari per cemento.

• Gruppo B – Costituito dai materiali la cui estrazione comporta un minor grado di utilizzazione del territorio: calcari e trachite da taglio e lucidabili, marmo, quarzo, quarzite, pietre molari; calcari per calce, calcari per granulati, per costruzioni, per industria, marmorino; basalti; argille per laterizi; argilla ferrifera e materiali vulcanici; terre coloranti; sabbie silicee e terra da fonderia; gesso; torba; materiale detritico; ogni altro materiale rinvenibile sotto qualsiasi forma di deposito naturale appartenente alla seconda categoria di cui all'art. 2 del R.D. n. 1443 del 29/7/1927.

Con D.G.R. n° 3121 del 23.10.2003 la Giunta Regionale ha adottato il Piano Regionale Attività di Cava (P.R.A.C.), ai sensi dell'art.7 della Legge regionale 07/09/1982 n° 44.

Successivamente la Giunta Regionale con D.G.R. n. 135/CR del 21/10/08 ha preso atto del P.R.A.C., così come modificato a seguito delle controdeduzioni alle osservazioni e ai quesiti pervenuti.

L'art. 43 della stessa legge regionale determina invece il regime transitorio destinato a rimanere in vigore sino all'avvenuta approvazione del PRAC e l'art. 44 conforma una griglia normativa che funge da prima pianificazione. In attuazione all'art. 5 della L.R. 44/1982, la Giunta Regionale ha adottato con deliberazione n° 6228 del 20/11/1984 una proposta di Piano Regionale delle attività estrattive. La Giunta Regionale, esaminate le osservazioni pervenute, ha adottato la delibera n° 92 in data 17/2/1987 di "Presentazione al consiglio Regionale della Proposta di Piano Regionale dell'Attività di cava", trasmessa al Consiglio Regionale per l'approvazione. Tale piano non è operante ed ha incontrato una serie di difficoltà che non ne hanno consentito l'approvazione. Peraltro, nel frattempo sono stati presentati al Consiglio Regionale altri progetti di legge, per l'esame della competente Commissione Consiliare, ai fini di una riformulazione della normativa regionale sulle attività estrattive. Tali progetti di legge hanno presentato come denominatore comune la pianificazione sia regionale sia provinciale; si sono differenziati sostanzialmente in ordine all'individuazione dei soggetti a cui dovrebbero essere delegate le competenze in materia di cava. Con il D.P.R. 12/4/1996 sono state assoggettate alla valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) regionale, le cave con produzione annua superiore a 500.000 m3 o con un'area di scavo superiore a 20 Ha. Sono assoggettate alla stessa valutazione di impatto ambientale regionale le cave che ricadono, anche parzialmente, all'interno di aree naturali protette come definite dalla legge n° 349 del 6/12/1991. La Regione Veneto, peraltro, ha disciplinato i contenuti e le procedure per la valutazione di impatto ambientale con apposita L.R. N° 10 del 26/3/1999. Con la L.R. n° 11 del 13/4/2001 sono state sub-delegate alle Province le funzioni di Polizia Mineraria, consistente nella verifica e nel controllo mirato anche alla prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali, un settore tra i più delicati in merito all'attività di cava. La L.R. n° 26 del 16/8/2002, invece, con l'art. 2 ha introdotto una ulteriore modifica alla L.R. 44/1982, in particolare all'art. 28 il quale impone al Comune territorialmente interessato, d'intesa con la Provincia, le funzioni di vigilanza sui lavori di ricerca e di coltivazione dei materiali di cava circa la loro abusività e difformità dalla legge, dal permesso di ricerca, dall'autorizzazione o dalla concessione.

Il T.A.R del Veneto con sentenza n° 6519/2002 ha ordinato "all'amministrazione regionale di approvare il Piano Regionale dell'attività di cava entro dodici mesi". In seguito a tale sentenza il Consiglio regionale ha inserito nella Legge finanziaria per l'esercizio 2003 l'art. 44 ai sensi del quale "entro il 30 giugno 2003 la Giunta Regionale

presenta al Consiglio per l'approvazione il Piano Regionale per le attività estrattive". In sede giurisdizionale la sezione VI del C.d.S., con sentenza n. 1188/2008, ha confermato la decisione del TAR Veneto. Il Consiglio Regionale con deliberazione n° 107 del 27-28/12/2002 ha impegnato la Giunta Regionale e quindi la Commissione tecnica regionale per le attività estrattive (CTRAE), ad approvare le richieste di nuove attività estrattive solo in presenza del parere favorevole della Provincia competente per territorio. Tale indirizzo normativo è stato successivamente tramutato in norma con la L.R. 1/2004, art. 24. Nel corso del 2006 è stato altresì emanato il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 - "Norme in materia ambientale", che riguarda, tra l'altro, le procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS). In particolare ai fini della parte seconda del citato decreto è stato definito che si intende per procedimento di valutazione ambientale strategica - VAS: l'elaborazione di un rapporto concernente l'impatto sull'ambiente conseguente all'attuazione di un determinato piano o programma da adottarsi o approvarsi, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del rapporto ambientale e dei risultati delle consultazioni nell'iterdecisionale di approvazione di un piano o programma e la messa a disposizione delle informazioni sulla decisione. Il Piano costituisce, quindi, uno strumento generale di pianificazione dell'attività estrattiva, che definisce e contiene:

a) Le aree favorevolmente indiziate dalla presenza di giacimenti suscettibilidi coltivazione per le sabbie e ghiaie, individuati sulla base di ricerche geologiche, pedologiche e idrogeologiche;

b) Le previsioni, articolate a livello regionale e provinciale dei fabbisognidelle sabbie e ghiaie, formulate in relazione agli elementi statistici e aiprogrammi regionali di sviluppo dei settori interessati;

c) La ripartizione delle quantità di sabbie e ghiaie da estrarre nelle varieprovince, onde assicurare il soddisfacimento dei fabbisogni complessividi cui sopra;

d) Le norme generali per la coltivazione delle cave atte a garantire, nel territoriointeressato da attività di coltivazione di sabbie e ghiaie, la salvaguardiadei valori ambientali insieme a quello degli interessi economici eproduttivi, assicurando comunque la ricomposizione ambientale finale.In una seconda fase si provvederà ad estendere il PRAC agli altri materialiappartenenti al Gruppo A, nonché ad integrare il documento stesso con gli adempimenti previsti relativamente ai materiali di Gruppo B. Saranno altresì ridefiniti i gruppi A e B in materiali di interesse regionale e in materiali di interesse locale anche a seguito di necessario adeguamento del quadro normativo regionale di settore. Dovrà inoltre provvedersi alla formazione di indirizzi relativi all'attività estrattiva dei materiali di gruppo B ovvero per quelli di interesse locale. Infatti la suddivisione dei materiali in gruppo A e B operata dall'art. 3 della L.R. 44/1982 appare superata dalla introduzione delle procedure di V.I.A. mentre appare rispondente all'interesse generale una suddivisione sulla base della valenza socio- economica espressa dai materiali (materiali di interesse regionale e di interesse locale).

Nella Regione Veneto sono attualmente attive (dato al 31/03/2008) 587 cave di cui 143 cave di materiali del gruppo A e 444 cave di materiali di gruppo B. Le cave di ghiaia in essere sono 134. L'art. 4 della L.R. 44/1982 prevede tra gli strumenti di pianificazione in materia di estrazione di materiali di cava, il PRAC (Piano regionale dell'attività di cava), disciplinandone negli articoli seguenti (da 5 a 8) le finalità ed i contenuti nonché il procedimento di formazione, approvazione ed efficacia del piano stesso.

Linee guida del Piano

La filosofia centrale secondo la quale si sviluppa il Piano Regionale dell'Attività di Cava pone l'attenzione sulla necessità di coniugare i bisogni di sviluppo insediativo e le esigenze di protezione ambientale e naturalistica. In considerazione di tali principi il piano si struttura secondo un duplice percorso: definire le attività di escavazione sulla base di una definizione specifica delle localizzazioni e delle quantità, e stabilire le modalità di intervento funzionalmente all'attività estrattiva alla luce delle necessità di protezione e tutela ambientale. Elemento basilare su

cui poggia il piano è la definizione del fabbisogno di materiale per costruzioni in riferimento all'attuale scenario socioeconomico della regione Veneto e alle dinamiche insediative necessarie per garantire un efficiente sviluppo territoriale. La definizione della quota utile è stata determinata tenendo conto di diversi fattori. In primo luogo legati alla crescita insediativa valutata sulla base dell'aumento demografico e delle dinamiche abitative che caratterizzano oggi la realtà socio-demografica veneta – nuove costruzioni e ampliamenti -, e quindi sulle necessità di materiale da destinare alla realizzazione di opere pubbliche. Considerando il rapporto con il territorio e l'ambiente - tanto naturale quanto antropico - e il peso che le attività di cava indubbiamente hanno all'interno di un sistema già compromesso, il piano si propone di ridurre quanto più possibile i disturbi causati all'ambiente. A tal fine lo strumento considera essenziale razionalizzare tanto le quantità escavabili, quanto la localizzazione delle attività. Secondo questa prospettiva è stato deciso di confermare le attività all'oggi esistenti definendone gli ambiti di possibile espansione e le quantità assegnate di volta in volta. Il piano si articola sulla prospettiva di definire uno scenario funzionale alla creazione di un quadro normativo capace di articolare in modo più completo e più attento alle necessità ambientali la disciplina delle attività di cava. In particolare definendo i principi di tutela e valorizzazione naturalistico-ambientale, basati sui principi di recupero e compensazione ambientale e sociale; il tutto considerando la necessità di articolare delle procedure che relazionino i diversi livelli di pianificazione e programmazione (regionale, provinciale e comunale). In considerazione di tali aspetti si valuta la necessità di esplicitare il livello gerarchico occupato dal piano, e quindi le ricadute procedurali quanto vincolistiche che da questo si vengono a generare, definendo la valenza di pubblica utilità che le decisioni di piano vengono ad acquistare. Sotto quest'ottica si delinea la filosofia di una necessaria redistribuzione delle ricchezze, nell'accezione più vasta, considerandone le componenti economiche, sociali, naturali e territoriali, così come le penalità. Si specifica come il piano normi le sole ghiaie e sabbie, demandando a successivi strumenti la regolamentazione di altri materiali

Obiettivi di Piano

L'attività estrattiva di cava assume particolare importanza nell'economia regionale veneta in quanto concorre in modo determinante allo sviluppo di numerose attività produttive di trasformazione e crea impulso ad altre attività indotte. All'aspetto economico si contrappone il fatto che l'attività di cava agisce sul territorio con il prelievo di materie prime non riproducibili, creando talora problemi di ordine ambientale e di uso del territorio. Si impone, pertanto, la necessità di una regolamentazione dell'attività estrattiva di cava in un contesto generale che contempli e prenda atto di attuali e diverse esigenze, come l'ambiente, il paesaggio, il sistema economico e occupazionale, la redditività delle imprese, i livelli di produzione rapportati ai fabbisogni, il contenimento dei costi dei prodotti di cava sul mercato. Il Piano, pertanto, ha i seguenti obbiettivi:

A) Salvaguardia ambientale; considerando la situazione attuale del sistema regionale, in relazione alle aree dove si viene ad intervenire, si evidenzia la necessità di salvaguardare il patrimonio ambientale esistente limitando il più possibile gli impatti che l'attività di cava necessariamente viene a produrre, considerando nello specifico quello che viene definito "effetto gruviera".

B) Recupero ambientale; l'accezione che acquistano gli interventi finalizzati al recupero ambientale, secondo il principio della ricomposizione ambientale, supera il concetto fino a oggi considerato di ripristino ambientale, spostando l'attenzione sulla valorizzazione dalle potenzialità di un'ampia gamma di riutilizzi delle aree interessate dalle attività estrattive, anche diversi dagli usi esistenti antecedentemente alla coltivazione della cava.

C) Razionalizzazione dell'attività estrattiva; costruire uno strumento programmatorio capace di stabilire dei riferimenti previsionali definiti a monte sulla base della definizione dei fabbisogni regionali, creando un sistema articolato su scala temporale e gerarchica definito ma flessibile.

D) Intensificazione delle attività di vigilanza; strutturare il piano sulla base di principi di controllo e vigilanza mirate a responsabilizzare i diversi livelli gerarchici, pubblici e privati, anche sulla base della trasparenza della azioni e informazioni.

Il PRAC prevede una programmazione estesa a 20 anni (2 cicli decennali), con pianificazione attuativa nei primi 10 anni, e possibilità di adeguamenti e/o revisioni con scadenza quinquennale così facendo, rispetto alla disponibilità per il primo decennio, (pari al 50% della potenzialità ventennale), si possono aggiungere eventuali variazioni, se pertinenti con i criteri della pianificazione, sia per effetto della successiva verifica quinquennale, sia derivati dall'accettazione di eventuali osservazioni, fermo restando la quantità globale prevista nel ventennio, purché correlata alla temporalità di esecuzione degli interventi concessi.

La scelta progettuale è stata quella di ridurre al minimo possibile lo scavo di nuova produzione, interessando piuttosto completamenti e approfondimenti, anche in falda, per i siti già degradati. Tant'è che la potenzialità di produzione assegnata, come più avanti viene diffusamente illustrato, viene riversata in misura consistente, (pari all'80% del totale), proprio ai comparti già interessati dall'escavazione, mentre il residuo 20% viene reso disponibile per la nuova coltivazione.

Sulla base di questo principio, all'interno delle quote provinciali di assegnazione, la maggior parte della potenzialità viene assegnata ai siti esistenti di cave plurime o singole, dove la quantità assegnata possa produrre le risorse finanziarie tali da consentire un serio recupero ambientale capace di restituire alla collettività un sito non più "ripristinabile".

A questo proposito, il PRAC introduce una profonda trasformazione del concetto di ripristino che orientava la ricomposizione ambientale nella normativa previgente.

L'innovazione che sta alla base di questa affermazione è la sostituzione del concetto di "ripristino ambientale" con quello di recupero ambientale, nella convinzione che non sia più "ripristinabile" un luogo ormai morfologicamente irreversibile. In questo senso il ripristino agricolo, quale ritorno all'agricoltura, così come concepito nella L.R. 44/82, rappresenta solo una delle modalità del progetto di ricomposizione finale.

Ne consegue che la ricomposizione finale del progetto assume ora carattere più ampio coinvolgendo necessariamente l'Ente Locale per la eventuale riclassificazione urbanistica dei siti.

