V°

VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA

5.0 VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA

5.1 Introduzione

Il progetto Strategico Regionale Green Tour, come riportato già in altri capitoli, si sviluppa, con una notevole estensione territoriale,in tre Regioni: Veneto, Lombardia, Emilia Romagna.

Nel Veneto c'è la maggiore estensione dell'intero percorso per chilometri, comuni ed abitanti.

La valutazione di sostenibilità economico-finanziaria è procedura obbligatoria e necessaria, con approfondimenti specifici, in particolare, per un progetto di Opera Pubblica rilevante, considerate le implicazioni che questa comporta in termini economici, ambientali, di tempo, ecc.

Nel caso del Green Tour la valutazione economica richiede considerazioni particolari e assume significati diversi, trattandosi di un progetto che riguarda certamente anche la realizzazione di opere pubbliche, ma è anche fortemente orientato all'aspettativa e alla fruizione di benessere, inteso come salute per i cittadini che lo abitano; agevola la riqualificazione dei territori attraversati, aspira a fornire nuove opportunità di lavoro per i giovani, a proporre nuove opportunità per far conoscere ed apprezzare i prodotti della terra e del lavoro dei territori.

Il progetto si ripropone di raggiungere tutto questo con mirate e diffuse attività di riordino ed integrazione dei numerosi percorsi da fare a piedi, in bici, a cavallo e per vie d'acqua, già presenti nei territori di Veneto e parte di Lombardia ed Emilia-Romagna.

Ne consegue che, in questo specifico progetto, non ci si può limitare ad analizzare e valutare se gli investimenti necessari per raggiungere gli obiettivi rispondano appieno ai criteri di economicità, sostenibilità finanziaria e rientro degli investimenti previsti.

Il G.T. è un progetto complesso, articolato e multi forme che si pone l'obiettivo di individuare e proporre anche significative opportunità di lavoro con il relativo l'incremento di valore sociale ed altrettanto importanti occasioni di mantenere ed aumentare il benessere e la salute.

A tal proposito al capitolo 3.2, è stata analizzata nel dettaglio quest' aspetto da un punto di vista sanitario. I risultati emersi, assolutamente sorprendenti e significativi, sono stati riportati in dettaglio in quel capitolo.

Gli stessi "numeri" del progetto del resto, da soli forniscono la vastità dei temi affrontati e gli ambiti territoriali interessati.

La popolazione interessata dal progetto Green Tour è suddivisa in ben 221 Comuni, di prima e seconda fascia, per una ampiezza di 5-8 chilometri lungo l'asse del percorso principale e somma a 2.611.980 persone.

Questo dato importante da subito suggerisce l'opportunità che gli Enti Locali coinvolti dal Progetto, si aggreghino per il raggiungimento di obiettivi comuni, condivisi allo scopo di portare rapidamente a compimento il progetto.

E' fuori di ogni dubbio che obiettivi significativi come l'aumento di salute della popolazione e nuove opportunità di lavoro, costituiscono una forte determinazione per intercettare gli investimenti pubblici necessari agli scopi.

Le capacità di investimento di un singolo Ente Locale potrebbero essere insufficienti per sopperire agli investimenti necessari al soddisfacimento dei bisogni di cittadini che appartengono anche ad Amministrazioni locali vicine. Risulterebbe del resto illogico pensare che investimenti significativi in termini di miglioramento della salute possano essere intrapresi in modo frammentario.

Diversamente,aggregando le singole capacità di investimento di più Enti,può essere possibile prima individuare e poi realizzare interventi ed investimenti importanti e prioritari, senza attendere inutilmente trasferimenti di livello superiore.

Questa modalità di azione congiunta, coesa e condivisa è, tra l'altro, ben considerata in ambito comunitario europeo, dove i singoli finanziamenti "a pioggia", oltre a non essere graditi non vengono più concessi.

Viene invece valutata con molta attenzione una"progettazione multifondo", condivisa su temi rilevanti e strategici a superamento delle frammentazioni.

Ne discende, dal ragionamento, che il concetto di sostenibilità economica e finanziaria, in questo caso va declinato lungo un arco temporale ampio che permetta il ritorno non solo in termini di investimento ma soprattutto in termini di miglioramento della qualità della vita, di benessere fisico e morale, di lavoro, non strettamente correlabili con un ritorno economico immediato.

Questi concetti, presi a riferimento consentono di affrontare l'analisi delle risorse necessarie al raggiungimento degli obiettivi posti a base del Progetto Strategico.

Risorse che riguardano aspetti concreti: terreni da acquistare, opere da realizzare, miglioramento ambientale del territorio, azioni da intraprendere.

L'area considerata 'attivabile' dal progetto Green Tour è quella composta da una prima fascia di 1,5 km, raggiungibile a piedi dal tracciato, e da una seconda fascia che comprende il territorio entro gli 8 km, attraversabile in bici in circa 20 minuti.

E' dimostrato che le persone che vivono entro queste distanze da una greenway sono quelle che la utilizzano e ne beneficiano maggiormente.

Questo è anche il territorio che va valorizzato in quanto risulta più facilmente esplorabile da chi percorre il Green Tour per turismo; sotto questo aspetto il tracciato diventa, non solo una pista da percorrere, ma un'opportunità per rendere viva e riconoscibile un'intera fascia di territorio.

Diviene evidente l'importanza di sviluppare una serie di percorsi che originano dal Green Tour e mettono in relazione tutti i punti significativi di quel territorio: centri abitati, luoghi paesaggistici, siti culturali e del commercio locale.

La scheda è ripresa dal paragrafo 6.1

5.2. Individuazione e valutazione delle aree da acquisire dai soggetti proprietari

Oltre il 90% dei percorsi del Green Tour sono già realizzati in sede propria per lo più pubblica, utilizzando le viabilità comunali secondarie, percorsi sugli argini demaniali, lungo carrarecce di campagna con servitù di passaggio; solo per brevi tratti viene utilizzata viabilità provinciale o statale. Lungo questi tracciati di percorrenza non necessita l'acquisto. Dovranno sicuramente essere individuate e realizzate opportune opere di mitigazione ponendo la massima cura per garantire la sicurezza.

5.2.1 Individuazione delle aree da acquisire

Il presente paragrafo si occupa delle aree da acquisire da RFI (Rete Ferroviaria Italiana), che è l'Ente proprietario del tracciato della dismessa ferrovia Treviso - Ostiglia, che come già riportato, costituisce l'asse, la diagonale portante del Progetto.

RFI,nel corso degli anni trascorsi dalla interruzione definitiva del servizio ferroviario, avvenuta nel 1966, ha venduto a più riprese una percentuale di circa il 50% del tracciato complessivo; la vendita ha consentitola realizzazione del percorso ciclopedonale nelle provincie di Padova e Treviso.

Si riprende a questo proposito, brevemente, l'inquadramento territoriale già citato in paragrafi precedenti, per chiarire le fasi evolutive di questo storico e particolare tracciato.

Il tratto da Treviso, lungo tutta la Provincia di Padova e fino a Grisignano di Zocco, primo comune della Provincia di Vicenza, è interamente realizzato fatta eccezione per due criticità o per meglio dire i "nodi di Grisignano di Zocco (VI) e Treviso" di cui si è detto al paragrafo 3.6.

Questa parte di tratta è stata acquistata dall'Ente Proprietario RFI,per porzioni distinte a volte anche di modesta entità, in tempi successivi, con contributi pubblici, la Regione Veneto, che privati (Fondazione Cassamarca e l'Ente Parco Regionale del fiume Sile). Di questa porzione del tracciato rimane pertanto da acquisire solo il sedime in Comune di Treviso per realizzare il così detto "Ultimo Miglio", in corrispondenza della entrata della ex ferrovia in Città, dove c'è la ex stazione terminale di Treviso.

Diversa è la situazione nel tratto da Grisignano di Zocco fino ad Ostiglia (MN) che misura complessivi 68,9 km.,di cui gli ultimi 6 km si trovano in comune di Ostiglia (MN), Regione Lombardia.

In questa parte del tracciato sono presenti varie ed articolate situazioni di proprietà.

La Prima. E' necessario fare riferimento a quanto esposto nel paragrafo 3.5, nel quale sono stati analizzati gli aspetti urbanistici; sono presenti due ulteriori distinti aspetti.

1.1.La rilevante presenza di viabilità Comunale,Provinciale ed Autostradale realizzata in diretta sovrapposizione o in attraversamento all'ex sedime ferroviario. In questi casi l' acquisizione dei sedimi per realizzare il progetto Green Tour, evidentemente non è più possibile. Necessita prendere atto della situazione intervenuta e, come è stato proposto al paragrafo 3.6, individuare i migliori percorsi alternativi.

1.2. Gli strumenti di pianificazione di numerosi Comuni, lungo il tratto,prevedono ulteriori utilizzi per viabilità stradale, sovrapposta al "sedime vincolato a destinazione ciclopedonale". I PRG e/o PATI, pur approvati, al momento della stesura del presente studio per quanto è stato possibile appurare, non hanno comunque dato ancora seguito ad atti formali di acquisizione ed a progetti in tal senso.

La seconda. Riguarda le porzioni di tracciato ed aree, su cui insistono stazioni e caselli,che sono state vendute a privati con atti certi di compravendita. Anche in questo caso bisogna necessariamente prendere atto della circostanza; sarà

necessario prevedere nelle Norme di Attuazione del Progetto, opportuni criteri di indirizzo e salvaguardia di terreni ed edifici, al fine di rispondere nel modo più coerente possibile agli obiettivi del Progetto Strategico.

La terza. Riguarda l'utilizzo di ampie porzioni del sedime ferroviario per usi agricoli; al momento è difficile definire la legittimità dell'uso, non essendo disponibili gli atti ufficiali di eventuali compravendite. Verosimilmente sono utilizzi agricoli impropri, avvenuti conseguentemente al lungo abbandono del sedime. Ragionevolmente si può supporre pertanto che siano terreni, la cui acquisizione non è preclusa da atti notarili comprovanti il passaggio di proprietà.

La quarta. E' la restante porzione di aree, dedotti i terreni di cui sopra, da acquisire da RFI per il completamento del tratto da Treviso ad Ostiglia.

5.2.2 Procedura adottata per l'analisi degli immobili

La società RFI, allo scopo interpellata, ha fornito un file Excel contenente l'elenco dei mappali, distinto per Comune, delle proprietà sia ancora intestate, che delle porzioni vendute.

E' stata acquisita presso gli Uffici del Registro, la intera documentazione ufficiale, costituita dagli estratti di mappa dei terreni e fabbricati lungo l'intero percorso e le relative visure catastali.

Sono stati, in primo luogo, confrontati gli estratti di mappa aggiornati con le più recenti ortofoto dei territori interessati e limitrofi; successivamente sono stati rapportati i medesimi estratti di mappa con i Piani Regolatori Comunali, che sono stati oggetto di analisi urbanistica (vedi par. 3.5); infine sono state analizzate tutte le visure catastali per verificare le attuali proprietà.

L'esame e l'incrocio della consistente mole di dati, ha consentito la stesura di un documento che aggiorna ad oggi gli aspetti patrimoniali, che si riassumono come segue:

- I dati catastali consultati, aggiornati al 24/09/2014,non riportano atti di trasferimento di proprietà relativamente ai terreni su cui è stata realizzata viabilità pubblica sovrapposta al tracciato;
- Sono riportate le alienazioni di mappali da parte di RFI a favore di privati, alcuni di modesta entità (residuati di frazionamenti precedenti) in zona agricola, altri più consistenti in zone artigianali ed industriali.
- Non risultano, dai documenti consultati, atti di compravendita dei terreni che appaiono coltivati in sovrapposizione al sedime ex ferroviario.

Quanto riscontrato, ai fini della acquisizione per realizzare il Progetto Strategico Regionale G.T. lungo la ex ferrovia Treviso-Ostiglia, ha consentito la puntuale stesura di un documento che individua i mappali dei terreni e gli immobili (stazioni, caselli, depositi, cessi) ancora in piena disponibilità di RFI. Sono stati evidentemente omessi dal documento quei mappali pur ancora intestati a RFI, ma utilizzati da viabilità stradale.

L'analisi complessiva viene riassunta nella tabella della pagina 453, che riporta le superfici dei terreni liberi di proprietà RFI, distinti per Comune.

L'elenco non riporta i terreni di pertinenza dei fabbricati di stazioni, magazzini, servizi, sempre di proprietà RFI, che vengono descritti nel paragrafo successivo.

La scheda grafica redatta "in versione chilometrica" riporta l'intero tracciato ed evidenzia graficamente, quanto analizzato.

Alla pagina seguente un esempio delle centinaia di estratti di mappa analizzati.

Ufficio Provinciale di Verona - Territorio Servizi Catastali - Direttore EUGENIO DEMETRIO ROMEO
Vis. tel. esente per fini istituzionali
24-Set-2014 18:39
Prot. n. T307391/2014
Scala originale 1:2000
Dimensione cornice: 1552.000 x 1104.000 metri
Comune: LEGNAGO
Foglio: 8
N=2800
E=9500

Agenzia Entrate

Ufficio Provinciale di Verona - Territorio
Servizi Catastali

Data: 10/10/2014 - Ora: 11.09.48 Segue

Visura n.: T97927 Pag: 1

Visura storica per immobile

Situazione degli atti informatizzati dall'impianto meccanografico al 10/10/2014

Dati della richiesta	**Comune di LEGNAGO (Codice: E512)**
	Provincia di VERONA
Catasto Terreni	**Foglio: 8 Particella: 501**

INTESTATO

1	RETE FERROVIARIA ITALIANA - SOCIETA' PER AZIONI con sede in ROMA	01585570581 *	(1) Proprieta' per 1000/1000

Situazione dell'Immobile dal 05/08/2009

N.	DATI IDENTIFICATIVI			DATI CLASSAMENTO						DATI DERIVANTI DA
	Foglio	Particella	Sub	Porz	Qualita' Classe	Superficie(mq)	Deduz	Reddito		
						ha are ca		Dominicale	Agrario	
1	8	501		-	FERROVIA S P	17 24				FRAZIONAMENTO del 05/08/2009 n. 278050 1/2009 in atti dal 05/08/2009 (protocollo n. VR0278050) presentato il 30/07/2009
Notifica					Partita					

Nella variazione sono stati soppressi i seguenti immobili:

- foglio 8 particella 371 - foglio 8 particella 124 - foglio 8 particella 265 - foglio 8 particella 266 - foglio 8 particella 235 - foglio 8 particella 233 - foglio 8 particella 230 - foglio 8 particella 330

Sono stati inoltre variati i seguenti immobili:

- foglio 8 particella 499 - foglio 8 particella 500 - foglio 8 particella 502 - foglio 8 particella 503 - foglio 8 particella 504 - foglio 8 particella 505 - foglio 8 particella 506 - foglio 8 particella 507 - foglio 8 particella 508 - foglio 8 particella 509 - foglio 8 particella 510 - foglio 8 particella 511 - foglio 8 particella 512 - foglio 8 particella 513 - foglio 8 particella 514

L'intestazione alla data della richiesta deriva dai seguenti atti:

Situazione degli intestati dal 05/08/2009

N.	DATI ANAGRAFICI	CODICE FISCALE	DIRITTI E ONERI REALI
1	RETE FERROVIARIA ITALIANA - SOCIETA' PER AZIONI con sede in ROMA	01585570581	(1) Proprieta' per 1000/1000
DATI DERIVANTI DA	FRAZIONAMENTO del 05/08/2009 n. 278050 1/2009 in atti dal 05/08/2009 (protocollo n. VR0278050) Registrazione: presentato il 30/07/2009		

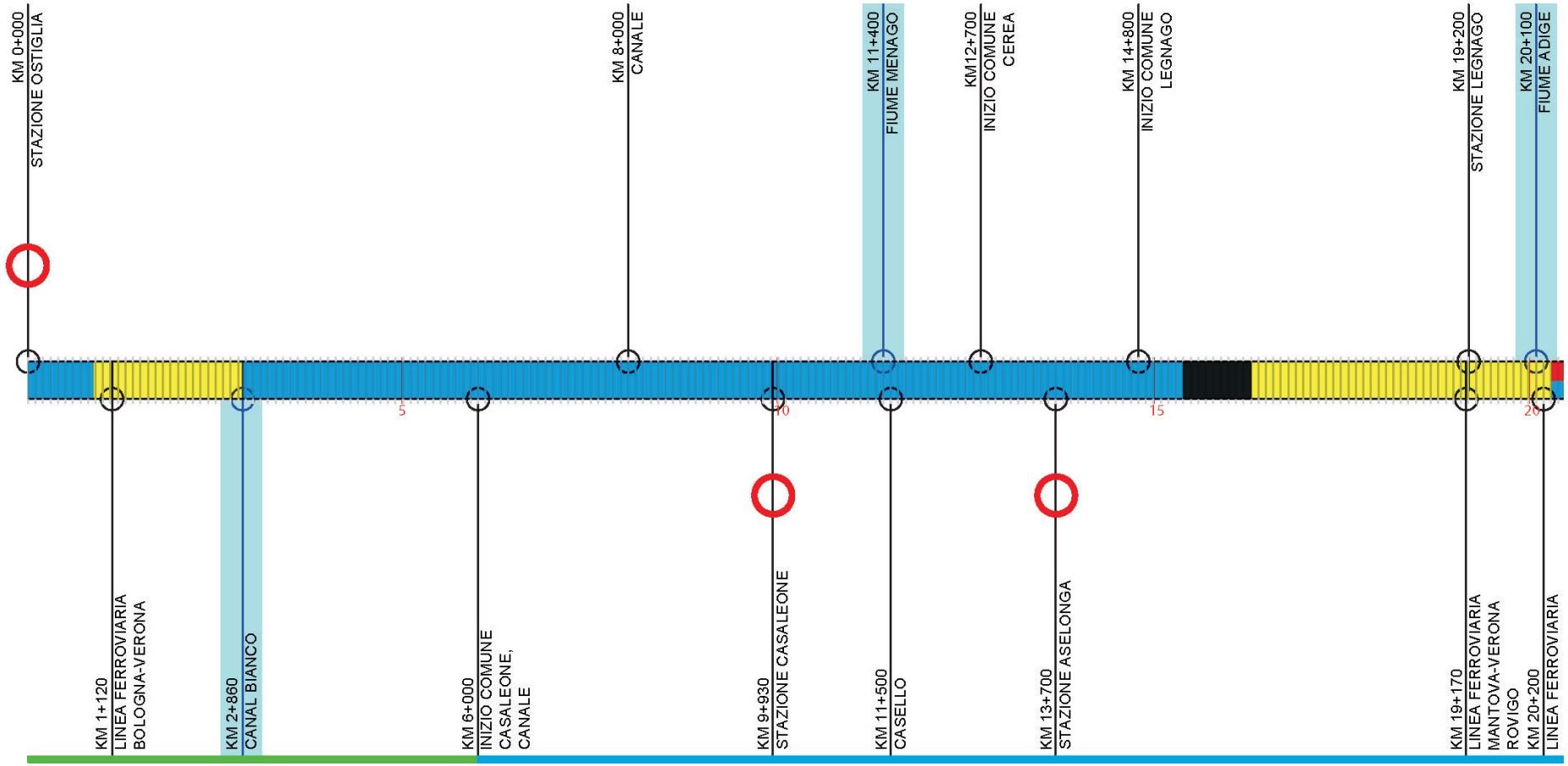
Situazione dell'immobile che ha originato il precedente dall'impianto meccanografico

N.	DATI IDENTIFICATIVI			DATI CLASSAMENTO						DATI DERIVANTI DA
	Foglio	Particella	Sub	Porz	Qualita' Classe	Superficie(mq)	Deduz	Reddito		
						ha are ca		Dominicale	Agrario	
1* Codice Fiscale Validato in Anagrafe Tributaria					FERROVIA S P	17 64				Impianto meccanografico del 17/04/1987

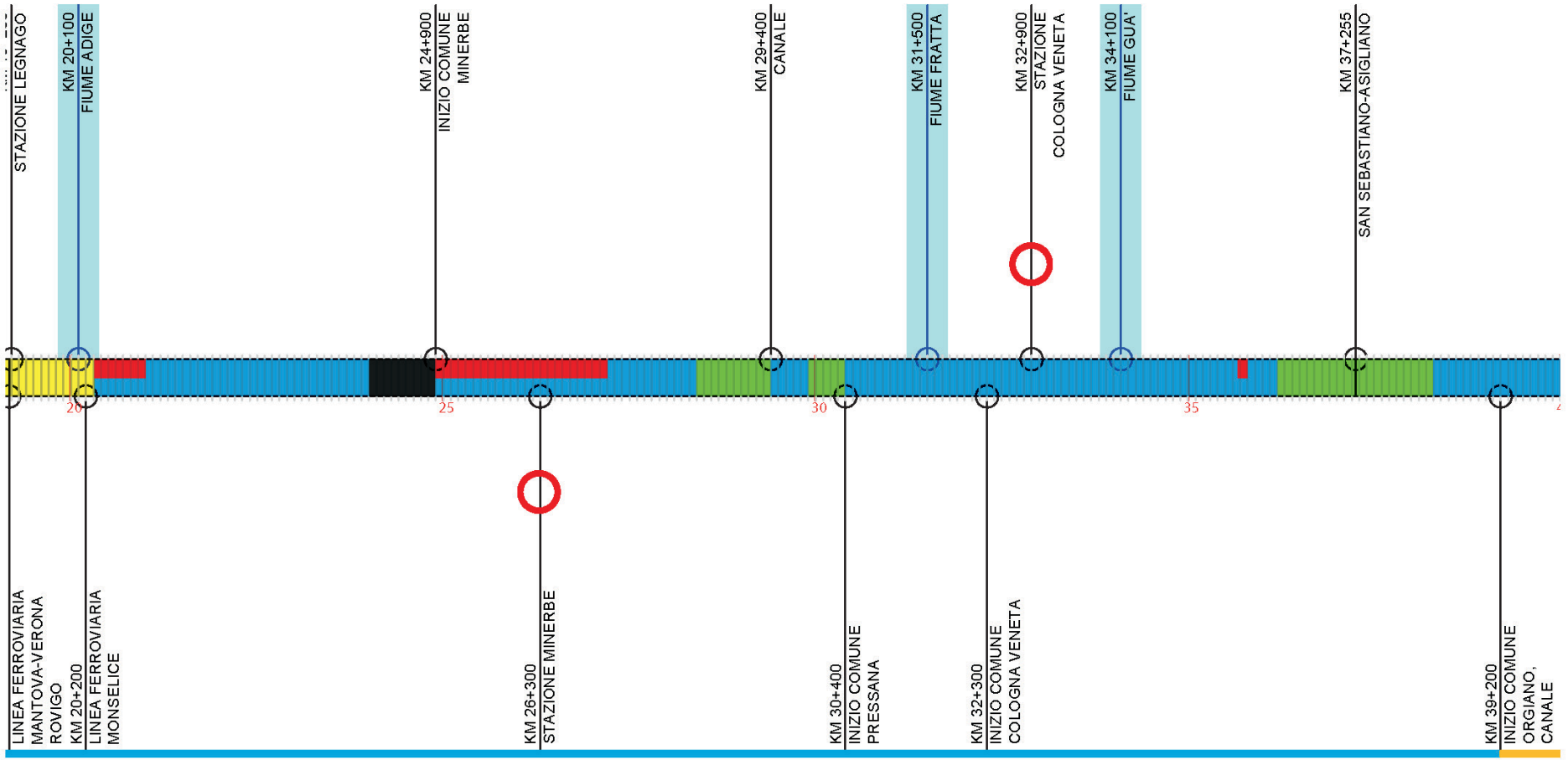
Università degli Studi di Padova ICEA GREEN TOUR Verde in movimento

Scheda riassuntiva dei terreni ancora disponibili per la realizzazione del tratto da Grisignano di Zocco (VI) ad Ostiglia (MN).

COMUNE	PROVINCIA	COMUNE	SUPERFICI ACQUISIBILI (mq)	REGIONE AGRARIA	COLTURA
OSTIGLIA	MANTOVA	OSTIGLIA	92804	3	INCOLTO PRODUTTIVO
TOTALI PROVINCIALI			**92804**		
CASALEONE / CEREA / LEGNAGO / MINERBE	VERONA	CASALEONE	147953	9	INCOLTO IMPRODUTTIVO
		CEREA	67107		
		LEGNAGO	100843		
		MINERBE	106089		
PRESSANA / COLOGNA VENETA		PRESSANA	34659	7	INCOLTO IMPRODUTTIVO
		COLOGNA VENETA	190257		
TOTALI PROVINCIALI			**646908**		
ORGIANO / SOSSANO	VICENZA	ORGIANO	105279	9	INCOLTO
		SOSSANO	74451		
VILLAGA / BARBARANO VICENTINO / MOSSANO / NANTO / CASTEGNERO		VILLAGA	73644	6	INCOLTO
		BARBARANO VICENTINO	34527		
		MOSSANO	40857		
		NANTO	25842		
		CASTEGNERO	48516		
MONTEGALDELLA / MONTEGALDA / GRISIGNANO DI ZOCCO		MONTEGALDELLA	9606	8	INCOLTO
		MONTEGALDA	20782		
		GRISIGNANO DI ZOCCO	0		
TOTALI PROVINCIALI			**433504**		
TREVISO	TREVISO	TREVISO	6287	7	INCOLTO
TOTALI PROVINCIALI			**6287**		
TOTALE GENERALE			**1179503**		


KM 0+000
STAZIONE OSTIGLIA
KM 8+000
CANALE
KM 11+400
FIUME MENAGO
KM12+700
INIZIO COMUNE
CEREA
KM 14+800
INIZIO COMUNE
LEGNAGO
KM 19+200
STAZIONE LEGNAGO
KM 20+100
FIUME ADIGE
5
10
15
20
KM 1+120
LINEA FERROVIARIA
BOLOGNA-VERONA
KM 2+860
CANAL BIANCO
KM 6+000
INIZIO COMUNE
CASALEONE,
CANALE
KM 9+930
STAZIONE CASALEONE
KM 11+500
CASELLO
KM 13+700
STAZIONE ASELONGA
KM 19+170
LINEA FERROVIARIA
MANTOVA-VERONA
ROVIGO
KM 20+200
LINEA FERROVIARIA
PROVINCIA DI MANTOVA - 6 KM
0
1
2
3
4
5
SCALA 1:100.000
SEDIME OCCUPATO DA VIABILITÀ (vedi capitolo 3.7 e 3.8)
SEDIME DI VIABILITÀ PREVISTA MA ACQUISIBILE DA RFI (vedi capitolo 3.7)
SEDIME DI PROPRIETÀ PRIVATA
INDIVIDUAZIONE DI PERCORSI ALTERNATIVI
SEDIME COLTIVATO ACQUISIBILE DA RFI
SEDIME DI PROPRIETÀ RFI ED ACQUISIBILE
PERCORSO REALIZZATO IN SEDE PROPRIA ACQUISTATA DA RFI E FRUIBILE
STAZIONI DA RECUPERARE

V° - 400

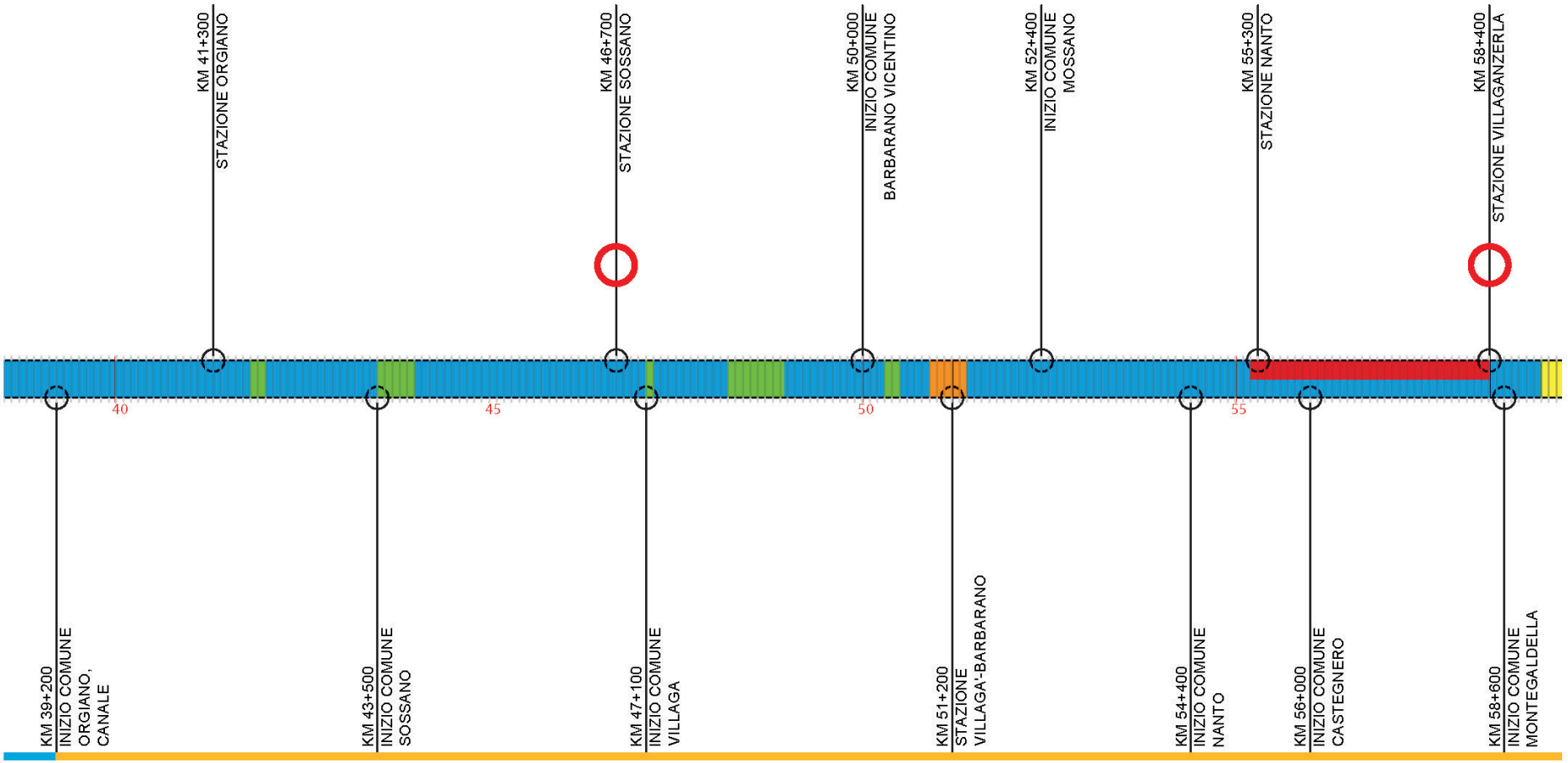


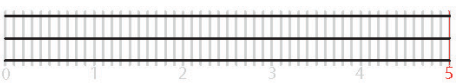
PROVINCIA DI VERONA - 33,2 KM

SCALA 1:100.000

- SEDIME OCCUPATO DA VIABILITÀ (vedi capitolo 3.7 e 3.8)
- SEDIME DI VIABILITÀ PREVISTA MA ACQUISIBILE DA RFI (vedi capitolo 3.7)
- SEDIME DI PROPRIETÀ PRIVATA
- INDIVIDUAZIONE DI PERCORSI ALTERNATIVI
- SEDIME COLTIVATO ACQUISIBILE DA RFI
- SEDIME DI PROPRIETÀ RFI ED ACQUISIBILE
- PERCORSO REALIZZATO IN SEDE PROPRIA ACQUISTATA DA RFI E FRUIBILE
- STAZIONI DA RECUPERARE

