

# RIQUALIFICAZIONE DEI COLLEGAMENTI VIARI TRA IL CASELLO DELL' AUTOSTRADA A31 DI THIENE E LA S.P. NUOVA GASPARONA

## PROGETTO DEFINITIVO

DATA Novembre 2019  
CUP G11B0700038005  
WBS -

COMMITTENTE

**AUTOSTRADA BRESCIA-VERONA-VICENZA-PADOVA S.p.A**  
Funzione Costruzioni Autostradali

CAPO COMMESSA  
PER LA PROGETTAZIONE  
Arch. M. Panarotto

R.T.I. Mandataria:



Mandanti:



RESPONSABILE INTEGRAZIONE  
TRA LE VARIE PRESTAZIONI  
SPECIALISTICHE  
Ing. G. De Stavola

PROGETTISTA  
Ing. R. Tonin

ELABORATO

**INTEGRAZIONI - QUADRO PROGRAMMATICO  
RELAZIONE**

SCALA -

NOME FILE U25-EFPR-GEN-SO-XXZZ00-Z-TR-ZM-0003

Project	Originator	Volume	Location	Type	Role	Number	Suitability	Revision
U25	EFPR	GEN	SO_XXZZ00_Z	TR	ZM	0003	D00S1	P01

Rev.	Data	Descrizione	Redazione	Controllo	Approvazione
00	18.11.2019	Prima Emissione	RGD	RT	GD



Riqualificazione dei collegamenti viari  
tra il casello dell'autostrada A31 di  
Thiene e la S.P. Nuova Gasparona

**Servizi di progettazione definitiva ed  
esecutiva, prestazioni specialistiche  
connesse e di coordinamento della  
sicurezza in fase di progettazione**

Richiesta integrazioni Commissione VIA della Provincia di  
Vicenza relative a Verifica di Assoggettabilità a V.I.A., progetto  
di Riqualificazione dei collegamenti viari tra il casello A31 di  
Thiene e la SP Nuova Gasparona.

**QUADRO PROGRAMMATICO.**

**CUP:** G11B0 70003 80005

**Committente:**

Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova SpA

**Capo Commessa: Arch. Mirco Panarotto**

**Progettista: Ingg. Gianmaria De Stavola – Rolando Tonin**

**Data:** 07/06/2019, Rev. 00 (nb: prima emissione = Rev. 00)

*I presente documento non potrà essere copiato, riprodotto o altrimenti pubblicato, in tutto o in parte, senza il consenso scritto di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. Ogni utilizzo non autorizzato sarà perseguito a norma di legge.*

*This document may not be copied, reproduced or published, either in part or in its entirety, without the written permission of Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.. Unauthorized use will be prosecuted by law.*

## Sommario

PREMESSA.....	3
1. Quadro programmatico.....	4
1.1 Integrazione relativa alla tutela della risorsa idrica n. 1, lettera a) del quadro sinottico .....	4
1.1.1 Piano di Tutela delle Acque .....	4
1.1.2 Caratteri dell'area d'intervento e provvedimenti di progetto .....	6
1.2 Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) di Thiene .....	8
1.2.1 Integrazione n. 1, lettera b) del quadro sinottico.....	8
1.2.2 Integrazione n. 1, lettera c) del quadro sinottico .....	10
1.2.3 Integrazione n. 1, lettera d) del quadro sinottico.....	12
1.2.4 Integrazione n. 1, lettera e) del quadro sinottico.....	14
1.2.5 Integrazione n. 1, lettera f) del quadro sinottico.....	15
1.2.6 Integrazione n. 1, lettera f) del quadro sinottico.....	18

## PREMESSA

Il presente elaborato è redatto al fine di integrare i contenuti dell'elaborato intitolato *“Studio Preliminare Ambientale”* (Screening V.I.A) relativo al progetto denominato *“Miglioramento dei collegamenti viari tra il Casello A31 di Thiene e la nuova SP Gasparona”*, con riferimento a quanto richiesto dalla Provincia di Vicenza, Settore Ambiente, Servizio VIA, con nota prot. n. 52586 del 07/10/2019, in particolare per quanto relativo al punto 1 – *Quadro programmatico, Piano di Tutela delle Acque e Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) di Thiene.*

Con il presente documento si intende dunque emendare le scarsità di approfondimenti segnalati per le diverse tematiche, provvedendo a fornire quanto necessario alla valutazione dell'intervento di progetto.

Nel prosieguo, il contenuto della richiesta di integrazioni sopracitate viene enucleato in punti successivi ai quali sono state assegnate le singole tematiche, in modo che le risposte risultino ordinate e coerenti con la nota di richiesta integrazioni di che trattasi. Ciascun contenuto tematico è stato contraddistinto dal numero d'ordine, seguito, laddove necessario, da una lettera progressiva.

## 1. Quadro programmatico

### 1.1 Integrazione relativa alla tutela della risorsa idrica n. 1, lettera a) del quadro sinottico

Si approfondisce la tematica inerente alla tutela idrica, precisandone la relazione con il progetto della nuova opera infrastrutturale, prevista fra il nodo del casello A31 di Thiene e l'attacco alla SP 111, Nuova Gasparona, in particolare, specificando gli orizzonti normativi delineati dal Piano di Tutela delle Acque.

#### 1.1.1 Piano di Tutela delle Acque

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 pianificazione a scala di bacino idrografico, redatto dalle Regioni, per la tutela quantitativa e qualitativa del sistema idrico, nel quale deve essere definito l'insieme delle misure necessarie alla prevenzione ed alla riduzione dell'inquinamento, al miglioramento dello stato delle acque ed al mantenimento della capacità naturale di autodepurazione dei corpi idrici affinché siano idonei a sostenere specie animali e vegetali diversificate.

Il Piano, dunque, contiene anche le azioni da adottare per le aree che richiedono misure specifiche di prevenzione dall'inquinamento e di risanamento, quali le aree sensibili, le zone vulnerabili da nitrati di origine agricola, le zone vulnerabili da prodotti fitosanitari, le zone vulnerabili alla desertificazione, le aree di salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano.

Si analizzano i seguenti elaborati grafici al fine di individuare le principali criticità e potenzialità riguardo alle tematiche presentate in riferimento al progetto della nuova opera infrastrutturale.

