

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



## U.O. AMBIENTE E ARCHEOLOGIA

### PROGETTO PRELIMINARE

### NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA - TRIESTE TRATTA PORTOGRUARO – RONCHI DEI LEGIONARI

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE  
QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO  
RELAZIONE GENERALE

SCALA:

-

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

L 3 4 6    0 0    R    2 2    R G    S A 0 0 0 P    0 0 1    A

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

File: L34500R22RGSA000P001Adoc

n. Elab.: 1



Progetto cofinanziato  
dalla Unione Europea



## SOMMARIO

1	PREMESSA .....	4
2	RICHIESTA 15 - RISPOSTA .....	5
2.1	PARAMETRO S.....	8
2.2	PARAMETRO I .....	9
2.3	PARAMETRO N.....	12
2.4	PARAMETRO T.....	14
2.5	PARAMETRO A .....	15
2.6	PARAMETRO C .....	17
2.7	PARAMETRO SU.....	19
2.8	STRINGA DI PESI.....	20
2.9	INDICE SINTACS .....	21
2.9.1	SINTACS area 1 .....	22
2.9.2	SINTACS area 2 .....	24
2.9.3	SINTACS area 3 .....	26
2.9.4	SINTACS area 4 .....	28
2.10	POTENZIALI IMPATTI SULLE CONDIZIONI IDROGEOLOGICHE.....	30
2.10.1	Tratte all'aperto.....	30
2.10.2	Tratte in galleria .....	32
2.11	BIBLIOGRAFIA .....	40

## INDICE DELLE FIGURE

FIGURA 1:	AREE DI APPLICAZIONE DEL METODO SINTACS.....	7
FIGURA 2:	DIAGRAMMA DI CALCOLO DEL PUNTEGGIO DEL PARAMETRO SOGGIACENZA (CIVITA & DE MAIO 2000).....	9
FIGURA 3:	DIAGRAMMA DI VALUTAZIONE DEI COEFFICIENTI DI INFILTRAZIONE POTENZIALE (CIVITA & DE MAIO, 2000).....	11
FIGURA 4:	DIAGRAMMA DI CALCOLO DEI PUNTEGGI RELATIVI AL PARAMETRO I (CIVITA & DE MAIO, 2000).....	12
FIGURA 5:	DIAGRAMMA PER IL CALCOLO DEL PUNTEGGIO DEL PARAMETRO N (CIVITA & DE MAIO, 2000).....	13
FIGURA 6:	DIAGRAMMA PER IL CALCOLO DEL PUNTEGGIO RELATIVO AL PARAMETRO T. ....	14
FIGURA 7:	DIAGRAMMA PER IL CALCOLO DEL PUNTEGGIO RELATIVO AL PARAMETRO A (CIVITA E DE MAIO, 2000). ....	16
FIGURA 8:	DIAGRAMMA PER IL CALCOLO DEL PUNTEGGIO DEL PARAMETRO C (CIVITA & DE MAIO, 2000). ....	17
FIGURA 9:	DIAGRAMMA DI CORRELAZIONE DEL PUNTEGGIO DEL PARAMETRO SU (CIVITA & DE MAIO, 2000).....	19
FIGURA 10:	SCHEMA CONCETTUALE DI SOMMA DI TEMATISMI TRAMITE TECNICHE GIS. ....	21
FIGURA 11:	CARTA DI VULNERABILITÀ SINTACS PER L'AREA 1. ....	23
FIGURA 12:	STRALCIO DEL PROFILO GEOLOGICO DELLA ZONA COMPRESA ALL'INTERNO DELL'AREA 1. ....	24
FIGURA 13:	CARTA DI VULNERABILITÀ SINTACS PER L'AREA 2. ....	25
FIGURA 14:	STRALCIO DEL PROFILO GEOLOGICO DELLA ZONA COMPRESA ALL'INTERNO DELL'AREA 2. ....	25
FIGURA 15:	CARTA DI VULNERABILITÀ SINTACS PER L'AREA 3. ....	27
FIGURA 16:	STRALCIO DEL PROFILO GEOLOGICO DELLA ZONA COMPRESA ALL'INTERNO DELL'AREA 3 PARTE OVEST. ....	27
FIGURA 17:	STRALCIO DEL PROFILO GEOLOGICO DELLA ZONA COMPRESA ALL'INTERNO DELL'AREA 3 PARTE EST. ....	28
FIGURA 18:	CARTA DI VULNERABILITÀ SINTACS PER L'AREA 4. ....	29
FIGURA 19:	STRALCIO DEL PROFILO GEOLOGICO DELLA ZONA COMPRESA ALL'INTERNO DELL'AREA 4. ....	29
FIGURA 20:	FASCIA DI POTENZIALE INTERFERENZA STIMATA PER LE OPERE IN SOTTERRANEO .....	34
FIGURA 21:	CRITERI DI MASSIMA UTILIZZATI PER LA DEFINIZIONE DELLE AREE POTENZIALMENTE INTERFERIBILI DALLE GALLERIE .....	35



Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	3 di 203

Relazione Generale

5.1.1.1	Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto (PTRC).....	50
5.1.1.2	Piani d'area .....	62
5.1.1.2.1	Palatvo .....	62
5.1.1.3	Piano Territoriale Regionale (PTR) del Friuli Venezia Giulia.....	63
5.1.1.4	Piano Territoriale Coodinamento Provinciale della Provincia di Venezia (PTCP Venezia).....	74
<b>5.1.2</b>	<b>Livello locale.....</b>	<b>80</b>
5.1.2.1	Premessa .....	80
5.1.2.2	Considerazioni di sintesi .....	80
5.1.2.3	Piani Regolatori Generali Comunali (PRG) della Provincia di Venezia .....	81
5.1.2.4	Piani Regolatori Generali Comunali (PRG) della Provincia di Udine .....	81
5.1.2.5	Piani Regolatori Generali Comunali (PRG) della Provincia di Gorizia .....	82
<b>5.2</b>	<b>PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE SETTORIALE.....</b>	<b>83</b>
<b>5.2.1</b>	<b>Settore dei Trasporti.....</b>	<b>83</b>
5.2.1.1	Livello sovranazionale e interistituzionale.....	83
5.2.1.1.1	Indirizzi dell'unione europea .....	83
5.2.1.1.2	Accordi interistituzionali per lo sviluppo del progetto .....	93
5.2.1.1.3	Accordo di Programma Quadro in materia di "Infrastrutture di trasporto nel Friuli Venezia Giulia" (29 novembre 2004) 96	
5.2.1.1.4	Accordi di programma con il gruppo Ferrovie dello Stato.....	96
5.2.1.1.5	Processo verbale tra Ministero dei Trasporti e Navigazione italiano e Ministero dei Trasporti sloveno.....	98
5.2.1.1.6	La Intesa Generale Quadro con la Regione Veneto.....	100
5.2.1.1.7	La Intesa Generale Quadro con la Regione Friuli Venezia Giulia (20 settembre 2002) e Atto aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro tra Regione e Governo (1 agosto 2008).....	101
5.2.1.2	Livello nazionale e regionale .....	105
5.2.1.2.1	Il primo programma delle infrastrutture strategiche.....	105
5.2.1.2.2	Piano generale dei Trasporti (PGT).....	106
5.2.1.2.3	Piano Regionale dei Trasporti della Regione Veneto (PRT).....	108
5.2.1.2.4	Piano Regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità, delle merci e della logistica del Friuli Venezia Giulia 116	
5.2.1.2.5	Contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti RFI .....	120
<b>5.2.2</b>	<b>Pianificazione di carattere ambientale.....</b>	<b>123</b>
5.2.2.1	Il quadro pianificatorio adottato dalle Autorità di Bacino competenti .....	123
5.2.2.1.1	Criteri di pericolosità adottati dai Piani di Assetto Idrogeologico.....	125
5.2.2.2	Piano tutela delle acque Regione Veneto.....	132
5.2.2.3	Piano tutela delle acque Regione Friuli Venezia Giulia.....	136
5.2.2.4	Piano regionale di tutela e risanamento dell'atmosfera (PRTRA) Regione Veneto .....	139
5.2.2.5	Piano regionale di miglioramento della qualità dell'aria Regione Friuli Venezia Giulia.....	144
5.2.2.6	Piano Regionale per la bonifica delle aree inquinate – Regione Veneto.....	148
5.2.2.7	Piano Regionale Attività di Cava (PRAC) del Veneto.....	151
5.2.2.8	Piano Regionale Attività Estrattiva della regione Friuli Venezia Giulia GIULIA .....	157
<b>5.2.3</b>	<b>Vincoli e discipline di tutela.....</b>	<b>159</b>
5.2.3.1	Riferimenti legislativi e programmatici .....	159
5.2.3.2	Caratteristiche dell'Aspetto Ambientale .....	160
5.2.3.2.1	Vincoli paesaggistici .....	161
5.2.3.2.2	Vincoli idrogeologici .....	161
5.2.3.2.3	Aree naturali protette.....	162
<b>5.3</b>	<b>PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE SOCIO-ECONOMICA.....</b>	<b>166</b>
<b>5.3.1</b>	<b>Il Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 e i Programmi Operativi.....</b>	<b>166</b>



LINEA AV/AC

PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	4 di 203

Relazione Generale

5.3.1.1	Programma Operativo del Veneto.....	167
5.3.1.2	Programma Operativo regionale FESR –2007-2013 Friuli Venezia Giulia .....	169
5.3.1.3	Il Programma Operativo per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013.....	170
5.3.2	<i>Il Programma Regionale di Sviluppo della Regione Veneto .....</i>	<i>173</i>
6	SEZIONE IV – VALUTAZIONI E CONCLUSIONI .....	176
6.1	INTERFERENZE CON IL REGIME VINCOLISTICO E DI TUTELA .....	176
6.2	RAPPORTI DI COERENZA CON GLI OBIETTIVI DI PIANI E PROGRAMMI.....	178
6.2.1	<i>Pianificazione e programmazione ordinaria.....</i>	<i>178</i>
6.2.2	<i>Pianificazione e programmazione nel settore dei Trasporti.....</i>	<i>178</i>
6.2.3	<i>Pianificazione di carattere ambientale.....</i>	<i>179</i>
6.2.4	<i>Pianificazione e programmazione socio-economica .....</i>	<i>179</i>
6.3	CONCLUSIONI E VALUTAZIONI DELLA SIGNIFICATIVITÀ.....	180
6.3.1	<i>Impatto legislativo .....</i>	<i>180</i>
	<i>Programmazione e pianificazione territoriale .....</i>	<i>180</i>
	<i>Sistema dei vincoli e aree protette.....</i>	<i>181</i>
6.3.2	<i>Modifica dello stato iniziale .....</i>	<i>181</i>
	<i>Programmazione e pianificazione territoriale .....</i>	<i>181</i>
	<i>Sistema dei vincoli e aree protette.....</i>	<i>182</i>
6.3.3	<i>Percezione degli stakeholder.....</i>	<i>182</i>
7	APPENDICE A) QUADRO RIEPILOGATIVO DEI RAPPORTI DI CONFORMITÀ CON LA PIANIFICAZIONE LOCALE .....	184
8	APPENDICE B) QUADRO RIEPILOGATIVO DEI RAPPORTI DI CONFORMITÀ CON LA DISCIPLINA DI TUTELA.....	195

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 5 di 203

## 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 Portogruaro a Ronchi dei Legionari.

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 15 ottobre 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 DPCM 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.

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 6 di 203

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:

<i>Fase</i>	<i>Finalità e contenuti</i>
1 Ricognitiva	Ricostruzione della legislazione e della attuazione seguita dalle regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia, 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Individuazione e descrizione dei rapporti di coerenza dell'opera in esame con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti di pianificazione e programmazione esaminati.</li> <li>- Individuazione dei rapporti di conformità con gli strumenti di pianificazione locale e con il sistema delle tutele ambientali.</li> </ul>

**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 l'analisi dei piani regolatori comunali ha dato indicazioni solo relativamente ai possibili impatti tra l'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 sia quelle propriamente dette ai sensi della L394/94, sia aree SIC e ZPS.

	LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 7 di 203

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 14001:2004, 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<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Sottostazioni elettriche.



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		SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE
Argomenti e Componenti		Aspetti Ambientali
<b>Quadro di Riferimento Programmatico</b>	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	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Programmazione e pianificazione territoriale</li> <li>2. Sistema vincoli e aree protette</li> </ol>

<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b>		<b>SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE</b>	
<b>Argomenti e Componenti</b>		<b>Aspetti Ambientali</b>	
	<p>Trasporti”, cap. 5.2.2, “Pianificazione di carattere ambientale”, cap. 5.3, “Pianificazione e programmazione socio-economica”)</p> <p>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”)</p>		
<b>Quadro Riferimento Progettuale</b>	<p>di Gestione dei materiali di risulta e individuazione dei siti di approvvigionamento e smaltimento (...)</p>		3. Suolo e sottosuolo
<b>Quadro Riferimento Ambientale</b>	<p>di</p> <p>Componente Atmosfera (Cap.2)</p> <p>Componente Ambiente idrico (Cap.3)</p> <p>Componente Suolo e sottosuolo (Cap.4)</p> <p>Componente Vegetazione, flora, fauna (Cap.5)</p> <p>Componente ecosistemi (Cap.6)</p> <p>Componente rumore (Cap.8)</p> <p>Componente vibrazioni (Cap.9)</p> <p>Campi elettromagnetici (Cap.10)</p> <p>Componente salute pubblica (Cap.11)</p> <p>Componente paesaggio (Cap.12)</p> <p>Beni storici e architettonici (Cap.12)</p> <p>Archeologia (Cap.13)</p>		<p>4. Emissioni in atmosfera</p> <p>5. Acque</p> <p>6. Suolo e sottosuolo</p> <p>7. Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi</p> <p>8. Rumore</p> <p>9. Vibrazioni</p> <p>10. Emissioni ionizzanti e non</p> <p>11. Sistema antropico</p> <p>12. Morfologia del paesaggio e visualità</p> <p>13. Beni storici e architettonici</p>

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 11 di 203
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b> <b>Argomenti e Componenti</b>			<b>SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE</b> <b>Aspetti Ambientali</b>			
			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.



LINEA AV/AC

PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	12 di 203

Relazione Generale

CODIFICA DOCUMENTO														SCALA	TITOLO							
L	3	4	6	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	6	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 (1 di 4)
L	3	4	6	0	0	R	2	2	N	3	S	A	0	0	0	P	0	0	2	A	1:25.000	Inquadramento geografico amministrativo su ortofoto (2 di 4)
L	3	4	6	0	0	R	2	2	N	3	S	A	0	0	0	P	0	0	3	A	1:25.000	Inquadramento geografico amministrativo su ortofoto (3 di 4)
L	3	4	6	0	0	R	2	2	N	3	S	A	0	0	0	P	0	0	4	A	1:25.000	Inquadramento geografico amministrativo su ortofoto (4 di 4)
L	3	4	6	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 Fossalta di Portogruaro
L	3	4	6	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 Teglio Veneto
L	3	4	6	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 San Michele al Tagliamento
L	3	4	6	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 Ronchis
L	3	4	6	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 Palazzolo dello Stella
L	3	4	6	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 Teor



LINEA AV/AC

PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	13 di 203

Relazione Generale

L 3 4 6 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 Pocenia
L 3 4 6 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 Muzzana del Turgnano
L 3 4 6 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 Castions di Strada
L 3 4 6 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 Porpetto
L 3		Carte dei PRG Comunali - Comune di San Giorgio di Nogaro
L 3 4 6 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 Torviscosa
L 3 4 6 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 Bagnaria Arsa (1 di 2)
L 3 4 6 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 Bagnaria Arsa (2 di 2)
L 3 4 6 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 Cervignano del Friuli
L 3 4 6 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 Villa Vicentina
L 3 4 6 0 0 R 2 2 N 5 S A 0 0 0 P 0 1 6 A	1:5.000	Carte dei PRG Comunali - Comune di Ruda
L 3 4 6 0 0 R 2 2 N 5 S A 0 0 0 P 0 1 7 A	1:5.000	Carte dei PRG Comunali - Comune di Fiumicello
L 3 4 6 0 0 R 2 2 N 5 S A 0 0 0 P 0 1 8 A	1:5.000	Carte dei PRG Comunali - Comune di Carlino



LINEA AV/AC

PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari

Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
Relazione Generale	L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	14 di 203
L 3 4 6 0 0 R 2 2 N 5 S A 0 0 0 P 0 1 9 A				1:5.000		Carte dei PRG Comunali - Comune di Gonars
L 3 4 6 0 0 R 2 2 N 5 S A 0 0 0 P 0 2 0 A				1:5.000		Carte dei PRG Comunali - Comune di Palmanova
L 3 4 6 0 0 R 2 2 N 5 S A 0 0 0 P 0 2 1 A				1:5.000		Carte dei PRG Comunali - Comune di Turriaco
L 3 4 6 0 0 R 2 2 N 5 S A 0 0 0 P 0 2 1 A				1:5.000		Carte dei PRG Comunali - Comune di San Canzian d'Isonzo
L 3 4 6 0 0 R 2 2 N 4 S A 0 0 0 P 0 0 1 A				1:10.000		Carta dei Vincoli e dei regimi di tutela (1 di 6)
L 3 4 6 0 0 R 2 2 N 4 S A 0 0 0 P 0 0 2 A				1:10.000		Carta dei Vincoli e dei regimi di tutela (2 di 6)
L 3 4 6 0 0 R 2 2 N 4 S A 0 0 0 P 0 0 3 A				1:10.000		Carta dei Vincoli e dei regimi di tutela (3 di 6)
L 3 4 6 0 0 R 2 2 N 4 S A 0 0 0 P 0 0 4 A				1:10.000		Carta dei Vincoli e dei regimi di tutela (4 di 6)
L 3 4 6 0 0 R 2 2 N 4 S A 0 0 0 P 0 0 5 A				1:10.000		Carta dei Vincoli e dei regimi di tutela (5 di 6)
L 3 4 6 0 0 R 2 2 N 4 S A 0 0 0 P 0 0 6 A				1:10.000		Carta dei Vincoli e dei regimi di tutela (6 di 6)
L 3 4 6 0 0 R 2 2 N 2 S A 0 0 0 P 0 0 1 A				1:50.000		Carta di localizzazione di SIC e ZPS in area vasta (1 di 2)
L 3 4 6 0 0 R 2 2 N 2 S A 0 0 0 P 0 0 2 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



LINEA AV/AC

PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA

LOTTO

CODIFICA

DOCUMENTO

REV.

FOGLIO

Relazione Generale

L346

00

R 22 RG

SA 00 0P 001

A

15 di 203

### 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;
- *Soprintendenza dei Beni Archeologici, Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici del Friuli Venezia Giulia;*
- Regione Veneto
- Regione Friuli Venezia Giulia
- Provincia di Venezia;
- Provincia di Udine;
- Provincia di Gorizia;
- *Amministrazioni dei Comuni della provincia di Venezia: Fossalta di Portogruaro, Teglio Veneto, San Michele al Tagliamento;*
- *Amministrazioni dei Comuni della provincia di Udine: Ronchis, Palazzolo dello Stella, Teor, Pocenia, Mezzana del Turgnano, Castions di Strada, Porpetto, San Giorgio di Nogaro, Torviscosa, Bagnarla Arsa, Cervignano del Friuli, Villa Vicentina, Ruda, Fiumicello, Carlino, Gonars, Palmanova;*
- *Amministrazioni dei Comuni della provincia di Gorizia: Turriaco e San Canzian d’Isonzo;*

## 3 SEZIONE I - INQUADRAMENTO GENERALE

### 3.1 Obiettivi generali dell’opera

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.

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 16 di 203

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.

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<sup>2</sup> 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, 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.

<sup>2</sup> Rete di trasporto Transeuropea. Progetti e assi prioritari: 6 – Asse ferroviario Lione – Trieste – Divača/Koper – Divača – Lubiana – Budapest – confine Ucraino.

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	17 di 203

Relazione Generale

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.

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 Jugoslavia, 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 443/2001 “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)»<sup>3</sup>, classificate come parti di sottosistemi infrastrutturali il cui insieme rappresenta la griglia di priorità delle reti infrastrutturali.



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

<sup>3</sup> 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 ferroviarie 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.

	LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico  Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 19 di 203

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.

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 20 di 203

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 questa ottica, i principali progetti riguardano:

- Raddoppio della linea Udine - Palmanova (raccordi) - Cervignano Smistamento, che, una volta potenziata, consentirà un miglior collegamento verso sud con la linea storica (Trieste-Venezia) e verso nord con la linea Pontebbana;
- Studio di fattibilità della intera tratta Venezia – Trieste, approvato da RFI S.p.A. nell’Ottobre del 2003;
- Progettazione preliminare della tratta Ronchi dei Legionari - Trieste completa della deviazione della linea Udine-Monfalcone, dell’interconnessione di Lisert e del collegamento con la linea di cintura della città di Trieste
- Progettazione preliminare Quarto d’Altino/Meolo (interconnessione con linea lenta) – Portogruaro est, Mestre - Aeroporto Marco Polo ed interventi complementari di adeguamento del nodo di Mestre, e Aeroporto Marco Polo - Meolo.

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).

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



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	21 di 203

Relazione Generale

		pianura Padano-Veneta
	OS.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valorizzare la rete ferroviaria esistente nel suo complesso e nei suoi nodi quali lo Scalo smistamento di Cervignano</li> </ul>
Obiettivi concorrenti	OC.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Concorrere all'ammodernamento ed allo sviluppo del Paese</li> </ul>
	OC.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
	OC.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Concorrere alla diversione modale a favore del ferro, sia per il trasporto merci, sia per quello passeggeri di lunga percorrenza e locale</li> </ul>
	OC.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>Concorrere alla riduzione delle emissioni atmosferiche inquinanti ed al risanamento della qualità dell'aria</li> </ul>

**Tabella 4 Sintesi degli obiettivi di progetto**

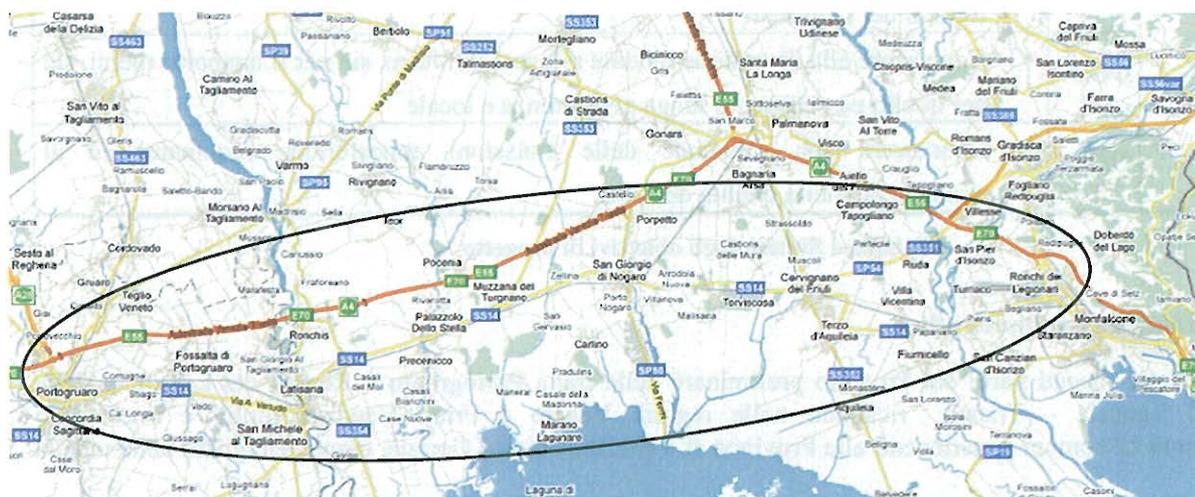
### 3.2 Inquadramento amministrativo

Le opere ferroviarie facenti parte del Progetto preliminare della tratta Portogruaro – Ronchi dei Legionari della Linea AV/AC Venezia – Trieste ricadono nelle regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia e interessano complessivamente 22 comuni appartenenti alle Province di Venezia, Udine e Gorizia, come dettagliato nella tabella seguente.

Regione	Province	Comuni
Veneto	Venezia	1. Fossalta di Portogruaro 2. Teglio Veneto 3. San Michele al Tagliamento
Friuli Venezia Giulia	Udine	4. Ronchis 5. Palazzolo dello stella 6. Teor 7. Pocenia 8. Muzzana del Turgnano 9. Castions di Strada 10. Porpetto 11. San Giorgio di Nogaro 12. Torviscosa 13. Bagnaria Arsà 14. Cervignano del Friuli 15. Villa Vicentina

		LINEA AV/AC					
		<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi del Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale		COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 22 di 203
		16. Ruda 17. Fiumicello 18. Carlino (interessato per il solo elettrodotto) 19. Gonars 20. Palmanova					
Gorizia		21. Turriaco 22. San Canzian d'Isonzo					

**Tabella 5 Quadro dei Comuni interessati dalle linee ferroviarie di progetto**



**Figura 3 – Inquadramento territoriale dell'area di intervento**

Le opere connesse la cui localizzazione è esterna al canale infrastrutturale delle nuove linee ferroviarie, sono rappresentate da:

- sistema di alimentazione elettrica, costituito dal rifacimento delle seguenti linee:
  - cavidotto, in linea aerea, di collegamento tra la SSE AV 2x25kV di Pocenja, all'altezza della chilometrica 19+600 della linea AV/AC, e il piazzale di passaggio da linea aerea a cavo d.t. posto all'altezza della chilometrica 25+200 della linea AV/AC; tale tratto corre in parallelo alla linea AV/AC; comuni interessati: Pocenja, Muzzana del Turgnano, Castions di Strada, Porpetto;
  - cavidotto in cavo dal piazzale di passaggio da linea aerea a cavo d.t., posto all'altezza della chilometrica 25+200 della linea AV/AC, alla sottostazione elettrica di San Giorgio di Nogaro (di RFI); i comuni interessati dalla linea in cavo sono Porpetto e San Giorgio di Nogaro;

	LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>												
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	<table border="1"> <tr> <td>COMMESSA</td> <td>LOTTO</td> <td>CODIFICA</td> <td>DOCUMENTO</td> <td>REV.</td> <td>FOGLIO</td> </tr> <tr> <td>L346</td> <td>00</td> <td>R 22 RG</td> <td>SA 00 0P 001</td> <td>A</td> <td>23 di 203</td> </tr> </table>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	23 di 203
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	23 di 203								

- seguendo lo stesso tracciato della linea esistente a S.T., la linea aerea doppia terna da 132 kV su unica palificata dalla sottostazione elettrica di San Giorgio di Nogaro alla sottostazione elettrica di Planais (ENEL); i comuni interessati sono San Giorgio di Nogaro e Carlino.

I Comuni interessati da dette opere sono:

<i>Regioni</i>	<i>Province</i>	<i>Comuni</i>
Friuli Venezia Giulia	Udine	1. Pocenia, 2. Muzzana del Turgnano, 3. Castions di Strada, 4. Porpetto 5. San Giorgio di Nogaro 6. Carlino

**Tabella 6 Quadro dei Comuni interessati dalle linee ferroviarie di progetto**

	LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00.0P.001	REV. A	FOGLIO 24 di 203

## 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

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 25 di 203

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 del 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 almeno 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 in entrambe le regioni. Ma come si vedrà, il PTRC del Veneto (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).

Per la regione Veneto, i contenuti vincolistici sono peraltro definiti anche nei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP). Infatti, in base a quanto stabilito 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, per la regione Veneto, 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

### 4.2.1 Regione Veneto

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

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 26 di 203

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<sup>4</sup> 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.

<sup>4</sup> L.R. 73/78, L.R. 1/82, L.R. 11/87



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 OP 001	A	27 di 203

Relazione Generale

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;

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
Relazione Generale	L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	28 di 203

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 nel piano d'area:

- 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).

Nella Regione Veneto, il tracciato ricade nella provincia di Venezia.

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.

Per quanto riguarda la **pianificazione di livello comunale**, nella regione Veneto il tracciato di progetto attraversa 3 comuni (Fossalta di Portogruaro, Teglio Veneto e San Michele al Tagliamento).

Nella tabella seguente, viene riportata la situazione programmatica all'interno delle diverse realtà amministrative:

Livello comunale	
<b>Fossalta di Portogruaro</b>	PRG approvato, con modifiche d'ufficio dalla Giunta Regionale del Veneto, con deliberazione Consiglio Comunale n. 6099 del 25.10.1991, successivamente rettificata con provvedimento n. 5140 del 03.09.1992 ai sensi dell' art. 45 della L.R. n. 61 del 27.06.1985 e successive modificazioni
<b>Teglio Veneto</b>	PRGC Approvazione DGRV n. 3559 del 23.06.1989, aggiornato con DCC n. 41 del 03.08.2001
<b>San Michele al Tagliamento</b>	Piano Regolatore Generale, approvato con deliberazione di Giunta Regionale n. 2362 in data 14.06.1975;

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 29 di 203
Prima Variante Generale approvata con DGR n. 6496 del 14.12.1982; Seconda Variante Generale approvata con DGR n. 938 del 26.2.1985.						

Tabella 7 – Stato dei PRG nei comuni interessati dal progetto

#### 4.2.2 Regione Friuli Venezia Giulia

La legislazione in materia urbanistica ha seguito un percorso storico che ha partire dagli anni '60 ha condotto, fino ad oggi, ad un vivo dibattito per la redazione di una nuova normativa che, tenendo conto delle mutate condizioni socio-economiche regionali, ridefinisse un nuovo modello di assetto e di governo del territorio.

La legge costituzionale 1/63 attribuisce potestà legislativa in materia urbanistica alla regione Friuli Venezia Giulia, configurando uno degli aspetti che differenziano le regioni a statuto speciale da quelle a statuto ordinario, per le quali detta materia rientra tra quelle a competenza concorrente.

In ragione di tale specialità, la Regione Friuli Venezia Giulia, potendo prescindere dal dettato della legge urbanistica nazionale, ha definito il proprio sistema pianificatorio, definendone, per ciascun livello, soggetti, competenze e strumenti.

A fronte delle diversità, in alcuni casi profonde, che intercorrono tra le tre successive leggi con le quali la Regione ha inteso definire il proprio sistema pianificatorio, è possibile affermare che il loro comune denominatore risiede nel tentativo di ricucire il divario di scale concettuali esistente tra pianificazione d'area vasta e pianificazione locale; tale tentativo di volta in volta si è tradotto in un ampliamento dell'ambito di interesse della pianificazione comunale o nella introduzione di strumenti particolareggiati in quella di livello regionale, configurando così diverse tipologie di approccio.

Alla prima tipologia di approccio è ascrivibile la prima legge urbanistica regionale (LR 23/68) che ricalcava l'impianto della Legge 1150/42 per il solo livello della pianificazione sovraordinato, il cui relativo strumento era difatti rappresentato dal piano urbanistico regionale (PUR); a livello subordinato, invece, la legge regionale prevedeva due distinti livelli di piani regolatori generali, uno di livello comprensoriale ed un altro di livello comunale.

Di segno opposto potemmo invece definire la scelta operata dalla successiva legge urbanistica (LR 30/72), la quale introduceva un complesso sistema pianificatorio contraddistinto dall'incremento dei piani di competenza regionale.

Accanto al Piano urbanistico regionale generale (PURG), erano previsti i "piani zonal", che avrebbero dovuto specificarne ed integrarne i contenuti per ciascuna delle zone socio economiche, e dai "piani particolareggiati regionale", per l'attuazione diretta del PURG nelle zone stabilite dai singoli piani zonal.

In questo quadro, a seguito della generalizzazione a tutto il territorio regionale dell'istituto dei comprensori urbanistici, la LR 30/72 prevedeva la sostituzione di tutti i piani regolatori generali di livello comunale con quelli comprensoriali.

**Dell'intero impianto previsto dalla LR 30/72, l'unico strumento che ha visto la luce, seppur con molte difficoltà, è stato il PURG.**

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 30 di 203

Un diverso approccio è quello posto alla base della legge urbanistica LR 52/91, che, in attuazione della Legge 8 Giugno 1990/142, attribuisce alla Provincia «i compiti di coordinamento territoriale sovracomunale e di specificazione delle indicazioni della pianificazione sovraordinata»<sup>5</sup>.

La legge individua quali soggetti della pianificazione territoriale ed urbanistica, la Regione, le Provincie ed i Comuni, indicando nel Piano Territoriale Regionale Generale (PTRG), nei Piani Territoriali Provinciali di Coordinamento (PTPC) e nei Piani Regolatori Generali Comunali (PRGC) i rispettivi strumenti attraverso i quali detti enti territoriali attuano la potestà pianificatoria.

Per quanto specificatamente riguarda il livello regionale, la architettura degli strumenti di pianificazione disegnata dalla 52/91 individua, oltre al PTRG<sup>6</sup>, che nei contenuti di fatto ricalca il PURG previsto dalla precedente legge urbanistica, i Piani Territoriali Regionali Particolareggiati<sup>7</sup> (PTRP) ed i Piani Territoriali Regionali Particolareggiati con contenuti paesistici ed ambientali<sup>8</sup>, riferiti a specifici ambiti territoriali individuati dallo stesso PTRG, in ragione di diversi criteri definiti negli articoli di legge ad essi relativi<sup>9</sup>.

Anche nella LR 52/91 è quindi possibile ravvisare uno dei tratti distintivi della attività legislativa della Regione Friuli Venezia Giulia, insito nel costante ricorso alla individuazione di strumenti particolareggiati di livello regionale, atti a specificare i contenuti del piano territoriale regionale.

Secondo questa logica, il tentativo di mediazione dei livelli territoriali e locali della pianificazione, compiuto nella precedente LR 30/72 attraverso i piani zonali e mediante la generalizzazione dell'istituto dei comprensori urbanistici, si attua - oltre che per mezzo della individuazione dei piani provinciali - mediante i PTRP i quali, con diverse valenze, hanno la funzione di specificare ed integrare le indicazioni del PTRG.

Anche per quanto concerne la **pianificazione di livello provinciale**, occorre sottolineare come la autonomia regionale abbia condotto ad una differente modalità di recepimento del dettato della 142/90, configurando un ulteriore tratto distintivo della legislazione urbanistica della Regione Friuli Venezia Giulia.

Detto tratto distintivo risiede nella definizione dell'ambito territoriale cui si riferiscono i piani provinciali, i quali non sono riferiti alla totalità del territorio provinciale, ma ad «ognuna delle aree sub-regionali indicate dal PTRG»<sup>10</sup>.

In base alla LR 52/91, ciascuna Provincia deve provvedere alla formazione di tanti PTPC quante sono le aree sub-regionali individuate in sede di Piano Territoriale Regionale Generale.

<sup>5</sup> LR 52/91 Art.2 "Soggetti e livelli di pianificazione"

<sup>6</sup> Al fine di regolare l'uso e l'assetto del territorio, secondo obiettivi di tutela e valorizzazione delle peculiarità ambientali, culturali economiche e sociali regionali, di sviluppo equilibrato degli insediamenti, e di controllo delle dinamiche di trasformazione delle strutture insediative, produttive e relazionali, il PTRG «ha la funzione di quadro di riferimento per gli strumenti di pianificazione di grado subordinato e per gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia del territorio regionale» (LR 52/91 Art. 5 "Contenuti").

<sup>7</sup> I PTRP, attuano la loro funzione di specificazione degli obiettivi della pianificazione territoriale generale, attraverso la indicazione degli elementi invarianti che prevalgono nei riguardi della pianificazione subordinata, o di quelli che possono essere autonomamente sviluppati da tale pianificazione, nonché arrivando fino alla specificazione progettuale degli interventi da effettuare entro i perimetri dei piani, delle misure da adottare nei territori contermini e delle fasi e modalità di realizzazione delle opere previste (LR 52/91, art. 12 "Funzioni").

<sup>8</sup> I PTRP con contenuti paesaggistici ed ambientali, predisposti dalla Regione attraverso accordi di programma con gli altri enti pubblici ed eventualmente soggetti privati interessati, definiscono «il quadro di trasformabilità delle aree interessate dal piano, delimitando le zone da sottoporre a vincoli specifici ed individuando gli interventi e le opere necessarie alla valorizzazione del territorio» (LR 52/91, art. 18 "PTRP con contenuti paesaggistici ed ambientali").

<sup>9</sup> Per quanto concerne i PTRP, i criteri in base ai quali il PTRG individua gli ambiti da assoggettare a detti piani sono all'art.12 individuati nell'integrazione ed attuazione del PTRG, nel raggiungimento di particolari obiettivi della politica territoriale e compatibili con le indicazioni del Piano predetto, per la definizione degli interventi in situazioni di emergenza, per la pianificazione di dettaglio delle aree ad alta sensibilità monumentale, ambientale e paesistica o ad alta intensità di sviluppo (LR 52/91, art. 12); i criteri di definizione degli ambiti per i quali il PTRG prevede la predisposizione dei PTRP con contenuti paesaggistici ed ambientali, consistono nel riconoscimento dell'esistenza di un particolare pregio paesistico ed ambientale (LR 52/91, art. 18)

<sup>10</sup> LR 52/91, art. 24 "Contenuti"

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico  Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 31 di 203

Tale preconditione, oltre a costituire -come detto- un fattore distintivo della legislazione regionale, ha di fatto condizionato la produzione pianificatoria delle singole Province le quali si sono trovate vincolate nella formazione del proprio piano territoriale provinciale alla preliminare redazione del PTRG da parte della Regione.

Infine, a livello della pianificazione territoriale comunale, i fattori che connotano la particolarità della esperienza legislativa regionale consistono certamente nel ruolo centrale attribuito ai Comuni che, come visto nel rapido escursus delle leggi urbanistiche succedutesi dal 1968 ad oggi, costituisce una costante della legislazione della Regione Friuli Venezia Giulia.

Come anticipato, l'unico strumento di pianificazione ordinaria di area vasta approvato, è rappresentato dal **Piano Urbanistico Regionale Generale, approvato nella sua stesura definitiva con DPGR n.0826/Pres del 15 Settembre 1978**, della cui scarsa attualità è testimonianza dall'impianto del Piano, ovviamente improntato al rispetto del sistema pianificatorio fissato dalla LR 30/72.

Nella parte della relazione del PURG dedicata alla "Metodologia di piano e concetti generali", oltre a sottolineare il ruolo avuto dalla LR 30/72 quale «principale supporto alla metodologia di piano»<sup>11</sup>, si sottolinea come «la articolazione del piano ai tre livelli, regionale, comprensoriale e comunale, costituisce l'ossatura portante del processo continuo di pianificazione e, per quanto detto, la sede elettiva dei momenti formativi e decisionali del piano e, quindi, anche della partecipazione»<sup>12</sup>.

In ragione di questa impostazione metodologica, il PURG, oltre a stabilire direttive e criteri metodologici per la pianificazione di grado subordinato, definisce l'assetto territoriale regionale attraverso la delimitazione dei parchi naturali e degli ambiti territoriali<sup>13</sup>, individuando nei piani zonali lo strumento, sia di «specificazione ed integrazione del piano generale limitata ad una singola zona socio-economica»<sup>14</sup>, sia di divisione di detta zona socio-economica in comprensori urbanistici e di previsione delle zone di rispetto all'interno delle quali il piano zonale viene attuato dalla Amministrazione regionale attraverso piani particolareggiati.

La centralità che lo strumento del piano zonale riveste all'interno dell'impianto del PURG è peraltro ribadita laddove si sottolinea che la fase zonale «ha un significato rilevante nella metodologia – del Piano – ed introduce un ulteriore momento di dibattito e partecipazione che consente ulteriori arricchimenti ed aggiustamenti nel processo di formazione del piano»<sup>15</sup>.

Esemplificazione di questo singolare meccanismo disegnato dal PURG è appunto il caso dei parchi naturali, la cui delimitazione è da intendersi come attività di solo «riconoscimento» della esistenza all'interno di determinate porzioni del territorio regionale di determinati caratteri storici, ambientali, o paesistici in ragione.

Sottolineando le differenze concettuali ed operative esistenti tra le fasi di «riconoscimento», «progetto» ed «attuazione», nella relazione di Piano si ribadisce che «nel piano regionale generale si attua il "riconoscimento"»

<sup>11</sup> PURG, Relazione "Metodologia di piano e concetti generali", pag. 8

<sup>12</sup> PURG, Relazione "Metodologia di piano e concetti generali", pag. 9

<sup>13</sup> In base alla particolare vocazione riconosciuta alle differenti porzioni del territorio, il PURG individua i seguenti 15 differenti ambiti territoriali: ambiti di tutela ambientale, ambiti di alta montagna, ambiti boschivi, ambiti silvo-zootecnici, ambiti di interesse agricolo-paesaggistico, ambiti di preminente interesse agricolo, ambiti di interesse agricolo, ambiti dei sistemi insediativi, ambiti degli agglomerati industriali di interesse regionale, ambiti dei demani sciabili, ambiti delle attrezzature commerciali di interesse regionale, ambiti delle attrezzature portuali di interesse regionale, ambiti delle attrezzature aeroportuali di interesse regionale, ambiti delle attrezzature di interscambio delle merci di interesse regionale.

<sup>14</sup> PURG, Relazione "Quadro normativo e questioni giuridiche", pag. 5

<sup>15</sup> PURG, Relazione "Metodologia di piano e concetti generali", pag. 9

	LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 32 di 203

delle zone a carattere storico, ambientale e paesistico, indicandosi i territori che dai piani zonali dovranno essere destinati a parchi naturali»<sup>16</sup>.

In questa ottica, la delimitazione operata dal PURG si configura come azione conseguente al solo riconoscimento della esistenza di determinati valori, la quale dovrà essere ulteriormente precisata ed integrata mediante i piani zonali, mentre le altre due successive fasi di progetto e di attuazione saranno svolte dai piani di conservazione e sviluppo.

Come premesso, l'intero assetto del sistema pianificatorio fissato dalla LR 30/72, e conseguentemente quello definito dal PURG che su detta legge si fonda, non ha mai avuto concretizzazione, non essendo mai stato approvato alcun piano zonale né essendo stati attuati i comprensori.

Venendo quindi a mancare i cardini sui quali si fondava la metodologia di Piano, è possibile affermare che il piano stesso, ancorché formalmente vigente, risulta di fatto superato.

**In realtà, la conclamata obsolescenza del PURG non discende soltanto dall'avvenuto superamento dei suoi aspetti procedurali, quanto soprattutto dall'esaurirsi della sua parte contenutistica relativa,** sia all'obbligo di adeguamento degli strumenti urbanistici comunali, sia alle previsioni in esso contenute.

Se per quanto concerne il primo aspetto, è possibile affermare che, seppur con molte difficoltà, il processo di adeguamento degli strumenti di pianificazione locale si è ormai concluso da oltre un decennio, del superamento delle previsioni del PURG ne è testimonianza il diverso assetto del sistema delle aree protette regionali, conseguente alla emanazione della LR 42/96.

In questa sede ci si limita ad evidenziare che il sistema di aree soggette a particolare regime di tutela definito PURG (parchi naturali ed ambiti di tutela ambientale) è stato di fatto profondamente mutato dalla ora citata legge regionale che dei quattordici parchi naturali previsti dal Piano ne ha istituiti soltanto due, ed ha riarticolato gli ambiti di tutela in riserve naturali ed aree di rilevante interesse ambientale.

L'esigenza di dotarsi di un nuovo strumento di pianificazione in grado di rispondere alle nuove esigenze espresse dal territorio, risiede nel lavoro che l'Amministrazione regionale ha svolto tra la fine degli anni Novanta e i primi anni Duemila, concretizzatosi dapprima nella formulazione del Progetto di Piano Urbanistico Regionale (PTRG, Maggio 1997) e successivamente nella Ipotesi di Piano Territoriale Regionale Strategico (PTRS, relazione di seconda fase Aprile 2002), intesa quale revisione del Progetto di PTRG '97.

Agli inizi degli anni Novanta, la Regione, volendo adempiere al dettato della nuova legge urbanistica regionale e così superare il Piano Urbanistico Regionale Generale, aveva dato inizio al processo di formazione del nuovo piano, conclusosi con la redazione del Progetto di PTRG del Maggio 1997.

Questo progetto, tuttavia, «risultando ormai inadeguato rispetto allo stato del dibattito culturale, scientifico e politico-amministrativo che nel frattempo si era prodotto»<sup>17</sup>, non è mai stato oggetto di adozione da parte della Giunta regionale.

<sup>16</sup> PURG, Relazione "Quadro normativo e questioni giuridiche", pag. 5

<sup>17</sup> PTRS, Relazione "Preambolo generale", pag. 9

	LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico  Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 33 di 203

In ragione di ciò, la Regione ha aperto una nuova fase del processo di formazione del suo nuovo strumento di pianificazione territoriale, volta a rivedere alcuni contenuti e criteri di impostazione del progetto di piano, in osservanza degli indirizzi a tale proposito elaborati dalla stessa Giunta regionale.