Ai fini di una puntuale ricostruzione dello stato di fatto relativo ai volumi residui, è stata richiesta ai titolari di cava la presentazione di una relazione tecnica asseverata, con la quale andavano quantificati i volumi residui al 30.06.2006 a giacimento. A tali volumi sono stati sommati i volumi di materiale successivamente autorizzati fino al 31.03.2008. Non sono stati sottratti i volumi coltivati successivamente al 30.06.2006. Non vengono considerati i volumi ancora disponibili esterni agli insiemi estrattivi in quanto rappresentano valori del tutto marginali.

Per quanto riguarda ghiaie e sabbie si rileva che (dati aggiornati al aggiornati al 31.03.2008) la quantità preponderante di volumi residui definiti con le modalità di cui sopra ricade attualmente nella Provincia di Treviso, con 83.140.705 m^3 autorizzati. Seguono a livello inferiore le Province di Verona (15.149.487 m^3) e Vicenza (5.877.621 m^3), nonchè Padova (95.357 m^3). Nelle province di Rovigo, Venezia e Belluno non sono stati individuati insiemi estrattivi.

Al fine di ottenere una equilibrata distribuzione delle risorse il PRAC utilizza un algoritmo complesso; le quantità attribuite sono state determinate in ragione diretta alle superfici interessate e in ragione inversa ai residui già

disponibili nelle cave in atto. In particolare, l'incidenza dei residui è stata corretta con un fattore pari al 50% dell'incidenza.

Per quanto concerne la localizzazione dei litotipi da cui estrarre sabbia e ghiaie, il PRC indica con riferimento alle province limitrofe, i seguenti comuni:

Provincia di Padova

- Carmignano di Brenta
- Fontaniva
- Grantorto
- Piazzola sul Brenta
- S. Giorgio in Bosco

Provincia di Treviso

- Arcade
- Giavera del Montello
- Loria
- Montebelluna
- Nervesa della Battaglia
- Povegliano
- Spresiano
- Trevignano
- Volpago del Montello
- Castelfranco Veneto
- Istrana
- Paese
- Ponzano Veneto
- Vedelago
- Villorba

5.2.3 Vincoli e discipline di tutela

5.2.3.1 Riferimenti legislativi e programmatici

L'analisi del quadro programmatico a livello regionale ha posto in evidenza l'esistenza di diversi strumenti urbanistici e di tutale ambientale.

Pertanto, sono stati considerati i seguenti piani:

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Venezia;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Treviso;

Inoltre, è stato assunto il seguente impianto normativo:

La costituzione della rete Natura 2000 è prevista dalla Direttiva 92/43/CEE relativa alla Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche, comunemente denominata Direttiva Habitat. Le Zone di protezione speciale (ZPS) sono istituite con la Direttiva 79/409/CEE, comunemente conosciuta come Direttiva Uccelli. Il recepimento della Direttiva è avvenuto in Italia attraverso il DPR 357/1997 (modificato ed integrato dal DPR 120/2003).

Per tali aree e, più in generale, per le aree naturali protette, sono stati assunti i seguenti riferimenti normativi:

- Progetto Natura 2000 (Bioitaly – Siti di importanza comunitaria e nazionale) Delibera n. 435 del 25 febbraio 2000 della regione Friuli Venezia Giulia
- DPR n. 8 settembre 1997, n. 357 "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche" (S.O. alla G.U. n. 248 del 23 ottobre 1997)
- DPR n. 120 del 12 marzo 2003, "Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche "
  (G.U. 30 maggio 2003, n. 124 - Serie Generale)
- Legge n. 426 del 9 dicembre 1998 - Nuovi interventi in campo ambientale (GU n. 291 del 14 dicembre 1998-Serie generale)
- Legge quadro sulle aree protette n. 394 del 6 dicembre 1991 (GU n. 292 del 13 dicembre 1991-Serie generale-supplemento ordinario)
- L.R. 16-8-1984 n. 40 "Nuove norme per la istituzione di parchi e riserve naturali regionali", (BUR Veneto 17 agosto 1984, n. 38) e successive modificazioni.

5.2.3.2 Caratteristiche dell'Aspetto Ambientale

Il sistema vincolistico sul territorio interessato dall'intervento è illustrato nella tavola "Carta dei vincoli e delle discipline di tutela". I dati sono stati derivati dal sistema informativo della Regione Veneto e da quello del Ministero dei Beni e delle attività culturali, nonché dall'analisi degli strumenti urbanistici provinciali e comunali e dalle competenti Soprintendenze ai Beni Archeologici.

Dall'analisi della documentazione fornita, alla fase di progetto attuale sono individuati e perimetrati i seguenti vincoli:

Protezione delle bellezze naturali: in questa categoria sono state inserite quelle aree che sono tutelate per caratteristiche ambientali o paesistiche ai sensi D.Lgs. 42/2004, Art.136, ex L.1497/39.

Zone umide: si tratta della aree incluse nell'elenco previsto dal DPR 448/76 (D.Lgs. 42/2004, art. 142 - i: zone umide ex L. 431/85)[14].

Fascia di rispetto fluviale: tale vincolo è posto in corrispondenza di corsi d'acqua di una certa rilevanza per una fascia di 150 m dalla sponda dell'alveo o dall'argine del fiume. (D.Lgs. 42/2004, art. 142 - c: fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi di cui al T.U. approvato con R.D. 1775/33 ex L. 431/85).

Territori coperti da boschi e foreste o sottoposti a vincolo forestale: Le aree coperte da boschi sono state individuate sulla base delle indicazioni desunte dal Sistema Informativo della Regione Veneto (D.Lgs. 42/2004, art. 142 - g ex L.431/85)

Beni culturali: sono state inserite inserito le Ville Venete vincolate ai D.Lgs. 42/2004, art. 10 ex L. 1089/39 e art. 136.

Vincolo idrogeologico: in questa categoria le aree tutelate ai sensi R.D. N°3267 del 30/12/1923. Il vincolo non è presente nelle aree di studio.

Nell'Appendice B) è riportato un quadro dettagliato dei vincoli interferiti dal tracciato di progett, indicando se si tratti di interferenza diretta (in quanto il tracciato attraversa l'area vincolata) oppure di interferenza indiretta (se l'area vincolata rientra comunque nell'area di studio ma non è attraversata dal tracciato).

La tavola "Carta dei vincoli e dei regini di tutela" redatta alla scala 1:10000, mette in evidenza le relazioni funzionali sul territorio del sistema delle aree protette.

Come si evince dall'analisi del tematismo, nell'area analizzata ricadono diverse aree naturali protette tra cui il parco del Fiume Sile e diversi siti Natura 2000.

Il Parco Naturale Regionale del fiume Sile, istituito con L.R. n. 8 del 28/01/1991, è rappresentato da una esigua fascia di terra, ampia al massimo tre chilometri e ristretta al solo corso fluviale nel tratto urbano di Treviso, entro cui si snoda il corso d'acqua dalle sorgenti tra i Comuni di Vedelago e Piombino Dese alla foce in Laguna nel territorio di Quarto d'Altino, per una lunghezza complessiva di circa cinquanta chilometri. Il territorio attraversato assume caratteri mutevoli in relazione alle varie componenti fisiche e antropiche che ne hanno determinato nel

[14] L'area, in cui ricade anche un SIC e uno ZPS, è contenuta nell'elenco dei vincoli forniti dalla Regione Veneto

tempo l'evoluzione, tanto da definire ambiti territoriali completamente diversi e difficilmente confrontabili. Tal ambiti sono costituiti da:

- Ambito delle risorgive corrispondente alla zona delle sorgenti del Sile, zona dominata da un'agricoltura poco industrializzata dove la maglia poderale è frammentata in piccoli appezzamenti irregolari, definiti da un reticolo stradale sinuoso che ricalca gli antichi confini delle proprietà fondiarie.
- Ambito dell'antica bonifica a monte di Treviso dove l'alveo del fiume ed il reticolo dei suoi affluenti si restringe. Gli interventi antropici legati all'attività agricola si riducono, ma si incrementa la presenza di allevamenti ittici
- Ambito urbano, costituito dal tratto di penetrazione della città di Treviso dove il fiume si apre e si dirama, ricevendo l'apporto di numerose rogge.
- Ambito della trasformazione produttiva che ricade nel tratto da Treviso a Musestre dove il percorso del fiume attraversa un territorio maggiormente agro-urbanizzato e caratterizzato da problemi di degrado ambientale e territoriale. Molti sono stati gli interventi attuati nel tempo dall'uomo, in relazione alle diverse esigenze produttive, al miglioramento della navigabilità e allo sfruttamento delle risorse per la produzione di energia.
- Ambito perilagunare - L'area più meridionale solcata dal Sile torna ad essere caratterizzata da un esteso uso agricolo del suolo. Le sistemazioni fondiarie indicano come la morfologia del sito derivi da importanti ed estese bonifiche idrauliche che hanno conquistato all'uso agricolo ampie aree di esondazione; il fiume scorre entro argini che conservano il tracciato delle alzaie, di importante altezza rispetto al piano di campagna, che ne segnano il tracciato anche a distanza.

Per quanto concerne le interferenze con il tracciato di progetto risultano attraversati:

- il Parco Naturale Regionale del Sile e il SIC IT3240031 Fiume Sile da Treviso est a San Michele Vecchio;
- Il SIC e ZPS IT3250044 Fiumi Reghena e Lemene - Canale Taglio e rogge limitrofe Cave di Cinto Caomaggiore.

Il tracciato passa inoltre a circa 600 m dai siti ZPS IT3250003 Penisola del Cavallino biotopi litoranei e SIC IT3250031 Laguna superiore di Venezia e a circa 350 m dal SIC e ZPS IT3250006 Bosco di Lison.

Ad una considerevole distanza dal progetto, vengono riportati il SIC e ZPS Bosco di Carpenedo (codice sito IT3250010), il SIC e ZPS Cave di Gaggio (codice sito IT3250016), e il ZPS Fiume Sile: Sile morto e ansa a S. Michele Vecchio (codice sito IT3240019), il SIC Fiumi Meolo e Vallio (codice sito IT3240033), il SIC e ZPS Bosco di Cessalto (codice sito IT3240008) e il SIC e ZPS Bosco Zacchi (codice sito IT3250022).

Come riportato nel paragrafo precedente, il tracciato di progetto attraversa delle aree particolarmente sensibili; si ravvisano pertanto condizioni che fanno ritenere un coinvolgimento di parti esterne quali l'ente di gestione del Parco del Sile e associazioni ambientaliste.

5.2.3.2.1 Vincoli paesaggistici

In Italia la normativa statale in materia, fin dai suoi esordi (L. 1497/1939, Bottai), prevedeva la formazione di appositi Piani per aree di particolare interesse paesaggistico e quindi vincolate per loro peculiari caratteristiche di pregio naturalistico, ambientale, storico.

Con l'entrata in vigore della L. 431/1985 (Galasso) la necessità di formare Piani Paesaggistici viene ribadita, delegata alle Regioni, ed estesa a tutto il territorio regionale; la legge stessa, inoltre, sottopone a salvaguardia tutta una serie di fattispecie ambientali (coste marittime, lacuali, corsi d'acqua, ecc.) ed amministrative (usi civici, università agrarie, ecc.), per le quali si paventa un rischio paesaggistico.

Le disposizioni di cui alla L. 1497/1939 e quelle della L. 431/1985 dopo un passaggio unificatore attraverso il D.lgs. 490/1999 (Testo unico delle disposizioni in materia di paesaggio), sono confluite nel vigente D.lgs. 42/2004 (Codice Urbani o Codice dei beni culturali e del paesaggio).

Edifici, monumenti e siti di interesse storico e culturale risultavano inizialmente trattati come emergenze connaturanti il paesaggio e, al tempo stesso, facenti parte integrante del medesimo e sono attualmente vincolati ai sensi della L.1089/1939 e/o dalla Parte Seconda del D.Lgs. 42/2004.

Dagli studi a livello regionale e dagli strumenti di pianificazione provinciale e comunale, sono state tratte le informazioni relative alle aree che risultano vincolate ai sensi delle ex leggi L.1497/39, L.1089/39, L.431/85, attualmente comprese nella D. Lgs. 42/2004, presenti nel territorio in esame.

La tavola "Carta dei vincoli e dei regimi di tutela" redatta alla scala 1:10000, mette in evidenza le relazioni delle opere con tali aree.

Il tracciato di progetto attraversa diverse aree di notevole interesse pubblico con vincolo paesaggistico ex D.lgs 42/2004 (giaà L 1497/39), riportate in dettaglio in Appendice B. Analogamente, sono interessate anche numerose aree con vincolo ope legis quali aree di rispetto dei corsi d'acqua, zone boscate e vincolo forestale.

Per quanto riguarda il vincolo monumentale (già ex L1089/39) il tracciato attraversa l'area denominata Tenuta Tron dal Km 10+800 al Km 13+200.

5.2.3.2.2 Vincoli idrogeologici

Il vincolo idrogeologico è normato dal Regio Decreto n. 3267 del 30 dicembre 1923 allo scopo di preservare l'ambiente fisico, ponendosi come obiettivo principale il raggiungimento della stabilità del terreno e della regolarità del regime delle acque, la salvaguardia e la valorizzazione delle formazioni boschive di maggiore interesse.

Come risulta dalla allegata cartografia (Carta dei vincoli e dei regimi di tutela) non ci sono aree con vincolo idrogeologico nell'ambito di studio.

5.2.3.2.3 Aree naturali protette

L'analisi svolta nell'ambito del corridoio di studio è stata indirizzata alla individuazione delle aree di rilevante interesse naturalistico-ambientale sia prossime ai tracciati di progetto, che interferite dagli stessi.

Parco Naturale Regionale

L'elenco ufficiale delle aree naturali protette attualmente in vigore (5° Aggiornamento approvato con Delibera della Conferenza Stato Regioni del 24.7.2003 e pubblicato nel Supplemento ordinario n. 144 alla Gazzetta Ufficiale n. 205 del 4.9.2003) riconosce in Provincia di Venezia, nell'ambito del territorio di studio, il Parco naturale regionale del Fiume Sile istituito con L.R. 08, 28.01.1991 (EUAP0240).

Il tracciato lo attraversa dal km 8+700 al km 8+900.