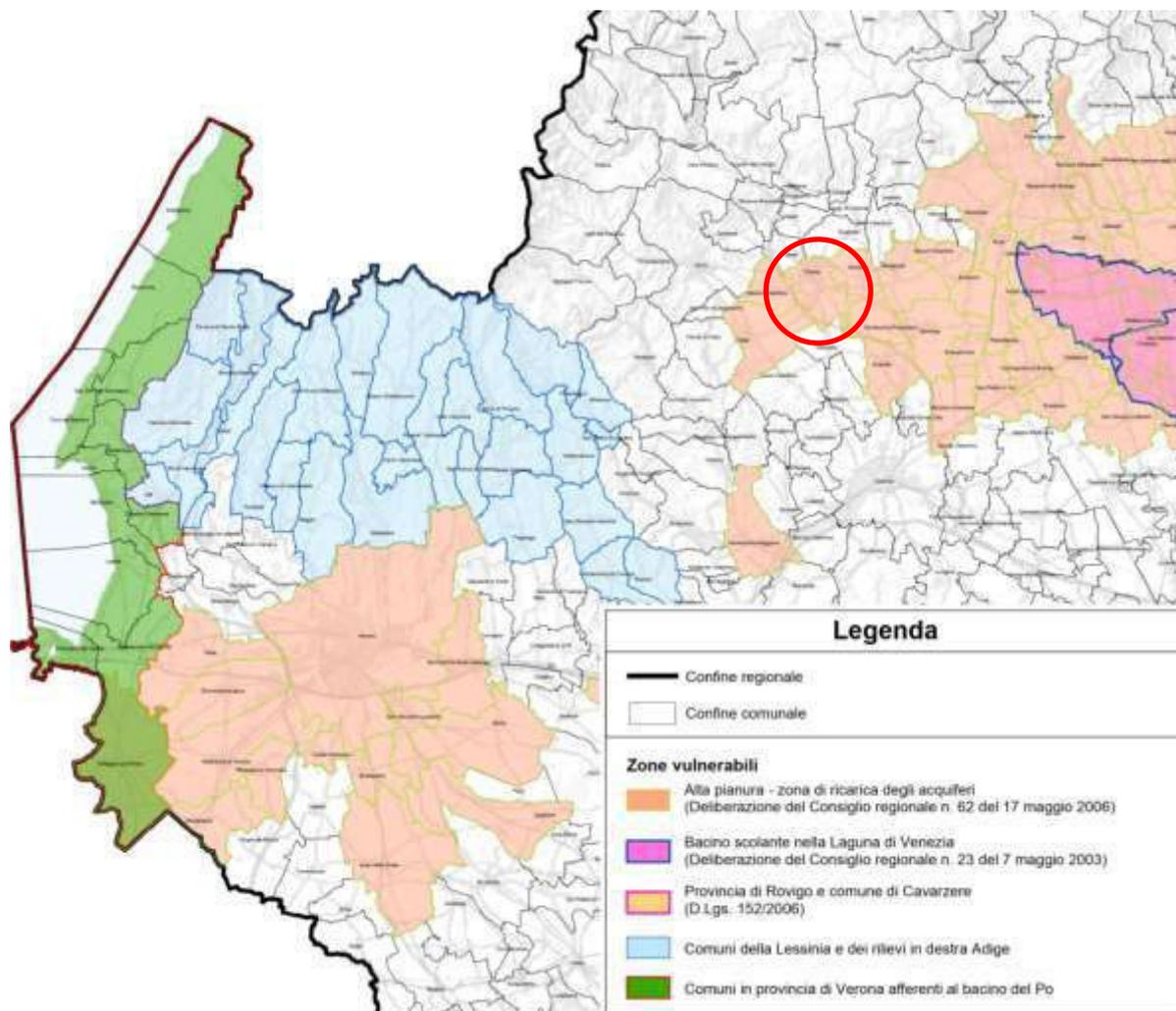
*Zone vulnerabili da nitrati di origine agricola:* individua l'area di intervento, ossia il comune di Thiene, nella zona vulnerabile dell'Alta pianura - zona di ricarica degli acquiferi (Deliberazione del Consiglio Regionale n. 62 del 17 maggio 2006). Il Piano individua le zone vulnerabili da nitrati di origine agricola in recepimento della "direttiva nitrati" (91/676/CEE) e della normativa nazionale. Si definiscono vulnerabili le zone di territorio che scaricano direttamente o indirettamente composti azotati in acque già inquinate o che potrebbero esserlo in conseguenza di tali scarichi. L'individuazione di tali aree avviene sulla base di fattori ambientali che concorrono a determinare uno stato di contaminazione, fra i quali:

- la vulnerabilità intrinseca delle formazioni acquifere ai fluidi inquinanti (caratteristiche litostutturali, idrogeologiche e idrodinamiche del sottosuolo e degli acquiferi);
- La capacità di attenuazione del suolo nei confronti dell'inquinante (tessitura, contenuto di sostanza organica, ed altri fattori chimico-biologici);
- Le condizioni climatiche e idrologiche;
- Il tipo di ordinamento colturale e le pratiche agronomiche.

La designazione delle aree vulnerabili da nitrati è stata fatta partendo dalla *Carta della Vulnerabilità*, intrinseca o naturale, e prendendo in considerazione l'utilizzazione attuale e la

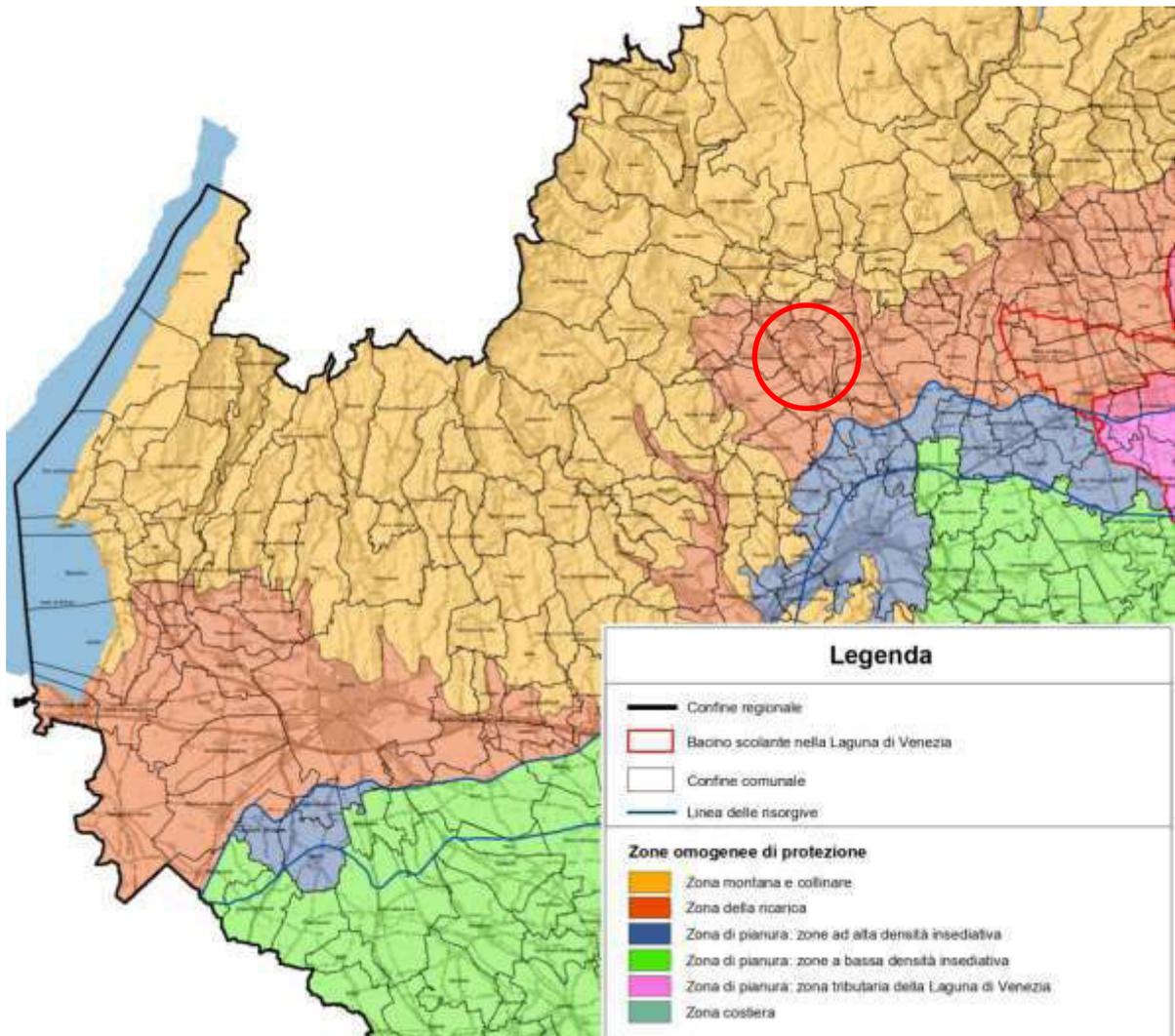
potenziale utilizzabilità della falda, fattori che dipendono dalla qualità delle acque e dalla portata estraibile.