In questa prospettiva, è stato affidato l'incarico alla Università di Udine la quale, a seguito di una preliminare attività di verifica dello stato delle conoscenze e delle modalità attraverso le quali operare la revisione del PTRG '97, ha elaborato quattro distinti modelli alternativi di Piano, dei quali poi è stato scelto dalla Regione quello denominato "strategico".

La adozione del modello strategico, oltre a configurare la necessità di una nuova e diversa fase conoscitiva, ha determinato il prodursi di una situazione di non rispondenza tra il piano in fieri e la legislazione vigente, non essendo previsto da alcuna legge regionale un piano regionale strategico e non essendo tanto meno assimilabile nei contenuti al PTRG previsto dalla vigente LR 52/91.

Questa mancata rispondenza ha aperto quindi una nuova fase di dibattito intorno alla formazione dello strumento che dovrà sostituire il PURG, la quale tuttavia, anziché essere limitata ai soli contenuti del nuovo strumento di pianificazione, ha investito anche la riforma della legislazione urbanistica, così come evidenziato dal recente documento elaborato dalla Amministrazione regionale<sup>18</sup>.

Nel citato documento si sottolinea che la scelta fatta dalla Giunta Regionale di elaborare il nuovo piano territoriale regionale secondo una impostazione radicalmente diversa da quella prevista nella vigente LR 52/91, «ha determinato la necessità di por mano, da una parte, ad una ridefinizione del quadro regionale di governo del territorio nel suo complesso, dall'altra, come logica conseguenza, alla contestuale revisione della legge urbanistica regionale, per adeguarla al nuovo orientamento emerso»<sup>19</sup>.

In considerazione di quanto fin qui detto, è possibile affermare la effettiva impossibilità esistente ad individuare, in alcuno degli strumenti di pianificazione territoriale elencati, il modello di assetto territoriale e le scelte di pianificazione territoriale assunte dalla Regione Friuli Venezia Giulia.

Se è pur vero che il PURG costituisce l'unico piano vigente, la sua conclamata e comprovata inattualità lo rendono anacronistico, in quanto gli strumenti che gli si sono succeduti o risultano superati, come il PTRG '97 che peraltro non è mai stato perfezionato da una adozione di Giunta, o sono ancora in bozza, quale la Ipotesi di PTRS, giunto alle seconda delle tre fasi di lavoro previste.

In questo quadro, incerto e indeterminato, si è innestata l'apertura del dibattito disciplinare e politico sulla riforma della legge urbanistica regionale teso a configurare un sistema di pianificazione territoriale ed urbanistica del tutto diverso da quello fissato dalla LR 52/91 e che ha portato alla **nuova legge urbanistica del Friuli Venezia Giulia n. 5 del 23 febbraio 2007** (BUR n. 9 del 28 febbraio 2007) attualmente vigente.

Nel programma del governo regionale la questione del territorio e dell'urbanistica ha avuto una collocazione centrale, indirizzata alla accelerazione del programma riformatore.

Le finalità alla base della nuova politica di governo fanno riferimento ai seguenti aspetti:

<sup>18</sup> Il documento in questione è stato redatto in occasione del workshop, tenutosi a Trieste nel Settembre dello scorso anno

<sup>19</sup> Linee guida per la nuova legge regionale per il governo del territorio, pag. 3

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 34 di 203

1. sviluppo sociale, economico e culturale delle comunità locali e di quella regionale nel suo complesso, compatibilmente con l'equilibrato uso del territorio, la salvaguardia dell'ambiente e l'uso attento di ogni tipo di risorsa (sviluppo sostenibile);
2. capacità di competere in un contesto geopolitico più ampio ed elaborazione di politiche territoriali condivise ed armonizzate con le altre regioni confinanti (nazionali e transnazionali);
3. garanzia generalizzata in tutto il territorio regionale di accesso alle infrastrutture;
4. tutela e valorizzazione del patrimonio naturale e culturale;
5. integrazione tra le scelte di trasformazione territoriale e quelle della programmazione economica.

Tali obiettivi rappresentano aspetti ormai riconosciuti ed accettati ed in quanto tali permettono collegamenti ed integrazioni con le politiche territoriali di molte altre realtà regionali, sia italiane che nell'ambito europeo.

Alla vigilia di una fase di profondo mutamento dell'Unione Europea che deriva dall'allargamento della Comunità a nuovi Stati e dall'intensificazione dei processi di apertura a Est, il Friuli Venezia Giulia è proiettato verso nuovi scenari ai quali avvicinarsi valorizzando la propria particolare collocazione geografica e rafforzando la cooperazione transfrontaliera.

Per la Regione Friuli Venezia Giulia la capacità di cogliere queste opportunità complessive di crescita e di miglioramento della qualità della vita presuppone, pertanto, la definizione di un coerente quadro programmatico che individui nuovi indirizzi per gli assetti istituzionali e per le politiche di intervento.

In tal senso, il potenziamento del sistema interno, nazionale e internazionale delle infrastrutture di trasporto rappresenta un passaggio strategico per le opportunità di sviluppo del Friuli Venezia Giulia.

Un disegno di legge presentato dalla Giunta regionale nel 2005 (parte di un più ampio progetto di riforma della materia urbanistica) ha ipotizzato l'avvio immediato delle procedure di formazione del nuovo piano territoriale regionale, con metodologie e contenuti diversi da quelli previsti dalla vigente disciplina regolata dalla legge regionale 19 novembre 1991, n. 52, delineando anche i principi di maggior rilievo cui deve attenersi il nuovo piano.

Nello specifico, in armonia con il dettato costituzionale che assegna agli Enti pubblici ruoli diversi ma eguale dignità, esso riconosceva ai Comuni le funzioni di pianificazione territoriale e alla Regione le sole attribuzioni in materia di risorse essenziali di interesse regionale.

Le risorse essenziali definite in via generale erano:

- aria, acqua, suolo ed ecosistemi della fauna e della flora;
- paesaggio e documenti della cultura;
- sistemi infrastrutturali e tecnologici;
- sistemi degli insediamenti.

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 35 di 203

Al fine di poter avviare la redazione del Piano Territoriale Regionale, in data 13 dicembre 2005, è stata emanata la L.R. n. 30 “Norme in materia di piano territoriale regionale” che disciplina finalità generali e strategiche, definizioni, contenuti ed elementi, formazione, adozione ed approvazione del PTR, nonché le attribuzioni facenti capo a Regione e Comuni per tale materia.

La Giunta regionale ha approvato il Documento preliminare del Piano Territoriale Regionale con deliberazione n. 246 del 10 febbraio 2006.

La vigente legge urbanistica stabilisce i criteri per individuare le soglie oltre le quali la Regione svolge le funzioni della pianificazione della tutela e dell’impiego delle risorse essenziali di interesse regionale e fissa obiettivi della pianificazione regionale quali la conservazione e la valorizzazione del territorio regionale e le migliori condizioni per il contenimento del consumo del suolo e dell’energia, nonché per lo sviluppo delle fonti energetiche alternative.

Il Piano Territoriale Regionale esprime la valenza paesaggistica di cui all’articolo 135 del Dlgs 42/2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio) e contiene prescrizioni finalizzate alla tutela delle aree di interesse naturalistico e paesaggistico.

Per la pianificazione comunale essa prevede due livelli, strutturale e operativo, e riduce significativamente il ruolo delle Province, con l’attribuzione ai Comuni di diverse competenze.

Il Piano Strutturale Comunale, che ha durata indeterminata, costituisce il quadro conoscitivo del territorio comunale indispensabile alla definizione delle strategie e delle azioni per lo sviluppo, e per conservazione e valorizzazione delle risorse essenziali. Inoltre il Piano Strutturale Comunale definisce le metodologie e gli ambiti di perequazione urbanistica, compensazione urbanistica e compensazione territoriale.

Lo strumento esecutivo è il Piano Operativo Comunale, che ripartisce il territorio comunale in zone omogenee con relative destinazioni d’uso ed indici edilizi, ha efficacia conformativa della proprietà, stabilisce norme tecniche di attuazione degli interventi e disciplina gli interventi da attuare con la tecnica della perequazione urbanistica.

**Il nuovo Piano Territoriale Regionale del Friuli Venezia Giulia è stato quindi adottato con DPR n. 0329/Pres. del 16 ottobre 2007.**

A fronte dell’assetto normativo regionale descritto nel presente paragrafo, e della relativa attuazione che ha visto un PURG approvato oltre trenta anni fa e di fatto decisamente obsoleto e superato, nel presente Quadro di riferimento si è scelto di trattare il nuovo PTR adottato ai fini della individuazione dei rapporti di coerenza tra il progetto e gli strumenti di pianificazione ordinaria di livello territoriale.

Si è visto poi che come la pianificazione ordinaria di livello provinciale non sia mai stata attuata. Infatti, essendo prevista dalla precedente legge urbanistica regionale la clausola in ragione della quale i Piani Territoriale Provinciali di Coordinamento erano legati alle aree sub – regionali individuate dal PTRG, in assenza dello strumento regionale e, conseguentemente, della individuazione di dette aree sub – regionali, è stato impossibile, da parte delle Province, procedere alla attività di formazione dei propri strumenti di pianificazione.

Dopo di ch , la nuova legge urbanistica regionale ha escluso, come si   visto, le provincie dalla architettura pianificatoria da attuare nel contesto regionale.



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	36 di 203

Relazione Generale

Per quanto concerne gli strumenti di pianificazione comunale, il confronto degli stessi con l'opera appare destinato ad essere improntato più sulla verifica di conformità, intesa quale strumento attraverso il quale individuare i potenziali impatti tra la infrastruttura di progetto ed il sistema degli usi programmati del suolo, che non certo su quella delle coerenze con gli obiettivi, i quali è a priori possibile presumere rispondano ad un sistema di valori locali o localistici, che mal si coniuga con la prospettiva internazionale propria dell'opera in esame.

Nella Regione Friuli Venezia Giulia, il tracciato ricade nelle provincie di Udine e Gorizia.

Per quanto riguarda la pianificazione di livello comunale, nella regione Friuli Venezia Giulia il tracciato di progetto attraversa 19 comuni (Ronchis, Palazzolo dello Stella, Teor, Pocenia, Muzzana del Turgnano, Castions di Strada, Porpetto, San Giorgio di Nogaro, Torviscosa, Bagnaria Arsa, Cervignano del Friuli, Villa Vicentina, Ruda, Fiumicello, Carlino, Gonars, Palmanova nella provincia di Udine, Turriaco e San Canzian d'Isonzo nella provincia di Gorizia).

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:

#### PIANI REGOLATORI GENERALI COMUNALI

<b>Ronchis</b>	PRG: approvato con D.C.C. n° 26 del 02/08/2002; variante n° 21, approvata con D. C.C. n° 20 del 26/04/2010
<b>Palazzolo dello Stella</b>	PRG: approvato D.G.R.V. n° 13743 del 18/8/1966; variante generale (n° 43) Approvata con D.G.R.V. n° 32 del 17/7/06 entrata in vigore l' 11/01/07
<b>Teor</b>	PRG approvato con D.G.R.V. n° 198 del 29/1/1999
<b>Pocenia</b>	PRG: approvato con D.G.R.V. n° 38 del 29/09/2003
<b>Muzzana del Turgnano</b>	PRG: variante generale approvata con D.C.C. n° 46 del 10/10/2000 aggiornato alla variante n° 3 approvata con D. G. C. n° del 10/02/2010
<b>Castions di Strada</b>	PRG: variante n° 8 adottata con D. C.C. n° 7 del 19/02/2008 e approvata con D C.C. n° 13 del 29/05/2009
<b>Porpetto</b>	PRG Comunale approvato con D.P.G.R. n. 045/Pres. del 24.02.2003, ( B.U.R. n. 12 del 19.03.2003)
<b>San Giorgio di Nogaro</b>	PRG: Variante Generale approvata con Delibera della Giunta Regionale n°185 del 02/02.2007 e aggiornato alla variante n°3 approvata con Delibera del Consiglio Comunale n° 61 del 18/07/2007
<b>Torviscosa</b>	PRG: approvato con DCC n. 12 del 14/04/1999, con DCC n. 31 del 20/07/1999 e con DGR n. 2503 del 06/08/1999
<b>Bagnaria Arsa</b>	PRG: variante n° 12 approvata con D.C.C n° 20 del 04/07/2009
<b>Cervignano del Friuli</b>	PRG: adottato con D.C.C. n° 20 del 24/02/2006 approvata con D.C.C. n° 50 del 09/06/2006 in vigore dal: 28.09.2006 aggiornamento: 28/09/2006

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 37 di 203
<b>Villa Vicentina</b>	PRG: approvata variante generale con D.C.C. n° 43 del 3/11/2005					
<b>Ruda</b>	PRG approvato con deliberazione consigliere n. 34 del 01.08.2006					
<b>Fiumicello</b>	PRG: Approvato con D.C.C. n°34 del 31/08/2007					
<b>Carlino</b>	PRG approvato con Delibera Consigliere n. 13 del 15/04/2004 (BUR n. 33 del 18/08/2004)					
<b>Gonars</b>	PRG: Approvato con D.C.C. n° 19 del 26/05/2009					
<b>Palmanova</b>	PRG approvato con deliberazione consiliare n.15 del 23 04 2001. Conforme alle varianti approvate da n. 34 a n. 43.					
<b>Turriaco</b>	PRG: Variante Generale approvata con D.C.C. n°10 del 27/06/2005					
<b>San Canzian d’Isonzo</b>	Variante Generale al PRGC approvata con D.G.R. n. 185 del 02.02.2007 e aggiornato alla var. n.3 appr. con D.C.C. n. 61 del 18.07.2007					

**Tabella 8 – Stato di attuazione dei PRG nei comuni interessati dal progetto**

### 4.3 Pianificazione settoriale

#### 4.3.1 Pianificazione nel settore dei trasporti

Per definire il quadro programmatico relativo al settore dei trasporti si è partiti dalla ricognizione delle indicazioni fornite a livello comunitario in merito alla politica dei trasporti, alla rete dei trasporti transeuropea e ai relativi corridoi infrastrutturali.

Sono pertanto stati esaminati documenti comunitari, nazionali e regionali.

Per quanto riguarda le prime due categorie, i documenti esaminati sono i seguenti:

- Gli indirizzi forniti dall’Unione europea (Libro Bianco del 1992; Libro Bianco del 1993; politica dei trasporti nelle conferenze paneuropee di Praga – 1991- , Creta – 1994 -, Helsinki – 1997 -; Master Plan delle infrastrutture dei trasporti della nuova Europa del 2003; Libro Verde del 2009)
- Il Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche del 2001
- Piano Generale dei Trasporti (PGT) approvato con DPR 14 marzo 2001 (G.U. n. 163 del 16 luglio 2001)
- Gli accordi interistituzionali e di programma di varia natura e tra diversi soggetti, che interessano il progetto.

##### 4.3.1.1 Regione Veneto

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

- Piano Regionale Trasporti Veneto (PRT)

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 38 di 203

- Piano Territoriale di Coordinamento Regionale Provincia di Venezia (PTRC)

Il 1° Piano Regionale dei Trasporti (PRT) del Veneto, 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.

#### 4.3.1.2 Regione Friuli Venezia Giulia

La pianificazione regionale del settore dei trasporti trova la sua regolamentazione nella LR 41/86 recante "Piano regionale integrato trasporti e pianificazione, disciplina ed organizzazione del trasporto di interesse regionale", ed in particolare negli articoli 1 e 2, dove si definisce il Piano Regionale Integrato Trasporti (PRIT) come una sorta di piano quadro che si attua per singoli piani di settore dedicati ai singoli modi di trasporto e nel dettaglio specificati dal Piano stesso.

Prima di passare alla illustrazione degli esiti che nella attuazione ha avuto il dettato legislativo e di svolgere alcune brevi considerazioni circa la sua attualità, occorre sottolineare alcuni aspetti concettuali contenuti nella citata legge regionale.

Tra detti aspetti, il primo consiste nel riconoscimento nei confronti del sistema regionale dei trasporti del «carattere di strumento essenziale al conseguimento degli obiettivi della programmazione economico-sociale ed un ruolo propulsivo per lo sviluppo economico regionale, con particolare riferimento al soddisfacimento della mobilità delle

	LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 39 di 203

persone e delle merci ed al conseguimento di una maggiore efficienza e competitività del sistema produttivo regionale»<sup>20</sup>.

La LR 41/86, quindi, oltre a collocarlo nella sua naturale prospettiva di strumento per il soddisfacimento delle esigenze di mobilità di persone e merci, pone il sistema regionale dei trasporti in stretta relazione con gli obiettivi della programmazione socio-economica e della pianificazione territoriale, ed in particolare con quello relativo alla maggiore efficienza e competitività del sistema produttivo regionale.

Il secondo aspetto concettuale che qui preme sottolineare riguarda i criteri, a cui dovranno informarsi il PRIT e le modalità di intervento da questo previste al fine dell'accrescimento dei livelli di accessibilità, che la legge individuava nella «integrazione» e nella «specializzazione funzionale» dei vari modi di trasporto.

Anticipando i criteri informativi del Piano e delle scelte che questo compierà, la legge regionale si configura quindi come una sorta di documento di indirizzo volto ad orientare la pianificazione dei trasporti in direzione della intermodalità e della specializzazione funzionale, aspetto quest'ultimo che riveste particolare rilevanza nell'ottica della presente relazione.

Passando ora dall'ambito della legislazione a quello della attuazione, anche in questo caso si evidenzia come il quadro della strumentazione regionale, anche in materia di trasporti, sconta una anzianità di formazione, che lo rende di fatto inadeguato di fronte ai profondi mutamenti politici, economici, territoriali, nonché disciplinari, che hanno caratterizzato gli ultimi decenni.

Tale considerazione, la cui validità è di per sé stessa evidente, assume particolare pregnanza proprio nel caso del contesto friulano, in ragione del suo naturale prospettarsi verso una regione, quale quella dei paesi balcanici, il cui scenario socio economico è profondamente mutato nel corso degli ultimi anni.

Lo stato vigente della pianificazione dei trasporti è costituito dal **Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT), approvato con decreto del Presidente della Giunta Regionale n.530 del 9 Dicembre 1988.**

Il PRIT si articola in tre sezioni, delle quali la prima è volta alla descrizione del "Sistema attuale di trasporto della Regione Friuli Venezia Giulia", mentre le altre due hanno una valenza programmatica, essendo dedicate a "Gli obiettivi di Piano e lo sviluppo della domanda di trasporto" (Sezione II) e a "Le linee di azione e gli interventi di Piano" (Sezione III).

Il sistema degli obiettivi del PRIT è articolato in tre obiettivi generali ed in obiettivi di settore per ciascuno dei sistemi di trasporto.

Gli obiettivi di livello generale, che, «integrandosi mutuamente, esprimono l'obiettivo di ordine superiore, consistente nella esigenza di conseguire una posizione di maggiore centralità del territorio regionale, sia a livello nazionale che comunitario»<sup>21</sup>, sono dal Piano così enunciati:

1. Attenuazione della marginalità geografica della regione rispetto al resto del territorio nazionale e della perifericità rispetto all'area continentale della CEE.

<sup>20</sup> LR 41/86, art. 1 "Finalità generali e strumenti della pianificazione dei trasporti"

<sup>21</sup> PRIT, Sez. II pag.30

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 40 di 203

2. Qualificazione della presenza della regione nell'ambito della CEE e valorizzazione del ruolo di servizio della regione nei confronti delle relazioni economiche e commerciali tra paesi della CEE e dell'area Centro Europea ed i paesi del Mediterraneo Orientale.

3. Miglioramento del sistema relazionale della regione.

Per quanto riguarda gli obiettivi di settore relativi al comparto ferroviario, questi riguardano in primo luogo nel «favorire una maggiore utilizzazione della ferrovia nel trasporto pubblico locale delle persone, attraverso opportuni interventi infrastrutturali ed organizzativi, aventi lo scopo di promuovere il coordinamento e l'integrazione tra i servizi resi dal trasporto ferroviario e quelli degli altri modi di trasporto pubblici e privati»<sup>22</sup>.

A questa ottica, che -come già detto- il Piano relaziona strettamente al tema del contenimento dell'impatto sull'ambiente derivante da ulteriori espansioni della motorizzazione privata, si ascrive inoltre «il perfezionamento della accessibilità terrestre dell'aeroporto regionale dai vari quadranti del territorio, anche in vista di una effettiva estensione dell'offerta di trasporto aereo a tutti i componenti della comunità regionale»<sup>23</sup>.

Per quanto concerne gli interventi di Piano e segnatamente per quelli relativi al sistema ferroviario (Sez. III), le indicazioni di Piano, oltreché essere conseguenti con gli obiettivi generali e di settore prima descritti, trovano riscontro in una serie di considerazioni, così sinteticamente riassumibili:

- La necessità di dare risposta alle allora recenti disposizioni delle autorità austriache tese a precludere il transito degli automezzi pesanti sul proprio territorio nazionale;
- La costante crescita del traffico merci, testimoniata dalla realizzazione dello scalo di Cervignano che assieme agli scali posti in prossimità di Villacco e di Lubiana, andranno a formare un sistema di impianti intermodali di indubbio interesse per lo sviluppo armonico di tale comparto in proiezione anche ai più accentuati scambi con i Paesi dell'Est»<sup>24</sup>;
- La necessità, per quanto riguarda il trasporto passeggeri, di «interventi tesi al raggiungimento di una maggior velocizzazione delle linee sulle direttrici principali»<sup>25</sup> unitamente a quella di creare «un sistema cadenzato sulle direttrici Trieste-Gorizia-Udine-Pordenone e Trieste-Cervignano-Udine-Tarvisio».

In conclusione, ciò che si evidenzia dalla lettura del Piano è sinteticamente individuabile in un duplice ordine di aspetti. Il primo aspetto riguarda la volontà di attribuire alla regione un ruolo centrale nel sistema dei traffici, soprattutto merci, con i Paesi continentali e del Centro Europa e con quelli dell'area mediterranea.

Il fatto che una tale esigenza fosse già fortemente avvertita in un periodo storico in cui le relazioni tra i due emisferi geopolitici, nei quali era allora articolata l'Europa, erano ancora limitate (all'epoca della redazione del Piano, l'Europa era ancora divisa nei due emisferi di gravitazione occidentale e sovietica), mostra la importanza attribuita

<sup>22</sup> PRIT, Sez. II pag.34

<sup>23</sup> PRIT, Sez. II pag.34

<sup>24</sup> PRIT, Sez. III pag.4

<sup>25</sup> PRIT, Sez. III pag.4

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 41 di 203

dalla Amministrazione regionale alla capacità di «richiamare consistenti quote di traffici»<sup>26</sup>, anche in funzione delle sinergie attivabili con il sistema portuale regionale.

In questa ottica, l'incremento delle prestazioni offerte dal sistema infrastrutturale ed in particolare da quello ferroviario rappresentano lo strumento attraverso il quale conseguire quella «permeabilità del territorio specie ai traffici di lunga distanza»<sup>27</sup>, a sua volta finalizzata a proiettare la regione all'interno delle relazioni economiche commerciali intercorrenti tra i Paesi del Centro Europa, quelli –come si diceva all'ora- dell'Europa dell'Est ed infine quelli dell'area mediterranea.

Il secondo aspetto risiede nella incentivazione a «l'uso dei modi di trasporto in grado di assicurare una maggiore salvaguardia ambientale»<sup>28</sup> e nella connessa limitazione di ulteriori espansioni della motorizzazione privata, conseguenti al potenziamento del trasporto locale su ferro previsto dal Piano.

A tale riguardo occorre ricordare, in primo luogo, che la creazione della nuova linea AV/AC e la conseguente riduzione dei traffici oggi gravitanti sulla linea storica, ne consentiranno un utilizzo a livello locale.

Pur con gli ovvi limiti di una semplificazione così spinta, tali considerazioni consentono di affermare che, nonostante tra gli obiettivi generali del Piano Regionale Integrato Trasporti ne siano individuati alcuni ancora apparentemente validi ed attuali, quali la «qualificazione e valorizzazione del ruolo transitorio della regione»<sup>29</sup>, in realtà il Piano si fonda su una serie di presupposti che lo rendono di fatto inadeguato ad esprimere il sistema degli obiettivi perseguiti nella politica regionale dei trasporti ed il conseguente modello di assetto assunto dalla Amministrazione regionale.

Al di là della individuazione all'anno 2000 dello scenario temporale cui riferire le previsioni di crescita della domanda di traffico<sup>30</sup> o della definizione del termine della efficacia del piano in dieci anni<sup>31</sup>, proprio una più attenta lettura degli obiettivi generali del Piano da conto dello scollamento verificatosi tra il contesto nel quale detti obiettivi sono stati formulati e quello con il quale si confronta oggi la regione friulana.

- ✓ In particolare, l'obiettivo relativo alla «attenuazione della marginalità geografica della regione rispetto al resto del territorio italiano e la sua perifericità rispetto all'area continentale della CEE» si inquadra all'interno della «prospettiva di mitigare gli effetti della configurazione dei confini politico-economici che sfavorisce la regione rispetto ad altri territori»<sup>32</sup>, condizione quest'ultima oggi totalmente mutata.
- ✓ Come prima accennato, il diverso ruolo dei Paesi dell'area balcanica ha ribaltato la situazione geopolitica regionale assunta a base del PRIT, mutando la lamentata marginalità in centralità ed aggiungendo alla preferenziale direttrice di traffico Nord – Sud quella Est-Ovest<sup>33</sup>.

<sup>26</sup> PRIT, Sez. II pag.32

<sup>27</sup> PRIT, Sez. II pag.28

<sup>28</sup> PRIT, Sez. II pag.28

<sup>29</sup> PRIT, Relazione "Obiettivi generali del Piano" pag. II.27

<sup>30</sup> Il PRIT è articolato in quattro sezioni delle quali nella seconda, a monte della ricostruzione del quadro di riferimento territoriale e politico nel quale il Piano dovrà operare e della definizione degli obiettivi generali, è delineato lo scenario della mobilità all'anno 2000 secondo linee di tendenza neutrali e linee programmatiche.

<sup>31</sup> LR 41/86, art. 2 "Contenuti del Piano Regionale Integrato Trasporti" fissa in dieci anni il termine di efficacia del PRIT

<sup>32</sup> PRIT, Relazione "Obiettivi generali del Piano" pag. II.27

<sup>33</sup> A conforto di quanto affermato si sottolinea che la ben più recente Intesa Generale Quadro in premessa afferma che «il territorio regionale, per la sua posizione, già oggi svolge una significativa funzione di raccordo trasversale e longitudinale».

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 42 di 203

- ✓ Analogamente, da una più attenta considerazione dell'obiettivo riguardante la qualificazione e valorizzazione del ruolo svolto dalla regione nei transiti, emerge come questo sia unicamente riferito alla valorizzazione del «ruolo di servizio - della Regione - nei confronti delle relazioni economiche e commerciali tra i Paesi continentali comunitari e del Centro Europa e quelli dell'area mediterranea»<sup>34</sup>.
- ✓ In ultimo, anche il «miglioramento del sistema relazionale», che rappresenta l'ultimo dei tre obiettivi generali individuati dal Piano, presenta caratteri di generalità ed aspecificità tali da non renderlo rappresentativo delle politiche sottese al Piano.

È quindi possibile concludere **che ciò che rende oggi inattuale il PRIT vigente risiede nei presupposti sui quali esso è stato fondato.**

In altri termini, la valutazione di inattualità del PRIT non risiede nelle conseguenze cui questo giunge, ossia nel modello di assetto infrastrutturale adottato e nei conseguenti interventi previsti, ma si colloca a monte di essi ed in primo luogo nel contesto geopolitico da cui originano le scelte di Piano e nella diversità che tale contesto presenta rispetto a quello attuale.

La inattualità del PRIT '88 è peraltro implicitamente confermata dalla Regione stessa, la quale nel corso degli ultimi anni ha approntato diversi studi per la redazione del nuovo PRIT, i quali tuttavia non hanno mai completato il loro processo formativo nemmeno a livello della richiesta adozione di Giunta, restando pertanto dei meri documenti interni alla Amministrazione.

**Ulteriore riscontro della non aderenza del PRIT al mutato contesto lo si può inoltre evincere dalla pressoché totale inesistenza di alcun riferimento a detto Piano nei recenti documenti di programmazione interistituzionale, quali la Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Friuli Venezia Giulia.**

Nella premessa della citata Intesa, dove è condotta una utilissima ricostruzione di tutti gli antefatti di diversa natura che ne sono alla base, è presente soltanto un unico e generico riferimento al PRIT, a fronte del ben più ampio spazio dedicato alla rassegna dei fattori geo-economici, dell'assetto infrastrutturale e trasportistico determinato dalla rete TEN, e del processo programmatico attivato dalla Legge Obiettivo.

Analogo riscontro è possibile avere dalla lettura di un altro recente documento di programmazione sopranazionale, il **Processo verbale dell'incontro tra i Ministri dei trasporti di Italia e Slovenia tenutosi nel Febbraio 2001**, dove, alla totale assenza di qualsiasi riferimento al PRIT, fa riscontro il richiamo agli esiti delle Conferenze Paneuropee dei Trasporti e del Protocollo d'Intesa del Corridoio 5 firmato a Trieste nel 1996.

A fronte di tali argomentazioni, è pertanto possibile arrivare ad un duplice ordine di conclusioni.

La prima risiede nella **impossibilità di assumere il Piano Regionale Integrato Trasporti ai fini della verifica dei rapporti di coerenza tra opera ed obiettivi degli strumenti di pianificazione trasporti**, in quanto qualsiasi riferimento ad uno strumento che, come quello in questione, trova fondamento in un contesto così profondamente differente da quello attuale, sarebbe foriero di conclusioni distorte, a prescindere dal loro segno.

La seconda considerazione attiene i documenti che, in alternativa al PRIT, è sembrato possibile utilizzare ai fini di detta verifica, individuati, a livello della pianificazione regionale, nella citata Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Friuli Venezia Giulia, in quanto detto documento, pur non configurandosi formalmente come strumento di

<sup>34</sup> PRIT, Relazione "Obiettivi generali del Piano" pag. II.28

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
Relazione Generale	L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	43 di 203

pianificazione, è stato considerato effettivamente rappresentativo delle attuali politiche ed obiettivi espressi dalla Regione Friuli Venezia Giulia in materia di trasporti.

Infine, la Giunta Regionale con DGR 1250 del 28 maggio 2009, approvando il **Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità, delle merci e della logistica**, ha definito che la pianificazione del sistema regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica si sviluppi congiuntamente e converga in uno strumento pianificatorio unitario, articolato, in una sezione dedicata al Sistema regionale delle infrastrutture di trasporto e in un'altra sezione dedicata al Sistema regionale della mobilità delle merci e della logistica.

Il Piano disegna lo sviluppo strategico dell'intero sistema attraverso due principali direzioni: il potenziamento delle infrastrutture di trasporto e la promozione della mobilità delle merci e della logistica, puntando fortemente sull'integrazione delle modalità di trasporto, sia esso su strada, o ferroviario, marittimo o aereo e della messa a sistema delle infrastrutture.

#### 4.3.2 Pianificazione di tutela ambientale

##### 4.3.2.1 Regione Veneto

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 Inquinatae – 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

	LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 44 di 203

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 presentano 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 artificiali d'acqua, permanenti o transitorie comprese zone di acqua marina la cui profondità, quando c'è bassa marea, non superi i sei metri che, per le loro caratteristiche, possono essere considerate di importanza internazionale ai sensi della convenzione di Ramsar.

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

**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.

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 45 di 203

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.

#### 4.3.2.2 Regione Friuli Venezia Giulia

Per quanto concerne l'ambito tematico della "Pianificazione paesistica", la esperienza del Friuli Venezia Giulia costituisce un caso singolare in quanto la Regione, anziché provvedere alla formazione di un piano paesistico o di un piano territoriale con specifica considerazione dei valori paesistici ed ambientali, così come prescriveva l'articolo 1 bis della Legge 431/85, scelse la strada di attuare il dettato della legge Galasso attraverso la attribuzione della valenza paesistica al Piano Urbanistico Regionale Generale, approvato quasi dieci anni prima.

Nello specifico, attraverso la LR 42/86 si stabiliva che «nella Regione Friuli Venezia Giulia i beni e le località indicate all'articolo 1 del decreto legge 27 giugno 1985, n.312, come sostituito dall'articolo 1 della legge 8 agosto 1985, n.431, rimangono soggetti alla normativa d'uso e di valorizzazione ambientale prevista dal Piano Urbanistico Regionale Generale (PURG) ed alla strumentazione urbanistica ad esso subordinata relativa agli ambiti di tutela ambientale, ai territori destinati a parchi naturali, agli ambiti di alta montagna, agli ambiti boschivi, agli ambiti silvo-zootecnici, agli ambiti agricolopaesaggistici, ai complessi urbanistici di interesse storico-artistico e di pregio ambientale»<sup>35</sup>.

Tale soluzione legislativa, peraltro oggetto di un intenso dibattito di cui è testimonianza anche un pronunciamento della Corte Costituzionale<sup>36</sup>, di fatto attribuisce valenza di pianificazione paesistica alla normativa d'uso prevista dal PURG per quegli ambiti, che tra quelli individuati dal Piano stesso, hanno finalità di tutela, previa «verifica del rispetto da parte del Piano Urbanistico Regionale Generale dei valori paesistici ed ambientali tutelati dal decreto legge 27 giugno 1985, n.312, come convertito nella legge 8 agosto 1985, n.431»<sup>37</sup>.

Relativamente all'ambito tematico della "Pianificazione delle aree naturali protette", la Regione Friuli Venezia Giulia ha avviato fin dagli anni '70 una propria esperienza mirata alla realizzazione di un sistema di aree naturali protette. Si trattava allora di un vero e proprio sistema poiché le aree protette erano inserite in un quadro di pianificazione vasta, di scala regionale, definito formalmente nel 1978 con l'emanazione del PURG che costituì all'epoca la prima esperienza del genere in Italia.

<sup>35</sup> LR 42/86, art. 1

<sup>36</sup> La questione di legittimità costituzionale sollevata rispetto a questo profilo della LR 42/86, venne considerata non fondata dalla Corte Costituzionale con sentenza n. 437 del 1991.

<sup>37</sup> LR 42/86, art. 2

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L.346	LOTTO 00	CODIFICA R.22 RG	DOCUMENTO SA 00 OP 001	REV. A	FOGLIO 46 di 203

Con tale strumento, di forte valenza urbanistica e al quale gli enti locali subordinati dovevano adeguarsi, oltre il 30% del territorio regionale veniva sottoposto a tutela ambientale.

La singolarità dell'esperienza regionale derivava però soprattutto dal fatto che, contrariamente alle altre regioni italiane, veniva data forte valenza alla fase pianificatoria dei parchi regionali facendo addirittura coincidere l'adozione dei relativi piani di conservazione e sviluppo con la loro formale istituzione. In effetti, in oltre un decennio, nella Regione Friuli Venezia Giulia si è sviluppata una straordinaria esperienza nel campo della pianificazione attuativa delle aree naturali protette, sia sul piano quantitativo (oltre 150 amministrazioni comunali coinvolte) che su quello qualitativo, per la grande variabilità delle situazioni ambientali e sociali presenti (habitat naturali marini, lagunari, pianiziali, alpini; zone marginali e degradate, comprensori ad elevata pressione antropica ed economica).

L'entrata in vigore della legge quadro nazionale 394 del 1991 provocò, tuttavia, un brusco arresto del processo di attuazione in corso e, in molti casi, una retromarcia da parte di parecchi enti locali nei quali i conflitti insuperabili posti da alcune norme quadro fondamentali divenivano fonte di contrasto politico e sociale inaccettabile. Prendeva così avvio il processo di revisione della normativa regionale di riferimento che, dopo un iter estremamente sofferto, si concludeva con l'entrata in vigore della legge regionale 30 settembre 1996, n. 42.

Con questa legge la regione Friuli Venezia Giulia si omologava sostanzialmente ai dettami del legislatore statale prevedendo l'istituzione contestuale delle proprie aree protette e cioè due parchi e dieci riserve naturali regionali. Per i parchi venivano altresì istituiti gli appositi enti di gestione mentre alla gestione delle riserve si provvedeva con appositi accordi di programma stipulati tra la Regione e Comuni interessati.

Per effetto della L.R 42/96 la superficie complessiva delle aree protette nel Friuli Venezia Giulia oggi è scesa dal 30% previsto dal PURG del 1978 a circa il 6,6% del territorio regionale per complessivi 51.800 ettari.

In tale contesto, la politica delle aree protette è evidentemente centrata sul tema della conservazione delle aree sensibili, del rovesciamento di certe regole d'uso dei beni naturali (terra, acque, coste) e dunque è vero che si propone con un diverso modello di sviluppo, basato sul concetto di sostenibilità da parte dell'ambiente. Nelle regioni prealpine friulane la situazione è del tutto diversa: sono ormai esigue le risorse del territorio e soprattutto quelle umane.

La soluzione prodotta dalla legge costituisce un importante e significativo atto di trasferimento di responsabilità in materia di tutela del territorio agli Enti Locali: gli articoli 5 e 6 della legge prevedono infatti che l'individuazione di aree sensibili e meritevoli di particolare tutela sia con i piani particolareggiati di tipo paesaggistico che con progetti di parchi comunali e intercomunali siano proposti e attuati d'intesa ovvero con l'iniziativa autonoma dei Comuni.

Nell'ambito della pianificazione di tutela ambientale, con il termine "aree naturali protette" si è inteso, pertanto, identificare non soltanto la tipologia definita dalla Legge 394/91 ma anche quel più vasto insieme costituito da aree soggette a particolare regime di tutela.

L'ordinamento della Regione Friuli Venezia Giulia è stato profondamente modificato a seguito della emanazione della LR 42/96, recante "Norme in materia di parchi e riserve naturali regionali".

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 47 di 203

Nello specifico, per quanto attiene la ridefinizione tipologica delle aree naturali protette<sup>38</sup>, fino alla emanazione della LR 42/96, queste erano definite dal PURG che prevedeva “parchi naturali” e “ambiti di tutela ambientale”, intesi come porzioni di territorio che in ragione della particolare consistenza dei valori ambientali, vanno salvaguardati e resi fruibili per fini sociali e culturali.

Rispetto a detta articolazione, la LR 42/96, oltre ad individuare i parchi e le riserve naturali regionali, definendole «aree naturali protette ai sensi della legge 394/91»<sup>39</sup>, ed ai “biotopi naturali”, prevede due altre tipologie di aree che rappresentano una peculiarità della esperienza friulana:

- Le “aree di rilevante interesse ambientale” (ARIA);
- Le “aree di reperimento”.

In particolare, le ARIA (art. 5) sono definite dalla Amministrazione regionale a seguito della ricognizione dello stato di attuazione dei parchi e degli ambiti di tutela previsti dal PURG e, pertanto, si può affermare in via generale che queste interessino tutte quelle aree appartenenti alle due succitate tipologie che dalla stessa legge non siano già state istituite come parchi naturali o come riserve naturali regionali o non siano state individuate all’interno delle aree di reperimento<sup>40</sup>.

Con il termine aree di reperimento (art. 70), la legge distingue quell’insieme di aree perimetrate in via provvisoria dalla legge stessa, in attesa che venga definito, da parte del Piano Territoriale Regionale Generale, il nuovo sistema delle aree protette regionali. Con Legge regionale 21 ottobre 2010, n. 17 “Legge di manutenzione dell’ordinamento regionale 2010” è rimasta in vigore come area di reperimento, solo quella del Fiume Livenza che non rientra nell’ambito di studio.

Per quanto concerne la riconfigurazione del sistema delle aree protette, questa rappresenta uno degli esiti sostanziali della legge vigente in quanto, se per un verso rende operative alcune delle previsioni contenute nel PURG, per un altro ne sancisce il suo definitivo tramonto: difatti, a fronte della istituzione di dieci nuove riserve naturali regionali, reperite in gran parte tra gli ambiti di tutela del PURG, soltanto due dei quattordici parchi naturali previsti dal piano territoriale vengono di fatto istituiti.

A seguito della emanazione della LR 42/96 la conseguente configurazione del sistema delle aree naturali protette è schematicamente descrivibile in ragione del riconoscimento di due areali di loro concentrazione:

- L’areale della alta montagna, dove si localizzano i due parchi naturali delle Dolomiti Friulane e delle Prealpi Giulie, la riserva naturale del Lago di Cornino, le aree di reperimento del Monte Auernig, delle Alpi Carniche, di Jof di Montasio e Jof Fuart, dei Laghi di Fusine, del Monte Mia e del Monte Matajur, nonché alcuni biotopi;
- L’areale della collina e della pianura, dove si concentra un numero maggiormente elevato di riserve naturali ed aree di reperimento, aventi tuttavia minore estensione di quelle prima elencate.

<sup>38</sup> Per una più dettagliata trattazione della evoluzione della pianificazione delle aree naturali protette, si rimanda alla Scheda PR3 dove, per ogni tipologia di area protetta, sono individuati gli strumenti legislativi o pianificatori di riferimento, la esatta definizione a termine di legge, il tipo di disciplina cui è soggetta, nonché l’attuale grado di attuazione.

<sup>39</sup> LR 42/96, art. 3

<sup>40</sup> Al comma 2 dell’art. 5 della LR 42/96 si specifica chiaramente che «la delimitazione di cui al comma 1 (ossia quella delle ARIA) non può includere territori di parchi, riserve o aree di reperimento, ed è effettuata avuto riguardo alla presenza di vincoli di carattere idrogeologico ed ambientale, nonché di siti di importanza comunitaria o nazionale».

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 48 di 203

In ultimo, il sistema delle aree naturali protette qui brevemente descritto si completa con quelle individuate nell'ambito del direttiva "Habitat" e della direttiva "Uccelli", ossia con i siti di importanza comunitaria (SIC) e con le zone di protezione speciale (ZPS).

In attuazione di quanto previsto dalle Direttive Comunitarie 79/409/CEE e 92/43/CEE la Regione Friuli Venezia Giulia ha deliberato (delibera n. 435 del 25/2/2000) ed ha provveduto ad identificare, definendo degli elenchi di aree SIC, ZPS e nell'ambito del Programma Bioitaly, un elenco di siti di importanza nazionale (SIN).

La compiuta ricognizione della aree protette sopra richiamate è stata effettuata attraverso l'analisi del Piano Territoriale Regionale del Friuli Venezia Giulia, adottato con DPR n. 0329/Pres del 16 ottobre 2007, il quale assume valenza paesaggistica ai sensi dell'art. 135 del D.lgs 22 gennaio 2004, n. 42 (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della Legge 6 luglio 2002, n. 37).

Infine, sono stati esaminati i Piani stralcio per l'assetto idrogeologico relativi ai bacini interessati dall'attraversamento dell'opera.

Inoltre, il quadro programmatico ambientale è stato completato attraverso la ricognizione del Piano Tutela delle Acque, del Piano Regionale di Miglioramento della qualità dell'Aria, del Piano Regionale delle Attività Estrattive.

#### 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, il Programma operativo Regionale FESR 2007-2013 del Friuli Venezia Giulia, il Programma Operativo per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013 e il Programma Regionale di Sviluppo del Veneto.

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 **Quadro Strategico Nazionale (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.

- L'obiettivo Competitività Regionale e Occupazione (CRO) comprende 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;
- L'obiettivo Convergenza (CONV), comprende i 19 PO che riguardano le rimanenti regioni del Mezzogiorno: Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia;
- L'obiettivo Cooperazione territoriale europea (CTE) comprende 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).

	LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 49 di 203

Le regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia sono comprese nell’Obiettivo “Competitività Regionale e Occupazione”.

Il **Programma Operativo Regionale FESR 2007-2013 del Veneto** (PO 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, si ritiene che sia di interesse il PO per la parte FESR.

Il **Programma Operativo Regionale FESR 2007-2013 del Friuli Venezia Giulia** (PO Friuli Venezia Giulia) è stato approvato Decisione della Commissione C(2007) 5717 del 20.11.2007 per la parte FESR e con Decisione della Commissione C(2007) 5480 del 07.11.2007 per la parte FSE. Ai fini della presente trattazione, si ritiene che sia di interesse il PO per la sola parte FESR.

Inoltre, nell’ambito dell’obiettivo Cooperazione territoriale europea, rientra il **Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia – Slovenia 2007-2013** approvato con Decisione della Commissione C(2007) 6584 del 20.12.07.

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).