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA
ICEA
GREEN TOUR
Verde in movimento

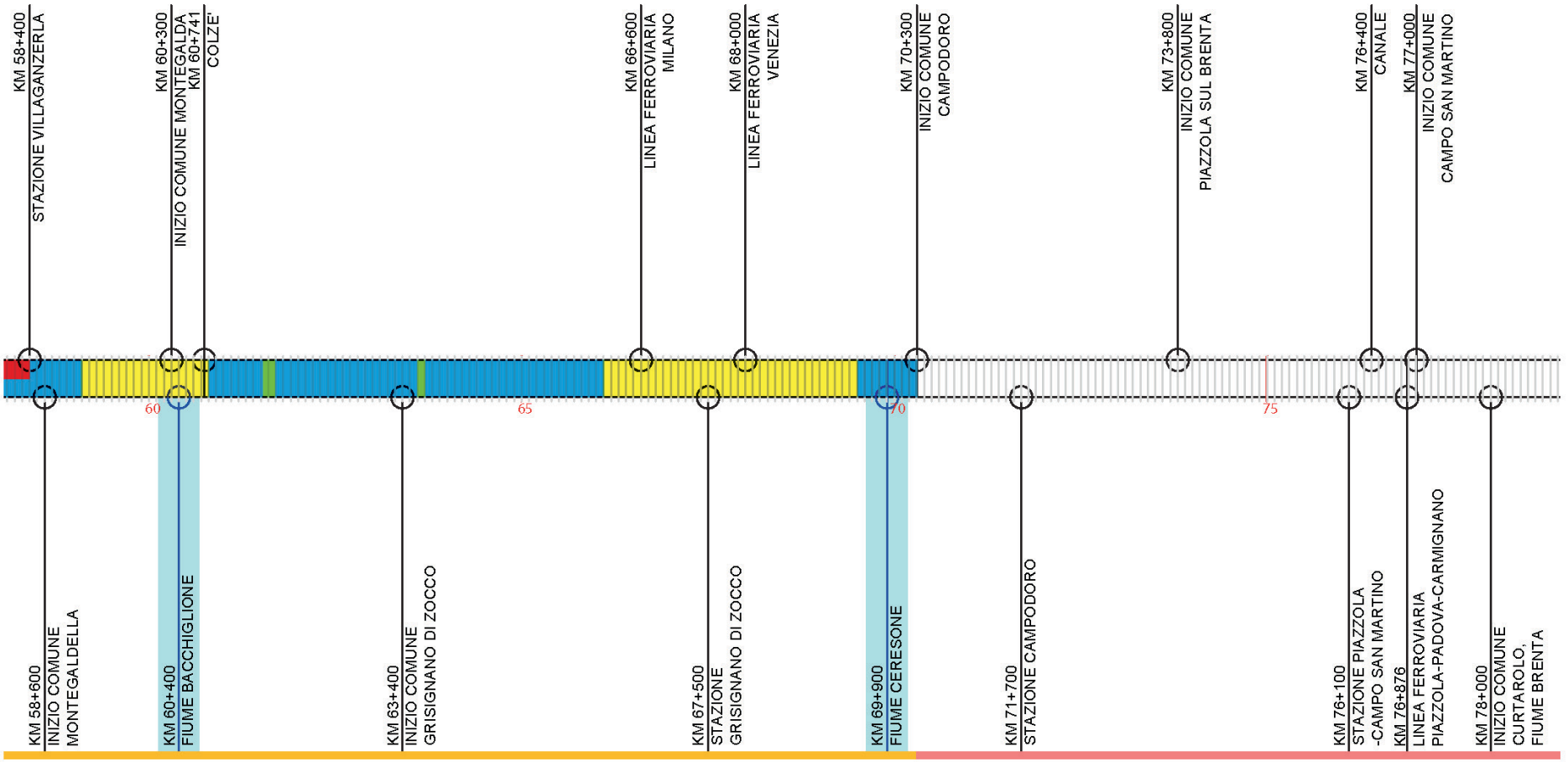




SCALA 1:100.000

- SEDIME OCCUPATO DA VIABILITÀ (vedi capitolo 3.7 e 3.8)
- SEDIME DI VIABILITÀ PREVISTA MA ACQUISIBILE DA RFI (vedi capitolo 3.7)
- SEDIME DI PROPRIETÀ PRIVATA
- INDIVIDUAZIONE DI PERCORSI ALTERNATIVI
- SEDIME COLTIVATO ACQUISIBILE DA RFI
- SEDIME DI PROPRIETÀ RFI ED ACQUISIBILE
- PERCORSO REALIZZATO IN SEDE PROPRIA ACQUISTATA DA RFI E FRUIBILE
- STAZIONI DA RECUPERARE

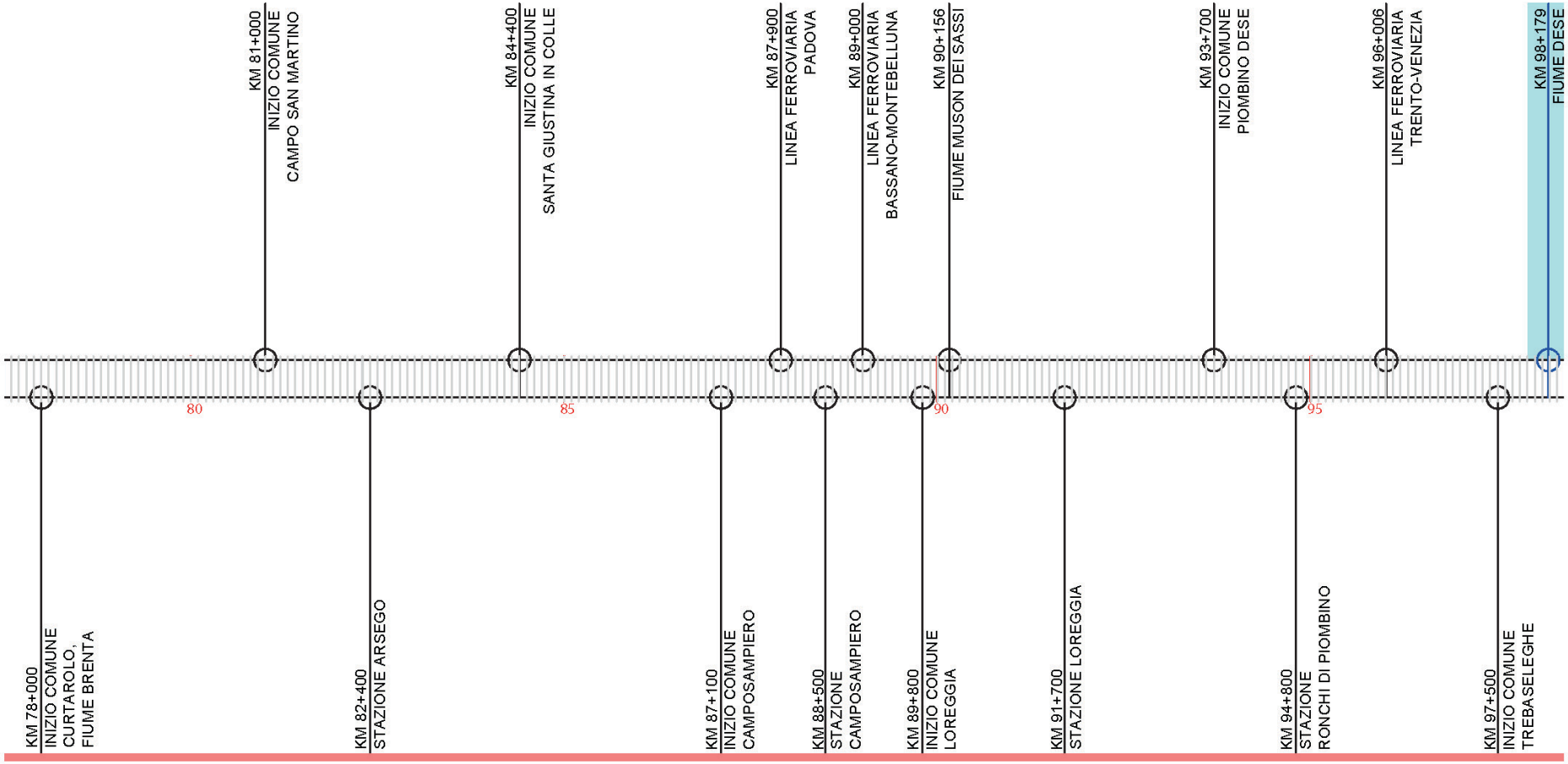
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA
ICEA
GREEN TOUR Verde in movimento



0 1 2 3 4 5

SCALA 1:100.000

- SEDIME OCCUPATO DA VIABILITÀ (vedi capitolo 3.7 e 3.8)
- SEDIME DI VIABILITÀ PREVISTA MA ACQUISIBILE DA RFI (vedi capitolo 3.7)
- SEDIME DI PROPRIETÀ PRIVATA
- INDIVIDUAZIONE DI PERCORSI ALTERNATIVI
- SEDIME COLTIVATO ACQUISIBILE DA RFI
- SEDIME DI PROPRIETÀ RFI ED ACQUISIBILE
- PERCORSO REALIZZATO IN SEDE PROPRIA ACQUISTATA DA RFI E FRUIBILE
- STAZIONI DA RECUPERARE



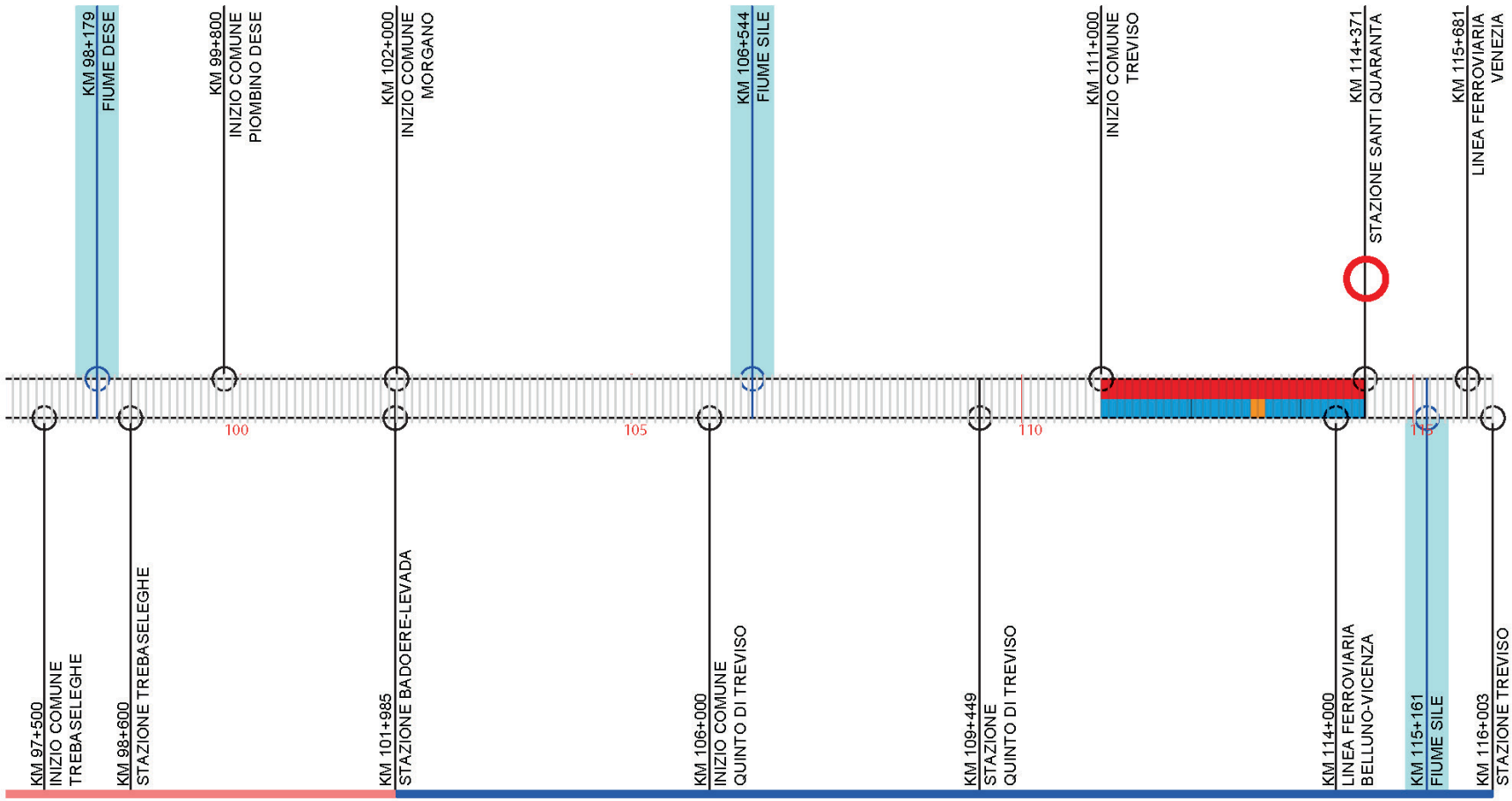
PROVINCIA DI PADOVA - 31,7 KM

0 1 2 3 4 5

SCALA 1:100.000

- SEDIME OCCUPATO DA VIABILITÀ (vedi capitolo 3.7 e 3.8)
- SEDIME DI VIABILITÀ PREVISTA MA ACQUISIBILE DA RFI (vedi capitolo 3.7)
- SEDIME DI PROPRIETÀ PRIVATA
- INDIVIDUAZIONE DI PERCORSI ALTERNATIVI
- SEDIME COLTIVATO ACQUISIBILE DA RFI
- SEDIME DI PROPRIETÀ RFI ED ACQUISIBILE
- PERCORSO REALIZZATO IN SEDE PROPRIA ACQUISTATA DA RFI E FRUIBILE
- STAZIONI DA RECUPERARE

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA
ICEA
GREEN TOUR Verde in movimento



SCALA 1:100.000

- SEDIME OCCUPATO DA VIABILITÀ (vedi capitolo 3.7 e 3.8)
- SEDIME DI VIABILITÀ PREVISTA MA ACQUISIBILE DA RFI (vedi capitolo 3.7)
- SEDIME DI PROPRIETÀ PRIVATA
- INDIVIDUAZIONE DI PERCORSI ALTERNATIVI
- SEDIME COLTIVATO ACQUISIBILE DA RFI
- SEDIME DI PROPRIETÀ RFI ED ACQUISIBILE
- PERCORSO REALIZZATO IN SEDE PROPRIA ACQUISTATA DA RFI E FRUIBILE
- STAZIONI DA RECUPERARE

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA
ICEA
GREEN TOUR Verde in movimento

5.2.3 Individuazione degli altri immobili da acquisire

Lungo il percorso della Treviso-Ostiglia sono altresì presenti, con le relative aree di pertinenza, gli immobili adibiti a stazioni, magazzini, servizi ed altro. I numerosi immobili sono particolarmente significativi dal punto di vista storico, architettonico, testimoniale ed urbanistico. Sono suggestivi richiami di un epoca che appare molto lontana, in realtà non lo è affatto; la ferrovia ha funzionato fino ai primi anni '60 del secolo scorso.

Lo stile architettonico è curato, sobrio, non "formale" e rappresenta un bell'esempio di "Opera Pubblica" dei primi anni del Novecento, quando fu realizzata la Ferrovia.

Gli edifici sono altresì un chiaro esempio della funzionalità del tracciato ferroviario: per la ottima distribuzione logistica, per la attenzione riservata ai viaggiatori (sale di attesa di prima, seconda e terza classe, servizi igienici curati, magazzini merci ampi e diffusi, caselli frequentissimi, ecc.), lungo una tratta che doveva assolvere ad un servizio pubblico non facile, in una vasta area rurale, decisamente lontana dai centri urbani.

Una metropolitana di superficie "ante litteram", efficiente anche per la frequenza degli orari (compatibilmente con l'epoca storica), come è possibile verificare dai documenti d'epoca. La lungimiranza dei proponenti il tracciato (Leone Wollemborg e Gian Giacomo Félissent) appaiono anche nella cura dei dettagli architettonici dei manufatti, nella attenzione posta per i servizi ai viaggiatori; rappresentano una preziosa testimonianza tangibile che può fare ancora scuola.

Gli edifici, essendo oltremodo utili per gli scopi del Progetto, necessitano di un recupero statico, architettonico, impiantistico e funzionale attento e coerente con gli obiettivi del Progetto, resta il fatto, come dimostrano le immagini a corredo, che il lungo tempo trascorso senza utilizzo e nel più totale oblio, ha gravemente compromesso i manufatti.

L'esame dei documenti ed i sopralluoghi eseguiti, anche in questo caso hanno evidenziato che non tutti gli immobili sono ancora in disponibilità di RFI: alcuni sono stati alienati ad aziende o privati, altri sono chiaramente occupati abusivamente non risultando atti di compravendita, altri sono ormai solo ruderi.

Di tutti questi, quelli alienati, pur regolarmente non rivestono più alcun interesse per l'utilizzo pubblico; dovranno essere oggetto di norme specifiche di salvaguardia per il decoro ed il rispetto delle caratteristiche complessive del Progetto.

Casello occupato

VILLA GANZERLA

COLO N. V META

CASALEO

La scheda riporta gli immobili che, risultando ancora catastalmente di proprietà di RFI, rivestono un interesse per la realizzazione del Progetto Strategico.

La categoria catastale rilevata dai documenti ufficiali per le stazioni è la A/4, per i magazzini la C/2.

La tipologia costruttiva, unificata con modeste variazioni a seconda della importanza della Stazione è funzionale, pur nella semplice disposizione planimetrica.

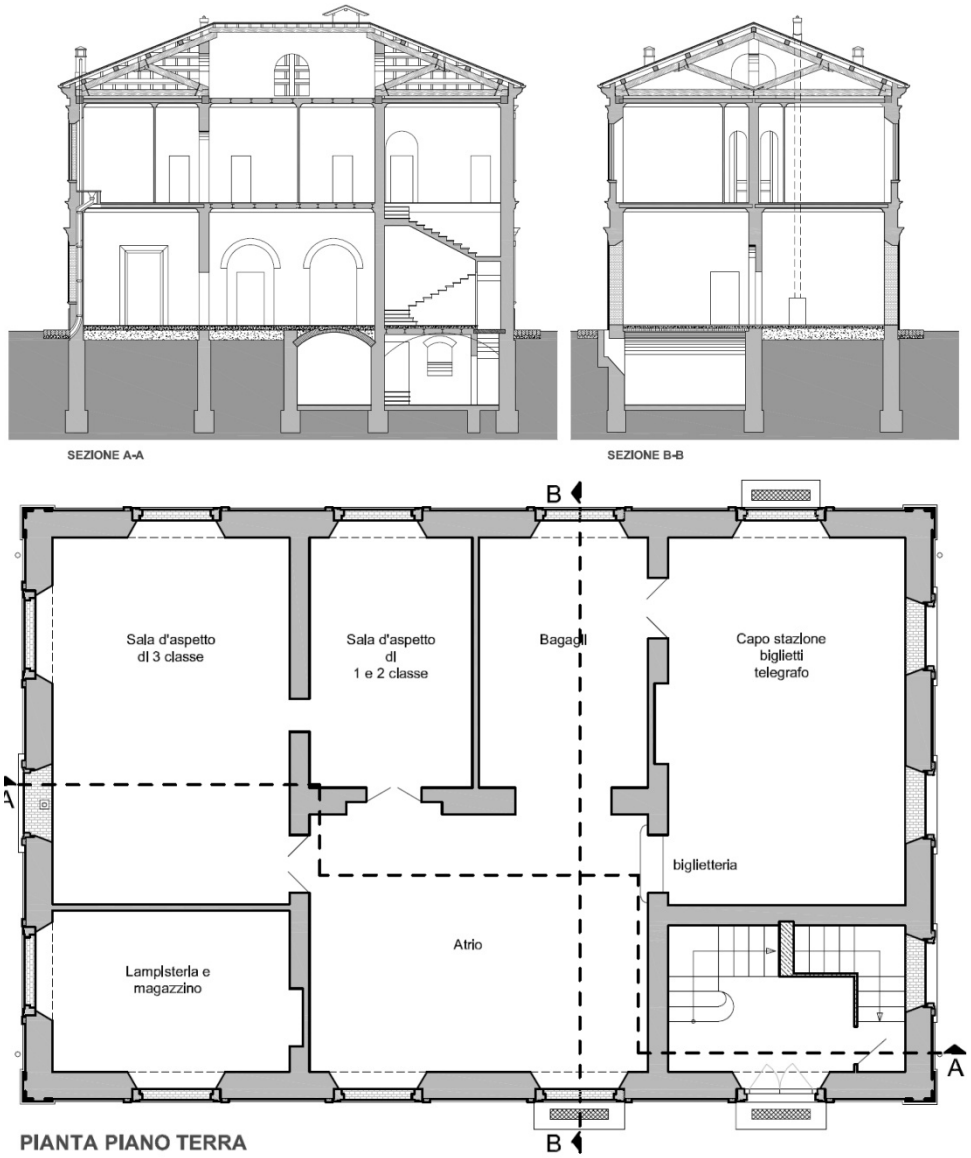
La volumetria VPP di ogni stazione ammonta a circa 1.400 metri cubi, mentre i magazzini merci, sempre presenti, si attestano intorno ai 1.000 metri cubi.

Sono altresì sempre presenti i “cessi” così letteralmente chiamati anche nelle indicazioni originali ancora visibili.

A lato gli schemi grafici originali.

Lo stato di conservazione è molto compromesso, come dimostrano le fotografie riportate alla pagina precedente ed i lavori di ripristino comportano anche significativi interventi statici e strutturali.

Per la analisi di valutazione complessiva si rinvia al successivo paragrafo 5.3.



COMUNE	PROVINCIA	FABBRICATO VIAGGIATORI	FABBRICATO MERCI	FABBRICATO CESSI	STATO ATTUALE
OSTIGLIA	MANTOVA	SI	SI	SI	NON IN USO
CASALEONE	VERONA	SI	SI		NON IN USO
CEREA		SI	SI		NON IN USO
MINERBE		SI	SI		NON IN USO
COLOGNA VENETA		SI	SI	SI	NON IN USO
ORGIANO	VICENZA	SI	SI		IN USO
SOSSANO		SI	SI	SI	IN USO
CASTEGNERO		SI	SI	SI	NON IN USO
TREVISO	TREVISO	SI			NON IN USO

Agenzia Entrate

Ufficio Provinciale di Verona - Territorio
Servizi Catastali

Visura storica per immobile

Data: 24/09/2014 - Ora: 17.06.34 Segue

Visura n.: T271057 Pag: 1

Situazione degli atti informatizzati dall'impianto meccanografico al 24/09/2014

Dati della richiesta	**Comune di MINERBE (Codice: F218)**
	Provincia di VERONA
Catasto Fabbricati	**Foglio: 25 Particella: 88 Sub.: 3**

INTESTATO

1	RETE FERROVIARIA ITALIANA - SOCIETA' PER AZIONI con sede in ROMA	01585570581*	(1) Proprieta' per 1000/1000

Unità immobiliare dal 23/03/2010

N.	DATI IDENTIFICATIVI				DATI DI CLASSAMENTO							DATI DERIVANTI DA
	Sezione Urbana	Foglio	Particella	Sub	Zona Cens.	Micro Zona	Categoria	Classe	Consistenza		Rendita	
1		25	88	3			A/3	1	4,5 vani		Euro 109,23	VARIAZIONE NEL CLASSAMENTO dal 23/03/2010 n. 11432.1/2010 in atti dal 23/03/2010 (protocollo n. VR0099778) VARIAZIONE DI CLASSAMENTO
Indirizzo	VIALE UNGHERIA piano: 1;											
Annotazioni	classamento e rendita non rettificati entro dodici mesi dalla data di iscrizione in atti dalla dichiarazione (D.M. 701/94)											

Situazione dell'unità immobiliare dal 23/03/2009

N.	DATI IDENTIFICATIVI				DATI DI CLASSAMENTO							DATI DERIVANTI DA
	Sezione Urbana	Foglio	Particella	Sub	Zona Cens.	Micro Zona	Categoria	Classe	Consistenza		Rendita	
1		25	88	3			A/3	1	4,5 vani		Euro 109,23	DIVISIONE dal 23/03/2009 n. 11369.1/2009 in atti dal 23/03/2009 (protocollo n. VR0100428) DIVISIONE
Indirizzo	, VIALE UNGHERIA piano: 1;											
Annotazioni	classamento e rendita proposti (D.M. 701/94)											

Situazione degli intestati dal 23/03/2009

N.	DATI ANAGRAFICI	CODICE FISCALE	DIRITTI E ONERI REALI
1	FERROVIE DELLO STATO S.P.A. - PIAZZA CROCE ROSSA 1 con sede in ROMA	01008081000	(1) Proprieta' fino al 21/04/2001
DATI DERIVANTI DA	DIVISIONE dal 23/03/2009 n. 11369.1/2009 in atti dal 23/03/2009 (protocollo n. VR0100428) Registrazione: DIVISIONE		

* Codice Fiscale Validato in Anagrafe Tributaria

Università degli Studi di Padova ICEA GREEN TOUR Verde in movimento

La stazione di Casaleone, come molte altre, è localizzata in aperta campagna per agevolare gli agricoltori nella consegna delle merci ai mercati cittadini.

5.3 VALUTAZIONE DELLE AREE DA ACQUISIRE

5.3.1 Valore stimato dei terreni

Il criterio che viene usato per la valutazione delle aree da acquistare fa puntuale riferimento agli usuali metodi dell' Estimo convenzionale più comunemente detto ***Estimo catastale*.**

In questo particolare caso di stima non possono però essere tralasciate anche considerazioni afferenti alle finalità del Progetto Strategico, come si dirà più oltre.

Buona parte del tracciato da acquistare attraversa territori vasti della pianura vicentina e veronese, con destinazione prevalentemente agricola.

Molto spesso il sedime è ancora costituito dalla massicciata ferroviaria, cosiddetta in *sede propria*.

Il manufatto, in genere è abbastanza integro nella sua sezione originaria e denota solidità, ma proprio questa solidità esclude nel modo più assoluto un qualsiasi uso agricolo.

Il rilevato risulta per la maggior parte dei casi realizzato con "pietriscone spezzato ad uso ferroviario" di pezzatura considerevole, risulta completamente ricoperto da arbusti e piante infestanti.

I manufatti per il superamento di fossi o piccoli corsi d'acqua sono quasi sempre distrutti o in grave stato di degrado.

La fonte ufficiale di informazione per la determinazione dei valori dei terreni è costituita dai bollettini dei Valori Agricoli Medi regolamentati dalla normativa:

- D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327 art. 40-42 "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità (testo A)"
- L. 22.10.1971 n. 865 art. 16 "Programmi e coordinamento dell'edilizia residenziale pubblica, norme sulla espropriazione per pubblica utilità"

Il valore agricolo medio è determinato ogni anno, entro il 31 gennaio, dalla Commissione Provinciale Espropri nell'ambito delle singole regioni agrarie.

Si riportano di seguito, per consultazione diretta, i bollettini delle Provincie interessate dal tracciato con evidenziati i comuni censuari e le caratteristiche del terreno che hanno consentito una prima valutazione.

Nella foto a lato, terreno con sedime recuperabile. In fondo la coltivazione che lo ha completamente attraversato con conseguente asporto del manufatto.