L'importanza sociale ed economica del sistema idrogeologico dell'alta pianura veneta è enorme: fornisce l'acqua potabile a quasi tutti gli abitanti della pianura veneta, consente l'irrigazione di territori molto vasti, permette il funzionamento di numerose industrie, fornisce acque minerali pregiate per l'imbottigliamento, ecc.. Pertanto, la parte di territorio da tutelare in via prioritaria è proprio questa, sia in ragione della sua maggior vulnerabilità sia per la sua importanza strategica nello sviluppo regionale. Per questi motivi, le aree designate vulnerabili sono quelle a maggior vulnerabilità intrinseca, a nord delle risorgive, che dividono l'alta dalla bassa pianura.



Estratto dalla "Carta delle Zone vulnerabili da nitrati di origine agricola" del Piano di Tutela delle Acque (Fig. 2.3).

Il territorio regionale è dunque suddiviso in zone omogenee di protezione, rappresentate nella figura seguente. In ogni zona omogenea di protezione si quantifica diversamente il numero di abitanti equivalenti per il quale è accettabile un trattamento primario quale "trattamento appropriato", secondo la definizione dell'art. 105 del D.Lgs. 152/2006.



Estratto dalla “Carta delle Zone omogenee di protezione dall’inquinamento” del PTA (Tav. 36).

### 1.1.2 Caratteri dell’area d’intervento e provvedimenti di progetto

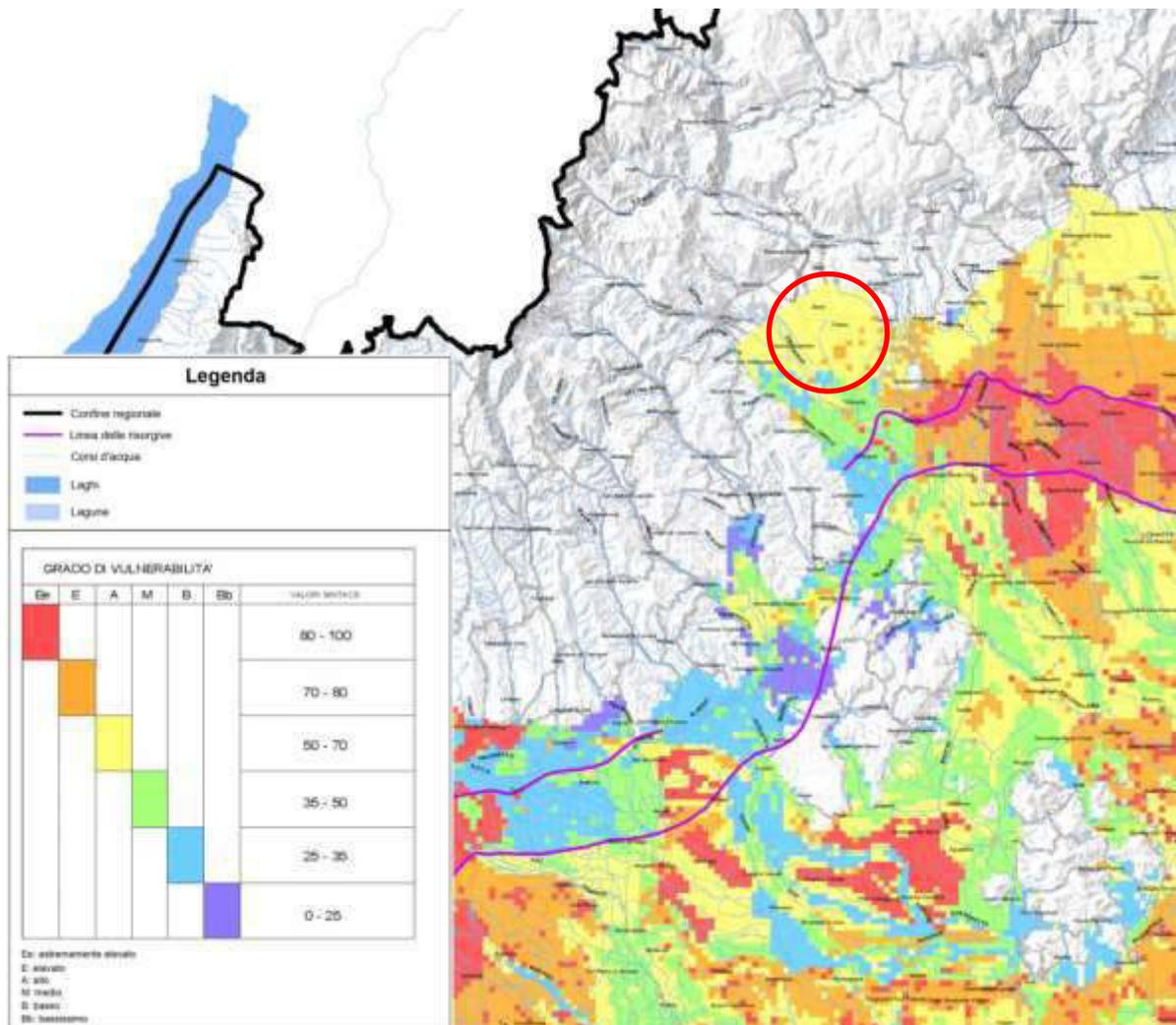
L’area d’intervento rientra nella zona di ricarica delle falde acquifere, che è compresa fra i rilievi che limitano la porzione meridionale della zona montana e la fascia delle risorgive.

È un’area formata dalle importanti conoidi alluvionali, a materiale prevalentemente grossolano, depositate dai corsi d’acqua all’uscita dal loro bacino montano. È, per la sua peculiare morfologia, un grande serbatoio d’acqua che alimenta le falde della pianura sottostante e, tramite le risorgive, anche numerosi corsi d’acqua. L’elevata permeabilità del suolo comporta un rischio generalizzato, per quanto diversamente distribuito, di contaminazione dei corpi idrici sotterranei connesso all’elevata concentrazione di insediamenti, anche industriali ed agricoli, qui presenti. I limiti di accettabilità degli scarichi delle acque reflue urbane in acque superficiali sono stabiliti in funzione della zona omogenea nella quale gli stessi sono ubicati e della potenzialità dell’impianto di trattamento, espressa in abitanti equivalenti. I limiti da rispettare sono stabiliti nell’Allegato A, tabelle 1 e 2.

La *Carta della Vulnerabilità intrinseca della falda freatica della Pianura Veneta* individua l'area di studio con un grado di vulnerabilità tra *E-elevato* (valori SINTACS 70-80) ed *A - alto* (valori SINTACS 50-70). La metodologia utilizzata per la designazione delle zone vulnerabili di alta pianura è il metodo parametrico SINTACS. È un acronimo indicativo dei seguenti parametri elaborati e restituiti su base del sistema informativo regionale:

- S** Soggiacenza;
- I** Infiltrazione efficace;
- N** Non saturo (effetto di autodepurazione);
- T** Tipologia della copertura;
- A** Acquifero (caratteristiche idrogeologiche);
- C** Conducibilità idraulica dell'acquifero;
- S** Superficie topografica (acclività).

La parte di territorio da tutelare in via prioritaria è quella dell'Alta Pianura, sia in ragione della sua maggior vulnerabilità sia per la sua importanza strategica nello sviluppo regionale, e perché costituisce l'area di ricarica dell'intero sistema idrogeologico. Per questi motivi, le aree designate vulnerabili sono quelle a maggior vulnerabilità intrinseca, a nord delle risorgive. In generale, si può affermare che gran parte dell'alta pianura veneta risulta vulnerabile, anche se in modo variabili.