Aree di tutela paesaggistica di interesse regionale e competenza provinciale (Provincia di Venezia)

Dal Km 21+500 al Km 21+700 il tracciato attraversa un' Area di tutela paesaggistica di interesse regionale e competenza provinciale e locale in corrispondenza del Fiume Piave, mentre dal Km 21+500 al Km 24+400, viene attraversata un'altra area di tutela paesaggistica di interesse regionale e competenza provinciale e locale sita nei comuni di Musile di Piave e San Donà di Piave.

L'Ambito fluviale del Reghena e Lemene è un'area di tutela paesaggistica di interesse regionale e competenza provinciale. In particolare la Provincia ha istituito con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 20 del 20.03.2003 il "Parco regionale di interesse locale dei fiumi Reghena e Lemene e dei Laghi di Cinto.

Dal Km 56+500 al Km 56+600, in corrispondenza del fiume Reghena, e dal Km 59+400 al Km 59+600, in corrispondenza del Fiume Lemene, il tracciato attraversa tale Area di tutela.

Aree di tutela paesaggistica di interesse regionale soggette a competenza degli enti locali

Il PTCP assume gli obiettivi di tutela e salvaguardia di cui all' articolo 35 delle NTA del PTRC per il Bosco di Lison.

Tale area è attraversata (nel comune di Portogruaro) tra il Km 48+700 e il Km 49.

Rete Natura 2000

L'analisi del quadro programmatico a livello regionale ha posto in evidenza l'esistenza di diverse aree SIC e ZPS. Per completezza, nel seguito, sono state riportate sia quelle rientranti nell'area di studio, sia quelle che rimangono esterne alla stessa ma comunque ne sono prossime.

I siti di importanza comunitaria, inclusi nell'ambito di studio, fanno parte della Regione Biogeografia Continentale, il cui elenco ufficiale è stato pubblicato con Decreto 25/03/2005 (Elenco dei siti di importanza comunitaria – SIC, per la regione biogeografia continentale ai sensi della Direttiva 92/43/CEE).

Nello specifico, l'elettrodotto tra la linea AV/AC (Km 6) e la Linea Primaria attraversa i ZPS –Cave di Gaggio (IT 3250016) e il SIC Cave di Gaggio (IT 3250016) del Fiume Zero.

Dal Km 8+200 al Km 8+300 il tracciato attraversa il SIC - Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio IT (3240031).

Nel comune di Portogruaro, dal Km 48+900 al Km 48+500, sono attraversati il SIC e lo ZPS Bosco Lison (IT 3250006).

Dal Km 56+500 al Km 56+600, in corrispondenza del fiume Reghena, il tracciato attraversa una Zona Umida (secondo la definizione dettata dal DPR n. 448 del 13/3/ 1976), lo ZPS - Ambiti fluviali del Reghena e del Lemene – cave di Cinto Caomaggiore (IT 3250012) e il SIC - Fiumi Reghena e Lemene – Canale Taglio e Rogge limitrofe- Cave di Cinto Caomaggiore (IT 3250044).

Dal Km 59+400 al Km 59+600, in corrispondenza del Fiume Lemene, il tracciato attraversa una Zona Umida, lo ZPS - Ambiti fluviali del Reghena e del Lemene – cave di Cinto Caomaggiore (IT 3250012) e il SIC - Fiumi Reghena e Lemene – Canale Taglio e Rogge limitrofe- Cave di Cinto Caomaggiore (IT 3250044).

Area Protetta	SIC e ZPS: Cava di Gaggio **IT3250016**
Superficie (ha)	115
Descrizione	Ex cave di argilla abbandonate sulle quali si è ricostituita in parte una vegetazione naturale idro-igrofila sia erbacea che nemorale.
Qualità e importanza	Si tratta di una delle pochissime stazioni in cui è presente l'Utricularietum australis (Gaggio N) e l'aggr. aTypha laxmannii (Gaggio S). Diffusi inoltre tipi vegetazionali in via di scomparsa come i lamineti(Myriophyllo-Nupharetum) e cariceti (Caricetum elatae, Caricetum ripariae). Presenza di entità in via discomparsa. Importante area di sosta migratoria per ardeidi, anatidi, rallidi, caradiformi. Area di nidificazioneper Pavoncella e Corriere piccolo. Importanti presenze entomologiche.
Vulnerabilità	Antropizzazione dei terreni contermini in area a forte sviluppo terziario.
Distanza dal tracciato	*L'elettrodotto tra la SSE01 e la linea di Terna passa in prossimità del sito ad una distanza di circa 1 km* *Dista circa 2 km dal tracciato ferroviario*

Area Protetta	SIC : Laguna superiore di Venezia **IT3250031**
Superficie (ha)	2365
Descrizione	Bacino settentrionale del sistema lagunare veneziano, caratterizzato dalla presenza di un complesso sistema di barene, canali, paludi e foci fluviali con ampie porzioni utilizzate prevalentemente per l'allevamento del pesce. Il paesaggio naturale è caratterizzato da spazi di acqua libera con vegetazione macrofitica sommersa e da ampi isolotti piatti (barene) che ospitano tipi e sintipi alofili, alcuni dei quali endemici del settore nord-adriatico.
Qualità e importanza	Importante area per lo svernamento e la migrazione di uccelli acquatici, in particolare limicoli. Area di nidificazione per alcuni caradiformi tra cui Cavaliere d'Italia e Pettegola.

	Presenza di tipi e sintipi endemici e di entità floristiche di notevole interesse a livello nazionale e/o regionale.
Vulnerabilità	Evidente erosione delle barene in relazione all'eccessiva presenza di natanti. Notevole perdita di sedimenti, non compensata da un eguale tasso di import marino. Inquinamento delle acque (Polo petrolchimico di Marghera, agricoltura, acquacoltura).
Distanza dal tracciato	*Il sito non è compreso nell'ambito di studio*

Area Protetta	ZPS: Laguna di Venezia **IT3250046**
Superficie (ha)	55206
Descrizione	La Laguna di Venezia è caratterizzata dalla presenza di un complesso sistema di specchi d'acqua, foci fluviali, barene, canali, paludi, con ampie porzioni usate prevalentemente per l'allevamento del pesce e di molluschi. Il paesaggio naturale è caratterizzato da spazi di acqua libera con vegetazione macrofitica sommersa e da ampi isolotti piatti (barene) che ospitano tipi e sintipi alofili, alcuni dei quali endemici del settore nord-adriatico. Sono presenti zone parzialmente modificate ad uso industriale (casse di colmata), la cui bonifica risale agli anni sessanta, ricolonizzate da vegetazione spontanea con formazioni umide sia alofile che salmastre e aspetti boscati con pioppi e salici.
Qualità e importanza	Zona di eccezionale importanza per lo svernamento e la migrazione dell'avifauna legata alle zone umide, in particolare ardeidi, anatidi, limicoli. Importante sito di nificazione per numerose specie di uccelli tra i quali si segnalano sternidi e caradriformi. Presenza di tipi e sintipi endemici, nonché di specie animali e vegetali rare e minacciate sia a livello regionale che nazionale
Vulnerabilità	Erosione delle barene a causa della presenza di natanti. Perdita di sedimenti non compensata da un eguale tasso di import marino. Inquinamento delle acque (Polopetrolchimico di Marghera, agricoltura, acquacoltura). Attività di itticoltura intensiva.
Distanza dal tracciato	*Zona non compresa nell'area di studio*

Area Protetta	SIC: Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio **IT3240031**
Superficie (ha)	753
Descrizione	Tratti di corsi d'acqua di pianura a dinamica naturale, caratterizzati da sistemi di

	popolamenti fluviali spesso compenetrati, tipici di acque lente e rappresentati da vegetazione sommersa del Potamogeton pectinati, da lamineti (Myriophyllo-Nupharetum e Lemnetea minoris) da cariceti e canneti (Magnocaricion elatae e Phragmition). Sono inoltre presenti boschetti riparii inquadrabili nei Salicetea purpureae e Alnetea glutinosae. Le anse abbandonate dal corso d'acquaprincipale sono caratterizzate dalla presenza di canneti, cariceti, vegetazione a idrofite sommerse e natanti e da boschetti ripariali.
Qualità e importanza	Nell'insieme è un sito caratterizzato dalla qualità dell'acqua (origine risorgiva) e dalla integrità lito-ripariale.
Vulnerabilità	Interventi per assetto idrogeologico, modifiche in alveo e colturali, graduale antropizzazione.
Distanza dal tracciato	*Sito attraversato dal tracciato*

Area Protetta	SIC E ZPS Bosco di Lison **IT3250006**
Superficie (ha)	5,6
Descrizione	Relitto delle selve di querce insediatesi nell'ultimo post-glaciale. Frammento di bosco planiziale misto a prevalenza di Quercus robur, Carpinus betulus, Acer campestre, Fraxinus ornus, Ulmus minor e Fraxinus oxycarpa (Carpino-Quercetum roboris, Carpinion illyricum). E' abbastanza abbondante anche il contingente di specie del Salicion albae.
Qualità e importanza	Ecosistema isolato, molto diverso dalle aree circostanti fortemente antropizzate. Presenza di specie tipiche dei boschi planiziali altrove quasi scomparse. Relitto di querco-carpineto planiziario. Presenza di elementi faunistici forestali relitti. Area importante per svernamento e migrazione dell'avifauna. Nidificazione di specie rare in pianura (colombaccio, picchio verde, ecc.). Stazione relitta planiziariadi Bombina variegata.
Vulnerabilità	Coltivazione ed inquinamento nelle aree adiacenti, alterazione del sottobosco. Forte isolamento e frammentazione dell'habitat, inserito in un contesto fortemente antropizzato.
Distanza dal tracciato	*Il sito rientra nell'ambito di studio e si trova a circa 400 m dal tracciato*

Area Protetta	SIC : Fiumi Reghena e Lemene - Canale Taglio e Rogge limitrofe - Cave di Cinto Caomaggiore **IT3250044**

Superficie (ha)	640
Descrizione	Corsi d'acqua di risorgiva meandriformi a dinamica naturale. Fiumi di pianura con elevata valenzavegetazionale e faunistica; presenza di risorgive con vegetazione acquatica radicante e natante del Ranunculion fluitantis e, nelle acque più fresche, del Ranunculo-Sietum erecto-submersi; cariceti, giuncheti e canneti ripariali (Sparganio-Glycerion e Phragmition), prati igrofili, boschi igrofili ripariali a Salix alba, S.cinerea e S.triandra, Alnus glutinosa, Populus nigra e P. alba (Salicetea purpureae). Elementi di bosco planiziale a Quercus robur, Acer campestre, Fraxinus ornus e Ulmus minor.
Qualità e importanza	Presenza di zone umide di origine artificiale (Cave di Cinto) importanti per la sosta, lo svernamento e la nidificazione di uccelli acquatici, in particolare per lo svernamento di Ardeidi, Anatidi e Rallidi. Risultala più importante colonia disvernamento dell'entroterra veneziano per il Cormorano. Presenza di fauna ittica tipica di fiumi di risorgiva in buono stato di salute. Importante sito disopravvivenza di una delle ultime colonie di Bombina variegata della pianuraveneta. Presenza di associazioni vegetali ovunque minacciate.
Vulnerabilità	Antropizzazione delle zone di riva/sponda.
Distanza dal tracciato	*Sito attraversato dal tracciato*

Area Protetta	ZPS: Ambiti Fluviali del Reghena e del Lemene - Cave di Cinto Caomaggio re **IT3250012**
Superficie (ha)	461
Descrizione	Corsi d'acqua di risorgiva meandriformi a dinamica naturale. Fiumi di pianura con elevata valenzavegetazionale e faunistica; presenza di risorgive con vegetazione acquatica radicante e natante del Ranunculion fluitantis e, nelle acque più fresche, del Ranunculo-Sietum erecto-submersi; cariceti, giuncheti e canneti ripariali (Sparganio-Glycerion e Phragmition), prati igrofili, boschi igrofili ripariali a Salix alba, S.cinerea e S.triandra, Alnus glutinosa, Populus nigra e P. alba (Salicetea purpureae). Elementi di bosco planiziale a Quercus robur, Acer campestre, Fraxinus ornus e Ulmus minor.
Qualità e importanza	Presenza di zone umide di origine artificiale (Cave di Cinto) importanti per la sosta, lo svernamento e la nidificazione di uccelli acquatici, in particolare per lo svernamento di Ardeidi, Anatidi e Rallidi. Risultala più importante colonia di svernamento dell'entroterra veneziano per il Cormorano. Presenza di fauna ittica tipica di fiumi di risorgiva in buono stato di salute. Importante sito di sopravvivenza di una delle ultime colonie di Bombina variegata della pianura veneta. Presenza di associazioni vegetali ovunque minacciate.
Vulnerabilità	Antropizzazione delle zone di riva/sponda.
Distanza dal	*Sito atraversato dal tracciato*

5.3 Pianificazione e programmazione socio-economica

5.3.1 Il Quadro Strategico Nazionale 2007-2013

Il Quadro Strategico Nazionale elenca una serie di priorità. Tra queste, la "*priorità 6*" indica la necessità di "*potenziare le filiere produttive, i servizi e la concorrenza*" attraverso il potenziamento di "*reti e collegamenti per la mobilità*"; nella medesima priorità 6 si segnala come le regioni Obiettivo "Competitività regionale e occupazione" del Centro-Nord presentino un'urbanizzazione sempre più estesa, fitta e irregolare, a cui si accompagna una domanda di accessibilità e di mobilità – per persone e merci – debolmente soddisfatta da un'offerta infrastrutturale e di servizio con notevoli deficit qualitativi e quantitativi, relativi sia alle connessioni con le "reti lunghe" (Corridoi europei, rotte aeree, rotte marittime ecc.) sia alla mobilità interna, caratterizzata da elevati livelli di congestione, dei territori regionali e dei sistemi urbani.

La "*priorità 6*" si articola in un obiettivo generale e in tre obiettivi specifici:

- *obiettivo generale - 6.1*: Accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo. Nel QSN si evidenzia la necessità di dare priorità ai progetti attuativi delle linee strategiche già avviati e/o programmati da completare.

- *obiettivo specifico - 6.1.1:* Contribuire alla realizzazione di un sistema logistico nazionale, supportando la costruzione di una rete nazionale di terminali di trasporto e di logistica, integrata, sicura, interconnessa ed omogenea. Nell'ambito di questo obiettivo si assegna particolare priorità ai porti, capaci di svolgere funzioni di collegamento e di intermodalità, nell'ottica di una loro specializzazione e di completamento della maglia infrastrutturale. Gli scali portuali debbono essere convertiti in terminal, attraverso adeguati interventi infrastrutturali e tecnologici, aprendo al cabotaggio il mercato nazionale del trasporto merci.