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 50 di 203

## 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).

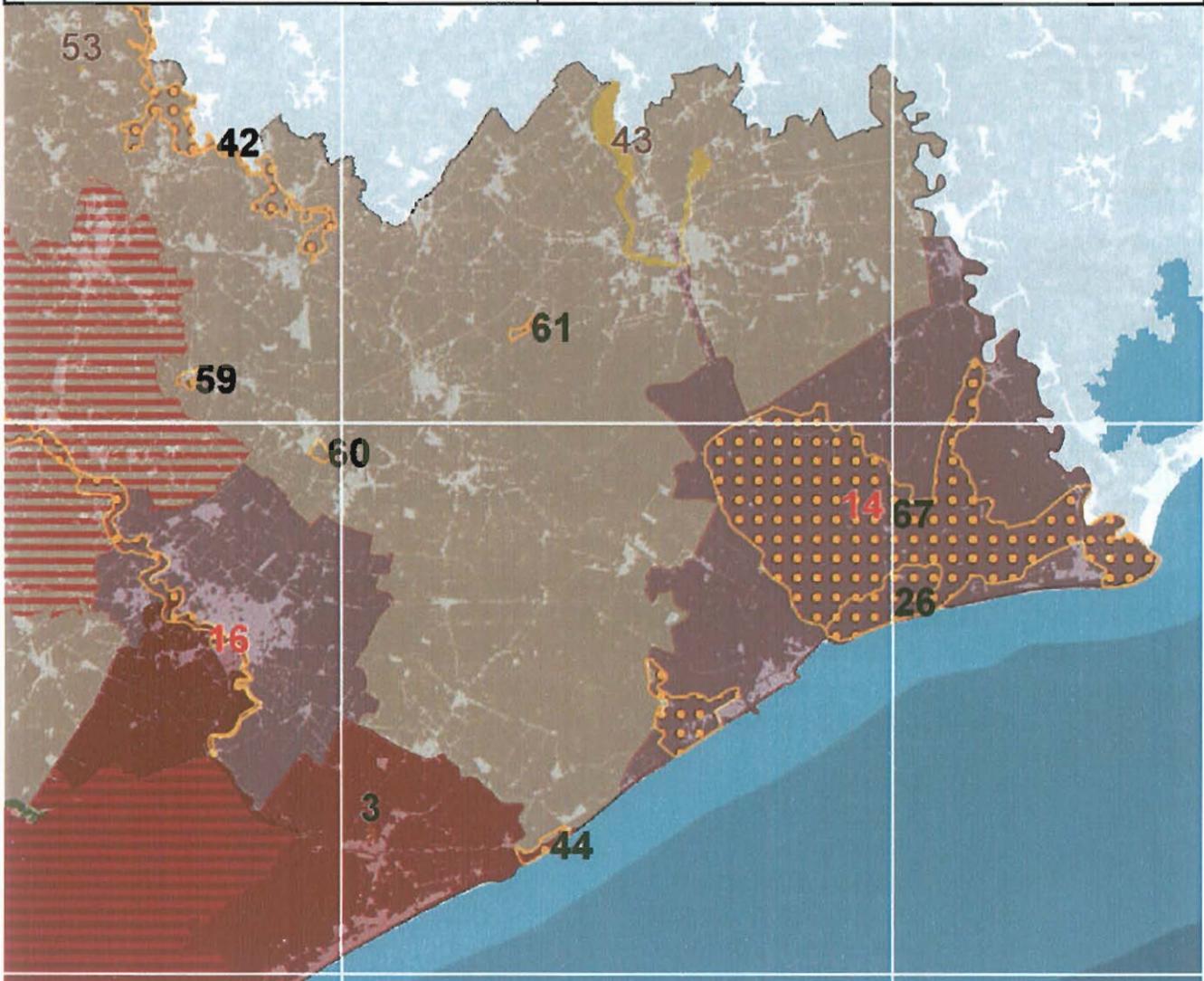
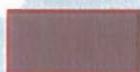


Figura 4 - PTRC Veneto ad. 2009 – Tavola PTRC 1992 - Ricognizione (stralcio) e legenda (stralcio)

### ambiti con piani corredati da disciplina attuativa



piani di area adottati con salvaguardia scaduta

- 11 Altopiano dei sette comuni, dei costi e delle colline pedemontane vicentine
- 14 Lagune e Area Litorale del Veneto Orientale (P.A.L.A.L.V.O.)
- 16 Area del Sandonatese

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	52 di 203

Relazione Generale



**piani di area in elaborazione**

- 17 Garda - Baldo
- 18 Pianure e Valli Grandi Veronesi
- 19 Medio Corso del Piave
- 20 Corridoio Metropolitano Venezia - Padova



**aree protette interesse locale**

- 38 Lago di Fimon
- 43 Parco dei fiumi Reghena, Lemene e dei laghi di Cinto
- 53 Bosco di Gaiarine (Ex Bosco Zacchi)
- 63 Fontane Bianche di Lancenigo
- 64 Palude di Onara
- 65 Palude del Busatello
- 66 Palude del Brusa'

**ambiti privi di disciplina attuativa**



**ambiti di valore archeologico**

- 1 Altino
- 2 Le Motte
- 3 Le Mure
- 4 Castello del Tartaro
- 5 San Matteo al Castello
- 6 Valli Grandi Veronesi
- 7 Antica strada d'Alemagna, Greola e Cavallera



**ambiti di valore naturalistico-ambientale**

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

	LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 53 di 203
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 ulteriormente 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      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Razionalizzare l'utilizzo della risorsa suolo</li> </ul>   | 1.4. Favorire interventi finalizzati alla riduzione del rischio idrogeologico<br><br>1.5. Limitare l'utilizzo del suolo per finalità estrattive   |
| 2. Biodiversità       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Assicurare un equilibrio tra ecosistemi ambientali e attività antropiche</li> <li>• Salvaguardare la continuità eco sistemica</li> </ul> | 2.3. Identificare e tutelare la rete ecologica regionale e contrastare la frammentazione degli ecosistemi<br><br>2.4. Tutelare il paesaggio agro-forestale storico culturale<br><br>2.5. Rafforzare il sistema dei parchi e tutelare gli ambienti deltizi<br><br>2.6. Riqualificare ambientalmente le aree di cava dismesse |
| 3. Energia e ambiente | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prevenire e ridurre i livelli di inquinamento di aria, acqua, suolo e la produzione di rifiuti</li> </ul>                                |   |
| 4. Mobilità           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Razionalizzare e potenziare la rete delle infrastrutture e migliorare la mobilità nelle diverse tipologie</li> </ul>                     | 4.6. Completare il sistema delle reti infrastrutturali di valenza nazionale ed interregionale e favorire la realizzazione della TAV<br><br>4.9. Migliorare l'accessibilità al sistema delle città e alle aree metropolitane   |

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 54 di 203

di trasporto

- Migliorare l'accessibilità alle città e al territorio

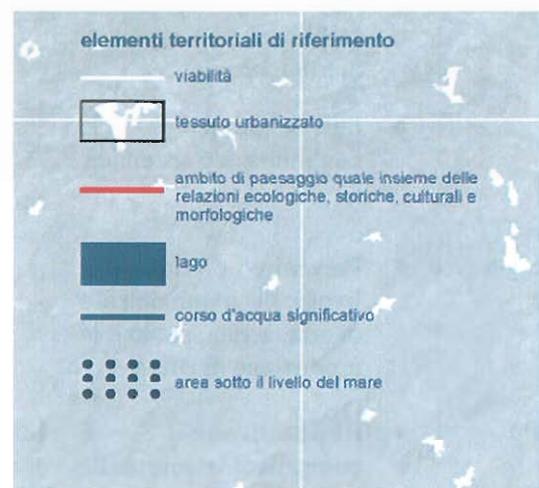
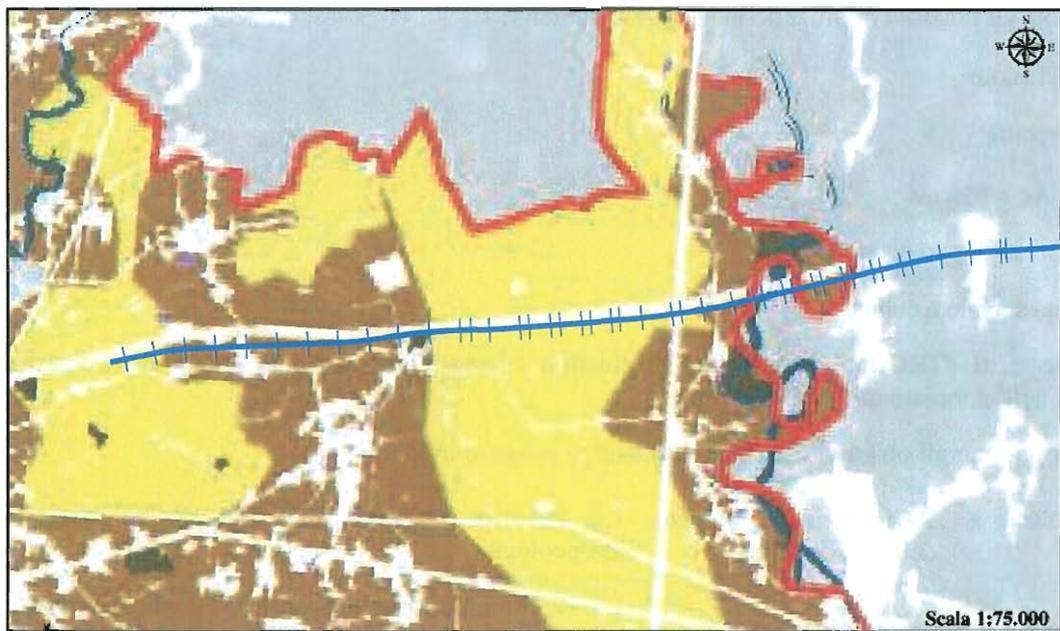


Figura 6 – PTRC Veneto ad. 2009 – Tavola 1a - Uso del suolo / Terra (stralcio) con sovrapposizione del tracciato di studio e legenda

	LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 55 di 203

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

Esso attraversa 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 generale 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 sviluppo 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.

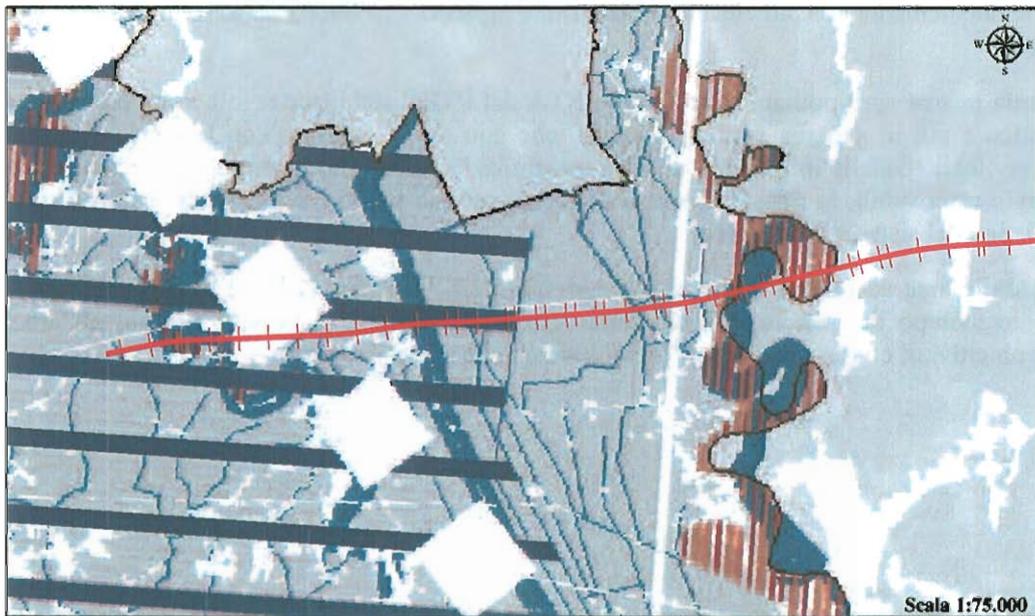


Figura 7 - PTRC Veneto ad. 2009 – Tavola 1b - Uso del suolo / Acqua (stralcio) con sovrapposizione del tracciato di studio (in territorio Veneto) e legenda



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	57 di 203

Relazione Generale

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, l’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 questo tipo di aree, va salvaguardata la disponibilità idrica delle falde acquifere e programmato l’ottimale utilizzo della risorsa acqua. Il PTA regola 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.

	LINEA AV/AC					
	PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari					
Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
Relazione Generale	L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	58 di 203

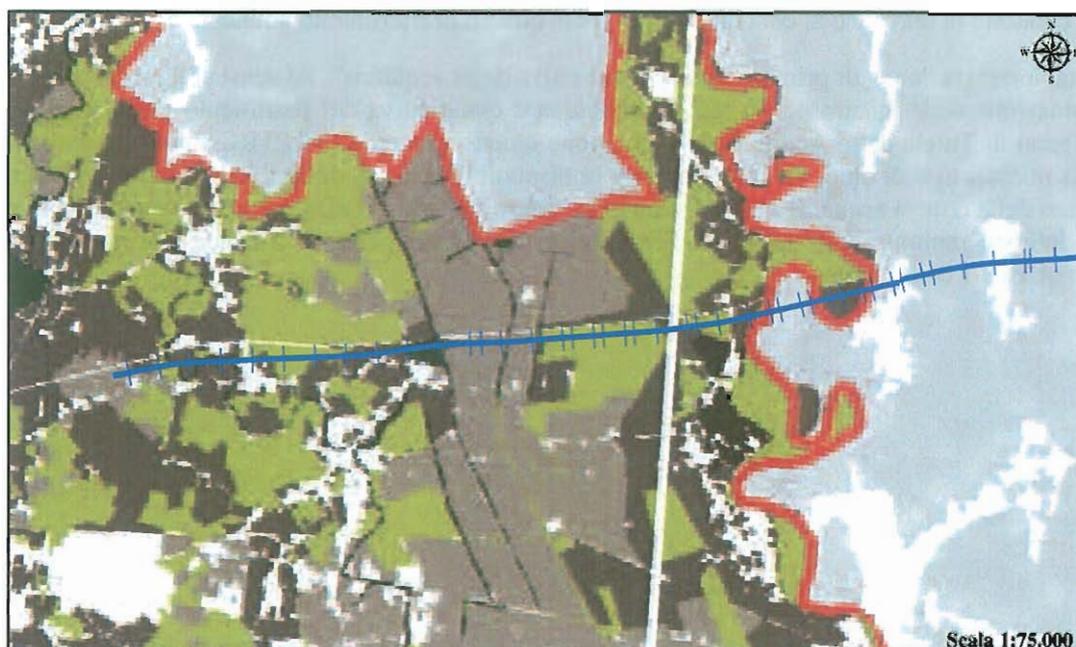


Figura 8 - PTRC Veneto ad. 2009 – Tavola 2 – Biodiversità (stralcio) con sovrapposizione del tracciato di studio (in territorio Veneto) e legenda

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.



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	59 di 203

Relazione Generale

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.

	LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 60 di 203

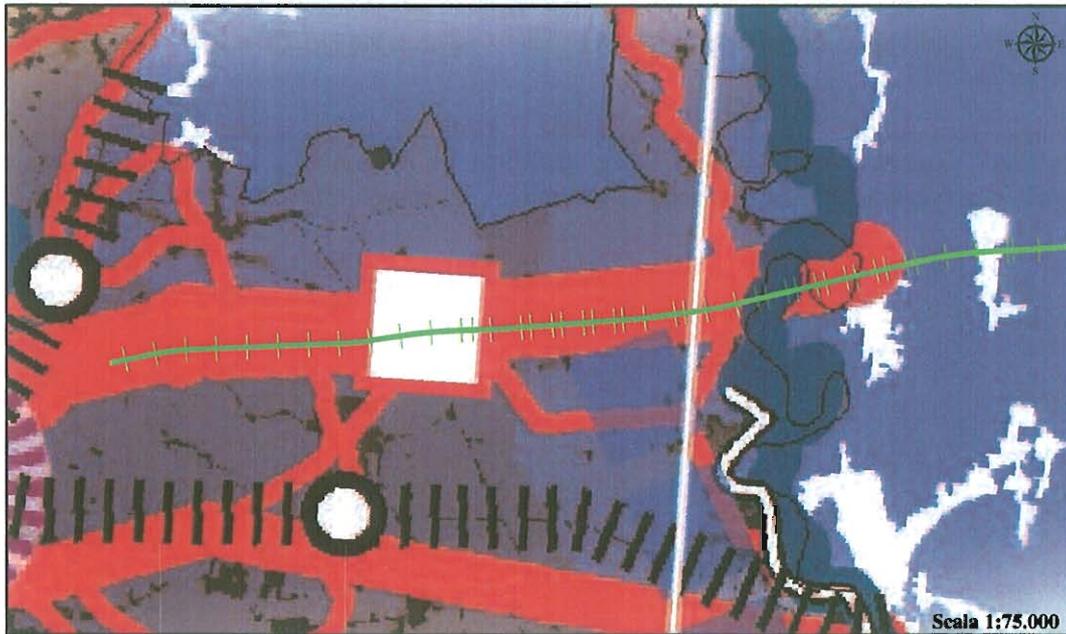


Figura 9 - PTRC Veneto ad. 2009 – Tavola 4 – Mobilità (stralcio) con sovrapposizione del tracciato di studio (in territorio Veneto)



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

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 62 di 203

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 Metropolitan 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 Corridoio 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.

Infine, i Piani d'area sono uno strumento di specificazione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, per ambiti determinati. L'area attraversata dal tracciato rientra nel piano d'area 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 **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;

	LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 63 di 203

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.

#### 5.1.1.3 Piano Territoriale Regionale (PTR) del Friuli Venezia Giulia

Nel 1978 è stato approvato il Piano Urbanistico Regionale Generale (P.U.R.G.) e dopo tre decenni, la Regione Friuli Venezia Giulia ha adottato il Piano Territoriale Regionale (PTR), nuovo strumento di pianificazione territoriale regionale.

Il P.U.R.G., redatto sulla base delle leggi regionali n. 23 del 1968 e n. 30 del 1972 fondate a loro volta sui principi della legge nazionale n. 1150 del 1942, dopo un iter decennale per la sua formazione ed approvazione, fu ritenuto una delle esperienze più avanzate in Italia nel campo della pianificazione territoriale.

Esso promuoveva le scelte fondamentali ed i principi guida, demandando la loro definizione progettuale all'avvio dei consorzi urbanistici che, successivamente, avrebbero dovuto predisporre i piani regolatori comprensoriali.

I comuni, nell'attesa della loro formazione, adeguarono gradualmente i loro piani regolatori comunali agli standard del P.U.R.G. Si ebbe così, in quasi quindici anni, la completa revisione di tutti gli strumenti urbanistici comunali, ma non la redazione dei piani comprensoriali.

La loro mancanza trasformò quella che avrebbe dovuto essere una fase transitoria, nell'unica reale attuazione del P.U.R.G. Attuazione che, a prescindere dai tempi relativamente lunghi, non è avvenuta per successivi livelli e

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV A	FOGLIO 64 di 203

strumenti di pianificazione, come prevedeva la legge regionale n. 23/1968, ma si è compiuta in un unico livello attraverso il piano regolatore generale comunale (P.R.G.C.).

Pertanto, l'adeguamento dei piani comunali al P.U.R.G. ha, in un unico atto progettuale, di fatto esaurito quel processo di pianificazione "a cascata" che avrebbe consentito al piano regionale, attraverso la pianificazione zonale e comprensoriale, sia di dare specificazioni successive sempre più dettagliate, che di offrire adeguate risposte ai molti problemi di scala sovracomunale.

Ciò nonostante, tale esperienza ha dato un contributo indubbiamente positivo rispetto alla pianificazione comunale preesistente al P.U.R.G., in quanto ha consentito di coprire tutto il territorio regionale con una pianificazione molto dettagliata, caratterizzata da un'impostazione metodologica e da contenuti fortemente unitari.

Va infine osservato che, nonostante la normativa prevedesse vari livelli di pianificazione (da quello regionale, al comprensoriale, per arrivare al livello comunale), di fatto, l'attuazione del P.U.R.G. ha visto protagonisti due soli livelli: quello regionale, che ha definito le scelte fondamentali ed i principi guida, e quello comunale che li ha recepiti e tradotti a livello locale.

Tale esperienza, oltre ad evidenziare l'esigenza che la Regione si doti di un nuovo strumento per la pianificazione territoriale regionale, avvalorata la tesi che vede nel binomio paritetico "Regione – Comuni" una possibile soluzione per un'efficace azione di governo del territorio.

È anche per questo motivo che nella Regione Friuli Venezia Giulia non sono previsti, e quindi non sono stati esaminati, piani territoriali di livello provinciale.

Il nuovo **Piano Territoriale Regionale del Friuli Venezia Giulia** è stato quindi adottato con DPR n. 0329/Pres. del 16 ottobre 2007.

Ai sensi dell'art. 1 delle NTA, il Piano Territoriale Regionale (PTR) è lo strumento con il quale la Regione svolge le proprie funzioni di pianificazione territoriale, nonché di tutela ed impiego delle risorse essenziali di interesse regionale e persegue le seguenti finalità strategiche stabilite dalla legge regionale:

- a) la conservazione e la valorizzazione del territorio regionale, anche valorizzando le relazioni a rete tra i profili naturalistico, ambientale, paesaggistico, culturale, storico e la riqualificazione urbana e ambientale;
- b) le migliori condizioni per la crescita economica del Friuli Venezia Giulia e lo sviluppo sostenibile della competitività del sistema regionale;
- c) le pari opportunità di sviluppo economico per tutti i territori della regione nella prospettiva di rafforzamento del policentrismo e di integrazione dei diversi sistemi territoriali;
- d) la coesione sociale della comunità, nonché l'integrazione territoriale, economica e sociale del Friuli Venezia Giulia con i territori contermini;
- e) il miglioramento della condizione di vita degli individui, della comunità, degli ecosistemi e in generale l'innalzamento della qualità ambientale;
- f) le migliori condizioni per il contenimento del consumo dell'energia e del suolo, anche con lo scopo di mantenere la più estesa fruizione a scopi agricoli e forestali, nonché per lo sviluppo delle fonti energetiche alternative;
- g) la sicurezza rispetto ai rischi correlati all'utilizzo del territorio.

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L.346	LOTTO 00	CODIFICA R.22.RG	DOCUMENTO SA.00.0P.001	REV. A	FOGLIO 65 di 203

Inoltre, il PTR acquista valenza paesaggistica con l'espletamento delle procedure di cui all'art. 143 del decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 e s.m.i.

### Sistema degli obiettivi di progetto

Le *linee di indirizzo* che hanno determinato la forma ed i contenuti del PTR si ritrovano negli atti di programmazione e nei documenti della Regione F.V.G., quali il programma di governo regionale 2003-2008, il piano strategico 2005-2008 "*Al centro della nuova Europa*", lo studio di Monitor Group "*Verso una Visione Economica Condivisa*", la legge regionale 9 gennaio 2006, n. 1 "*Principi e norme fondamentali del sistema Regione - autonomie locali nel Friuli Venezia Giulia*" ed in particolare nella legge regionale 13 dicembre 2005, n. 30 "*Norme in materia di Piano Territoriale Regionale*".

Le indicazioni emerse da tali documenti, riletti ed analizzati con lo scopo di valutarne le implicazioni dirette ed indirette sul territorio regionale, sono state quindi territorializzate attraverso il PTR che, in tal modo, diventa un quadro di riferimento per le programmazioni, ma anche un momento conoscitivo dello stato del territorio.

In questo processo di costruzione del PTR, s'inserisce il passaggio fondamentale dell'individuazione del *repertorio degli obiettivi*.

Il processo attraverso il quale sono stati individuati tali obiettivi si è svolto nell'arco di alcuni anni a partire dal Documento Preliminare al nuovo PTR del febbraio 2006, la cui formulazione ha visto un'ampia partecipazione interna ed esterna alla Regione.

Il *Repertorio degli obiettivi* citato è stato costruito sulla base delle *finalità strategiche* perseguita dal PTR, definite dall'articolo 5 della legge regionale 13 dicembre 2005, n. 30 "*Norme in materia di piano territoriale regionale*", e precedentemente richiamate.

Per poter articolare dettagliatamente gli obiettivi fino ad arrivare alle azioni di PTR, è stato necessario costruire un Quadro delle Conoscenze e delle Criticità fondato sull'analisi dello stato del territorio.

Dal Repertorio degli obiettivi, adeguatamente articolati, attraverso un dibattito ampio si è arrivati ai 37 Obiettivi del PTR distinti in base alle finalità strategiche sopra richiamate.

In particolare, si ritiene che i seguenti obiettivi generali siano direttamente correlabili al progetto in esame:

Finalità strategica b):

- 12 Costituire una piattaforma logistica a scala sovregionale definita da un complesso sistema di infrastrutture e servizi affinché la Regione assuma un ruolo centrale per i grandi flussi di traffici internazionali apportando benefici allo sviluppo delle aree interne locali e alla mobilità infraregionale.

Finalità strategica e):

- 27 Assumere come riferimento, negli strumenti della programmazione e della pianificazione strategica regionale, le risoluzioni adottate nelle conferenze mondiali per la riduzione delle emissioni inquinanti e climamodificanti al fine di contribuire alla tutela ed al risanamento della qualità dell'aria in regione
- 28 Promuovere il miglioramento del paesaggio e della sua percezione quale elemento costitutivo del benessere psicofisico della popolazione.

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 66 di 203

- 29 Promuovere il trasferimento del trasporto merci e di persone da gomma a ferro/acqua nel rispetto degli indirizzi dello sviluppo sostenibile
- 30 Intervenire sui fattori alla base dei fenomeni di inquinamento acustico, atmosferico, elettromagnetico, delle acque e dei suoli.

Finalità strategica f):

- 34 Limitare il consumo di suolo e garantire una elevata qualità ambientale nelle aree urbane, valorizzando gli aspetti di interesse storico-naturalistico.

#### I contenuti prescrittivi del PTR

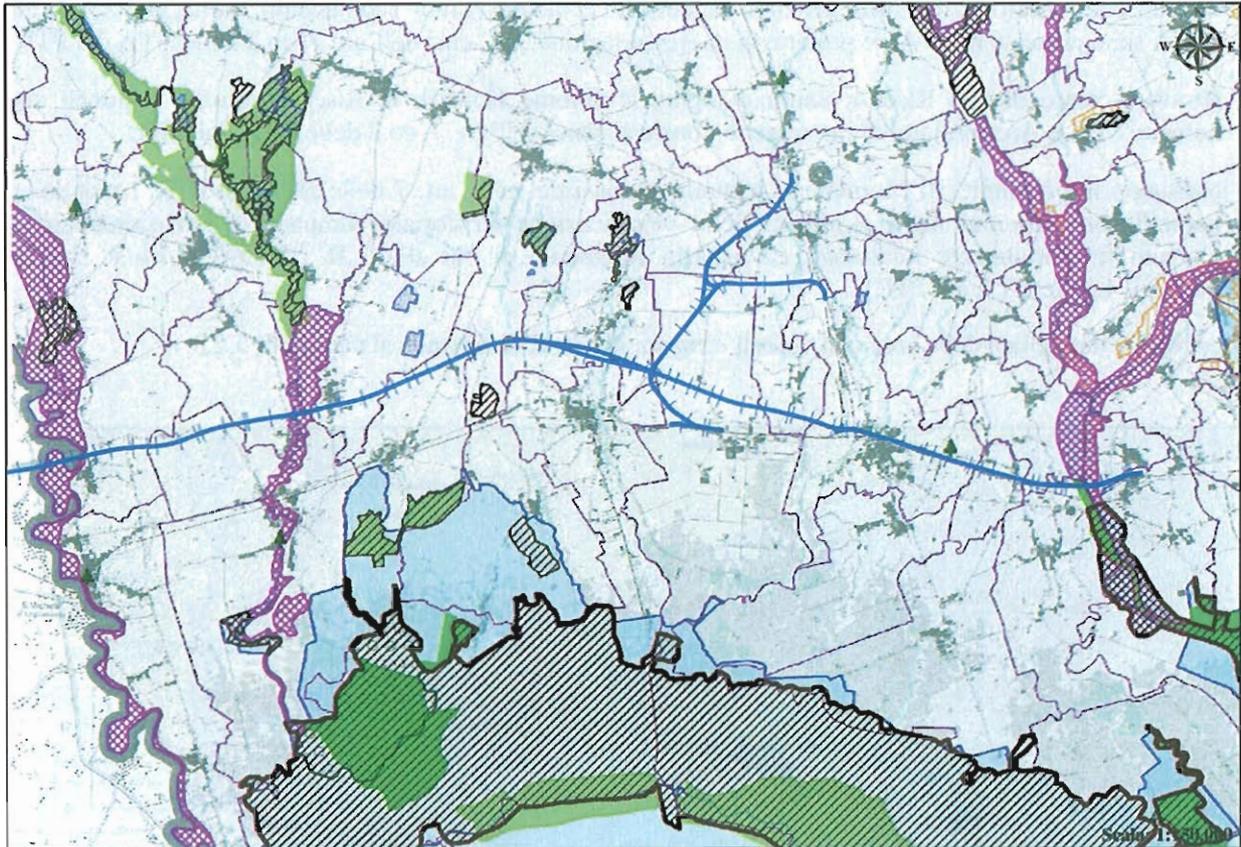
Ai sensi dell'art. 2 delle NTA del PTR, i contenuti prescrittivi del PTR si sostanziano in prescrizioni articolate in:

- “prescrizioni specifiche”: disposizioni cogenti immediatamente precettive, che devono essere recepite negli strumenti di pianificazione comunale e sovracomunale e negli atti amministrativi attuativi.
- “prescrizioni regolative”: disposizioni vincolanti con contenuto non direttamente precettivo, destinate a fornire a tutti i soggetti che esercitano la funzione della pianificazione criteri ed indicazioni, la cui attuazione viene attribuita agli strumenti di pianificazione comunale, sovracomunale, infraregionale e di settore secondo quanto previsto dalla legge regionale e regolamenti.

Gli elaborati del PTR con contenuti prescrittivi sono:

- I “Supporti grafici prescrittivi” di cui all'art.1, comma 4 lettera c);
- Le “Norme di attuazione” e relativi Allegati di cui all'art.1, comma 4, lettera d), salvo quanto previsto nelle successive lettere c) e d) del presente comma.
- La Struttura generale del Sistema Informativo Territoriale per il PTR attualmente su piattaforma WebGIS di cui all'art. 1, comma 4, lettera d.2, nelle parti individuate con apposita distinzione grafica.
- Le schede degli Ambiti Paesaggistici di cui all'art.1, comma 4, lettera d.14) sulla base e con le modalità previste nell'accordo per la valenza paesaggistica ai sensi dell'art.143 d.lgs. 42/2004 e s.m.i.

#### I contenuti del PTR in relazione al tracciato in esame



**LEGENDA**

-  Parchi naturali regionali
-  Riserve naturali regionali
-  Aree di reperimento prioritario
-  Riserve naturali statali
-  Rete Natura 2000 - SIC
-  Rete Natura 2000 - ZPS
-  Biotopi

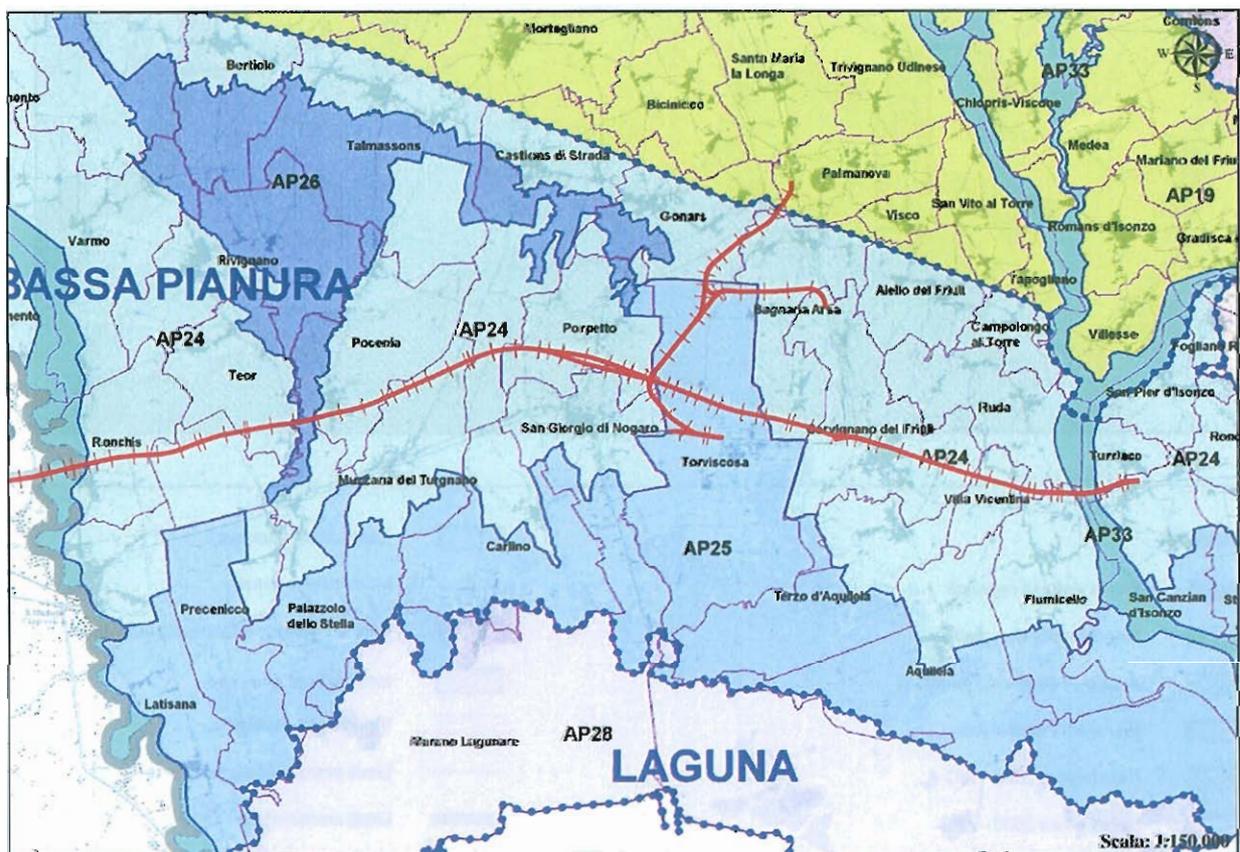
-  Zone umide (Ramsar)
-  Monumenti naturali
-  Aree di rilevante interesse ambientale
-  International Bird Area
-  Vincolo idrogeologico
-  Limiti amministrativi comunali
-  Limiti amministrativi statali

Figura 11 – PTR Friuli Venezia Giulia (ad. 2007) – Tavola 1a – Aree soggette a vincoli di tutela (stralcio) con sovrapposizione del tracciato di studio e legenda

Dall'analisi del tracciato sulla tavola 1a "Aree soggette a vincoli di tutela" di PTR, gli elementi principali che emergono sono:

- attraversamento di tre Aree di Rilevante Interesse Ambientale (ARIA) di cui all'art. 5 Lr 42/96 e s.m.i., che costituiscono localizzazione preferenziale dei corridoi ecologici (fiumi Tagliamento, Stella, Isonzo); le aree ARIA sono elencate tra le Aree protette di interesse regionale ai sensi dell'art. 7, co.2 delle NTA del PTR.
- attraversamento di una Riserva naturale regionale (Fiume Isonzo); le Riserve naturali regionali sono comprese tra le Aree protette di interesse regionale ai sensi dell'art. 7, co.2 delle NTA del PTR;
- passaggio in prossimità di Monumenti naturali; ai sensi del co.3, art. 7 delle NTA del PTR, i monumenti naturali sono riportati negli strumenti della pianificazione territoriale comunale e sovracomunale dei Comuni territorialmente interessati (Inventario Regionale di cui alla L.R. 35/1993 e s.m.i. riportato nell'All. 4 delle NTA del PTR);

Per un'analisi più dettagliata delle aree con vincoli e regimi di tutela, si rimanda al paragrafo 5.2.3.



	LINEA AV/AC					
	PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari					
Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
Relazione Generale	L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	69 di 203

#### AMBITI DI PAESAGGIO DELLA BASSA PIANURA

-  AP24 BASSA PIANURA DELLE BONIFICHE A SCOLO NATURALE
-  AP25 BASSA PIANURA DELLE BONIFICHE A SCOLO MECCANICO E DEI BOSCHI PLANIZIALI
-  AP26 BASSA PIANURA DELLE RISORGIVE E DELLE STRUTTURE AGRICOLE TRADIZIONALI
-  AP27 BASSA PIANURA DELL'URBANIZZAZIONE DIFFUSA

#### AMBITI FLUVIALI DI INTERCONNESSIONE PAESAGGISTICA

-  AP22 MAGREDI E GHIAIE DEL MEDUNA, CELLINA E COLVERA
-  AP32 CORRIDOIO FLUVIALE DEL TAGLIAMENTO
-  AP33 CORRIDOI FLUVIALI DEL TORRE, ISONZO E NATISONE
-  AP34 CORRIDOI FLUVIALI DEL MEDUNA, NONCELLO E LIVENZA

Figura 12 – PTR Friuli Venezia Giulia (ad. 2007) – Tavola 2 – Ambiti paesaggistici – Azioni di piano (stralcio) con sovrapposizione del tracciato di studio e legenda

In ossequio della Convenzione europea del 2000 sul paesaggio, sottoscritta dall'Italia, nonché ai fini del D.Lgs. 22 gennaio 2004 n.42 e s.m.i., per paesaggio si intendono parti di territorio i cui caratteri distintivi derivano dalla natura, dalla storia umana e dalle reciproche interrelazioni.

In base al co. 2 dell'art. 15 delle NTA del PTR, ai sensi dell'art. 134 del D.Lgs. 42/2004 sono definiti beni paesaggistici (PTR, All. 13 - Elenco dei beni paesaggistici, aree di pregio naturalistico-paesaggistico ed aree archeologiche di interesse paesaggistico):

- a) gli immobili e le aree indicate dall'art. 136 D.Lgs. 42/2004;
- b) le aree indicate dall'art. 142 D.Lgs. 42/2004;

Inoltre, ai sensi del co.3 del medesimo articolo, il PTR riconosce i beni e le aree di cui al comma 2, nonché individua le ulteriori aree di interesse paesaggistico ai sensi dell'art.143, comma 1, lett. i) D.Lgs. 42/2004 nell'All.14 Schede degli Ambiti paesaggistici che sono soggetti ad integrazione e validazione da parte dei Ministeri competenti ai sensi del D.lgs 42/2004.

La tavola di PTR n. 2 Ambiti Paesaggistici, rappresenta gli ambiti paesaggistici della regione così come individuati dal PTR stesso. I paesaggi interessati dall'attraversamento della linea sono:

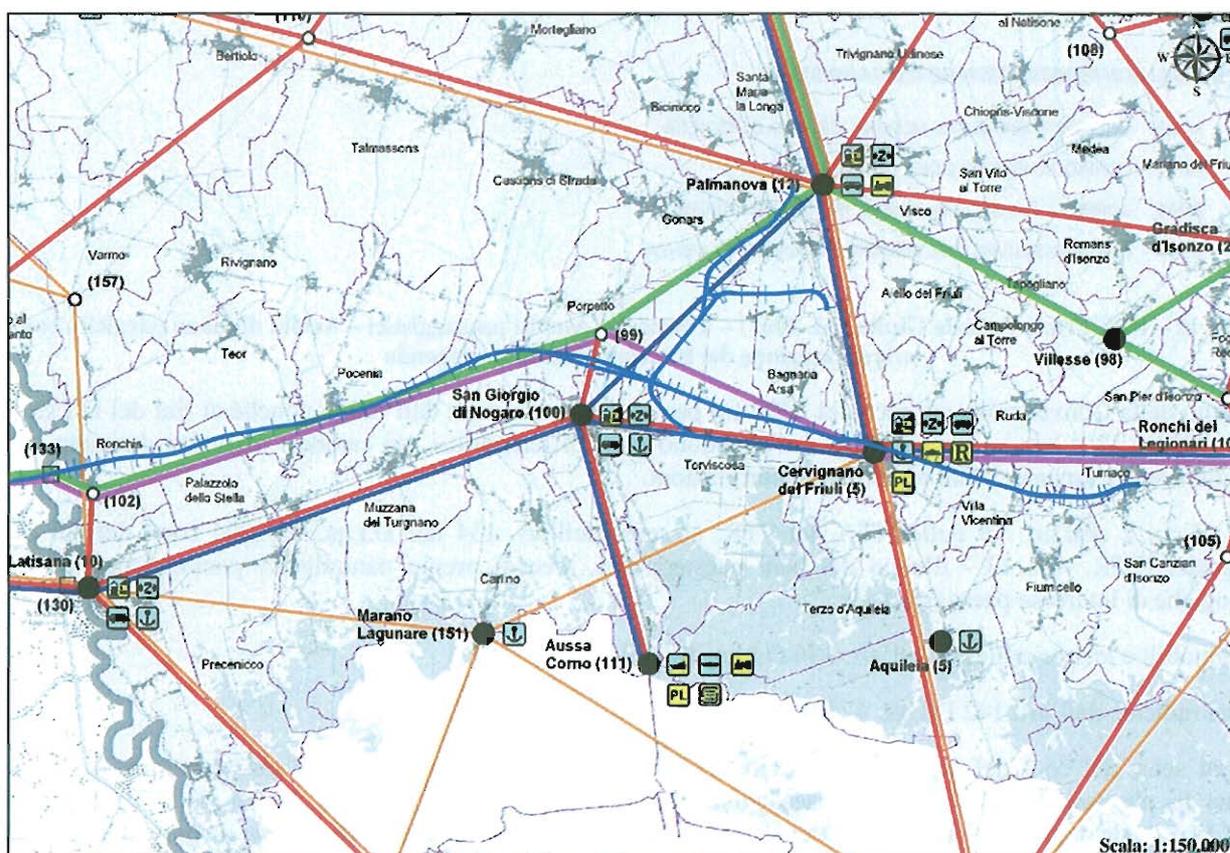
- AP24 – Bassa pianura delle bonifiche a scolo naturale
- AP25 – Bassa pianura delle bonifiche a scolo meccanico e dei boschi planiziali
- AP26 – Bassa pianura delle risorgive e delle strutture agricole tradizionali
- AP32 – Corridoio fluviale del Tagliamento
- AP33 – Corridoi fluviali del Torre, Isonzo e Natisone.

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	70 di 203

Relazione Generale

Gli ambiti paesaggistici sono regolamentati dall'art. 16 delle NTA. Essi sono riconducibili a quelli previsti negli artt. 135 e 143, comma 1 lett. d) del D.Lgs. 42/2004. Essi sono rappresentativi di territori che offrono un riconoscibile livello di omogeneità paesaggistica, sotto il profilo morfologico, litologico, di copertura del suolo, storico-culturale ed insediativo e sono disciplinati nelle Schede di Ambito paesaggistico.



Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R.22.RG	SA.00.0P.001	A	71 di 203

Relazione Generale

**NODI**

-  Capoluogo di Regione
-  Capoluogo di Provincia
-  Nodo funzionale
-  Nodo di rete
-  Nodo valico
-  Nodo dorsale

**ARCHI**

-  Strada
-  Autostrada
-  Ferrovie
-  Pista ciclabile
-  Litoranea veneta
-  Direttrice Corridoio V - Progetto Prioritario n. 6 - Decisione U.E. 884/2004
-  Archi di connessione

**ALTRE INFORMAZIONI**

-  Limiti amministrativi comunali
-  Limiti amministrativi regionali

**NODI FUNZIONALI PER LA MOBILITÀ DI PERSONE/MERCI**

-  Aeroporto
-  Polo intermodale
-  Porto commerciale
-  Stazione ferroviaria
-  Aeroporto Protezione Civile

**NODI FUNZIONALI PERSONE - TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**

-  Centri interscambio modale regionale 1° livello
-  Centri interscambio modale regionale 2° livello

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 72 di 203

**ALTRE MODALITÀ DI TRASPORTO NEI CENTRI DI INTERSCAMBIO MODALE REGIONALE**

-  Autostazione
-  Attracco
-  Funivie

**NODI FUNZIONALI TURISTICI**

-  Porto turistico
-  Aeroporto turistico

**NODI FUNZIONALI MERCI**

-  Inteporto
-  Retroporto
-  Nodo ferroviario merci
-  Infrastruttura logistica
-  Autostrada del mare
-  Piattaforma logistica regionale



**Figura 13 – PTR Friuli Venezia Giulia (ad. 2007) – Tavola 4 – Sistema della mobilità e delle infrastrutture di trasporto – Archi e nodi (stralcio) con sovrapposizione del tracciato di studio e legenda**

Nel commentare l'immagine di Tavola 4 del PTR (Figura 13) occorre anzitutto chiarire che si tratta della sovrapposizione del tracciato reale ad una immagine dove gli archi sono rappresentati in maniera diagrammatica. Si spiega così perché il tracciato della linea AV/AC si sovrappone graficamente all'arco dell'autostrada (fatto che, nella realtà, non avviene).