A lato in alto, tratto con massicciata in pietriscone ferroviario e, in basso, uno dei tanti ponti mancanti

Ufficio del territorio di MANTOVA

Data: 21/03/2014
Ora: 11.35.30

Valori Agricoli Medi della provincia

Annualità 2014

Dati Pronunciamento Commissione Provinciale

n.2 del 29/01/2014

Pubblicazione sul BUR

n.- del -

	REGIONE AGRARIA N°: 3 - SUBZONA C REGIONE AGRARIA N. 3/C Comuni di: OSTIGLIA, SERRAVALLE A PO, SUSTINENTE, VILLIMPENTA				**REGIONE AGRARIA N°: 4** REGIONE AGRARIA N. 4 Comuni di: BOZZOLO, COMMESSAGGIO, DOSOLO, GAZZUOLO, MARCARIA, POMPONESCO, RIVAROLO MANTOVANO, SABBIONETA, SAN MARTINO DALL`ARGINE, VIADANA			
COLTURA	**Valore Agricolo (Euro/Ha)**	**Sup. > 5%**	**Coltura più redditizia**	**Informazioni aggiuntive**	**Valore Agricolo (Euro/Ha)**	**Sup. > 5%**	**Coltura più redditizia**	**Informazioni aggiuntive**
BOSCO CEDUO	16000,00				16000,00			
BOSCO D`ALTO FUSTO	38000,00							
BOSCO MISTO	20000,00				20000,00			
CANNETO	16500,00				8000,00			
FRUTTETO	56000,00			2-"BIOLOGICO" - SE CERTIFICATO + 20% RISPETTO ALLA CORRISPONDENTE COLTURA NORMALE)	65000,00			2-"BIOLOGICO" - SE CERTIFICATO + 20% RISPETTO ALLA CORRISPONDENTE COLTURA NORMALE)
FRUTTETO I.G.P.	67000,00				78000,00			3-"BIOLOGICO" - SE CERTIFICATO IN ZONA IGP/DOC HA IL VALORE DELLA STESSA COLTURA IGP/DOC)
INCOLTO PRODUTTIVO	10000,00				9000,00			
ORTO IRRIGUO	56500,00				48000,00			
PIOPPETO	40000,00			1-IL SOPRASSUOLO VIENE STIMATO A PARTE)	38000,00			1-IL SOPRASSUOLO VIENE STIMATO A PARTE)

Ufficio del territorio di VERONA

Data: 25/03/2014
Ora: 11.08.38

Valori Agricoli Medi della provincia

Annualità 2013

Dati Pronunciamento Commissione Provinciale

n.- del 03/12/2013

Pubblicazione sul BUR

n.- del -

REGIONE AGRARIA N°: 9

PIANURA DI LEGNAGO

Comuni di: ANGIARI, BEVILACQUA, BONAVIGO, BOSCHI SANT'ANNA, CASALEONE, CASTAGNARO, CEREA, CONCAMARISE, GAZZO VERONESE, LEGNAGO, MINERBE, ROVERCHIARA, SANGUINETTO, SAN PIETRO DI MORUBIO, TERRAZZO, VILLA BARTOLOMEA

REGIONE AGRARIA N°:

COLTURA	Valore Agricolo (Euro/Ha)	Sup. > 5%	Coltura più redditizia	Informazioni aggiuntive	Valore Agricolo (Euro/Ha)	Sup. > 5%	Coltura più redditizia	Informazioni aggiuntive
BOSCO CEDUO	8220,00							
CANNETO	15240,00							
FRUTTETO IRRIGUO	94280,00			2-IN PRESENZA DI IMPIANTO DI ACTINIDIA INTENSIVO, SI APPLICA LA MAGGIORAZIONE DEL 30%) 9-ESTENSIONE DELLA MAGGIORAZIONE, SINO AD UN MASSIMO DEL 30%, A TUTTI I FRUTTETI CON CARATTERISTICHE DI INTENSIVITA.)				
FRUTTETO MEDIA INTENSITA	68850,00							
INCOLTO IMPRODUTTIVO	9630,00			3-TERRENO STERILE O DI FERTILITA TANTO LIMITATA DA NON ESSERE SUSCETTIBILE DI CONVENIENTE COLTIVAZIONE)				

Ufficio del territorio di VERONA

Data: 25/03/2014
Ora: 11.08.38

Valori Agricoli Medi della provincia

Annualità 2013

Dati Pronunciamento Commissione Provinciale

n.- del 03/12/2013

Pubblicazione sul BUR

n.- del -

	REGIONE AGRARIA N°: 7 PIANURA VERONESE ALPONE GUA Comuni di: ALBAREDO D`ADIGE, ARCOLE, BELFIORE, CALDIERO, COLOGNA VENETA, COLOGNOLA AI COLLI, VERONELLA, LAVAGNO, PRESSANA, ROVEREDO DI GUA`, SAN BONIFACIO, ZIMELLA				**REGIONE AGRARIA N°: 8** PIANUR VERONESE DEL TARTARO Comuni di: BOVOLONE, ERBE`, ISOLA DELLA SCALA, ISOLA RIZZA, NOGARA, NOGAROLE ROCCA, OPPEANO, RONCO ALL`ADIGE, SALIZZOLE, SORGA`, TREVENZUOLO			
COLTURA	**Valore Agricolo (Euro/Ha)**	**Sup. > 5%**	**Coltura più redditizia**	**Informazioni aggiuntive**	**Valore Agricolo (Euro/Ha)**	**Sup. > 5%**	**Coltura più redditizia**	**Informazioni aggiuntive**
BOSCO CEDUO	8820,00				8220,00			
CANNETO					15240,00			
CASTAGNETO	21670,00							
FRUTTETO IRRIGUO	101030,00			2-IN PRESENZA DI IMPIANTO DI ACTINIDIA INTENSIVO, SI APPLICA LA MAGGIORAZIONE DEL 30%) 9-ESTENSIONE DELLA MAGGIORAZIONE, SINO AD UN MASSIMO DEL 30%, A TUTTI I FRUTTETI CON CARATTERISTICHE DI INTENSIVITA.)	94280,00			2-IN PRESENZA DI IMPIANTO DI ACTINIDIA INTENSIVO, SI APPLICA LA MAGGIORAZIONE DEL 30%) 9-ESTENSIONE DELLA MAGGIORAZIONE, SINO AD UN MASSIMO DEL 30%, A TUTTI I FRUTTETI CON CARATTERISTICHE DI INTENSIVITA.)
FRUTTETO MEDIA INTENSITA	68850,00	SI			68850,00			
INCOLTO IMPRODUTTIVO	9630,00			3-TERRENO STERILE O DI FERTILITA TANTO LIMITATA DA NON ESSERE SUSCETTIBILE DI CONVENIENTE COLTIVAZIONE)	9630,00			3-TERRENO STERILE O DI FERTILITA TANTO LIMITATA DA NON ESSERE SUSCETTIBILE DI CONVENIENTE COLTIVAZIONE)

Ufficio del territorio di VICENZA

Agenzia del Territorio

Data: 20/07/2012
Ora: 13.49.25

Valori Agricoli Medi della provincia

Annualità 2012

Dati Pronunciamento Commissione Provinciale

n.- del 14/12/2011

Pubblicazione sul BUR

n.- del -

REGIONE AGRARIA N°: 9 PIANURA DI LONIGO Comuni di: AGUGLIARO, ALBETTONE, ALONTE, ASIGLIANO VENETO, CAMPIGLIA DEI BERICI, LONIGO, NOVENTA VICENTINA, ORGIANO, POIANA MAGGIORE, SAREGO, SOSSANO				REGIONE AGRARIA N°:			
COLTURA	**Valore Agricolo (Euro/Ha)**	**Sup. > 5%**	**Coltura più redditizia**	**Informazioni aggiuntive**	**Valore Agricolo (Euro/Ha)**	**Sup. > 5%**	**Coltura più redditizia**	**Informazioni aggiuntive**
INCOLTO	28200,00			1-(1) I TERRENI VANNO DIMUNUITI DEL 5% IN COLLINA E DEL 20% IN MOTAGNA.)				
ORTO	124000,00			1-(1) I TERRENI VANNO DIMUNUITI DEL 5% IN COLLINA E DEL 20% IN MOTAGNA.) 2-(2) SE DOTATI DI IMPIANTO FISSO DI IRRIGAZIONE VENGONO AUMENTATI DI 6850 EURO PER ETTARO)				
ORTO SPECIALIZZATO	128700,00							
PASCOLO	29700,00			1-(1) I TERRENI VANNO DIMUNUITI DEL 5% IN COLLINA E DEL 20% IN MOTAGNA.)				
PIOPPETO	62000,00			6-VEDI NOTE (1)- (4) - (9) DELLE ALTRE REGIONI AGRARIE)				

Università degli Studi di Padova
ICEA
GREEN TOUR Verde in movimento

Ufficio del territorio di VICENZA

Agenzia del Territorio

Data: 20/07/2012
Ora: 13.49.25

Valori Agricoli Medi della provincia

Annualità 2012

Dati Pronunciamento Commissione Provinciale

n.- del 14/12/2011

Pubblicazione sul BUR

n.- del -

	REGIONE AGRARIA N°: 5 COLLINE DELL AGNO Comuni di: ARZIGNANO, BROGLIANO, CASTELGOMBERTO, CHIAMPO, CORNEDO VICENTINO, CREAZZO, GAMBELLARA, GAMBUGLIANO, MONTEBELLO VICENTINO, MONTECCHIO MAGGIORE, MONTE DI MALO, MONTEVIALE, MONTORSO VICENTINO, NOGAROLE VICENTINO, SAN PIETRO MUSSOLINO, SAN VITO DI LEGUZZANO, SCHIO (P), SOVIZZO, TRISSINO, ZERMEGHEDO				REGIONE AGRARIA N°: 6 COLLI BERICI Comuni di: ALTAVILLA VICENTINA, ARCUGNANO, BARBARANO VICENTINO, BRENDOLA, CASTEGNERO, GRANCONA, LONGARE, MOSSANO, NANTO, SAN GERMANO DEI BERICI, VILLAGA, ZOVENCEDO			
COLTURA	**Valore Agricolo (Euro/Ha)**	**Sup. > 5%**	**Coltura più redditizia**	**Informazioni aggiuntive**	**Valore Agricolo (Euro/Ha)**	**Sup. > 5%**	**Coltura più redditizia**	**Informazioni aggiuntive**
INCOLTO	24600,00			1-(1) I TERRENI VANNO DIMUNUITI DEL 5% IN COLLINA E DEL 20% IN MOTAGNA.)	24600,00			1-(1) I TERRENI VANNO DIMUNUITI DEL 5% IN COLLINA E DEL 20% IN MOTAGNA.)
ORTO	124000,00			1-(1) I TERRENI VANNO DIMUNUITI DEL 5% IN COLLINA E DEL 20% IN MOTAGNA.) 2-(2) SE DOTATI DI IMPIANTO FISSO DI IRRIGAZIONE VENGONO AUMENTATI DI 6850 EURO PER ETTARO)	124000,00			1-(1) I TERRENI VANNO DIMUNUITI DEL 5% IN COLLINA E DEL 20% IN MOTAGNA.) 2-(2) SE DOTATI DI IMPIANTO FISSO DI IRRIGAZIONE VENGONO AUMENTATI DI 6850 EURO PER ETTARO)

Università degli Studi di Padova
ICEA
GREEN TOUR Verde in movimento

Ufficio del territorio di VICENZA

Agenzia del Territorio

Data: 20/07/2012
Ora: 13.49.25

Valori Agricoli Medi della provincia

Annualità 2012

Dati Pronunciamento Commissione Provinciale

n.- del 14/12/2011

Pubblicazione sul BUR

n.- del -

REGIONE AGRARIA N°: 7

PIANURA DI VICENZA

Comuni di: CALDOGNO, COSTABISSARA, DUEVILLE, ISOLA VICENTINA, MALO, MARANO VICENTINO, MONTECCHIO PRECALCINO, MONTICELLO CONTE OTTO, THIENE, VICENZA, VILLAVERLA, ZANE`

REGIONE AGRARIA N°: 8

PIANURA DEL BASSO ASTICO

Comuni di: BOLZANO VICENTINO, BRESSANVIDO, CAMISANO VICENTINO, CARTIGLIANO, CASSOLA, GRISIGNANO DI ZOCCO, GRUMOLO DELLE ABBADESSE, MASON VICENTINO, MONTEGALDA, MONTEGALDELLA, MUSSOLENTE, NOVE, POZZOLEONE, QUINTO VICENTINO, ROSA`, ROSSANO VENETO, SANDRIGO, SCHIAVON, TEZZE SUL BRENTA, TORRI DI QUARTESOLO

COLTURA	Valore Agricolo (Euro/Ha)	Sup. > 5%	Coltura più redditizia	Informazioni aggiuntive	Valore Agricolo (Euro/Ha)	Sup. > 5%	Coltura più redditizia	Informazioni aggiuntive
FRUTTETO MEDIA INTENSIVITA	104500,00			1-(1) I TERRENI VANNO DIMUNUITI DEL 5% IN COLLINA E DEL 20% IN MOTAGNA.) 2-(2) SE DOTATI DI IMPIANTO FISSO DI IRRIGAZIONE VENGONO AUMENTATI DI 6850 EURO PER ETTARO)	104500,00			1-(1) I TERRENI VANNO DIMUNUITI DEL 5% IN COLLINA E DEL 20% IN MOTAGNA.) 2-(2) SE DOTATI DI IMPIANTO FISSO DI IRRIGAZIONE VENGONO AUMENTATI DI 6850 EURO PER ETTARO)
INCOLTO	28200,00			1-(1) I TERRENI VANNO DIMUNUITI DEL 5% IN COLLINA E DEL 20% IN MOTAGNA.)	28200,00			1-(1) I TERRENI VANNO DIMUNUITI DEL 5% IN COLLINA E DEL 20% IN MOTAGNA.)
ORTO	124000,00			1-(1) I TERRENI VANNO DIMUNUITI DEL 5% IN COLLINA E DEL 20% IN MOTAGNA.) 2-(2) SE DOTATI DI IMPIANTO FISSO DI IRRIGAZIONE VENGONO AUMENTATI DI 6850 EURO PER ETTARO)	124000,00			1-(1) I TERRENI VANNO DIMUNUITI DEL 5% IN COLLINA E DEL 20% IN MOTAGNA.) 2-(2) SE DOTATI DI IMPIANTO FISSO DI IRRIGAZIONE VENGONO AUMENTATI DI 6850 EURO PER ETTARO)

Università degli Studi di Padova
ICEA
GREEN TOUR Verde in movimento

Ufficio del territorio di TREVISO

Data: 12/04/2013
Ora: 10.34.22

Valori Agricoli Medi della provincia

Annualità 2013

Dati Pronunciamento Commissione Provinciale

n. del

Pubblicazione sul BUR

n. del

REGIONE AGRARIA N°: 7 PIANURA DI TREVISO Comuni di: BREDA DI PIAVE, CARBONERA, CASALE SUL SILE, CASIER, SILEA, MOGLIANO VENETO, MONASTIER DI TREVISO, MORGANO, PREGANZIOL, QUINTO DI TREVISO, RONCADE, SAN BIAGIO DI CALLALTA, TREVISO, ZENSON DI PIAVE, ZERO BRANCO	REGIONE AGRARIA N°:

COLTURA	Valore Agricolo (Euro/Ha)	Sup. > 5%	Coltura più redditizia	Informazioni aggiuntive	Valore Agricolo (Euro/Ha)	Sup. > 5%	Coltura più redditizia	Informazioni aggiuntive
FRUTTETO	100000,00							
FRUTTETO IRRIGUO INTENSIVO	120000,00							
INCOLTO PRODUTTIVO	22000,00			2-(1)I VALORI TABELLARI VANNO DIMINUITI DEL 20% SE I TERRENI SI TROVANO IN ZONA COLLINARE(ALTITUDINE COMPRESA TRA I 301 E I 500 METRI S.L.M.) E DIMINUITI DEL 40% SE I TERRENI SI TROVANO IN ZONA MONTANA (ALTITUDINE SUPERIORE A 500 METRI S.L.M.) RIFERIMENTO AL PUNTO PIU BASSO DELL APPEZZAMENTO.)				
ORTO	120000,00							

Assunto il principio che il più probabile valore di un bene, in particolare dei terreni, è un dato che "il mercato" o comunque la realtà economica circostante mette a disposizione, in questo specifico caso, deve essere preso in considerazione anche il principio di valutazione che tiene conto delle destinazioni, in questo caso di valenza pubblica, del bene da valutare, derivanti da Leggi e regolamenti sovraordinati.

Nello specifico l'ex sedime della Treviso-Ostiglia è oggetto di numerose leggi riportate al paragrafo 3.5.

Particolare rilevanza riveste **la Legge Regionale del Veneto del 24 dicembre 1999, n. 61 (BUR n. 112/1999):** Norme per l'acquisizione dei sedi ferroviarie dismesse. Si riporta per esteso l'Art. 1 Finalità.

1. ***Al fine di consentire l'utilizzazione, per interventi di pubblico interesse, di aree del territorio regionale già sedi di linee ferroviarie oggi dismesse ovvero di immobili di pertinenza ferroviaria non più utilizzati,****la Giunta regionale è autorizzata a promuovere la conclusione di accordi di programma ai sensi dell'art. 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142 con gli enti locali, enti gestori di aree protette interessati e con i soggetti proprietari.*
2. *Negli accordi di programma di cui al comma 1 vengono definiti la quota di cofinanziamento a carico regionale, entro il limite dell'ottanta per cento della spesa prevista, i tempi e le modalità di intervento, nonché le competenze e gli oneri a carico di ciascun ente.*
3. *I criteri per l'ammissione a cofinanziamento regionale degli interventi di cui ai commi precedenti, sono determinati con provvedimento della Giunta regionale, attribuendo priorità, in fase di prima attuazione, all'acquisto di immobili e di sedi ferroviarie dismesse che consentano la realizzazione di percorsi ciclabili di valenza regionale.*
4. ***L'acquisto, anche per stralci successivi****, delle sedi della linea ferroviaria dismessa Treviso-Ostiglia, da parte degli enti di cui al comma 1,* ***è vincolata alla realizzazione di un percorso cicalabile di valenza interprovinciale o regionale.***

Nello specifico ancora la "Via Ostiglia", è individuata negli elaborati del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) adottato nel 2009, confermata nella variante adottata nel 2013 dove si prevedono tutele e valorizzazioni del contesto interessato dal percorso.

Il progetto Strategico G.T. ha valenza sociale di indubbia rilevanza, come esposto al paragrafo 3.2 ed ampiamente ripresa nel capitolo 6.

Che di tale destinazione sociale si debba tenere conto è dimostrato altresì da altre due disposizioni normative generali, che perfettamente si attagliano al caso in esame.

Nel determinare il criterio di valutazione del bene, va ricordato infatti, **l'art.1 comma 6 quater del D.L.25.09.2001 n.351,** *"sui beni immobili non più strumentali alla gestione caratteristica dell'impresa ferroviaria, di proprietà di Ferrovie dello Stato Spa o delle società dalla stessa direttamente o indirettamente controllate, che siano ubicate in aree naturali protette ed in territori sottoposti a vincolo paesaggistico, in caso di alienazione degli stessi è riconosciuto il diritto di prelazione degli enti locali e degli altri soggetti pubblici gestori delle aree protette.* ***I vincoli di destinazione urbanistica degli immobili e quelli peculiari relativi alla loro finalità di utilità pubblica sono parametri di valutazione per la stima del valore di vendita****".*

Da ultimo si è aggiunto il recente **D.L. 31 Maggio 2014 n.83, convertito con Legge 29 Luglio 2014 n.106** "Norme urgenti per la tutela del patrimonio culturale ed il rilancio del turismo" che introduce una previsione di grande interesse legata alla dismissione di caselli e immobili ferroviari dismessi per favorire la realizzazione di percorsi ciclabili.

Si rinvia al paragrafo 7.3 per il testo commentato con considerazioni ed analisi, ma già si può anticipare come la scelta del legislatore sia chiara nel ***subordinare***

il valore di mercato dei beni interessati alla finalità pubblica di valorizzazione turistica.

Le previsioni urbanistiche di tutela che sono state richiamate, gli ambiti di tutela paesaggistica in cui la tratta è inserita, nonché la stessa approvazione del Progetto Strategico secondo i dettami dell'art. 26 della LR 11/2014 concorrono a determinare il valore di stima dell'area in senso **favorevole all'acquirente**.

Si può pertanto affermare,che il più probabile valore complessivo dei terreni pertinenti alla realizzazione del progetto Strategico Regionale Green Tour lungo il tracciato della ex ferrovia Treviso-Ostiglia, non possa essere considerato quello di mero mercato o quello posto a bilancio dall'Ente proprietario, ma debba essere stimato, per le considerazioni sopra esposte, anche alla luce del valore sociale che gli stessi immobili rivestono, oltre che tenere in debito conto i vincoli ambientali ed urbanistici posti sugli immobili.

Queste considerazioni oggettive richiedono la applicazione di un adeguato coefficiente di riduzione da applicare al valore di stima complessiva di prima ipotesi desunto dai dati catastali.

La tabella riporta analiticamente il calcolo di stima dei terreni in disponibilità di acquisto, applicando i parametri riportati nei bollettini ufficiali dei Valori Agricoli Medi provinciali.

1 - Uso del tracciato ad orto, presumibilmente abusivo

2 - Uso del tracciato come strada privata e deposito relativo

COMUNE	PROVINCIA	COMUNE	SUPERFICI ACQUISIBILI (mq)	REGIONE AGRARIA	COLTURA	VALORE AGRICOLO (EURO/HA)	**VALORI (€)**
OSTIGLIA	MANTOVA	OSTIGLIA	92804	3	INCOLTO PRODUTTIVO	€ 10.000,00	€ 92.804,00
TOTALI PROVINCIALI			**92804**				**€ 92.804,00**
CASALEONE / CEREA / LEGNAGO / MINERBE	VERONA	CASALEONE	147953	9	INCOLTO IMPRODUTTIVO	€ 9.630,00	€ 142.478,74
		CEREA	67107				€ 64.624,04
		LEGNAGO	100843				€ 97.111,81
		MINERBE	106089				€ 102.163,71
PRESSANA / COLOGNA VENETA		PRESSANA	34659	7	INCOLTO IMPRODUTTIVO	€ 9.630,00	€ 33.376,62
		COLOGNA VENETA	190257				€ 183.217,49
TOTALI PROVINCIALI			**646908**				**€ 622.972,40**
ORGIANO / SOSSANO	VICENZA	ORGIANO	105279	9	INCOLTO	€ 28.200,00	€ 296.886,78
		SOSSANO	74451				€ 209.951,82
VILLAGA / BARBARANO VICENTINO / MOSSANO / NANTO / CASTEGNERO		VILLAGA	73644	6	INCOLTO	€ 24.600,00	€ 181.164,24
		BARBARANO VICENTINO	34527				€ 84.936,42
		MOSSANO	40857				€ 100.508,22
		NANTO	25842				€ 63.571,32
		CASTEGNERO	48516				€ 119.349,36
MONTEGALDELLA / MONTEGALDA / GRISIGNANO DI ZOCCO		MONTEGALDELLA	9606	8	INCOLTO	€ 28.200,00	€ 27.088,92
		MONTEGALDA	20782				€ 58.605,24
		GRISIGNANO DI ZOCCO	0				€ 0,00
TOTALI PROVINCIALI			**433504**				**€ 1.142.062,32**
TREVISO	TREVISO	TREVISO	6287	7	INCOLTO	€ 22.000,00	€ 13.831,40
TOTALI PROVINCIALI			**6287**				**€ 13.831,40**
TOTALE GENERALE			**1179503**				**€ 1.871.670,12**

Da quanto esposto, con particolare riferimento alle considerazioni di carattere urbanistico, di valenza sociale, di rispetto delle vigenti disposizioni delle Leggi citate si ritiene che il più attendibile valore di acquisto dei terreni di proprietà di RFI utili per la realizzazione del Progetto Strategico Regionale Green Tour possa essere definito con l'applicazione di un coefficiente di riduzione tra il 25% e 27% dell'importo risultante dai Valori Agricoli Medi.

Ne discende il seguente importo complessivo di stima dei terreni:

€ **1.366.319,19 (unmilionetrecentosessantaseimilatrecentodiciannove/19)**

3 - Uso del tracciato come parcheggio

4 - Uso del tracciato come deposito aziendale

5.3.2 Valore stimato degli edifici

La volumetria complessiva degli immobili per ogni stazione lungo il percorso varia da circa 2.500 a circa 3.000 metri cubi. Le stazioni che rivestono ancora un discreto interesse per il Progetto, con un sufficiente grado di conservazione, sono otto, con i relativi magazzini ed annessi.

La tabella riporta il valore per ogni singolo immobile, secondo il criterio di calcolo attualmente riconosciuto come ufficiale, che fa riferimento al valore catastale, riportato nelle visure.

Gli immobili sono catastalmente comprensivi dei terreni di pertinenza; i mappali dei terreni delle stazioni sono invece già stati considerati nella stima precedente relativa ai terreni.

In alcuni casi sono presenti piccoli edifici, adibiti a magazzini o servizi igienici non utilizzabili e in condizioni di degrado ancora maggiore rispetto agli edifici principali elencati: questi non compaiono nell'elenco e non sono stati oggetto di valutazione.

La dizione non in uso significa che l'immobile è abbandonato e non ospita alcuna attività.

La Stazione e gli edifici annessi, a Minerbe

Vista aerea della stazione di Badoere-Levada

COMUNE	PROVINCIA	FABBRICATO VIAGGIATORI	FABBRICATO MERCI	FABBRICATO CESSI	STATO ATTUALE	VALORE CATASTALE	CLASSE	VALORE IMMOBILE
OSTIGLIA	MANTOVA	SI	SI	SI	NON IN USO	€ 247,90	a3	€ 31.235,40
						€ 227,24	a3	€ 28.632,24
CASALEONE	VERONA	SI	SI		NON IN USO	€ 156,23	a4	€ 19.684,98
CEREA		SI	SI		NON IN USO	€ 156,23	a4	€ 19.684,98
MINERBE		SI	SI		NON IN USO	€ 149,77	c2	€ 18.871,02
						€ 109,25	a3	€ 13.765,50
						€ 5,68	c2	€ 715,68
						€ 84,96	a3	€ 10.954,44
COLOGNA VENETA		SI	SI	SI	NON IN USO	€ 113,62	a4	€ 14.316,12
						€ 127,82	a4	€ 16.105,32
						€ 127,82	a4	€ 16.105,32
						€ 156,23	a4	€ 19.684,98
						€ 62,80	c2	€ 7.912,80
						€ 136,34	c2	€ 17.178,84
						€ 202,19	c2	€ 25.475,94
ORGIANO	VICENZA	SI	SI		IN USO	€ 335,70	a4	€ 0,00
						€ 31,76	c2	€ 0,00
						€ 160,10	a4	€ 0,00
SOSSANO		SI	SI	SI	IN USO	€ 101,23	a4	€ 12.754,98
						€ 215,10	a4	€ 27.102,60
						€ 164,49	a4	€ 20.725,74
						€ 92,03	c2	€ 11.595,78
						€ 34,40	c2	€ 4.334,40
CASTEGNERO		SI	SI	SI	NON IN USO	€ 38,63	c2	€ 4.867,38
						€ 206,32	a4	€ 25.996,32
						€ 157,78	a4	€ 19.880,28
						€ 97,09	a4	€ 12.233,34
						€ 86,92	c2	€ 10.951,92
TREVISO	TREVISO	SI			NON IN USO	dato non disponibile	a4	€ 50.000,00
TOTALE STIMATO								**€ 381.213,68**

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA
ICEA
GREEN TOUR Verde in movimento

Da quanto esposto, con particolare riferimento alle considerazioni di carattere urbanistico, di valenza sociale ed anche in questo caso, alle vigenti leggi si ritiene che il più attendibile valore di acquisto dei terreni di proprietà di RFI utili per la realizzazione del Progetto Strategico Regionale Green Tour possa essere definito con l'applicazione di un coefficiente di riduzione tra il 25% e 27%.

Ne discende il seguente importo complessivo di stima degli edifici:

€ **285.910,26 (duecentoottantacinquemilanovecentodieci/26)**

Cura dei dettagli degli edifici originali (Stazione di Casaleone)

5.4 QUADRO ECONOMICO FINALE

5.4.1 Premessa

Prima di affrontare la stesura del Quadro Economico complessivo del Green Tour sono necessarie alcune considerazioni fondamentali che coinvolgono in primis **il tratto 1** individuato nelle mappe di inquadramento complessivo come la Treviso-Ostiglia; secondariamente, ma non per minore importanza anche gli **altri tratti nel complesso**.

Tratto 1

Come risulta dalle analisi precedenti il tracciato viene realizzato per km 59,294 su terreni che andranno acquisiti, con le modalità analizzate al paragrafo 5.6, dal proprietario RFI in base alla stima riportata al cap. 5.3. Per la stesura del Q.E. complessivo si assume pertanto l'importo risultante dalle considerazioni esposte.

Per 1,8 km il tracciato originario non è più disponibile in seguito a realizzazione di strade; necessita pertanto prevedere l'utilizzo di terreni da acquistare sul libero mercato, questo comporta:

- Inserire, presuntivamente la relativa somma nel quadro economico. Nel caso specifico questo importo è stata allocato tra le somme a disposizione del quadro C) del Q.E.

Altri tratti lungo il percorso.

Tra gli obiettivi del progetto uno degli aspetti innovativi e di pregio riguarda la riqualificazione territoriale ed urbana. Al momento non è possibile individuare con precisione i luoghi dove necessita applicare la riqualificazione e tantomeno è valutabile con attendibilità da un punto di vista economico, essendo il percorso molto articolato e lungo ben 820 km, con numerosi casi degni di attenzione per la riqualificazione.

Ne consegue che per questo aspetto non viene esposta una cifra derivante da calcoli ma viene segnalata la opportunità di assegnare una dotazione ad hoc da definire meglio nelle fasi progettuali successive entro un range.

5.4.2 Quadro Economico del Green Tour

Il Q.E. del Progetto Strategico G.T. è stato pertanto costituito dalla combinazione articolata di importi sufficientemente certi per dar corso alla sua realizzazione entro un range individuato nel quadro medesimo e da altre voci che prevedono invece necessariamente una variabilità maggiore conseguente a più opzioni possibili.

Il Q.E. è composto dalle seguenti voci e sottovoci:

A) Acquisizioni

A1)del sedime della ex ferrovia Treviso-Ostiglia di proprietà RFI;

A2) degli edifici di RFI;

B) Costi dei lavori

B1) realizzazione di nuovi ponti ed opere d'arte significative;

B2) restauro di ponti e manufatti esistenti;

B3) realizzazione del tracciato in sede propria;

B4) realizzazione del tracciato acquistando i terreni da privati;

B5) restauro edifici esistenti;

B6) realizzazione di arredo urbano e segnaletica;

B7) oneri per sicurezza;

C) Somme a disposizione

Le voci sono riportate distinte nel Q.E.

Nel seguito si espongono analiticamente le voci che compongono il Q.E. con note per una agevole interpretazione.

A) ACQUISIZIONI

Nota 1: l'importo deriva dal calcolo analitico eseguito secondo i criteri di Estimo Catastale con le valutazioni dei terreni in base alle tabelle VAM. E' stato applicato un coefficiente correttivo che tiene conto delle considerazioni esposte nel capitolo 5.3.

Nota 2:per quanto attiene i fabbricati sono stati individuati solo quelli funzionali al Progetto, tralasciando quelli in uso e quelli inutilizzabili perché troppo degradati. Il valore è stato determinato in base alla categoria catastale ed alla rendita riportata nelle schede ufficiali.

A1) terreni: l'importo di acquisto come da analisi ha un "range"da € 1.366.319,19 a € 1.871.670,00

A2) fabbricati e terreni di pertinenza: l'importo come da analisi ha un "range" da € da 285.910,26 a € 381.213,68.

B) LAVORI

Nota 3: Allo scopo di individuare agevolmente i manufatti, i capitoli da B1 a B4 sono suddivisi per provincia.

Nota 4: relativamente ai ponti e sottopassi per ogni manufatto è stato eseguito un calcolo di pre-dimensionamento al fine di individuare con buona approssimazione tipologia e dimensioni della struttura metallica e relative fondazioni, per determinare il costo più attendibile.