- *obiettivo specifico 6.1.2:* Promuovere la mobilità urbana sostenibile e la logistica urbana;

- *obiettivo specifico 6.1.3:* Favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali, le sinergie tra i territori e i nodi logistici e l'accessibilità delle aree periferiche: migliorare i servizi di trasporto a livello regionale e promuovere modalità sostenibili. In tale obiettivo rientra una programmazione finalizzata a consolidare e rafforzare i sistemi portuali ed aeroportuali, curando la loro integrazione con i collegamenti ferroviari o di metropolitana alle aree urbane e metropolitane ed ai territori produttivi.

Il QSN si attua tramite i Programmi Operativi, documenti che individuano le priorità strategiche per settori e territori.

In base alle tematiche affrontate e ai soggetti istituzionali competenti, i Programmi Operativi possono essere:

- nazionali (PON): in settori con particolari esigenze di integrazione a livello nazionale, la cui Autorità di Gestione è una Amministrazione Centrale;

- regionali (POR): multisettoriali, riferiti alle singole regioni e gestiti dalle Amministrazioni Regionali. Per ciascuna Regione c'è un POR Fondo Europeo Sviluppo Regionale e un POR Fondo Sociale Europeo;
- interregionali (POIN): su tematiche in cui risulta particolarmente efficace un'azione coordinata fra Regioni che consenta di cogliere economie di scala e di scopo nell'attuazione degli interventi; gestiti dalle Regioni, con la partecipazione di centri di competenza nazionale o Amministrazioni centrali.

Ai fini della realizzazione degli interventi, i Programmi Operativi si riferiscono ai tre Obiettivi della politica di coesione 2007/2013 :

- Nell'Obiettivo Competitività Regionale e Occupazione (**CRO**) rientrano i 33 PO che riguardano tutte le regioni del Centro Nord – incluse le Province Autonome di Bolzano e Trento - e le tre regioni del Mezzogiorno: Abruzzo, Molise e Sardegna;
- Nell'Obiettivo Convergenza (**CONV**), rientrano i 19 PO che riguardano le rimanenti regioni del Mezzogiorno: Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia;
- Nell'Obiettivo Cooperazione territoriale europea (**CTE**) rientrano i 7 PO della cooperazione transfrontaliera, di cui 6 hanno come Autorità di Gestione una Regione italiana, i 4 PO della cooperazione transnazionale, tutti con Autorità di Gestione non Italiana, il PO cofinanziato dal FESR e dallo strumento di preadesione (IPA), i 2 PO cofinanziati dal FESR e dallo strumento di prossimità e di vicinato (ENPI).

5.3.2 Programma Operativo del Veneto

Il PO Veneto focalizza nell'Asse prioritario 4 "Accesso ai servizi di trasporto e di telecomunicazione di interesse economico generale" le azioni volte al potenziamento della componente, fissando i seguenti obiettivi:

Obiettivo specifico	Migliorare l'accessibilità attraverso il potenziamento dei servizi di trasporto e di telecomunicazioni di interesse generale e del mondo produttivo
Obiettivi operativi	-Diffondere la banda larga -Aumentare i servizi e le applicazioni telematiche -Migliorare l'intermodalità e la logistica -Promuovere, negli ambiti urbani, la mobilità sostenibile

In particolare, per quanto riguarda l'obiettivo specifico di migliorare l'intermodalità e la logistica, il PO fa rientrare nella Linea di Intervento 4.2 "Potenziamento delle reti di trasporto mediante il miglioramento degli snodi e delle piattaforme intermodali" le seguenti azioni:

- Azione 4.2.1: Snodi e piattaforme logistiche intermodali
- Azione 4.2.2: Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR)

Per quanto riguarda l'azione 4.2.1(Snodi e piattaforme logistiche intermodali), essa è volta al finanziamento della realizzazione di progetti strategici destinati all'intermodalità e alla logistica, con riferimento particolare al potenziamento e miglioramento delle connessioni tra porti, aeroporti, interporti e le loro aree retro portuali.

Complementare allo sviluppo della logistica è un sistema intermodali (costituito da infrastrutture viarie, ferroviarie e della navigazione interna) idoneo ed efficiente, oltre che nei grandi tracciati nazionali e regionali, anche nelle connessioni locali.

Il sistema logistico veneto dovrà essere in grado di far condividere ai singoli nodi logistici le potenzialità di comune beneficio, offrendo soluzioni avanzate per le grandi tratte, garantendo la qualità della distribuzione capillare, assicurando la funzionalità e l'efficienza dei servizi intermodali, portuali, retroportuali e telematici.

Per quanto riguarda l'azione 4.2.2 (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale - SFMR), il progetto del SFMR prevede sia il potenziamento del trasporto su rotaia che la creazione di un'efficace sistema di scambio intermodale con i mezzi su gomma, siano essi di servizio pubblico (autolinee urbane ed extraurbane) che privati (autoveicoli, motocicli, biciclette, ecc.).

Il fine del SFMR è quello di ampliare la domanda di mobilità dell'utenza cheutilizza il mezzo di trasporto in sede fissa attraverso un sistema efficace in grado di soddisfarla, utilizzando e potenziando al meglio buona parte della infrastruttura ferroviaria esistente al fine di realizzare un sistema ferroviario di tipo metropolitano che consenta rapidi ed efficienti collegamenti tra i centri capoluogo, i centri medi ed i centri minori dell'area metropolitana veneta.

L'efficienza del SFMR può essere raggiunta soltanto attraverso il concorso di più fattori, quali:

- la maggior frequenza di convogli ferroviari, supportata da interventi sulle linee e dalla soppressione dei passaggi a livello;
- il potenziamento dei punti di interscambio fra mezzi di trasporto, ristrutturando le stazioni o fermate esistenti opportunamente attrezzate con adeguati parcheggi e creandone di nuove in punti strategici del territorio;
- il potenziamento dell'interscambio ferro – gomma fra servizi pubblici, attraverso una razionalizzazione ed integrazione dei servizi su gomma ed attraverso la concentrazione dei punti di sosta delle autocorse anche in prossimità delle stazioni o fermate ferroviarie;
- il potenziamento della rete di accesso ai punti di interscambio, attraverso la creazione di unaviabilità adeguata alle esigenze dell'utenza;
- il potenziamento della rete viaria modificata a seguito della soppressione dei passaggi a livello.

5.3.3 Il Programma Regionale di Sviluppo della Regione Veneto

Il Programma Regionale di Sviluppo (PSR) stabilisce indirizzi, direttive, priorità e prescrizioni per l'azione della Giunta regionale nella promozione dell'attività legislativa e nell'esercizio di quella amministrativa, nonché per l'attività degli enti, delle aziende e agenzie della Regione o degli amministratori delle società e organismi cui essa partecipa.

Esso affronta, tra gli altri, il tema de "la risorsa ambientale e territoriale" che viene cos' strutturato:

- la ricomposizione del territorio
- l'ambiente
- il sistema infrastrutturale per la mobilità

In merito al sistema infrastrutturale per la mobilità, il PSR individua la necessità di gestire le emergenze legate alla domanda di trasporto attraverso la definizione di un'appropriata combinazione di politiche fiscali e misure amministrative che favoriscano un uso più efficiente delle infrastrutture disincentivando l'eccessivo uso del mezzo privato.

Il PSR definisce inoltre interventi di lungo periodo nell'ambito dei trasporti regionali, puntando a ridurre al massimo l'aumento dell'esigenza di mobilità. Per questo occorre completare lo schema infrastrutturale portante del territorio con la realizzazione di quelle opere che definiscono un sstema di collegamenti stradali interni alla regione che congiungano i nodi urbani attraverso itinerari diversi dai corridoi di attraversamento quali la Transpolesana e la Valdastico.

Di centrale importanza è considerato il corridoio pan-europeo V.

Il PSR ritiene che nel prossimo decennio l'incremento del traffico lungo la direttrice europea est-ovest sarà tale che il Corridoio V dovrà, verosimilmente, dotarsi di due passaggi, uno a nord e uno a sud delle Alpi.

In tale prospettiva, non è solo indispensabile risolvere le strozzature attualmente presenti nel tratto regionale, attraverso la realizzazione dell'alta capacità ferroviaria, dell'itinerario pedemontano veneto e del passante di Mestre, ma occorre anche dare efficienza all'intero sistema potenziando i collegamenti verso nord in modo da raccordare il Corridoio V alla rete europea e dare continuità alla direttrice Nord-Sud sul Corridoio Adriatico.

Inoltre, il PSR pone la necessità di definire una rete logistica regionale efficiente, aperta verso le regioni del Centro Europa. A tale riguardo, il PSR si indirizza verso il potenziamento del porto di Chioggia e del sistema idrovia rio Padano-Veneto.

Infine, il PSR considera prioritaria anche la riorganizzazione del trasporto pubblico locale, dove l'SFMR costituisce la struttura portante del nuovo sistema regionale di trasporto integrato. Ma la condizione affinche il SFMR sia sufficiente, è che sia contemporaneamente sostenuta la reta ad Alta capacità che collega tra di loro i sistemi ferroviari metropolitani e regionali europei.

Gli obiettivi della programmazione per le grandi infrastrutture

La realizzazione delle grandi infrastrutture, come affermato nelle Intese Istituzionali di Programma tra Governo e Giunta regionale intercorse negli anni, occupa un posto prioritario nella gerarchia delle strategie della politica regionale dei trasporti.

In questo ambito, assume rilevanza strategica quanto contenuto nell'Intesa generale Quadro tra Governo e Regione Veneto sottoscritta il 24 ottobre 2003 che, 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, gli interventi programmati, alcuni dei quali si trovano in una fase avanzata del processo pianificatoriom investono l'intero settore dei trasporti mirando:

- all'integrazione a sistema con gli assi di attraversamento veloce della regione, sia vericale che orizzontale, per espandere i collegamenti attuali e snodare la rete primaria esistente;
- alla riduzione dell'attuale squilibrio modale (con l'avvio dei lavori del SFMR);

- al completamento funzionale del sistema idrovia rio padano.veneto che, pressoché ultimato nella tratta polesana, necessita di interventi integrativi per aprire definitivamente all'esercizio l'asse commerciale Quadrante Europa – Mantova – Mare;
- al potenziamento e ammodernamento della rete logistica regionale.

6 SEZIONE IV – VALUTAZIONI E CONCLUSIONI

6.1 Interferenze con il regime vincolistico e di tutela

L'analisi dei vincoli presenti all'interno del territorio interessato dal progetto in esame ha condotto alla quantificazione delle aree vincolate rispetto a quelle non sottoposte ad alcun tipo di vincolo o regime di tutela attraversate dai tracciati in esame.

Considerando infatti il tratto della linea AC/AV da Venezia a Fossalta di Portogruaro, è stato possibile stimare la percentuale di aree vincolate interessate dall'attraversamento dei tracciati di progetto.



Figura 21: Grafico delle interferenze del tracciato con le aree vincolate

Il grafico di Figura 21 evidenzia come la superficie vincolata, interessata dall'attraversamento dei tracciati di progetto, sia pari al 37,70% dell'intera tratta, pertanto il 62,30% dello sviluppo dei tracciati non interferisce con aree tutelate e/o sottoposte a regime vincolistico.

A partire da questo dato, si è passati alla specificazione, all'interno del 37,7% di aree vincolate interessate dall'attraversamento dei tracciati, delle diverse tipologie di vincolo individuate.

La maggior parte delle aree tutelate interessate dai tracciati ferroviari di progetto sono "aree a rischio idraulico e idrogeologico" secondo i dati forniti dai diversi PAI (Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico) e ne costituiscono il 66,12%; in misura minore troviamo "aree di notevole interesse pubblico" (14,75%) e un' area sottoposta a "vincolo monumentale" (8,74%). Sono presenti anche zone appartenenti a "Rete Natura 2000" (SIC: 1,46% e ZPS:

1,09%), "aree di rispetto dei corsi d'acqua" (5,28%), "aree parco" (1,46%), "aree di tutela paesaggistica" (2,91%), "zone umide" (1,09%) e sottoposte a vincolo forestale (1,46%).

I SIC (Siti di Interesse Comunitario) attraversati dai tracciati sono:

- Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio - IT 3240031;
- Fiumi Reghena e Lemene – Canale Taglio e Rogge limitrofe- Cave di Cinto Caomaggiore - IT 3250044;

mentre le ZPS (Zone di Protezione Speciale) interessate sono:

- Ambiti fluviali del Reghena e del Lemene – cave di Cinto Caomaggiore- IT 3250012;

Inoltre le aree parco interessate dalle opere di progetto sono:

- Parco Naturale Regionale del Fiume Sile
- Parco Regionale dei Fiumi Reghena e Lemene e del laghi di Cinto.

Nel Grafico seguente è illustrato un quadro riepilogativo delle varie categorie di tutela a cui sono sottoposte le aree direttamente interessate dai tracciati; in ascissa sono riportate le tipologie di vincolo e in ordinata la percentuale relativa. È importante considerare che spesso si verifica la compresenza di più di un regime di tutela insistente sulla stessa area.