Il fatto di interesse, ai fini del presente studio, è invece la coincidenza del tracciato in progetto con la Direttrice del Corridoio V che nella tavola di PRT è rappresentato con la linea rosa.

In base all'art. 21 delle NTA (Infrastrutture ferroviarie al servizio delle merci), il PTR individua la rete ferroviaria di interesse regionale al servizio delle merci, assumendo come obiettivo il potenziamento delle soluzioni intermodali e con l'individuazione delle piattaforme di interscambio per il trasferimento delle merci da strada a rotaia, nonché da mare a rotaia. La Tavola 4 di PTR rappresenta quanto appena espresso e, in particolare, la Direttrice o Corridoio V che attraversa il territorio regionale, stabilita sulla base delle decisioni comunitarie.

Il PTR acquisisce tale direttrice e riconosce il tracciato al fine di (co.2, art. 21, NTA):

- a) Garantire la massima integrazione con le infrastrutture portuali, anche integrando i trasporti ferroviari con quelli marittimi nell'ambito dello sviluppo dei sistemi di trasporto intermodale che prevedono il trasferimento su rotaia del trasporto merci su gomma ed, in particolare, dei servizi di autostrada viaggiante su rotaia;
- b) Potenziare le connessioni tra l'asse Nord-Sud e l'asse Est-Ovest, con particolare riferimento al raddoppio della tratta Palmanova-Udine quale collegamento del Corridoio V alla tratta Pontebbana al fine di valorizzare il sistema



LINEA AV/AC

PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	73 di 203

Relazione Generale

ferroviario esistente ed assicurare i collegamenti con le infrastrutture intermodali individuate dal PTR, al fine di concretizzare la piattaforma logistica regionale dell'Alto Adriatico;

c) Garantire la massima integrazione tra l'infrastruttura del Corridoio V e i collegamenti riguardanti i poli produttivi, in particolare quelli a configurazione distrettuale e quelli della logistica.

È chiaro quindi, che il progetto in esame è pienamente riconosciuto dal PTR del Friuli Venezia Giulia. Si tenga presente che ai fini localizzativi, il PTR recepisce il Corridoio V in termini di semplice direttrice lasciando alle proposte progettuali le scelte localizzative più opportune.

Sulla presenza del Corridoio V, poi, il PTR imposta l'intera struttura della rete ferroviaria regionale, partendo dall'assunto che una strategia complessiva del sistema dei trasporti di persone e merci sul territorio regionale, anche in considerazione delle condizioni spinte di congestione che ormai si verificano sistematicamente sulla A4, deve orientarsi con decisione a privilegiare sostanzialmente il trasporto su ferro.

Per la regione si tratta di una strategia fondamentale e prioritaria, sia nei traffici di persone a medio-lunga distanza quanto negli spostamenti a livello regionale di mobilità sistematica, con una stretta integrazione intermodale degli stessi nelle penetrazioni a livello capillare nei riguardi del TPL su gomma, sia per quanto attiene il traffico merci.

Pertanto, il PTR articola l'organizzazione funzionale del sistema su più strati operativi:

- un primo livello, o livello dell'infrastruttura "portante", costituita dalle linee a doppio binario ed elettrificate sulle due direttrici fondamentali, Est-Ovest e Sud-Nord che ha come sottosistema economico di riferimento i flussi del traffico generati dai comprensori portuali regionali e dai bacini industriali e i flussi di transito da e per il Nord/Centro-Italia nelle relazioni con il Centro/Sud e Centro/Est dell'Europa.

Tale livello è rivolto primariamente a servire i traffici merci e viaggiatori a lunga distanza, che comprenderà sostanzialmente i servizi AV/AC ad alta velocità ed alta capacità e andrà a basarsi anzitutto sulla nuova infrastrutturazione della direttrice fondamentale est-ovest del Corridoio V Venezia-Trieste-Lubiana; nello stesso tempo avrà la funzione di connettere tra loro l'aeroporto regionale di Ronchi con l'aeroporto di Venezia, nell'ottica di creare un unico sistema aeroportuale integrato, basato su tali due polarità;

- un secondo livello finalizzato ad incrementare la connettività interna del territorio regionale e per poter rendere accessibili allo stesso in maniera capillare i benefici e le opportunità offerti dal Corridoio V, ovvero per incrementare l'accessibilità del territorio nei riguardi del sistema AV/AC di lungadistanza.

Esso si identifica nell'infrastruttura ferroviaria regionale. Tale complesso di infrastrutture, in parte utilizzate intensamente ed in parte saltuariamente, rappresentano l'elemento di saldatura delle realtà economiche regionali con gli assi portanti e sono articolate funzionalmente nelle relazioni con i principali bacini sorgenti;

- un terzo livello o livello dei raccordi funzionali alle aree e distretti industriali, ai sistemi portuali, agli autoporti di confine, ai centri commerciali ed ai polilogistici in generale. Si tratta dei segmenti di linea ferroviaria ed i rispettivi terminali di smistamento (ultimo miglio) situati all'interno dei bacini stessi, gestiti da soggetti concessionari dell'esercizio di manovre ferroviarie o ancora in gran parte dipendenti dall'organizzazione del gestore della rete (RFI).

Il PTR individua i nodi di interconnessione fra i primi due livelli in corrispondenza del Polo intermodale di Ronchi Aeroporto, per quanto concerne i viaggiatori e dell'Interporto di Cervignano per quanto riguarda le merci.

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE -- TRATTA Portogruaro – Ronchi del Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 74 di 203

La funzione principale in ambito regionale del Corridoio V ai fini dei traffici merci è quella di connettere i principali flussi a lunga distanza in senso est-ovest con le direttrici che in senso meridiano vanno a materializzare il Corridoio Adriatico.

#### 5.1.1.4 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 sviluppo socio-economico nelle materie di competenza provinciale, come evidenziati 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.

#### 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 esplicitati 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 tutela del 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;



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	75 di 203

Relazione Generale

- 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.

#### 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, Province e altri soggetti coinvolti nelle scelte di pianificazione. 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;

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 76 di 203

- 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 di trasporto;
- 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, costituiti dai 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 14, Figura 15). Tali indicazioni riguardano anche l'ipotesi di tracciato ferroviario AV/AC.

In merito a quest'ultimo punto, va evidenziato che il PTCP di Venezia individua l'ipotesi non vincolante del tracciato ferroviario AV/AC (Figura 14, Figura 15) portandola in affiancamento all'autostrada prima di San Donà di Piave da dove, fino a Portogruaro, rimane in affiancamento alla stessa.

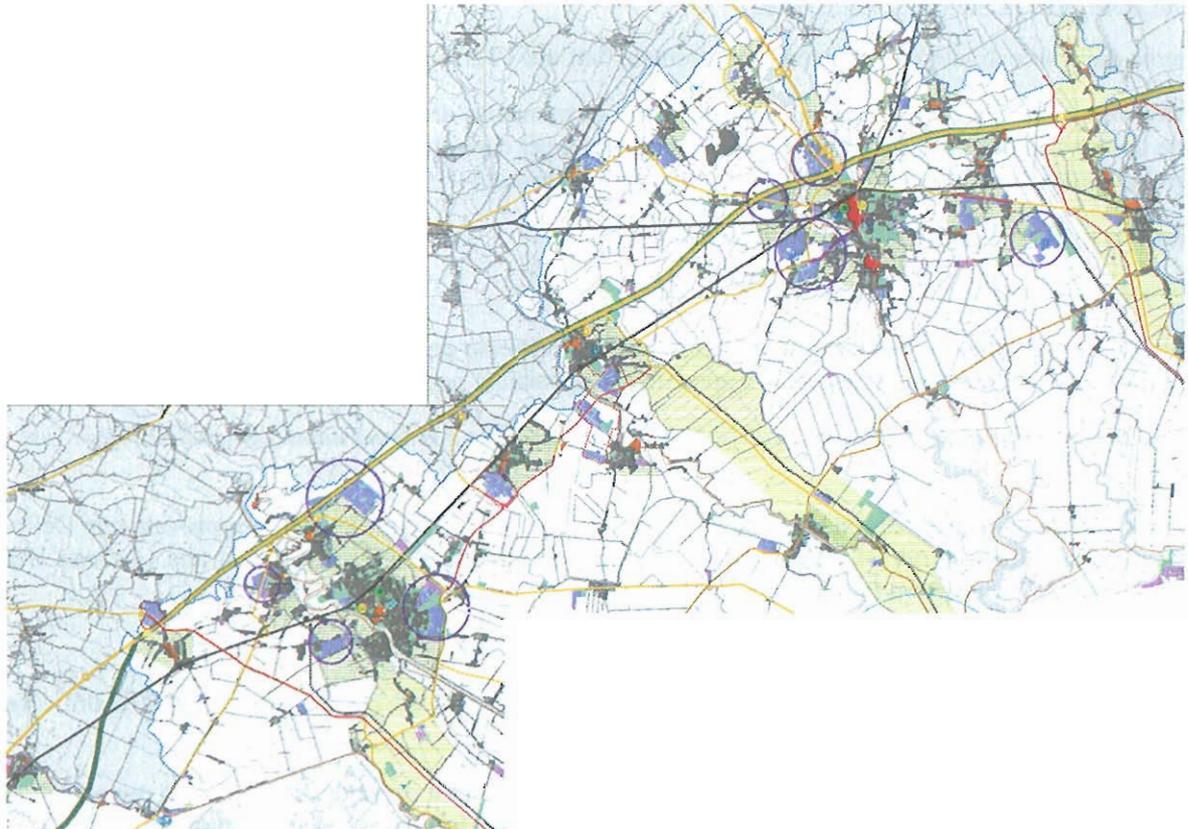


Figura 14 – PTCP Venezia, Tav 4 - Sistema Insediativo-infrastrutturale – stralcio (tav. 1/3)

**ferroviario**

-  ipotesi di connessione ferroviaria - art.55
-  Linea ferroviaria esistente - art.55
-  Linea ferroviaria di progetto - art.55
-  ipotesi non vincolante del tracciato ferroviario (AC - AV) art.55
-  Linea SFMR - art.56
-  Fermata ferroviaria esistente - art.55
-  Fermata ferroviaria di progetto - art.55

Figura 15 - PTCP Venezia, Tav 4 - Sistema Insediativo-infrastrutturale – legenda – previsioni per il sistema ferroviario (stralcio)

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi del Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 78 di 203

### Sistema delle aree di interesse ambientale

Il sistema delle 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 e paesaggistici 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.



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00.0P.001	A	79 di 203

Relazione Generale

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.

*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.

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 80 di 203

## 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 comportare, 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 22 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. Solo per il comune di San Giorgio di Nogaro non è stato possibile ottenere la cartografia di PRG. Per tale ragione, manca il relativo elaborato cartografico e non è stato possibile procedere ad un verifica di conformità del progetto con il sistema degli usi programmati compresa l'analisi puntuale contenuta in Appendice A.

### 5.1.2.2 Considerazioni di sintesi

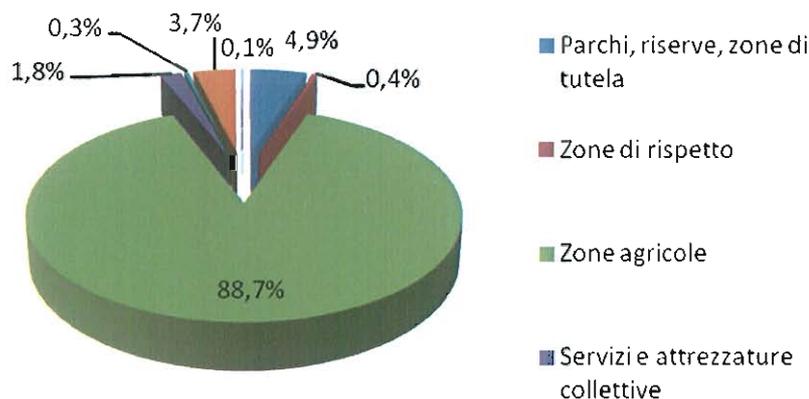
Allo scopo di verificare la conformità delle opere di progetto con la pianificazione locale, è stata effettuata un'analisi dei piani regolatori generali di tutti i comuni interessati dai diversi tracciati in progetto.

Sono state pertanto individuate le aree, attraverso le progressive chilometriche di riferimento, interessate dall'attraversamento del tracciato 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 dell'opera, in termini percentuali risulta che circa l'88,7% dei tracciati di progetto interessa zone destinate ad uso agricolo come indicato dal grafico seguente:

**Percentuale tracciati e relative destinazioni d'uso suolo attraversate**



**Figura 16: percentuale dei tracciati di progetto in relazione alle diverse destinazioni d'uso attraversate**

Circa il 4,9% dei tracciati interferisce invece con parchi, riserve o zone sottoposte a una forma di vincolo/tutela; il 3,7% riguarda aree destinate ad attività economiche mentre percentuali minime attraversano zone con attrezzature e servizi di interesse comune (1,8%), zone di rispetto (0,4%), zone residenziali (0,3%), e siti adibiti a discarica di inerti (0,1%).

### 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. Fossalta di Portogruaro
2. Teglio Veneto
3. San Michele al Tagliamento

I tracciati delle linee ferroviarie in progetto interessano nella maggior parte aree a destinazione d'uso agricola. Sono tuttavia interessate 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 Udine

I Comuni della provincia di Udine attraversati dalle opere di progetto sono:

1. Ronchis



LINEA AV/AC

PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	82 di 203

Relazione Generale

2. Palazzolo dello Stella
3. Teor
4. Pocenia
5. Muzzana del Turgnano
6. Castions di Strada
7. Porpetto
8. San Giorgio di Nogaro
9. Torviscosa
10. Bagnaria Arsa
11. Cervignano del Friuli
12. Villa Vicentina
13. Gonars
14. Ruda
15. Fiumicello
16. Carlino (interessato per il solo elettrodotto)
17. Palmanova

In questa provincia si conferma che la netta maggioranza dei tracciati interessa aree agricole, mentre in misura molto minore zone produttive, parchi e aree di interesse collettivo.

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

#### 5.1.2.5 Piani Regolatori Generali Comunali (PRG) della Provincia di Gorizia

I comuni coinvolti dalle infrastrutture d’interesse sono:

1. Turriaco
2. San Canzian d’Isonzo

Anche in questo caso il territorio interessato è quasi esclusivamente agricolo nonostante non sia trascurabile l’interferenza con aree produttive/commerciali.

Tutte le interferenze sono indicate in maniera puntuale nell’**Appendice A** “Quadro riepilogativo dei rapporti di conformità con la pianificazione locale”.

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 83 di 203

## 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.



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 OP 001	A	84 di 203

Relazione Generale

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.

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 85 di 203

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 (CEMT), 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 Paneuropea 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

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 86 di 203

- Corridoio III Berlino/Dresda-Vroclav-Lviv-Kiev
- Corridoio IV Berlino/Norimberga-Praga-Bratislava-Győr-Budapest-Arad-Craiova-Sofia-Istanbul, 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 Jugoslavia, 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,



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	87 di 203

Relazione Generale

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 Jugoslavia.

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.



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	88 di 203

Relazione Generale

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"<sup>41</sup>.

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.

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

<sup>41</sup> P.G.T., Cap. 4 "Il quadro di riferimento europeo", pag.5.

	LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico  Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 89 di 203

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

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi del Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 90 di 203

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.



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi del Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	91 di 203

Relazione Generale

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 17 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:

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	93 di 203

Relazione Generale

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 a seguito della delega di competenze alle Regioni, nella fase attuale 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. Pertanto, si riporta di seguito il quadro sintetico degli accordi più significativi per la tratta ferroviaria in questione.

	LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi del Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 94 di 203

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" e procederà 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.

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 95 di 203

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<sup>a</sup> 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.

*Protocollo d'Intesa per la condivisione del tracciato della ferrovia AV/AC del Progetto Prioritario n. 6, comunemente detto Corridoio V, nella tratta fra i fiumi Isonzo e Tagliamento (4 febbraio 2008)*

	LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico  Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 96 di 203

il 4 febbraio 2008 la Regione Friuli Venezia-Giulia ed i Comuni della Bassa Friulana direttamente interessati al tracciato, hanno firmato il Protocollo d'Intesa per la condivisione del tracciato della nuova ferrovia Alta Velocità/Alta Capacità nella tratta fra i fiumi Isonzo e Tagliamento.

Alla firma sono intervenuti i sindaci o i rappresentanti dei Comuni di Bagnaria Arsa, Castions di Strada, Cervignano del Friuli, Fiumicello, Gonars, Muzzana del Turgnano, Palazzolo dello Stella, Palmanova, Pocenia, Ronchi, Ruda, San Giorgio di Nogaro, Teor e Torviscosa.

#### **5.2.1.1.3 Accordo di Programma Quadro in materia di “Infrastrutture di trasporto nel Friuli Venezia Giulia” (29 novembre 2004)**

Nell’ambito del sistema ferroviario l’accordo individua specifiche linee guida per la realizzazione del Polo intermodale di Ronchi dei Legionari.

#### **5.2.1.1.4 Accordi di programma con il gruppo Ferrovie dello Stato**

Accordo n° 1/94 del 8 luglio 1994:

Adeguamento e potenziamento della capacità di traffico lungo la tratta ferroviaria Trieste-Monfalcone.

Accordo n° 1/96 del 17 aprile 1996:

Studio di fattibilità del collegamento Trieste-Capodistria e suo prolungamento verso Est.

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.

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.

Adeguamento a sagoma della tratta di linea tra Monfalcone e Trieste.

Banalizzazione del Blocco Automatico fra Trieste e Ronchi Sud.

Sviluppo del “Corridoio V” – Progetto prioritario n. 6 - Trieste-Ljubljana-Kiev

Accordo n° 2/98 del 14 aprile 1998:

Impegno delle l'Autovie Servizi S.p.A. a completare il progetto preliminare e di fattibilità delle varianti alla linea ferroviaria Trieste-Venezia e alla S.S. 14, nel territorio dei Comuni di Latisana e di San Michele al Tagliamento, in relazione all'assetto della rete infrastrutturale regionale, ed ai problemi d'impatto ambientale ed urbanistico negli ambiti territoriali attraversati dalle varianti stesse.

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 97 di 203

Accordo n° 1/98 del 12 giugno 1998:

Impegno di FS S.p.A. per il completamento delle seguenti opere di potenziamento e adeguamento:

- adeguamento a sagoma della tratta Monfalcone-Trieste della linea Venezia-Ronchi-Trieste;
- realizzazione del Blocco Automatico banalizzato (B.A.B.) nella tratta Ronchi Sud-Trieste;
- innalzamento del Ponte ferroviario sul Fiume Tagliamento nell'ambito della stazione di Latisana e relativi raccordi alla linea esistente.

Accordo n° 2/99 del 27 dicembre 1999:

Impegno per FS S.p.A. a sviluppare la progettazione preliminare di significative tratte del “Corridoio V” – Progetto prioritario n. 6, in prosecuzione ed accordo con i risultati dello studio di fattibilità della tratta Venezia-Trieste-Ljubljana, eseguito con il Governo sloveno.

Attuare, in sinergia tra la Regione Friuli Venezia Giulia. e FS S.p.A. condizioni di non saturazione sulla tratta Ronchi dei Legionari-Trieste dell'attuale linea Monfalcone-Trieste.

Impegno per FS. S.p.A. a uno studio di fattibilità per un nuovo impianto ferroviario a Ronchi dei Legionari, ubicato in corrispondenza dell'Aeroporto omonimo.

Impegno per la Regione Friuli Venezia Giulia ad erogare un contributo economico per la realizzazione del progetto preliminare delle tratte in argomento.

Impegno per il Comune di Trieste ad erogare un contributo economico per la realizzazione del progetto preliminare delle tratte in argomento.

Accordo n° 2/00 del 5 dicembre 2000:

Impegno per FS S.p.A. dello Studio di Fattibilità e della progettazione preliminare della Stazione ferroviaria intermodale di Ronchi Aeroporto, da integrarsi con la Stazione autocorriere e con gli studi di Fattibilità del Nuovo Snodo tra la linea Pordenone-Udine-Gorizia-Trieste e la linea Venezia-Trieste.

Impegno per la Regione Friuli Venezia Giulia e per FS S.p.A. di uno Studio complementare al Progetto preliminare, per la realizzazione del Polo Intermodale di Ronchi Aeroporto.

Impegno per la Regione Friuli Venezia Giulia e per FS S.p.A. a costituire un Gruppo di lavoro congiunto con i seguenti compiti: integrazione dei servizi su ferro e su gomma; immissione di nuovo materiale rotabile sulla rete regionale; miglioramento del servizio in termini di qualità e pulizia treni; intese per lo sviluppo dell'attività nei porti e sui collegamenti nazionali ed internazionali; programma di gestione del parcheggio del Nuovo centro Intermodale di Ronchi Aeroporto.

Accordo n° 3/00 del 5 dicembre 2000:

Impegno per FS S.p.A., in conto proprio o tramite Società del Gruppo FS, per la progettazione definitiva della Stazione ferroviaria intermodale di Ronchi Aeroporto, da integrarsi con la Stazione autocorriere e con gli studi di Fattibilità del Nuovo Snodo tra la linea Pordenone-Udine-Gorizia-Trieste e la linea Venezia-Trieste.

	LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico  Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 98 di 203

Impegno per la Provincia di Gorizia alla progettazione di una Stazione autocorriere, integrata alla Nuova Stazione ferroviaria Intermodale di Ronchi Aeroporto.

Impegno per la Regione Friuli Venezia Giulia ad erogare un contributo economico per le progettazioni di competenza di FS S.p.A. e di quelle di competenza della Provincia di Gorizia.

Accordo n° 1/02 del 20 settembre 2002:

Impegno per la Regione Friuli Venezia Giulia e per il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti alla realizzazione della tratta Ronchis di Latisana-Palmanova (raccordi)-Ronchi Aeroporto della nuova Linea AV-AC.

Impegno per la Regione Friuli Venezia Giulia e per il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, alla realizzazione della tratta Ronchi Aeroporto-Trieste della nuova Linea AV-AC e del Bypass Gorizia-Sagrado-Ronchi dei Legionari.

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.

Impegno della Regione Friuli Venezia Giulia a promuovere lo sviluppo della modalità ferroviaria per il trasporto passeggeri e delle merci per i traffici transfrontalieri del "Corridoio V" – Progetto prioritario n. 6.

Incarico per RFI S.p.A. della Progettazione preliminare della tratta Ronchis di Latisana-Palmanova (raccordi)-Ronchi Aeroporto della nuova Linea AV-AC.

Incarico per RFI S.p.A. della Progettazione preliminare della tratta Ronchi Aeroporto-Trieste della nuova Linea AV-AC e del Bypass Gorizia-Sagrado-Ronchi dei Legionari.

**5.2.1.1.5 Processo verbale tra Ministero dei Trasporti e Navigazione italiano e Ministero dei Trasporti sloveno**

Il processo verbale tra il Ministero dei Trasporti e Navigazione Italiano ed il Ministero dei Trasporti Sloveno<sup>42</sup>, che si inserisce nel quadro dello sviluppo delle relazioni tra la Repubblica Italiana e la Repubblica Slovena, trova la sua collocazione nelle Conferenze Paneuropee dei Trasporti di Praga, di Creta e di Helsinki, nelle quali è stata definita una strategia finalizzata alla creazione di una rete di trasporto paneuropea, nonché nel Protocollo di intesa del Corridoio V, firmato a Trieste nel 1996 tra i Ministri dei Trasporti dei paesi interessati, dove è fissato lo schema di disciplina della collaborazione multilaterale per la sua realizzazione.

Gli accordi sottoscritti dai due ministri dei trasporti in occasione dell'incontro del 23 Febbraio 2001 possono essere sintetizzati in duplice ordine di aspetti: il primo è ascrivibile al livello strategico, intendendo con esso le politiche settoriali e non all'interno delle quali si colloca l'intervento; il secondo riguarda quello più propriamente tecnico progettuale.

Nello specifico, per quanto attiene il livello strategico, occorre operare una ulteriore distinzione tra le questioni di ordine geopolitico e quelle riguardanti le politiche dei trasporti.

<sup>42</sup> Stipula 23 Febbraio 2001

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 99 di 203

Per quanto concerne il primo ordine di questioni, i due Ministri, muovendo dal riconoscimento del crescente grado di integrazione economica ed industriale esistente tra i due Paesi, *«hanno deciso di rafforzare le prospettive di collaborazione attraverso lo sviluppo di un efficiente sistema di trasporti di passeggeri e merci fra Italia e Slovenia»*<sup>43</sup>.

In ragione della valenza che i due Ministri hanno attribuito al nuovo collegamento quale fattore strategico nello sviluppo delle relazioni tra Repubblica Italiana e Repubblica Slovena e, con esse, nella crescita delle relazioni economiche e commerciali tra i due Paesi, *«le Parti hanno riaffermato la volontà di realizzare una nuova linea ferroviaria ad alta velocità/capacità che collegherà l'Italia alla Slovenia»*<sup>44</sup>.

Una volta ribadita la stretta correlazione esistente tra sviluppo socioeconomico e creazione di un efficiente sistema di trasporti, il secondo ordine di questioni si incentra sulla *«sempre crescente integrazione degli aspetti ambientali nelle strategie dei trasporti»*<sup>45</sup>.

In questa ottica, *«i Ministri hanno anche ribadito la volontà di concordare le modalità per riequilibrare la domanda di trasporto, tenendo conto di quanto previsto dalla Convenzione delle Alpi, favorendo lo spostamento di significative quote di traffico dalla strada alla ferrovia»*<sup>46</sup>.

Gli aspetti più prettamente tecnico-progettuali, affrontati nell'incontro in questione, hanno invece riguardato la scelta del tracciato della futura infrastruttura e dei requisiti trasportistici che questa dovrà possedere.

Nello specifico, in ordine alla scelta del tracciato, *«i due Ministri hanno stabilito che, alla luce degli studi condotti dalle due società ferroviarie e tenendo conto delle esigenze di raccordo dei collegamenti internazionali con le reti ferroviarie nazionali, ed in particolare al nodo di Trieste lato Italia ed a Divaccia lato Slovenia, il tracciato fra Trieste e Lubiana transita per il corridoio definito variante M»*<sup>47</sup>

Relativamente agli standard tecnici che dovranno essere rispettati nella progettazione della nuova infrastruttura, questi *«saranno quelli previsti dalla Unione Europea in ambito Trans-European Network (TEN) per le nuove linee ad Alta Velocità ed in particolare il tracciato consentirà velocità pari o superiore ai 250 km/h e l'acclività, tenendo conto delle particolari condizioni orografiche, sarà contenuta al di sotto del 18 per mille»*<sup>48</sup>.

Per quanto infine riguarda gli aspetti realizzativi, l'orizzonte temporale per la costruzione della nuova linea è fissato al 2015, operando per fasi temporali atte a dare priorità ai tratti in cui la capacità delle infrastrutture esistenti potrebbe presentare delle carenze nell'orizzonte temporale considerato; inoltre, a più breve tempo dovranno essere presi in considerazione anche interventi finalizzati a migliorare ed a razionalizzare le infrastrutture ferroviarie esistenti.

Conclusivamente è possibile affermare che, a monte della espressa volontà di realizzare una nuova linea ferroviaria ad alta velocità/capacità che colleghi l'Italia alla Slovenia e dei conseguenti accordi di natura progettuale ora descritti, l'accordo stipulato il 23 Febbraio 2001 può essere sintetizzato rispetto alle seguenti tematiche-chiave:

<sup>43</sup> Processo verbale

<sup>44</sup> Processo verbale

<sup>45</sup> Processo verbale

<sup>46</sup> Processo verbale

<sup>47</sup> Processo verbale

<sup>48</sup> Processo verbale

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 100 di 203

- Individuazione della esistenza di una stretta correlazione tra coesione economica e sociale, da un lato, e trasporti, dall'altro;
- Individuazione di una intima connessione tra politiche ambientali e politiche dei trasporti.

La volontà di inquadrare la nuova linea ferroviaria nell'ambito della Convenzione delle Alpi, ed in particolare di concepirla come intervento finalizzato ad operare lo spostamento di significative quote di traffico dalla strada alla ferrovia, configurano un atteggiamento teso ad includere all'interno delle tematiche trasportistiche anche obiettivi, quali la riduzione delle emissioni inquinanti in aria conseguente alla diversione modale in favore del ferro, propri delle politiche di tutela ambientale.

#### 5.2.1.1.6 La Intesa Generale Quadro con la Regione Veneto

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.<sup>49</sup>

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 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

<sup>49</sup> Delibera CIPE 21 marzo 1997 art.1.1



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00.0P.001	A	101 di 203

Relazione Generale

- |  |           |
|--|-----------|
| - 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.

#### **5.2.1.1.7 La Intesa Generale Quadro con la Regione Friuli Venezia Giulia (20 settembre 2002) e Atto aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro tra Regione e Governo (1 agosto 2008)**

In osservanza di quanto previsto dall'articolo 2, comma 2, lettera "a" del Decreto Legislativo 190/2002, dove si prevede che il Ministero promuove e propone intese quadro tra Governo e singole regioni o province autonome al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle infrastrutture, ed a seguito di una serie di riunioni tecnico-istruttorie, il Governo, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e la Regione Friuli Venezia Giulia hanno stipulato la Intesa Generale Quadro<sup>50</sup> inerente le opere comprese nel Primo programma nazionale della Legge Obiettivo approvato dal CIPE con la citata delibera del 21 Dicembre 2001, e ricadenti all'interno del territorio regionale.

<sup>50</sup> Stipula 20 Settembre 2002

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 102 di 203

Il contenuto della Intesa Quadro è articolabile in due parti, delle quali nella prima, oltre alla consueta ricostruzione storica dei pregressi atti legislativi ed amministrativi che ne costituiscono i presupposti, è condotta una attenta dissertazione sulle questioni di ordine geo-territoriali e trasportistico che sono alla base delle scelte infrastrutturali riportate nella seconda parte della citata intesa.

In particolare, nella premessa all’Intesa, le Parti, stabilendo l’esistenza di uno stretto legame tra fattori geo-territoriali connotanti la Regione Friuli Venezia Giulia e criticità dell’attuale sistema relazionale, da un lato, ed interventi infrastrutturali da realizzare, dall’altro, riconoscono a questi ultimi il carattere di «preminente interesse nazionale».

In relazione al primo ordine di fattori, nella Intesa si sottolinea come «il Friuli Venezia Giulia – sotto il profilo della posizione geo-territoriale - rappresenta una area di grande interesse per tutto il Paese, soprattutto per l’incremento delle relazioni mitteleuropee e con le arie orientali»<sup>51</sup>, concetto questo ribadito e direttamente connesso alla tematica dei trasporti, laddove si evidenzia che «*il territorio regionale, per la sua posizione, già oggi svolge una significativa funzione di raccordo trasversale e longitudinale, e che tale funzione deve essere ulteriormente qualificata e potenziata attraverso una adeguata infrastrutturazione*»<sup>52</sup>.

Muovendo quindi dal riconoscimento della esistenza nel caso del Friuli Venezia Giulia di uno stretto legame tra fattori geo-territoriali e armatura infrastrutturale, la Intesa affronta il sistema relazionale nel quale le infrastrutture previste andranno a collocarsi.

A tale riguardo l’Intesa evidenzia, da un lato, la centralità rivestita dal Corridoio plurimodale n.5 (Trieste-Ljubljana-Kiev), il quale «costituisce un collegamento di rilevante priorità - che - deve essere stabilmente agganciato all’asse Transpadano Trieste-Venezia.Torino-Lione»<sup>53</sup>, e dall’altro, la presenza del porto di Trieste, ritenuto «Hub fondamentale per la funzionalità di detto Corridoio»<sup>54</sup>.

In altri termini, la Intesa evidenzia come gli interventi infrastrutturali, successivamente specificati nella sua parte operativa, si inseriscano in un quadro trasportistico la cui complessità discende non solo dalla sua natura plurimodale, ma anche dall’effetto rete che questo, posto in relazione con l’asse Transpadano e con il porto di Trieste, determina.

Tale ruolo è tuttavia invalidato dall’attuale dotazione infrastrutturale che, non essendo «adeguata a soddisfare la domanda attuale, né tantomeno ad assicurare il sostegno allo sviluppo auspicato, sia in termini quantitativi che di competitività dell’intero sistema regionale»<sup>55</sup>, determina una situazione di grave criticità, le cui ripercussioni possono «ridurre la competitività economica regionale e penalizzare la crescita sociale delle comunità locali»<sup>56</sup>.

In ultimo, occorre rilevare come anche le tematiche ambientali, esplicitamente rappresentate dalla partecipazione alla Intesa anche del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio, rientrino all’interno degli accordi in essa stipulati, laddove si conviene che «*il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, unitamente al Ministro dell’Ambiente e della Tutela del territorio, concorderanno altresì con la Regione, al fine di raggiungere il comune obiettivo di favorire la intermodalità ed il trasferimento dei trasporti dalla gomma al ferro, la realizzazione di*

<sup>51</sup> Intesa Generale Quadro, pag.1

<sup>52</sup> Intesa Generale Quadro, pag.1

<sup>53</sup> Intesa Generale Quadro, pag.1

<sup>54</sup> Intesa Generale Quadro, pag.1

<sup>55</sup> Intesa Generale Quadro, pag.1

<sup>56</sup> Intesa Generale Quadro, pag.1



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	103 di 203

Relazione Generale

sistemi di “autostrade viaggianti”, definendo altresì in tale ambito un ruolo strategico per l’Interporto di Cervignano»<sup>57</sup>.

In altri termini, dall’impegno congiuntamente assunto dai due Ministri e dalla Regione emerge con chiarezza come la realizzazione della nuova linea ferroviaria sia collocata all’interno di una prospettiva di stretta integrazione tra politiche dei trasporti e politiche ambientali.

A fronte di tali considerazioni, che seppur di ordine diverso conducono tutte alla individuazione dell’esistenza di un «preminente interesse nazionale» nel superamento dell’attuale situazione di criticità conseguente al deficit infrastrutturale esistente, nella Intesa Quadro le Parti contraenti definiscono un quadro di interventi ed opere sintetizzato nella tabella di seguito riportata.

<i>Macrotipologie</i>	<i>Interventi ed opere</i>
Corridoi ferroviari	Tratta friulana del Corridoio Venezia-Udine-Tarvisio-Vienna Tratta friulana del Corridoio Venezia-Trieste-Ljubljana-Kiev
Corridoi autostradali e stradali	Completamento del Corridoio autostradale 5 e dei valichi confinanti
Nodo ed Hub interportuale di Trieste	Allacci plurimodali e piattaforma logistica del Porto di Trieste Penetrazione Nord di Trieste: collegamento in galleria da Prosecco al Porto Vecchio e sottopasso della città per riallaccio alla Grande Viabilità Triestina

Come appare evidente dalla sopra riportata tabella, l’Intesa individua un articolato quadro di interventi che definiscono un sistema di mobilità che conetterà il territorio del Friuli Venezia Giulia con le regioni della Europa orientale, centrale ed infine, attraversando la Pianura Padana, occidentale.

L’intesa quindi non rappresenta un mero elenco di interventi tra loro indipendenti, ma si configura quale sostanziale atto di pianificazione dei trasporti in quanto definisce un modello infrastrutturale nel quale le diverse modalità di trasporto di cui è previsto il potenziamento (su gomma, ferro ed acqua) determinano un “effetto rete” finalizzato a collegare il Friuli Venezia Giulia, e con esso l’intero quadrante settentrionale del Paese, con le altre Regioni d’Europa.

Per quanto riguarda la macrotipologia “Corridoi ferroviari”, emerge come, anche in questo caso, a detti interventi sia sotteso un modello di assetto della rete su ferro schematizzabile secondo una figura ad “Y”, dove l’asta centrale rappresenta l’asse rivolto verso Venezia, mentre quelle doppie simboleggiano le direttrici in direzione rispettivamente dei versanti austriaco e sloveno.

In particolare, gli interventi facenti parte della tratta friulana del Corridoio Venezia-Udine-Tarvisio-Vienna facenti parte di detta “Y” sono rappresentati da:

- Linea Ronchis di Latisana-Palmanova (raccordi) adeguamento AC/AV;

<sup>57</sup> Intesa Generale Quadro, pag.5

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 104 di 203

- Linea Palmanova (raccordi)-Udine adeguamento AC/AV;
- Sistemazione del nodo e delle circonvallazioni di Udine (compresi i necessari raddoppi)

Per quanto invece attiene gli interventi inerenti la tratta friulana del Corridoio Venezia-Trieste-Ljubljana-Kiev, all'interno della quale rientra il progetto affrontato dal presente SIA, questi sono costituiti da:

- *Linea Ronchi aeroporto-Trieste (passante) nuova linea AC/AV;*
- Linea Palmanova (raccordi)-Ronchi aeroporto nuova linea AC/AV,
- Bypass Gorizia Sagrado-Ronchi aeroporto
- Nuovo raccordo Gorizia Sud-Autoporto S. Andrea.

In conclusione, occorre ancora una volta sottolineare, in primo luogo, la natura programmatica del documento in esame, aspetto questo che riveste particolare rilevanza proprio in ragione della non più recente datazione del Piano Regionale Integrato Trasporti della Regione Friuli Venezia Giulia, risalente al 1988, e del conseguente esaurimento delle sue capacità previsionali.

Un'ulteriore considerazione va fatta in merito agli aspetti geo-territoriali legati a quelli trasportistici,

Il Friuli-Venezia Giulia è la regione italiana nella quale risulta maggiore l'estensione del confine con altri paesi esteri rispetto al totale dei confini regionali: i confini esterni, infatti, riguardano ad est la Slovenia e a nord l'Austria, mentre solo a ovest si trova un confine interno con la regione Veneto.

La collocazione all'estremo Nord/Est del territorio italiano ha, certamente, rappresentato in passato per la regione un fattore di particolare importanza per una duplicità di motivazioni tra loro interagenti:

- come conseguenza dell'evolversi dei rapporti trans/nazionali tra Italia, Austria e Slovenia;
- come conseguenza della perifericità rispetto alle principali direttrici dello sviluppo economico italiano e comunitario.

In particolare le trasformazioni del contesto geo/politico in cui si è collocata la storia regionale degli ultimi decenni hanno pesato negativamente sull'evoluzione del quadro macro/economico regionale. La perdita di una quota significativa di hinterland da parte dei capoluoghi provinciali<sup>58</sup>, la presenza di un confine esterno che offriva ben poche opportunità, gli scarsi investimenti effettuati nelle infrastrutture, soprattutto di trasporto, per motivazioni di carattere strategico, la difficoltà di instaurare un dialogo ed una cooperazione con le autorità di oltre confine, sono tutte conseguenze di eventi storici risalenti all'immediato secondo dopoguerra.

Al contempo, però, la stessa collocazione geografico/politica del Friuli-Venezia Giulia rappresenta – oggi, nel mutato quadro politico ed economico - una specifica opportunità in quanto costituisce una posizione strategica di cerniera tra Est/Ovest e Sud/Nord dell'Europa.

Tale fattore è valorizzato dalla presenza di una discreta dotazione infrastrutturale di collegamento extra/regionale lungo l'asse Nord/Sud. Meno soddisfacente è, invece, il collegamento sull'asse Est/Ovest, in quanto su questa direttrice ha pesato, fino a pochi anni or sono, la funzione di confine tra due sistemi economico/politici molto

<sup>58</sup> A seguito degli accordi internazionali dopo la seconda guerra mondiale.

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA.00.0P.001	REV. A	FOGLIO 105 di 203

diversi tra di loro, con conseguenze frenanti sulle relazioni economiche, sullo sviluppo delle infrastrutture e sulla cultura locale. La progressiva caduta di tali differenze, ha favorito, specie negli ultimi anni, le relazioni commerciali ed in particolare il commercio con l'estero, specializzando la regione nelle transazioni con i paesi dell'Est europeo.

Ciò detto, appare chiaro lo stretto legame che il documento di intesa individua tra il modello di assetto infrastrutturale programmato, da un lato, e la posizione geo-territoriale e lo sviluppo socioeconomico del territorio regionale del Friuli Venezia Giulia, dall'altro, a tal punto che proprio queste ultime motivazioni sono poste all'origine del carattere di «preminente interesse nazionale», riconosciuto dall'Intesa, all'insieme di opera attraverso essa concordate.

#### 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.

I contenuti di detto programma sono articolabili in due distinte parti: la prima riporta una prima valutazione dei dati di costo e degli importi disponibili già esistenti per i singoli investimenti inclusi nel programma stesso (Allegato 1); la seconda elenca l'insieme degli interventi ritenuti strategici, articolandoli in quattro distinti allegati, dei quali l'Allegato 2 riguarda gli interventi trasportistici, suddivisi a loro volta per Regioni e macrotipologie.

Dalla lettura della parte di detto Allegato 2 dedicata al Friuli Venezia Giulia ed in particolare per la macrotipologia "Corridoi ferroviari", si rileva la inclusione, tra le infrastrutture che «assumono carattere strategico e di preminente interesse nazionale per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese», della «Tratta friulana Venezia-Trieste-Ljubiana-Kiev (corridoio 5)»<sup>59</sup>, classificata come parti di sottosistemi infrastrutturali il cui insieme rappresenta la griglia di priorità delle reti infrastrutturali.

I restanti interventi riguardanti la Regione Friuli Venezia Giulia, concernono la tratta friulana Venezia-Udine-Vienna (Tarvisio), i corridoi autostradali e stradali, nonché il nodo ed Hub interportuale di Trieste.

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".

<sup>59</sup> Delibera CIPE 121/2001, Allegato 2, punto 7 Friuli Venezia Giulia

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi del Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 106 di 203

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:

<i>Parti</i>	<i>Contenuti</i>
1. Situazione attuale, tendenze, criticità	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La domanda di mobilità</li> <li>• La dotazione infrastrutturale ed i servizi.</li> </ul>
2. Le politiche e gli strumenti	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le politiche per la concorrenza e la regolazione della mobilità</li> <li>• Le infrastrutture di interesse nazionale</li> <li>• Il trasporto passeggeri a media e lunga distanza</li> </ul>

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 riscontrare 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<sup>60</sup>, quasi il 90% di essi riguarda progetti ferroviari o di potenziamento dei collegamenti

<sup>60</sup> 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

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
Relazione Generale	L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	107 di 203

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»<sup>61</sup>

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»<sup>62</sup>.

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»<sup>63</sup>, 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»<sup>64</sup>.

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<sup>65</sup>:

- *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.*

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, tra i quali, in considerazione del caso in specie, quello delle direttrici trasversali.

<sup>61</sup> PGT, Capitolo 2 "L'offerta di servizi, la dotazione infrastrutturale e le principali criticità", pag. I

<sup>62</sup> PGT, Capitolo 8 "Le infrastrutture di interesse nazionale"

<sup>63</sup> PGT, Capitolo 2 "L'offerta dei servizi, la dotazione infrastrutturale e le principali criticità"

<sup>64</sup> PGT, Capitolo 8, par. 8.1 "Il Sistema Nazionale Integrato Trasporti"

<sup>65</sup> PGT, Capitolo 8, par. 8.2.1 "Le strategie generali"

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 108 di 203

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)<sup>66</sup>.

A tale riguardo, il Piano sottolinea come gli interventi relativi al Corridoio V quadruplicamento Venezia-Trieste rientri tra quelli che consente di «raddoppiare la capacità di trasporto ferroviario attraverso l'intero arco alpino»<sup>67</sup>.

### 5.2.1.2.3 Piano Regionale dei Trasporti della Regione Veneto (PRT)

Nell'ambito della pianificazione regionale di settore relativa ai trasporti, al “Piano Regionale dei Trasporti del Veneto”, presentato dalla giunta regionale nel novembre 2004, 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.

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 coerenza 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.

<sup>66</sup> PGT, Capitolo 8, par. 8.2.3 “I principali interventi per la rete ferroviaria”

<sup>67</sup> PGT, Capitolo 8, par. 8.2.3 “I principali interventi per la rete ferroviaria”



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	109 di 203

Relazione Generale

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 storica geografica 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 18 - 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.



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
Relazione Generale	L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	111 di 203

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 Helsinki (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.

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 112 di 203

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.