B1) Nuovi ponti ed opere d'arte significative

Nuovi ponti in provincia di Verona:	**luce**	**importo stimato**
1) Casaleone - fiume Tartaro	luce 19 m	€ 95.000,00
2) Casaleone - fiume Tregnone	luce 17 m	€ 87.000,00
3) Casaleone - fiume Menago	luce 22 m	€ 215.000,00
4) Minerbe – fossa Serega	luce 10 m	€ 60.000,00
5) Pressana - fiume Fratta	luce 35 m	€ 324.000,00
6) Cologna Veneta – Strada provinciale	luce 11 m	€ 63.000,00
Totale opere in provincia di Verona		**€ 844.000,00**

Nuovi ponti in provincia di Vicenza:		
7) Mossano - SP 247	luce 18 m	€ 91.000,00
8)Mossano - canale Bisatto	luce 18 m	€ 91.000,00
9) Mossano - strada poderale	luce 8 m	€ 36.000,00
10) Montegaldella struttura in ferro	in elevazione	€ 28.000,00
11) Grisignano di Zocco – scolo Tesinella	luce 18 m	€ 91.000,00
Totale opere in provincia di Vicenza		**€ 337.000,00**

Manufatti in provincia di Treviso		
12) Treviso – sottopasso strada SS53	luce 30 m	€ 190.000,00
13) Treviso – sotto.sso strada com.	luce 40 m	€ 253.000,00
14) Treviso – sovra.sso strada com.	luce 40 m	€380.000,00
Totale opere in provincia di Treviso		**€ 823.000,00**

B2) restauro ponti e manufatti esistenti

Nota 5: si tratta dei manufatti originali della ex ferrovia che con mirato restauro possono assolvere egregiamente alle funzioni di percorso ciclopedonale.

1) Cologna Veneta – ponte	luce 50 m	€ 155.000,00
2) Grisignano di Zocco – ponte	luce 30 m	€ 95.000,00
Totale		**€ 250.000,00**

TotaleB1+B2 opere d'arte nuove **€ 2.004.000,00**

B3 - B4 realizzazione dei percorsi

B3) Realizzazione del tracciato in sede propria.

Nota 6:gli importi sono relativi alla realizzazione dei tracciati utilizzando l'antico sedime ferroviario ancora disponibile;

Nota 7:l'analisi dei costi di realizzazione del percorso è stata attuata con specifico foglio di calcolo per tener conto di tutte le voci di costo, in particolare anche della esecuzione di bonifica bellica di tutte le aree, con una larghezza del percorso pavimentato in materiale naturale variabile da 3 a 6 metri, comprese le aree delle stazioni, ove non diversamente pavimentate.

Provincia di Mantova km. 4,000
Provincia di Verona km. 23,100
Provincia di Vicenza km. 23,280
Provincia di Treviso km. 2,974

B4) Realizzazione del tracciato in sede acquistata presso privati

Nota 8: sono i terreni da acquistare a libero mercato mancando, per alienazione già avvenuta, i sedimi originali di RFI. Valgono le stesse considerazioni della nota 7 con le maggiorazioni del caso.

Provincia di Mantova km. 0,000
Provincia di Verona km. 4,300
Provincia di Vicenza km. 2,000
Provincia di Treviso km. 0,140

Nota 9:il Q.E. riporta per B3+B4 due valori complessivi, in funzione di scelte tecniche di dettaglio su materiali e tecnologie che saranno individuate nel progetto definitivo.

B5) Restauro edifici esistenti

Nota 10: le stime sono state eseguite con foglio di calcolo, analizzando i manufatti e valutando parametricamente il valore a mc v.p.p.degli interventi di restauro e consolidamento necessari. La volumetria complessiva in gioco per la riqualificazione degli immobili in elenco è di oltre 27.000 mc e sono state considerate due ipotesi di grado di finiture con conseguente "range" di costi da € 8.525.000 a € 12.150.000.

B6) Arredo urbano e segnaletica

Nota 11: l'arredo urbano si riferisce in linea di massima, alla collocazione unitaria lungo tutto il tracciato G.T,. utilizzando arredi di nuovo design che connotano il "brand" del progetto, sono proposti da designer appositamente per il G.T. Analogamente la segnaletica, dovrà connotarsi univoca lungo tutto il percorso, pur prevedendo l'inserimento coordinato e condiviso di particolari informazioni di carattere locale o di percorsi e siti di rilevanza.

L'importo con l'analisi estesa a tutto il percorso viene individuato con i valori da € 3.450.000 a €3.950.000.

B7) Oneri per sicurezza

Nota 12:variano a seconda delle somme derivanti dai precedenti costi.

C) SOMME A DISPOSIZIONE

Nota 13: vengono riportate tutte le voci che concorrono a formare le somme a disposizione in un Q.E. di carattere generale. Non sono state esposte in dettaglio in quanto direttamente relazionate ai valori del quadro precedente: acquisizioni, opere strutturali, opere di viabilità, arredi, ecc.

Il Quadro Economico complessivo delle opere del progetto Green Tour risulta il seguente:

QUADRO ECONOMICO COMPLESSIVO DELLE OPERE PROGETTO GREEN TOUR			
		Range 1	Range 2
A	**Acquisizioni**		
A1	costi di acquisizione sedime da RFI	€ 1.366.319,19	€ 1.871.670,00
A2	costi di acquisizione edifici da RFI	€ 285.910,26	€ 381.213,68
	Totale A	**€ 1.652.229,45**	**€ 2.252.883,68**
B	**Lavori**		
B1 - B2	opere d'arte	€ 2.254.000,00	€ 2.254.000,00
B3 - B4	realizzazione dei percorsi	€ 10.157.500,00	€ 11.157.500,00
B5	restauro edifici	€ 8.525.000,00	€ 12.150.000,00
B6	arredo urbano e segnaletica	€ 3.450.000,00	€ 3.950.000,00
	Totale B1 - B6	€ 24.386.500,00	€ 29.511.500,00
B7	Oneri per sicurezza	€ 735.000,00	€ 885.000,00
	Totale B	**€ 25.121.500,00**	**€ 30.396.500,00**
C	**Somme a disposizione**		
C1	Rilievi, accertamenti ed indagini (IVA esclusa)		
	Rilievo planoaltimetrico		
C2	Indagini geologiche		
C3	Verifica della necessità di Bonifica bellica		
C4	Bonifica inquinanti solidi e liquidi		
C5	Allacciamenti (IVA esclusa)		
C6	Imprevisti		
C7	Accordi bonari ed imprevisti		
C8	Spese per pareri Enti		
C9	Spese per convenzione con RFI		
C10	Spese tecniche relative a:		
	Progettazione,coordinamento sicurezza in fase di		
	progettazione, direzione lavori, coordin. sicur.za		
	in esecuzione, assistenza, contabilità		
	Incentivo art.92 D.Lgs 163/2006		
	Collaudi		
	Totale C1 - C10	€ 4.000.000,00	€ 4.500.000,00
C11	Somme per comunicazione e pubblicità	€ 2.000.000,00	€ 2.500.000,00
	Totale C	**€ 6.000.000,00**	**€ 7.000.000,00**
D	**IVA ed altre imposte**		
D1	IVA 10 % su B	€ 2.512.150,00	€ 3.039.650,00
D2	IVA 22 % su C	€ 1.260.000,00	€ 1.470.000,00
	Totale D	**€ 3.772.150,00**	**€ 4.509.650,00**
E	**Oneri previdenziali su C 10**	**€ 125.000,00**	**€ 130.000,00**
F	**Totale somme a disposizione C+D+E**	**€ 9.897.150,00**	**€ 11.639.650,00**
	Totale A+B+C+D+E+F	**€ 36.670.879,45**	**€ 44.289.033,68**

5.4.3 Nodi VERDI

Con il termine di "Nodi Verdi" del Green Tour, ampiamente trattati al paragrafo 7.3 si fa riferimento agli ambiti di intersezione, connessione di differenti **dorsali green** (pedonali, ciclabili, fluviali, a cavallo).
Si tratta quindi di incroci intermodali di *mobilità sostenibile slow.* Nell'intero Green Tour ne sono stati identificati complessivamente **33 all'interno delle tre Regioni.**

Tali ambiti sono suscettibili di interventi di **valorizzazione e potenziamento** in termini di opere e strutture dedicate alla **salute**, al **turismo**, alla **green economy**, alla **mobilità lenta** e possono essere di fatto considerati come le "**Porte**" di accesso, tutte possibili, al sistema Green Tour: I Nodi possono essere caratterizzati, modellati e tematizzati in relazione al network complessivo o focalizzati maggiormente sulla loro particolarità.

Naturalmente i "Nodi" dovranno prima mettere a sistema le attività/infrastrutture preesistenti per ottimizzare l'offerta di servizi già eventualmente attiva.

Ad esempio i "Nodi Verdi" potrebbero prevedere nel loro ambito:

a) Punti Tematici di Accesso al G.T.

- parcheggio scambiatore auto/bici/barca/cavallo
- area di sosta attrezzata picnic
- area sosta camper-Family Camper Resort
- punto noleggio/riparazione bici-barca
- punto ristoro di piccole dimensioni (Osteria senza Oste)

b) Oasi Naturali e/o Boschi "Carbon Sink" quali focus del Bosco Lineare "Clorofilla"

- rigenerazione ecologica di aree naturali (esempio di *best practique* Oasi Cervara)
- Boschi planiziali di nuovo impianto, con funzione di "pozzi di assorbimento carbonio" in sinergia con il Grande Bosco Lineare "Clorofilla" in fregio all'Ostiglia
- Bosco Avventura - Bosco Sportivo
- Bosco dei Frutti Dimenticati

c) Infrastrutture Anfibie

- approdi fluviali
- piccole infrastrutture per canoe e kayak
- Stazioni scientifico-didattiche-paesaggistiche palafitticole

d) Diecimila Passi

- itinerari tabellati e attrezzati per il movimento
- punti intelligenti per misurare i benefici del movimento

Per la comprensione di ciascuna caratteristica dei "Nodi Verdi" si deve fare riferimento alle schede descrittive allegate al paragrafo 7.3.2.

Nel quadro economico complessivo deve entrare anche la dotazione *indicativa* per la realizzazione, almeno dei principali Nodi Verdi intesi come quelli in cui c'è la maggior confluenza di percorsi ed il maggiore flusso previsto di utenti e turisti, in modo da consentire una vera ***intermodalità lenta*** ed una originalità di percorsi.

La scheda a pagina seguente riporta tutti INodi Verdi, distinti per comune, con indicate le intersezioni di ciascuno.

Si nota che 6 sono i nodi verdi che hanno tutte 4 le tipologie di percorsi previsti nel G.T.,che si intersecano.

E ben 12 quelli che presentano tre tipi di intersezioni.

La somma ritenuta necessaria per la realizzazione di almeno una ventina di Nodi Verdi" è valutabile in un range tra i 3 e i 5 Milioni di €.

La realizzazione di un Nodo Verde è anche fonte di nuove attività relazionate con il turismo, i servizi alla mobilità lenta, l'assistenza ai fruitori, ecc.

SCHEDA RIASSUNTIVA “NODI VERDI”									
RIF	DORSALE	PROV.	COMUNE	MODALITA’				COSTO (MIN/MAX)	
				CAM	PED	CAV	NAV		
01	1	MN	OSTIGLIA					€ 3.000.000,00	€ 5.000.000,00
02			OSTIGLIA						
03		VR	CASALEONE						
04			LEGNAGO						
05			PRESSANA						
06			COLOGNA VENETA						
07		VI	MOSSANO						
08			MONTEGALDA-MONTEGALDELLA						
09			GRISIGNANO DI ZOCCO						
10		PD	CURTAROLO						
11			SAN GIORGIO DELLE PERTICHE						
12			LOREGGIA						
13			TREBASELEGHE						
14		TV	MORGANO						
15			QUINTO DI TREVISO						
16			TREVISO						
17			TREVISO						
18	2	TV-VE	RONCADE – QUARTO D’ALTINO						
19			RONCADE – QUARTO D’ALTINO						
20		VE	QUARTO D’ALTINO						
21			MUSILE DI PIAVE						
22			JESOLO						
23			JESOLO						
24			CHIOGGIA						
25		RO	ROSOLINA						
26	3		PAPOZZE						
27			POLESELLA						
28			OCCHIOBELLO						
29			OCCHIOBELLO						
30	1		CASTELNOVO BARIANO						
31	5	FE	MESOLA						
32			COMACCHIO						
33			FERRARA						

5.4.4 Ulteriori considerazioni

5.4.4.1 Rigenerazione Territoriale

E' obbligo ricordare nella fase di analisi dei costi per realizzare il Progetto Strategico, che lo stesso, tra i suoi obiettivi principali, annovera **la rigenerazione urbana;** una volta individuate le aree di intervento, necessitano i fondi per la attuazione.

In un territorio ampio come quello in oggetto è quasi impossibile individuare nella fase di progetto di fattibilità,, che ha il compito di fornire indirizzi, le aree specifiche ed anche determinare la relative somme necessarie.

Si ritiene più corretto ed attendibile rinviare la quantificazione esatta al momento della stesura delle fasi progettuali più dettagliate. E' comunque opportuno prevedere in questa fase che prevede anche la candidatura del Progetto Strategico per l'ottenimento di fondi europei, una verosimile ipotesi di necessità finanziaria che in prima analisi di rigenerazione può essere individuata con un'adeguata "riforestazione dei percorsi", necessaria anche da un punto di vista sia ambientale che di arredo. Si ritiene indispensabile inserire pertanto un capitolo di spesa per la piantumazione di siepi, alberi autoctoni, specie fruttifere dimenticate, bosco planiziale di importo complessivo per tutto il Green Tour indicativamente dai € 4.000.000 ai € 6.500.000 di euro.

Le due immagini prese a campione evidenziano come anche un tracciato pur in ambiente di aperta campagna, necessiti di un "arredo verde naturale" che rende il percorso decisamente più gradevole.

5.4.4.2 Clorofilla, il grande bosco lineare del “Green Tour”

In stretto collegamento con le funzioni strategiche del progetto Green Tour, si propone di individuare anche una rigenerazione naturalistica e paesaggistica del lungo tracciato da Grisignano ad Ostiglia, in perfetta adiacenza lungo il sedime da acquisire della storica ferrovia dismessa.

Tracciato che, come riportato nella fotografia della pagina precedente è molto spesso in un ambiente naturale integro, ma altrettanto privo di una **"quinta verde qualificata"** attorno ad esso.

Il tratto a cui si fa riferimento è quello interamente da realizzare ed acquistare, meno antropizzato, con meno vincoli edificatori ed aree artigianali, industriali a ridosso del percorso; un tratto lungo **64.000 metri.** Ipotizzando di realizzare una fascia dalla sagoma articolata di larghezza dai 90 ai 120 metri a fianco del tracciato, ne derivano 900 ettari di territorio agricolo riconvertito a “bosco” dove potrebbero essere messe a dimora oltre 450.000 piante: la scelta dovrebbe cadere, ovviamente, in buona parte su roveri, roverelle, olmi ed altre piante autoctone, ricreando un discreto bosco planiziale di cui la Regione Veneto anticamente andava fiera.

La cura e coltivazione del bosco oltre a creare un utilissimo habitat per animali e costituire un grande polmone verde rappresenta anche fonte di guadagno per i proprietari dei terreni con il legname pregiato che viene ricavato con la regolare gestione pianificata e la supervisione del Corpo Forestale dello Stato.

I finanziamenti europei 2014-2020 prevedono appositi assi in tema di riforestazione dei territori.

A questo va aggiunto il notevolissimo aiuto a migliorare la qualità dell'aria e, di conseguenza, il benessere e la salute che sono gli altri assi portanti del progetto.

Per il Grande Bosco Lineare che accompagna il tracciato del Green Tour-Ostiglia si suggerisce che venga adottato il nome di **"Clorofilla":**un segno di osservanza e rispetto per questo pigmento presente nelle foglie di alberi e arbusti, che ne permette la **fotosintesi clorofilliana**, quale azione "chiave" per liberare **ossigeno** che permette a tutti gli esseri viventi di respirare.

Nel cap. 8 "Condivisione" è ampiamente illustrata la **strategia** che il gruppo di lavoro del Green Tour ha escogitato per "catturare" l'attenzione dei Sindaci, dei cittadini, dei funzionari pubblici e della stampa per far pienamente comprendere il progetto stesso.

Dalla foglia di Quercia assunta a "marchio" progettuale al *brand* divulgato durante i *road-show* in giro per il Veneto ove si parlava "dell'Energia delle Foglie" ovvero **100 terawatt** (6 *volte di quanto consuma la civiltà umana*) generate esclusivamente mediante il sole attraverso tutte le foglie del pianeta.

Veneto Agricoltura potrebbe essere il partner Regionale qualificato e più idoneo per realizzare questo **grande ed unico progetto di Bosco di Pianura.**

Nelle immagini riportate, sopra e a lato, si può notare la grande valenza ambientale e paesaggistica del Lungo Corridoio Boscato in fregio al sedime dismesso della storica ferrovia Ostiglia. Ove il "Bosco Lineare" è ancora integro - come nel caso qui raffigurato presso Quinto di Treviso - i benefici territoriali sono forti e duraturi in termini di microclima, mobilità sostenibile e corridoio ecologico.

Via Francesco Baracca
Via O. Tenni

5.4.4.3 Valigie dei Sogni

Nel corso delle numerose azioni di coinvolgimento del Territorio, attuate durante la stesura del presente Progetto Strategico, al fine di spiegare le finalità e gli obiettivi dello stesso, è stata consegnata agli Amministratori locali, la così detta ”valigia dei sogni”.

Sindaci ed Amministratorisono stati invitati a porre per iscritto, quelle che secondo loro erano le necessità più pertinenti, più urgenti, più opportune, più vicine al Progetto Green Tour, nel territorio da loro amministrato.

Non tutti i comuni hanno fatto pervenire i loro *“desideri”* al Coordinatore Regionale del Progetto Strategico, ma nei confronti di coloro che hanno interpretato con convinzione l’iniziativa, candidandosi con la presentazione dei loro progetti locali alle possibili fonti di finanziamento, è doveroso tenerne conto in questa sede.

Nella pagina successiva la scheda delle istanze pervenute, ordinate per obiettivi.

Hanno risposto con proposte e richieste solo 7 comuni ed alcune associazioni private.

Le istanze sono state riassunte in modo estremamente sintetico nella scheda a lato e si possono riassumere ulteriormente come segue.

- buona parte delle richieste dei comuni vertono su sistemi di collegamento ed intermodalità tra i mezzi di trasporto;
- in particolare bici e percorsi lungo i canali.
- un altro aspetto di rilevanza esprime l'esigenza di ricostruire ambiti territoriali qualificati con il recupero e realizzazione di boschi, valorizzazione delle zone umide e manufatti a servizio.

Considerato che la riqualificazione del territorio in generale costituisce uno degli assi portanti del Progetto si ritiene utile considerare una somma da € 2 milioni a € 3,5 milioni per risolvere le difficoltà di intermodalità, comunicazione, per dar corso agli interventi di carattere ambientale.

VALIGIA DEI SOGNI	
COMUNE E/O ALTRO SOGGETTO	**DESCRIZIONE**
ARIANO POLESINE (RO)	Vengono richiesti particolari interventi di collegamento mediante ponti o passerelle nella zona del polesine.
	Intersezione con le piste ciclabili del territorio circostante
FIESSO UMBERTIANO (RO)	Richiede la realizzazione di un bosco planiziale
GRISIGNANO DI ZOCCO (VI)	Richiede un progetto strutturato di segnaletica
MASSANZAGO (PD) (VALLE AGREDO)	Richiede in particolare di collegamenti a livello di comunicazione cartografica
ROSOLINA (RO)	Vengono richiesti punti di intermodalità tra bici e barca e punti di intermodalità auto - bici - barca con i relativi manufatti ed accessori di collegamento
RESANA (TV)	Viene richiesta una segnaletica di comunicazione coordinata
OSTIGLIA (MO)	Chiede il recupero della stazione, la valorizzazione dei luoghi umidi e coordinamento con altri percorsi
ASSOCIAZIONI PRIVATE IN GENERE	Richiedono la realizzazione di infrastrutture di livello modesto e in particolare la promozione dei percorsi

5.4.5 Considerazioni finali sulla sostenibilità economico-finanziaria del Green Tour - Verde in Movimento

La tabella seguente riassume le considerazioni svolte finora e riguarda i quattro fondamentali capitoli di spesa dell'intero progetto strategico Green Tour, Verde in Movimento. I valori economici indicati sono compresi tra un minimo ed un massimo di spesa e valutati secondo parametri analitici correnti nel mese di febbraio 2015.

GREEN TOUR, VERDE IN MOVIMENTO - *FEBBRAIO 2015*			
- QUADRO ECONOMICO COMPLESSIVO -			
N°	**OPERE DA REALIZZARE**	**MINIMO EURO**	**MASSIMO EURO**
1	**TRACCIATO E OPERE D'ARTE** *Si tratta di acquisire i sedimi (prevalentemente da RFI), i fabbricati (gli ex complessi "Stazioni" ferroviarie dell'Ostiglia) ed altre eventuali aree limitrofe funzionali al network e di "rigenerare" il tutto attraverso un programma complessivo di interventi finalizzati a mettere in esercizio i tracciati e gli immobili.*	36.670.879,00	44.289.033,00
2	**NODI VERDI** *Si tratta di realizzare e/o implementare le intersezioni tra i diversi tracciati previsti o esistenti (ciclabili, pedonali, fluviali, ippici). Tali snodi possono diventare delle "Porte" di accesso al network Green Tour ove i fruitori possono trovare i servizi necessari (ospitalità, ristoro, informazioni, riparazioni, svago, sosta, ecc.)*	3.000.000,00	5.000.000,00
3	**VALIGIA DEI SOGNI** *I "desiderata" espressi dal territorio (Amministrazioni, Associazioni; Imprese) per le opere ed attività da avviare per valorizzare il Green Tour*	2.000.000,00	3.500.000,00
4	**RIGENERAZIONE TERRITORIALE** *La realizzazione di "Clorofilla" il Lungo Bosco dell'Ostiglia e di tutti gli interventi naturalistici-agricoli connessi al grande cluster verde, che potenzia la rete ecologica in parte già esistente sulla dorsale dell'Ostiglia.*	4.000.000,00	6.500.000,00
TOTALE		**45.670.879,00**	**59.290.000,00**

5.4.6 Articolazione del progetto “Green Tour” per stralci funzionali

Ai sensi della D.G.R. n° 583 del 29 Aprile 2014, il progetto strategico "Green Tour - Ostiglia" prevede la possibilità di realizzazione anche per **stralci funzionali.**

Si premette che l'articolazione in 6 "dorsali", come illustrato nel capitolo 2, paragrafo 2.1, già scompone e suddivide in "parti" territorialmente omogenee il grande cluster del Green Tour al fine di rendere più agevole e snella l'attuazione di “progetti di comparto” anche territoriali e relativi interventi.

Come riportato in altre parti del presente documento, le più significative criticità con i tratti da completare si trovano lungo la **DORSALE 1 – Treviso – Ostiglia**.

Si analizza nel seguito, **l’esecuzione per Stralci Strategici Funzionali** così suddivisi:

1) l'"Ultimo Miglio" a Quinto di Treviso (TV) e Treviso ed il "Nodo di Grisignano" a Grisignano di Zocco (VI);

2) L'Ostiglia nel vicentino: da Grisignano di Zocco a Orgiano;

3) L'Ostiglia nel veronese: da Orgiano a Casaleone;

4) Tratto finale nel comune di Ostiglia in Lombardia;

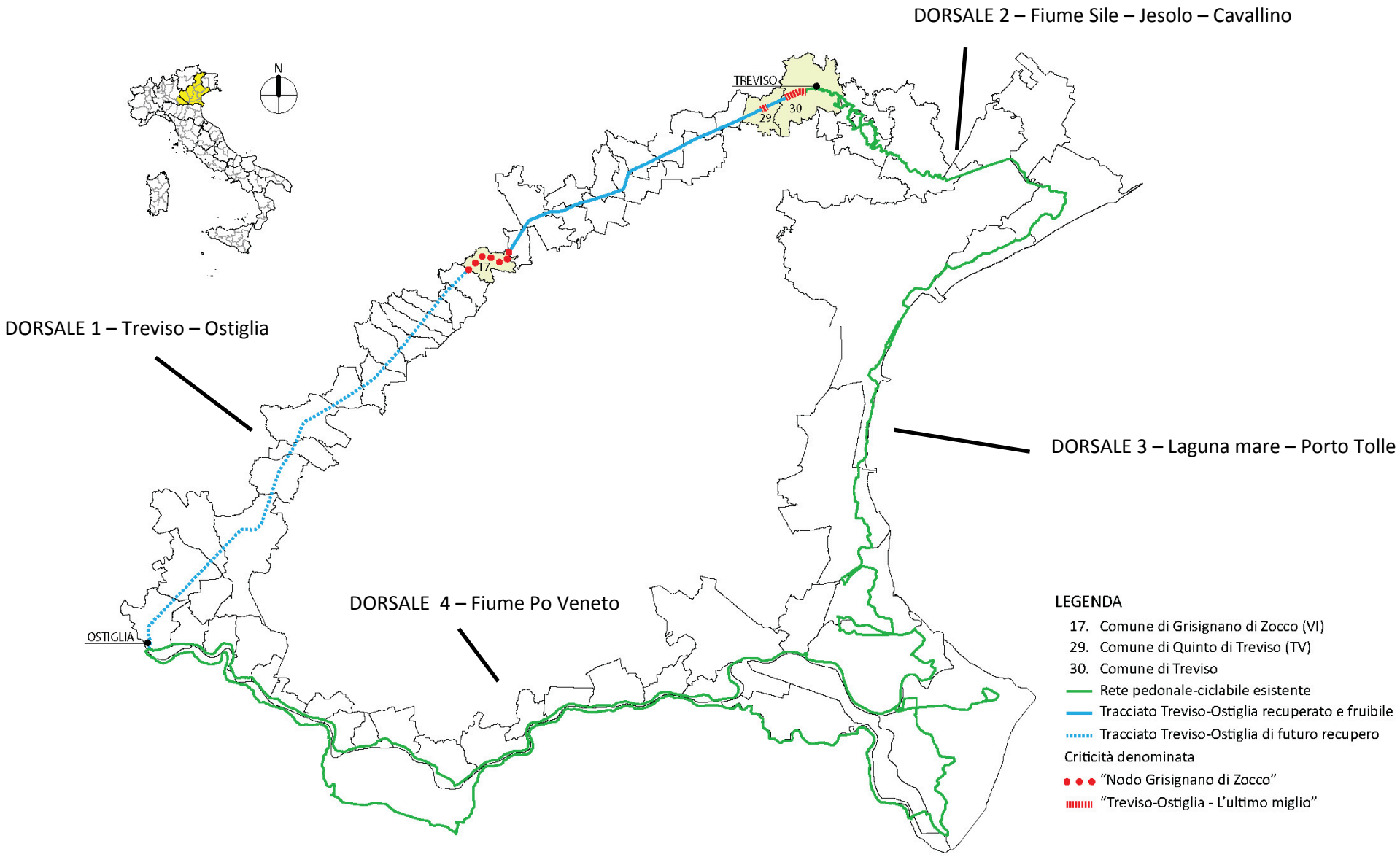
Il **primo stralcio** è quello ormai noto con il nome di "L’Ultimo Miglio" ed il "Nodo di Grisignano".

L’ attuazione dell’”Ultimo miglio” rende fruibile per intero il percorso già realizzato, dal Comune di Quinto di Treviso fino al Comune di Grisignano, attraversando le provincie di Treviso e Padova.

L’attuazione del “Nodo di Grisignano” risolve la criticità data dall’attraversamento del Comune di Grisignano per consentire la connessione con i Colli Berici ed Euganei.