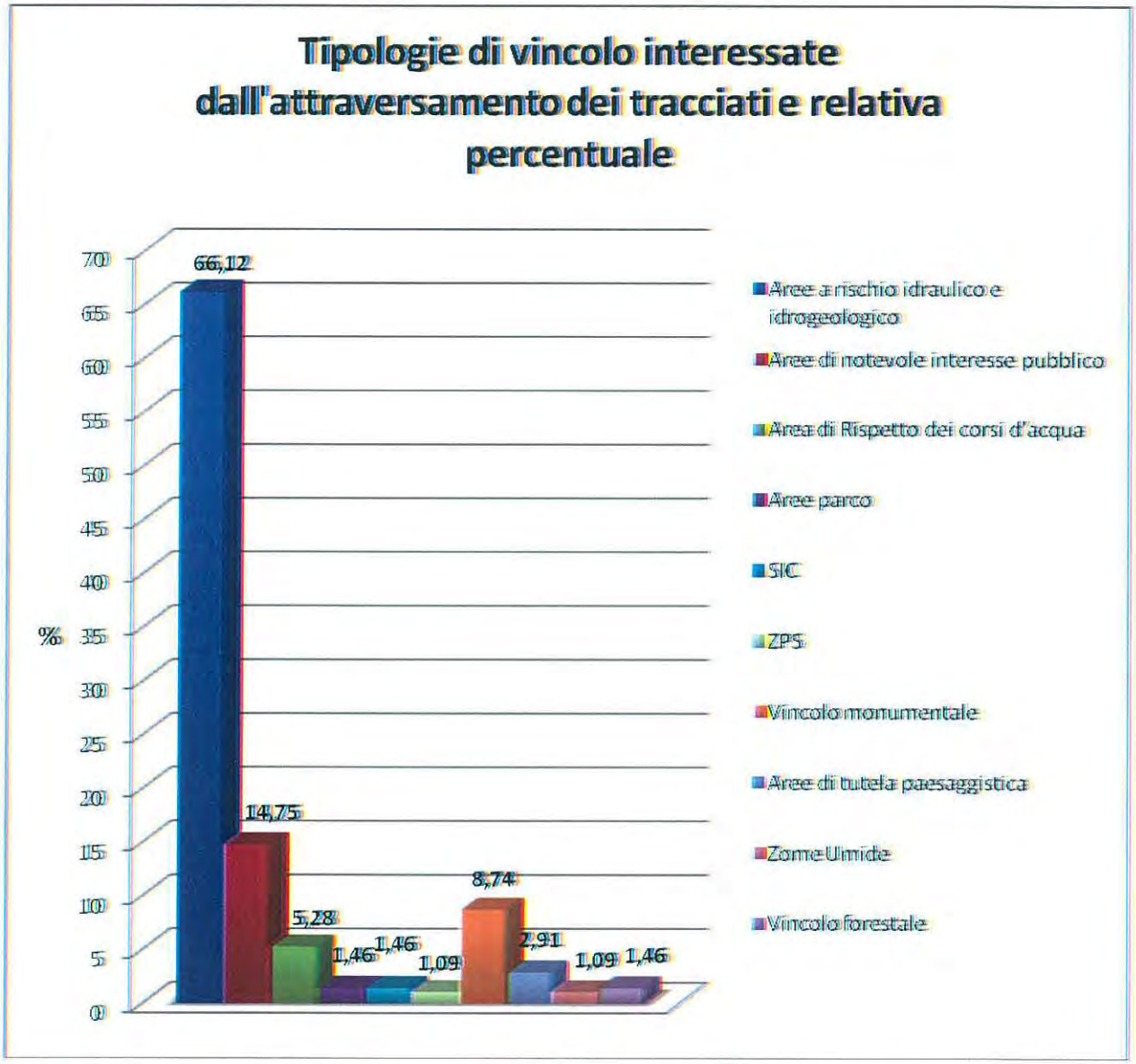


Figura 22: Tipologie di vincolo interessate dall'attraversamento dei tracciati e relativa percentuale

Una puntuale illustrazione dei rapporti tra tracciati ferroviari ed aree vincolate/tutelate è riportata in appendice B) "Quadro riepilogativo dei rapporti di conformità con la disciplina di tutela", dove sono documentati tutti i tratti in cui si determina l'attraversamento di dette aree e le situazioni di prossimità al tracciato ricadenti all'interno dell'area di studio.

6.2 Rapporti di coerenza con gli obiettivi di piani e programmi

6.2.1 Pianificazione e programmazione ordinaria

L'opera in esame si inscrive all'interno di un più ampio disegno infrastrutturale di scala sopranazionale, che lega la formulazione dello schema di rete TEN al progetto preliminare oggetto del presente SIA.

In ragione di ciò, si ravvisano rapporti di coerenza del progetto con pressochè tutti gli atti di programmazione e pianificazione vigenti esaminati.

L'intervento trova riscontro diretto con i seguenti piani:

- Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto, adottato con DGR n. 372 del 17/02/2009 è il principale strumento di governo del territorio di livello regionale e pone la realizzazione della linea AV/AC di realizzazione del Corridoio V, che viene individuato a livello di corridoio, come obiettivo prioritario.
- Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Venezia, adottato con DCP n. 2008/104 del 05/12/2008, definendo il Quadro Strategico della provincia, individua i Corridoi eruopei e in particolare il corridoio europeo V Lisbona-Kiev nel suo tratto veneziano interpretandolo come fascio funzionale.
- Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Treviso (approvato con DGR n. 1137 del 23/03/2010) che, nonostante la "marginalità" del territorio provinciale rispetto alla localizzaione del corridoio ferroviario, considera comunque il Corridoio V (inteso come corridoio multimodale) una grande opportunità per il sistema produttivo provinciale.

6.2.2 Pianificazione e programmazione nel settore dei Trasporti

Il progetto in esame costituisce una porzione del cosiddetto "Corridoio V", uno dei corridoi della rete Transeuropea dei Trasporti (Corridoi "RTE-T) dell'Unione Europea e come tale costituisce un elemento essenziale della programmazione nel settore dei trasporti della Unione Europea.

A livello nazionale l'intervento trova riscontro diretto:

- nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche approvato il 21 dicembre 2001 dal CIPE così come aggiornato dalla Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Veneto del 24 ottobre 2003, che ha inserito la Tratta Veneta dell'Asse ferroviario AC/AC Milano-Venezia-Trieste (Corridoio TEN 5) con completamento dei lavori previsto nel 2014;
- nelle linee strategiche RFI, esposte nel Piano di Priorità degli Investimenti, approvato dal CIPE in data 30 gennaio 2008 come Contratto di Programma 2007-2011, tra il Ministro dei Trasporti e della Navigazione e le Ferrovie dello Stato SpA;
- negli Accordi Interistituzionali per lo sviluppo del progetto stabiliti tra Governo e Regione Veneto, tra Regione Veneto e RFI, a partire dall'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Veneto del 24/10/2003 che ha inserito il progetto in esame tra le opere strategiche.

Inoltre, sempre a livello nazionale l'intervento trova riscontro indiretto nel Piano Generale dei Trasporti, approvato con Decreto del Presidente della Repubblica il 14 marzo 2001, laddove si afferma che gli interventi relativi al

Corridoio V Venezia-Trieste rientrano tra quelli che consentono di «raddoppiare la capacità di trasporto ferroviario attraverso l'intero arco alpino.

A livello regionale l'intervento in progetto contribuisce a costituire uno degli assi portanti del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Veneto, adottato con DGR n. 1671 del 5 luglio 2005.

Il PTR considera anche il Corridoio V come una necessità per il Nord-Est e dell'intera macro regione italiana compresa tra l'arco alpino e le sponde settentrionali del Tirreno e dell'Adriatico. Inoltre, il corridoio assume anche una funzione di transcalarità con i territori attraversati e il sistema dei collegamenti di scala territoriale e locale.

6.2.3 Pianificazione di carattere ambientale

Per le valutazioni relative ai piani di carattere ambientale si rimanda alle trattazioni svolte per le specifiche componenti nel Quadro di Riferimento Ambientale.

6.2.4 Pianificazione e programmazione socio-economica

Il tema dei Corridoi infrastrutturali europei è ricorrente negli strumenti di programmazione economica esaminati.

Per quanto riguarda il Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 non si può che ribadire il fatto che il progetto si a generalmente coerente con la Priorità 6 (articolata in un obiettivi generale e in tre obiettivi specifici) relativa al potenziamento di reti e collegamenti per la mobilità.

Calato nella realtà territoriale veneta, il PO (finanziamenti FESR) si concentra su una serie di Assi e azioni diretamente e indirettamente riconducibili al progetto in esame in quanto possono trarre da esso sostegno. Si tratta infatti del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale e del sistema di snodi e piattaforme logistiche intermodali.

Il Programma regionale di Sviluppo della Regione Veneto, infine, considera la realizzazione del Corridoio pan-europeo V di centrale importanza, soprattutto in ragione delle previsioni di incremento di traffico lungo tale direttrice, attese al momento della redazione del Programma, e per risolvere i problemi di strozzatura presenti nel tratto regionale.

6.3 Conclusioni e valutazioni della significatività

Di seguito si riporta la valutazione di significatività relativi agli aspetti ambientali individuati per il Piano Programmatico, sulla base dei criteri di valutazione della significatività indicati nel Cap. 2.1 "Sistema di Gestione Ambientale".

6.3.1 Impatto legislativo

Programmazione e pianificazione territoriale

Relativamente all'aspetto ambientale "Programmazione e pianificazione territoriale" dall'analisi condotta nel presente Quadro di Riferimento, nella Sezione III – Analisi, è emerso una sostanziale e generale coerenza tra il progetto in esame e gli obiettivi degli strumenti di pianificazione e programmazione esaminati e non sono stati riscontrati contrasti con la programmazione in essere.

Per quanto concerne la pianificazione locale, se si considera la valenza sopranazionale del progetto in esame e, per contro, la valenza strettamente locale dei piani regolatori comunali analizzati, l'approccio conseguente è quello di una verifica di conformità con il sistema degli usi programmati, più che una vera e propria verifica di coerenza. In tal senso, dalle analisi condotte è emerso che i territori attraversati dal progetto sono prevalentemente a destinazione agricola, ma che una parte significativa interessa aree naturali protette per le quali si rimanda alle considerazioni successive.

Sistema dei vincoli e aree protette

Dall'esame dei vari strumenti legislativi di pianificazione territoriale considerati relativamente all'area oggetto dello studio, è emerso l'attraversamento di alcune aree protette e aree Natura 2000.

Per tali aree, in concomitanza con lo sviluppo dello Studio di Impatto Ambientale, vengono redatte le Valutazioni di Incidenza secondo gli indirizzi dell'Allegato G al DPR 357/97.

Di seguito sono elencate le aree per le quali sono state redatte valutazioni d'incidenza nell'ambito del presente studio.

Tipologia	**Codice**	**Siti Natura 2000**	**Distanza dal progetto**
SIC/ZPS	IT3250016	Cave di Gaggio	800m da elettrodotto
SIC	IT3250031	Laguna superiore di Venezia	1 Km da tracciato ferroviario AV/AC
ZPS	IT3250046	Laguna di Venezia	
SIC	IT3240031	Fiume Sile da Treviso est a San Michelevecchio	Intersezione con tracciato ferroviario AV/AC
ZPS	IT3240019	Fiume Sile: Sile morto a ansa San Michele vecchio	3 Km da tracciato ferroviario AV/AC
SIC	IT3250044	Fiumi Reghena e Lemene: canale Taglio e Rogge limitrofe. Cave di Cinto Caomaggiore	Intersezione con tracciato ferroviario AV/AC e con raddoppio linea ferroviaria Treviso - Portogruaro
ZPS	IT3250012	Ambiti fluviali del Reghena e del Lemene Cave di Cinto Caomaggiore	
SIC/ZPS	IT3250006	Bosco di Lison	400-500 m da tracciato ferroviario AV/AC

Riguardo all'aspetto ambientale "Sistema dei vincoli e aree protette" dall'analisi dei 5.2.3 del presente Quadro di Riferimento emerge quanto segue:

- per quanto riguarda le *aree protette*, tale aspetto risulta significativo per la presenza di prescrizioni dirette su aree interferite dal progetto. Infatti, la nuova linea transita
    a. nell'area del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile

b. nell'area del Parco Regionale dei Fiumi Reghena e Lemene e dei laghi di Cinto

c. nell'area del SIC Fiume Reghena e Lemene: Canale taglio e Rogge limitrofe Cave di Cinto Caomaggiore (IT3250044)

d. nell'area dello ZPS Ambiti fluviali del Reghena e del Lemene. Cave di Cinto Caomaggiore (IT3250012)

e. inoltre, transita in prossimità del SIC-ZPS Bosco di Lison (IT3250006)

f. Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio - IT 3240031.

- per quanto riguarda *i vincoli territoriali e ambientali*, tale aspetto è significativo per la presenza di prescrizioni dirette sull'area di progetto, in ragione dei numerosi vincoli paesistici (bellezze naturali, zone boschive, fasce di rispetto fluviali).

6.3.2 Modifica dello stato iniziale

Programmazione e pianificazione territoriale

Relativamente all'aspetto ambientale "Programmazione e pianificazione territoriale", l'analisi condotta nel presente Quadro di Riferimento, nella Sezione III – Analisi, evidenzia che:

- nello sviluppo del progetto, particolare attenzione si dovrà porre agli aspetti paesaggistici in modo da ridurre al minimo le interferenze dirette con le aree sottoposte a vincoli e per tutelare le visuali e le particolarità oro-morfologiche. In linea con tali indirizzi programmatici, il progetto prevede un idoneo sistema di misure di inserimento paesaggistico;
- nello sviluppo del progetto, particolare attenzione si dovrà porre in relazione alle aree con rischio idraulico soprattutto in corrispondenza del Fiume Zero, tra il Fiume Sile e il Fiume Piave e a est, nord-est di quest'ultimo;
- il progetto allo scoperto (praticamente tutta la tratta ad esclusione del tratto compreso tra il km 0 e il km 4+500) interferisce principalmente con aree agricole. In particolare, le interferenze con aree residenziali sono limitate e, pertanto, l'entità degli espropri e delle demolizioni è ridotta.

Sistema dei vincoli e aree protette

Come si evince dalla lettura del presente Quadro Programmatico, le opere in progetto si inseriscono in un contesto nel quale sono presenti ambiti di rilievo paesaggistico cui consegue interferenza diretta o prossimità con varie aree sottoposte a tutela (SIC, ZPS, riserve naturali, zone umide). I vincoli sono prevalentemente di natura paesaggistica, volti alla tutela delle peculiarità territoriali.

L'aspetto in esame risulta significativo in quanto si possono verificare modifiche rispetto allo stato iniziale della componente sotto il profilo paesaggistico. Inoltre, sono prevedibili significative interferenze con aree SIC e ZPS, sia di tipo indiretto sia di tipo diretto. Per la verifica d'incidenza relativa a tali aree si rimanda a quanto illustrato nel Quadro di Riferimento Ambientale.