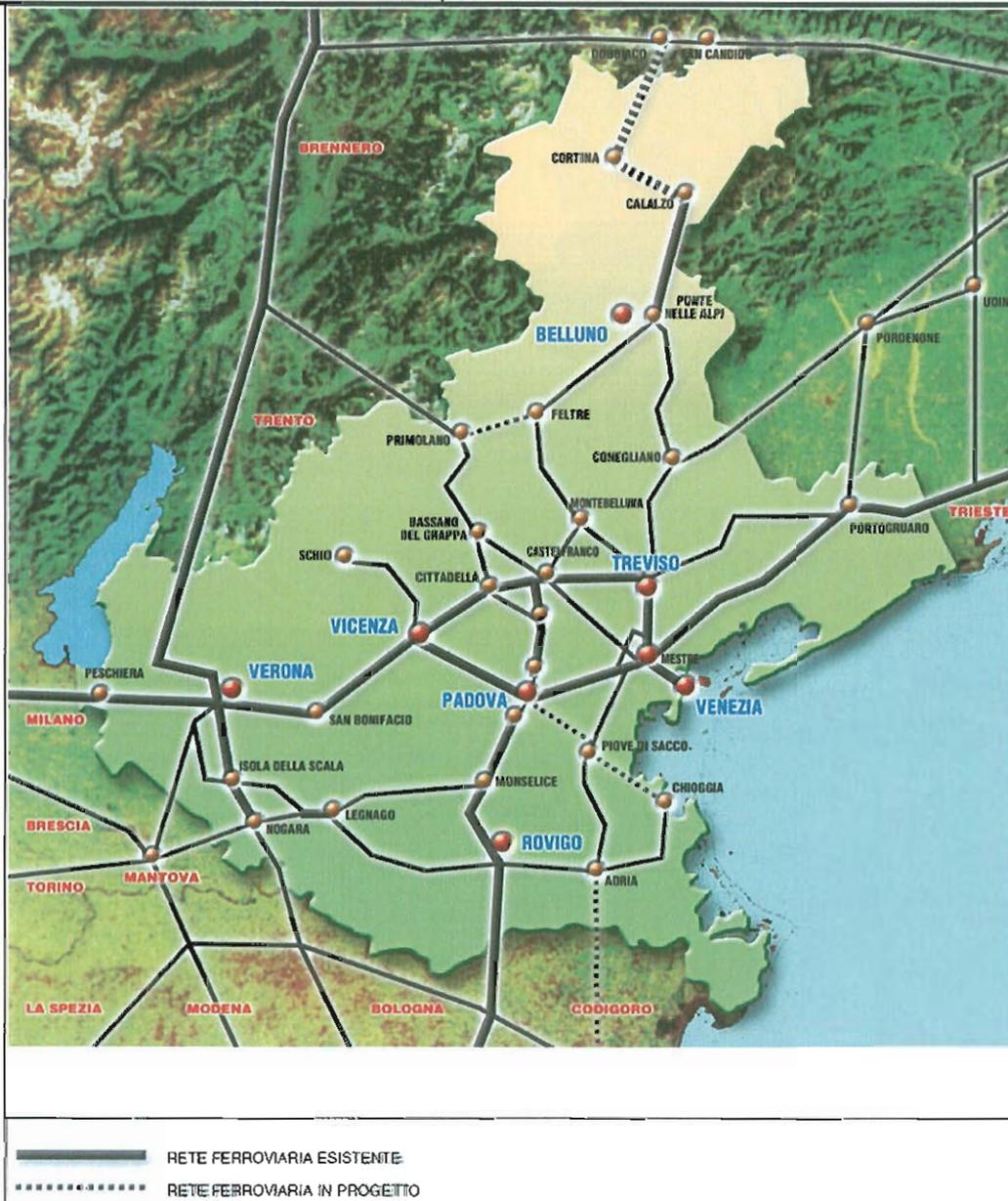


Figura 19 Rete ferroviaria esistente e di progetto – PRT 2004



Figura 20 I corridoi ferroviari – PRT 2004



CORRIDOI ALTA CAPACITÀ FERROVIARIA

Figura 21 I corridoi ad alta capacità ferroviaria – PRT 2004

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 116 di 203

#### **5.2.1.2.4 Piano Regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità, delle merci e della logistica del Friuli Venezia Giulia**

Con DGR 1250 del 28 maggio 2009, la Giunta Regionale ha stabilito che la pianificazione del sistema regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica si sviluppi congiuntamente e converga in uno strumento pianificatorio unitario articolato in una sezione dedicata al Sistema regionale delle infrastrutture di trasporto e in un'altra sezione dedicata al Sistema regionale della mobilità delle merci e della logistica e si conformi alle seguenti linee di indirizzo:

- Rendere il Friuli Venezia Giulia un territorio competitivo che offra infrastrutture e servizi di logistica per la vasta area regionale costituita da Veneto, Carinzia, Slovenia e Croazia anche in virtù della realizzazione delle nuove infrastrutture previste dalla programmazione comunitaria delle reti TEN (Progetto prioritario n. 6) e dal Corridoio Adriatico - Baltico.
- Far diventare il Friuli Venezia Giulia con le sue infrastrutture puntuali e lineari snodo degli scambi fra l'Europa centro - orientale, il Nord Europa, il Mediterraneo, ed il Far East.
- Promuovere il più forte riequilibrio dei trasporti in direzione delle modalità ferroviaria marittima e in linea con gli orientamenti comunitari in materia.
- Promuovere in generale il recupero funzionale, individuare e rimuovere le criticità nonché mettere in sicurezza il sistema infrastrutturale viario e ferroviario esistente.
- Promuovere lo sviluppo dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari come snodo intermodale anche per le merci e ricercare potenziali partner di altri aeroporti per lo sviluppo del trasporto passeggeri in una ottica di integrazione aeroportuale territoriale, incentrata sul potenziamento delle infrastrutture viarie e ferroviarie.
- Coordinare i nodi logistici e portuali regionali anche attraverso l'integrazione e l'implementazione di sistemi telematici avanzati, tesi alla creazione di un sistema che fornisca servizi di qualità agli operatori e la cui attività sia a supporto di tutto il tessuto produttivo della Regione.

Lo strumento pianificatorio unitario individuato, denominato "Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica" definisce le strategie di pianificazione di breve-medio-lungo-termine della politica dei Trasporti della Regione Friuli Venezia Giulia e costituisce il riferimento strategico per l'individuazione degli interventi di natura infrastrutturale, gestionale e istituzionale finalizzati al conseguimento di un sistema integrato dei trasporti.

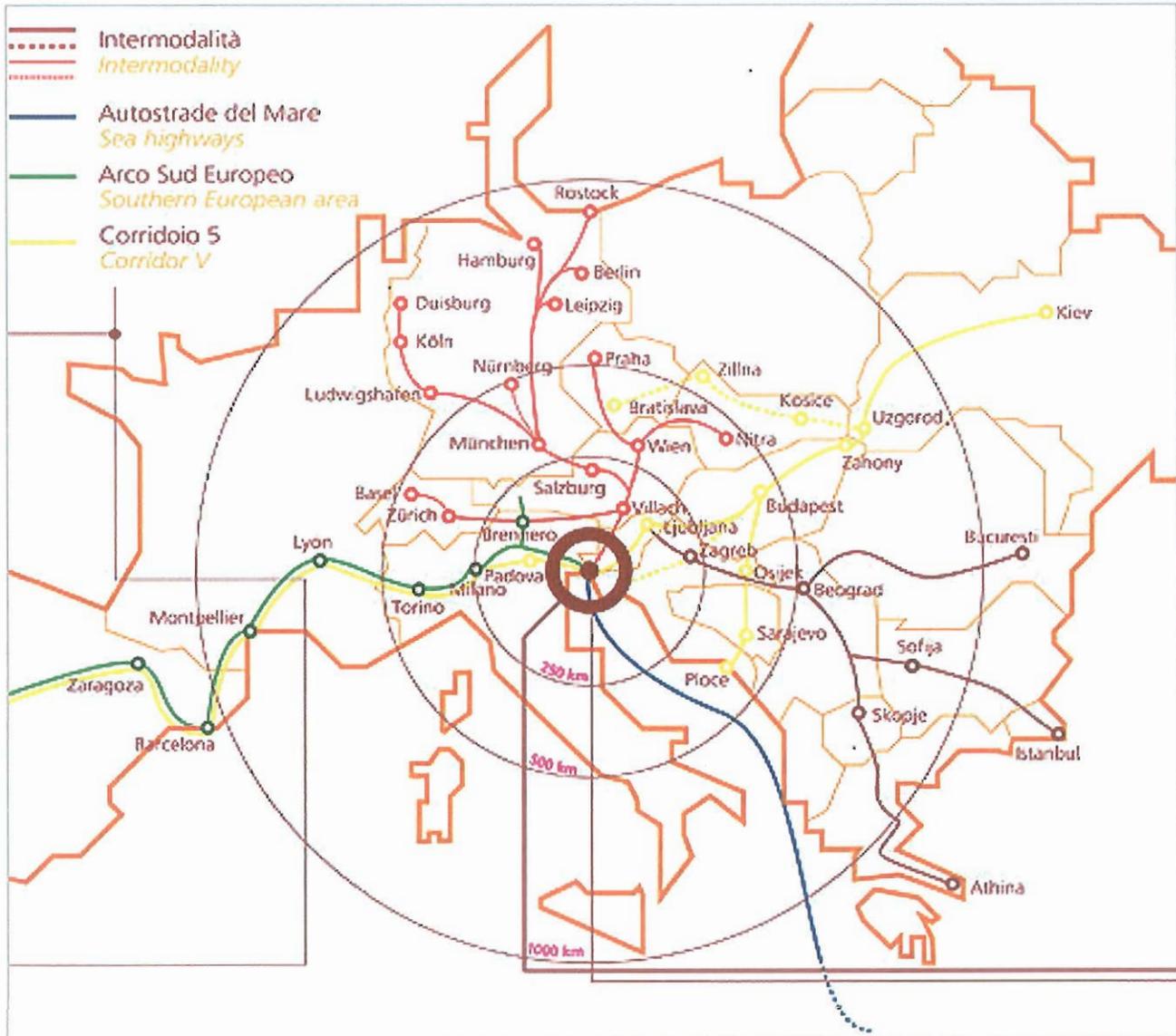


Figura 22 – La Regione Friuli Venezia Giulia nell'ambito della rete europea dei trasporti

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi del Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 118 di 203

La Giunta Regionale ha quindi adottato, con D.G.R. 1137 del 9-6-2010, il "Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità, delle merci e della logistica".

La volontà della Regione espressa nel Piano è di puntare alla realizzazione di un sistema integrato delle reti, allo sviluppo della portualità nazionale, regionale e anche internazionale e al potenziamento dell'intermodalità, sia merci che di passeggeri.

Il sistema integrato delle reti comprende i collegamenti delle reti transeuropee, internazionali, nazionali e interne, per cui si passa dal progetto del Corridoio plurimodale V ora progetto prioritario n. 6, al potenziamento delle infrastrutture portuali, stradali e ferroviarie internazionali, fino alla distribuzione dei traffici sia di merci che di passeggeri a livello regionale.

*Gli obiettivi del piano:*

- promozione del trasferimento delle merci e delle persone nel rispetto dello sviluppo sostenibile e dell'utilizzo di vari mezzi di trasporto, come mezzi su gomma, treni, navi e aerei (l'intermodalità o comodalità);
- riqualificazione della rete esistente per rendere più scorrevole il traffico sulle strade;
- costituzione di una piattaforma logistica regionale per razionalizzare e meglio organizzare la catena trasporto-stoccaggio-distribuzione garantendo un efficace accesso delle merci sui mercati nazionali e internazionali.

Tra gli scopi vi è anche la creazione di un quadro programmatico e un sistema di governo complessivo del trasporto e della logistica.

Entrando nel concreto, per quanto riguarda le strade, il Piano definisce l'assetto viario regionale e le azioni da attuare sulle rete, riqualificando l'esistente o con nuove realizzazioni.

Per quanto riguarda le ferrovie, il piano definisce la rete di interesse regionale; stabilisce i segmenti pertinenti al Corridoio Adriatico-Baltico (la Tarvisio-Udine con diramazione verso Cervignano e i porti di Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro); acquisisce la direttrice del Corridoio V.

In merito alla piattaforma logistica, il Piano raccorda le reti e i nodi sulle 4 principali direttrici o centri di flusso: corridoio Est-Ovest (Corridoio V), corridoio Sud-Nord (Adriatico-Baltico), interfaccia esterno (terra-mare) e relazione tra aree produttive e bacini industriali. Fanno parte delle previsioni di piattaforma i 3 porti (Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro), il polo intermodale e l'aeroporto di Ronchi dei Legionari, gli interporti di Cervignano, Ferneti, Gorizia Sant'Andrea, Pordenone e Pontebba. Questi sono i gruppi strutturali per i quali il Piano definisce azioni di valorizzazione con le infrastrutture di collegamento.

Discorso molto simile per gli interporti, per i quali si stabiliscono anche le funzioni prevalenti. A Cervignano il ruolo di retroporto e interporto, così come a Ferneti e Sant'Andrea. Pontebba sarà soprattutto retroporto e Pordenone svolgerà funzioni di distribuzione (distri park) e centro commerciale (ingrosso). Sulla funzione di mobilità delle persone, il Piano individua il sistema delle infrastrutture puntuali e delle reti al servizio del trasporto adeguato a garantire la massima accessibilità del territorio, i centri di intercambio modale, suddivisi in 2 livelli. Al primo si collocano i capoluoghi di Provincia e l'aeroporto, al secondo tutti i comuni dove avviene uno scambio tra ferro-gomma, gomma-acqua, trasporto privato-trasporto pubblico.



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	119 di 203

Relazione Generale

Infine, la definizione della funzione di pianificazione e sviluppo che il Piano svolgerà per assistere le azioni previste, si compone nella previsione che la Regione svolga un coordinamento pianificatorio, stipuli intese con le Autorità statali e le società di gestione di porti e interporti, sigli accordi di programma per progetti di cooperazione transnazionale e faccia da cabina di regia. Importante anche la stimolo a ricorrere, in materia di infrastrutture, alla finanza di progetto.

### Le azioni di Piano

Le azioni di Piano previste comprendono in particolare il passaggio modale del traffico merci dalla strada alla rotaia e dalla portualità alla rotaia, sia ai fini del decongestionamento del territorio che del più rapido inoltro delle spedizioni.

Il Piano, nel riconoscere la rete ferroviaria di interesse regionale, articola l'organizzazione funzionale del sistema su più strati operativi mutuamente interconnessi in singoli punti strategici fondamentali di corrispondenza:

1. un primo livello, o livello dell'infrastruttura "portante", costituita dalle linee a doppio binario ed elettrificate sulle due direttrici fondamentali, Est-Ovest e Sud-Nord. Il sottosistema economico diretto di riferimento è quello costituito dai flussi del traffico con origine/destinazione interna e generati dai comprensori portuali regionali e dai bacini industriali nelle relazioni con i propri mercati, quello indiretto è costituito dai flussi di transito da e per il Nord/Centro-Italia nelle relazioni con il Centro/Sud e Centro/Est dell'Europa.

Tale livello è rivolto primariamente a servire i traffici merci e viaggiatori a lunga distanza, che comprenderà sostanzialmente i servizi AV/AC ad alta velocità ed alta capacità e andrà a basarsi sulla nuova infrastrutturazione della direttrice fondamentale est-ovest del Corridoio V Venezia-Trieste-Lubiana e sulla nuova Pontebbana; nello stesso tempo avrà la funzione di connettere tra loro l'aeroporto regionale di Ronchi con l'aeroporto di Venezia, nell'ottica di creare un unico sistema aeroportuale integrato, basato su tali due polarità;

2. un secondo livello finalizzato ad incrementare la connettività interna del territorio regionale e per poter rendere accessibili allo stesso in maniera capillare i benefici e le opportunità offerti dal Corridoio V, ovvero per incrementare l'accessibilità del territorio nei riguardi del sistema AV/AC di lunga distanza.

Tale secondo livello si identifica nell'infrastruttura ferroviaria regionale, costituita essenzialmente dalle linee a semplice binario, in parte elettrificate ed in parte no, che rappresentano il network di raccolta e distribuzione dei convogli ferroviari in/out all'interno dei bacini economici regionali, sia industriali che portuali e dai relativi scali di smistamento locale o raccordi dedicati.

Tale complesso di infrastrutture, in parte utilizzate intensamente ed in parte saltuariamente, rappresentano l'elemento di saldatura delle realtà economiche regionali con gli assi portanti e sono articolate funzionalmente nelle relazioni con i tre principali bacini sorgenti: il sistema logistico-portuale Trieste - Monfalcone - Ronchi - Gorizia - Cervignano; il sistema logistico-industriale Aussa Corno - Porto Nogaro - Cervignano - Udine; il sistema logistico-commerciale Pordenone - Sacile - Veneto orientale. Costituiscono la rete ferroviaria fruibile dai vettori regionali (sia nel trasporto delle persone che delle merci) nei servizi di trasporto convenzionali, intermodali e combinati alternativi alla strada, e che va ad interagire direttamente con il network dei raccordi privati;

3. un terzo livello o livello dei raccordi funzionali alle aree e distretti industriali, ai sistemi portuali, agli autoporti di confine, ai centri commerciali ed ai poli logistici in generale.

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi del Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L.346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 120 di 203

Sono i segmenti di linea ferroviaria ed i rispettivi terminali di smistamento (ultimo miglio) situati all'interno dei bacini stessi, gestiti da soggetti concessionari dell'esercizio di manovre ferroviarie o ancora in gran parte dipendenti dall'organizzazione del gestore della rete (RFI).

Raccordi la cui futura gestione dovrà necessariamente essere orientata funzionalmente alle esigenze del bacino economico di diretto riferimento (porto, area industriale ecc.), passaggio imprescindibile per conferire sulla scorta degli indirizzi comunitari adeguata competitività all'offerta di trasporto ferroviario mediante la garanzia di accesso a tutti i potenziali vettori nazionali ed esteri, piuttosto che mantenere una dipendenza diretta dal gestore nazionale dell'infrastruttura.

Le interconnessioni fra i primi due livelli avverranno in corrispondenza del Polo intermodale di Ronchi Aeroporto, per quanto concerne i viaggiatori, e della portualità triestina e dell'Interporto di Cervignano per quanto riguarda le merci. La funzione principale in ambito regionale del Corridoio V ai fini dei traffici merci è quella di connettere i principali flussi a lunga distanza in senso est-ovest con le direttrici che in senso meridiano vanno a materializzare il Corridoio Adriatico (cfr. progetto Autostrade del Mare) per poi proseguire verso Nord sulla direttrice della Nuova Pontebbana. Tale connessione troverà attuazione in corrispondenza alla Piattaforma Logistica ancillare al sistema portuale regionale.

Il Piano propone lo sviluppo della struttura aeroportuale di Ronchi dei Legionari come parte di un Polo Intermodale quale piattaforma di integrazione tra i vari sistemi di trasporto (aereo-ferrovia-strada), futura sede delle attività e servizi non legati al volo (attività commerciali, alberghi, automezzi pubblici e privati), che sarà collegato alla rete ferroviaria esistente tramite la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria.

In prossimità di tale stazione è previsto uno dei punti strategici della connessione intermodale tra ferrovia e strada, secondo un principio che affida tendenzialmente alla rotaia le più lunghe percorrenze regionali, delegando alla gomma (intesa sia con riferimento al trasporto pubblico che alla motorizzazione privata) compiti di afferenza verso la rete ferroviaria. Il rafforzamento del polo intermodale viene visto anche in proiezione futura tenendo conto del passaggio da Ronchi della linea AV/AC, che avrà nella stazione di Ronchi Aeroporto una delle sue poche fermate e che consentirà un collegamento diretto con gli aeroporti di Venezia e Lubiana.

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

Le linee strategiche RFI sono espone 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

	LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico  Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 121 di 203

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.

	LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 122 di 203

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;

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	123 di 203

Relazione Generale

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.

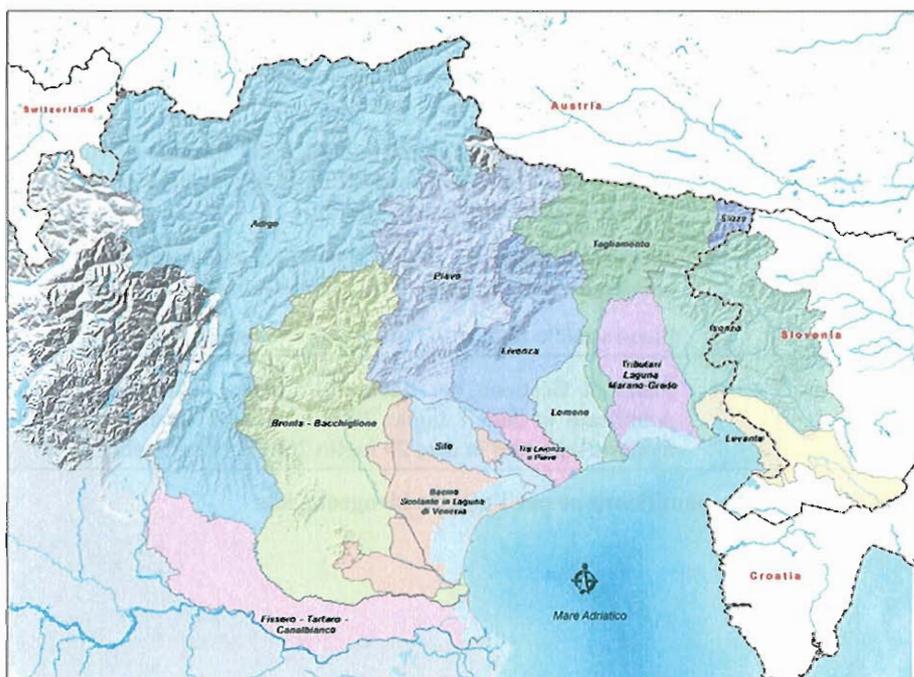


Figura 23 – Autorità di Bacino interessate dal progetto

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 124 di 203

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

Ambito	Ente	Stato/Note
Interregionale	Autorità di Bacino del Fiume Lemene	<ul style="list-style-type: none"> <li>Piano stralcio di assetto idrogeologico del Fiume Lemene Del. n.1 del 26/11/2002</li> </ul>
Nazionale	Autorità di Bacino Alto Adriatico	<ul style="list-style-type: none"> <li>Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico dei bacini idrografici dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione.</li> <li>D.P.C.M. 2 ottobre 2009 – “Piano Stralcio per la sicurezza idraulica del medio e basso Corso del Bacino del Fiume Piave. Norme in vigore dal 30 gennaio 2010.” G.U. n. del 29.01.2010</li> <li>D.P.C.M. 21 settembre 2007 - Approvazione del Piano stralcio per la gestione delle risorse idriche del bacino del Piave” G.U. n. 112 del 14.05.2008</li> <li>Delibera del C.I. n. 4 del giugno 2007 – “Progetto di Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico dei bacini dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione – adozione della 1° variante e delle corrispondenti misure di salvaguardia” G.U. n. 233 del 06.10.2007</li> </ul>
Regionale	Autorità di Bacino Regione Friuli Venezia Giulia	<ul style="list-style-type: none"> <li>Piano stralcio per la difesa idraulica del Torrente Corno, avviato dalla Segreteria tecnico-operativa dell'Autorità di bacino nel corso del 2009</li> <li>Piano stralcio per la difesa idraulica del torrente Cormor -Art. 14, comma 6, della L.R. n. 16/2002 – approvato con decreto del Presidente della Regione n. 188/09</li> <li>Progetto di piano per la difesa idraulica e la tutela ecologica ed ambientale della Laguna di Marano e Grado.</li> <li>Piano stralcio di assetto idrogeologico (bozza)</li> </ul>
Interregionale	Distretto idrografico delle Alpi Orientali	<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>

**Tabella 9: Stato della pianificazione per l'assetto idrogeologico**

	LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 125 di 203

### 5.2.2.1.1 Criteri di pericolosità adottati dai Piani di Assetto Idrogeologico

#### 5.2.2.1.1.1 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 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 a Pi.

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

#### 5.2.2.1.1.2 Autorita' di Bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione - Prima Variante

##### Criteri di conterminazione delle aree di pericolosità idraulica dei fiumi principali in pianura

L'approccio metodologico sommariamente descritto consente di individuare, per le tratte fluviali già riconosciute come critiche in base alla carta degli indicatori di criticità fluviale, una fascia di larghezza variabile, calcolata a partire dalla linea arginale, che in corrispondenza dell'evento di piena centenario può essere interessata dalle acque di esondazione con una lama d'acqua non inferiore ad 1 metro. La scelta di tale soglia non è casuale: essa corrisponde alla quota idrometrica massima che si ritiene compatibile con la salvaguardia, l'incolumità e la capacità di movimento di persone e cose.

Inoltre, al fine di tener conto della notevole quantità di moto di cui è dotata la corrente idrica in fase di disalveazione nell'area immediatamente a ridosso dell'argine, è parso opportuno individuare, all'interno della predetta "area virtualmente allagabile", una fascia prossima alla linea arginale, della larghezza orientativa di 150 m, cui accordare un rilievo, in termini di pericolosità, maggiore.

In definitiva l'analisi sin qui condotta consente di individuare:

- le aree storicamente allagate, così come desumibili dalla cartografia storica;
- le aree potenzialmente allagabili, limitatamente a tratte fluviali pregiudizialmente riconosciute come critiche, con riguardo ad un evento con tempo di ritorno di 100 anni;
- le fasce, adiacenti alle linee arginali comunque ricomprese all'interno delle aree predette, riconoscibili come particolarmente pericolose in virtù della vicinanza con il punto di rotta.

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 126 di 203

Il passo successivo, quello cioè consistente nella attribuzione delle classi di pericolosità, presupposto fondamentale per l'individuazione del relativo regime vincolistico, ha comportato un lungo e dibattuto confronto con le Amministrazioni regionali interessate, che ha portato, in estrema sintesi, alle seguenti conclusioni.

Limitatamente alle tratte fluviali che sono state storicamente sede di rotte ovvero che presentano condizione di precaria stabilità delle rotte arginali (assenza di diaframmatura, rischio di sifonamento, ecc.) e per le quali le analisi modellistiche confermano la criticità si è inteso di attribuire un livello di pericolosità P3 alla fasce contigue agli argini; le aree contigue, eventualmente riconosciute come suscettibili di allagamento in base alla modellazione semplificata, sono state invece classificate come aree di media pericolosità (P2). Infine le aree che l'analisi storica ha palesato come esondate nel passato, naturalmente residuali rispetto alle precedenti, sono state classificate come aree a pericolosità moderata (P1).

Diverso il discorso per le tratte fluviali arginate che, seppur critiche in base modellazione idraulica semplificata, non sono tuttavia mai state sede di rotte arginali: in questo caso, infatti, la pericolosità idraulica, è riconducibile ad una virtuale possibilità di esondazione, in relazione all'eventualità di un aleatorio cedimento, anche parziale, delle difese arginali, e comunque supponendo che l'onda di piena si propaghi secondo un meccanismo di tipo conservativo, che trascura disalveazioni a monte.

In queste ipotesi, si è ritenuto di individuare comunque una fascia contigua alle difese arginali riconoscendo per essa un grado di media pericolosità (P2). L'area di esondazione residuale segnalata dalla modellazione semplificata come suscettibile di un livello idrometrico maggiore di 1 m, invece, è stata ricondotta, congiuntamente alle eventuali ulteriori aree storicamente allagate, ad una classe di pericolosità moderata (P1).

Il metodo adottato per l'individuazione delle aree allagabili e per la successiva classificazione non è, naturalmente, esente da limiti e semplificazioni, che, in taluni casi ed in talune specifiche situazioni locali, possono apparire anche piuttosto grossolane.

Affinché il modello sia in grado di descrivere accanto agli aspetti generali dei fenomeni indagati anche quelli locali, sarà molto importante migliorare innanzitutto la discretizzazione della geometria del campo di moto, introducendo tutte le nuove conoscenze di carattere topografico e cartografico che si andranno via via acquisendo sui diversi elementi morfologici che caratterizzano il territorio. Inoltre sarà necessario approfondire le conoscenze sulle risposte idrologiche dei singoli bacini, legando la determinazione delle grandezze idrologiche, da un lato, alla distribuzione territoriale della pioggia e, da un altro, alla morfologia della rete di drenaggio. Una impostazione dunque stocastica del problema individuando, cioè, le corrispondenti grandezze che vanno associate a ciascun percorso "dell'acqua" definibile e condizionato dalla struttura morfologica del bacino.

Un confronto tra gli esiti, in termini di aree allagabili, forniti dalla modellazione semplificata ed i fenomeni esondativi storicamente e realmente avvenuti consente di accertare una sostanziale buona affidabilità dell'approccio metodologico prescelto.

In sede di applicazione, il grado di pericolosità e la conseguente perimetrazione dell'area, hanno tenuto conto, oltre che dei criteri sopra descritti, anche di notizie e conoscenze specifiche sui manufatti idraulici che possono influire, tramite la loro "condizione strutturale" sugli effetti delle potenziali esondazioni.

Analogo approccio è stato utilizzato per la rappresentazione degli indicatori di criticità.

In particolare tali considerazioni sono state utilizzate in relazione alla valutazione dello stato strutturale delle arginature.



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	127 di 203

Relazione Generale

Infatti gli effetti della dinamica di fuoriuscita dell'acqua ed il successivo spagliamento dei volumi sul territorio, sono sostanzialmente condizionati dalla capacità o meno del corpo arginale di resistere a tale "sollecitazione".

Risulta verosimile ipotizzare che i corpi arginali in terra, in caso di tracimazione, siano soggetti a parziale, se non totale, distruzione, con conseguente formazione di brecce arginali.

Analogha considerazione può essere fatta per corpi arginali difesi a fiume da lastre o manufatti similari.

Se tracimati, è verosimile ipotizzare un'erosione dell'argine a campagna con distruzione del corpo arginale e con successivo collasso della struttura di protezione del petto arginale.

Diverso è il caso di argini con diaframma realizzato sino alla sommità, per cui, anche in caso di tracimazione, non è ipotizzabile la loro distruzione completa e la conseguente apertura di brecce.

Quegli "armati" con diaframma fino alla sommità e lastre di protezione del petto e della banca, sono state ritenute indistruttibili in caso di tracimazione ed equiparati, nel funzionamento, a sfioratori laterali.

In queste tratte dove strutturalmente l'argine non presenta problemi, la fascia di pericolosità P3, normalmente di 150 m, è stata notevolmente ridotta in considerazione dell'indistruttibilità dell'argine e della conseguente limitata quantità di moto della corrente idrica che sfiora. Per le restanti tratte non completamente "armate" la fascia P3 è stata mantenuta nelle dimensioni stabilite.

Nella fase di approvazione del piano, specifiche conoscenze sullo stato di consistenza dei manufatti idraulici, ed in particolare dei corpi arginali, permetterà di procedere ad un'ulteriore affinamento delle classi di pericolosità del territorio limitrofo al corso d'acqua che potrebbe essere, sia in termini di riduzione della classe di pericolosità, sia in termini di aumento.

#### Criteria per la perimetrazione e classificazione della pericolosità idraulica nelle aree fluviali

Oltre alle aree extra-arginali sono state perimetrate le "aree fluviali", ossia quelle aree che più direttamente sono legate al corso d'acqua e che quindi sono soggette ad un grado di pericolosità intrinseco. L'area fluviale è stata delimitata in base alla presenza di opere idrauliche (argini o significative opere di difesa) e alla presenza di elementi naturali (in particolare altimetria del terreno e scarpate fluviali). Il primo criterio (opere idrauliche) è stato applicato generalmente nel reticolo idrografico in pianura, mentre il secondo (elementi naturali) nel reticolo idrografico montano. All'area fluviale viene associata una pericolosità P3, ad eccezione della superficie occupata dalla piena ordinaria alla quale è associata una pericolosità P4. Peraltro, essendo l'alveo dei corsi d'acqua in esame caratterizzato da un'elevata mobilità laterale (corsi d'acqua di tipo "braided"), si è ritenuto opportuno non rappresentare la superficie occupata dalla piena ordinaria, in quanto la morfologia dell'alveo subisce variazioni rilevanti in seguito ad ogni evento idrologico significativo.

Risulta evidente che la mancata rappresentazione dell'area fluviale di un qualsiasi corso d'acqua non esime dall'applicazione del criterio sopra esposto. Cioè rimane valido il principio che all'interno degli argini e delle sponde naturali le aree sono classificate con pericolosità P3 e P4.

Resta ancora inteso che le rappresentazioni cartografiche nelle quali è descritta la sola area fluviale non implicano che non esistano aree pericolose extra arginali/fluviali. Tutto ciò deriva dal fatto che non sempre sono disponibili conoscenze circa le criticità presenti sul territorio.

Le eventuali lacune saranno colmate nel tempo attraverso il progressivo sviluppo delle conoscenze.

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 128 di 203

#### 5.2.2.1.1.3 Autorità di Bacino Regione Friuli Venezia Giulia

##### Piano stralcio per la difesa idraulica del Torrente Corno, avviato dalla Segreteria tecnico-operativa dell’Autorità di bacino nel corso del 2009

Per lo studio della propagazione delle onde di piena nell’alveo del torrente Corno è stato utilizzato il programma “Mike Flood” che permette di accoppiare un modello monodimensionale del torrente (realizzato con il codice di calcolo “Mike11”), su cui è simulata la propagazione dell’onda di piena, con un modello bidimensionale (realizzato con il codice di calcolo “Mike21 FM”), dove sono calcolate le caratteristiche del moto nelle aree interessate da fenomeni di esondazione. Il dominio di calcolo è rappresentato dal tratto del torrente Corno da Rive d’Arcano fino a Codroipo e da una fascia di territorio attorno al torrente potenzialmente a rischio di inondazione. Il torrente è stato discretizzato con oltre 400 sezioni trasversali, ciascuna rappresentativa di una parte limitata del torrente. Il territorio soggetto a rischio di inondazione è stato suddiviso per mezzo di una maglia non strutturata formata da quasi 80.000 elementi triangolari, la cui risoluzione varia in funzione del grado di dettaglio necessario a descrivere correttamente il territorio.

I dati topografici utilizzati per la realizzazione della mesh di calcolo, sono stati estratti da rilievi LaserScan acquisiti dall’Autorità di bacino stessa negli anni precedenti.

Per la taratura del modello numerico, che avviene attraverso la scelta di coefficienti di scabrezza rappresentativi, sono stati confrontati i risultati calcolati dal modello stesso, con dati provenienti da idrometri appositamente installati lungo il corso del torrente e con dati provenienti da campagne di misura di portate liquide effettuate in diverse sezioni.

In particolare, nelle località di Zompicchia e Barazzetto, sono stati installati due idrometri a pressione, i quali, rilevando ad intervalli regolari il livello del torrente, permettono di conoscere le modalità con cui perturbazioni nel livello si propagano lungo il corso del torrente stesso. Inoltre, misure di portata liquida sono state eseguite in 5 stazioni, secondo le specifiche delle norme ISO, per mezzo di strumentazione ad effetto Doppler (ADCP).

Tali misure sono state, appunto, utilizzate per il calcolo dei coefficienti di scabrezza delle sezioni in esame.

Accanto alle misure di portata, sono state effettuate, in 2 stazioni, misure della sezione trasversale del torrente e della pendenza longitudinale del tratto in esame, con lo scopo, da una parte, di calcolare il coefficiente di scabrezza della sezione in parola e, dall’altra, di verificare la correttezza con cui il modello numerico ha ricostruito le sezioni trasversali del torrente Corno. Infine, lungo il tratto di torrente Corno da Rive d’Arcano a Codroipo, sono state individuate e rilevate le infrastrutture di attraversamento, quali ponti e passerelle, e le strutture trasversali al corso del fiume, quali briglie e soglie.

Allo stato attuale, il modello numerico del Torrente Corno fornisce risultati che ben si accordano sia con le misure reali rilevate dagli idrometri, che con la descrizione degli effetti provocati dagli eventi alluvionali avvenuti storicamente nel tratto in esame. Il modello numerico, terminata la messa a punto, permetterà di individuare le modalità con cui avviene la propagazione di un’onda di piena di progetto nel torrente Corno e gli effetti che potranno avere eventuali interventi antropici di difesa dalle alluvioni.

##### Piano stralcio per la difesa idraulica del torrente Cormor -Art. 14, comma 6, della L.R. n. 16/2002 – approvato con decreto del Presidente della Regione n. 188/09



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi del Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	129 di 203

Relazione Generale

Gli studi e le simulazioni modellistiche condotte evidenziano come la zona in cui ricade il bacino idrografico del torrente Cormor presenti caratteristiche di piovosità tipiche dell'Alta Pianura Friulana ove, sempre con maggiore frequenza, gli eventi meteorici assumono picchi di intensità particolarmente rilevanti.

Si deve inoltre considerare l'insieme delle trasformazioni dell'assetto dell'uso del suolo avvenute negli ultimi 50 anni che ha portato, come elemento di maggior evidenza, l'estensione del territorio urbanizzato. Ciò comporta, da un lato, l'aumento delle portate di piena e, dall'altro, notevoli difficoltà per un eventuale adattamento di tutte le sezioni d'alveo al transito delle portate massime prevedibili.

Tali problematiche si sono evidenziate nella loro gravità nel corso degli eventi alluvionali del 5-7 ottobre 1998. Durante tale evento, originato dalle intense precipitazioni che hanno interessato il bacino del torrente Cormor e dal pesante apporto dato dallo scarico drenante della città di Udine, si sono evidenziate tutte le carenze dovute alla limitata capacità di deflusso delle tratte torrentizie situate a valle dell'abitato di Basaldella, con conseguente sommersione di vaste aree agricole e urbane nei comuni di Campofornido, Pozzuolo del Friuli, Lestizza, Mortegliano e Castions di Strada.

A seguito di tale evento alluvionale l'allora Direzione regionale dell'ambiente, per la messa in sicurezza del territorio dal rischio idrogeologico affidò, in delegazione amministrativa al Consorzio di bonifica Ledra Tagliamento la progettazione e la realizzazione dell'intervento denominato "Sistemazione idrogeologica del torrente Cormor e del rio Tresemane in Comuni vari – lotti funzionali". La tipologia di intervento all'epoca individuata mirava a contenere ed a laminare la portata di piena entro valori compatibili con le capacità di deflusso delle sezioni a valle del corso d'acqua. In particolare era previsto un primo bacino di laminazione nel Comune di Pagnacco (località Fontanabona) ed un secondo bacino di laminazione tra i Comuni di Pagnacco e Tavagnacco in località Plaino.

Valutazione del rischio idraulico ed interventi di piano per il contenimento delle portate di piena hanno portato a scartare l'ipotesi iniziale due bacini di laminazione a favore di un unico bacino da realizzarsi in corrispondenza dell'abitato di Plaino nella zona denominata Prati del Cormor.

Le contrarietà di fronte a tale soluzione progettuale da subito manifestate dalle amministrazioni comunali di Pagnacco e di Tavagnacco ha portato l'allora Direzione regionale dell'ambiente a richiedere al Consorzio di bonifica Ledra Tagliamento delle soluzioni alternative al bacino di laminazione proposto in località "Prati". A tal fine il Consorzio esperiva un concorso di progettazione finalizzato all'individuazione di soluzioni alternative per poter fronteggiare le problematiche idrauliche del torrente Cormor.

Le tre soluzioni progettuali alternative alla realizzazione del bacino di laminazione in località Prati prevedevano rispettivamente:

- la realizzazione di un bacino di laminazione della capacità di invaso di 3.1 milioni di mc ubicato nel Comune di Pagnacco, in località Fontanabona. Il bacino di invaso, creato mediante una traversa di sbarramento della lunghezza di 250 metri ed una altezza, rispetto l'alveo del torrente Cormor, di 11,5 m, prevede uno sfioratore centrale dimensionato in modo da consentire il deflusso delle portate compatibili con le condizioni dell'alveo a valle e uno sfioratore laterale per la derivazione delle portate di sfioro in una galleria scolmatrice con il compito di far defluire le acque del torrente Cormor nel torrente Torre. Tale galleria, della lunghezza complessiva di 6.720 m, è dimensionata per garantire una portata di 40 mc/s e trova sbocco a valle delle briglie poste a valle del ponte di Salt di Povoletto
- la realizzazione di un canale scolmatore con tracciato in galleria per la derivazione delle portate in eccesso del torrente Cormor nel torrente Torre avente portata massima di 120 mc/s con opera di presa posizionata

	LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 130 di 203

nel Comune di Tricesimo, in località Borgo Michieli e scarico posizionato a valle delle briglie poste a valle del ponte di Salt di Povoletto. La particolare conformazione dell'opera di presa permette di non alterare il normale deflusso delle acque e di non interferire con il normale trasporto solido di fondo del torrente Cormor

- la realizzazione di una cassa di espansione della capacità di invaso di circa 4 milioni di mc posizionata nel Comune di Pozzuolo del Friuli, in destra idrografica del torrente Cormor che sfrutta una naturale depressione esistente, un tempo paleoalveo del torrente Cormor. L'opera di presa è prevista presso il guado di Zugliano ed è realizzata con sfioratore laterale mediante restringimento d'alveo con manufatti appositamente progettati, mentre il rilascio delle acque al torrente Cormor avviene tramite uno scarico di fondo con una luce a battente regolata da paratoia e da uno sfioratore di emergenza.

La commissione giudicatrice preposta alla valutazione del concorso di progettazione ha preferito la soluzione progettuale relativa alla realizzazione di un canale scolmatore per lo scarico delle portate del torrente Cormor nel torrente Torre in relazione ad una valutazione comparativa degli aspetti funzionali, della qualità ambientale, della manutenzione, del costo dell'opera e dei tempi necessari per l'esecuzione.

Progetto di piano per la difesa idraulica e la tutela ecologica ed ambientale della Laguna di Marano e Grado.

A causa del grave stato di inquinamento riscontrato nei sedimenti della Laguna di Marano e Grado, la parte centrale della laguna e la parte centrale del territorio della bassa pianura friulana sono state inserite, con decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di data 18 settembre 2001 n. 468 tra i siti di bonifica di interesse nazionale.

Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di data 3 maggio 2002, è stato dichiarato lo stato di emergenza socio-economico ambientale nella Laguna di Marano e Grado ai sensi dell'art. 5 della legge 24 febbraio 1992, n. 225 allo scopo di fronteggiare e risolvere efficacemente la grave situazione di emergenza in atto. A tale Decreto Presidenziale, nel corso degli anni, ne sono succeduti altri di proroga dello stato di emergenza.

Le zone di interesse dello stato di emergenza sono quelle ricadenti all'interno del Sito Inquinato di interesse Nazionale (SIN) - individuato con D.M. 18 settembre 2001 n.468 – e le aree ricadenti nel demanio lagunare trasferito alla Regione Friuli Venezia Giulia non comprese nello stesso SIN.

La valenza operativa dell'ordinanza consente al Commissario delegato ampi poteri in deroga alla vigente normativa, ma nel rispetto dei principi generali dell'ordinamento in materia ambientale, per portare a soluzione il problema posto dallo stato di emergenza.

In questo contesto risulta indispensabile il contributo dell'Autorità di Bacino regionale che si è impegnata ad effettuare un'azione di supporto al Commissario delegato fornendo dati importanti ed effettuando una campagna specialistica di misura delle portate delle bocche lagunari per definirne con precisione la funzionalità ed officiosità idraulica e le dinamiche di trasporto dei sedimenti nel reticolo idrografico dei canali lagunari.

Questa importante azione operativa consentirà di raggiungere in modo sinergico, la risoluzione dello stato di emergenza socio-economico e la riqualificazione ambientale della Laguna di Marano e Grado in modo stabile e duraturo mantenendo nel tempo il sostegno alle attività economiche presenti in zona e garantendo l'efficienza idraulica, il ricambio idrico ed i caratteri propri di biodiversità per tutto il bacino idrografico lagunare.

	LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 131 di 203

#### 5.2.2.1.1.4 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:
  - 1) 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.
  - 2) 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.
  - 3) Specificazione e rappresentazione cartografica delle aree protette.
  - 4) 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.
  - 5) Elenco degli obiettivi ambientali per acque superficiali, acque sotterranee e aree protette.
  - 6) Sintesi dell’analisi economica sull’utilizzo idrico.
  - 7) 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.

	LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 132 di 203

- 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.
- 8) 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.
- 9) Sintesi delle misure adottate in materia di informazione e consultazione pubblica, con relativi risultati e eventuali conseguenti modifiche del piano.
- 10) Elenco delle autorità competenti.
- 11) 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 Regione Veneto

##### Premessa

Attualmente la normativa in vigore riguardante la tutela delle acque è rappresentata dal D.Lgs. 03/04/2006 n° 152, "Norme in materia ambientale", il quale ha recepito la Direttiva 2000/60/CE e fa inoltre riferimento al 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".

La Direttiva 2000/60/CE, più nota come "Direttiva Quadro Acque", nasce dall'esigenza di stabilire i principi base per una politica sostenibile delle acque a livello comunitario, allo scopo di integrare all'interno di un unico quadro i diversi aspetti gestionali ed ecologici connessi alla protezione delle acque (superficiali interne, di transizione, costiere e sotterranee).

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. In

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 133 di 203

questo modo sono stati rielaborati i principi 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 152/1999 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.

Infatti nel decreto del 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.