Estratto della "Carta della Vulnerabilità intrinseca della falda freatica della Pianura Veneta" del PTA (Fig. 2.2).

L'intervento in oggetto consiste in una strada pubblica di scorrimento disciplinata dall'art. 39, comma 5 delle N.A. del P.T.A., che stabilisce che le strade pubbliche possono smaltire acque sul suolo senza depurazioni speciali, fatto salvo quanto disposto dai commi 8 e 9.

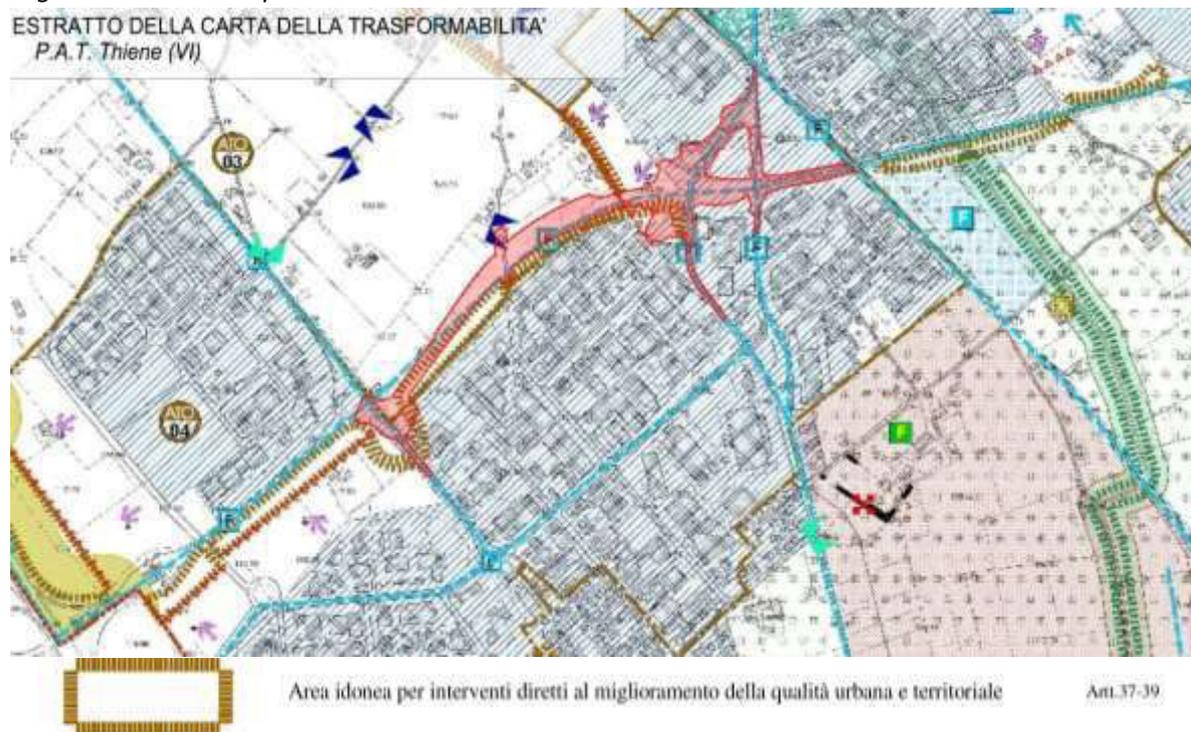
Nel caso di specie, il comma 8 riguarda superfici a servizio di impianti di depurazione, mentre il comma 9 riguarda le autostrade e le loro pertinenze (piazzali di caselli, caselli stessi ecc.), per le quali si richiede il trattamento delle acque di prima pioggia, con almeno un trattamento di prima sedimentazione (o equivalente). Per il progetto in questione, non trattandosi di autostrada o sue pertinenze, viene escluso il comma 9 dell'articolo 39 delle N.A.. Tuttavia, essendo lo scarico dell'acqua di dilavamento stradale in un corpo idrico superficiale e trovandosi l'opera in zona di tutela della falda (superficiale e profonda) per presenza di ricarica degli acquiferi, il progetto ha previsto la separazione delle acque di prima pioggia e il trattamento di disoleazione in continuo delle stesse, a norma UNI EN858-2, mediante impianto di classe 2 composto da prima sedimentazione, separazione oli, idrocarburi e residui gommosi per flottazione e coalescenza, seconda sedimentazione e campionamento. Tale impianto è in grado di mantenere il quantitativo di idrocarburi nell'effluente a livello inferiore a 5 mg/l, come previsto dall'art. 39, comma 1 lettera c, che si riferisce alle superfici di impianti ed attività di cui all'allegato F del PTA.

**L'impianto previsto risulta, pertanto, largamente cautelativo in relazione alla riduzione e all'eliminazione delle sostanze inquinanti dalle acque che dilavano la superficie stradale oggetto dell'intervento.**

## 1.2 Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) di Thiene

### 1.2.1 Integrazione n. 1, lettera b) del quadro sinottico

Il Piano di Assetto del Territorio di Thiene, nella "Carta delle Trasformabilità", individua, in corrispondenza del sedime di intervento del progetto una "Area idonea per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale".



Estratto dalla "Carta delle Trasformabilità" del PAT di Thiene. In rosso l'impronta della nuova strada.

*I presente documento non potrà essere copiato, riprodotto o altrimenti pubblicato, in tutto o in parte, senza il consenso scritto di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. Ogni utilizzo non autorizzato sarà perseguito a norma di legge.*

*This document may not be copied, reproduced or published, either in part or in its entirety, without the written permission of Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.. Unauthorized use will be prosecuted by law.*

Detto elaborato del P.A.T. evidenzia che la disciplina riguardante tale area è definita negli articoli 37, 38 e 39 delle N.T.A.. L'articolo n. 39 "Fasce Boscate" delle N.T.A., specifica che alcune aree indicate dalla Carta delle Trasformabilità del P.A.T. quali ambiti di miglioramento della qualità urbana e territoriale dello spazio aperto, sono oggetto di un elaborato specifico denominato SA4 "Progetto di riqualificazione, valorizzazione e miglioramento ambientale".

La tavola SA4 precisa la tipologia di interventi realizzabili sulle aree di cui sopra.



*Estratto dalla Tavola SA4 del P.A.T. con evidenziate le "Fasce boscate di mitigazione infrastrutturale", "Vegetazione lineare urbana" e "Verde urbano". In rosso è rappresentata l'impronta dell'opera.*

Gli interventi di riqualificazione dettagliati nella Tavola SA4, riguardano:

- Realizzazione di fasce boscate di mitigazione e/o compensazione delle espansioni edilizie;
- Realizzazione di fasce boscate di mitigazione delle infrastrutture;
- Realizzazione di aree a verde in progetto.

Nelle direttive riportate dall'Art. 39 "Fasce Boscate" delle N.T.A. del P.A.T., si rinvia alla disciplina del Piano degli Interventi (P.I.) per quanto concerne il compito di precisare la localizzazione degli interventi, l'estensione delle aree oggetto di miglioramento della qualità urbana, sui criteri progettuali e sulle modalità costruttive delle diverse realizzazioni, tenendo conto anche delle possibili fruizioni e della successiva gestione/manutenzione.