6.3.3 Percezione degli stakeholder

Gli stakeholder interessati dal progetto sono:

- *Amministrazioni Centrali (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero per i Beni e le attività culturali);*
- *Regione Veneto;*
- *Autorità di Bacino del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza;*
- *Autorità di Bacino del Fiume Lemene;*
- *Provincia di Gorizia;*
- *Soprintendenza dei Beni Archeologici del Veneto, Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Venezia, Belluno, Padova e Treviso*
- *Amministrazioni dei Comuni della provincia di Venezia (Venezia, Marcon, Quarto d'Altino, Meolo, Musile di Piave, San Donà di Piave, Eraclea, Torre di Mosto, S. Stino di Livenza, Annone Veneto, Portogruaro, Fossalta di Portogruaro) nel cui territorio ricade l'intervento di progetto;*
- *Amministrazioni dei Comuni della provincia di Treviso (Roncade, Mogliano Veneto) nel cui territorio ricade l'intervento di progetto;*
- *Amministrazioni dei Comuni della provincia di Venezia (Gruaro) il cui territorio non è attraversato dall'intervento di progetto ma che rientra nella fascia di indagine;*
- *i privati e la collettività.*

Sulla base dell'esperienza relativa ad altri interventi simili realizzati, entrambi gli aspetti ambientali individuati (Programmazione e pianificazione territoriale e Sistema vincoli e aree protette) risultano essere significativi sia per il coinvolgimento diretto in procedure di autorizzazione che in termini di governance del territorio.

I privati sono direttamente coinvolti per eventuali espropri di pubblica utilità, mentre i cittadini rappresentano i principali soggetti di riferimento in termini di costi/benefici a seguito della realizzazione del Progetto stesso.

Nella tabella seguente, si riporta il risultato della valutazione di significatività degli AA individuati nel Quadro Programmatico, effettuata sulla base dei criteri di cui sopra.

Aspetti ambientali	**Criteri di significatività**	**Valutazione della significatività**
1 Programmazione e pianificazione territoriale	Impatto legislativo	Significativo
	Modifica dello stato iniziale	Significativo
	Percezione degli stakolder	Significativo
2 Sistema vincoli e aree protette	Impatto legislativo	Significativo
	Modifica dello stato iniziale	Significativo
	Percezione degli stakolder	Significativo

Tabella 8 - – Aspetti ambientali (AA) significativi

7 APPENDICE A) QUADRO RIEPILOGATIVO DEI RAPPORTI DI CONFORMITÀ CON LA PIANIFICAZIONE LOCALE

L'analisi dei rapporti di conformità del progetto con la pianificazione locale è stata svolta sulla base delle carte dei PRG dei 15 comuni interessati dall'intervento.

Nella tabella "Quadro riepilogativo dei rapporti di conformità con la pianificazione locale" sono riportate, per ciascun comune attraversato, le zone di piano e le progressive kilometriche del progetto distinguendo quando si tratta di vera e propria interesezione o di tangenza. Tale ricognizione è stato effettuata ai fini della verifica di conformità del progetto con il sistema degli usi programmati.

QUADRO RIEPILOGATIVO DEI RAPPORTI DI CONFORMITÀ CON LA PIANIFICAZIONE LOCALE

Provincia	**Comune**	**Progressiva**	**Destinazione d'uso**	**Posizione tracciato**
VENEZIA	Venezia	Interconnessione SFMR da Km 2+200 al Km 2+250	F-Sp - F speciale - Bosco di Mestre	Intersezione
		Interconnessione SFMR da Km 2+200 al Km 2+400	E2.2: zona estensiva orticola	Intersezione
		Interconnessione SFMR da Km 2+400 al Km 4+400	E2.1: zone agricole estensive	Intersezione
		Da Km 0 a Km 0+800	F5 - aeroporto civile	Intersezione
		Da Km 0+800 a Km 1+100	E3.1 - zona agricola ad elevato frazionamento fondiario	Intersezione
		Da Km 1+100 a Km 2+600	E2.1 - zona agricola estensiva	Intersezione
		Da Km 2+600 a Km 3+100	E2.3 unità di paesaggio in zona agricola estensiva	Intersezione

		Sottostazione SSE01	E2.2: zona estensiva orticola	Intersezione
		Elettrodotto tra il Km 2+700 al Km 3+300 della linea AV/AC	E2.2: zona estensiva orticola	intersezione
		Elettrodotto tra il Km 2+700 al Km 3+300 della linea AV/AC	F-Sp - F speciale - Bosco di Mestre	intersezione
		Da Km 3+100 a Km 3+150	F-Sp - F speciale - Bosco di Mestre (zona archeologica)	Intersezione
	Marcon	Km 3+300	Zone E2/S soggette a tutela ambientale	Intersezione
		Da Km 3+400 a Km 6+200	Zona E3	Intersezione
		Da Km 6+200 a Km 6+300	Zone E2/S soggette a tutela ambientale	Intersezione
		Da Km 3+500 a Km 3+400	Edifici storico testimoniali	Tangenza
		Da Km 6+200 a Km 6+400	Zone E2/S soggette a tutela ambientale	Tangenza
	Quarto d'Altino	Elettrodotto tra la linea AV/AC (Km 6) e la Linea Primaria	Zona Zr – sottozone Zr2: fasce di rispetto fluviale; Zone E, sottozone E2.1 aree di primaria importanza per la funzione agricolo-produttiva dichiarate di interesse paesistico- ambientale e archeologico; Zona E - Sottozone E4; Zona S - Sottozona Sb	Intersezione
		Da Km 6+300 a Km 6+500	Zona Zr – sottozone Zr2: fasce di rispetto fluviale	Intersezione
		Da Km 7+200 a Km 7+ 600	Zona Zr – sottozone Zr1: fasce di rispetto stradale	Interseca
		Da Km 6+300 a Km 8+200	Zona Zr – sottozone Zr2: fasce di rispetto fluviale	Tangenza
		Da Km 6+300 a	Zone E, sottozone E2.1 aree di primaria importanza per la	Tangenza

		Km 8+200	funzione agricolo-produttiva dichiarate di interesse paesistico- ambientale e archeologico	
		Da Km 14+100 a Km 14+800	Zona D, sottozona D4.n – schede di progetto	Tangenza
		Da Km 14 a Km 15+100	Zona Zr – sottozone Zr1: fasce di rispetto stradale	Tangenza
		Da Km 14+400 a Km 14+600	Zona E, sottozone E1: aree caratterizzate da una produzione tipica o specializzata	Tangenza
		Da Km 14+700 a Km 15+100	Zona E, sottozone E1.1: aree caratterizzate da una produzione tipica o specializzata dichiarate di interesse paesistico ambientale e archeologico	Tangenza
		Da Km 16+200 a Km 18	Zona E, sottozone E1: aree caratterizzate da una produzione tipica o specializzata	Tangenza
	Meolo	Da Km 13+200 a Km 13+400	Fasce di rispetto idraulico e zone di vincolo e di tutela	Intersezione
		Da Km 14+200 a Km 14+400	Fasce di rispetto idraulico e zone di vincolo e di tutela	Intersezione
		Da Km 13 a Km 15	Fasce di rispetto idraulico e zone di vincolo e di tutela	Tangenza
		Da Km 13+200 a Km 14+400	Zona a rischio idraulico	Intersezione
		Da Km 13+800 a Km 14+500	Elementi storico-naturalistici di pregio "diffusi"	Tangenza
		Da Km 13+400a Km13+600	Zone a vincolo archeologico	Intersezione
		Da Km 13+300 a Km 15+100	Zone a vincolo archeologico	Tangenza
		Da Km 13+400 a Km 14 +200	E2: zone agricole di primaria importanza	Intersezione
		Da Km 13+300 a Km 14 + 500	E2: zone agricole di primaria importanza	Tangenza
	Musile di Piave	Da Km 14+400 a Km 16+900	E2.1 – zona agricola di primaria importanza per l funzione agricola- produttiva di pregio ambientale	Intersezione

		Da Km 16+900 a Km 21+300	E2.2 – zona agricola di primaria importanza per l funzione agricola- produttiva di recente bonifica	Intersezione
		Da Km 21+300 a Km 21+ 400	E2.2 – zona agricola di primaria importanza per l funzione agricola- - produttiva di recente bonifica e area di tutela ambientale (art. 21/a PALAV)	Intersezione
		Da Km 21+500 a Km 21+600	Aree parco, gioco, sport	Intersezione
		Da Km 21+600 a Km 21+700	Verde agricolo e area di tutela ambientale (art. 21/a PALAV)	Intersezione
		Da Km 21+700 a Km 21+750	E2.1 – zona agricola di primaria importanza per l funzione agricola- - produttiva di pregio ambientale	Intersezione
		Da Km 14+400 a Km 23	E2.1 – zona agricola di primaria importanza per l funzione agricola- - produttiva di pregio ambientale	Tangenza
		Da Km 16+600 a Km 21+900	E2.2 – zona agricola di primaria importanza per l funzione agricola- produttiva di recente bonifica	Tangenza
		Da Km 15+200 a Km 15+800	Zona E4 - nuclei rurali lineari	Tangenza
		Da Km 15+500 a Km 15+700	Zona C1 – residenziale di completamento	Tangenza
		Da Km 14+500 a Km 21+ 500	Fascia di tutela paesaggistica, ml 150	Intersezione
		Da Km 14+500 a Km 22+700	Fascia di tutela paesaggistica, ml 150	Tangenza
		Da Km 18+300 a Km 18 + 500	Zona E4 - nuclei rurali lineari	Tangenza
		Da 21+ 350 Km a Km 21+500	E2.1 – zona agricola di primaria importanza per l funzione agricola- produttiva di pregio ambientale	Intersezione
		Da Km 21+450 a Km 21+450	Aree per l'istruzione	Tangenza
		Da 21+400 Km a Km 21+900	Zona E4 - nuclei rurali lineari	Tangenza
		Da Km 21+300 a Km 21+450	Zona C1 – residenziale di completamento	Tangenza

		Da Km 21+300 a Km 21+500	Zona B – residenziale di completamento	Tangenza
		Da Km 21+300 a Km 21+500	Aree parco, gioco, sport	Tangenza
		Da Km 21+300 a Km 21+500	Zona C2 residenziale di espansione	Tangenza
		Da Km 21+500 a Km 21+600	Zona D1 – produttiva/ commerciale / direzionale esistente	Tangenza
		Da Km 21+550 a Km 21+600	Aree parcheggio	Tangenza
		Da Km 21+600 a Km 21+700	Zona E3 – agricola di medio frazionamento aziendale	Tangenza
	San donà di Piave	Da Km 21+700 a Km 24+50	Zona E2	Intersezione
		Da Km 24+050 a Km 24+200	E3	Intersezione
		Da Km 24+200 a Km 26+300	E2	Intersezione
		Km 23 Sotto Stazione Elettrica	E3	Intersezione
		Da Km 23 a Km 23+500 elettrodotto in affiancamento alla linea AV/AC	E3	Intersezione
		Da Km 26+300 a Km 26+600	Golene	Intersezione
		Da Km 26+600 a Km 27+500	E2	Intersezione
		Da Km 27+500 a Km 27+600	E3	Intersezione
		Da Km 27+600 a Km 29+500	E2	Intersezione

		Da Km 21+7000a Km 21+800	E4	Tangenza
		Da Km 21+700 a Km 21+950	D	Tangenza
		Da Km 21+700 a Km 22+200	C	Tangenza
		Da Km 22+ 050 a Km 22+400	Sc aree parco, gioco, sport	Tangenza
		Da Km 24+100 a Km 24+300	D	Tangenza
		Da Km 24+100 a Km 24+300	Sc aree parco, gioco, sport	Tangenza
		Da Km 24 a Km 24+800	C	Tangenza
		Da Km 24+900 a Km 25+300	Sc aree parco, gioco, sport	Tangenza
		Da Km 25+550 a Km 25+600	Aree per parcheggi	Tangenza
		Da Km 25+900 a Km 26+600	C	Tangenza
		Da Km 26+500 a Km 26+600	B	Tangenza
		Da Km 27+400 a Km 27+800	C	Tangenza
		Da Km 27+600 a Km 27+700	Aree per parcheggi	Tangenza
	Eraclea	Da Km 29+500 a Km 38+100	Zone territoriali omogenee "E2"	Intersezione
		Da Km 29+300 a Km 38+300	Zone territoriali omogenee "E2"	Tangenza
		Da Km 29+900 a Km 32+700	Fasce di rispetto	Tangenza

		Da Km 30+100 a Km 32+700	Vincolo archeologico	Tangenza
		Da Km 30+700 a Km 31+400	Zone territoriali omogenee "B"	Tangenza
		Da Km 31+100 a Km 31+200	Servitù militare	Tangenza
	Torre di Mosto	Da Km 36+100 a Km 45	Zone agricole – zone E4 vigenti	Tangenza
		Da Km 38+50 a Km 38+100	Fasce o zone di rispetto coni visuali	Intersezione
		Da Km 37+500 a Km 40+200	Zone agricole – zone E4 vigenti	Intersezione
		Da Km 40+ 200 a Km 40+500	Fasce o zone di rispetto coni visuali	Intersezione
		Da Km 40+500 a Km 40+600	Zona E.2 Speciale delle anse dl Livenza	Intersezione
		Da Km 40+600 a Km 40+700	Zone agricole – zone E4 vigenti	Intersezione
		Da Km 40+500 a Km 40+750	Fasce o zone di rispetto coni visuali	Intersezione
		Da Km 40+500 a Km 42+500	Zona E.2 Speciale delle anse dl Livenza	Tangenza
		Da Km 39+900 a Km 40+500	Fasce o zone di rispetto coni visuali	Tangenza
		Da Km 38+200 a Km 38+800	Zone per attività economiche – zona produttiva	Tangenza
	San Stino di Livenza	Da Km 41+800 a Km 41+900	Zone di tutela: T4 – golene e ripe di fiumi e canali	Intersezione
		Da Km 42+200 a Km 42+250	Zone per attività economiche: ex L.R. 11/87	Intersezione
		Km 42+200, 42+600, 42+700	Cortine arboreo-arbustive da mantenere e rinforzare	Intersezione
		Da Km 42+850	Filari di alberi da mantenere o piantumare	Intersezione