Quindi, in sintesi, anche se 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 come fitoplancton, macrofite e fitobenthos e fauna ittica, oltre che i macroinvertebrati bentonici indicati anche nel D.Lgs. n° 152/1999. Tuttavia non si rilevano attualmente, a livello nazionale, se si esclude l’IBE, 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”.

Con il decreto del 2006 sono inoltre stati fissati degli obiettivi che riguardano la classificazione di tutti i corpi idrici in base alla classe di qualità ambientale, l’adozione e successiva approvazione dei Piani di Tutela delle Acque da parte delle Regioni e il conseguimento di obiettivi di qualità crescenti dei corpi idrici.

	LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA 1.346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 134 di 203

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.

### Il Piano di tutela delle Acque del Veneto

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

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA</b> Portogruaro – Ronchi dei Legionari					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 135 di 203

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 (analagamente a quanto già previsto dal D.Lgs. n. 152/1999) e contiene:

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

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

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

- 12) Interventi previsti per le zone vulnerabili da nitrati di origine agricola

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 136 di 203

### 13) 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 tutela delle acque Regione Friuli Venezia Giulia

Assunto quanto riportato nella premessa al Paragrafo 5.2.2.2, dal 21 maggio 2008, con la stipula di un contratto di collaborazione con l'ARPA, si può considerare avviata la fase operativa per la stesura del Piano regionale di Tutela delle acque della regione Friuli Venezia Giulia il cui esame da parte della Giunta Regionale è previsto per la fine del 2010.

Tuttavia, per la gestione e la tutela delle acque, si fa attualmente riferimento al Piano di Gestione del Distretto Idrografico “Alpi Orientali” adottato dai Comitati Istituzionali dell'Autorità di bacino dell'Adige e dell'Autorità di bacino dei fiumi dell'Alto Adriatico con Delibera n° 1 del 24/02/2010. L'approvazione del suddetto Piano avverrà con D.P.C.M. in corso di perfezionamento.

Per tutte le norme specifiche, laddove l'area d'interesse non ricada nel distretto Alpi Orientali, si fa ancora riferimento alla normativa regionale e nazionale vigente.

La Direttiva 2000/60/CE, più nota come “Direttiva Quadro sulle Acque”, assegna come primo compito agli Stati membri l'identificazione dei distretti idrografici e la designazione delle autorità competenti per l'applicazione delle norme della Direttiva stessa all'interno di ciascun distretto.

Il distretto idrografico dovrà costituire l'unità territoriale di riferimento per la gestione integrata del sistema delle acque superficiali e sotterranee. Rispetto ad esso e per il conseguimento degli obiettivi posti dalla Direttiva, è predisposto ed attuato il Piano di Gestione, attraverso il quale si concretizza quindi, a livello europeo, una visione comune riguardo alla identificazione dei corpi idrici, alla loro designazione, al conseguimento degli obiettivi di qualità ambientale e più in generale alle tematiche connesse alla tutela quali - quantitativa delle acque.

Il Piano di gestione è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico - operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le misure finalizzate a garantire, per l'ambito territoriale interessato, la corretta utilizzazione delle acque ed il perseguimento degli scopi e degli obiettivi ambientali stabiliti dagli articoli 1 e 4 della Direttiva 2000/60/CE.

La Regione Friuli Venezia Giulia è interessata da quattro bacini di rilievo nazionale (Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave), un bacino di rilievo interregionale (Lemene, interessante anche la Regione del Veneto) e da altri bacini minori di rilievo regionale. I bacini di rilievo regionale possono essere raggruppati fondamentalmente in tre aree distinte:

- “Bacino dei tributari della laguna di Marano-Grado” che comprende i bacini della pianura tra Tagliamento e Isonzo;
- “Bacino del Levante” che comprende i bacini ad est del bacino dell'Isonzo e fino al confine di Stato orientale italo-sloveno.

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 OP 001	REV. A	FOGLIO 137 di 203

- “Bacino dello Slizza”, compreso tra il Tagliamento e il confine di stato italoaustriaco e italo-sloveno;

L'ambito territoriale oggetto del Piano di Gestione del Distretto Idrografico “Alpi Orientali” comprende i seguenti bacini idrografici:

- il bacino di rilievo nazionale dell'Adige ai sensi della legge 18 maggio 1989 n.183;
- i bacini di rilievo nazionale di Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione (Alto Adriatico) ai sensi della legge 18 maggio 1989 n.183;
- i bacini interregionali del Lemene e del Fissero-Tartaro-Canalbianco ai sensi della legge 18 maggio 1989 n.183;
- i bacini regionali del Veneto e del Friuli-Venezia Giulia ai sensi della legge 18 maggio 1989 n.183;
- La laguna di Venezia ed il suo bacino scolante ex lege 29 novembre 1984 n.798.

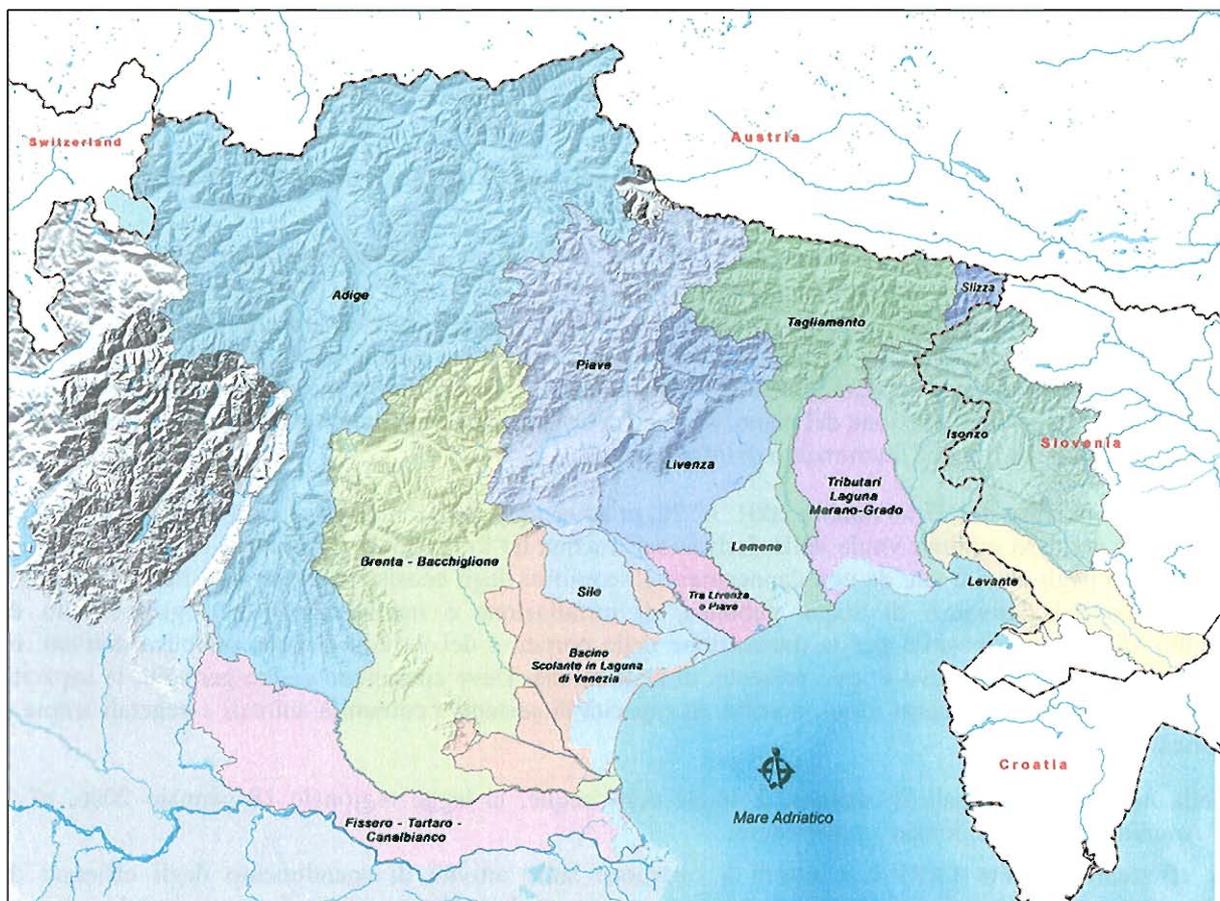


Figura 24: Ambito territoriale oggetto del Piano di Gestione del Distretto Idrografico “Alpi Orientali”

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 138 di 203

Il Piano di gestione è corredato dal rapporto ambientale di cui agli artt. 13 e ss. del D.Lgs. 152/2006 e, in conformità all'Allegato 4.A della Parte Terza di tale Decreto legislativo, è costituito dai seguenti elaborati:

- relazione generale;
- una relazione per ciascuno dei bacini costituenti il distretto idrografico delle Alpi Orientali;
- Allegato 1: Metodologia per l'identificazione dei corpi idrici;
- Allegato 2: Ricognizione delle misure di base e delle misure supplementari;
- Allegato 3: Abaco delle norme comunitarie e dei punti di contatto;
- Allegato 4: Primi risultati del monitoraggio secondo le indicazioni della direttiva 2000/60/CE;
- Allegato 5: Programmi di monitoraggio;
- Allegato 6: Quadro di sintesi a scala distrettuale;
- Allegato 7: Misure di rilievo distrettuale;
- Appendice: Repertorio dei contributi.

Il piano di gestione è volto all'individuazione di misure finalizzate, da un lato, all'armonizzazione delle iniziative di pianificazione già adottate dalle Autorità di bacino in materia di gestione delle risorse idriche e, dall'altro, alla risoluzione delle criticità a scala distrettuale eventualmente non contemplate negli strumenti di pianificazione a scala regionale o di bacino.

In sintesi, gli aspetti tematici affrontati dal piano di gestione si possono ricondurre a tre distinti "blocchi tematici":

- la definizione del quadro conoscitivo;
- la definizione della fase più propriamente propositiva, consistente nell'individuazione degli obiettivi di qualità ambientale e del conseguente programma di misure;
- la definizione degli aspetti procedurali connessi alla fase di elaborazione e di attuazione del piano: in tale contesto si dovrà procedere alla costruzione del repertorio dei Piani e Programmi relativi a sottobacini o settori e tematiche specifiche; sarà altresì riportata una sintesi del procedimento di consultazione pubblica attivato nella fase di elaborazione del piano, l'elenco delle autorità competenti nonché l'elenco dei referenti e delle procedure ai fini dell'ottenimento di informazioni.

In ambito regionale la legge del 27 novembre 2001 n° 28, in attuazione del decreto legislativo 11 maggio 1999 n° 152, in materia di deflusso minimo vitale delle derivazioni d'acqua ha lo scopo di garantire il livello di deflusso necessario alla vita negli alvei e tale da non danneggiare gli equilibri degli ecosistemi interessati individuando gli obblighi, a carico dei derivatori di acqua pubblica, di installazione e manutenzione in regolare stato di funzionamento, di idonei dispositivi per la misurazione delle portate e dei volumi d'acqua pubblica derivati, in corrispondenza dei punti di prelievo e, ove presente, di restituzione. Deve comunque essere garantita la capacità naturale di autodepurazione dei corpi idrici, nonché la capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate.

Sempre nella normativa regionale in materia di tutela delle acque, la legge regionale 18 gennaio 2006, n° 2 impegna l'Amministrazione regionale a provvedere:

- ad effettuare, tramite l'ARPA, controlli a campione sulle attività di spandimento degli effluenti di allevamento sulla base di un apposito programma approvato dalla Giunta regionale comunicando gli esiti dei controlli ai Comuni di competenza;

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA</b> Portogruaro – Ronchi del Legionari					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 139 di 203

- a disciplinare le modalità di comunicazione ai Comuni da parte dei legali rappresentanti degli allevamenti zootecnici, dell'avvio dell'attività di spandimento degli effluenti provenienti dall'allevamento stesso.

Inoltre la Giunta regionale, con proprio atto, disciplina:

- i limiti temporali entro i quali le comunicazioni devono essere effettuate;
- il contenuto specifico delle singole comunicazioni;
- la documentazione eventualmente da produrre a corredo della comunicazione anche differenziata in relazione all'entità dell'allevamento.

Il Decreto Legislativo del 30 maggio 2008 n. 116, di recepimento della Direttiva 2006/7/CE potrà essere completamente adottato e operativo nel momento in cui saranno emanati i decreti attuativi, a cura del competente Ministero della Salute, riferiti alle specifiche tecniche di applicazione.

Per un'attenta disamina del Piano di Gestione del Distretto Idrografico "Alpi Orientali" si rimanda al Paragrafo 5.2.2.1 e alla relativa componente trattata nel Quadro di Riferimento Ambientale.

#### 5.2.2.4 Piano regionale di tutela e risanamento dell'atmosfera (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 e 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

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 140 di 203

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 obiettivi 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<sub>10</sub>), 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 obiettivi 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.

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
Relazione Generale	L.346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	141 di 203

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

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 142 di 203

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;



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	143 di 203

Relazione Generale

- 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 PO).

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, verranno 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 obiettivi 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 sette 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 fotochimico

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.

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi del Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 144 di 203

#### 5.2.2.5 Piano regionale di miglioramento della qualità dell'aria Regione Friuli Venezia Giulia

Il quadro normativo relativo alla qualità dell'aria è stato profondamente modificato dal decreto di recepimento della Direttiva quadro del Parlamento europeo e del Consiglio sulla qualità dell'aria, dalla emanazione di nuove direttive sia in applicazione della suddetta Direttiva che relative alle emissioni di inquinanti in atmosfera e dal loro recepimento. D'altro canto oltre alle norme che si riferiscono specificamente alla tutela dell'inquinamento atmosferico, rivestono importanza per il Piano una serie di accordi internazionali, tra cui in particolare, quelli riguardanti i cambiamenti climatici. Nell'ambito del quadro normativo sono inoltre di interesse quei protocolli o accordi internazionali che hanno come obiettivo un miglioramento del quadro emissivo. Sono infine di interesse del Piano tutte quelle norme e quegli atti di pianificazione che riguardano settori che influenzano direttamente l'inquinamento atmosferico (territorio, trasporti, energia, industria, rifiuti, incendi boschivi).

I principali atti a livello europeo e nazionale che pongono le basi per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente sono rappresentati da:

- Direttiva 96/62/CE in materia di valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente recepita dal Decreto legislativo 4 Agosto 1999, n° 351 "Attuazione della direttiva 96/62/CE, del Consiglio, del 27 settembre 1996, in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente" e regolata dal Decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio 1 ottobre 2002, n° 261 contenente il "Regolamento recante le direttive tecniche per la valutazione preliminare della qualità dell'aria ambiente, i criteri per l'elaborazione del piano e dei programmi di cui agli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 4 agosto 1999, n. 351".

La direttiva ridisegna il quadro di riferimento per quanto concerne la valutazione della qualità dell'aria e l'impostazione delle azioni di pianificazione.

La Direttiva in materia di valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente dispone la progressiva abrogazione di tutte le precedenti normative con le quali erano stati fissati, per gli specifici inquinanti, i valori di riferimento per il controllo della qualità dell'aria, demandando alla successiva emanazione delle cosiddette "direttive figlie" la fissazione di valori limite, valori di allarme e valori obiettivo. Essa fissa inoltre i criteri di base per valutare la qualità dell'aria e per impostare le azioni atte a mantenere la qualità dell'aria laddove essa è buona e migliorarla negli altri casi. Per tale valutazione, la direttiva prevede la possibilità di fare ricorso, a seconda dei livelli di inquinamento riscontrati, non solo alla misura diretta, ma anche a tecniche di modellazione ed a stime obiettive.

La legislazione derivata emanata è rappresentata dagli atti seguenti:

- Direttiva 1999/30/CE del Consiglio del 22 aprile 1999 concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente per biossido di zolfo, ossidi di azoto, particelle e piombo.
- Direttiva 2000/69/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 novembre 2000 concernente i valori per il benzene ed il monossido di carbonio nell'aria ambiente recepite dal Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio del 2 Aprile 2002, n° 60 "Recepimento della direttiva 1999/30/CE del Consiglio del 22 aprile 1999 concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente per il biossido di zolfo, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo e della direttiva 2000/69/CE relativa ai valori per il benzene ed il monossido di carbonio nell'aria ambiente";
- Direttiva 2002/3/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2002 relativa all'ozono nell'aria ambiente recepita dal Decreto Legislativo 21 Maggio 2004 , n° 183 "Attuazione della direttiva 2002/3/CE relativa all'ozono nell'aria" (Supplemento ordinario n. 127 alla Gazzetta Ufficiale n. 181 del 23 luglio 2004);



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi del Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	145 di 203

Relazione Generale

- Direttiva 2004/107/CE relativa all'arsenico, cadmio, mercurio, nichel e idrocarburi policiclici aromatici nell'aria ambiente; recepita dal Decreto legislativo 3 agosto 2007, n° 152, "Attuazione della direttiva 2004/107/CE concernente l'arsenico, il cadmio, il mercurio, il nichel e gli idrocarburi policiclici aromatici nell'aria ambiente", e successive modifiche e integrazioni;

- Decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 2006, n°147 "Regolamento concernente modalità per il controllo ed il recupero delle fughe di sostanze lesive della fascia di ozono stratosferico da apparecchiature di refrigerazione e di condizionamento d'aria e pompe di calore, di cui al regolamento (CE) n° 2037/2000."

A livello nazionale va menzionato il D.lgs del 3 aprile 2006, n° 152 "Norme in materia ambientale" e successive modifiche e integrazioni, mentre a livello regionale la legge in attuazione del D.lgs del 4 agosto 1999, n° 351, del D.lgs del 21 maggio 2004, n° 183 e del D.lgs del 3 aprile 2006, n° 152 è la legge regionale n° 16 del 18 giugno 2007 "Norme in materia di tutela dall'inquinamento atmosferico e dall'inquinamento acustico". Le direttive 96/62/CE, 199/30/CE, 2000/69/CE, 2002/3/CE e la decisione 97/101/CE del Consiglio sono state aggiornate e modificate per incorporarvi gli ultimi sviluppi in campo scientifico e sanitario nella più recente direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa.

L'articolo 19 della L.R. 27/11/2006, n° 24 (Conferimento di funzioni e compiti amministrativi agli Enti locali in materia di agricoltura, foreste, ambiente, energia, pianificazione territoriale e urbanistica, mobilità, trasporto pubblico locale, cultura, sport) ha trasferito alle Province le competenze in materia di inquinamento atmosferico. Pertanto dal 01/01/2007 sono di competenza delle Province le funzioni relative:

- alla programmazione e alla realizzazione degli interventi finalizzati all'attuazione degli obiettivi fissati dai piani regionali di miglioramento e di mantenimento della qualità dell'aria di cui agli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 351/1999;
- al rilascio dei provvedimenti di autorizzazione alle emissioni in atmosfera da parte di impianti nuovi e di impianti già esistenti, nonché alle modifiche sostanziali e ai trasferimenti in altra località degli impianti, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 24 maggio 1988, n° 203 (Attuazione delle direttive CEE numeri 80/779, 82/884, 84/360 e 85/203 concernenti norme in materia di qualità dell'aria, relativamente a specifici agenti inquinanti, e di inquinamento prodotto dagli impianti industriali, ai sensi dell'art. 15 della legge 16 aprile 1987, n. 183);
- all'attività di controllo sulle emissioni in atmosfera degli impianti di cui alla lettera b)

Ai sensi dell'articolo 7 del Decreto Legislativo 351/99 le regioni provvedono ad individuare le zone del proprio territorio nelle quali i livelli di uno o più inquinanti comportano il rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme e individuano l'autorità competente alla gestione di tali attività di rischio. Nelle zone così individuate le regioni definiscono i Piani d'azione contenenti le misure da attuare nel breve periodo, affinché sia ridotto il rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme. I piani devono, a seconda dei casi, prevedere misure di controllo e, se necessario, di sospensione delle attività, ivi compreso il traffico veicolare, che contribuiscono al superamento dei valori limite e delle soglie di allarme.

A tale scopo la Giunta Regionale del Friuli Venezia Giulia nel 2005 ha approvato con la delibera numero 421 il "Piano d'azione per il contenimento e la prevenzione degli episodi acuti di inquinamento atmosferico". Questo documento costituisce un primo atto di regolamentazione verso gli episodi acuti di inquinamento atmosferico, stabilendo di fatto una zonizzazione del territorio e una serie di misure migliorative della qualità dell'aria e dei

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 146 di 203

vincoli operativi sull'adozione e l'elaborazione dei Piani di Azione Comunale per i comuni compresi nelle zone individuate dal Piano.

Con la delibera numero 1232 del 28 maggio del 2009 sono stati avviati i lavori per aggiornare il "Piano d'azione per il contenimento e la prevenzione degli episodi acuti di inquinamento atmosferico" del 2005 ai sensi di quanto previsto dalla legge regionale 16/2007 e procedere all'elaborazione del Piano di azione regionale (PAR); contestualmente è stata avviata la relativa procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ai sensi del decreto legislativo numero 152 del 2006.

Con la delibera numero 244 del 2009 sono stati avviati i lavori per l'elaborazione del Piano Regionale di Miglioramento della Qualità dell'Aria e la relativa procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ai sensi del decreto legislativo numero 152 del 2006.

Con deliberazione n° 913 del 12 maggio 2010 la Giunta regionale ha approvato in via definitiva il Piano regionale di miglioramento della qualità dell'aria.

Con decreto del Presidente n° 124 del 31 maggio 2010 tale Piano è stato definitivamente approvato.

L'insieme delle azioni di risanamento e tutela della qualità dell'aria è finalizzato al raggiungimento di un livello di inquinanti nell'aria a rispetto dei limiti imposti dalla legislazione vigente. Questo obiettivo è raggiunto con una pianificazione a medio e lungo termine che prevede specifiche azioni mirate a diminuire ulteriormente la concentrazione di quegli inquinanti che, sulla base dello scenario di riferimento, evidenziano maggior criticità in ambito regionale. Le misure previste dal Piano a miglioramento della qualità dell'aria tendono ad agire in particolare sulle criticità evidenziate per le polveri e per gli ossidi di azoto. Per quanto riguarda gli obiettivi legati alla riduzione dell'ozono, le stesse misure contribuiscono ad una riduzione dei precursori dell'ozono, creando quindi un trend di miglioramento anche per questo inquinante. Strategie e scenari per la riduzione delle emissioni sono state individuate ponendo particolare attenzione alle zone di miglioramento risultanti dalla zonizzazione del territorio regionale, in particolare per quelle zone ove lo scenario di riferimento evidenzia future criticità. In particolare, le misure permettono di:

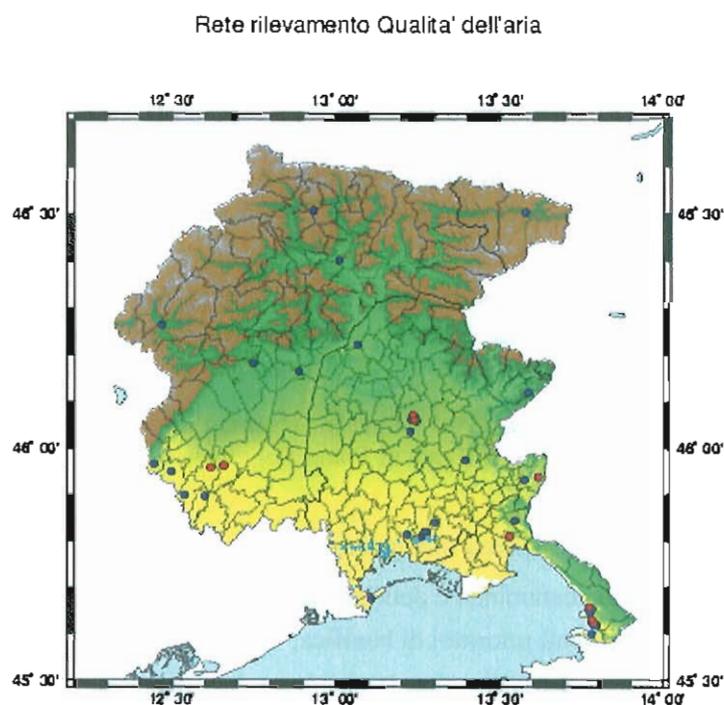
- conseguire o tendere a conseguire, nelle zone definite di risanamento, il rispetto degli obiettivi di qualità dell'aria stabiliti dalle più recenti normative;
- conseguire una considerevole riduzione delle emissioni dei precursori dell'ozono e porre le basi per il rispetto degli standard di qualità dell'aria per tale inquinante;
- contribuire con le iniziative di risparmio energetico, di sviluppo di produzione di energia elettrica con fonti rinnovabili e tramite la produzione di energia elettrica da impianti con maggiore efficienza energetica per conseguire la percentuale di riduzione delle emissioni prevista per l'Italia in applicazione del protocollo di Kyoto;
- proseguire nello sforzo della Regione Friuli Venezia Giulia seguendo le linee dello sviluppo sostenibile verso il raggiungimento di un livello ottimale di qualità dell'aria.

Le misure di Piano sono articolate in misure a breve medio e lungo termine e sono suddivise, in base alla tipologia delle sorgenti emissive prese in considerazione, in:

- misure riguardanti il settore dei trasporti
- misure riguardanti il settore dell'energia
- misure riguardanti la comunicazione, la gestione del Piano e le attività conoscitive dello stato della qualità dell'aria

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 147 di 203

Di seguito viene riportata in figura la rete di monitoraggio della qualità dell'aria della regione Friuli Venezia Giulia.



**Figura 25: Distribuzione spaziale delle stazioni di monitoraggio della qualità dell'aria. I cerchi rossi indicano le stazioni della rete regionale di riferimento.**

A livello regionale, la legge del 18 giugno 2007, n° 16 “Norme in materia di tutela dall’inquinamento atmosferico e dall’inquinamento acustico” fa sì che la Regione coordini le funzioni degli enti che partecipano alle azioni volte a prevenire, ridurre ed evitare gli effetti dannosi dell’inquinamento atmosferico. Lo scopo è quello di assicurare la difesa della salute, la protezione dell'ambiente e l'uso legittimo del territorio, in attuazione del decreto legislativo 4 agosto 1999, n° 351 (Attuazione della direttiva 96/62/CE in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente), del decreto legislativo 21 maggio 2004, n° 183 (Attuazione della direttiva 2002/3/CE relativa all'ozono nell'aria) e del decreto legislativo 3 aprile 2006, n° 152 (Norme in materia ambientale).

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 148 di 203

#### 5.2.2.6 Piano Regionale per la bonifica delle aree inquinate – Regione Veneto

La Legge n. 441/1987, di conversione del D.L. n.361/87 recante “Disposizioni urgenti in materia di smaltimento dei rifiuti”, affidava alle Regioni il compito di approntare Piani regionali per la bonifica di aree inquinate da sversamenti, depositi abusivi o ricadute di rifiuti e sostanze pericolosi. Successivamente il Ministero dell’Ambiente, rilevata l’opportunità di definire criteri e linee-guida per la elaborazione e predisposizione dei Piani per la Bonifica delle Aree Inquinata, affinché tutte le Regioni e Province Autonome impiegassero modalità uniformi nella loro redazione, con Decreto 16 maggio 1989 indicava i criteri operativi e gli elaborati di Piano.

Nel 1997 il D.Lgs. 22/97 “Ronchi” qualificandosi come legge quadro nel settore della gestione dei rifiuti, riprendeva il contenuto del DMA 16/5/1989, apportando alcune modifiche ai contenuti tecnici del Piano: in particolare l’Art. 22, comma 5 del decreto definisce in linea di principio i contenuti dei Piani regionali.

La Regione Veneto, con delibera di Giunta Regionale n. 5833 del 10/10/1991, affidava l’incarico per la redazione del “Piano regionale per la bonifica delle aree inquinate” che è stato adottato con D.G.R. n. 157 del 25 gennaio 2000.

Il 15/12/1999 è stato pubblicato il Decreto Ministeriale n. 471 del 25/10/99 “Regolamento recante i criteri, procedure e modalità per la messa in sicurezza, la bonifica ed il ripristino ambientale dei siti inquinati, ai sensi dell’articolo 17 del Decreto Legislativo 5 febbraio 1997 n. 22 e successive modificazioni ed integrazioni”.

Le indicazioni di carattere generale sulle modalità di messa in sicurezza , bonifica e ripristino ambientale dei siti inquinati, esplicitate nella “Relazione di Piano” allegata al Piano Regionale per la bonifica delle aree inquinate con contrasta con i contenuti del D.M. citato.

L’elaborazione del Piano è articolata nelle seguenti fasi successive:

- Fase (a), individuazione dei siti contaminati e delle caratteristiche generali degli inquinamenti presenti;
- Fase (b), definizione degli interventi prioritari di bonifica;
- Fasi (c,d,e), definizione delle modalità di messa in sicurezza, bonifica e ripristino ambientale e valutazione degli oneri economici relativi agli interventi prioritari.

La fase (a) consiste nell’individuazione, censimento e mappatura, tramite documentazione esistente, delle aree potenzialmente contaminate da sversamento diretto, da deposito non autorizzato o da ricadute di sostanze pericolose, solide, liquide, aeriformi.

La fase (b) individua gli “interventi prioritari” intendendo con essi i siti da assoggettare prioritariamente ad interventi di messa in sicurezza, bonifica e ripristino ambientale.

La definizione degli interventi prioritari è stata effettuata impiegando come criteri di valutazione fattori quali l’estensione areale del sito contaminato, la natura accertata o presunta della contaminazione, il rischio per la popolazione residente, il pericolo di inquinamento dei veicoli di trasporto(acqua, aria), il degrado paesistico, ecc.

La finalità della fase (c,d,e) è quella di definire le linee guida per le modalità di messa in sicurezza, bonifica e ripristino ambientale delle aree contaminate, al fine di pervenire alla valutazione degli oneri che l’Amministrazione Regionale dovrà sostenere per il risanamento dei siti inquinati.

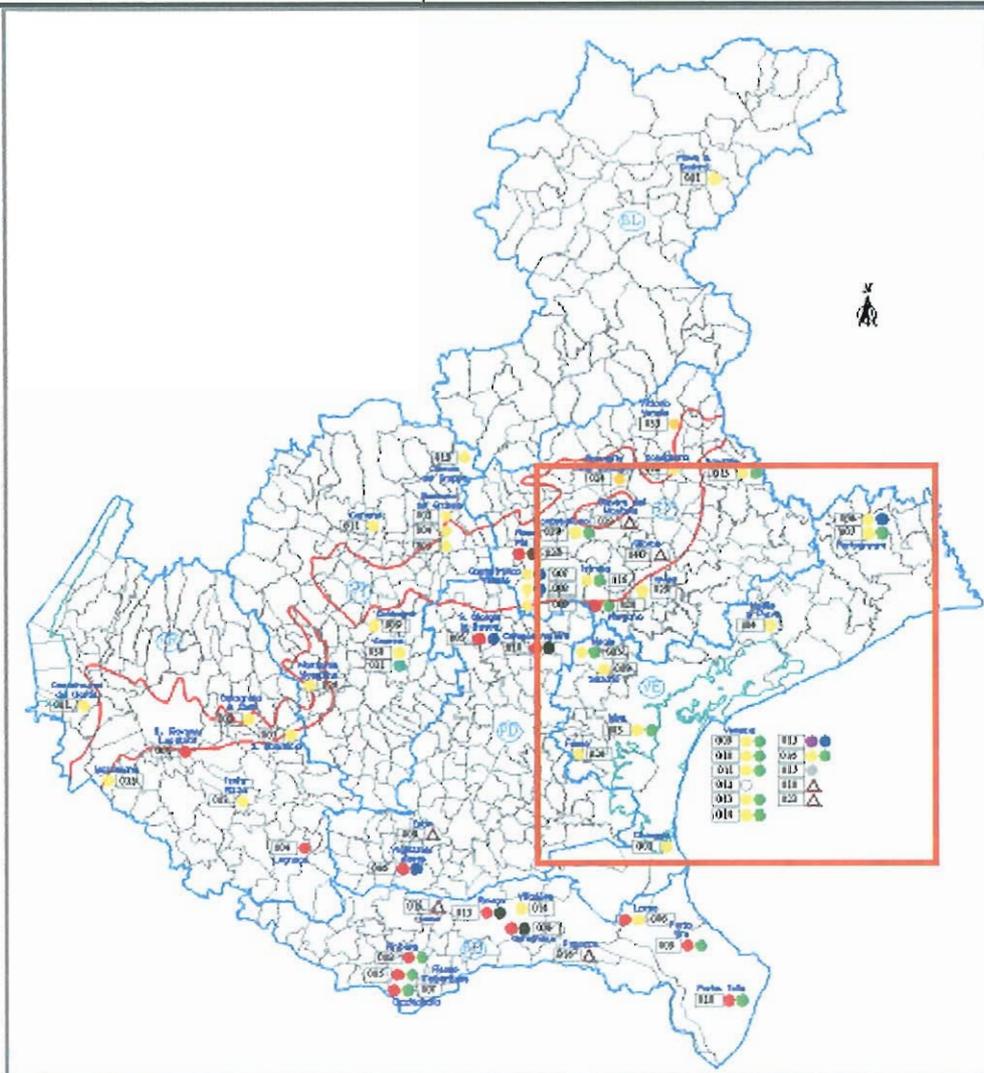


Figura 26 - Dislocazione siti prioritari

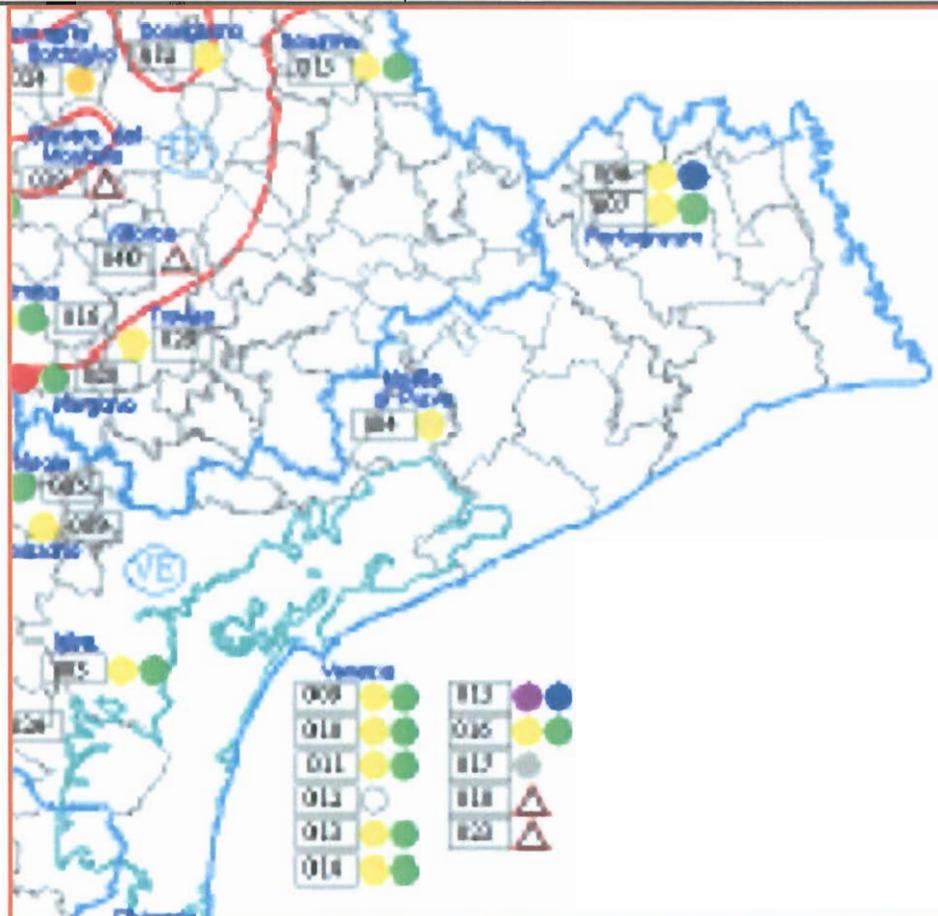


Figura 27 - Dislocazione siti prioritari

Legenda	
	confine di Provincia
	confine di Comune
	limite della fascia di ricarica degli acquiferi
<b>Siti Prioritari</b>	
	numero d'ordine identificativo
<b>Modalità di intervento</b>	
	confinamento
	rimozione
	ripristino
	ripristino superficiale
	termedistruzione
	inertizzazione
	emaltimento
	lavaggio terreno
	monitoraggio
	bonifica aree petrolchimiche
	nuova discarica
	da definire

	LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 151 di 203

Nella sezione dedicata alle schede tecniche di censimento dei siti inquinati, suddivisi per provincia, il Piano individua per la provincia di Venezia e all'interno dei comuni interessati dall'attraversamento del tracciato di progetto i seguenti siti:

1. Ex stabilimento per la produzione di fertilizzanti ubicato nell'abitato di Portogruaro
2. Discarica RSU a fossi e rilevato ubicata in zona agricola, in località Cento Taglio nel Comune di Portogruaro

Per il primo sito il Piano prevede interventi di confinamento e ripristino, mentre per il secondo di rimozione e rinaturazione.

Con DGR n. 3456 del 17 novembre 2009 (Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 - parte IV - articolo 199; L.R. 21 gennaio 2000, n. 3 - articolo 12. Integrazione al "Piano regionale per la bonifica delle aree inquinate" adottato con D.G.R. n. 157 del 25 gennaio 2000) la Giunta Regionale del Veneto ha integrato il Piano con un elenco di nuovi siti contaminati da inserire nel Piano.

#### 5.2.2.7 Piano Regionale Attività di Cava (PRAC) del Veneto

##### 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.

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 152 di 203

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 m<sup>3</sup> 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

	LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico  Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 153 di 203

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'iter decisionale 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 suscettibili di 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 fabbisogni delle sabbie e ghiaie, formulate in relazione agli elementi statistici e ai programmi regionali di sviluppo dei settori interessati;
- c) La ripartizione delle quantità di sabbie e ghiaie da estrarre nelle varie province, onde assicurare il soddisfacimento dei fabbisogni complessivi di cui sopra;
- d) Le norme generali per la coltivazione delle cave atte a garantire, nel territorio interessato da attività di coltivazione di sabbie e ghiaie, la salvaguardia dei valori ambientali insieme a quello degli interessi economici e produttivi, assicurando comunque la ricomposizione ambientale finale. In una seconda fase si provvederà ad estendere il PRAC agli altri materiali appartenenti 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, al 31/03/2008, erano attive 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 socio-economico 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.

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 154 di 203

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 obiettivi:

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 precedentemente alla coltivazione della cava.

	LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico  Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 155 di 203

C) Razionalizzazione dell'attività estrattiva; costruire uno strumento programmatico 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 delle 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 "ripristinabile" 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 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<sup>3</sup> autorizzati. Seguono a livello inferiore le Province di Verona (15.149.487 m<sup>3</sup>) e Vicenza (5.877.621 m<sup>3</sup>), nonché Padova (95.357 m<sup>3</sup>). Nelle province di Rovigo, Venezia e Belluno non sono stati individuati insiemi estrattivi.



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	156 di 203

Relazione Generale

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
- ✓ Veduggio
- ✓ Villorba

	LINEA AV/AC					
	PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi del Legionari					
Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
Relazione Generale	L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	157 di 203

#### 5.2.2.8 Piano Regionale Attività Estrattiva della regione Friuli Venezia Giulia GIULIA

##### Sintesi del Piano

Il PRAE, nell'accezione del termine, regola l'attività estrattiva in ogni singola regione. Nel caso della regione Friuli-Venezia-Giulia l'attività estrattiva si manifesta come l'utilizzo di una risorsa naturale che comporta una trasformazione del territorio. Negli anni '80 la Regione ha emanato la Legge n.35 del 18 agosto 1986 per regolamentare questo tipo di attività cercando di conciliare gli interessi dei Comuni, dell'opinione pubblica e degli operatori di settore. Attualmente in Regione ci sono 68 cave attive (dato aggiornato ad aprile 2008). suddivise in quattro categorie:

1. cave di calcari (comprendenti anche marmorino, gesso, flysch e marna);
2. cave di ghiaie (comprendenti anche le sabbie);
3. cave di pietre ornamentali;
4. cave di argille per laterizi.

L'autorizzazione per l'esercizio di attività di escavazione è un decreto del Direttore centrale della Direzione centrale ambiente e lavori pubblici con il quale viene autorizzata la coltivazione e il recupero ambientale di una cava.

##### Sintesi del quadro normativo

Il PRAE vigente per la regione Friuli-Venezia-Giulia vede la sua approvazione con Legge Regionale N°35/1986. Dopo la sua approvazione è stato oggetto di numerose integrazioni basate sulle seguenti leggi regionali:

- Legge regionale 18 agosto 1986, n.35 - "Disciplina delle attività estrattive";
- "Disciplina delle attività estrattive" 1991, n.13 - "Modifiche ed integrazioni alle leggi regionali 7 settembre 1990, n.43, in materia di valutazione di impatto ambientale e 7 agosto 1986, n.35, in materia di attività estrattive";
- Legge regionale 14 luglio 1992, n.19 - "Modifiche alle leggi regionali 20 novembre 1989, n.28 (agevolazione della formazione degli strumenti urbanistici generali ed attuativi), 19 novembre 1991, n.52 (norme in materia di pianificazione territoriale ed urbanistica) e 13 maggio 1988, n.29 (norme per l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di protezione delle bellezze naturali), nonché ulteriori disposizioni in materia urbanistica";
- Legge regionale 27 agosto 1992, n.25 - "Norme transitorie in materia di autorizzazioni alle attività estrattive; modifiche, integrazioni ed interpretazione autentica della legge regionale 18 agosto 1986, n.35, ed ulteriori disposizioni in materia di attività estrattive; norme concernenti le materie prime secondarie derivanti da processi di lavorazione di materiali di cava e per l'assunzione di personale con contratto di lavoro a termine per le esigenze della Direzione regionale dell'ambiente" ;
- Legge regionale 18 dicembre 1992, n.38 - "Disciplina del regime delle materie prime secondarie (MPS). Modifiche e integrazioni alla legge regionale 27 agosto 1992, n.25, in materia di attività estrattive e di assunzione di personale con contratto di lavoro a termine per le esigenze della Direzione regionale dell'ambiente"



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
Relazione Generale	L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	158 di 203

- Legge regionale 28 giugno 1994, n.10 - “Modifiche ed integrazioni alle leggi regionali 18 agosto 1986, n.35, e 27 agosto 1992, n.25, recanti norme in materia di attività estrattive”;
- Legge regionale 7 settembre 1994, n.13 - “Modifiche alle leggi regionali 18 agosto 1986, n.35, e 28 giugno 1994, n.10, in materia di attività estrattive”;
- Legge regionale 25 marzo 1996, n.16 - “Ulteriori disposizioni procedurali e norme modificative di varie leggi regionali”;
- Legge regionale 14 giugno 1996, n.22 - “Modifiche alla legge regionale 7 settembre 1987, n.30, ed ulteriori norme in materia di smaltimento dei rifiuti solidi e di attività estrattive”;
- Legge regionale 19 agosto 1996, n.31- “Disposizioni concernenti norme integrative, di modificazione e di proroga di termini di provvedimenti legislativi settoriali”;
- Legge regionale 20 maggio 1997, n.21 - “Determinazione transitoria del fabbisogno in materia di sabbie e ghiaie e modifiche ai regimi autorizzativo e sanzionatorio di cui alle leggi regionali 18 agosto 1986, n.35, e 27 agosto 1992, n.25, in materia di attività estrattive. Modifiche alle leggi regionali 14 giugno 1996, n.22, e 24 gennaio 1997, n.5, in materia di smaltimento di rifiuti solidi”;
- Legge regionale 9 novembre 1998, n.13 - “Disposizioni in materia di ambiente, territorio, attività economiche e produttive, sanità e assistenza sociale, istruzione e cultura, pubblico impiego, patrimonio immobiliare pubblico, società finanziarie regionali, interventi a supporto dell’Iniziativa Centro Europea, trattamento dei dati personali e ricostruzione delle zone terremotate”;
- Legge regionale 15 maggio 2002, n. 13 - "Disposizioni collegate alla legge finanziaria 2002";
- Legge regionale 30 aprile 2003, n. 12 - "Disposizioni legate alla legge finanziaria 2003";

### linee guida del Piano

Come ogni PRAE regionale, anche quello della regione Friuli-Venezia-Giulia ha come scopo quello di coniugare i bisogni di sviluppo insediativo e le esigenze di protezione ambientale e naturalistica. In considerazione di tali principi il piano si struttura nel seguente modo:

- una carta delle risorse potenziali;
- una carta dei vincoli presenti;
- una carta dell' uso del suolo;
- una carta di classificazione delle aree agricole redatta tenendo conto della pedologia dell' uso del suolo e della infrastrutturazione agricola;
- una tabella dei fabbisogni prevedibili nell' arco di 10 anni per ogni tipo di materiale;
- una carta di individuazione dei bacini estrattivi su cui sviluppare l' attivita' estrattiva dei materiali di cava;
- norme e valutazione dell' impatto ambientale per la razionale coltivazione delle cave e per la risistemazione ambientale dei terreni;

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi del Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 159 di 203

- una relazione illustrativa della metodologia e dei relativi risultati, nonché delle proposte conseguenti;
- una relazione indicativa delle possibilità di uso di materiali diversi da quelli provenienti da cava.