La suddetta tavola SA4, in riferimento all'ambito interessato dal progetto, prevede la realizzazione di una struttura vegetale lineare, indicata come *"Vegetazione lineare urbana"*, in corrispondenza del sedime delle viabilità secondaria di progetto, posta a nord del tracciato principale in trincea (di progetto). Mentre lungo il lato sud della viabilità di progetto, nell'area interclusa tra il tracciato e il complesso industriale-produttivo e le infrastrutture con andamento da nord-ovest in direzione sud-est di Via dell'Autostrada e Via del Terziario, la Tavola SA4 prevede la realizzazione di *"Fasce boscate di mitigazione infrastrutturale"*. Tali fasce boscate, compatibili con le caratteristiche delle aree boscate ai sensi dell'art. 14 della L.R. n. 52/1978 e ss.mm.ii., come riportato nell'articolo n. 39 delle N.A. del P.A.T., sono, solo se realizzate, assoggettate alla specifica normativa in materia forestale e alle prescrizioni previste dall'articolo 7 delle N. A del P.A.T.. Tale art. 7 delle N.A., prevede che in tali spazi siano ammessi solamente gli interventi previsti dalla norma di tutela idrogeologica e forestale.

Nelle superfici di che trattasi, oggi ad uso agricolo, il progetto della nuova infrastruttura prevede la collocazione del cantiere fisso e delle aree di deposito temporaneo. In corrispondenza della rotatoria sud di progetto, il P.A.T., altresì, prevede la realizzazione di un'area a verde urbano.

**Allo scopo di corrispondere con maggiore aderenza alle indicazioni della strumentazione urbanistica comunale, ed in particolare alle indicazioni contenute nella tavola SA4 del P.A.T., si provvede ad integrare il progetto come meglio e specificatamente dettagliato in riferimento alle integrazioni individuate nella sinossi con il numero 7, tematica ambientale - mitigazioni. Sommarariamente, tali integrazioni, comprendono la realizzazione, lungo il lato meridionale della nuova infrastruttura, di una fascia boscata con spessore netto di 6 m e sviluppo a partire da due metri dall'unghia esterna della viabilità di progetto secondaria.**

**Per le porzioni delle aree interessate dall'occupazione temporanea del cantiere fisso e dalle aree di deposito temporaneo, che non saranno utilizzate dalla piantumazione della fascia boscata, si contempla il ripristino all'uso agricolo.**

**L'integrazione progettuale delle opere a verde comprenderà anche la realizzazione di macchie boscate nelle altre aree che risulteranno intercluse a ridosso della nuova infrastruttura, nonché la ricucitura e il rinforzo di alcune strutture vegetali di tipo lineare intercettate dall'intervento o la creazione di nuovi filari in prossimità dei nuovi percorsi ciclabili e a completamento delle mascherature arboree di cui sopra, così come dettagliato negli elaborati grafici e descrittivi di cui all'integrazione inerente alla tematica ambientale.**

### 1.2.2 Integrazione n. 1, lettera c) del quadro sinottico

La Tavola SA4 del P.A.T. *"Progetto di riqualificazione, valorizzazione e miglioramento ambientale"* riporta, con specifica grafia, l'indicazione del *"collegamento sicuro/leggero alle scuole, alla città e alla stazione"* (art. 39 delle N.A. del P.A.T.). Tali collegamenti fanno parte di una rete di percorsi previsti per la mobilità lenta ciclo-pedonale. Il piano prevede che tale rete di percorsi venga realizzata anche sfruttando le esistenti carrarecce in zona agricola.

In particolare, ad interessare il sedime di intervento dell'infrastruttura, si rilevano due percorsi, in corrispondenza rispettivamente di via Campazzi, che collega l'area residenziale posta a sud dell'abitato di Thiene con l'area industriale-produttiva, e via del Terziario, che collega l'abitato a ridosso della rotatoria posta tra via Valsugana, via Guglielmo Marconi, via Masere e la SP 349 con la zona industriale-produttiva a sud della linea ferroviaria.



●●●●● Collegamento sicuro/leggero alle scuole, alla città e alla stazione

Estratti dalla Tavola SA4 del P.A.T., a sinistra il percorso di collegamento che interessa via Campazzi e a destra quello di via del Terziario. Con linea puntinata marrone sono evidenziati i "Collegamenti sicuro/leggero alle scuole, alla città e alla stazione". In rosso è rappresentata l'impronta dell'opera.

**In corrispondenza di ciascuno dei collegamenti dedicati alla viabilità minore riportati dal P.A.T. ed interferenti con la nuova opera infrastrutturale, il progetto prevede la realizzazione di una pista ciclabile.**

*I presente documento non potrà essere copiato, riprodotto o altrimenti pubblicato, in tutto o in parte, senza il consenso scritto di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. Ogni utilizzo non autorizzato sarà perseguito a norma di legge.*

*This document may not be copied, reproduced or published, either in part or in its entirety, without the written permission of Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.. Unauthorized use will be prosecuted by law.*

Le piste ciclabili comprese nel progetto sono dunque collocate, rispettivamente, una lungo l'attuale via Campazzi (in coerenza con la direttrice indicata dal P.A.T.), l'altra con tracciato che parte da via del Terziario (nei pressi dell'area produttiva), raggiunge la rotatoria esistente posta a sud del Centro Commerciale Carrefour e successivamente percorre parallelamente, in sede propria, via Martiri di Marcinelle, fino ad arrivare a ridosso di via Marconi. Nelle immagini seguenti sono evidenziati le suddette piste ciclabili previste dal progetto.



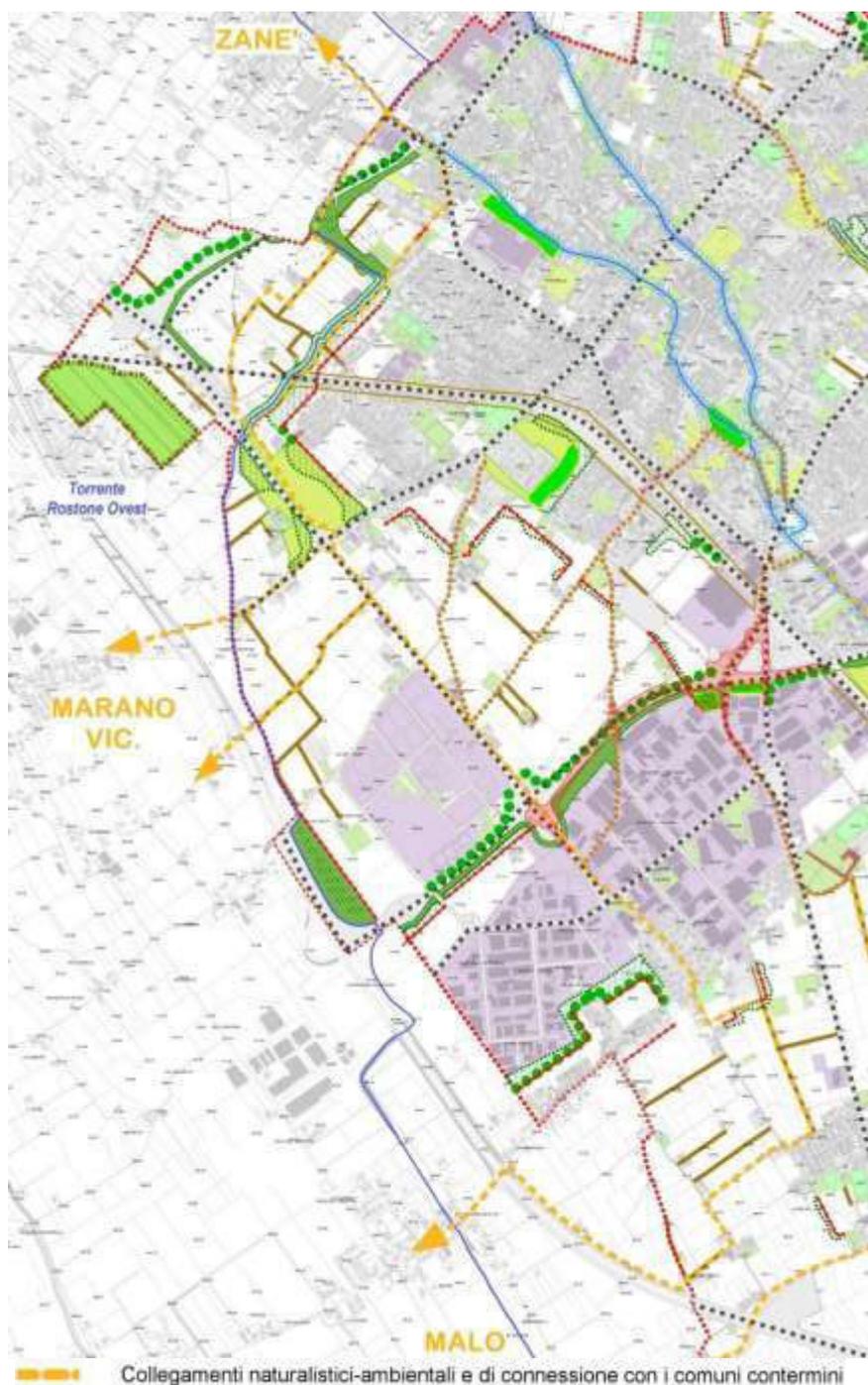
*Estratti dalla Planimetria di Progetto: a sinistra l'interferenza con via Campazzi e a destra via del Terziario. In arancione sono evidenziate le piste ciclabili di progetto.*