		a Km 42+900		
		Sottostazione	Zone agricole - E2	Intersezione
		Da Km 43+200 a Km 43+300	Zone di tutela: T5 – corridoi ecologici e interconnessioni delle unità paesistiche	Intersezione
		Da Km 43+600 a Km 43+700	Zone di tutela: T4 – golene e ripe di fiumi e canali	Intersezione
		Km 44+300; 44+500	Zone di tutela: T4 – golene e ripe di fiumi e canali	Intersezione
		Da Km 44+700 a Km 44+800	Zone di tutela: T4 – golene e ripe di fiumi e canali	Intersezione
		Km 45+300; 45+700	Zone di tutela: T4 – golene e ripe di fiumi e canali	Intersezione
		Km 45+900	Filari di alberi da mantenere o piantumare	Intersezione
		Km 45+950	Zone di tutela: T5 – corridoi ecologici e interconnessioni delle unità paesistiche	Intersezione
		Km 46	Zone di tutela: T4 – golene e ripe di fiumi e canali	Intersezione
		Km 41+900	Cortine arboreo-arbustive da mantenere e rinforzare	Tangenza
		Da Km 41+900 a Km 43+100	Zone di tutela: T4 – golene e ripe di fiumi e canali	Tangenza
		Da Km 41+900 a Km 42+200	Zone agricole - E2	Intersezione
		Da Km 42+ 250 a Km 42+700	Zone agricole - E2	Intersezione
		Da Km 42+800 a Km 43+200	Filari di alberi da mantenere o piantumare	Tangenza
		Da Km 42+900 a Km 43+300	Zone agricole - E2	Intersezione
		Da Km 43+300 a Km 46	Zone di tutela: T4 – golene e ripe di fiumi e canali	Tangenza
		Da Km 44+200 a Km 43+200	Cortine arboreo-arbustive da mantenere e rinforzare	Tangenza
		Da Km 43+300	Zone agricole - E2	Intersezione

		a Km 44+700		
		Da Km 44+800 a Km 46	Zone agricole E2	Intersezione
		Da Km 46 a Km 46+500	Zone di tutela: T4 – golene e ripe di fiumi e canali	Tangenza
		Da Km 41+900 a Km 46	Zone agricole E2	Tangenza
		Da Km 42+500 a Km 43	Zone agricole E3	Tangenza
		Da Km 42+700 a Km 42+800	Zone agricole E3	Intersezione
		Da Km 42+600 a Km 42+700	Sevizi ed impianti di interesse generale: Fc1 – arre per attrezzature a parco, per il gioco e lo sport	Tangenza
		Da Km 44+100 a 44+200	Filari di alberi da mantenere o piantumare	Tangenza
		Da Km 44+600 a 44+800	Filari di alberi da mantenere o piantumare	Tangenza
		Da Km 44+900 a Km 46+100	Filari di alberi da mantenere o piantumare	Tangenza
	Annone Veneto	Da Km 46+100 a Km 48+600	Zona omogenea E1 – agricole per colture specializzate	Intersezione
		Da Km 46+100 a Km 49+300	Zona omogenea E – agricole per colture specializzate	Tangenza
		Km 43+200; 48+400	Vincolo fluviale L. 431/85 art.1- lett.c	Intersezione
		Da Km 43+200 a Km 48+400	Vincolo fluviale L. 431/85 art.1- lett.c	Tangenza
		Da Km 47+900 a Km 48+600	Zona omogenea E3 - agricole	Tangenza
	Portogruaro	Da Km 48+600 a Km 50 + 600	Zona E1 agricola	Intersezione
		Da Km 50 + 600 a Km 51 + 550	Zona E2 agricola	Intersezione

		Da Km 50+800 a Km 51 + 200	Rispetto fluviale	Intersezione
		Interconnessione Portogruaro Ovest in corrispondenza con Km 53 della linea AV/AC	Zona E2 agricola	Intersezione
		Interconnessione Portogruaro Ovest in corrispondenza con Km 53 della linea AV/AC	Zona E2 agricola	Tangenza
		Da Km 53+200 a Km 53+400	Ambito di recupero di cava abbandonata	Intersezione
		Da Km 54+300 a Km 54+400	Rispetto fluviale	Intersezione
		Da Km 54+500 a Km 55+500	Zona D3 attività produttive e servizi di completamento	Intersezione
		Da Km 55+950 a Km 56+900	Zona F1V attrezzature e impianti di interesse generale: Parco territoriale fluviale	Intersezione
		Da Km 57+600 a Km 67+950	Zona E2 agricola	Intersezione
		Da Km 58+50 a Km 58+100	Zona 3ES agricola speciale	Intersezione
		Da Km 58+100 a Km 58+300	Zona F2V servizi e impianti di interesse comunale: verde di uso pubblico attrezzato a parco gioco e sportivo	Intersezione
		Da Km 58+300 a Km 58+500	Zona 3ES agricola speciale	Intersezione
		Da Km 58+500 a 58+600 Km	Zona F2V servizi e impianti di interesse comunale: verde di uso pubblico attrezzato a parco gioco e sportivo	Intersezione
		Da Km 58+600 a Km 58+650	Rispetto fluviale	Intersezione
		Da Km 58+650 a Km 59+450	Zona E2 agricola	Intersezione

		Da Km 59+450 a Km 59+500	Rispetto fluviale	Intersezione
		Da Km 59+500 a Km 59+600	Zona F1V attrezzature e impianti di interesse generale: Parco territoriale fluviale	Intersezione
		Da Km 59+700 a Km 59+750	Zona D3 attività produttive e servizi di completamento	Intersezione
		Da Km 48+600 a Km 50+800	Rispetto fluviale	Tangenza
		Da Km 48+600 a Km 49+500	Ambito di recupero di cava abbandonata	Tangenza
		Da Km 48+500 a Km 49+250	Vincolo idrogeologico	Tangenza
		Da Km 50+100 a Km 50+500	Zona F2V- servizi e impianti di interesse comunale: verde di uso pubblico attrezzato a parco gioco e sportivo	Tangenza
		Da Km 50+400 a Km 50+500	F2S - attrezzature e servizi di scala comunale: scuole e impianti di interesse comune	Tangenza
		Da Km 50+600 a Km 50+650	C1- residenziale di nuova formazione	Tangenza
		Da Km 50+500 a Km 56+50	Zona E2 - agricola	Tangenza
		Da Km 56+500 a Km 57+950	Zona E2 - agricola	Tangenza
		Da Km 58+350 a Km 61	Zona E2- agricola	Tangenza
		Da Km 50+650 a Km 54	Zona C2 - residenziale di nuova formazione	Tangenza
		Da Km 54 a Km 54+50	Zona D4 - attività direzionali, commerciali, miste e residenziali con possibilità di recupero del volume esistente	Tangenza
		Da Km 52 Km 53+200	Rispetto fluviale	Tangenza
		Da Km 52+300 a Km 52+800	Zona C1 - residenziale di nuova formazione	Tangenza
		Da Km 52+800	Zona B 2 - residenziale di completamento	Tangenza

		a Km 52+850		
		Da Km 53 a Km 53+100	Zona C1 - residenziale di nuova formazione	Tangenza
		Da Km 53+100 a Km 53+150	Zona C2 residenziale di nuova formazione	Tangenza
		Da Km 53 a Km 53+100	Zona A2 - centro storico	Tangenza
		Da Km 53+100 a Km 53+300	Zona D4 - attività direzionale, commerciali, miste e residenziali	tangenza
		Da Km 53+200 a Km 53+400	Zona B 2 residenziale di completamento	Tangenza
		Da Km 53+250 a Km 53+400	F2S - attrezzature e servizi di scala comunale: scuole e impianti di interesse comune	Tangenza
		Da Km 53+300 a Km 53+550	Zona C1 - residenziale di nuova formazione	Tangenza
		Da Km 53+300 a Km 53+350	Zona B2 - residenziale di completamento	Tangenza
		Da Km 53+150 a Km 53+200	Zona F2V - servizi e impianti di interesse comunale: verde di uso pubblico attrezzato a parco gioco e sportivo	Tangenza
		Da Km 53+400 a Km 53+600	Zona C2 - residenziale di nuova formazione	Tangenza
		Da Km 53+500 a Km 53+550	F2S - attrezzature e servizi di scala comunale: scuole e impianti di interesse comune	Tangenza
		Da Km 53+500 a Km 53+600	Zona F2V - servizi e impianti di interesse comunale: verde di uso pubblico attrezzato a parco gioco e sportivo	Tangenza
		Da Km 53+600 a Km 53+650	F2S - attrezzature e servizi di scala comunale: scuole e impianti di interesse comune	Tangenza
		Da Km 53+400 a Km 53+500	Ambito di recupero di cava abbandonata	Tangenza
		Da Km 53+550 a Km 54+250	Zona C1 - residenziale di nuova formazione	Tangenza
		Da Km 53+600 a Km 53+800	Zona G - verde privato	Tangenza

		Da Km 53+800 a 53+900 Km	Zona D5 - portuale o turistica	Tangenza
		Da Km 54+100 a Km 54+400	Zona D3 - attività produttive e servizi di completamento	Tangenza
		Da Km 54+400 a Km 55+700	Zona D3 - attività produttive e servizi di completamento	Tangenza
		Da Km 55+600 a Km 55+900	Zona C1 - residenziale di nuova formazione	Tangenza
		Da Km 55+600 a Km 55+700	Zona G - verde privato	Tangenza
		Da Km 54 +800 a Km 55+400	Zona F2V - servizi e impianti di interesse comunale: verde di uso pubblico attrezzato a parco gioco e sportivo	Tangenza
		Da Km 55+800 a Km 55+900	Zona F2V - servizi e impianti di interesse comunale: verde di uso pubblico attrezzato a parco gioco e sportivo	Tangenza
		Da Km 55+700 a Km 55+800	Zona C2 - residenziale di nuova formazione	Tangenza
		Da Km 55+900 a Km 56+900	Zona F1V - attrezzature e impianti di interesse generale: Parco territoriale fluviale	Tangenza
		Da Km 56+800 a Km 56+850	Zona F2V - servizi e impianti di interesse comunale: verde di uso pubblico attrezzato a parco gioco e sportivo	Tangenza
		Da Km 57 a 58+100 Km	Zona D3 - attività produttive e servizi di completamento	Tangenza
		Da Km 57+500 a Km 58+200	Zone con prescrizioni geologiche (aree scadenti – mediocri)	Tangenza
		Da Km 57+900 a Km 58+200	Zona C2 - residenziale di nuova formazione	Tangenza
		Da Km 57+600 a Km 57+700	Zona D4 - attività direzionali, commerciali, miste residenziali	Tangenza
		Da Km 57+500 a Km 58	Zona C1 - residenziale di nuova formazione	Tangenza
		Da Km 57+500 a Km 58+500	Zona F2V - servizi e impianti di interesse comunale: verde di uso pubblico attrezzato a parco gioco e sportivo	Tangenza
		Da Km 58+500	Rispetto fluviale	Tangenza

		a Km 59+500		
		Da Km 58+900 a Km 61	Zona F1V - attrezzature e impianti di interesse generale: Parco territoriale fluviale	Tangenza
		Da Km 59+400 a Km 59+800	Zona D3 - attività produttive e servizi di completamento	Tangenza
		Da Km 59+500 a Km 60	Zona C1 - residenziale di nuova formazione	Tangenza
		Da Km 59+500 a Km 60	Zona B2 - residenziale di completamento	Tangenza
		Da Km 59+800 a Km 50+850	F2S - attrezzature e servizi di scala comunale: scuole e impianti di interesse comune	Tangenza
		Da Km 59+600 a Km 59+800	Zona F2V - servizi e impianti di interesse comunale: verde di uso pubblico attrezzato a parco gioco e sportivo	Tangenza
		Da Km 59+600 a Km 59+650	Zona A2 - centro storico	Tangenza
		Da Km 59+800 a Km 60	Zona B2 - residenziale di completamento	Tangenza
		Da Km 59+ 800 a Km 59+900	Zona C1 - residenziale di nuova formazione	Tangenza
		Sottostazione SSE04	Zona E2 - agricola	Intersezione
		Da Km 60 a Km 60 +100	Zona C2 - residenziale di nuova formazione	Tangenza
		Da Km 59+900 a Km 60+100	Zona F2V - servizi e impianti di interesse comunale: verde di uso pubblico attrezzato a parco gioco e sportivo	Tangenza
		Da Km 59+600 a Km 60+100	F2S - attrezzature e servizi di scala comunale: scuole e impianti di interesse comune	Tangenza
		Da Km 59+900 a Km 60+100	Zona E4 - agricola	Tangenza
		Da Km 60+400 a Km 60+800	Zona E4 - agricola	Tangenza
		Da Km 60+400 a Km 60+500	F2S - attrezzature e servizi di scala comunale: scuole e impianti di interesse comune	Tangenza

	Gruaro	Da Km 56+300 a Km 56+550	Zone di tutela T3 - golene	Tangenza
		Da Km 56+400 a Km 57	Zone territoriali omogenee – zona E2.2	Tangenza
		Da Km 56+900 a Km 57+400	Zone territoriali omogenee – zona D2	Tangenza
		Da Km 57+100 a Km 57+500	Zone a standard – aree attrezzature parco e per il gioco e lo sport "SC"	Tangenza
		Da Km 57+ 400 a Km 57+500	Zone territoriali omogenee – zona D1	Tangenza
	Fossalta di portogruaro	Da Km 61 a fine linea	E	Intersezione
		Da Km 61 a fine linea	E	Intersezione
		Da Km 61 a fine linea	E	Tangenza
TREVISO	Roncade	Da Km 8+200 a Km 8+400	Preparco del Parco regionale del Sile	Intersezione
		Da Km 8+400 a Km 13+200	Zone agricole – sottozone E/1	Intersezione
		Da Km 8+400 a Km 14	Zone agricole – sottozone E/1	Tangenza
		Da Km 8+200 a Km 9	Preparco del Parco regionale del Sile	Tangenza
		Da Km 11+800 a Km 12	Zone residenziali di completamento (B)	Tangenza
		Da Km 11+800 a Km 11+900	Servizi e impianti d'interesse comune - attrezzature scolastiche (SP/1)	Tangenza
		Da Km 11+900a Km 12+100	Servizi e impianti d'interesse comune – per il gioco e lo sport	Tangenza
	Mogliano Veneto	Elettrodotto tra la linea AV/AC (Km 6) e la Linea Primaria	Area d'interesse paesistico – ambientale; Zona territoriale omogenea "E2": produttiva agricola di primaria importanza	Intersezione

8 APPENDICE B) QUADRO RIEPILOGATIVO DEI RAPPORTI DI CONFORMITÀ CON LA DISCIPLINA DI TUTELA

L'analisi dei rapporti di conformità del progetto con la disciplina di tutela è stata svolta sulla base della Carta dei Vincoli e dei Regimi di Tutela.