Sono due punti nodali che mettono in esercizio completamente il tratto, diversamente relegato ad un percorso da Quinto di Treviso a poco prima di Grisignano, senza sbocchi verso città importanti come Padova, Vicenza, Treviso.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE CON INDIVIDUAZIONE DELLE DORSALI



DORSALE 1 :

“LA GRANDE DIAGONALE DELL’OSTIGLIA” – STATO DI ATTUAZIONE AL 2014

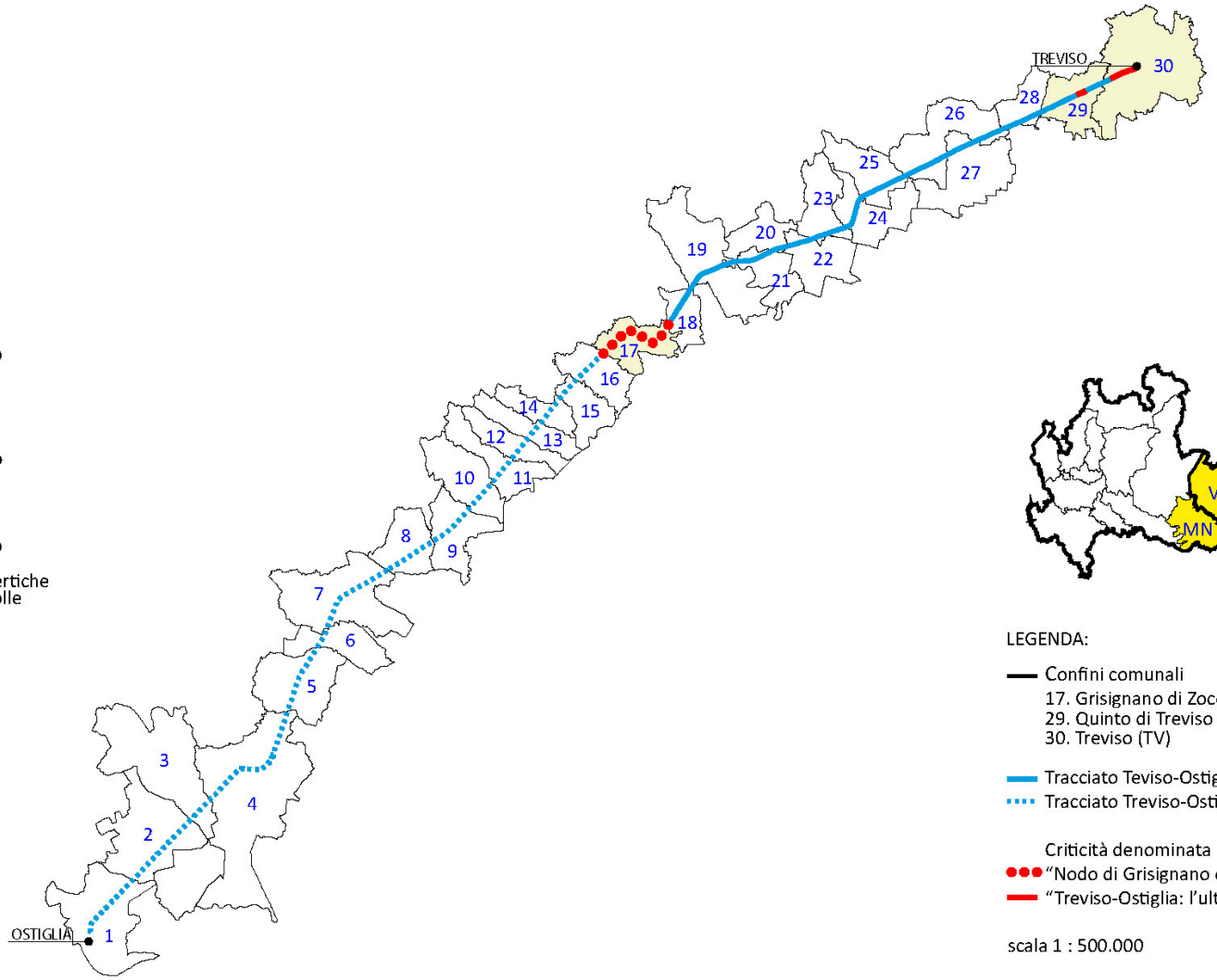
REGIONE LOMBARDIA
Provincia Mantova
1. Ostiglia

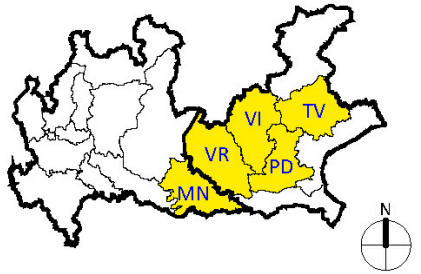
REGIONE VENETO
Provincia Verona
2. Casaleone
3. Cerea
4. Legnago
5. Minerbe
6. Pressana
7. Cologna Veneta

Provincia Vicenza
8. Orgiano
9. Sossano
10. Villaga
11 Barbarano Vicentino
12. Mossano
13. Nanto
14. Castegnero
15. Montegaldella
16. Montegalda
17. Grisignano di Zocco

Provincia Padova
18. Campodoro
19. Piazzola sul Brenta
20. Campo San Martino
21. Curtarolo
22. San Giorgio delle Pertiche
23. Santa Giustina in Colle
24. Camposampiero
25. Loreggia
26. Piombino Dese
27. Trebaseleghe

Provincia Treviso
28. Morgano
29. Quinto di Treviso
30. Treviso





LEGENDA:

Confini comunali
17. Grisignano di Zocco (VI)
29. Quinto di Treviso (TV)
30. Treviso (TV)

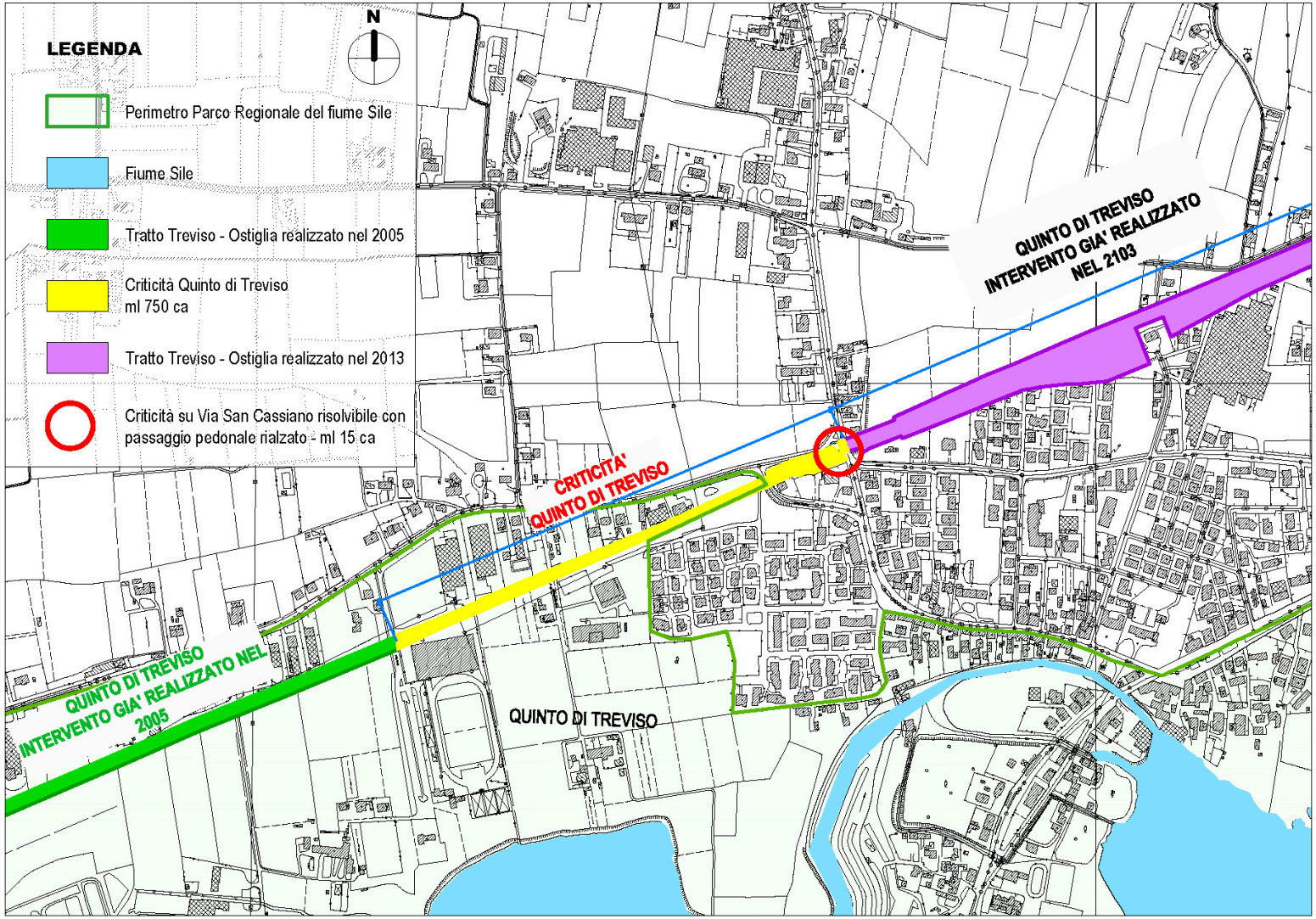
Tracciato Teviso-Ostiglia recuperata e fruibile
Tracciato Treviso-Ostiglia di futuro recupero

Criticità denominata
“Nodo di Grisignano di Zocco”
“Treviso-Ostiglia: l’ultimo miglio”

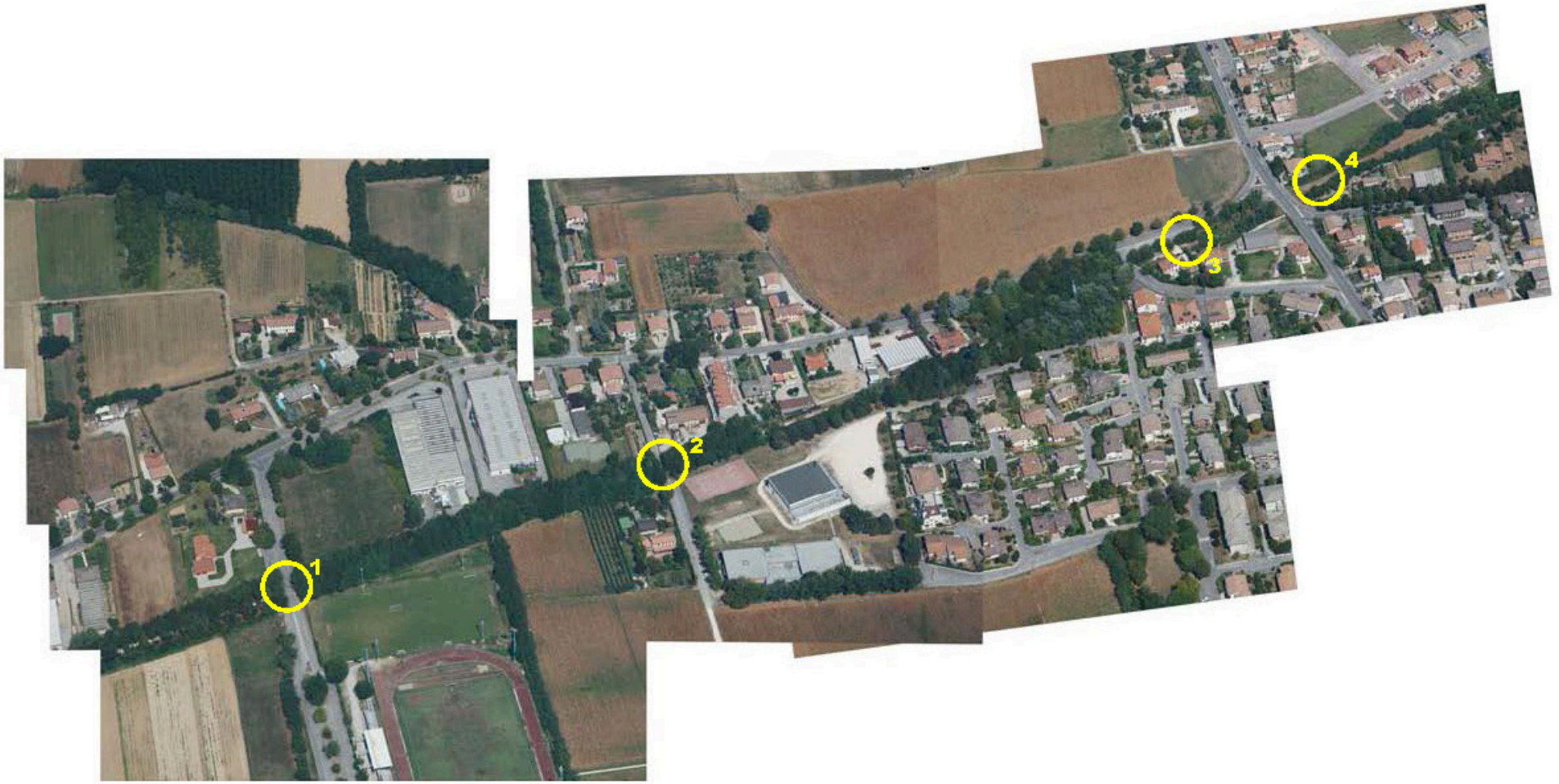
scala 1 : 500.000

Le schede e le foto successive analizzano ed illustrano i quattro stralci strategici: ciascuno di importanza significativa per il completamento del tracciato generale Green Tour Verde in movimento.

1. DETTAGLIO DELLE CRITICITÀ DI QUINTO DI TREVISO



REPORT FOTOGRAFICO DELLO STATO ATTUALE



1: Veduta ingresso Treviso – Ostiglia da Via Tenni

2: Veduta Treviso – Ostiglia tratto via Tenni – Vicolo Francesco Baracca

3: Veduta intersezione tra Treviso – Ostiglia e accessi privati

4: Veduta intersezione tra Treviso – Ostiglia e Via San Cassiano

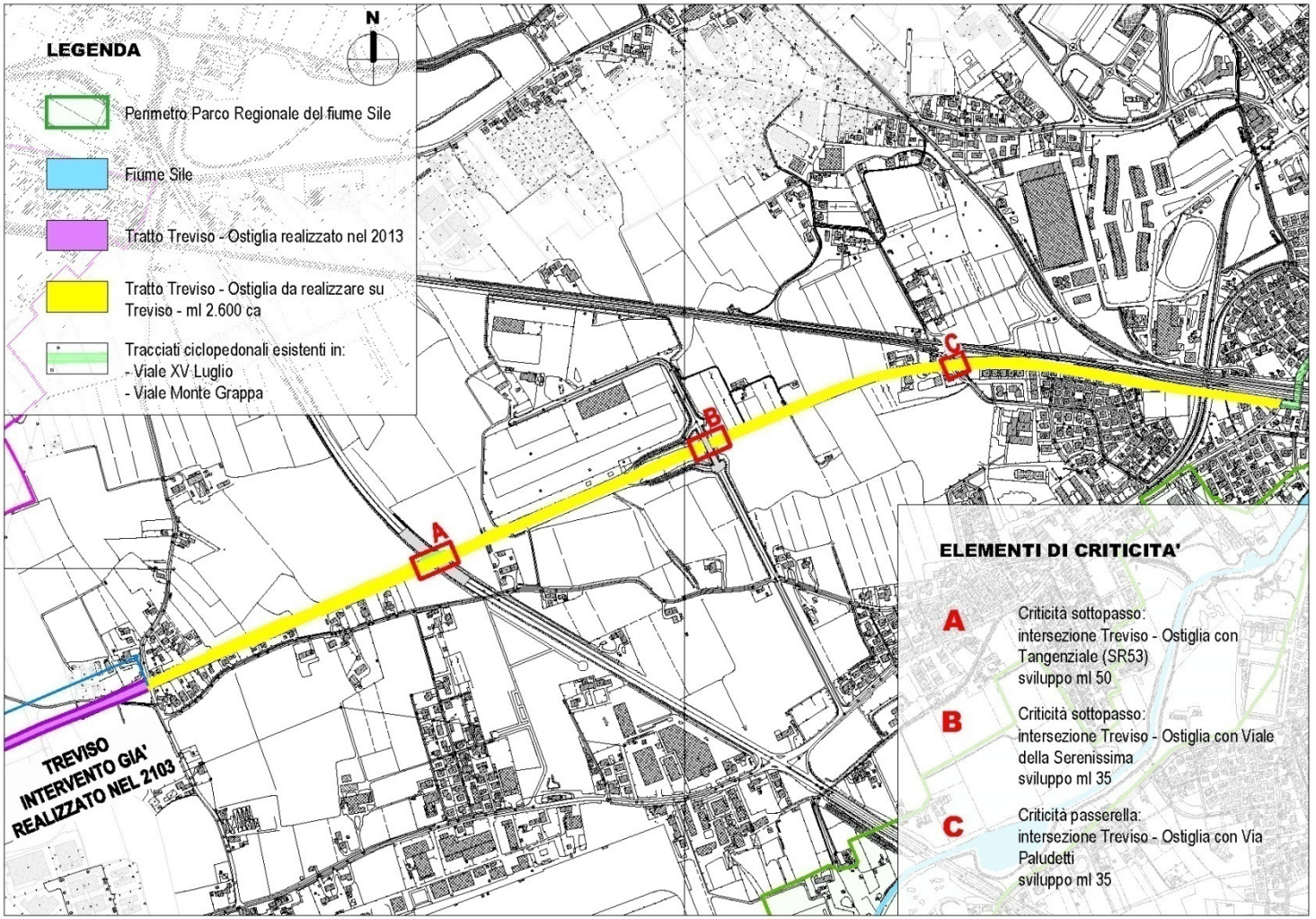
2. DETTAGLIO DELLE CRITICITÀ DI TREVISO

A. Criticità Sottopasso

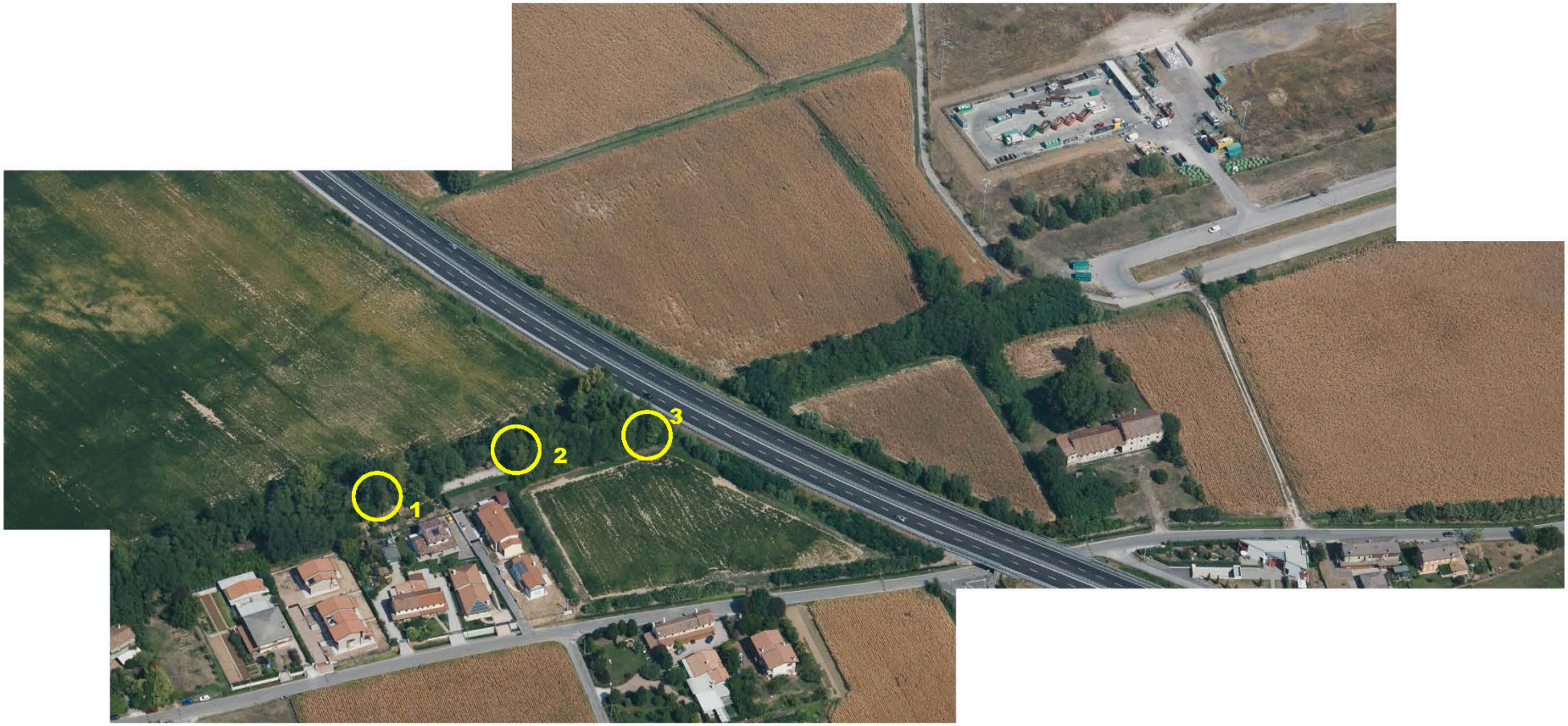
B. Criticità Sottopasso

C. Criticità passerella

D. Criticità accesso alla Città di Treviso



REPORT FOTOGRAFICO CRITICITÀ A: 1° SOTTOPASSO



1: Veduta sedime Treviso – Ostiglia ricoperto da infestanti

2: Veduta sedime Treviso – Ostiglia ricoperto da infestanti

3: Veduta intersezione tra Treviso – Ostiglia e SR53

REPORT CRITICITÀ B: 2° SOTTOPASSO

V° - 450

1: Veduta intersezione tra Treviso – Ostiglia e Viale della Serenissima

2: Veduta elemento architettonico sulla Treviso - Ostiglia

3: Veduta intersezione tra Treviso – Ostiglia e Viale della Serenissima

REPORT DI CRITICITÀ C: PASSERELLA CICLOPEDONALE

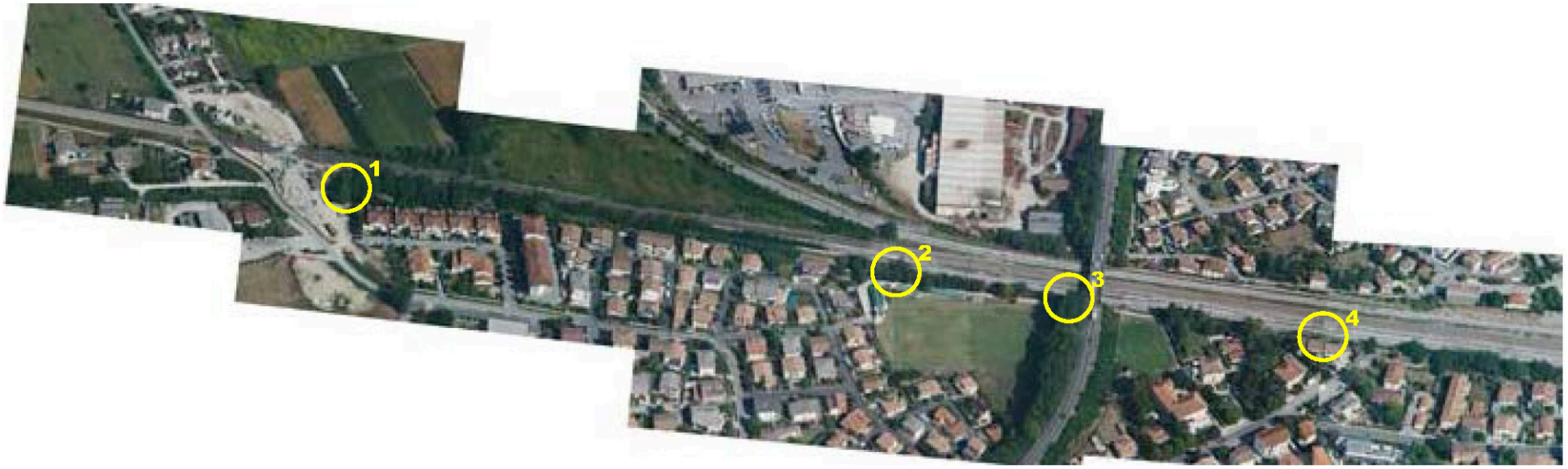
1: Veduta sedime Treviso - Ostiglia

2: Veduta intersezione Treviso – Ostiglia con vari accessi privati

3: Veduta intersezione tra Treviso – Ostiglia e Strada Paludetti

4: Veduta sottopasso su Strada Paludetti

REPORT DI CRITICITÀ D: INGRESSO NELLA CITTÀ DI TREVISO



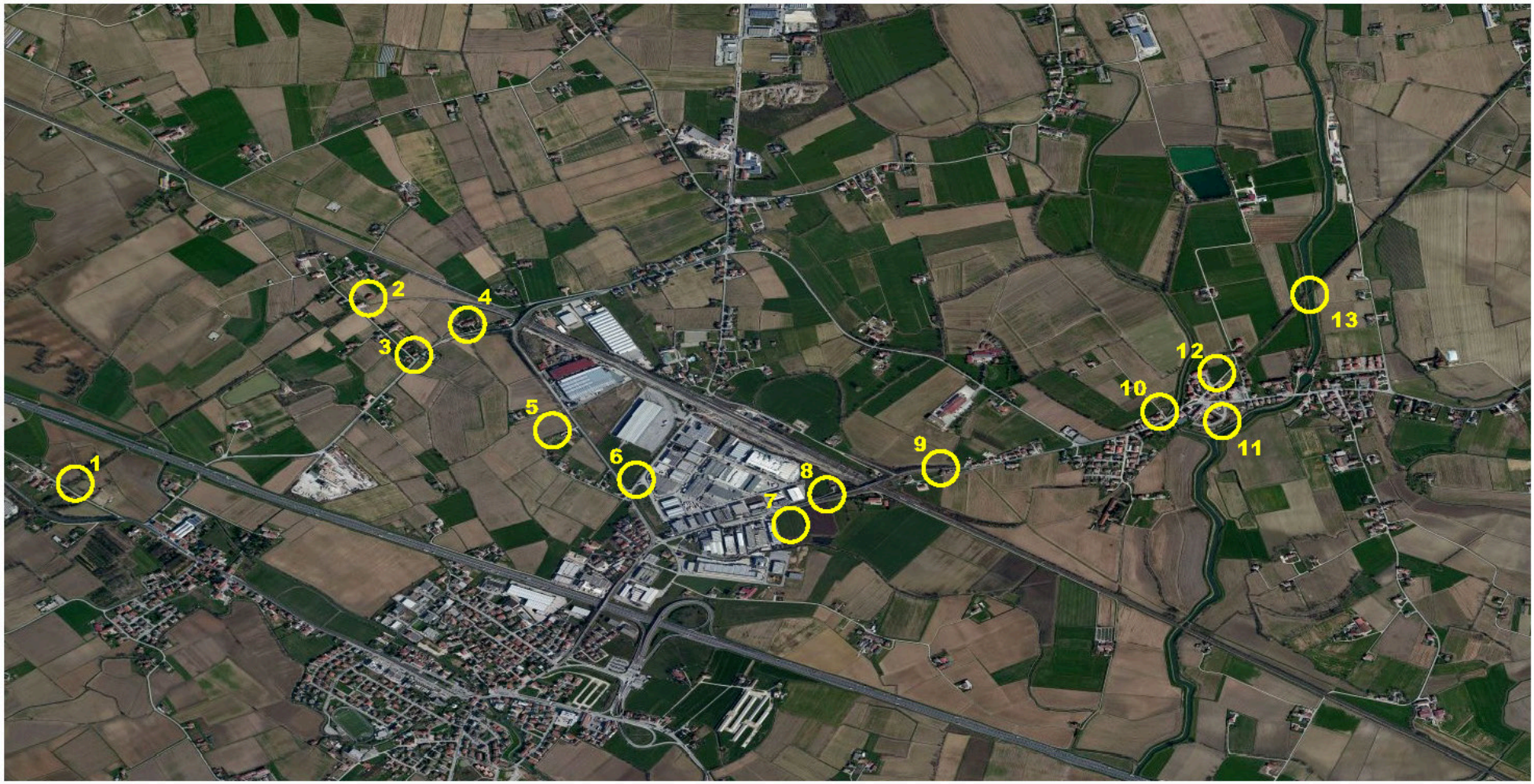
1: Veduta ingresso Treviso – Ostiglia della Strada Paludetti

2: Veduta Treviso – Ostiglia a fianco al campo da calcio San Giuseppe

3: Veduta sedime Treviso - Ostiglia

4: Veduta criticità Treviso – Ostiglia nell'ultimo tratto prima della stazione di S.S. Quaranta

3. DETTAGLIO DELLE CRITICITÀ DEL NODO DI GRISIGNANO DI ZOCCO



1: Veduta Treviso - Ostiglia

2: Veduta Treviso - Ostiglia

3: Viste tracciato Stralcio 2 (da riqualificare)

4: Viste tracciato stralcio 2 (da riqualificare)

5: Viste tracciato stralcio 2 (da riqualificare)

6: Viste tracciato stralcio 2 (da riqualificare)

7: Viste tracciato stralcio 2 (da riqualificare)

8: Viste tracciato stralcio 2 (da riqualificare)

9: Viste tracciato stralcio 2 (da riqualificare)

10: Viste tracciato stralcio 2 (da riqualificare)

11: Viste tracciato stralcio 2 (da riqualificare)

12: Viste tracciato stralcio 2 (da riqualificare)

13: Veduta della Treviso - Ostiglia

DORSALE 1.

A completamento della dorsale 1, la grande diagonale del Green Tour in territorio Veneto rimangono da realizzare:

2. L'Ostiglia nel vicentino: da Grisignano di Zocco a Orgiano;

3. L'Ostiglia nel veronese: da Orgiano a Casaleone;

4. Tratto finale nel comune di Ostiglia in Lombardia;

I tratti 2 e 3 della DORSALE 1 riguardano il tracciato ferroviario che deve essere acquisito e realizzato nella sua interezza. Sono percorsi di lunghezza molto simile, con caratteristiche analoghe anche da un punto di vista tipologico ed ambientale.

Il primo si sviluppa da Grisignano di Zocco ad Orgiano, in Provincia di Vicenza, il secondo da Cologna Veneta a Casaleone in Provincia di Verona.

L'ultimo tratto nel Comune di Ostiglia riguarda la Regione Lombardia; le relative risorse per il completamento in territorio lombardo dovranno essere individuate nei fondi europei disponibili per la Regione Lombardia nella programmazione 2014-2020.

La tabella seguente deriva dalla rielaborazione del Quadro Economico generale. Individua i costi per la realizzazione dei **Quattro Tratti Strategici di cui è composta la DORSALE 1: Treviso-Ostiglia.**

NOTA BENE: Gli importi esposti prevedono: le acquisizioni dei sedimi (terreni e immobili), la realizzazione delle opere d'arte, dei percorsi, del restauro degli edifici, dell'arredo urbano della segnaletica e degli oneri della sicurezza. Sono incluse altresì tutte le somme a disposizione con le voci presenti nel Quadro Economico Finale del progetto Green Tour.
Agli importi sopra riportati sono stati aggiunti i costi per "Nodi Verdi", Rigenerazione Territoriale e "Valigie dei Sogni"

COSTI DI REALIZZAZIONE DEI TRATTI STRATEGICI DELLA DORSALE 1				
DORSALE	1		1	
TRATTI STRATEGICI	Ultimo Miglio e Nodo di Grisignano		Tratto Vicentino	
COMUNI INTERESSATI	Treviso, Quinto di Treviso, Nodo di Grisignano di Zocco		Grisignano di Zocco, Montegalda, Montegaldella, Castegnero, Nanto, Mossano, Barbarano Vicentino, Villaga, Sossano, Orgiano	
	MIN	MAX	MIN	MAX
OPERE	€ 6.054.124,26	€ 6.399.680,29	€ 12.044.394,00	€ 15.422.869,00
NODI VERDI	€ 485.000,00	€ 725.000,00	€ 485.000,00	€ 725.000,00
RIGENERAZIONE TERRITORIALE	€ 450.000,00	€ 800.000,00	€ 1.500.000,00	€ 2.250.000,00
VALIGIE DEI SOGNI	€ 225.000,00	€ 500.000,00	€ 225.000,00	€ 500.000,00
TOTALE	€ 7.214.124,26	€ 8.424.680,29	€ 14.254.394,00	€ 18.897.869,00

I totali riportati individuano la somma complessiva per realizzare per stralci strategici i quattro interventi lungo la dorsale 1.

Le somme residue dal quadro economico complessivo costituiscono i capitoli di spesa per le restanti opere ed interventi da realizzarsi sulle rimanenti porzioni del progetto "Green Tour".

	1				1		
	Tratto Veronese				**Tratto Lombardo**		
	Cologna Veneta, Pressana, Minerbe, Legnago, Cerea, Casaleone				Ostiglia		
	MIN		MAX		MIN		MAX
	€	16.035.007,00	€	19.390.332,00	€	2.527.352,00	€ 3.076.150,00
	€	485.000,00	€	725.000,00			
	€	1.000.000,00	€	1.500.000,00			
	€	225.000,00	€	500.000,00			
	€	17.745.007,00	€	22.115.332,00	€	2.527.352,00	€ 3.076.150,00

5.5 IL GREEN TOUR: LE POSSIBILI RISORSE FINANZIARIE

Premessa

Questo documento è una **prima bozza di lavoro** che contiene tutta una serie di programmi, parte dei quali è ancora in fase di predisposizione dei complementi di programmazione. Di seguito sono **elencate le principali linee di azione** con una prima evidenziazione di quelle che potrebbero essere le misure maggiormente applicabili agli interventi di Green Tour.