### 1.2.3 Integrazione n. 1, lettera d) del quadro sinottico

La Tavola SA4 del P.A.T. "Progetto di riqualificazione, valorizzazione e miglioramento ambientale" riporta con specifica grafia l'indicazione dei "collegamenti naturalistici-ambientali e di connessione con i comuni contermini" (art. 39 delle N.A. del P.A.T.). Tale grafia identifica una viabilità di collegamento che forma parte di una rete per la viabilità minore ciclo-pedonale prevista dal P.A.T.,

che permette la creazione di percorsi a valenza paesaggistico-ambientale, in grado di collegare itinerari esistenti di territori posti al confine del territorio comunale in una logica di area vasta.

Ad interessare l'intervento di progetto, si riscontra l'indicazione di un collegamento naturalistico-ambientale lungo via dell'Autostrada, interessata dall'ampliamento della rotatoria prossima al casello A31, come previsto dal progetto. Tale collegamento, considerato nell'ambito di area vasta, costituisce una direttrice di connessione che interessa il territorio comunale nord occidentale di Thiene, collegandolo a nord il comune di Zanè e ad ovest i due comuni di Marano Vicentino e Malo, sviluppandosi per buona parte in adiacenza al lato est di via dell'Autostrada.



*Estratto dalla Tavola SA4 del P.A.T. di Thiene. Il tratteggio giallo evidenzia il "Collegamento naturalistico-ambientale e di connessione con i comuni contermini". In rosso è rappresentata l'impronta dell'opera.*

*I presente documento non potrà essere copiato, riprodotto o altrimenti pubblicato, in tutto o in parte, senza il consenso scritto di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. Ogni utilizzo non autorizzato sarà perseguito a norma di legge.*

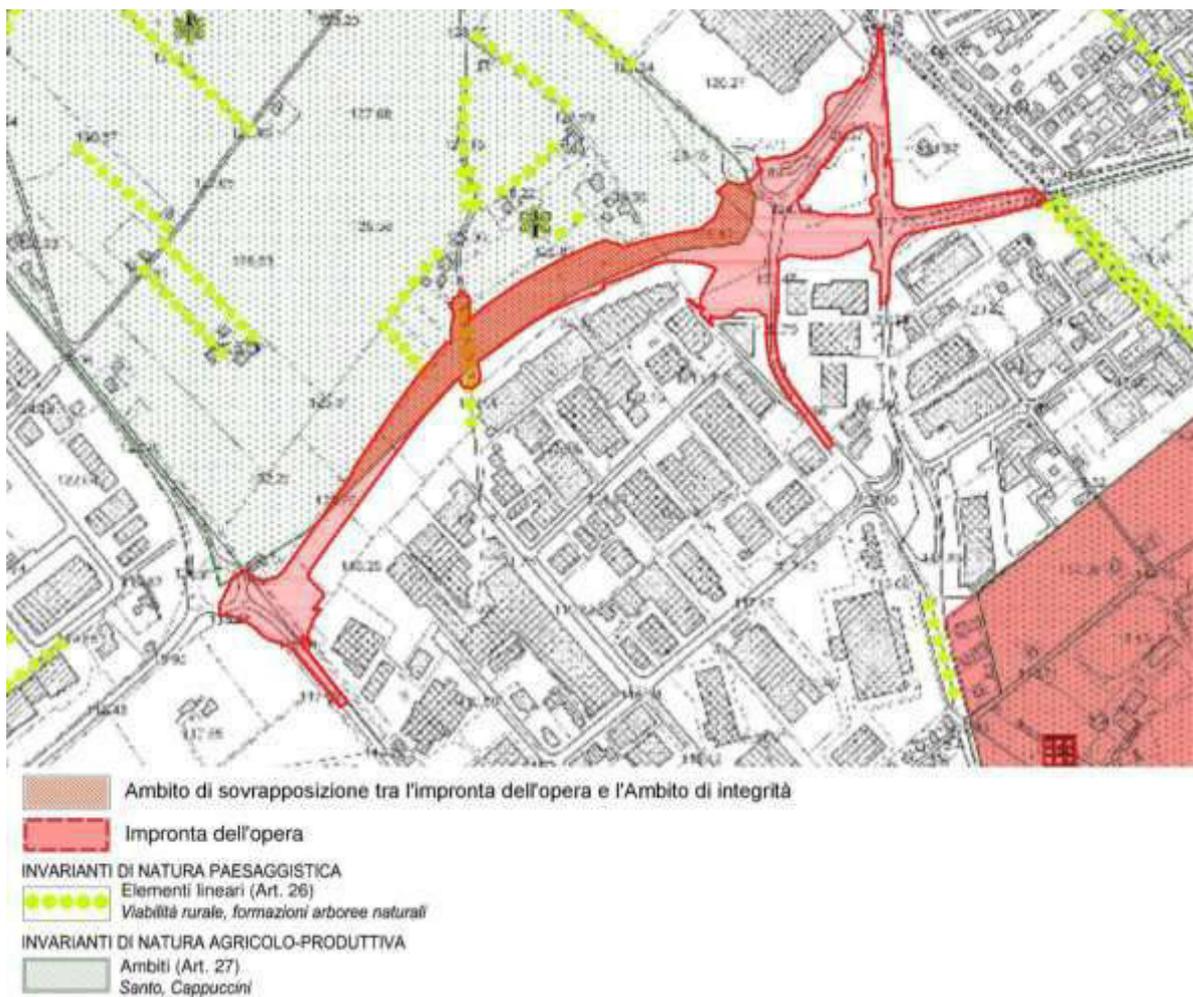
*This document may not be copied, reproduced or published, either in part or in its entirety, without the written permission of Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.. Unauthorized use will be prosecuted by law.*



Si evidenzia, quindi, che la realizzazione della nuova infrastruttura stradale non intralcerà in alcun modo gli eventuali futuri lavori di miglioramento qualitativo dell'infrastruttura ferroviaria esistente.