Nella tabella "Quadro riepilogativo dei rapporti di conformità con la disciplina di tutela" sono riportate le tipologie di vincolo e tutela e le progressive kilometriche del progetto distinguendo quando si tratta di vero e proprio attraversamento o di prossimità.

QUADRO RIEPILOGATIVO DEI RAPPORTI DI CONFORMITÀ CON LA DISCIPLINA DI TUTELA

Tratta	**Progressiva**	**Toponimo**	**Tipologia di vincolo/tutela**	**Posizione tracciato**	
				Attraversamento	**Prossimità (distanza m)**
Linea AV/AC	Da Km 0 a Km 1+500	Comune di Venezia/ Comune di Marcon	Area di notevole interesse pubblico (D.lgs 42/2004 art 136 – già ex L 1497/1939)	•	
Linea AV/AC	Da Km 0 a Km 4	Comune di Venezia	Area di notevole interesse pubblico (D.lgs 42/2004 art 136 – già ex L 1497/1939)		x
Linea AV/AC	Da Km 2+200 a Km 2+400	Fiume Dese	Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85)		x
Linea AV/AC	Da Km 2+700 a Km 4	Fiume Dese	Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85)		x
Linea AV/AC	Da Km 3+200 a Km 3+250	Fiume Dese	Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 4+750 a Km 4+900	Comune di Marcon	Zome boscate (Vincolo paesaggistico ex D.lgs. 42/2004art.142, guà ex L 431/85		776 m
Linea AV/AC	Da Km 1+800 a Km 2+200	Fiume Dese	Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo		x

Tratta	Progressiva	Toponimo	Tipologia di	Posizione tracciato	
			paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85)		
Elettrodotto	Tra il Km 3+200 a Km 3+250 della linea AV/AC	Fiume Dese	Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85)	•	
Elettrodotto	Tra la linea AV/AC (Km 6) e la Linea Primaria	Fiume Zero	Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85)	•	
Elettrodotto	Tra la linea AV/AC (Km 6) e la Linea Primaria	Fiume Zero	Aree a rischio idraulico e idrogeologico in riferimento al PAI		100
Elettrodotto	Tra la linea AV/AC (Km 6) e la Linea Primaria	Fiume Zero	ZPS – Direttiva Uccelli 79/409/CE (Cave di Gaggio IT 3250016) SIC – Direttiva Habitat 92/43/CE (Cave di Gaggio IT 3250016)		890
Elettrodotto	Tra la linea AV/AC (Km 6) e la Linea Primaria	Fiume Zero	Zome Umide – (PTRC92, NTA, art 21: zone che rientrano nella più ampia definizione dettata dal DPR n. 448 del 13/3/ 1976)		700
Elettrodotto	Tra la linea AV/AC (Km 6) e la Linea Primaria	Fiume Zero	Vincolo forestale /D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/1985		950
Linea AV/AC	Da Km 6+400 a Km 6+450	Fiume Zero	Aree a rischio idraulico e idrogeologico in riferimento al PAI	•	
Linea AV/AC	Da Km 6+100 a Km 6+800	Fiume Zero	Aree a rischio idraulico e idrogeologico in riferimento al PAI		x
Linea AV/AC	Da Km 6+100 a Km 6+400	Fiume Zero	Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85)		x
Linea	Da Km 6+350	Comuni di	Area di notevole interesse	•	

Tratta	Progressiva	Toponimo	Tipologia di	Posizione tracciato	
AV/AC	a Km 8+900	Quarto d'Altino e Roncade	pubblico (D.lgs 42/2004 art 136 – già ex L 1497/1939)		
Linea AV/AC	Da Km 6 a Km 9+100	Comuni di Marcon e Quarto d'Altino e Roncade	Area di notevole interesse pubblico (D.lgs 42/2004 art 136 – già ex L 1497/1939)		x
Linea AV/AC	Da Km 7+500 a Km 8		Aree a rischio idraulico e idrogeologico in riferimento al PAI		442
Linea AV/AC	Da Km 8+100 a Km 21+500	Comuni di Roncade, Meolo, Musile di Piave	Aree a rischio idraulico e idrogeologico in riferimento al PAI	•	
	Da Km 8+100 a Km 23	Comuni di Roncade, Meolo, Musile di Piave	Aree a rischio idraulico e idrogeologico in riferimento al PAI		x
Linea AV/AC	Da Km 8+300 a Km 8+800	Comune di Roncade	Zone boscate (Vincolo paesaggistico ex D.lgs. 42/2004art.142, guà ex L 431/85		352
Linea AV/AC	Da Km 8+200 a Km 8+400	Comune di Roncade	Parco Naturale Regionale del Fiume Sile (EUAP0240) Instituito con L.R. n.08 del 20.01.1991	•	
Linea AV/AC	Km 8+200	Fiume Sile	Corso d'acqua (R.D. 1775/1933)	•	
Linea AV/AC	Da Km 8 a Km 8+800	Fiume Sile	SIC – Direttiva Habitat 92/43/CE (Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio IT 3240031)		x
Linea AV/AC	Da Km 8+200 Km 8+300	Fiume Sile	SIC – Direttiva Habitat 92/43/CE (Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio IT 3240031)	•	
Linea AV/AC	Da Km 8+700 a Km 8+900	Comune di Roncade	Parco Naturale Regionale del Fiume Sile (EUAP0240) Instituito con L.R. n.08 del 20.01.1991	•	
Linea AV/AC	Da Km 8+100 a Km 9+200	Comune di Roncade	Parco Naturale Regionale del Fiume Sile (EUAP0240) Instituito con L.R. n.08 del 20.01.1991		x
Linea	Da Km 9 a Km	Comune di	Vincolo monumentale –		x

Tratta	Progressiva	Toponimo	Tipologia di	Posizione tracciato	
AV/AC	14	Roncade	Tenuta Tron		
Linea AV/AC	Da Km 10+800 a Km 13+200	Comune di Roncade	Vincolo monumentale – Tenuta Tron	•	
Linea AV/AC	Km 13+300	Fiume Sile	Corso d'acqua (R.D. 1775/1933)	•	
Linea AV/AC	Da Km 14+300 a Km 14+400	Canale Fossetto	Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 14+600 a Km 21+300	Comune di Musile di Piave	Area di notevole interesse pubblico (D.lgs 42/2004 art 136 – già ex L 1497/1939)		x
Linea AV/AC	Da Km 20 a Km 22	Comune di Musile di Piave - Via Riviera Sile	ZPS – Direttiva Uccelli 79/409/CE (Laguna di Venezia IT 3250046) SIC – Direttiva Habitat 92/43/CE (Laguna superiore di Venezia IT 3250031)		x
Linea AV/AC	Da Km 21+600 a Km 21+700	Fiume Piave	Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 21+500 a Km 21+700	Fiume Piave	Aree di tutela paesaggistica di interesse regionale e competenza provinciale e locale (PTRC '92, NTA, artt. 34 e 35)	•	
Linea AV/AC	Da Km 22 a Km 22+900	Comune di San Donà di Piave	Aree a rischio idraulico e idrogeologico in riferimento al PAI		566
Linea AV/AC	Da Km 21+500 a Km 24+400	Confine tra i comuni di Musile di Piave e San Donà di Piave	Aree di tutela paesaggistica di interesse regionale e competenza provinciale e locale (PTRC '92, NTA, artt. 34 e 35) Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85)		x
Linea	Da Km	Comune di San	Aree a rischio idraulico e	•	

Tratta	Progressiva	Toponimo	Tipologia di	Posizione tracciato	
AV/AC	25+700 a Km 29+500	Donà di Piave	idrogeologico in riferimento al PAI		
Linea AV/AC	Da 25+500 Km a Km 29+500	Comune di San Donà di Piave	Aree a rischio idraulico e idrogeologico in riferimento al PAI		x
Linea AV/AC	Da Km 26 a Km 27+400	Fiume Piave	Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85)		x
Linea AV/AC	Da Km 26+400 a Km 26+600	Fiume Piave	Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 28 a Km 29+500	Fiume Piave Vecchia	Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85)		x
Linea AV/AC	Da Km 31+500 a Km 32	Comune di Eraclea	Aree a rischio idraulico e idrogeologico in riferimento al PAI		0
Linea AV/AC	Da Km 37+200 a Km 38+600	Comuni di Eraclea eTorre di Mosto	Aree a rischio idraulico e idrogeologico in riferimento al PAI		x
Linea AV/AC	Da Km 37+600 a Km 38+500	Comuni di Eraclea eTorre di Mosto	Aree a rischio idraulico e idrogeologico in riferimento al PAI	•	
Linea AV/AC	Da Km 40+300 a Km 40+400	Comune di Torre di Mosto	Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 40 a Km 40+400	Comune di Torre di Mosto	Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85)		x
Linea AV/AC	Da Km 42+700 a Km 42+800	Fiume Livenza	Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85)	•	
Da Km	Da Km 42+700	Fiume Livenza	Area di Rispetto dei corsi		x

Tratta	Progressiva	Toponimo	Tipologia di	Posizione tracciato	
42+700 a Km 42+	a Km 43+500		d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85)		
Linea AV/AC	Da Km 46 a Km 47+100	Comune di San Stino di Livenza	Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85)		x
Linea AV/AC	Km 46	Canale Fosson: Comune di San Stino di Livenza	Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Km 47	Canale Melonetto: Comune di San Stino di Livenza	Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 48 a Km 54+500	Fiume Loncon, Fiume Lison, Canale Tau	Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85)		x
Linea AV/AC	Da Km 48+500 a Km 48+600	Fiume Loncon	Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 48+900 a Km 48+500	Comune di Portogruaro	ZPS – Direttiva Uccelli 79/409/CE (Bosco Lison IT 3250006) SIC – Direttiva Habitat 92/43/CE (Bosco Lison IT 3250006) Zome boscate (Vincolo paesaggistico ex D.lgs. 42/2004art.142, guà ex L 431/85 Vincolo forestale /D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/1985		352
Linea AV/AC	Da Km 48+700 a Km 49	Comune di Portogruaro	Aree di tutela paesaggistica di interesse regionale e competenza provinciale e locale (PTRC '92, NTA,	•	

Tratta	Progressiva	Toponimo	Tipologia di	Posizione tracciato	
			artt. 34 e 35)		
Linea AV/AC	Da Km 48+500 a Km 49+400	Comune di Portogruaro	Aree di tutela paesaggistica di interesse regionale e competenza provinciale e locale (PTRC '92, NTA, artt. 34 e 35)		0
Linea AV/AC	Km 50+500	Comune di Portogruaro	Vincolo Monumentale		930
Linea AV/AC	Da Km 50+900 a Km 51	Fiume Lison	Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 51+600 a Km 51+700	Fiume Lison	Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 54+400 a Km 54+500	Canale Tau	Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85	•	
Linea AV/AC	Da Km 56+200 a Km 56+700	Fiume Reghena	Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85 Zone Umide (PTRC92, NTA, art 21: zone che rientrano nella più ampia definizione dettata dal DPR n. 448 del 13/3/ 1976 Aree di tutela paesaggistica di interesse regionale e competenza provinciale e locale (PTRC '92, NTA, artt. 34 e 35) ZPS – Direttiva Uccelli 79/409/CE (Ambiti fluviali del Reghena e del Lemene – cave di Cinto Caomaggiore IT 3250012) SIC – Direttiva Habitat 92/43/CE (Fiumi Reghena e Lemene – Canale Taglio		x

Tratta	Progressiva	Toponimo	Tipologia di	Posizione tracciato	
			e Rogge limitrofe- Cave di Cinto Caomaggiore IT 3250044)		
Linea AV/AC	Da Km 56+500 a Km 56+600	Fiume Reghena	Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85 Zone Umide (PTRC92, NTA, art 21: zone che rientrano nella più ampia definizione dettata dal DPR n. 448 del 13/3/ 1976 Aree di tutela paesaggistica di interesse regionale e competenza provinciale e locale (PTRC '92, NTA, artt. 34 e 35) ZPS – Direttiva Uccelli 79/409/CE (Ambiti fluviali del Reghena e del Lemene – cave di Cinto Caomaggiore IT 3250012) SIC – Direttiva Habitat 92/43/CE (Fiumi Reghena e Lemene – Canale Taglio e Rogge limitrofe- Cave di Cinto Caomaggiore IT 3250044)	•	
Linea AV/AC	Da Km 58 a Km 58+200	Comune di Portogruaro	Vincolo forestale /D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/1985	•	
Linea AV/AC	Da Km 58+400 a Km 58+600	Comune di Portogruaro	Vincolo forestale /D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/1985	•	
Linea AV/AC	Da Km 58+500 a Km 58+600	Roggia Versiola: comune di Portogruaro	Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85	•	
Linea AV/AC	Da Km 58+500 a Km 59+500	Roggia Versiola: comune di Portogruaro	Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85		x

Tratta	Progressiva	Toponimo	Tipologia di	Posizione tracciato	
	Da Km 59+400 a Km 59+600	Fiume Lemene	Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85 Zone Umide (PTRC92, NTA, art 21: zone che rientrano nella più ampia definizione dettata dal DPR n. 448 del 13/3/ 1976 Aree di tutela paesaggistica di interesse regionale e competenza provinciale e locale (PTRC '92, NTA, artt. 34 e 35) ZPS – Direttiva Uccelli 79/409/CE (Ambiti fluviali del Reghena e del Lemene – cave di Cinto Caomaggiore IT 3250012) SIC – Direttiva Habitat 92/43/CE (Fiumi Reghena e Lemene – Canale Taglio e Rogge limitrofe- Cave di Cinto Caomaggiore IT 3250044)	•	
	Da Km 58+800 a Km 59+700	Fiume Lemene	Area di Rispetto dei corsi d'acqua (Vincolo paesaggistici ex D.lgs 42/2004 art. 142, già ex L 431/85 Zome Umide (PTRC92, NTA, art 21: zone che rientrano nella più ampia definizione dettata dal DPR n. 448 del 13/3/ 1976) Aree di tutela paesaggistica di interesse regionale e competenza provinciale e locale (PTRC '92, NTA, artt. 34 e 35) ZPS – Direttiva Uccelli 79/409/CE (Ambiti fluviali del Reghena e del Lemene		x

Tratta	Progressiva	Toponimo	Tipologia di	Posizione tracciato	
			– cave di Cinto Caomaggiore IT 3250012) SIC – Direttiva Habitat 92/43/CE (Fiumi Reghena e Lemene – Canale Taglio e Rogge limitrofe- Cave di Cinto Caomaggiore IT 3250044)		