Successivamente si intende attivare una **banca dati dei progetti** acquisiti, sistematizzandoli in funzione delle linee di finanziamento, così da individuare delle soluzioni "pratiche" per Enti e operatori chiamati a sviluppare il Green Tour.

5.5.1. Il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC)

Il Fondo per le Aree Sottoutilizzate (FAS), ora **Fondo per lo Sviluppo e la Coesione** (**FSC**),costituisce lo strumento nel quale si dà unità programmatica e finanziaria all'insieme degli interventi aggiuntivi a finanziamento nazionale che, in attuazione dell'art. 119, comma 5 della Costituzione, sono rivolti al riequilibrio economico e sociale fra le aree del Paese.

L'intervento del FSC è finalizzato al finanziamento di **progetti strategici**, sia di carattere **infrastrutturale** sia di carattere **immateriale**, di rilievo nazionale, interregionale e regionale, aventi natura di grandi progetti o di investimenti articolati in singoli interventi di consistenza progettuale ovvero realizzativa tra loro funzionalmente connessi, in relazione a obiettivi e risultati quantificabili e misurabili, anche per quanto attiene al profilo temporale. La programmazione degli interventi finanziati a carico del Fondo è realizzata tenendo conto della programmazione degli interventi di carattere ordinario (Decreto legislativo 88/2011).

Accanto ai fondi comunitari, lo Stato dispone per la politica di coesione di un Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) ex Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS), che attua l'obiettivo costituzionale di"rimuovere gli squilibri economici e sociali, per favorire l'effettivo esercizio dei diritti della persona" (art.119).

È lo strumento generale di governo e di sviluppo della nuova politica regionale nazionale per la realizzazione di interventi nelle aree sottoutilizzate. In queste aree tali risorse si aggiungono a quelle ordinarie e a quelle comunitarie e nazionali di cofinanziamento.

In origine il Fondo era alimentato ogni anno, ma la dotazione a partire dal ciclo di programmazione2007/2013 è pluriennale.

Le principali caratteristiche del Fondo riguardano la strategia unitaria della programmazione degli interventi, la cui piena attuazione è stata concretizzata nell'attuale ciclo di programmazione2007/2013 attraverso il Quadro di sostegno nazionale (QSN), e la flessibilità nell'allocazione delle risorse, che consente uno spostamento di risorse liberate, all'interno del Fondo, tra i vari strumenti di programmazione. Tali caratteristiche consentono di avvicinare per coerenza la politica così detta aggiuntiva, di cui al V comma dell'articolo 119 della Costituzione, ai principi ed alle regole dalla politica comunitaria.

Lo scopo del Fondo è conseguire una maggiore capacità di spesa in conto capitale, oltre che per consentire un riequilibrio economico e sociale, anche per soddisfare il principio di addizionalità,ma anche di convogliare in un unico contenitore tutte le risorse disponibili autorizzate da disposizioni legislative con finalità di riequilibrio economico e sociale.

Le risorse FSC vengono impiegate per il finanziamento di strumenti rientranti in due gruppi principali:

1) **gli investimenti pubblici per infrastrutturazioni materiali ed immateriali**:

- i completamenti delle infrastrutturazioni dell'intervento straordinario;
- gli investimenti pubblici in infrastrutture materiali ed immateriali realizzati dalle Regioni e dalle Amministrazioni centrali attraverso Accordi di programma quadro (APQ) e non;
- programma di accelerazione della spesa;

2) **gli incentivi a soggetti privati**:

- misure a favore dell'autoimpiego e dell'autoimprenditorialità;
- crediti di imposta per gli investimenti;

- crediti di imposta per campagne pubblicitarie localizzate;
- contratti di filiera agroalimentare;
- finanziamento alle imprese per il completamento dei programmi dell'Intervento straordinario;
- contratti di programma;
- patti territoriali;
- contratti d'area;
- attrazione degli investimenti esteri nelle aree sottoutilizzate;
- copertura degli interessi derivanti dall'attivazione del Fondo rotativo per il sostegno alle imprese nelle aree sottoutilizzate;
- costituzione di fondi per l'investimento in capitale di rischio della Piccole e medie imprese (PMI);
- Fondo per la competitività e lo sviluppo;
- altro.

Grazie alla continuità finanziaria del Fondo ed alla sua flessibilità è possibile dare certezza, quindi,agli operatori pubblici e privati, accelerare la spesa per investimenti pubblici in infrastrutture materiali ed immateriali e riequilibrare progressivamente l'impiego di risorse tra incentivi ed investimenti in linea con gli orientamenti dell'Unione europea.

Un aspetto rilevante del Fondo è quello di finanziare, come detto, anche interventi in infrastrutture materiali ed immateriali attuati attraverso lo strumento negoziale dell'Accordo di programma quadro.

Iter procedurale per l'utilizzo delle risorse In base alle disposizioni della Delibera CIPE n. 166/2007 ciascuna Regione o Amministrazione centrale destinataria di risorse a valere sul FAS deve predisporre un Programma Attuativo, nel rispetto dei seguenti principi:

- *prevalente destinazione delle risorse ad obiettivi di riequilibrio economico sociale*, così come previsto dall'art.119, comma V della Costituzione;
- *addizionalità* delle risorse, che non possono sostituirsi a quelle della politica ordinaria;
- *sussidiarietà e adeguatezza territoriale* del livello di programmazione ed attuazione degli interventi;
- *necessario collegamento e coerenza con la strategia di politica regionale unitaria* e con la programmazione ordinaria regionale e nazionale.

Nel Programma Attuativo si indicano i settori di intervento prescelti, nonché le Linee di Azione per ciascun settore e gli interventi che saranno realizzati nel corso dell'intero periodo di programmazione. Grazie ad un'ottica di programmazione settennale sarà possibile proseguire il cammino già intrapreso verso un quadro di riferimento sempre più concreto nei confronti degli operatori economici pubblici e privati, nonché pianificare, gestire ed accelerare la spesa per investimenti pubblici in infrastrutture avvalendosi di un quadro di riferimento finanziario certo e flessibile.

Il Programma Attuativo FAS conterrà inoltre l'indicazione degli strumenti attuativi prescelti per il perseguimento degli obiettivi: Accordo di programma quadro, APQ interregionale, Strumenti di attuazione diretta. Di norma l'attuazione dei Programmi attuativi nazionali ed interregionali si dovrà realizzare attraverso lo strumento dell'Accordo di programma quadro.

Nel nuovo sistema di programmazione quindi lo "strumento APQ" da un lato diviene non obbligatorio al fine dell'utilizzo delle risorse per le Aree Sottoutilizzate – in quanto è possibile utilizzare altre modalità definite "di attuazione diretta" – da un altro lato ne esce rafforzato data la previsione normativa dell'Accordo di programma quadro Interregionale che valica quindi i limiti del territorio regionale per diventare uno strumento di programmazione negoziata di più ampio respiro.

La situazione attuale

Attualmente il FAS 2007-2013 è ancora in corso di attuazione iniziale essendo partito solamente nel 2011, alcuni assi prioritari non sono ancora stati utilizzati e quindi possiamo cercare di inserire in queste linee di finanziamento più progetti possibili sia a bando sia a regia.

5.5.2 Il POR Veneto 2014-2020

La proposta di Programma operativo per la prossima programmazione e stata inviata alla Commissione europea il 21/07/2014, rispettando quindi le scadenze previste;

Caratteristiche principali:

- *Area ammissibile: territorio della Regione del Veneto*

- *Il P*OR dispone di una dotazione finanziaria pari a € 600.310.716,00 (tasso di cofinanziamento nazionale: 50,00%)

Distribuirà risorse sull'intero territorio regionale sulla base di questi pilastri di intervento:

1. *CRESCITA INTELLIGENTE: sviluppare un'economia basata sulla conoscenza sull'innovazione, grazie ad investimenti più efficaci nell'istruzione, ricerca e innovazione*

Le relative priorità di investimento della Strategia regionale sono le seguenti:

- **Potenziare l'infrastruttura per la ricerca e l'innovazione (R&I)** e le capacità di sviluppare l'eccellenza nella R&I e promuovere centri di competenza, in particolare quelli di interesse europeo.

- **Promuovere gli investimenti delle imprese nell'innovazione e nella ricerca** e sviluppare collegamenti e sinergie tra imprese, centri di R&S e istituti di istruzione superiore, in particolare lo sviluppo di prodotti e servizi, il trasferimento di tecnologie, l'innovazione sociale, **l'eco-innovazione,** le applicazioni nei servizi pubblici, la stimolazione della domanda, le reti, i cluster e l'innovazione aperta attraverso la specializzazione intelligente,nonché sostenere la ricerca tecnologica e applicata, le linee pilota, le azioni di validazione precoce dei prodotti, le capacità di fabbricazione avanzate e la prima produzione,soprattutto in tecnologie chiave abilitanti e la diffusione di tecnologie con finalità generali.

2. CRESCITA SOSTENIBILE: promuovere un'economia più efficiente sotto il profilo delle risorse, più verde e più competitiva, con la scelta a favore di un'economia a basse emissioni di carbonio e della competitività dell'industria La crescita sostenibile mira a promuovere un'economia più efficiente, sotto il profilo delle risorse, più verde e più competitiva, mediante la scelta a favore di un'economia a basse emissioni di CO2 e della competitività dell'industria.

Per quanto riguarda l'obiettivo europeo di ridurre le emissioni di gas serra del 20% rispetto al 1990, l'Italia mira a ridurre le emissioni di gas serra del 13% rispetto al 2005.

Il territorio veneto è caratterizzato da un'alta concentrazione di traffico, attività produttive,insediamenti e popolazione e da condizioni meteorologiche ricorrenti, che favoriscono la stagnazione degli inquinanti.

La sostenibilità della crescita riguarda anche il raggiungimento del 20% del fabbisogno di energia ricavato da fonti rinnovabili e l'aumento del 20% dell'efficienza energetica.

Le priorità di investimento su cui si concentra la programmazione del POR Veneto sono:

- **sostenere l'efficienza energetica, la gestione intelligente dell'energia e l'uso dell'energia rinnovabile nelle infrastrutture pubbliche**, compresi gli edifici pubblici e nel settore dell'edilizia abitativa

- **promuovere l'efficienza energetica e l'uso dell'energia rinnovabile nelle imprese**

- **sviluppare e realizzare sistemi di distribuzione intelligenti operanti a bassa e media tensione**

- **promuovere l'uso della cogenerazione di calore ed energia ad alto rendimento** sulla base della domanda di calore utile.

Le azioni specifiche per il raggiungimento dell'obiettivo, nonché per l'efficientamento energetico degli edifici pubblici, sono determinate nell'ambito del Piano Energetico Regionale.

3. CRESCITA INCLUSIVA: promuovere un'economia con un alto tasso di occupazione, ossia focalizzata sulla creazione di posti di lavoro e la riduzione della povertà.

La crescita inclusiva mira a promuovere un'economia con un alto tasso di occupazione,ossia focalizzata sulla creazione di posti di lavoro e sulla riduzione della povertà.

La Regione ha voluto focalizzare la propria strategia includendo nell'asse prioritario destinato alla strategia di sviluppo urbano anche l'OT 9, con una dotazione finanziaria congrua rispetto all'effettiva situazione di rischio di marginalità sociale di alcune fasce della popolazione. In particolare, nell'ambito di tale OT la Regione ha previsto **l'attivazione della priorità di investimento a favore della "rigenerazione fisica, economica e sociale delle comunità sfavorite nelle aree urbane e rurali".**

All'obiettivo di una crescita inclusiva contribuiscono inoltre alcuni interventi previsti:

- dall'OT2, finalizzati a garantire una **maggior accessibilità digitale alla popolazione privata**,con particolare riferimento a quei comuni dove la strategia di mercato degli operatori TLCda sola non è sufficiente a garantire la copertura;

- dall'OT4 finalizzati a **favorire la mobilità urbana multimodale sostenibile** anche mediante la promozione dell'utilizzo del sistema pubblico della mobilità.

Ritornando al tema dell'innovazione si deve valutare la possibilità di inserire interventi di "Green Tour" anche nella Smart Specialisation Strategy della Regione del Veneto *Saper programmare oggi con gli occhi di domani*, questa la sfida cui vuole rispondere la "Strategia di ricerca e innovazione per la specializzazione intelligente" (S3) in corso di avanzata elaborazione da parte della Regione.

Si tratta dell'agenda per lo sviluppo socio-economico del territorio, integrata e *place-based* finalizzata a valorizzare gli ambit iproduttivi di eccellenza. al fine di accrescere il patrimonio di conoscenze e diffondere i vantaggi dell'innovazione nell'intera economia regionale, grazie ad un vero e proprio percorso di *entrepreneurial discovery*.

Nell'ambito di questo percorso di crescita, l'innovazione e il digitale non potranno che avere un ruolo prioritario per il rilancio dell'economia veneta, grazie sia al rinnovamento dei settori produttivi tradizionali tramite attività a maggior valore aggiunto e la scoperta di nuove nicchie di mercato, sia alla modernizzazione e diversificazione tecnologica delle specializzazioni esistenti così come allo sfruttamento di nuove forme di innovazione.

Anche nei processi sociali (cittadinanza digitale, innovazione sociale, *crowdsourcing* e*crowdfunding*), così come dei processi istituzionali e amministrativi (e-government e *open government*, framework diinteroperabilità…).

La Strategia di Specializzazione intelligente veneta ha portato alla individuazione di **4 aree di specializzazione** da valorizzare per sviluppare e far evolvere il sistema socio-economico regionale:

1. La filiera dell'**Agrifood** vanta, in Veneto, una presenza importante nelle sue varie articolazioni, dalle grandi imprese leader, che si concentrano nell'area Veronese, nelle areeviti-vinicole di Prosecco-Valdobbiadene nel Distretto Veneto del vino con oltre 340 imprese sottoscrittrici il patto di sviluppo, nell' alimentare Veronese,nel Distretto ittico di Rovigo,fino ad arrivare alle filiere territoriali che offrono una varietà di prodotti alimentari di nicchia di alta qualità proposti nel *retailing* enogastronomico specializzato.

2. L'ambito della **Creatività** rientra tra le specializzazioni di maggiore peso nell'economia regionale con: il Distretto calzaturiero della Riviera del Brenta, l'area dello "sport system" di Asolo e Montebelluna, il Distretto bellunese dell'occhialeria, il Distretto orafo di Vicenza e il Distretto Vicentino della concia.

3. Il settore della **Smart Manufacturing** include la componentistica meccanica e la meccanica strumentale (meccatronica) che rappresentano due settori di una specializzazione più ampia, con forti interdipendenze.

4. L'ambito del **Sustainable Living** è sicuramente quello più intersettoriale tra i quattro,riguardando sia le caratteristiche della struttura esterna delle abitazioni e più in generale delle costruzioni che le modalità di fruizione degli spazi interni.

Ne fanno parte il settore delle costruzioni nelle sue varie articolazioni, i produttori di materiali e impianti, l'industria dell'arredamento con la sua tipica organizzazione distrettuale. La sostenibilità rappresenta una variabile di assoluta rilevanza nell'ambito del *living*, perché implica riduzione dell'impatto ambientale

dei processi di costruzione, efficienza energetica, materiali ecosostenibili, case a impatto zero ed energia pulita, *ambient assisted living*, domotica.

In questo scenario si collocano anche il Piano Strategico regionale per la ricerca scientifica, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione 2014-2016 in corso di elaborazione**,** nonché i contenuti della nuova L.R. n. 13/2014 in tema di distretti industriali, delle reti innovative regionali e delle aggregazioni di imprese la cui finalità generale consiste nel promuovere la cooperazione e l'aggregazione tra imprese e altri soggetti come leva fondamentale per il rafforzamento competitivo dell'economia regionale nello scenario della competizione globale.

Il risultato di queste politiche dovrà contribuire a rafforzare il cosiddetto "**ecosistema regionale dell'innovazione**", costituito da Atenei altamente qualificati, numerosi centri di ricerca e poli della conoscenza, centri di trasferimento tecnologico partecipati da imprese, ecc., con la prospettiva di rendere l'innovazione un processo basato su dinamiche collettive e continuative.

Più in dettaglio le fonti di finanziamento riguarderanno quindi:

1. Asse1 – Ricerca, Sviluppo tecnologico e Innovazione Il *Piano Strategico regionale per la ricerca scientifica, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione2014-2016* identifica la nuova visione delle politiche di sostegno del Veneto alle attività di ricerca e innovazione *marked oriented.*

Coerentemente con le politiche regionali messe in campo, il **sostegno alla ricerca, sviluppo tecnologico e innovazione in funzione della competitività dei sistemi produttivi** risulta una delle principali priorità su cui concentrare gli interventi del POR FESR in linea con le indicazioni emerse dalla Strategia Intelligente regionale.

Le azioni conseguenti saranno prioritariamente rivolte alle imprese con particolare attenzione ai settori oggetto di specializzazione intelligente (*Agrifood, Smartmanufacturing, Creatività, Sustainable living*), affinché queste siano incentivate a destinare una quota crescente di risorse alla ricerca e innovazione, venga migliorata la competitività e l'innovazione del sistema produttivo tradizionale e favorita la nuova imprenditoria.

Nello specifico, la Regione intende fornire il proprio contributo ai target fissati dalla Strategia Europa 2020 nel campo della R&S attraverso azioni mirate a:

- **Rafforzare e qualificare le infrastrutture di ricerca pubbliche e private** in termini di creazione di nuovi laboratori, miglioramento degli impianti esistenti e della strumentazione scientifica delle strutture di ricerca (Atenei, imprese, strutture per l'innovazione e il trasferimento tecnologico), e realizzazione di centri di competenza per la fornitura di servizi trainanti in grado di favorire le ricadute della conoscenza sul sistema produttivo regionale.

- **Promuovere gli investimenti delle imprese in ricerca e innovazione** attraverso il **sostegno all'inserimento nel sistema produttivo di capitale umano altamente qualificato** (ricercatori, personale tecnico altamente specializzato, …).

- Sostenere l'acquisto di **servizi per l'innovazione tecnologica, strategica, organizzativa e commerciale** da parte di micro, piccole e medie imprese.

- Promuovere lo svolgimento **di attività di R&S** da parte delle imprese anche in forma aggregata, anche mediante partnership Centri di ricerca – imprese.

- Supportare la **creazione e il consolidamento di start-up innovative** ad alta intensità di conoscenza e le iniziative di spin-off della ricerca in ambiti in linea con le strategie di specializzazione intelligente.

Una particolare attenzione verrà inoltre riposta nell'incentivare il ricorso a forme aggregative tra le imprese, quali i distretti industriali e le reti innovative regionali, nella fertilizzazione orizzontale tra cluster e settori produttivi diversi, nonché nella **collaborazione pubblico-privato tra imprese, atenei, strutture della ricerca, istituti di istruzione superiore e amministrazioni pubbliche**, al fine di affrontare sinergicamente i temi della R&S e del trasferimento tecnologico per lo sviluppo di prodotti e servizi, chesoddisfino anche i bisogni sociali (innovazione sociale ed eco-innovazione).

2. Asse 2 – Agenda digitale L'*Agenda Digitale del Veneto* persegue i seguenti obiettivi strategici:

a. **Miglioramento della qualità della vita delle persone e delle famiglie**, permettendo l'accesso di un maggior numero di cittadini a informazioni, contenuti, servizi digitali evoluti, anche a beneficio di quei soggetti che altrimenti ne risulterebbero esclusi e stimolando dinamiche di partecipazione attiva della società civile alla vita pubblica.

b. **Sostegno alla competitività delle imprese del territorio**, favorendo l'insediamento di nuove imprese innovative, facendo leva sulla diffusione delle tecnologie digitali.

c. **Accrescimento dei livelli di efficienza ed efficacia della Pubblica Amministrazione locale**, sfruttando le ICT quale strumento abilitante per accompagnare il cambiamento in atto all'interno della PA semplificando il quadro amministrativo e regolamentare e privilegiando la trasparenza a favore di cittadini e imprese.

In particolare, il POR si concentrerà sulle seguenti Azioni principali:

- sostegno alla diffusione della banda ultra larga (velocità di connessione ad almeno 30Mbps) in modo da soddisfare la domanda crescente da parte della popolazione e delle imprese di servizi di nuova generazione;

- razionalizzazione dei Data Center Pubblici sia in una ottica di riduzione della spesa pubblica nel campo delle TIC che in vista di un ammodernamento delle infrastrutture di servizio della pubblica amministrazione;

- promozione e qualificazione dell'offerta di servizi interattivi e di e government

- da parte degli Enti Pubblici;

- sostegno alla **interconnessione delle banche dati** attraverso la promozione all'adesione al circuito CRESCI - Servizi di cooperazione e interoperabilità;

- sostegno al processo di **alfabetizzazione e inclusione digitale** di cittadini e imprese.

3. Asse 3 – Competitività dei sistemi produttivi

Nello specifico, la Regione del Veneto, in linea con lo Small Business Act, intende sostenere Azioni di crescita intelligente, inclusiva e sostenibile mirate al conseguimento dei seguenti obiettivi strategici:

- potenziare la propensione agli investimenti, anche accompagnando le imprese verso processi di riorganizzazione e ristrutturazione;

- sostenere la competitività dei sistemi produttivi territoriali, sulla scorta della nuova interpretazione dei distretti e delle reti/aggregazioni di impresa;

- ampliare i collegamenti con i mercati internazionali, fornendo gli strumenti per accedere ai nuovi mercati esteri;

- supportare la nascita e consolidamento di nuove imprese, avviando anche processi

- di re-startup e di potenziamento dei settori tradizionali con strumenti digitali;

- migliorare l'accesso al credito e il finanziamento delle imprese

Tali tematiche prioritarie trovano quindi corrispondenza in iniziative di sistema, mediante azioni e approcci innovativi di attuazione agli interventi. In particolare, maggiore attenzione sarà riservata alle imprese-chiave, le reti, aggregazioni, cluster, filiere territoriali o tecnologiche, che rafforzano i sistemi di PMI già esistenti o attirano nuovi investimenti.

Non meno importante l'approccio intersettoriale, per generare occasioni di cross fertilisation fra settori tradizionali e ad alta tecnologia, fra industrie manifatturiere e industrie creative, culturali, dello spettacolo e turistiche.

4. Asse 4 – Energia sostenibile e qualità della vita

Con riferimento alla priorità legata all'energia sostenibile e alla qualità della vita, la Regione ha adottato il proprio **Piano energetico regionale**, che tratta approfonditamente i temi relativi alle fonti rinnovabili, al risparmio energetico e all'efficienza energetica, definendo altresì le modalità di realizzazione della consultazione pubblica prevista per legge,finalizzata alla definizione dei contenuti della programmazione in tema di fonti di energia rinnovabili.

Al momento sono inoltre 140 i Comuni del Veneto aderenti all'iniziativa della Commissione europea "Il Patto dei Sindaci. Un impegno per l'energia sostenibile, il cui obiettivo è quello di raggiungere e superare, grazie all'attuazione dei "Piani di Azione per l'Energia

Sostenibile" (PAES), l'obiettivo europeo di riduzione del 20% delle emissioni di CO2 entro il2020.

Nel quadro del POR le risorse per la politica energetica si concentrano su interventi volti all'efficienza energetica, a cominciare dalla **riduzione dei consumi negli edifici** e nelle strutture pubbliche, o a uso pubblico, residenziali e non, sociali o scolastiche, in coerenza con le previsioni della normativa europea. Tale approccio dovrà essere opportunamente sostenuto al fine di migliorare le prestazioni energetiche degli edifici, in modo da valorizzare le vocazioni locali, ambientali e produttive, assicurando ricadute occupazionali e sinergie con i sistemi produttivi locali.

L'efficientamento energetico, da conseguire anche con l'**integrazione di fonti rinnovabili di energia elettrica e termica**, riguarderà oltre alle imprese altresì le **reti di pubblica illuminazione**, sulle quali si dovrà intervenire in un'ottica integrata con pratiche e tecnologie innovative, dato che la spesa per l' illuminazione stradale è doppia rispetto alla media europea.

Nell'ambito di questo Asse, in continuità con la programmazione regionale di settore, la Regione intende promuovere azioni mirate a:

- **Miglioramento delle prestazioni energetiche degli edifici** pubblici per un risparmio di fonti primarie di energia, riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e sostegno ad interventi che promuovano l'efficientamento energetico tramite **teleriscaldamento e tele raffrescamento** dando priorità a impianti da fonte rinnovabile (*smartbuilding*).

- **Risparmio energetico nell'illuminazione pubblica** tramite sistemi di regolazione automatici (sensori) e di riduzione dell'inquinamento luminoso nel territorio regionale,nell'ottica di un miglioramento dell'efficienza energetica negli usi finali e la promozione dell'energia intelligente.

- **Riduzione dei consumi energetici e delle emissioni di gas** climalteranti nelle strutture e nei cicli produttivi delle **imprese**, anche attraverso l'introduzione di innovazioni di processo e di prodotto (ricorrendo anche ai possibili finanziamenti di cui al progetto LIFE integrato Bacino Padano sulla qualità dell'aria), agevolando la sperimentazione e diffusione di fonti energetiche rinnovabili per l'autoconsumo al fine di massimizzare le ricadute economiche a livello territoriale.

- **Orientamento all'autoconsumo,** ovvero commisurando la dimensione degli impianti ai fabbisogni energetici e incentivando l'immissione in rete nelle aree dove saranno installati **sistemi di distribuzione intelligente dell'energia** (*smartgrids*), perseguendone la diffusione nelle aree urbane, periurbane nonché all'interno delle aree interne.

- **Sistemi infrastrutturali e tecnologici di gestione del traffico e per l'integrazione tariffaria** attraverso la realizzazione di sistemi di pagamento interoperabili (es. bigliettazione elettronica, infomobilità, strumenti antielusione).

5. Asse 5 – Rischio sismico e idraulico Nell'ambito della promozione dell'adattamento al cambiamento climatico, della prevenzione e della gestione dei rischi, la Regione prevede interventi a valere sul POR FESR legati alla salvaguardia del territorio, inseriti nel *Programma Triennale dei Lavori Pubblici2014-2016 in fase di approvazione, riguardanti:*

- **mitigazione e di riduzione del rischio idrogeologico** al fine di fronteggiare gli eventi alluvionali con la realizzazione di interventi strutturali nella rete idraulica principale,contribuendo ad aumentare la resilienza del territorio in funzione della prevenzione del rischio e alla protezione della popolazione esposta a rischio;

- **la messa in sicurezza sismica degli edifici strategici** e rilevanti ubicati nelle aree maggiormente a rischio.

Gli interventi nella rete idraulica sono una tappa fondamentale per lo sviluppo del territorio, che nei prossimi anni si prefigge di realizzare la maggior parte degli interventi programmati nel "Piano delle azioni e degli interventi di mitigazione del rischio idraulico e geologico".

Gli interventi che verranno realizzati sono da individuare nell'ottica di salvaguardare le aree a rischio, come tasselli di interventi complessivi, talora realizzati per stralci successivi,finanziati anche con altre risorse e che consentono di dare maggiore funzionalità ad azioni già avviate o da avviare.

Per quanto invece attiene alla prevenzione del rischio sismico, si vogliono promuovere un insieme di verifiche e interventi volti ad accrescere la sicurezza, nei confronti degli eventi sismici, del patrimonio edilizio definito "strategico e rilevante" ai sensi della DGRn.3645/2003, e pertanto di competenza regionale. Tra questo si collocano edifici di interesse strategico destinati in tutto o in parte ad attività di protezione civile di enti territoriali, sedi amministrative Regionali,

Provinciali, Comunali e di Comunità montane,polizia municipale, asili e scuole pubbliche di ogni ordine e grado, centri commerciali,grandi magazzini e mercati coperti con superficie superiore o uguale a 5.000 mq, industrie con personale impiegato superiore a 100 unità (anche di natura alberghiera), o rilevanti in relazione alla pericolosità degli impianti e delle sostanze lavorate.

6. Asse 6 – Sviluppo Urbano Sostenibile Attraverso l'Asse "Sviluppo Urbano Sostenibile", la Regione conduce le Azioni integrate previste dall'Articolo 7.1 del Regolamento (UE) 1303/2013 per far fronte alle sfide economiche, ambientali, climatiche, demografiche e sociali che si pongono nelle aree urbane, tenendo anche conto dell'esigenza di promuovere i collegamenti tra aree urbane e rurali. Queste sfide sono rilevanti sia per l'area metropolitana di Venezia, su cui intervengono congiuntamente il Programma Operativo Nazionale "Aree Metropolitane" edil POR FESR Veneto 2014-2020, sia per le città medie della regione.

Le azioni previste con tali programmi dovranno essere strettamente correlate a quelle riferite al programma europeo LIFE integrato Bacino Padano sulla qualità dell'aria sottoscritto dalla Regione.

In particolare, per le città venete gli interventi del POR saranno concentrati - in coerenza con i campi di intervento del FESR - su alcune aree di fabbisogno prioritario, associabili in estrema sintesi a città più sostenibili, inclusive e rinnovate dal punto di vista dei servizi. In particolare:

- come fattore molto rilevante di qualità dell'ambiente urbano, viene identificato come prioritario il passaggio ad un **sistema di mobilità (trasporto pubblico locale) ad alta sostenibilità** per quanto riguarda emissioni ed uso dell'energia. Questo si associa ad un'azione finalizzata ad accrescere l'utilizzo del sistema pubblico della mobilità;

- **il problema della qualità abitativa** delle fasce escluse e marginali è ancora molto sentito nelle aree urbane del Veneto, sia come fattore di esclusione sociale che intermini di sostenibilità ambientale ed energetica.

La risoluzione di questo problema costituisce un elemento importante di riequilibrio e coesione territoriale, oltre che di rigenerazione urbana, nella componente che riguarda in particolare l'inclusione sociale;

- la crisi **produttiva**, indotta anche dai deficit di innovazione e di capacità di agire in rete,del sistema delle piccole imprese commerciali nei centri delle maggiori città del Veneto(e in particolare nei centri storici) costituiscono un elemento di impoverimento non solo dei livelli di attività economica dei centri urbani ma della qualità della vita dei cittadini, della capacità di mantenimento della popolazione e nella capacità di attrazione di turisti e visitatori.