Sulla base delle informazioni presenti in tale documentazione si cercherà, qualora fosse il caso, di creare minore interferenza tra l'opera oggetto del SIA e il piano suddetto e quindi di rispettare la vincolistica dettata dalla normativa a seguito di tale PRAE.

### 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 tutela 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;
- Piano Territoriale Regionale di Friuli Venezia Giulia;

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)

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R.22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 160 di 203

- 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. 30-9-1996 n. 42 “Norme in materia di parchi e riserve naturali regionali”, (BUR Friuli-Venezia Giulia 25 settembre 1996, n. 39, supplemento straordinario n. 28)
- 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, da sistema informativo della Regione Friuli Venezia Giulia e da quello del Ministero dei Beni e delle attività culturali, nonché dall’analisi degli strumenti urbanistici regionali e locali vigenti nelle dure regioni.

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

- Siti di Interesse Comunitario (SIC) – Direttiva Habitat 92/43/CE
- Zone di Protezione Speciale – Direttiva Uccelli 79/409/CE; tali zone non rientrano nell’area di studio
- Riserve Naturali Regionali (Regione Friuli Venezia Giulia): Riserva Naturale Regionale della Foce dell’Isonzo (LR n. 42 del 30/09/96 art. 47)
- Beni culturali intesi nell’accezione dell’art. 10 D.lgs 42/2004, già ex L1089/39
- Aree di Rilevante Interesse Ambientale (ARIA) del Friuli Venezia Giulia, ai sensi della LR 42/1996
- Biotopi ai sensi della LR Friuli Venezia Giulia 42/1996
- Sito di Interesse Nazionale ai sensi del Decreto Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 468 del 18/09/2001
- Zone umide: si tratta della aree incluse nell’elenco previsto dal DPR 448/76 “Esecuzione della convenzione relativa alle zone umide d’importanza internazionale, soprattutto come habitat degli uccelli acquatici, firmata a Ramsar il 2 febbraio 1971” (D.Lgs. 42/2004, art. 142 - i: zone umide ex L. 431/85).
- 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).

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 161 di 203

Nell'Appendice B ("Quadro riepilogativo dei rapporti di conformità con la disciplina di tutela") è riportato un quadro dettagliato dei vincoli interferiti dal tracciato di progetto, 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).

### 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.

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.

Nell'area di studio interessata dalle infrastrutture di progetto è presente una superficie vincolata, essendo "Bene Culturale", tra il Km 42+300 e il Km 42+900 della linea Alta Velocità/Alta Capacità nel comune di Villa Vicentina; tale area si trova ad una distanza di circa 150 metri dalla suddetta linea.

Non risulta la presenza di altre aree soggette a vincolo paesaggistico.

### 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.

Per ciò che concerne l'ambito d'interesse, è presente tra il Km 44+900 e il Km 45+200 un'area sottoposta a vincolo idrogeologico che risulta attraversata dalla linea Alta Velocità/Alta Capacità e che è situata in corrispondenza del fiume Isonzo.

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.

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L.346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 162 di 203

### 5.2.3.2.3 Aree naturali protette

La tavola “Carta dei vincoli e dei regimi di tutela” redatta alla scala 1:10000, mette in evidenza le relazioni delle opere con il sistema delle aree protette.

Nell’area analizzata ricadono diverse aree naturali protette e, per quanto concerne le interferenze con il tracciato di progetto, risultano attraversati:

#### Riserva Naturale Regionale

Dall’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) si evince, nelle Province di Udine e Gorizia, la presenza della Riserva Naturale della Foce dell’Isonzo istituita con L.R. 42, 30/09/1996, art. 47 (EUAP0981).

#### Aree di Rilevante Interesse Ambientale (ARIA)

Le Aree di Rilevante Interesse Ambientale (ARIA) sono regolamentate dalla Legge Regionale 30 settembre 1996, n. 42 la quale ha i fini di conservare, difendere e ripristinare il paesaggio e l’ambiente, di assicurare alla collettività il corretto uso del territorio e per la qualificazione e valorizzazione delle economie locali, istituisce parchi naturali regionali e riserve naturali regionali e sostiene l’istituzione di parchi comunali e intercomunali, nonché individua aree di rilevante interesse ambientale, biotopi naturali e aree di reperimento.

Di seguito viene riportato l’elenco delle Aree di Rilevante Interesse Ambientale con cui interferiscono le opere in progetto.

Aree di Rilevante Interesse Ambientale (ARIA)	Posizione rispetto ai tracciati
Fiume Tagliamento	La linea AV/AC interseca l’area tra il Km 8+500 e il Km 9+100 e tra il Km 9+800 e il Km 9+900
Fiume Stella	La linea AV/AC interseca l’area tra il Km 16+900 e il Km 17+600
<i>Fiume Isonzo</i>	La linea AV/AC interseca l’area tra il Km 44+900 e il Km 45+200; la variante LL Cervignano Ronchi BP interseca l’area tra il Km 2+300 e il Km 2+600

Tabella 10 - Aree di Rilevante Interesse Ambientale (ARIA)

#### Zone Umide

La prima norma concernente la tutela delle zone umide è entrata in vigore in Italia a seguito della ratifica della Convenzione di Ramsar ed è il DPR n. 448 del 13.3.1976; successivamente è stato emanato il DPR n.184 dell’11.2.1987.



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	163 di 203

Relazione Generale

I dati riguardanti ciascuna zona umida e la relativa posizione rispetto ai tracciati sono riportati nella tabella seguente.

Zona Umida (Codice SOTT)	Posizione rispetto ai tracciati
UD0903	La linea AV/AC interseca l'area tra il Km 8+500 e il Km 8+900
UD0709	La linea AV/AC interseca l'area tra il Km 17+100 e il Km 17+150
UD0710	Ricade in parte nell'area di studio tra il Km 17+600 e il Km 18+100
UD703	La linea AV/AC interseca l'area tra il Km 24+100 e il Km 24+150
UD0706	La linea AV/AC interseca l'area al Km 26+050
UD0707	La linea AV/AC interseca l'area tra il Km 28 e il Km 28+100 e al Km 33+150
UD0803	La linea AV/AC interseca l'area al Km 35+400
GO0724	La linea AV/AC interseca l'area tra il Km 35+400 e il Km 35+450
GO0730	La linea AV/AC interseca l'area al Km 37+700
UD0801	Ricade in nell'area di studio tra il Km 43+300 e il Km 43+500
GO0103	Ricade in parte nell'area di studio tra il Km 44+ 800 e il Km 45+200
GO0102	La linea AV/AC interseca l'area tra il Km 44+900 e il Km 45+200

**Tabella 11 - Zone Umide**

### Rete Natura 2000

Nell'area di studio relativa ai tracciati di progetto è presente una sola area SIC; di seguito vengono riportati i dati relativi a tale sito e quelli riguardanti i SIC e le ZPS che si trovano nelle immediate vicinanze dell'area di studio, ma esterni a essa.

Area Protetta	SIC: Fiumi Reghena e Lemene - Canale Taglio e Rogge limitrofe - Cave di Cinto Czo maggiore IT3250044
Superficie (ha)	640

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	164 di 203

Relazione Generale

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 <i>Ranunculus fluitantis</i> e, nelle acque più fresche, del <i>Ranunculo-Sium erecto-submersi</i> ; cariceti, giuncheti e canneti ripariali ( <i>Sparganio-Glycerion</i> e <i>Phragmition</i> ), prati igrofili, boschi igrofili ripariali a <i>Salix alba</i> , <i>S.cinerea</i> e <i>S.triandra</i> , <i>Alnus glutinosa</i> , <i>Populus nigra</i> e <i>P. alba</i> ( <i>Salicetea purpureae</i> ). Elementi di bosco planiziale a <i>Quercus robur</i> , <i>Acer campestre</i> , <i>Fraxinus ornus</i> e <i>Ulmus minor</i> .
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. Risultata 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.
Posizione rispetto ai tracciati	<i>Sito attraversato dal tracciato</i>

Area Protetta	SIC: Bosco Boscat <b>IT3320033</b>
Superficie (ha)	72
Descrizione	Il sito include un'area formata da suoli alluvionali con emergenza della falda freatica. Esso è ricoperto completamente da habitat boschivo costituito prevalentemente da Carpino bianco e farnia. Presenza di specie di orizzonti superiori quali <i>Veratrum album</i> L. subsp. <i>lobelianum</i> (Bernh.) Arc., <i>Daphne mezereum</i> L. e <i>Lilium martagon</i> L.
Qualità e importanza	Il sito include uno degli ultimi lembi di bosco della pianura friulano veneta, che si distingue fitogeograficamente da quelli della rimanente pianura padana per una maggiore presenza dell'elemento illirico-balcanico. Sito ornitologico di notevole interesse non solo a livello regionale per la presenza di diverse specie, in modo particolare rapaci, non necessariamente di rilevanza comunitaria, nidificanti in ambiente boschivo nella bassa pianura coltivata in prossimità della laguna. Le popolazioni di <i>Vipera aspis francisciredi</i> sono qui considerate particolarmente importanti in quanto per lo più isolate. Nel bosco sono molto frequenti <i>Rana latastei</i> , <i>Emys orbicularis</i> , <i>Arvicola terrestris italicus</i> , <i>Neomys anomalus</i> e <i>Mustela putorius</i> , mentre sono segnalati <i>Lucanus cervus</i> , <i>Austropotamobius pallipes</i> , <i>Lycaena dispar</i> e <i>Coenonympha oedippus</i> .
Vulnerabilità	L'area è di dimensioni ridotte ed è circondata da colture di tipo intensivo. L'abbassamento del livello



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	165 di 203

Relazione Generale

	della falda, legato all'abbondante utilizzo agronomico dell'acqua, ne rende precaria l'esistenza. Sussistono gravi problemi di disturbo antropico (attività del tempo libero). Lo sfruttamento selvicolturale non è sempre compatibile con le finalità di gestione naturalistica.
Posizione rispetto ai tracciati	<i>Il sito non rientra nell'area di studio e dista circa 480 m da essa</i>

Area Protetta	SIC e ZPS: Foce dell'Isonzo - Isola della Cona <b>IT3330005</b>
Superficie (ha)	2668
Descrizione	Il sito comprende la parte terminale del corso del fiume Isonzo e la sua foce; questa, delizia in origine, è chiamata "Isola della Cona" è circondata da due rami della foce del fiume ed è connessa con la terra ferma da un breve argine. Il sito è caratterizzato da ampie zone a palude di acqua dolce e terreni sommersi dalle maree e comprende habitat golenali, alofili e psammofili. Sono presenti numerosi isolotti ghiaioso-sabbiosi nella "barra di foce", ampie superfici a canneto dominate da <i>Phragmites australis</i> , zone golenali a carici, boschi igrofilo ad <i>Alnus glutinosa</i> , tratti di bosco planiziale su duna fossile a <i>Populus alba</i> dominante, vaste piane di marea con praterie di <i>Zostera noltii</i> e <i>Cymodocea nodosa</i> nonché un'area recentemente ripristinata a zona umida con pascoli allagati, canali e ghebbi, canneti, isole arborate e nude.
Qualità e importanza	Il sito racchiude tutto il corso inferiore e la foce del fiume Isonzo in cui sono rappresentati molti habitat prioritari e non spesso in uno stato di conservazione buono. E' presente una delle rarissime popolazioni di <i>Bassia hirsuta</i> (L.) Asch e di <i>Limonium densissimum</i> (Pign.) Pign.. E' presente inoltre <i>Nymphoides peltata</i> , specie di Lista Rossa, introdotta probabilmente dal vicino Veneto. L'area riveste importanza internazionale quale habitat per uccelli acquatici, come ad esempio: <i>Anas penelope</i> (fino a 25000 individui) e <i>Anatidae</i> svernanti (complessivamente oltre 30000). E' di primaria rilevanza anche per gli interventi di ripristino ambientale recentemente attuati nonché per il tipo di gestione che consente l'abbondante presenza di uccelli migratori in genere, fra i quali anche molti passeriformi oggetto di studi grazie all'esistenza di una stazione di inanellamento. La Stazione Biologica della Cona cataloga un totale di 311 specie di uccelli sinora segnalate. Le popolazioni di <i>Mustela putorius</i> in queste zone sono abbastanza floride. Comuni o molto comuni anche <i>Emys orbicularis</i> , <i>Arvicola terrestris italicus</i> , <i>Hyla intermedia</i> . Le presenze di <i>Caretta caretta</i> e <i>Tursiops truncatus</i> sono relativamente frequenti ma sempre episodiche e legate esclusivamente a questioni trofiche. Nelle aree salmastre, anche in quelle ricavate con interventi di ripristino, sono presenti specie ittiche eurialine come <i>Pomatoschistus canestrinii</i> , <i>Knipowitschia panizzae</i> e <i>Aphanius fasciatus</i> . <i>Alosa fallax</i> risale ancora l'Isonzo a partire dalla tarda primavera. Per la zona si conoscono catture sporadiche e non recenti di <i>Acipenser naccarii</i> .

		LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale		COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 166 di 203
Vulnerabilità	Esiste un progetto di "marina" su una parte del sito, di iniziativa comunale. Per il resto è prevista ed in parte attuata la realizzazione di una vasta riserva naturale. Esistono problemi di compatibilità tra turismo balneare e nautico nella zona di foce, nonché limitate interferenze dovute all'intensa presenza umana particolarmente lungo l'asta fluviale e sul canale Quarantia. Pesca e bracconaggio rappresentano un'ulteriore limite alla presenza e consistenza di popolazioni faunistiche di rilevante importanza.						
Posizione rispetto ai tracciati	<i>Il sito non rientra nell'area di studio e dista circa 260 m da essa</i>						

### Altre aree protette

Il 10/02/2004 è stato istituito con DPGR 033/pres il Parco intercomunale del Fiume Corno che rientra nei comuni di Gonars, Porpetto e San Giorgio di Nogaro.

## 5.3 Pianificazione e programmazione socio-economica

### 5.3.1 Il Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 e i Programmi Operativi

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

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



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	167 di 203

Relazione Generale

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).

#### 5.3.1.1 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

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L.346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 168 di 203
-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 che utilizza 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 un'adeguata rete viaria;
- il potenziamento della rete viaria modificata a seguito della soppressione dei passaggi a livello.

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi del Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 169 di 203

### 5.3.1.2 Programma Operativo regionale FESR –2007-2013 Friuli Venezia Giulia

Il Programma Operativo (PO) Regionale 2007-2013 della Regione Friuli Venezia Giulia imposta le strategie di azione a partire da una analisi socio-economica di contesto, strutturata per temi. Con riferimento al tema della Accessibilità, il PO evidenzia che il Friuli Venezia Giulia dispone una dotazione di infrastrutture economiche e sociali di tutto rispetto sia nei confronti del dato nazionale che riguardo a quello medio del Nord.-Est. La regione risulta essere discretamente infrastrutturata nella sua globalità.

Ciononostante, si avverte la forte esigenza di ristrutturazione e adeguamento delle infrastrutture esistenti e soprattutto di interventi di riconnessione tra i territori, incentivando un politica volta a favorire uno sviluppo coordinato e integrato di trasporto che ha determinato un deficit qualitativo più che quantitativo specie nel campo della intermodalità.

Le priorità di intervento del PO sono strutturate nei seguenti assi:

- Asse 1: Innovazione, ricerca, trasferimento tecnologico e imprenditorialità
- Asse 2: Sostenibilità ambientale
- Asse 3: Accessibilità
- Asse 4: Sviluppo territoriale
- Asse 5: Ecosostenibilita' ed efficienza energetica del sistema produttivo
- Asse 6: Assistenza tecnica

Ai fini della presente trattazione, risulta di interesse l'asse 3 Accessibilità, per il quale il PO focalizza un obiettivo specifico che è quello di "Migliorare l'accessibilità del sistema regionale".

L'accessibilità viene in tesa sia in termini fisici, come accessibilità al territorio regionale da parte di merci e persone, sia come accessibilità alle nuove tecnologie dell'informazione da parte del sistema produttivo delle imprese.

Con riferimento al sistema dei trasporti, ciò che il PO intende ottenere è l'aumento del traffico merci e passeggeri, migliorando l'efficienza complessiva del sistema dei trasporti attraverso interventi che favoriscono l'intermodalità e che sostengono processi di trasferimento di quote di traffico passeggeri da strada a modalità alternative.

L'obiettivo specifico descritto si articola in due obiettivi operativi distinti tra infrastrutture materiali e immateriali. Quello relativo alle prime (Ob.Op. 3.1), intende "Migliorare il sistema della mobilità della regione". L'obiettivo valorizza l'importante posizione geografica, che offre la possibilità di svolgere un ruolo di "cerniera" nei confronti dell'Est Europa e in particolare verso i nuovi paesi membri dell'Unione Europea., con interventi sulle infrastrutture materiali e immateriale. Lo scopo è migliorare le condizioni di accesso alla regione per merci e persone, intervenendo in particolare in una logica di collegamento tra modalità di trasporto diverse favorendo così l'intermodalità.

La strategia di intervento prevede l'ottimizzazione delle risorse esistenti per promuovere la competitività del trasporto combinato, valorizzando percorsi già avviati dall'Amministrazione, nonché le infrastrutture più

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L.346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 170 di 203

strategiche, tra la quali evidente priorità assume l'aeroporto di Ronchi dei Legionari, che riveste attualmente un ruolo chiave per le opportunità di accesso, che offre a tutto il territorio regionale, e di integrazione con il "Corridoio V".

In questa logica, quindi, appare in tutta evidenza l'importanza che il PO riconosce al Corridoio V, e conseguentemente, alle attività finalizzate alla sua attuazione, per lo sviluppo socio-economico della regione.

Relativamente all'obiettivo operativo 3.1 di "Migliorare il sistema della mobilità della regione", il PO pone in atto, quindi, iniziative riconducibili al tema prioritario dei trasporti attraverso la seguente linea di attività 3.1.a) Interventi materiali nell'ambito delle infrastrutture di trasporto.

Con tale linea di attività, il PO prevede di realizzare iniziative volte al miglioramento dei servizi di trasporto; ad incrementare l'efficienza dei servizi logistici ed a sviluppare la potenzialità intermodale dei poli regionali, anche attraverso il completamento e la valorizzazione delle infrastrutture realizzate nei precedenti periodi di programmazione, in linea con le indicazioni contenute nel Libro Bianco dei Trasporti UE, nonché con le strategie regionali di sviluppo della logistica, della portualità e dell'intermodalità in un'ottica di mobilità sostenibile.

Di conseguenza, il PO individua la natura degli interventi previsti, che sono mirati esclusivamente a migliorare l'accessibilità dei poli intermodali alle reti TEN-T e che riguarderà le seguenti iniziative:

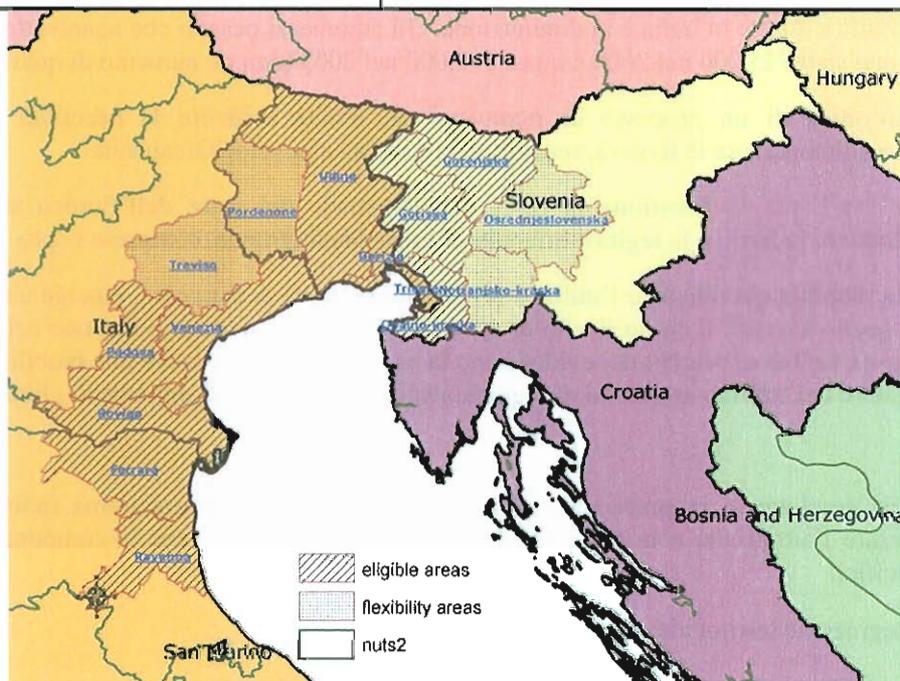
Adeguamento e realizzazione di infrastrutture intermodali, come le infrastrutture del porto di Trieste, del polo intermodale di Ronchi dei Legionari, dell'interporto di Cervignano e degli altri poli regionali deputati allo sviluppo dei traffici, (compreso il potenziamento dei collegamenti ferroviari con le reti di trasporto transeuropee).

Con riferimento al polo intermodale di Ronchi dei Legionari il PO ipotizza un intervento articolato in una stazione ferroviaria, in una autostazione, e in una nuova viabilità d'accesso all'autostazione, area parcheggi e percorso pedonale coperto connesso con l'aeroporto e le reti TEN, per la creazione di un centro di interscambio modale tra aeroporto, ferrovia e viabilità stradale.

Le categorie di beneficiari sono soggetti pubblici gestori di infrastrutture di trasporto, RFI, Enti Locali.

### 5.3.1.3 Il Programma Operativo per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013

L'area Programma interessata dal Programma Operativo per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013, comprende, sul versante sloveno, le regioni della Gorenjska, Goriska, Obalno-kraška e, in deroga territoriale, Osrednjeslovenska e Notranjsko-kraška; sul versante italiano, le Province di Udine, Gorizia, Trieste, Venezia, Padova, Rovigo, Ferrara e Ravenna e, in deroga, Pordenone e Treviso.



**Figura 28 – Area Programma del Programma Operativo per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013**

Il Programma Operativo per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013 imposta le strategie di azione, a partire da una analisi socio economica e ambientale dell’area-Programma, strutturata per temi.

Con riferimento al tema delle “ Infrastrutture materiali e immateriali, logistica e mobilità”, il Programma evidenzia il fatto che una rete di trasporti efficiente occupa una posizione strategica ai fini della competitività economica, contribuendo a unificare i mercati e a rafforzare il potere di attrazione del territorio su persone, beni e conoscenze.

Senza entrare nel merito delle caratteristiche specifiche delle singole parti dell’area programma, il Programma evidenzia che l’alto livello delle infrastrutture stradali (autostrade, arterie nazionali e regionali), in relazione alla popolazione residente, colloca l’area in posizione intermedia (0,6 km ogni 1.000 abitanti) se paragonata all’Italia e alla Slovenia, ma leggermente arretrata rispetto all’Europa dei 15 e all’Europa dei 25.

Per valutare correttamente l’accessibilità occorre prendere in considerazione una pluralità di fattori. Nell’area considerata l’offerta di infrastrutture pare insufficiente rispetto alla domanda, con i conseguenti problemi di traffico e di peggioramento della qualità dell’aria.

La mobilità all’interno dell’area programma rappresenta un altro aspetto cruciale che interessa le città di medie e grandi dimensioni, come centri urbani e le zone rurali. In queste zone l’accessibilità non è sempre garantita. Interessanti sono i dati che il Programma richiama: nel 2003 hanno attraversato la frontiera oltre 49 milioni di persone; in base a dati forniti da Confetra, nel corso dell’anno 2000 circa 10 milioni di tonnellate di merci hanno attraversato il confine su gomma, quando nel 2001 meno di 3 milioni di tonnellate di merci hanno compiuto lo stesso tragitto su rotaia (fonte: Legambiente), il che corrisponde a uno sfruttamento del potenziale ferroviario pari a circa l’11%. Pur rappresentando il 77% del totale traffico merci transfrontaliero su rotaia, la quantità di merci

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
Relazione Generale	L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	172 di 203

provenienti dalla Slovenia e dirette in Italia è in diminuzione. Gli automezzi pesanti che hanno attraversato i valichi tra Italia e Slovenia sono stati 725.000 nel 2000 e quasi 893.000 nel 2003 (con un aumento di quasi il 23%).

Di conseguenza, nell’ottica di un processo di riconversione, risulta evidente la necessità di rafforzare le infrastrutture stradali e ammodernare le ferrovie realizzando linee “ad alta velocità/capacità”.

Va inoltre ricordato che l’area in questione fa parte dell’autostrada del mare dell’Europa sud-orientale, che comprende il mar Adriatico, lo Ionio e la regione orientale del mar Mediterraneo, compresa Cipro.

Per quanto riguarda la mobilità quotidiana e l’utilizzo dei sistemi pubblici di trasporto, emerge un certo divario tra il versante italiano e quello sloveno (con un livello di utilizzo pari al 6,4% della popolazione nel primo caso, e al 21,5% nel secondo caso). Le basse percentuali evidenziano la necessità di promuovere una mobilità sostenibile alla luce dell’impatto negativo del traffico in termini di inquinamento atmosferico e di mutamenti climatici.

Alla luce delle analisi condotte, e in precedenza rapidamente richiamate, il programma individua l’Obiettivo principale di “Rafforzare l’attrattività e la competitività dell’area-Programma”, che si compone a sua volta dei seguenti obiettivi specifici:

- Assicurare un’integrazione territoriale sostenibile.
- Aumentare la competitività e lo sviluppo di una società basata sulla conoscenza.
- Migliorare la comunicazione e la cooperazione sociale e culturale, anche al fine di rimuovere le barriere persistenti.
- Migliorare l’efficienza e l’efficacia del Programma.

Per quanto riguarda il primo obiettivo, di sicuro interesse ai fini della presente trattazione, il Programma punta a promuovere e migliorare la tutela e la gestione congiunta delle risorse naturali, prevenire congiuntamente i rischi naturali e tecnologici e creare le condizioni per uno sviluppo territoriale congiunto sostenibile, attraverso una pianificazione integrata.

Assicurare un’integrazione territoriale rispettosa dell’ambiente richiede lo sviluppo di reti di trasporto sostenibili e interoperabili nonché l’utilizzo di sistemi di trasporto multimodali, alternativi a quello su gomma. Quindi, il Programma si prefigge di migliorare l’accessibilità ed i sistemi di trasporto esistenti potenziando i collegamenti dei porti di Trieste e Koper all’Asse prioritario Lyon-Torino-Milano-Trieste-Ljubljana-Budapest (PP6), nonché di incentivare il coordinamento tra tutti i porti dell’area-programma.

L’asse di riferimento per il presente obiettivo specifico è l’Asse 1 “Ambiente, trasporti e integrazione territoriale sostenibile”, che è volto al raggiungimento dei seguenti obiettivi operativi:

- Proteggere la biodiversità e garantire la gestione sostenibile delle risorse naturali
- Tutelare l’ambiente contro i rischi naturali e tecnologici e l’inquinamento, diminuire il consumo energetico ed aumentare l’utilizzo delle fonti di energia rinnovabili
- Migliorare l’accessibilità e i sistemi di trasporto e rafforzare l’integrazione tra le aree urbane e rurali

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L.346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 173 di 203

- Rafforzare la coesione territoriale all'interno delle aree funzionali transfrontaliere

Nello specifico, l'obiettivo operativo "Migliorare l'accessibilità e i sistemi di trasporto e rafforzare l'integrazione tra le aree urbane e rurali" è in stretta sinergia con le raccomandazioni relative all'attuazione del Progetto prioritario n. 6 Lyon-Torino-Milano-Trieste-Ljubljana-Budapest.

Coerentemente, quindi, il Programma punta a migliorare il coordinamento e a favorire la creazione di sinergie tra i porti, gli aeroporti e le piattaforme intermodali presenti nell'area-Programma.

Il rafforzamento dei sistemi di trasporto pubblico transfrontaliero per merci e passeggeri riveste particolare importanza al fine di favorire l'accessibilità transfrontaliera, migliorare l'integrazione tra le aree urbane e rurali contribuendo – al contempo - alla risoluzione dei problemi di congestione del traffico stradale e di inquinamento.

Pertanto, l'elenco delle azioni proposte comprende:

- il miglioramento del collegamento tra i porti di Trieste e Koper e le linee ferroviarie;
- il miglioramento del coordinamento tra porti, aeroporti e piattaforme intermodali nell'area-Programma.
- La promozione della sicurezza e il trasferimento di conoscenze in materia di prevenzione in situazioni di emergenza e gestione lungo le vie di comunicazione (aree portuali e marittime, strade e ferrovie).
- Il miglioramento dell'accessibilità dei sistemi di trasporto e comunicazione (con particolare riferimento ad un migliore collegamento tra le aree urbane e rurali)
- Il potenziamento di sistemi transfrontalieri di trasporto pubblico e mobilità sostenibile (comprese le iniziative volte a promuovere l'utilizzo dei trasporti pubblici e dei circuiti di mobilità sostenibili ed eco-compatibili).

Sono beneficiari dell'Asse 1 gli Enti pubblici, Consorzi pubblici e pubblico-privati, Università e Istituti di ricerca, Organizzazioni non governative, Enti e Associazioni senza scopo di lucro, Agenzie di sviluppo locale, Enti gestori delle aree protette, imprese e loro consorzi, Camere di Commercio, Associazioni di categoria e altri beneficiari compatibili con la natura dell'Asse Prioritario.

### 5.3.2 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



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	174 di 203

Relazione Generale

- 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 sistema 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 affinché il SFMR sia sufficiente, è che sia contemporaneamente sostenuta la rete 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 pianificatorio investono l'intero settore dei trasporti mirando:

- all'integrazione a sistema con gli assi di attraversamento veloce della regione, sia verticale 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);



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	175 di 203

Relazione Generale

- 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.

	LINEA AV/AC					
	PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari					
Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
Relazione Generale	L346	00	R 22 RG	SA 00 OP 001	A	176 di 203

## 6 SEZIONE IV – VALUTAZIONI E CONCLUSIONI

### 6.1 Interferenze con il regime vincolistico e di tutela

L'analisi dei vincoli presenti nel territorio interessato dal progetto in esame ha condotto alla quantificazione delle aree vincolate rispetto a quelle non sottoposte ad alcun tipo di vincolo o di regime di tutela, attraversati dai tracciati relativi sia alla linea AV/AC, sia alle interconnessioni, sia agli elettrodotti.

Le considerazioni che seguono, e le dimensioni riportate, fanno quindi riferimento a lunghezze, vale a dire a % di tracciato (ferroviario o elettrico) che attraversano territori sottoposti a regimi vincolistici.

Considerando infatti il tratto della linea AC/AV da Fossalta di Portogruaro a Ronchi dei Legionari, il Raccordo merci Nord, il Raccordo merci Sud, la Variante Palmanova – Cervignano e l'interconnessione AV BD, è stato possibile stimare la percentuale dei tracciati che insiste su superfici soggette a vincoli.



**Figura 29:** Grafico delle interferenze del tracciato con le aree vincolate

Il grafico di **Figura 29** evidenzia come il 31% dei diversi tracciati attraversi aree vincolate a vario titolo, mentre la restante parte non interferisce con zone tutelate e/o vincolate.

A partire da questo dato si è passati a specificare la natura dei regimi di vincolo/tutela che interessano le porzioni di territorio attraversate dai tracciati.

La maggior parte dei tracciati, ovvero il 78,2% della totalità della loro estensione, attraversa aree di rispetto fluviale, mentre una percentuale nettamente inferiore interessa aree con altri tipi di vincoli: Aree di rilevante

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	177 di 203

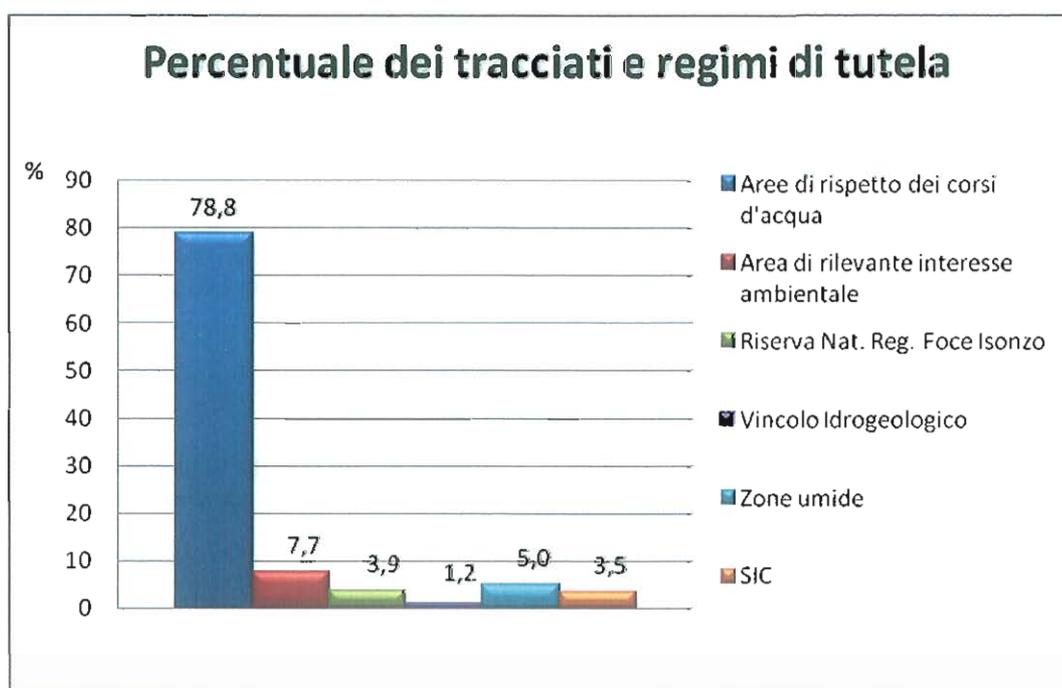
Relazione Generale

Interesse ambientale (7,2%), Zone umide (5%), SIC (3,5%), riserve naturali (3,8%) e zone sottoposte a vincolo idrogeologico (1,1%).

Il SIC (Siti di Interesse Comunitario) interessato dal passaggio delle infrastrutture è denominato “Fiumi Reghene e Lemene – Canale Taglio e rogge limitrofe – Cave di Cinto Caomaggiore – IT 3250044.

Altre aree protette attraversate sono la Riserva Naturale Regionale della Foce del Fiume Isonzo e il Parco intercomunale del Fiume Corno.

Il grafico sottostante rappresenta un quadro riepilogativo dei regimi vincolistici a cui sono sottoposte le aree attraversate dai tracciati: in ascissa sono riportate le tipologie di vincolo, mentre in ordinata si hanno le percentuali dei tracciati riguardanti ciascuna tipologia; è importante considerare che in vari punti c'è la compresenza di più di un vincolo di tutela.



**Figura 30: 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”, nel quale 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.

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 178 di 203

## 6.2 Rapporti di coerenza con gli obiettivi di piani e programmi

### 6.2.1 Pianificazione e programmazione ordinaria

L'opera in esame si iscrive all'interno del più ampio disegno infrastrutturale di scala sopranazionale relativo alla rete TEN.

In ragione di ciò, si ravvisano rapporti di coerenza del progetto con pressochè tutti gli atti di programmazione e pianificazione vigenti esaminati, salvo in caso di atti particolarmente datati e ormai superati, per i quali le ragioni dell'inattualità sono state analizzate nella SEZIONE II - RICOGNIZIONI.

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 europei e in particolare il corridoio europeo V Lisbona-Kiev nel suo tratto veneziano interpretandolo come fascio funzionale.
- Il Piano Territoriale Regionale del Friuli Venezia Giulia (adottato con Decreto del Presidente della Regione 16 ottobre 2007, n. 0329/Pres.), che assume il Corridoio V come direttrice multimodale e in tegrata, lasciando alle proposte progettuali e alla concertazione tra istituzioni, le scelte localizzative più opportune.

### 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;
- nel Processo verbale tra Ministero dei Trasporti e della Navigazione italiano e Ministero dei trasporti sloveno;
- nell'intesa Generale Quadro con la Regione Friuli Venezia Giulia prevedendo esplicitamente la realizzazione della tratta friulana del Corridoio Venezia-Trieste-Lubiana della quale l'opera in esame rappresenta una prima parte;
- 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;

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 179 di 203

- 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 la parte in territorio veneto del progetto in esame tra le opere strategiche.

Inoltre, sempre a livello nazionale l’intervento trova riscontro 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.

Analogamente, il progetto costituisce un intervento “prioritario” nel quadro del “Piano Regionale delle infrastrutture di Trasporto, della mobilità, delle merci e della logistica” della Regione Friuli Venezia Giulia, adottato con DGR n. 1671 del 5 luglio 2005, in termini trasportistici, poiché la realizzazione dell’intervento fornisce un fondamentale contributo al potenziamento del servizio ferroviario complessivo, integrato con i principali nodi di trasporto e della logistica regionali.

Il progetto trova riscontro diretto negli accordi interistituzionali (protocolli d’intesa) tra Regione Friuli Venezia Giulia e Comuni interessati.

### 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 obiettivo generale e in tre obiettivi specifici) relativa al potenziamento di reti e collegamenti per la mobilità.

Calato nella realtà territoriale veneta, il Programma Operativo 2007-2013 del Veneto (finanziamenti FESR) si concentra su una serie di Assi e azioni direttamente 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.

Per quanto riguarda il Programma Operativo per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013, e con specifico riferimento agli Assi, Obiettivi e Azioni che mostrano coerenza con l’oggetto del presente studio, è evidente la forte coerenza tra quanto promosso dal Programma stesso e l’opera in esame che rientra nel quadro delle azioni da intraprendere, promosse a livello comunitario, per la realizzazione del Corridoio V.



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
Relazione Generale	L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	180 di 203

Il fatto che RFI non compaia tra i soggetti beneficiari a cui il Programma si rivolge, segnatamente per gli Assi, gli obiettivi e le azioni coerenti con l'oggetto del presente SIA, non riduce l'evidente coerenza tra quanto promosso dal programma stesso (si fa specifico riferimento ai "Progetti volti a migliorare il coordinamento e l'accessibilità ai sistemi di trasporto e di comunicazione") e il progetto in esame.

Relativamente al Programma Operativo Regionale 2007-2013 del Friuli Venezia Giulia, esso prevede l'adeguamento e la realizzazione di infrastrutture intermodali quali l'interporto di Cervignano, il polo intermodale di Ronchi dei Legionari e il Porto di Trieste, includendo il potenziamento dei collegamenti ferroviari con le reti di trasporto trans europee.

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 relativa agli aspetti ambientali individuati per il Quadro di Riferimento Programmatico, sulla base dei criteri di valutazione della significatività indicati nel Cap. 2.1 "Sistema di Gestione Ambientale".

Si precisa che nelle considerazioni che seguono ed in particolare nelle tabelle di sintesi riportate in calce allo studio sono state considerate e verificate le significatività dell'opera principale di riferimento (la linea ferroviaria) comprensiva anche delle opere connesse ed accessorie. Ci si riferisce in primo luogo alle modifiche della viabilità che si rendono necessarie per l'inserimento dell'opera nel territorio nonché di alcune viabilità connesse. Si evidenziano al riguardo le viabilità e/o modifiche infrastrutturali connesse agli svincoli di Alvisopoli e di Ronchis. In corrispondenza di questi due tratti e precisamente circa dal km 6+100 al km 7+500 per la prima e dal km 11+000 al km 12+000 per la seconda le considerazioni volte sono da assumersi in termini territorialmente più ampi in quanto associati all'insieme delle opere da realizzarsi.

#### **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. Rispetto alla programmazione in essere non sono stati riscontrati contrasti, anzi in generale, il tema del Corridoio V è considerato dai piani esaminati è rilevante in entrambe i contesti regionali che recepiscono indirizzi comunitari e nazionali.

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, con basse percentuali di tracciato che interessano aree naturali protette per le quali si rimanda alle considerazioni successive.

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00.0P.001	REV. A	FOGLIO 181 di 203

### 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.

SIC	IT3250044	Fiumi Reghena e Lemene: canale Taglio e Rogge limitrofe. Cave di Cinto Caomaggiore	Intersezione con tracciato ferroviario AV/AC
-----	-----------	--	--

Riguardo all'aspetto ambientale "Sistema dei vincoli e aree protette" dall'analisi del paragrafo 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 della Riserva Naturale della Foce dell'Isonzo, istituita con Lr 42 del 30/09/1996, art. 47. Il tracciato la interseca tra le progressive da Km 44+500 a Km 44+800;
  - b. nelle seguenti Aree di Rilevante Interesse Ambientale (ARIA):
    - ✓ Fiume Tagliamento
    - ✓ Fiume Stella
    - ✓ Fiume Isonzo
  - c. in alcune Zone umide (per un elenco puntuale, si rimanda al Paragrafo 5.2.3.2.3 e all'Appendice B)
  - d. nel Sito di Interesse Comunitario "Fiumi Reghena e Lemene – Canale Taglio e Rogge limitrofe – Cave di Cinto Caomaggiore(IT3250044)
  - e. inoltre, transita in prossimità del SIC Bosco Boscat (IT3320022) e del SIC-ZPS Foce dell'Isonzo – Isola della Cona (IT3330005).
- 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 (beni culturali, 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:

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L.346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 182 di 203

- 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 vincolo idrogeologico in corrispondenza del Fiume Isonzo;
- il progetto, che si sviluppa interamente allo scoperto, 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, 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 un'area SIC, sia di tipo indiretto sia di tipo diretto, per la cui verifica d'incidenza 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;
- Regione Friuli Venezia Giulia;
- Autorità di Bacino del Fiume Lemene;
- Autorità di Bacino Alto Adriatico;
- Autorità di Bacino Regione Friuli Venezia Giulia;
- Distretto Idrografico delle Alpi Orientali
- Provincia di Udine e 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;
- Soprintendenza dei Beni Archeologici, Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici del Friuli Venezia Giulia;
- Amministrazioni dei Comuni della provincia di Venezia (Fossalta di Portogruaro, Teglio Veneto, San Michele al Tagliamento) nel cui territorio ricade l'intervento di progetto;
- Amministrazioni dei Comuni della provincia di Udine (Ronchis, Palazzolo dello Stella, Teor, Pocenia, Mezzana del Turgnano, Castions di Strada, Porpetto, San Giorgio di Nogaro, Torviscosa, Bagnarla Arsa,

	LINEA AV/AC					
	<b>PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi del Legionari</b>					
Quadro di Riferimento Programmatico Relazione Generale	COMMESSA L346	LOTTO 00	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO SA 00 0P 001	REV. A	FOGLIO 183 di 203

*Cervignano del Friuli, Villa Vicentina, Ruda, Fiumicello, Carlino, Gonars, Palmanova) nel cui territorio ricade l'intervento di progetto;*

- *Amministrazioni dei Comuni della provincia di Gorizia (Turriaco e San Canzian d'Isonzo) nel cui territorio ricade l'intervento di progetto;*
- *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 stakeholder	Significativo
2 Sistema vincoli e aree protette	Impatto legislativo	Significativo
	Modifica dello stato iniziale	Significativo
	Percezione degli stakeholder	Significativo

**Tab. 6.1 – Aspetti ambientali (AA) significativi**



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
Relazione Generale	L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	184 di 203

## 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 22 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 chilometriche del progetto distinguendo quando si tratta di vera e propria intersezione o di tangenza. Tale ricognizione è stata effettuata ai fini della verifica di conformità del progetto con il sistema degli usi programmati.

Per il comune di San Giorgio di Nogaro non è stato possibile ottenere la cartografia di PRG. Per tale ragione, manca il relativo elaborato cartografico e non è stato possibile procedere alla verifica di cui sopra. Pertanto, nella tabella seguente, mancano le informazioni relative al comune di San Giorgio di Nogaro.