### 1.2.5 Integrazione n. 1, lettera f) del quadro sinottico

In riferimento alla Tavola n. 2 del P.A.T. "Carta delle Invarianti", l'impronta dell'opera di progetto interessa un'area identificata quale "invariante di natura agricola-produttiva" per gli ambiti delle località di Santo e Cappuccini (art. 27 delle N.A.). Il P.A.T. rinvia al Piano degli Interventi il compito di stabilire la disciplina relativa alle opere ammissibili finalizzate allo sviluppo delle aziende agricole presenti in tali contesti territoriali. Il P.A.T. prescrive, comunque, che per quanto concerne gli interventi la cui disciplina non è demandata al P.I., siano ammesse trasformazioni esclusivamente con finalità di conservazione, valorizzazione e tutela. In merito a tale tematica, l'inserimento della nuova strada non risulta coerente con gli interventi ammissibili dal Piano, a causa della sovrapposizione parziale del sedime della stessa con i suddetti ambiti di invariante agricola-produttiva. Pertanto, si rende necessaria la modifica dell'areale di invariante posto a nord, allo scopo di adeguare le grafie urbanistiche e renderle compatibili con il progetto. Al riguardo, inoltre, si evidenzia che la sopradetta difformità grafica è stata indotta dalla curvatura più ampia, rispetto a quanto considerato nella pianificazione comunale, che l'asse della nuova strada ha dovuto assumere per corrispondere ai requisiti normativi prescritti per tali infrastrutture, non già quindi perché si tratti di un'opera non prevista dalla strumentazione urbanistica.



Estratto dalla "Carta delle Invarianti" del P.A.T. di Thiene. In rosso è rappresentata l'impronta della nuova opera.

I presente documento non potrà essere copiato, riprodotto o altrimenti pubblicato, in tutto o in parte, senza il consenso scritto di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. Ogni utilizzo non autorizzato sarà perseguito a norma di legge.

This document may not be copied, reproduced or published, either in part or in its entirety, without the written permission of Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.. Unauthorized use will be prosecuted by law.

La tavola delle invarianti, altresì, evidenzia elementi areali, lineari e puntuali con caratteri specifici e di unicità dei luoghi, necessitanti di particolare tutela. Uno di tali elementi lineari è segnalato in via Campazzi ed è costituito da un filare arboreo (art. 26 delle N.T.A.), mentre altre strutture analoghe risultano prossime all'area d'intervento, seppure non interferite dall'opera in progetto.

Il P.A.T. per tali elementi impartisce le seguenti prescrizioni:

- *Dovranno essere evitati tutti gli interventi di impermeabilizzazione (asfaltatura ecc.) delle strade;*
- *Le eventuali recinzioni sui lati dei percorsi minori dovranno essere realizzate con elementi naturali quali siepi, staccionate in legno e simili;*
- *Devono essere tutelate, valorizzate le alberate e siepi stradali rilevanti, filari e viali;*
- *Si dovranno inoltre realizzare fasce alberate e saranno messe a dimora siepi di protezione delle coltivazioni e dei corpi idrici da fonti di inquinamento urbano o stradale.*

Oltre a ciò, in riferimento agli alberi delle formazioni lineari, il Piano, ai commi 12 e 13, sempre dell'art. 26, detta anche le seguenti prescrizioni:

- Comma 12):

*Tutti gli alberi e in particolare quelli indicati nella tavola 2, appartenenti a formazioni arboree lineari, vanno difesi contro i danni meccanici da parte dei veicoli. In condizioni urbane e soprattutto quando si effettuano cantieri di lavoro, vanno altresì difese le radici in caso di ricarica di terreno, movimento di terreno, di movimento di terreno e/o scavi. Va garantita alla base dell'albero una superficie "copritornello" forata, permeabile. Posso essere realizzate griglie metalliche e pavimentazioni drenanti, con diametro minimo di 1,50 m.*

- Comma 13):

*Nel periodo della riproduzione dell'avifauna, sono vietate nei siti di nidificazione, la potatura e lo sfalcio. Per non vanificare la riproduzione degli uccelli e delle specie segnalate, la manutenzione delle siepi deve effettuarsi, preferibilmente, nei mesi invernali.*

Quanto sopra, dal punto di vista dei caratteri del territorio che la pianificazione locale individua come "invarianti" appunto, e perciò considerati quali elementi di pregio da tutelare.

**Si registra però, in particolare per la struttura lineare arborea che interferisce con la nuova strada, un elemento di contraddizione puntuale, in quanto, lo stesso P.A.T., nella "Carta delle Trasformabilità", come già evidenziato al precedente punto 1.2.1, prevede palesemente la presenza dell'infrastruttura stradale di progetto e, quindi, conseguentemente il conflitto con la struttura lineare arborea di cui sopra.**

Inoltre, se si considera la conformazione reale della struttura lineare di che trattasi, si vede che, proprio nel tratto di sovrapposizione con la nuova infrastruttura, l'impianto arboreo è piuttosto diradato e ridotto più ad una struttura di tipo arbustivo, come si può ben vedere dalle foto sotto riportate esemplificative della situazione attuale.

L'approssimarsi alla zona industriale e la pressione esercitata da questo insediamento sul preesistente assetto rurale, ha di fatto già prodotto un indebolimento della continuità arborea della struttura lineare, che ormai lascia aperti ampi squarci sulla.



*Vedute della struttura arborea lineare di via Campazzi, rispettivamente da sud verso nord e viceversa.*



*Ancora una veduta di via Campazzi verso nord-est. Si nota la quasi completa scomparsa della struttura alberata sul lato orientale della strada.*



*Altra veduta di via Campazzi verso sud-est. In questo tratto la struttura lineare è completamente interrotta.*

*I presente documento non potrà essere copiato, riprodotto o altrimenti pubblicato, in tutto o in parte, senza il consenso scritto di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. Ogni utilizzo non autorizzato sarà perseguito a norma di legge.*

*This document may not be copied, reproduced or published, either in part or in its entirety, without the written permission of Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.. Unauthorized use will be prosecuted by law.*

Lo stato di debolezza della struttura lineare, si percepisce ancor più nettamente dalla veduta che se ne ha da via C.so Campagna, guardando verso sud-est.



*Veduta della struttura arborea lineare di via Campazzi vista da via C.so Campagna, guardando verso sud-est. Sul fondo si nota l'evidente discontinuità dell'elemento lineare.*

La revisione progettuale di cui alle integrazioni presenti, comunque, ha contemplato anche un intervento di rafforzamento della conformazione vegetale della struttura lineare di cui sopra, prevedendo la piantumazione di nuovi esemplari arborei anche sulle rampe dell'opera di attraversamento della nuova strada, come specificato, peraltro, nella documentazione descrittiva di cui all'allegata integrazione n. 7.