- Vi è la necessità di porre rimedio alla modesta capacità degli Enti locali di offrire servizi ad elevata interattività, nonché l'esigenza di elevare il livello di interoperabilità e di cooperazione applicativa tra gli enti pubblici, attualmente insoddisfacente.

Questi fabbisogni si riflettono nel sistema di scelte strategiche prefigurate dall'Accordo di Partenariato per l'Agenda Urbana e relative in particolare ai tre driver del ridisegno e della **modernizzazione dei servizi urbani per i residenti e gli utilizzatori delle città (driver 1);delle pratiche e della progettazione per l'inclusione sociale per i segmenti di popolazione più fragile e per aree e quartieri disagiati (driver 2); del rafforzamento della capacità delle città di potenziare segmenti locali pregiati di filiere produttive globali (driver 3)**.

Per rispondere a questi fabbisogni, l'Asse Sviluppo Urbano Sostenibile del POR FESR Veneto2014 – 2020 identifica delle Azioni Integrate associate alle aree (mobilità sostenibile,inclusione sociale, generazione di attività produttive innovative, diffusione dei servizi digitali) identificate, condotte nell'ambito dell'Obiettivo tematico 3, Priorità b ("Accrescere la competitività delle PMI [...] sviluppando e realizzando nuovi modelli di attività per le PMI in particolare per l'internazionalizzazione"), dell'Obiettivo Tematico 4, Priorità e("Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori[...] promuovendo strategie per basse emissioni di carbonio per tutti i tipi di territorio, in particolare le aree urbane, inclusa la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile e di pertinenti misure di adattamento e mitigazione") dell'Obiettivo Tematico 9,Priorità b ("Promuovere l'inclusione sociale, combattere la povertà e ogni forma di discriminazione [...] sostenendo la rigenerazione fisica, economica e sociale delle comunità sfavorite nelle aree urbane e rurali") e dell'Obiettivo Tematico 2 Migliorare l'accesso alle TIC, nonché l'impiego e la qualità delle medesime rafforzando le applicazioni delle TIC per l'e-government, l'e-learning, l'e-inclusion, l'e-culture e l'e-health.

5.5.3. PSR Veneto 2014-2020 e Programma Leader

Il PSR Veneto interviene con i seguenti strumenti su cui è opportuno scegliere le azioni di interesse, ho evidenziato quelle che potrebbero essere di maggiore interesse se coinvolgiamo il mondo agricolo:

1. Migliorare governance, coordinamento e cooperazione tra attori del sistema regionale della conoscenza e innovazione e imprese;

2. Potenziare l'offerta del sistema della conoscenza;

3. Favorire l'ingresso dei giovani e il ricambio generazionale con assunzione di responsabilità Imprenditoriale;

4. Miglioramento e razionalizzazione della governance di sistema agricolo-rurale e sistemi Locali;

5. Accrescere il livello di competenza degli operatori;

6. Miglioramento della redditività delle imprese agricole, forestali e agroalimentari;

7. Presidio e integrazione territoriale delle imprese agricole, forestali e agroalimentari;

8. Sviluppo di condizioni atte a promuovere e favorire l'accesso al credito;

9. Miglioramento della concentrazione dell'offerta e sviluppo di reti strategiche tra imprese;

10. Favorire innovazione, differenziazione di prodotto, logistica e nuove forme di Commercializzazione;

11. Comunicazione e informazione nei confronti di operatori, stakeholder, consumatori e Collettività;

12. Dare continuità agli strumenti assicurativi esistenti, ampliare l'accesso delle imprese alle polizze multi rischio;

13. Ampliare la copertura dei rischi e favorire la stabilizzazione del reddito per le imprese;

14. Tutelare le imprese dalle conseguenze delle calamità naturali, delle avversità atmosferiche e degli eventi catastrofici;

15. Miglioramento della qualità e della connettività ecologica in ambito agricolo e forestale;

16. Conservazione attiva dei paesaggi rurali storici e riqualificazione dei paesaggi rurali Ordinari;

17. Valorizzazione e conservazione delle risorse genetiche in agricoltura;

18. Efficiente utilizzo della risorsa idrica nel comparto agricolo;

19. Migliorare stato chimico e ecologico delle risorse idriche e salvaguardare i terreni agricoli;

20. Salvaguardia idrogeologica e protezione della qualità e struttura dei suoli agricoli e Forestali;

21. Uso sostenibile dell'energia e delle risorse naturali non riproducibili;

22. Sostituzione dei combustibili fossili e sottrazione di gas ad effetto serra dall'atmosfera;

23. Limitazione delle emissioni in atmosfera dei gas a effetto serra e dell'ammoniaca in Agricoltura;

24. Migliorare la fruibilità dei territori rurali e del relativo patrimonio naturale e storico culturale;

25. Accrescere la capacità dei territori di proporre un'offerta turistica aggregata ed integrata;

26. Stimolare la diversificazione dell'economia rurale;

27. Animazione dei territori e delle reti locali per la valorizzazione e diffusione di esperienze;

28. Qualificazione e valorizzazione del patrimonio naturale, paesaggistico e storico-culturale;

29. Migliorare l'accesso e la qualità dei servizi alla popolazione con un approccio innovativo e di sistema;

30. Potenziare la qualità delle ICT e l'accessibilità alla rete;

31. Sviluppo e diffusione dell'impiego delle ICT;

32. Sostenere la relazione tra diversi sistemi, tra aree urbane e rurali, aree di montagna e di pianura;

Per quanto riguarda il Programma Leader e in particolare gli interventi che svilupperanno i Gal sarà oltremodo utile fornire indicazioni affinché vengano previsti nei PSL (Piani di sviluppo locale che ogni GAL deve obbligatoriamente predisporre), che verranno predisposti nel corso del 2015, tutta una serie di interventi previsti in Green Tour.

5.5.4. Fondi ODI E LETTA

Sono 2 linee di finanziamento nazionale che possono essere utilizzati dai Comuni veneti confinanti con le Regioni e le Provincie a statuto speciale.

Finanziano infrastrutture e quindi investimenti che toccano diversi settori (ad es. Turismo,ambiente, ecc.), anche per importi rilevanti, nell'ordine di qualche milione di euro per intervento.

Attualmente si è in attesa della pubblicazione dei bandi.

5.5.5. Il Programma LIFE

Programma LIFE 2014-2020 Programma per l'ambiente e l'azione per il clima.

Obiettivi generali:

1. Contribuire al passaggio a un'economia efficiente in termini di risorse, con minori emissioni di carbonio e resiliente ai cambiamenti climatici, contribuire alla protezione ed al miglioramento della qualità dell'ambiente e all'interruzione e inversione del processo di perdita della biodiversità, compresi il sostegno alla Rete Natura 2000 ed il contrasto al degrado degli ecosistemi;

2. Migliorare lo sviluppo, l'attuazione e l'applicazione della politica e della legislazione ambientale e climatica della UE e catalizzare e promuovere l'integrazione e la diffusione degli obiettivi ambientali e climatici nelle altre politiche dell'UE e nella pratica nei settori pubblico e privato, anche attraverso l'aumento della loro capacità,3. Sostenere maggiormente la governance a tutti i livelli in materia di ambiente e clima,compresa una maggiore partecipazione della società civile, delle ONG e degli attori locali;

4. Sostenere l'attuazione del 7° programma d'azione per l'ambiente (7° EAP).

Due sono le azioni principali Azioni per l'ambiente e Azioni per il clima.

1. Azioni per l'ambiente

Questa azione prevede tre sottoprogrammi: Ambiente ed uso efficiente delle risorse,Natura e biodiversità, governance e informazione in materia ambientale.

1° Sottoprogramma: Ambiente ed uso efficiente delle risorse - Obiettivi Specifici:

- Sviluppare, sperimentare e dimostrare approcci politici o di gestione, buone pratiche e soluzioni alle sfide ambientali (compresi lo sviluppo e la dimostrazione di tecnologie innovative). Adatti ad essere replicati, trasferiti, o integrati anche in relazione al legame tra ambiente e salute;

- Sostenere l'applicazione, lo sviluppo, la sperimentazione la dimostrazione di approcci integrati per l'attuazione di piani e programmi in conformità alla politica e alla legislazione dell'UE in materia di ambiente, soprattutto nei settori delle acque,dei rifiuti e dell'aria;

- Migliorare la base di conoscenze per lo sviluppo, l'attuazione, la stima, il monitoraggio, e la valutazione della politica e della legislazione ambientale dell'UE e per la valutazione ed il monitoraggio dei fattori, delle pressioni e delle risposte che esercitano un impatto ambientale all'interno e all'esterno dell'UE.

Priorità tematiche**: Acqua e ambiente marino**: approcci ed attività sulla base delle direttive(200/60/CE, 2007/60/CE, 2008/56/CE) inoltre attività atte a garantire un

uso sicuro ed efficiente delle risorse idriche, migliorando la gestione quantitativa dell'acqua,preservando un elevato livello di qualità dell'acqua ed evitando l'uso improprio e il deterioramento delle risorse idriche**.**

Rifiuti: approcci per attuazione della legislazione UE in materia di rifiuti, attività in materia di efficienza delle risorse e impatto del ciclo di vita dei prodotti, modelli di consumo e dematerializzazione dell'economia. **Efficienza nell'uso delle risorse come suolo e foreste ed economia verde e circolare**: Attività nel quadro della strategia tematica in materia di suolo (COM2006 31) con attenzione alla mitigazione ed alla compensazione dell'impermeabilizzazione del suolo nonché a un migliore uso del medesimo, attività di monitoraggio per la prevenzione degli incendi. **Ambiente e salute comprendente le sostanze chimiche e il rumore**: Attività di sostegno all'attuazione dei reg.1907/2006 (REACH) e Reg. 528/2012 (reg su biocidi) al fine di garantire un uso più sicuro,più sostenibile o più economico delle sostanze chimiche, compresi i nanomateriali; attività a sostegno per facilitare l'attuazione della direttiva sul rumore (2002/49/CE), attività di

sostegno per evitare incidenti gravi in particolare direttiva 2012/18/UE. **Qualità dell'aria ed emissioni compreso l'ambiente urbano**: Attività di sostegno per l'attuazione della direttiva2001/81/CE (direttiva sui limiti nazionali di emissione); attività di sostegno all'attuazione della direttiva 2001/81/CE e 2010/75/UE (emissioni industriali).

2° Sottoprogramma: Natura e biodiversità - Obiettivi Specifici:

- Contribuire allo sviluppo e all'attuazione della politica e della legislazione dell'UE in materia di natura e di biodiversità, compresa la Strategia dell'Unione per la biodiversità fino al 2020, direttive(92/43/CEE, 2009/147/CE),

- Sostenere l'ulteriore sviluppo, l'attuazione e la gestione della rete Natura 2000,

- Migliorare la base di conoscenza per lo sviluppo, l'attuazione, la stima, il monitoraggio e la valutazione della politica e della legislazione ambientale dell'UE in materia di natura e biodiversità e per la valutazione e monitoraggio dei fattori delle pressioni e delle risposte che esercitano un impatto sulla natura e sulla biodiversità all'interno e all'esterno dell'UE.

Priorità tematiche: **Natura** attività volte a migliorare lo stato di conservazione degli habitat e delle specie, compresi gli habitat e le specie marine di uccelli, di interesse per l'UE,attività di sostegno dei seminari biogeografici della rete Natura 2000; **Biodiversità** attività per l'attuazione della strategia dell'UE sulla biodiversità fino al 2020.

3° Sottoprogramma: Governance e informazione in materia ambientale - Obiettivi Specifici:

- Promuovere la sensibilizzazione in materia ambientale, anche per ottenere il sostegno all'elaborazione delle politiche ambientali UE e divulgare conoscenze in materia di sviluppo sostenibile e nuovi modelli di consumo sostenibile,

- **Sostenere la comunicazione, gestione e diffusione delle informazioni nel settore dell'ambiente e facilitare la condivisione delle conoscenze sulle migliori soluzioni e buone pratiche ambientali, sviluppo di piattaforme di cooperazione tra le parti interessate e la formazione,**

- **Promuovere e contribuire ad aumentare l'efficacia del rispetto e la diffusione di buone pratiche e approcci politici,**

- Promuovere una migliore governance ambientale allargando la partecipazione dei soggetti interessati comprese ONG, alle consultazioni sulle politiche e alla loro attuazione.

Priorità tematiche: Campagne di informazione, comunicazione e sensibilizzazione in linea con le priorità del 7° EAP, attività di sostegno di un processo di controllo efficace, e di misure di promozione della conformità in relazione alla legislazione ambientale UE, nonché attività a sostegno di sistemi e strumenti di informazioni relativi all'attuazione della legislazione ambientale UE.

2. Azione per il clima

1° Sottoprogramma: Mitigazione dei cambiamenti climatici: Al fine di contribuire allariduzione delle emissioni di gas serra. - Obiettivi specifici:

- Contribuire all'attuazione e allo sviluppo delle politiche e della legislazione UE in materia di mitigazione dei cambiamenti climatici, compresa l'integrazione tra i

diversi settori, in particolare attraverso lo sviluppo, la sperimentazione e la dimostrazione di approcci politici o di gestione, di buone pratiche e di soluzioni perla mitigazione dei cambiamenti climatici,

- Migliorare la base di conoscenza per lo sviluppo, la stima, il monitoraggio, la valutazione e l'attuazione di azioni e misure di mitigazione dei cambiamenti climatici efficaci e migliorare la capacità di mettere in pratica tali conoscenze,

- **Facilitare lo sviluppo e l'attuazione di approcci integrati, come per le strategie di mitigazione dei cambiamenti climatici e i piani di azione, a livello locale, regionale o nazionale,**

- Contribuire allo sviluppo e alla dimostrazione di tecnologie, sistemi, metodi e strumenti di mitigazione dei cambiamenti climatici innovativi, idonei a essere replicati, trasferiti o integrati.

2° Sottoprogramma: Adattamento ai cambiamenti climatici: al fine di contribuire agli sforzi finalizzati ad accrescere la resilienza ai cambiamenti climatici.

- Obiettivi specifici.

- **Contribuire all'attuazione e allo sviluppo delle politiche UE in materia di adattamento ai cambiamenti climatici, compresa l'integrazione tra i diversi settori,in particolare attraverso lo sviluppo, la sperimentazione e la dimostrazione di approcci politici o di gestione, di buone pratiche e di soluzioni per l'adattamento ai cambiamenti climatici, compresi gli approcci ecosistemici,**

- **Migliorare la base di conoscenza per lo sviluppo, la stima, il monitoraggio, la valutazione e l'attuazione di azioni e misure di adattamento ai cambiamenti climatici efficaci, con priorità per quelle che applicano un approccio ecosistemico e migliorare la capacità di mettere in pratica tali conoscenze,**

- **Facilitare lo sviluppo e l'attuazione di approcci integrati, come per le strategie di adattamento ai cambiamenti climatici e i piani di azione a livello locale, regionale o nazionale, con priorità per gli approcci ecosistemici,**

- Contribuire allo sviluppo e alla dimostrazione di tecnologie, sistemi, metodi e strumenti di adattamento ai cambiamenti climatici innovativi, idonei a esser replicati, trasferiti o integrati.

3° Sottoprogramma: Governance e informazione in materia di clima - Obiettivi Specifici:

- Promuovere la sensibilizzazione sul clima, anche per ottenere il sostegno all'elaborazione delle politiche dell'UE in materia e promuovere le conoscenze sullo sviluppo sostenibile,

- Sostenere la comunicazione, la gestione e la diffusione delle informazioni sul clima e facilitare la condivisione delle conoscenze sulle migliori soluzioni e buone pratiche climatiche, anche attraverso lo sviluppo di piattaforme di cooperazione tra le parti interessate e la formazione,

- Promuovere e contribuire ad aumentare l'efficacia del rispetto e dell'applicazione della legislazione dell'UE sul clima, in particolare incoraggiando lo sviluppo e la diffusione di buone pratiche e approcci politici,

- Promuovere una migliore governance in materia di clima allargando la partecipazione dei soggetti interessati, comprese le ONG, alle consultazioni sulle politiche e alla loro attuazione.

Beneficiari

Enti pubblici e privati dei Paesi Ue e delle seguenti categorie di Paesi. EFTA/SEE, Candidati,potenziali candidati e Paesi in via di adesione, paesi ai quali si applica la politica europea di vicinato, paesi membri dell'Agenzia europea per l'ambiente.

Le modalità di partecipazione di questi paesi sono conformi alle condizioni stabilite negli accordi bilaterali/ multilaterali che fissano i principi di partecipazione di tali Paesi ai programmi dell'UE.

Entità contributo

In linea di principio il contributo massimo per i progetti sarà del 60% dei costi ammissibile di progetto per il periodo 2014-2017 e del 55% dei costi ammissibili per il triennio 2018-2020, ad eccezione dei progetti di buone pratiche. Eccezioni:

- Progetti integrati, progetti di assistenza tecnica e progetti preparatori: il contributo èfissato al 60% dei costi ammissibili per tutta la durata del programma,

- Progetti Ambiente – Natura e Biodiversità: il contributo è fissato al 60% dei costi ammissibili per tutta la durata del programma (nel caso di habitat o specieprioritarie il contributo può arrivare al 75%

- Progetti di rafforzamento delle capacità: il contributo copre fino al 100% dei costi ammissibili.

5.5.6. IL Programma EUROPA CREATIVA

Finalità: cooperare, co-produrre, condividere, muovere idee prodotti e eventi culturali,coinvolgere pubblico, ampliare le competenze degli operatori culturali, senza dimenticarsi dell'utilizzo delle ICT. Si tratta di progetti basati su attività di networking e su un partenariato equilibrato e paritario.

Principali obbiettivi e priorità:

1. il rafforzamento della capacità del settore culturale e creativo di operare a livello transnazionale:

- *Priorità 1.1:* supportare azioni che forniscano agli operatori culturali e creativi competenze, capacità e know-how per contribuire al rafforzamento dei settori culturali e creativi, includendo l'utilizzo delle tecnologie digitali, approcci innovativi di "audience development" e sperimentando nuovi modelli di business.

- *Priorità 1.2:* supportare azioni che consentano agli operatori culturali e creativi di collaborare a livello internazionale e di internazionalizzare le loro carriere all'interno e all'esterno dei confini dell'UE, possibilmente mediante strategie di lungo termine.
- ***Priorità 1.3:*** **fornire sostegno per rafforzare la collaborazione e il networking tra le organizzazioni culturali e creative in Europa, al fine di facilitare l'accesso alle opportunità professionali.**

2. la promozione della mobilità delle opere e degli operatori del settore culturale e creativo con particolare riguardo per gli artisti:

- ***Priorità 2.1:*** **supportare attività culturali di respiro internazionale quali mostre,scambi e festival**.

- *Priorità 2.2:* supportare la circolazione della letteratura europea al fine di renderla il più possibile accessibile.

- ***Priorità 2.3:*** **supportare "l'audience development" sia per stimolare l'interesse nei confronti delle opere culturali e creative europee e del e intangibile, sia per migliorarne l'accesso ai prodotti culturali.**

Beneficiari

Tutti gli operatori che operano nel settore culturale e creativo (pubblico e privato) da almeno 2anni e che sono legalmente riconosciuti (legalmente registrati) in uno dei paesi partecipanti al

Programma Europa Creativa: i 28 Stati membri dell'UE, Islanda, Norvegia, Albania, Bosnia & Herzegovina, Repubblica di Macedonia, Montenegro, Serbia.

Categorie di finanziamento

- **Cat. 1: progetti di cooperazione su piccola scala** - 1 project leader (responsabile del progetto) + 2 partner provenienti da almeno 3 diversi paesi. Almeno un partner deve provenire da un paese EU o EFTA.

- **Cat 2: progetti di cooperazione su larga scala** - 1 project leader (responsabile del progetto)+ 5 partner provenienti da almeno 5 diversi paesi

Agevolazione

- *Categoria 1:* max 60% sul totale del costi eleggibili

- *Categoria 2:* max 50% sul totale del costi eleggibili

Durata del progetto: Max. 48 mesi

5.5.7 I Programmi di COOPERAZIONE TRANSFRONTALIERA TRANSNAZIONALE

INTERREG V ITALIA-AUSTRIA

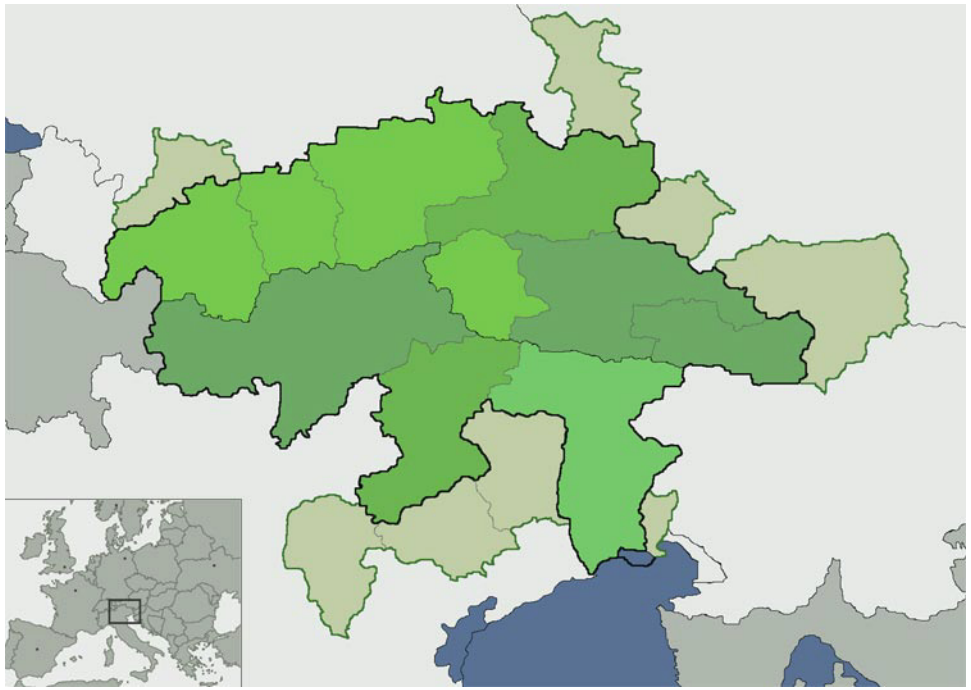


Figura 1: area ammissibile

Nell'area di programma sono state incluse le aree in deroga della vecchia programmazione quali:

- Außerfern nel Bundesland Tirol
- Salzburg e dintorni e Lungau nel Bundesland Salzburg
- Unterkärnten nel Bundesland Kärnten
- Province di Gorizia e Pordenone nella Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
- Province di Vicenza e Treviso nella Regione Veneto, oltre a quella di Belluno
- Provincia di Trieste nella Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

Fondi per asse in %:

1. Ricerca, sviluppo tecnologico e Innovazione 18,49 %

2. Competitività delle piccole e medie imprese 13,28 %

3. Patrimonio naturale e culturale 27,85 %

4. Competenza istituzionale 20,85 %

5. Approccio CLLD 13,53 %

Assistenza tecnica 6,00 %

TOTALE 100 %LE

Sfruttando il potenziale dell'area di cooperazione e orientando le scelte strategiche verso ilsuperamento degli ostacoli che ne limitano lo sviluppo, il Programma Italia-Austria ha individuatole direttrici su cui costruire il proprio impianto programmatico, declinato in cinque Assi Prioritari acui corrispondono altrettanti Obiettivi tematici e specifiche Priorità di investimento:

- **Asse 1: R**icerca, sviluppo tecnologico e innovazione

- **Asse 2:** Competitività delle piccole e medie imprese

- **Asse 3:** Patrimonio naturale e culturale

- **Asse 4:** Competenza istituzionale

-Asse 5: Approccio CLLD

Per ciascun Asse di seguito si fornisce una disamina delle principali caratteristiche di utilizzo.

Asse 1: Ricerca, sviluppo tecnologico e innovazione (OT1)

Le peculiarità del tessuto produttivo locale richiedono un insieme di interventi volti a promuovere la capacità competitiva delle imprese e stimolare la

formazione di un ambiente maggiormente favorevole alla diffusione dell'innovazione. In tale direzione la valorizzazione delle opportunità offerte dalle "aree di specializzazione regionale" già presenti nei territori del Programma ("area di scienza applicata" per i territori del versante austriaco; "smart technological application area" nel caso del Veneto; "smart and creative diversification area" nel caso del Friuli Venezia Giulia; "area di innovazione imitativa" per la provincia di Bolzano)potrà facilitare l'ulteriore qualificazione dei contesti locali verso i settori maggiormente strategici e produttivi che interessano l'area di cooperazione, per giungere a maggiori livelli di efficienza intermini di R&I.

Inoltre, occorrerà puntare sull'istituzione di reti innovative stabili e durature tra i principali attori pubblici e privati che operano nel campo della ricerca, dello sviluppo e dell'innovazione; ossia promuovere iniziative volte a rivitalizzare i network già in essere e a sfruttare l'ampio portato di conoscenze e competenze presente nell'area di cooperazione in modo da stimolare la formazione di nuovi partenariati in grado di raggiungere la massa critica necessaria a incrementare l'intensità dell'attività di R&I nei territori di riferimento.

Priorità d'investimento 1a

Potenziare l'infrastruttura per la ricerca e l'innovazione (R&I), le capacità di sviluppare l'eccellenza nella R&I e promuovere centri di competenza, in particolare quelli di interesse europeo.

Obiettivo specifico

Rafforzamento della ricerca e dell'innovazione nei punti di forza regionali, attraverso la collaborazione transfrontaliera tra gli enti di ricerca, anche con le amministrazioni pubbliche

Tipologie d'azione:

Azione 1: Promozione e attuazione di progetti di ricerca, innovazione e di trasferimento tecnologico da parte di istituzioni di ricerca per sostenere lo sviluppo e le ricadute a livello economico e sociale nell'area di programma

Azione 2: Creazione di piattaforme comuni che svolgano il ruolo di collettore, network della ricerca, dell'innovazione e del trasferimento tecnologico, anche al fine di monitorare e mappare la ricerca e l'innovazione prodotta sul territorio da parte delle imprese

Azione 3: Promozione di progetti per la creazione di gruppi di ricerca multidisciplinari e reti di ricerca e innovazione a livello transnazionale anche mediante scambio di ricercatori e capitale umano

Esempi di azioni:

- Interventi volti al rafforzamento di centri di eccellenza per la messa in rete delle esperienze o allo sviluppo di quelli esistenti ai fini della messa in rete delle esperienze e conoscenze in tema di R&S.

- Realizzazione di nuove infrastrutture tecnologiche o potenziamento di quelle esistenti ai fini della messa in rete di servizi, prodotti e processi nel campo della R&I

- Interventi di ricerca applicata al fine di creare professionalità specialistiche nei settori di interesse strategico per l'area di cooperazione

Beneficiari:

Autorità pubbliche, Università, Centri di ricerca (anche extra-universitari), centri di competenza,Politecnici e istituti tecnici superiori, Istituti tecnici, Cluster di centri di ricerca e/o di competenza,Parchi tecnologici e d'innovazione, Camere di commercio e altri beneficiari compatibili con le priorità

Priorità d'investimento 1b

Promuovere gli investimenti delle imprese in R&I sviluppando collegamenti e sinergie tra imprese e centri di ricerca e sviluppo e il settore dell'istruzione superiore, in particolare promuovendo gli investimenti nello sviluppo di prodotti e servizi, il trasferimento di tecnologie, l'innovazione sociale,l'ecoinnovazione, le applicazioni nei servizi pubblici, lo stimolo della domanda, le reti, i cluster e l'innovazione aperta attraverso la specializzazione intelligente, nonché sostenere la ricerca tecnologica e applicata, le linee pilota, le azioni di validazione precoce dei prodotti, le capacità di fabbricazione avanzate e la prima produzione,

soprattutto in tecnologie chiave abilitanti e la diffusione di tecnologie con finalità generali.

Obiettivo specifico

Promuovere investimenti in R&I da parte delle imprese attraverso il rafforzamento della cooperazione transfrontaliera per l'innovazione e la ricerca tra aziende e soggetti di ricerca

Tipologie d'azione:

Azione 1: Creazione/sviluppo di network di R&I tra amministrazioni, centri di competenza e imprese per lo sviluppo di nuovi processi, prodotti e servizi innovativi in ambiti tematici strategici per il territorio

Azione 2: Sostegno ai progetti di R&I in ambiti di rischio per il mercato

Azione 3: Costituzione/sviluppo di cluster, di centri di innovazione relativi a temi centrali per il tessuto imprenditoriale e di piattaforme del sapere finalizzati a rendere visibili i punti di forza regionali e supportare le imprese nell'inserimento in cluster

Azione 4: Sviluppo e manutenzione di sistemi informativi transfrontalieri per imprese relativi ad attività di ricerca ed innovazione in cooperazione con istituti di ricerca e imprese per avvicinare le PMI ai risultati di ricerca e sviluppo.

Esempi di azioni:

- Azioni congiunte tra amministrazioni, centri di competenza e imprese per lo sviluppo di nuovi processi, prodotti e servizi in ambiti tematici strategici per il territorio (ad esempio: energie rinnovabili, turismo, ambiente, sociale, ecc.), con particolare riferimento agli ambiti individuati dalle RIS3.

- Iniziative prototipali per la pianificazione locale e modelli di gestione per il trasferimento tecnologico ai fini dell'implementazione di politiche e servizi innovativi

- Creazione di cluster transfrontalieri di centri di ricerca per PMI innovative con competenze di interesse europeo

- Interventi volti a stimolare l'innovazione tecnologica nei servizi pubblici (erogati da soggetti pubblici, pubblico-privati o privati) attraverso lo sviluppo di reti e applicazioni on-line

Beneficiari:

Autorità pubbliche, Imprese (PMI, GI) in forma singola o associata, parchi tecnologici ed'innovazione, centri di competenza, centri di ricerca, università, politecnici e istituti tecnici superiori, istituti tecnici, cluster, soggetti intermediari dell'innovazione, camere di commercio e altri beneficiari compatibili con le priorità.

ASSE 2 – Competitività delle piccole e medie imprese

Priorità d'investimento 3c

Sostenere la creazione e l'ampliamento di capacità avanzate per lo sviluppo di prodotti e servizi

Obiettivo specifico

Sviluppo di prodotti e servizi transfrontalieri per promuovere ed accrescere la competitività territoriale

Tipologie d'azione: **Azione 1:** Progetti di cooperazione ad elevato valore aggiunto turistico finalizzati a migliorare/incrementare l'offerta transfrontaliera.

Azione 2: Progetti da parte di PMI nei punti di forza regionali finalizzati a rafforzare la cooperazione transfrontaliera tra le imprese

Esempi di azioni:

- Iniziative di supporto all'introduzione, da parte degli operatori del settore turistico, di nuovi metodi e tecniche gestionali all'interno dei processi di produzione/di conduzione aziendale.