Provincia	Comune	Progressiva	Destinazione d'uso	Posizione tracciato
VENEZIA	Fossalta di Portogruaro	Da Km 0+700 a Km 0+800	Corridoi ecologici e interconnessioni delle unità paesistiche;	Intersezione
		Da Km 1+200 a Km 1+600	Zone di rispetto con visuali	Intersezione
		Da Km 1+600 a Km 1+700	Corridoi ecologici e interconnessioni delle unità paesistiche	Intersezione
		Da Km 3+700 a Km 4+100	Zona A	Intersezione
		Da Km 0+600 a Km 4+200	Corridoi ecologici e interconnessioni delle unità paesistiche;	Intersezione
		Da Km 0+800 a Km 1+200	Zone di rispetto con visuali	Tangenza
		Da Km 0+800 a Km 1+200	Corridoi ecologici e interconnessioni delle unità paesistiche;	Tangenza
		Da Km 1+500 a Km 2+100	Zone di rispetto con visuali	Tangenza
		Da Km 1+500 a Km 2+100	Zone A;	Tangenza
		Da Km 1+500 a Km 2+100	Zone B;	Tangenza
		Da Km 1+500 a Km 2+100	Verde privato	Tangenza
		Da Km 2+500 a Km 2+600	Zone A;	Tangenza
		Da Km 2+500 a Km 2+600	Zone B;	Tangenza
		Da Km 2+500 a Km 2+600	Verde privato;	Tangenza
Da Km 2+500 a Km 2+600	Aree attrezzature a parco gioco e sport	Tangenza		
Da Km 2+500 a Km 2+600	Verde privato	Tangenza		
Da Km 1+800 a Km 1+500	Vincolo ambientale - paesaggistico	Tangenza		
Da Km 1+900 a Km 2+100	Zona C	Tangenza		
Da Km 3+500 a Km 4	Zona C	Tangenza		
Da Km 3+600 a Km 3+800	Zone B	Tangenza		
Da Km 3+800 a Km 4	Zone A	Tangenza		
Da Km 3+800 a Km 4+100	Parco naturale;	Tangenza		
Da Km 3+800 a Km 4+100	Vincolo ambientale - paesaggistico	Tangenza		
Da Km 0 a Km 5+300	Zone di rispetto con visuali	Tangenza		



LINEA AV/AC

PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	185 di 203

Relazione Generale

Teglio Veneto	Da Km 1+700 a Km 1+800	Zona D1	Intersezione	
	Da Km 1+800 a Km 1+900	Zona E	Intersezione	
	Da Km 0+700 a Km 2+800	Zone di rispetto	Tangenza	
	Da Km 0+800 a Km 2+800	Vincolo LR 27/93 Elettrodotta	Tangenza	
	Da Km 0+800 a Km 1+700	Zone per autostrade	Tangenza	
	San Michele al Tagliamento	Da Km 5+500 a Km 8+400	Zona E2	Intersezione
		Da Km 8+400 a Km 8+500	Zona C	Intersezione
		Da Km 9+100 a Km 9+800	Zone E2	Intersezione
		Da Km 5+400 a Km 9+900	Zone E2	Tangenza
		Da Km 7+600 a Km 8	Zona E3	Tangenza
UDINE Ronchis	Da Km 7+800 a Km 8+700 e Da Km 9+200 a Km 9+400	Zona C	Tangenza	
	Da Km 7+900 a Km 8+100	Zona B	Tangenza	
	Da Km 8+500 a Km 9+200	Zone di tutela e potenziamento dei valori archeologici, paesaggistici ed ambientali - aree con ghiaie affioranti	Intersezione	
	Da Km 8+100 a Km 9+900	Zone di tutela e potenziamento dei valori archeologici, paesaggistici ed ambientali	Tangenza	
	Da Km 9+900 a Km 10+100	E4 – zona di interesse agricolo e paesaggistico	Intersezione	
	Da Km 10+100 a Km 10+200	Zone per attrezzature e servizi pubblici e di uso pubblico	Intersezione	
	Da Km 10+200 a Km 11+300	E6 – zone di interesse agricolo	Intersezione	
	Da Km 9+900 a Km 11+300	E6 – zone di interesse agricolo	Tangenza	
	Da Km 9+900 a Km 10+200	E4 – zona di interesse agricolo e paesaggistico	Tangenza	
	Da Km 9+900 a Km 10+100	Zone per attrezzature e servizi pubblici e di uso pubblico	Tangenza	
	Da Km 9+900 a Km 10+400	Zone omogenee a prevalente funzione residenziale	Tangenza	
	Km 10	Parcheggi – parcheggi alberati	Tangenza	
	Da Km 10+500 a Km 10+600	Zone omogenee produttive	Tangenza	
	Da Km 10+600 a Km 10+700	Zone per attrezzature e servizi pubblici e di uso pubblico	Tangenza	
	Km 10+800	Zone omogenee produttive	Tangenza	
	Da Km 10+600 a Km 10+700	Zona residenziale B2	Intersezione	
	Da Km 9+900 a Km 11	Zone di tutela e protezione dei valori paesaggistici	Tangenza	
	Da Km 9+900 a Km 10+200	Zone per attrezzature e servizi pubblici e di uso pubblico	Tangenza	
	Da Km 10+300 a Km 11	Zone residenziali B1	Tangenza	
	Km 10+500	Zone omogenee produttive	Tangenza	
Da Km 11+100 a Km 11+300	Zone omogenee produttive	Tangenza		
Da Km 11 a Km 11+300	Zone per attrezzature e servizi pubblici e di uso pubblico	Tangenza		
Da Km 11+200 a Km 11+300	Zona residenziale B2	Tangenza		

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	186 di 203

Relazione Generale

	Da Km 11+300 a Km 11+600	Zona boschiva E2	Tangenza
	Da Km 11+300 a Km 11+600	Zone omogenee produttive	Intersezione
	Da Km 11+300 a Km 11+800	Zone omogenee produttive	Tangenza
	Da Km 11+600 a Km 11+600	Zone per attrezzature e servizi pubblici e di uso pubblico	Intersezione
	Da Km 11+500 a Km 11+800	Zone per attrezzature e servizi pubblici e di uso pubblico	Tangenza
	Da Km 11+500 a Km 13	E6 – zone di interesse agricolo	Tangenza
	Da Km 11+600 a Km 11+700	Zone di tutela e potenziamento dei valori archeologici, paesaggistici ed ambientali	Intersezione
	Da Km 11+700 a Km 12+100	Zone omogenee produttive	Intersezione
	Da Km 12+100 a Km 12+200	Zone di tutela e potenziamento dei valori archeologici, paesaggistici ed ambientali	Tangenza
Palazzolo Dello Stella	Da Km 12 a Km 15	Zona omogenea E5	Intersezione
	Da Km 17+200 a Km 17+250	Alveo fiume Stella ARIA	Intersezione
	Da Km 17+250 a Km 17+600	Zone E4 ARIA	Intersezione
	Da Km 12+300 a Km 12+400	Zona omogenea D3	Tangenza
	Da Km 12+400 a Km 12+500	Parchi	Tangenza
	Da Km 12+300 a Km 12+500	Zone archeologiche	Tangenza
	Da Km 13 a Km 13+200	Zona omogenea O	Tangenza
	Km 13+400	Alveo fluviale	Intersezione
	Da Km 13+200 a Km 13+400	Zona omogenea G4	Tangenza
	Da Km 13+400 a Km 13+500	Zona omogenea O	Tangenza
	Da Km 13+400 a Km 14+800	Zona omogenea D2	Tangenza
	Da Km 12 a Km 15+300	Zona omogenea E5	Tangenza
	Da Km 17+200 a Km 17+250	Alveo Fiume Stealla	Intersezione
	Da Km 16+900 a Km 17+600	Zona E4 - ARIA	Intersezione
	Da Km 17 a Km 17+600	Zona E4 - ARIA	Tangenza
	Da Km 17+400 a Km 17+600	Zona omogenea E4c	Tangenza
	Da Km 17+500 a Km 17+700	Zone archeologiche	Tangenza
Da Km 17+700 a Km 17+800	Zona omogenea G4	Tangenza	
Teor	Da Km 15+50 a Km 15+100	Zona E4 - di interesse agricolo paesaggistico	Intersezione
	Da Km 15+100 a Km 16+300	Zona E5 – di preminente interesse agricolo	Intersezione
	Da Km 16+400 a Km 16+800	Zona V2 di verde privato di protezione	Intersezione
	Da Km 16+800 a Km 17+200	Zona E4 - di interesse agricolo paesaggistico	Intersezione
	Da Km 17+150 a Km 17+200	Aree di rimboscimento	Intersezione
	Da Km 15+50 a Km 17+400	Zona E4 - di interesse agricolo paesaggistico	Tangenza
	Da Km 15+100 a Km 16+800	Zona E5 – di preminente interesse agricolo	Tangenza
	Da Km 15+900 a Km 16+800	Zona V2 di verde privato di protezione	Tangenza
Da Km 16 a Km 16+800	Zona D2/H2 – industriale/commerciale di	Tangenza	

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	187 di 203

Relazione Generale

		interesse comunale	
	Da Km 16+300 a Km 16+700	Zona B di completamento	Tangenza
	Da Km 16+400 a Km 16+500	Zona S – servizi e attrezzature collettive	Tangenza
	Da Km 16+600 a Km 16+700	Zona S – servizi e attrezzature collettive	Tangenza
	Da Km 16+900 a Km 17+500	Area di rilevante interesse ambientale di cui a Lr 42/1996, art.5	Intersezione
	Da Km 16+900 a Km 17+500	Area di rilevante interesse ambientale di cui a Lr 42/1996, art.5	Tangenza
Pocenia	Da Km 17+700 a Km 18+300	Zona E4 agricolopaesaggistica	Intersezione
	Da Km 18+300 a Km 18+400	Zona B	Intersezione
	Da Km 18+600 a 19+500 Km	Zona D2b	Intersezione
	Da Km 19+500 a Km 20+300	Zona D3a	Intersezione
	Da Km 17+400 a Km 18+100	Zona F4a – rispetto fluviale	Tangenza
	Da Km 17+500 a Km 21	Zona E4 agricolopaesaggistica	Tangenza
	Da Km 18+100 a Km 19	Zona B1 –residenziale completamento	Tangenza
	Da Km 18+100 a Km 19	Zone di verde provato e orti	Tangenza
	Da Km 18+200 a Km 19	Zona B2 – residenziale completamento	Tangenza
	Da Km 18+500 a Km 18+700	Zona H2 b	Tangenza
	Da Km 18+400 a Km 19+600	Zona D2b	Tangenza
	Da Km 19+400 a Km 19+500	Alberi, siepi boschette da conservare	Tangenza
	Km 19+600 e Km 20+100	Alberi, siepi boschette da conservare	Tangenza
	Da Km 18+900 a Km 20+300	Alberi, siepi sostituibili	Tangenza
	Sottostazione SSE AV 2x25kV: in corrispondenza della linea AV/AC da Km 19+600 a Km 19+650	Zona D2b; D3a	Intersezione
	Elettrodotto: in corrispondenza Km 19+600 della linea AV/AC	Zona D2b	Intersezione
	Elettrodotto: in corrispondenza della linea AV/AC da Km 19+600 a Km 20+300	Zona D3a	Intersezione
Muzzana del Turgnano	Da Km 20+300 a Km 21	Zona E6	Intersezione
	Da Km 21 a Km 21+600	Zona D2	Intersezione
	Da Km 21+600 a Km 23+500	Zona E6	Intersezione
	Linea aerea D.T. fino a SSE AV di Pocenia	Zona E6; Zona D2	Intersezione
	Da Km 19+900 a Km 23+600	Zona E6	Tangenza
	Da Km 20+800 a Km 21+800	Zona D2	Tangenza
	Da Km 22+400 a Km 22+900	Zona B2 residenziale estensiva	Tangenza
	Km 22+600	Zona D2	Tangenza
	Da Km 22+600 a Km 22+700	S servizi e attrezzature collettive	Tangenza
	Da Km 23+200 a Km 23+300	Zona B2 residenziale estensiva	Tangenza
Castions di Strada	Da Km 23+500 a Km 24+500	Zone E	Intersezione
	Da Km 23+100 a Km 25+200	Zone E	Tangenza

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L.346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	188 di 203

Relazione Generale

	Da Km 23+500 a Km 23+800	Area ricreativa	Tangenza
	Da Km 23+500 a Km 24	Vincolo paesaggistico di cui al D. Lgs. 42/04	Intersezione
	Da Km 23+500 a Km 25	Vincolo paesaggistico di cui al D. Lgs. 42/04	Tangenza
	Linea aerea D.T. fino a SSE AV di Pocenìa	Zone E; Vincolo paesaggistico di cui al D. Lgs. 42/04	Intersezione
Palmanova	Variante LL Palmanova Cervignano BP da Km 0 a Km 0+800	Zona V – vincoli stradali e cimiteriali	Intersezione
	Variante LL Palmanova Cervignano BP da Km 0 a Km 1+100	Zona V – vincoli stradali e cimiteriali	Tangenza
	Variante LL Palmanova Cervignano BP Km 0	Zona D2-B	Tangenza
	Variante LL Palmanova Cervignano BP da 0 Km a Km 0+300	Zona B3	Tangenza
	Variante LL Palmanova Cervignano BP da Km 0+400 a Km 0+600	Zona H	Tangenza
	Variante LL Palmanova Cervignano BP da 0+400 Km a Km 0+500	Zona H3	Tangenza
	Variante LL Palmanova Cervignano BP da Km 0+600 a Km 0+900	Zona S2	Tangenza
	Variante LL Palmanova Cervignano BP da Km 0 a Km 1+200	Zone agricole	Tangenza
Porpetto	Elettrodotto: da Km 24+500 a Km 25+200 della linea AV/AC	Zona E6 – di interesse agricolo	Intersezione
	Da Km 24+500 a Km 26	Zona E6 – di interesse agricolo	Intersezione
	Da Km 24+500 a Km 26	Zona E6 – di interesse agricolo	Tangenza
	Da Km 26 a Km 26+500	Zona F2 - di tutela ambientale in ambito boschivo	Intersezione
	Da Km 26+500 a Km 26+700	Zona E4	Intersezione
	Da Km 26+700 a Km 27+400	Zona E6 – di interesse agricolo	Intersezione
	Da Km 27+400 a Km 27+450	Zona S – per servizi e attrezzature collettive	Intersezione
	Da Km 27+450 a Km 27+550	Zona H2 – commerciale di interesse comunale	Intersezione
	Da Km 27+550 a Km 27+650	Zona D3 – industriale, esistente	Intersezione
	Da Km 27+650 a Km 27+900	Zona E6 – di interesse agricolo	Intersezione
	Da Km 27+900 a Km 27+950	Zona E4	Intersezione
	Da Km 28+500 a Km 29+800	Zona E6 – di interesse agricolo	Intersezione
	Km 28+600	Area per discarica di inerti	Intersezione
	Da Km 28+500 a Km 28+600	Area per discarica di inerti	Tangenza
	Da Km 24+500 a Km 24+800	Zona B2	Tangenza
	Da Km 24+700 a Km 24+800	Zona E4	Tangenza
	Da Km 24+500 a Km 24+600	Zona V1 – di verde privato, di servizio	Tangenza
	Da Km 25+100 a Km 25+500	Zona B2	Tangenza
	Da Km 25+900 a Km 26+500	Zona F2 - di tutela ambientale in ambito boschivo	Tangenza
	Da Km 26+500 a Km 26+700	Zona E4	Tangenza



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	189 di 203

Relazione Generale

	Da Km 26+600 a Km 29+900	Zona E6 – di interesse agricolo	Tangenza
	Da Km 27+400 a Km 27+700	Zona H2 – commerciale di interesse comunale	Tangenza
	Da Km 27+550 a Km 27+650	Zona D3 – industriale, esistente	Tangenza
	Da Km 27+500 a Km 27+700	Zona B3	Tangenza
	Da Km 27+800 a Km 28	Zona E4	Tangenza
	Da Km 28+800 a Km 29+200	Zona S – per servizi e attrezzature collettive	Tangenza
	Linea doppia terna 132 kV in cavo da stazione S. Giorgio N. di RFI in corrispondenza del Km 25+200 della linea AV/AC	Zona E6 – di interesse agricolo; Zona B2	Intersezione
	Interconnessione AV/LL Cervignano BD da Km 0+200 a Km 1+500	Zona E6 – di interesse agricolo	Intersezione
	Da Km 0+200 a Km 0+300	Area per discarica inerti	Intersezione
	Variante LL Palmanova Cervignano BP da Km 8+900 a Km 8+400	Zona E6 – di interesse agricolo	Intersezione
San Giorgio di Nogaro	Omissis		
Torviscosa	Da Km 29+800 a Km 33+100	E5 – zone agricole per eccellenza	Intersezione
	Da Km 29+600 a Km 33+100	E5 – zone agricole per eccellenza	Tangenza
	Da Km 32+100 a Km 32+400	B1 – abitazioni residenziali saturi; Servizi e attrezzature collettive	Tangenza
	Da Km 31+200 a Km 33+100	Sistemi edilizi agricoli	Tangenza
	Da Km 33 a Km 33+100	Servizi e attrezzature collettive	Tangenza
	Da Km 33+100 a Km 33+600	E6 – zone agricole normali	Tangenza
	Da Km 33+200 a Km 33+700	Zona E5/6	Intersezione
	Da Km 33+200 a Km 34	Zona E5/6	Tangenza
	Da Km 30+500 a Km 33+900	Alberature paesaggistiche	Tangenza
	Da Km 30+800 a Km 31+700	Zona E5/6	Tangenza
	Km 31+700, 32+200, 32+600	Alberature paesaggistiche	Intersezione
	Da Km 32+200 a Km 33+300	Industria e artigianato - zone D	Tangenza
	Da Km 32+600 a Km 32+800	Commercio	Tangenza
	Da Km 31+200 a Km 33+400	Zone B	Tangenza
	Da Km 32+700 a Km 32+800	Zone C	Tangenza
	Da Km 33+300 a Km 35+100	TD - Sistemi edilizi industriali	Tangenza
	Da Km 32+500 a Km 32+700	Servizi e attrezzature collettive	Tangenza
	Da Km 32+600 a Km 32+800	TB – sistemi edilizi residenziali	Tangenza
	Da Km 32+900 a Km 33+300	TP1 – servizi e attrezzature collettive	Tangenza
	Variante Palmanova – Cervignano BP: Da 0+900 a Km 10+900	E5 – zone agricole per eccellenza	Intersezione
	Variante Palmanova – Cervignano BP: Da 10+900 a fine linea	TP1 – sistemi edilizi dei servizi e aree delle attrezzature collettive standard	Intersezione
	Variante Palmanova – Cervignano BP: Da 0+900 a Km 7	Alberature paesaggistiche	Tangenza
	Variante Palmanova – Cervignano BP:	Alberature paesaggistiche	Intersezione



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi del Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	190 di 203

Relazione Generale

Km 7, 10+100

	Variante LL Venezia - Torviscosa BP: da Km 0 a Km 1	E5 – zone agricole per eccellenza	Intersezione
	Variante LL Venezia - Torviscosa BP: da Km 1 a Km 1+750	Servizi e attrezzature collettive	Intersezione
	Raccordo merci Sud: da Km 0 a Km 2+600	E5 – zone agricole per eccellenza	Intersezione
	Raccordo merci Sud: da Km 2 a Km 2+700	Zona E5/6	Tangenza
	Raccordo merci Sud: da Km 0+500 a Km 0+900	Sistemi edilizi agricoli	Tangenza
	Raccordo merci Sud: da Km 2+300 a Km 2+600	Servizi e attrezzature collettive	Tangenza
	Raccordo merci Sud: da Km 2+500 a Km 2+600	Zona C	Tangenza
	Raccordo merci Sud: da Km 1+700 a Km 2+600	Alberature paesaggistiche	Tangenza
	Raccordo merci Nord: da Km 0 a Km 2+500	E5 – zone agricole per eccellenza	Intersezione
	Raccordo merci Nord: Km 1+200 a Km 1+300	Alberature paesaggistiche	Intersezione
	Raccordo merci Nord: Km 0+900 a fine linea	Alberature paesaggistiche	Tangenza
	Raccordo merci Nord: Km 1+700 a Km 2	Verde di rispetto relativo all'area di pesca sportiva; Servizi e attrezzature collettive	Tangenza
Bagnaria Arsa	Da Km 33+700 a Km 35+400	ZTO E6	Intersezione
	Da Km 33+800 a Km 33+900	Vincolo ambientale e geologico	Intersezione
	Da Km 34+900 a Km 35	Vincolo ambientale e geologico	Intersezione
	Da Km 33+900 a Km 34+800	ZTO D - produzione	Tangenza
	Da Km 34+400 a Km 34+500	ZTO H3	Tangenza
	Da Km 34+300 a Km 34+500	ZTO B	Tangenza
	Da Km 34+900 a Km 35+200	Sede di azienda agricola censita dal PRGC	Tangenza
	Da Km 33+900 a Km 34	Sede di azienda agricola censita dal PRGC	Tangenza
	Da Km 34+400 a Km 35	ZTO E6	Tangenza
	Da Km 34+400 a Km 34+500	Vincolo ambientale e geologico	Tangenza
	Da Km 34+500 a Km 35	ZTO B	Tangenza
	Km 35+500	Insedimenti singoli e isolati	Tangenza
	Raccordo merci Sud BP da 2+500 Km a Km 4+500	ZTO E6	Intersezione
	Raccordo merci Sud BP da Km 2+100 a Km 3	Vincolo ambientale e geologico	Tangenza
	Raccordo merci Sud BP da 2+500 Km a Km 2+600	ZTO D - produzione	Tangenza
	Raccordo merci Sud BP da Km 1+800 a Km 1+900	Insedimenti singoli e isolati	Tangenza
	Raccordo merci Sud BP Km 2+500	Insedimenti singoli e isolati	Tangenza
	Raccordo merci Sud BP da Km 4 a Km 4+100	Vincolo ambientale e geologico	Tangenza
	Raccordo merci Sud BP da Km 3 a Km	Sede di azienda agricola censita dal PRGC	Tangenza



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
Relazione Generale	L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	191 di 203

	3+100		
	Raccordo merci Sud BP 2+600 Km	ZTO C	Tangenza
	Raccordo merci Sud BP da Km 3 a Km 3+100	ZTO B	Tangenza
	Raccordo merci Sud BP da Km 4+400 a Km 4+600	ZTO B	Tangenza
	Variante LL Palmanova Cervignano BP Da Km 1+200 a Km 1+500	ZTO E6	Intersezione
	Variante LL Palmanova Cervignano BP Da Km 2+300a Km 3+300	ZTO B	Tangenza
	Variante LL Palmanova Cervignano BP Km 1+200 a Km 1+400	Vincolo ambientale e geologico	Tangenza
	Variante LL Palmanova Cervignano BP Da Km 2 a Km 2+200	Vincolo ambientale e geologico	Tangenza
	Variante LL Palmanova Cervignano BP Da Km 2+100 a Km 2+200	Parcheggi di interscambio	Tangenza
Carlino	Linea Aerea Doppia terna da stazione Terna di Planais	E6	Intersezione
	Linea Aerea Doppia terna da stazione Terna di Planais	E5	Intersezione
	Linea Aerea Doppia terna da stazione Terna di Planais	D	Intersezione
Cervignano del Friuli	Da Km 35+300 a Km 39+800	Zona: N1	Intersezione
	Da Km 35+100 a Km 39+800	Zona: N1	Tangenza
	Da Km 39+800 a Km 41	Zona: E6	Intersezione
	Da Km 35 a Km 36	Zona: E6	Tangenza
	Da Km 35+700 a Km 36	Zona: F2	Tangenza
	Da Km 35+700 a Km 36	Zona: F2	Tangenza
	Da Km 35+700 a Km 36+200	Zona: F4	Tangenza
	Da Km 36+200 a Km 36+700	Zona: E4	Tangenza
	Da Km 36+700 a Km 37+200	Zona: C – C*	Tangenza
	Da Km 36+900 a Km 37+200	Zona: H2 – H2*	Tangenza
	Da Km 36+900 a Km 41	Zona: B; B1	Tangenza
	Da Km 37+300 a Km 37+900	Zona: A	Tangenza
	Da Km 36+800 a Km 39+700	Zona: P – P*	Tangenza
	Da Km 38 a Km 39+500	Zona: C – C*	Tangenza
	Da Km 38+800 a Km 39+300	Zona: E4	Tangenza
	Da Km 39+200 a Km 39+500	Zona: H2 – H2*	Tangenza
	Da Km 39+400 a Km 39+500	Zona: D1	Tangenza
	Da Km 39+800 a Km 40+700	Zona: P – P*	Tangenza
	Variante LL Torviscosa Cervignano BP: da inizio a fine variante	Zona: N1	Intersezione
	Variante LL Torviscosa Cervignano BP – B CER. CER SMI: da inizio a fine variante	Zona: N1	Intersezione
	Variante LL Torviscosa Cervignano BP – B RAC. CER SMI: da inizio a fine	Zona: N1	Intersezione



LINEA AV/AC

PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	192 di 203

Relazione Generale

	variante		
Villa Vicentina	Da Km 41 a Km 42+200	E6	Intersezione
	Da Km 42+200 a Km 42+500	Servizi e attrezzature collettive	Intersezione
	Da Km 42+500 a Km 42+700	Zona di Interesse militare	Intersezione
	Km 42+700	Verde pubblico	Intersezione
	Km 42+700	Servizi e attrezzature collettive	Intersezione
	Da Km 41 a Km 42+400	E6 ambito di interesse agricolo	Tangenza
	Da Km 41+400 a Km 41+800	E6.2 zona agricola di tutela dei borghi rurali	Tangenza
	Da Km 41+500 a Km 41+600	O1 zone miste, borghi rurali	Tangenza
	Da Km 41+800 a Km 42+700	Zona di Interesse militare	Tangenza
	Da Km 41+200 a Km 42+400	E6.1 zona agricola di tutela dei centri abitati	Tangenza
	Da Km 41+300 a Km 41+400	C1 espansione residenziale soggetta a PRPC	Tangenza
	Da Km 41+400 a Km 42+800	B	Tangenza
	Da Km 41+400 a Km 41+600	Servizi e attrezzature collettive	Tangenza
	Km 41+500	H3.2 commerciali esistenti	Tangenza
	Da Km 41+600 a Km 41+700	Servizi e attrezzature collettive	Tangenza
	Da Km 42+100 a Km 42+700	Servizi e attrezzature collettive	Tangenza
	Da Km 41+100 a Km 41+300	C	Tangenza
	Da Km 41+700 a Km 41+900	C	Tangenza
	Da Km 42+100 a Km 42+300	C	Tangenza
	Km 42+200, 42+300, da 42+500 a 42+700	Verde pubblico	Tangenza
Da Km 42+300 a Km 42+900	A	Tangenza	
Gonars	Variante LL Parlmanova Cervignano BP: da Km 4+400 a Km 4+600	Zona E6	Intersezione
	Raccordo merci Nord BP: da Km 0 a Km 1	Zona E6	Intersezione
	Variante LL Parlmanova Cervignano BP: da Km 1+500 a Km 2	Zona B2	Tangenza
	Variante LL Parlmanova Cervignano BP: Km 2+100	Zona D3	Tangenza
	Variante LL Parlmanova Cervignano BP: da Km 2+500 a Km 3	Zona B2	Tangenza
Ruda	Variante LL Parlmanova Cervignano BP: Km 3	Zona B/VP verde privato	Tangenza
	Da Km 42+600 a Km 43+600	Zona E6.1 – zona di interesse agricolo	Intersezione
	Da Km 43+200 a Km 43+500	Vincolo Geologico	Tangenza
	Da Km 43+450 a Km 43	Zona O – insediamenti misti in zona agricola	Tangenza
	Da Km 44+300 a Km 44+800	Zona E4.2 – ambito fluviale di torre	Tangenza
Da Km 42+900 a Km 43+600	Zona D2.2 – aree di nuovi insediamenti artigianali o industriali di interesse comunale	Tangenza	



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	193 di 203

Relazione Generale

	Fiumicello	Da Km 43+600 a Km 44+400	Zona E6	Intersezione
		Da Km 44+400 a Km 44+600	Zona E8	Intersezione
		Da Km 44+700 a Km 44+900	Riserva Naturale Regionale	Intersezione
		Variante LL Cervignano Ronchi BP: da Km 0+900 a Km 1+800	Zona E6	Intersezione
		Variante LL Cervignano Ronchi BP: da Km 0+900 a Km 2	Zona E8	Intersezione
		Variante LL Cervignano Ronchi BP: da Km 2 a Km 2+200	Riserva Naturale Regionale	Intersezione
		Da Km 42+900 a Km 43+900	Zona H	Tangenza
		Da Km 42+900 a Km 44+100	Zona D2	Tangenza
		Da Km 43+800 a Km 44+300	Zona E 10	Tangenza
		Da Km 43+400 a Km 43+500	Zona verde privato	Tangenza
		Da Km 44+800 a Km 44+300	Zona B	Tangenza
		Da Km 44+200 a Km 44+600	Zona E8	Tangenza
		Da Km 44+500 a Km 5	Riserva Naturale Regionale	Tangenza
GORIZIA	Turriaco	Da Km 45+300 a Km 45+600	Zona E4/d	Intersezione
		Da Km 45+600 a Km 45+700	Zona H2	Intersezione
		Da Km 45+700 a Km 45+800	Zona D2	Intersezione
		Da Km 45+800 a Km 46+200	Zona E6	Intersezione
		Variante LL Cervignano Ronchi BP: da Km 2+800 a Km 3+100	Zona E4/d	Intersezione
		Variante LL Cervignano Ronchi BP: da Km 3+100 a Km 3+200	Zona H2	Intersezione
		Variante LL Cervignano Ronchi BP: da Km 3+200 a Km 3+300	Zona D2	Intersezione
		Variante LL Cervignano Ronchi BP: da Km 3+300 a Km 3+500	Zona E6	Intersezione
		Da Km 45+300 a Km 45+600	Zona E4/d	Tangenza
		Da Km 45+600 a Km 45+700	Zona H2	Tangenza
		Da Km 45+700 a Km 46+100	Zona D2	Tangenza
		Da Km 45+700 a Km 46+600	Zona E6	Tangenza
		Da Km 45+600 a Km 46	Zona E4	Tangenza
		Da Km 46+100 a Km 46+200	Zona C	Tangenza
		Da Km 46+400 a Km 46+500	Zona C	Tangenza
		Da Km 46+200 a fine linea	Zona B	Tangenza
		Km 46+400, da Km 46+500 a Km 46+600	Zona A	Tangenza
		Km 46+200; Km 46+500, Km 46+700, Km 46+800	Zona S: servizi e attrezzature di interesse collettivo	Tangenza
	San Canzian d'Isonzo	Da Km 46 a fine linea	Zona E6A	Intersezione
		Da Km 45+300 a fine linea	Zona E6A	Tangenza
		Da Km 46+100 a fine linea	Servizi e attrezzature collettive	Tangenza
		Da Km 45+700 a Km fine linea	Zona B	Tangenza



LINEA AV/AC

**PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari**

Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
Relazione Generale	L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	194 di 203

Km 46+300, Km 46+600	Verde provato	Tangenza
Km 46+400	Zona AT	Tangenza
Da Km 46 a Km 46+100	Zona O2 mista residenziale - ricettiva	Tangenza
Da Km 45+800 a Km 46+100	P.R.P.C. di progetto	Tangenza
Da Km 46+300 a Km 46+500	P.R.P.C. di progetto	Tangenza



LINEA AV/AC

PROGETTO PRELIMINARE – TRATTA Portogruaro – Ronchi dei Legionari

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA

LOTTO

CODIFICA

DOCUMENTO

REV.

FOGLIO

Relazione Generale

L346

00

R 22 RG

SA 00 0P 001

A

195 di 203

## 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 chilometriche del progetto distinguendo quando si tratta di vero e proprio attraversamento o di prossimità.

Tratta	Progressiva	Toponimo	Tipologia di vincolo/tutela	Posizione tracciato	
				Attraversamento	Prossimità (distanza m)
Linea AV/AC	Da Km 0+700 a Km 1+800	Roggia Lugugnana	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 0+700 a Km 1+900	Roggia Lugugnana	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)		•
Linea AV/AC	Km 0+900, da Km 1+200 a 1+700	Roggia Lugugnana	SIC - Direttiva Habitat 92/43/CE (IT 3250044 Fiumi Reghene e Lemene - Canale Taglio e rogge limitrofe - Cave di Cinto Caomaggiore)	•	
Linea AV/AC	Da Km 0+900 a Km 1+700	Roggia Lugugnana	SIC - Direttiva Habitat 92/43/CE (IT 3250044 Fiumi Reghene e Lemene - Canale Taglio e rogge limitrofe - Cave di Cinto Caomaggiore)		•
Linea AV/AC	Da Km 3+700 a Km 4+500	Canale Taglio	SIC - Direttiva Habitat 92/43/CE (IT 3250044 Fiumi Reghene e Lemene - Canale Taglio e rogge limitrofe - Cave di Cinto Caomaggiore)		•

Linea AV/AC	Da Km 3+900 a Km 4+200	Canale Taglio	SIC - Direttiva Habitat 92/43/CE (IT 3250044 Fiumi Reghene e Lemene - Canale Taglio e rogge limitrofe - Cave di Cinto Caomaggiore)	.	
Linea AV/AC	Da Km 4 a Km 4+200	Canale Taglio	Oasi WWF		.
Linea AV/AC	Da Km 5 a Km 5+700	Roggia Canalotto, Roggia di Rosso	SIC - Direttiva Habitat 92/43/CE (IT 3250044 Fiumi Reghene e Lemene - Canale Taglio e rogge limitrofe - Cave di Cinto Caomaggiore)		.
Linea AV/AC	Km 5+100, Km 5+600	Roggia Canalotto, Roggia di Rosso	SIC - Direttiva Habitat 92/43/CE (IT 3250044 Fiumi Reghene e Lemene - Canale Taglio e rogge limitrofe - Cave di Cinto Caomaggiore)	.	
Linea AV/AC	Da Km 2+300 a 2+ 900	Roggia Lugugnana	SIC - Direttiva Habitat 92/43/CE (IT 3250044 Fiumi Reghene e Lemene - Canale Taglio e rogge limitrofe - Cave di Cinto Caomaggiore); Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)		.
Linea AV/AC	Da Km 4+050 a Km 4+500	Canale Taglio	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	.	
Linea AV/AC	Da Km 4+50 a Km 4+500	Canale Taglio	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)		.
Linea AV/AC	Da Km 8+200 a Km 10+200	Fiume Tagliamento	Area soggetta a tutela ope legis	.	

Linea AV/AC	Da Km	Fiume	(già ex L 431/85)		
Linea AV/AC	Da Km 8+500 a 8+900	Fiume Tagliamento	Zone umide – Siti Ramsar	•	
Linea AV/AC	Da Km 8+300 a 9+600	Fiume Tagliamento	Zone umide – Siti Ramsar		•
Linea AV/AC	Da Km 8 a Km 10+500	Fiume Tagliamento	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)		•
Linea AV/AC	Da Km 8+500 a Km 9+100	Fiume Tagliamento	Area di rilevante interesse ambientale (LR FVG 42/1196)	•	
Linea AV/AC	Da Km 9+800 a Km 9+900	Fiume Tagliamento	Area di rilevante interesse ambientale (LR FVG 42/1196)	•	
Linea AV/AC	Da Km 8+100 a Km 9+900	Fiume Tagliamento	Area di rilevante interesse ambientale (LR FVG 42/1196)		•
Linea AV/AC	Da Km 10+700 a Km 11+300	Canale Ortenis	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 10+700 a Km 11+300	Canale Ortenis	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)		•
Linea AV/AC	Da Km 13+400 a Km 13+700	Canale Cragno	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 13+100 a Km 17+700	Canale Cragno	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)		•
Linea AV/AC	Da Km 16+500 a Km 17+600	Fiume Stella	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 16 a Km 18+100	Fiume Stella	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)		•
Linea AV/AC	Da Km 16+900 a Km 17+600	Fiume Stella	Area di rilevante interesse ambientale (LR FVG 42/1196)	•	
Linea AV/AC	Da Km 16+900 a Km 18+100	Fiume Stella	Area di rilevante interesse ambientale (LR FVG 42/1196)		•

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	198 di 203

Relazione Generale

Linea AV/AC	Da Km 17+100 a Km 17+150	Fiume Stella	Zone umide – Siti Ramsar	•	
Linea AV/AC	Da Km 16+900 a Km 18	Fiume Stella	Zone umide – Siti Ramsar		•
Linea AV/AC	Da Km 19+200 a Km 19+600	Roggia Velicogna	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
SSE AV di Pocenia	Da Km 19+550 a Km 19+600	Roggia Valicogna	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Linea aerea D.T. fino a SSE AV Pocenia	Da inizio a fine linea aerea D.T. fino a SSE AV Pocenia	Roggia Cornar, Roggia Revonchio, Roggia grande, Roggia Castions, Fiume Cormor, Roggia Zellina	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Linea Aerea doppia terna da stazione Terna di Planals	Da circa da metà a fine linea Aerea doppia terna da stazione Terna di Planals	Laguna Di Marano e Grado	SIN “Laguna Di Marano e Grado” (Decreto Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio del 18/09/2001, n.468)	•	
Linea AV/AC	Da Km 20+100 a Km 20+500	Roggia Cornar	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 20+800 a Km 21+100	Roggia Revonchio	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 22+400 a Km 22+900	Roggia Grande	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 23+900 a Km 24+700	Fiume Cormur, Fiume Zellina	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 19+200 a Km 24+700	Comuni di Pocenia, Castions Di Strada,	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)		•

		Muzzana Del Turgnano, Porpetto			
Linea AV/AC	Da Km 24+100 a Km 24+150	Fiume Cormor	Zone umide – Siti Ramsar	•	
Linea AV/AC	Da Km 25+900 a Km 26+100	Comune di Porpetto	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 25+900 a Km 26+100	Comune di Porpetto	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)		•
Linea AV/AC	Km 26+050	Comune di Porpetto	Zone umide - Ramsar	•	
Linea AV/AC	Da Km 27+800 a Km 28+200	Fiume Corno	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 27+900 a Km 28	Fiume Corno	Parco Intercomunale Fiume Corno (Approvato con DPGR 033/pres del 10.02.2004)	•	
Linea AV/AC	Da Km 27+700 a Km 28+100	Fiume Corno	Parco Intercomunale Fiume Corno (Approvato con DPGR 033/pres del 10.02.2004)		•
	Da Km 27+800 a Km 28+200	Fiume Corno	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)		•
Linea AV/AC	Da Km 28 a Km 28+100	Fiume Corno	Zone umide - Ramsar	•	
Linea AV/AC	Da Km 28 a Km 28+100	Fiume Corno	Zone umide - Ramsar		•
Interconnessione AV BD	Da Km 1+300 a Km 1+700	Roggia Zumello	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 29+600 a Km 29+950	Roggia Zumello	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 29+400 a Km 34	Comuni di Porpetto, Torviscosa, Bagnaria Arsa	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)		•

Variante LL Palmanova Cervignano BP	Da Km 0+200 a Km 1+100	Roggia Franca, Roggia Brentana	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Variante LL Palmanova Cervignano BP	Da Km 0 a Km 1+500	Roggia Franca	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)		•
Variante LL Palmanova Cervignano BP	Da Km 2 Km 5+800	Comuni di Torviscosa, Gonars	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)		•
Variante LL Palmanova Cervignano BP	Da Km 6+400 a fine linea	Comuni di Torviscosa, Porpetto, San Giorgio Di Nogaro	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)		•
Variante LL Palmanova Cervignano BP	Da Km 6+800 a Km 7+100	Roggia Giarina	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Variante LL Palmanova Cervignano BP	Da 8+200 Km a Km 8+500	Roggia Zumello	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Variante LL Palmanova Cervignano BP	Da Km 9+100 a Km 9+900	Roggia Zumello	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)		•
Variante LL Palmanova Cervignano BP	Da Km 10+500 a fine tracciato	Roggia Garina	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Raccordo merci Nord BP	Da Km 1+500 a Km 2+500	Comune di Torviscosa	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Raccordo merci Nord BP	Da Km 1+900 a Km 2	Comune di Torviscosa	Zone umide - Ramsar		•
Raccordo merci Sud BP	Da Km 1+300 a Km 2+200	Comune di Torviscosa	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Raccordo merci Sud BP	Da Km 1+300 a fine linea	Comuni di Torviscosa, Bagnaria Arsa	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)		•
Raccordo merci Sud BP	Da Km 3+200 a Km 3+400	Comuni di Bagnaria Arsa	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Raccordo merci Sud BP	Da Km 3+600 a Km 4	Comuni di Bagnaria Arsa	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 30+400	Roggia	Area soggetta a	•	

	a Km 30+700	Garina	tutela ope legis (già ex L 431/85)		
Linea AV/AC	Da Km 33 a Km 33+300	Roggia Zuina	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Km 33+150	Comune di Torviscosa	Zone umide - Ramsar	•	
Linea AV/AC	Da Km 33+700 a Km 34	Roggia della Castra	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 33+900 a Km 34+200	Roggia Ciarina	Zone umide - Ramsar		30
Linea AV/AC	Da Km 33+700 a Km 35+600	Laguna Di Marano e Grado	SIN “Laguna Di Marano e Grado” (Decreto Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio del 18/09/2001, n.468)		450
Linea AV/AC	Da Km 35+200 a Km 35+600	Roggia del Taglio	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 35+400 a Km 35+450	Presso Laguna Di Marano e Grado	Zone umide - Ramsar	•	
B. RAC. CER SMI	Da Km 37+500 a Km 37+600 della linea AV/AC	Fiume Aussa	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 35+200 a Km 38+100	Comuni di Bagnaria Arsa, Cervignano del Friuli	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)		•
Linea AV/AC	Da Km 37+500 a Km 37+800	Fiume Aussa	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Km 37+700	Fiume Aussa	Zone umide - Ramsar	•	
Linea AV/AC	Da Km 38+600 a Km 42+200	Comuni di Cervignano del Friuli, Villa Vicentina	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)		•
Linea AV/AC	Da Km 38+600	Comune di	Area soggetta a	•	

	a Km 39+200	Cervignano del Friuli	tutela ope legis (già ex L 431/85)		
Linea AV/AC	Da Km 39+600 a Km 40	Comune di Cervignano del Friuli	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 40+200 a Km 40+500	Comune di Cervignano del Friuli	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 40+900 a Km 41+200	Comuni di Cervignano del Friuli, Villa Vicentina	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 41+500 a Km 41+900	Comune di Villa Vicentina	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 42+300 a Km 42+900	Villa Vicentina	Beni culturali (D.lgs 42/04 già ex L1089/1939)		150
Linea AV/AC	Da Km 42+800 a Km 43+800	Cortona	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)		480
Linea AV/AC	Da Km 42+900 a Km 43+700	Lago di Draga	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 43+300 a Km 43+500	Lago di Draga	Zone umide - Ramsar		•
Linea AV/AC	Da Km da 44+300 a Km 45+400	Fiume Isonzo	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Linea AV/AC	Da Km 44+100 a Km 45+500	Fiume Isonzo	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)		•
Linea AV/AC	Da Km 44+500 a Km 44+800	Fiume Isonzo	Riserva Naturale Regionale della Foce dell'Isonzo (LR 42/30.09.96 art.47)	•	
Linea AV/AC	Da Km 44+400 a Km 45	Fiume Isonzo	Riserva Naturale Regionale della Foce dell'Isonzo (LR 42/30.09.96 art.47)		•
Linea AV/AC	Da Km 44+900 a Km 45+200	Fiume Isonzo	Vincolo Idrogeologico (RD 3267/1923)	•	

Quadro di Riferimento Programmatico

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L346	00	R 22 RG	SA 00 0P 001	A	203 di 203

Relazione Generale

Linea AV/AC	Da Km 44+700 a Km 45+200	Fiume Isonzo	Vincolo Idrogeologico ( RD 3267/1923)		•
Linea AV/AC	Da Km 44+900 a Km 45+200	Fiume Isonzo	Aree di rilevante interesse ambientale (LR FVG 42/1196)	•	
Linea AV/AC	Da Km 44+900 a Km 45+200	Fiume Isonzo	Zone Umide – Siti Ramsar	•	
Linea AV/AC	Da Km 44+800 a Km 45+200	Fiume Isonzo	Zone Umide – Siti Ramsar		•
Linea AV/AC	Da Km 44+400 a Km 45+200	Fiume Isonzo	Aree di rilevante interesse ambientale (LR FVG 42/1196)		•
Variante LL Cervignano Ronchi BP	Da Km 0+400 a Km 1	Lago di Draga	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Variante LL Cervignano Ronchi BP	Da Km 1+700 a Km 2+700	Fiume Isonzo	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)	•	
Variante LL Cervignano Ronchi BP	Da Km 1+200 a Km 1+900	Fiume Isonzo	Riserva Naturale Regionale della Foce dell'Isonzo (LR 42/30.09.96 art.47)	•	
Variante LL Cervignano Ronchi BP	Da Km 2+300 Km 2+600	Fiume Isonzo	Aree di rilevante interesse ambientale (LR FVG 42/1196); Vincolo Idrogeologico ( RD 3267/1923); Zone Umide – Siti Ramsar	•	
Variante LL Cervignano Ronchi BP	Da Km 46+700 a fine Area Studio	Comune Turriaco	Area soggetta a tutela ope legis (già ex L 431/85)		•