**In conclusione, si ritiene che, la nuova infrastruttura di progetto, pur intercettando la formazione lineare arborea lineare di via Campazzi, non ne comprometterà percezione e sopravvivenza, in quanto interesserà la porzione più diradata della stessa, laddove la continuità arborea è da tempo compromessa, che comunque si contrasterà anche mediante la collocazione di nuovi esemplari in filare sulle rampe del manufatto di attraversamento della nuova strada, come meglio specificato nella documentazione integrativa riguardante la tematica delle mitigazioni vegetali di cui al punto 7 del quadro sinottico e alla quale si rimanda per le necessarie precisazioni al riguardo.**

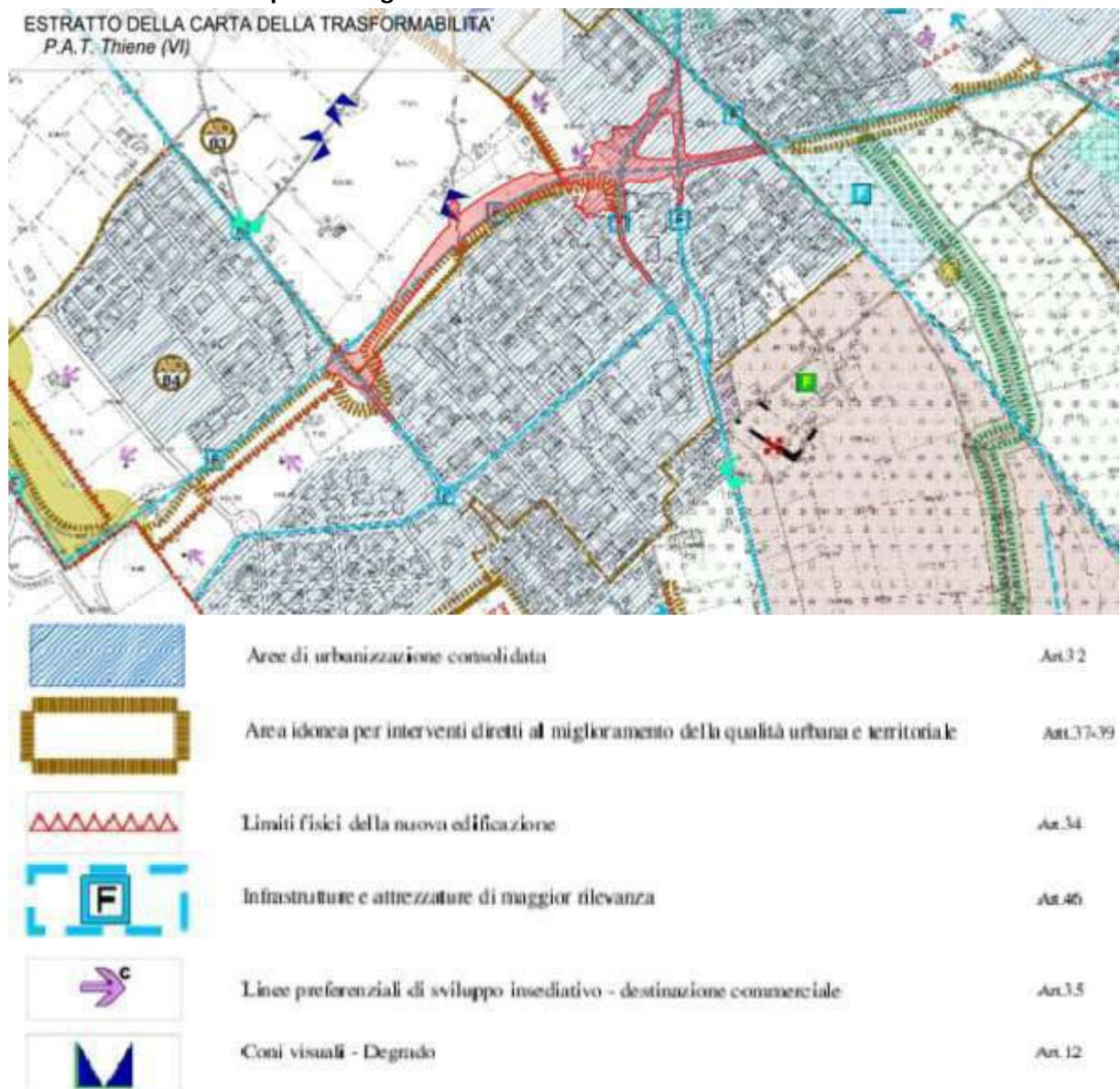
### **1.2.6 Integrazione n. 1, lettera f) del quadro sinottico**

La "Carta delle Trasformabilità" indica che l'intervento è inserito in una fascia di territorio compresa tra gli Ambiti Territoriali Omogenei n. 3 e 4, rispettivamente ATO - Centro abitato sud ed est e ATO - Produttivo e commerciale. Più precisamente, ricade parzialmente in un'"area di urbanizzazione consolidata" (art. 32 delle N.A. del P.A.T.). Per tali aree il P.A.T. rinvia al P.I. il compito di definire i parametri urbanistici da adottare in coerenza con gli obiettivi e gli indirizzi stabiliti dal P.A.T. stesso. Il tracciato inoltre ricade parzialmente in aree identificate come idonee "... per interventi di miglioramento della qualità urbana e territoriale" (artt. 37-39 delle N.A. del P.A.T.). La disciplina definita dal P.A.T. per tali aree è stata già approfondita nel presente documento con le integrazioni articolate nei precedenti paragrafi: 1.2.1, integrazione n. 1, lett. b); 1.2.2, integrazione n. 1, lett. c); integrazione n. 1, lett. d), alle quali si rimanda anche per il presente argomento.

Inoltre, in corrispondenza del sedime della nuova infrastruttura di progetto è riportata nella tavola la grafia che identifica la previsione di una *"infrastruttura e attrezzatura di maggior rilevanza"* (art. 46 delle N.T.A.) e con tale grafia il P.A.T. identifica le nuove infrastrutture, che assumono quindi un valore strategico nella visione di sviluppo dell'assetto del territorio del comune di Thiene. Ciò significa che la realizzazione del progetto cui ci si riferisce con la presente, assume l'importanza corrispondente al raggiungimento di un obiettivo decisivo per la visione dell'assetto futuro condivisa dalla comunità locale.

Nella parte a ovest, rispetto al Centro Commerciale Carrefour, in corrispondenza dei nuovi collegamenti viari di progetto, tra via del Terziario e la rotatoria esistente del Centro Commerciale, è riportata una grafia indicante i *"Limiti fisici della nuova edificazione"* (art. 34 delle N. A.), nonché le *"linee preferenziali di sviluppo insediativo-destinazione commerciale"* (art. 35 delle N.A.).

**Tali indicazioni, seppur interferendo con l'opera di progetto, sono comunque fatte salve, essendo la nuova infrastruttura parte integrante del P.A.T. medesimo.**



Estratto dalla *"Carta delle Trasformabilità"* del P.A.T. di Thiene e della legenda. La campitura bordata di colore rosso rappresenta l'impronta dell'opera in progetto.

*I presente documento non potrà essere copiato, riprodotto o altrimenti pubblicato, in tutto o in parte, senza il consenso scritto di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. Ogni utilizzo non autorizzato sarà perseguito a norma di legge.*

*This document may not be copied, reproduced or published, either in part or in its entirety, without the written permission of Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.. Unauthorized use will be prosecuted by law.*

Su via C.so Campagna e su via Campazzi, quindi dall'ambito agrario verso l'area d'intervento, sono individuati vari "cono visuale di degrado" (art. 12 delle N.A.). L'articolo 12 definisce i coni visuale citato come "Campi aperti" presso via Campazzi, zona industriale e nuova viabilità. Elementi di degrado: edifici industriali della zona industriale e futura viabilità.

**In merito a tali indicazioni si può affermare che le interferenze generate dall'opera siano ridotte, vista la scelta progettuale di realizzare la strada in trincea. Si otterrebbe, per converso, una esternalità positiva per il cono visuale, contemplando il progetto la realizzazione di una fascia boscata a sud della nuova strada della profondità di 6 metri, nonché nuovi filari e macchie boscate, che contribuirebbero ad attenuare l'impatto visivo prodotto dalla zona industriale, rispetto alle visuali percepibili dal territorio posto a nord della nuova infrastruttura. Con la realizzazione della suddetta mitigazione boscata si darebbe compimento a quell'azione mitigativa del degrado sollecitata dal P.A.T., peraltro declinata in varie modalità anche dalla strumentazione operativa del Piano degli Interventi (cfr. in particolare: *Stato di fatto e previsione di pianificazione del sistema ambientale; Norme Tecniche Operative – Allegato "I"*).**