- Creazione di azioni integrate e pacchetti turistici transfrontalieri finalizzati a destagionalizzare il turismo e apportare benefici alle imprese turistiche durante l'intero corso dell'anno,promuovendo la conoscenza di destinazioni meno

conosciute al turismo di massa e un turismo rispettoso dell'ambiente alpino (turismo rurale, turismo sportivo, turismo enogastronomico, ecc.)

- Individuazione e inclusione di nuovi *player*, utilizzo di prodotti e strumenti comunicativi finalizzati a promuovere l'offerta transfrontaliera e aumentare la consapevolezza delle PMI nei confronti delle potenzialità dell'offerta turistica

- Progetti per il rafforzamento e l'internazionalizzazione tramite la creazione di nuovi prodotti,servizi, processi, mercati e innovazioni, anche attraverso lo scambio di esperienze acquisite nel corso dell'implementazione di progetti di ricerca e sviluppo tecnologico nell'ambito dell'Asse 1

Target group:

Sistema turistico, Sistema produttivo, sistema della ricerca e innovazione, sistema associativo transfrontaliero

Beneficiari:

Imprese (PMI) in forma singola o associata, Aziende, Organizzazioni turistiche, Associazioni,Partner sociali, Organizzazioni e istituzioni economiche e altri beneficiari compatibili con la priorità.

ASSE 3 – Patrimonio naturale e culturale

Priorità d'investimento 6c

Conservare, proteggere, promuovere e sviluppare il patrimonio naturale e culturale

Obiettivo specifico

Valorizzazione del patrimonio naturale e culturale per incrementare l'attrattività dell'area

Tipologie d'azione:

Azione 1: Realizzazione di reti e accordi di cooperazione finalizzati alla protezione della biodiversità e geodiversità del territorio.

Azione 2: Interventi per la valorizzazione di piccoli e medi centri e di aree e siti disignificato/interesse storico, architettonico e culturale ai fini di contribuire all'incremento dell'attrattività complessiva dell'area di cooperazione

Azione 3: Migliorare e facilitare l'accessibilità alle destinazioni e ai siti di interesse turistico e culturale

Azione 4: Sviluppo di prodotti e servizi comuni finalizzati all'utilizzo del potenziale endogeno dell'area

Azione 5: Attuazione di misure finalizzate a rafforzare il senso di identità e di appartenenza alla comunità transfrontaliera facendo leva sulla ricchezza del patrimonio naturale e culturale dell'area

Esempi di azioni:

- Interventi finalizzati alla pianificazione, gestione coordinata, conservazione, fruizione sostenibile e tutela di aree transfrontaliere protette e attraenti sotto il profilo naturalistico

- Interventi di riqualificazione ambientale, ivi compresi progetti finalizzati alla realizzazione di soluzioni integrate per ottimizzare le misure di approvvigionamento delle risorse

- Interventi finalizzati alla pianificazione, gestione coordinata, conservazione, fruizione sostenibile di aree transfrontaliere culturalmente attraenti

- Interventi per la qualificazione dei servizi turistici, ivi compresi progetti finalizzati alla realizzazione di soluzioni integrate per la valorizzazione dei prodotti turistici e culturali

- Qualificazione e valorizzazione di itinerari culturali e di percorsi naturalistici

- Sviluppo di sistemi informativi per favorire la conoscenza, il monitoraggio e la valorizzazione del patrimonio naturale e culturale dell'area

- Workshop tematici, focus group, seminari operativi finalizzati a sviluppare un percorso identitario basato sulla valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale dell'area

Target group:

Sistema turistico, sistema produttivo, sistema della pubblica amministrazione, cittadinanza.

Beneficiari:

Amministrazioni pubbliche, associazioni, istituzioni formative e culturali, organizzazioni ambientali,enti di gestione di parchi e aree naturali, organizzazioni turistiche e altri beneficiari compatibili con la priorità.

ASSE 4 – Competenza istituzionale

Priorità d'investimento 11 CTE

Rafforzare la capacità istituzionale delle autorità pubbliche e delle parti interessate e un'amministrazione pubblica efficiente mediante la promozione della cooperazione giuridica e amministrativa e la cooperazione fra i cittadini e le istituzioni.

Obiettivo specifico

Rafforzamento della collaborazione tra soggetti pubblici e parti interessate nell'area di programma per lo sviluppo ed attuazione di strategie transfrontaliere

Risultato:

- Efficace ed efficiente implementazione e gestione delle politiche di sviluppo del territorio

- Rafforzamento della capacity building amministrativa

- Armonizzazione della legislazione e delle procedure

Tipologie d'azione:

Azione 1: Promozione di un management transfrontaliero negli ambiti di difesa del clima,protezione dell'ambiente, prevenzione e difesa del territorio attraverso il monitoraggio e la prevenzione del rischio

Azione 2: Promozione di strategie di mobilità sostenibile e di logistica transfrontaliera e Sovra regionale

Azione 3: Implementazione di modelli innovativi nel processo di sviluppo regionale per superare le differenze negli ambiti amministrativi e legali transfrontalieri

Azione 4: Promozione di reti e collaborazioni tra istituzioni e/o autorità pubbliche finalizzate tra l'altro a potenziare le competenze chiave europee

Esempi di azioni:

- Realizzazione di strategie per la definizione di procedure e standard comuni tese a rilevare e catalogare i pericoli naturali

- Implementazione di interventi e progetti pilota a supporto delle attività di protezione civile per fornire assistenza reciproca in condizioni di emergenza, coordinare i soccorsi,sviluppare/potenziare le azioni di difesa delle aree vulnerabili, anche attraverso lo svolgimento di esercitazioni in entrambi i Paesi

- Attività di studio e analisi dei servizi di trasporto dell'area di cooperazione, di dati sul traffico, di criteri ambientali e di efficienza per la promozione della sicurezza finalizzate all'adozione di provvedimenti e strategie integrate, nonché per la definizione di metodologie di analisi della mobilità transfrontaliera

- Realizzazione di reti e network transfrontalieri per migliorare la gestione dei trasporti e dei servizi intermodali per la pianificazione di servizi comuni sperimentali di trasporto transfrontaliero e l'adozione di soluzioni tecniche e organizzative finalizzate all'evoluzione del sistema attuale della mobilità transfrontaliera

- Interventi e progetti pilota per lo sviluppo, il trasferimento e la capitalizzazione di knowhow,buone prassi e competenze all'interno delle PA su specifiche tematiche individuate attraverso preventive rilevazioni dei fabbisogni (per es. pianificazione strategica e gestione degli interventi improntate su principi *quality-based* e *result-oriented*).

Beneficiari:

Amministrazioni pubbliche e altri beneficiari compatibili con le priorità.

ASSE 5 – Approccio clld

Priorità d'investimento 9 d

Investire nell'ambito delle strategie di sviluppo locale di tipo partecipativo (approccio CLLD)

Obiettivo specifico

Rafforzamento dell'integrazione transfrontaliera e promozione dell'auto responsabilità locale nell'area strettamente di confine attraverso strategie transfrontaliere integrate secondo l'approccio CLLD. Promozione di una crescita innovativa, sostenibile ed inclusiva nelle aree CLLD.

Risultato:

- Promozione dello sviluppo locale integrato

- Costruzione di partenariati pubblico-privati per la realizzazione di interventi integrati

Tipologie d'azione:

Azione 1: Realizzazione di piccoli progetti

Azione 2: Creazione e sviluppo di reti tra gruppi di lavoro locali

Azione 3: Realizzazione di progetti volti alla diversificazione dell'economia locale nelle zone di confine

Esempi di azioni:

- Realizzazione di piccoli progetti e/o di progetti pilota nei settori a più elevato potenziale competitivo per l'area di cooperazione (ad esempio: turismo, logistica in area alpina e prealpina,valorizzazione dei prodotti locali)

- Azioni per il potenziamento delle reti e delle strutture di collaborazione già in essere e per la definizione di ulteriori strutture transfrontaliere *community led*, anche attraverso lo scambio di dati ed esperienze

- Creazione di "gruppi di lavoro" sulle tematiche afferenti la strategia di sviluppo dell'area di cooperazione

- Interventi nel settore della crescita intelligente, quali, investimenti in istruzione, ricerca e innovazione e valore aggiunto regionale, sviluppo e innovazione delle filiere e dei sistemi produttivi locali, reti e comunità intelligenti

- Interventi nel settore della crescita sostenibile quali, gestione e valorizzazione delle fonti energetiche e cambiamento climatico (CE, *Guidance on Community-Led Local Development forLocal Actors*, Maggio 2014), spazio naturale e culturale, cura e tutela del paesaggio, dell'uso del suolo e della biodiversità, turismo sostenibile

- Interventi nel settore della crescita inclusiva quali, problemi sociali, giovani donne, salute,iniziative innovative e interventi prototipali nel campo del social housing, inclusione sociale di specifici gruppo svantaggiati, legalità e promozione sociale

Target group:

Sistema economico-produttivo, sistema turistico, sistema socio-assistenziale/di cura, associazioni(ONG, terzo settore), cittadinanza.

Beneficiari:

GAL e altri beneficiari compatibili con le priorità.

INTERREG ITALIA SLOVENIA

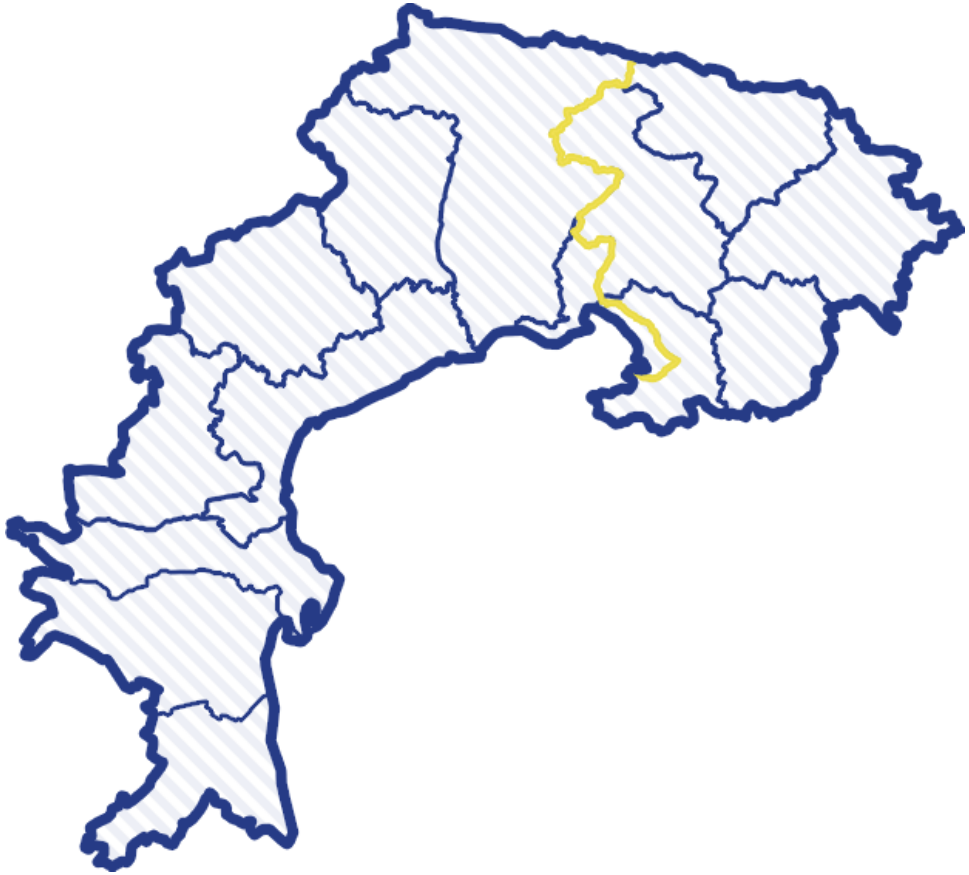


Figura 2: aree beneficiarie

Il complemento di programmazione non è ancora stato delineato e potrà interessare solamente interventi nella Provincia di Venezia. Autorità di Gestione è la Regione FVG.

INTERREG ITALIA CROAZIA

Italia Croazia è il programma di cooperazione territoriale europea transfrontaliera che coinvolge parti delle regioni italiane e croate che si affacciano sul mare adriatico. Italia Croazia ha l'obiettivo di contribuire al raggiungimento degli obiettivi di Europa2020 e alla strategia Europea per la regione Adriatico-Ionica. I quattro obiettivi tematici non sono ancora stati individuati.

Questi obiettivi saranno attuati attraverso progetti che coinvolgono regioni dei due Stati membri.

Ai bandi possono partecipare autorità pubbliche (o equivalenti) e soggetti privati.

Il programma interessa i territori provinciali delle regioni italiane che si affacciano sull'adriatico:Ferrara, Ravenna, Forlì-Cesena, Rimini, Udine, Gorizia, Trieste, Pordenone, Venezia, Padova,

Rovigo, Pesaro e Urbino, Ancona, Macerata, Ascoli Piceno, Fermo, Teramo, Pescara, Chieti,Campobasso, Brindisi, Lecce, Foggia, Bari, Barletta-Andria-Trani. Per la Croazia sono interessate le zone costiere.

Italia-Croazia è cofinanziato dall'Unione europea con il Fondo europeo di sviluppo regionale-FESRed ha una disponibilità finanziaria di ca. 260 milioni di euro.

Il Veneto ha rinunciato a diventare Autorità di Gestione del Programma che molto probabilmente verrà realizzata dalla Regione FVG.

PROGRAMMA SPAZIO ALPINO

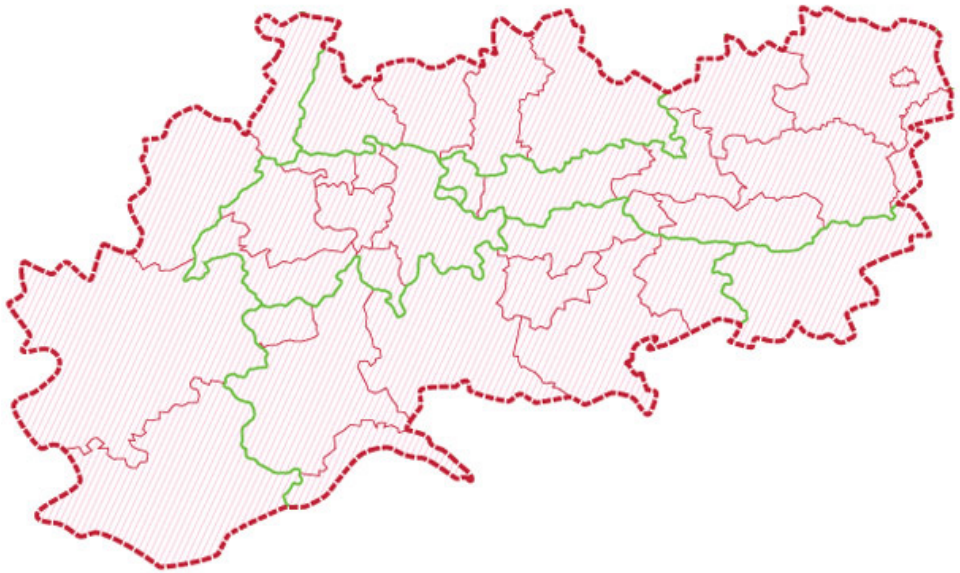


Figura 3: aree eleggibili

Il Programma di cooperazione per il settennio 2014-2020, denominato "Alpine Space Programme2014-2020", è stato inviato alla Commissione europea il 23 luglio 2014.

I Paesi partecipanti hanno confermato il Land Salisburgo quale Autorità di Gestione; rispetto alla programmazione 2007-2013 rimane invariata anche l'area eleggibile, che copre le regioni (NUTS II)di sette

Paesi (Austria, Francia, Germania, Italia, Slovenia, Svizzera e Liechtenstein) attraversate dall'arco alpino.

Tutto il territorio Veneto è pertanto area eleggibile del Programma.

Il Programma e articolato in cinque assi prioritari:

1. Innovative Alpine Space (Spazio Alpino innovativo)

2. Low Carbon Alpine Space (Spazio Alpino a basse emissioni di carbonio)

3. **Liveable Alpine Space (Spazio Alpino vivibile)**

4. Well-Governed Alpine Space (Spazio Alpino ben governato)

5. Tecnical assistance (Assistenza tecnica alle attività del Programma)

Il piano finanziario prevede risorse pari a 139.751.454 euro di cui 116.635.466 euro a titolo di cofinanziamento dell'UE (Fondo FESR) e 23.115.988 di cofinanziamento nazionale.

Programma CENTRAL EUROPE

Figura 4: aree eleggibili

Il testo del Programma di Cooperazione CENTRAL EUROPE 2020 è stato trasmesso alla Commissione Europea il 18 luglio 2014. La Commissione ha sei mesi di tempo

per approvarlo, con la possibilità di formulare entro tre mesi delle osservazioni intermedie.

Rispetto al 2007-2013 la principale novità riguarda l'area geografica eleggibile: agli otto Stati già partecipanti al Programma, si aggiunge nel 2014-2020 la Repubblica di Croazia, che partecipa con il proprio intero territorio. Viene meno, invece, la partecipazione dell'Ucraina, che nella programmazione 2007-2013 rivestiva il ruolo di osservatore.

L'Autorità di Gestione rimane la Città di Vienna – Dipartimento per gli Affari Europei; anche il Segretariato Tecnico resterà a Vienna e sarà istituito dall'Autorità di Gestione.

Nella descrizione sottostante, riportiamo una sintesi della logica di intervento del Programma di Cooperazione.

Assi Prioritari

1. Cooperare nell'innovazione per rendere più competitiva l'area Central Europe/CE

Investimenti in R&I, trasferimento di tecnologie, innovazione sociale con le seguenti sotto azioni:

1.1**.** Migliorare i collegamenti sostenibili tra gli attori dei sistemi di innovazione per rafforzare la capacità di innovazione nelle regioni CE

1.2. Migliorare le competenze e le capacità imprenditoriali per accrescere l'innovazione economica e sociale nelle regioni CE

2. Cooperare nelle strategie finalizzate ad abbassare le emissioni di carbonio nell'area CE

2.1. Sviluppare e realizzare soluzioni per accrescere l'efficienza energetica e l'uso di energie rinnovabili nelle infrastrutture pubbliche:

- definendo strategie per ridurre le emissioni di carbonio in tutti i tipi di territori, in particolare le aree urbane;
- realizzando l'efficienza energetica nelle infrastrutture pubbliche, inclusi edifici pubblici ed edilizia residenziale

2.2. Migliorare le strategie e le politiche di pianificazione energetica su base territoriale a sostegno della mitigazione degli effetti del cambiamento climatico.

2.3. Migliorare le capacita per la progettazione della mobilità in aree urbane funzionali per ridurre le emissioni di CO2.

3. Cooperare nelle risorse naturali e culturali per una crescita sostenibile nell'area CE

3.1. Migliorare le capacità di gestione ambientale integrata per la protezione e l'uso sostenibile delle risorse e del patrimonio naturale.

3.2. **Migliorare le capacità di uso sostenibile delle risorse culturali proteggendo,promuovendo e sviluppando il patrimonio naturale e culturale**.

3.3. **Migliorare la gestione ambientale nelle aree urbane funzionali per renderle più vivibili sviluppando azioni per il miglioramento dell'ambiente urbano**, rivitalizzazione delle città, rigenerazione e decontaminazione di siti industriali dismessi (inclusa la riconversione), riduzione dell'inquinamento atmosferico e promozione di misure per la riduzione del rumore.

4. Cooperare nei trasporti per una migliore connettività nell'area CE:

- rafforzando la mobilità regionale connettendo i nodi secondari e terziari all'infrastruttura TEN-T, inclusi i nodi multimodali.

- sviluppando e migliorando i sistemi di trasporto sostenibili (anche a basso rumore e a basse emissioni di carbonio), includendo anche le vie d'acqua interne e il trasporto marittimo, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, per promuovere una mobilità regionale e locale sostenibile.

4.1. Migliorare la pianificazione e il coordinamento dei sistemi regionali di trasporto delle persone, per migliori collegamenti alle reti nazionali ed europee di trasporto.

4.2. Migliorare e sviluppare il coordinamento tra gli stakeholder dei sistemi di trasporto merci, per aumentare le soluzioni di trasporto merci multimodali ed ecocompatibili.

Di seguito una quantificazione delle risorse messe a disposizione attraverso il piano finanziario del Programma:

Assi Prioritari

AP 1 Innovazione e Competitività € 83.183.989,59

AP 2 Energia € 53.475.421,88

AP 3 Ambiente e Cultura € 106.950.843,76

AP 4 Logistica e trasporti € 35.650.281,25

AP 5 Assistenza tecnica € 19.726.488,96

TOTALE € 298.987.025,44

I progetti approvati saranno cofinanziati all'80% dal FESR per i beneficiari italiani, tedeschi e austriaci; per gli altri Stati partecipanti il tasso sale all'85% dell'importo totale. La quota restante sarà garantita da ciascun beneficiario o con fondi pubblici nazionali o con fondi propri, a seconda delle regole stabilite da ciascuno Stato membro.

Per quanto riguarda l'Italia, la legge di stabilità 2014 (l. n. 147/2013, articolo 1 comma 241)prevede che il Fondo di Rotazione nazionale ex l.183/1987 provveda al cofinanziamento per i soli beneficiari pubblici.

Programma INTERREG EUROPE

Figura 5: aree eleggibili

Per la programmazione 2014-2020 il programma prende il nome di INTERREG EUROPE e l'Autorità di Gestione rimane in Francia con la conferma della regione Nord-Pas-de-Calais.

L'area di cooperazione rimane l'intero territorio dell'Unione Europea (che dal 1 luglio 2013 include anche la Croazia), comprese le aree insulari e ultra periferiche, la Norvegia e la Svizzera.

I fondi assegnati sono:

- fondi FESR programma: **359.326.000**€

- cofinanziamento nazionale: **66.983.549€**

Gli assi prioritari sono i seguenti:

Asse 1: Ricerca, sviluppo tecnologico e innovazione

Asse 2: Competitività delle PMI

Asse 3: Economia a basse emissioni di carbonio

Asse 4: Ambiente e utilizzo efficiente delle risorse

Asse 5: Assistenza Tecnica

PROGRAMMA MED (MEDITERRANEO)

Figura 6: aree eleggibili

Per la programmazione 2014-2020 l'Autorità di Gestione del Programma rimane in Francia con la conferma della regione PACA (Provenza-Costa Azzurra).

L'area di cooperazione risulta leggermente ampliata con le regioni di Lisbona e Midi-Pirenei e, per quanto riguarda l'Italia, la Valle d'Aosta si aggiunge alle 18 regioni preesistenti.

I fondi assegnati sono:

- FONDI FESR PROGRAMMA: 224.322.525€

- FONDI IPA: 9.355.783€

- COFINANZIAMENTO NAZIONALE: 42.227.007€

Gli assi prioritari sono i seguenti:

Asse 1: Rafforzare la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione

Asse 2: Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori

Asse 3: Tutelare l'ambiente e promuovere l'uso efficiente delle risorse

Asse 4: Rafforzare la capacita istituzionale e assicurare una pubblica amministrazione efficiente

Asse 5: Assistenza Tecnica

PROGRAMMA ADRIATICO IONICO EX- SEE (SUD EST EUROPA)

Il Programma di cooperazione Adriatico Ionico (ADRION), proposto dalla Commissione europea il 2agosto 2013, è frutto di una sostanziale riduzione dell'area eleggibile del Programma SEE e coprirà interamente o parzialmente 4 paesi dell'UE (Croazia, Grecia , Italia e Slovenia) e 4 paesi non - UE (Albania , Bosnia - Erzegovina, Montenegro , Serbia), che hanno lo stesso ambito geografico della futura strategia dell'UE per la regione adriatico-ionica (EUSAIR).

Il nuovo programma e cofinanziato dall'Unione Europea attraverso il fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) e lo Strumento di preadesione (IPA) e potrà disporre di un contributo FESR complessivo pari ad euro 83.467.729.

La Regione Emilia Romagna è stata designata come Autorità di Gestione.

Gli obiettivi e le priorità del Programma di cooperazione transnazionale Adriatico Ionico per la programmazione 2014-2020 sono ancora in una fase di negoziazione. La discussione si sta tuttavia concentrando sui seguenti Assi Prioritari:

Asse 1: Regione innovativa e smart

Asse 2: Regione sostenibile

Asse 3: Regione connessa

Asse 4: Verso una migliore governance di EUSAIR

Secondo le tempistiche previste, entro Settembre-Ottobre 2014 il Programma sarà presentato alla Commissione Europea per essere approvato entro la fine dell'anno 2014. Le prime call for proposals potranno quindi essere bandite nella prima metà del 2015.

IL PROGRAMMA HORIZON 2020

Horizon 2020 è lo strumento finanziario che attua la "Innovation union" che è una delle 7 iniziative di riferimento concordate nell'ambito di Europa 2020, che definisce la strategia decennale della Commissione UE stabilendo gli obiettivi di crescita intelligente, sostenibile, solidale.

Il nuovo piano di finanziamenti sostituisce e riunisce sotto un unico programma le precedenti iniziative in vigore, ovvero l'FP7 (Settimo programma quadro per la ricerca), la parte del CIP(Programma quadro per la competitività ed innovazione) riguardante l'innovazione e l'EIT(Istituto Europeo di Innovazione Tecnologica). *Horizon costituisce quindi il principale strumento europeo a gestione diretta, creato e strutturato con l'intenzione di facilitare la trasformazione delle nuove conoscenze scientifiche in prodotti e servizi innovativi.*

Il programma segue **tre linee d'azione principali:** *Excellent Science Industrial Leadership Societal Challenges*

Oltre a queste tre direttive principali, Horizon 2020 prevede anche azioni volte a:

- Sviluppare le capacità industriali europee nelle tecnologie fondamentali(nanotecnologie, fotonica, biotecnologie..).

- Promuovere e fornire, tramite l'"Azione Marie Curie", sostegno alla formazione, sviluppo delle competenze e mobilità dei ricercatori in Europa.

- Riconoscere ed affidare un ruolo di maggior rilievo all'EIT nella creazione di collaborazioni tra i vari istituti di eccellenza nell'istruzione superiore, i centri di ricerca e le imprese.

- Mantenere il Centro comune di ricerca, un servizio fornito dalla Commissione Europea,che offrirà sostegno scientifico e tecnico relativamente allo sviluppo delle politiche UE.

- Garantire un aumento dei finanziamenti per sostenere gli scienziati particolarmente dotati di talento e per attrarre sempre più ricercatori in Europa.

L'**obiettivo finale** del programma è suddiviso in tre punti principali:

I. Contribuire al raggiungimento e mantenimento della leadership europea nella ricerca scientifica.

II. Affermarsi come leader nell'innovazione industriale tramite massicci investimenti in tecnologie d'avanguardia.

5.6 ANALISI DEGLI STRUMENTI GIURIDICI PER L'ACQUISIZIONE E/O UTILIZZO DELLE AREE

La tematica degli strumenti giuridici a disposizione dell'Amministrazione regionale ovvero degli altri Enti interessati all'acquisto delle aree da acquistare

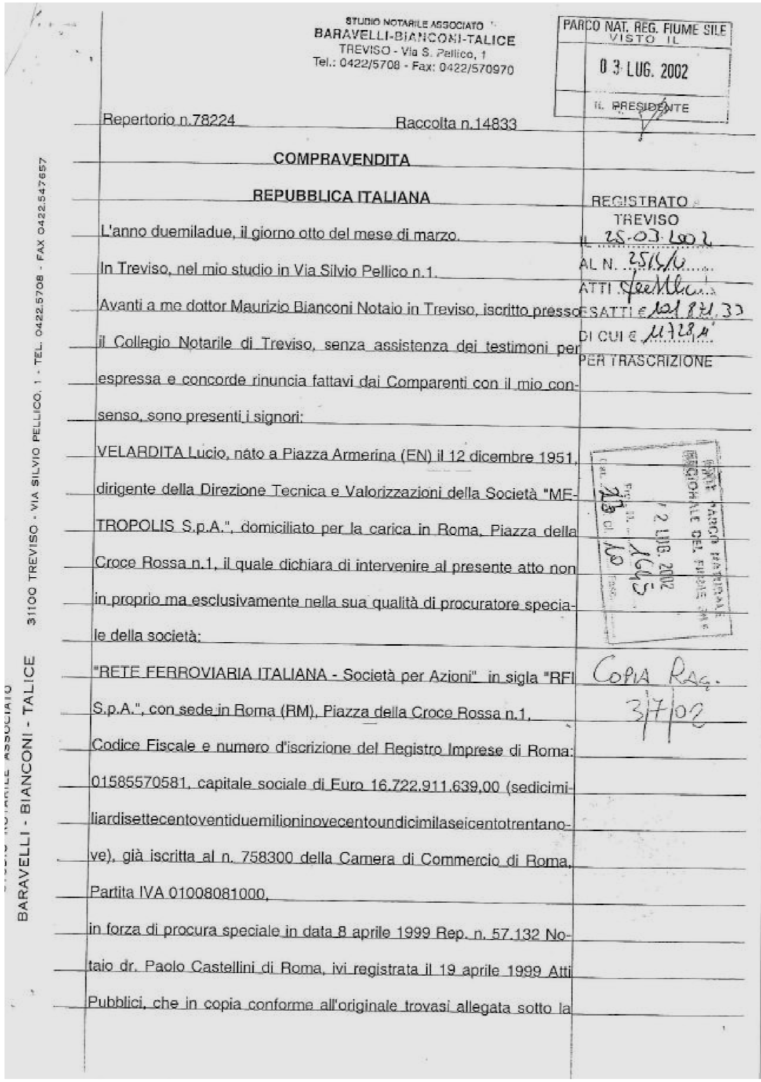
per la più compiuta implementazione del progetto, va letta alla luce di quanto appena sopra esposto sulla individuazione delle aree stesse interessate e dei relativi soggetti proprietari. La gran parte degli itinerari che il presente studio descrive si svolgono e si svolgeranno su aree già utilizzate per percorsi esistenti e già inseriti nell'ambito della REV (rete escursionistica veneta) che la Regione Veneto ha mappato. Tali aree sono quindi già a disposizione della collettività e qualora vi fosse bisogno di acquisire ulteriori tratti di sedime, il ricorso agli strumenti ordinari di acquisizione della titolarita' di un bene immobile non presenta particolari criticità. Vale quindi il riferimento alle previsioni codicistiche e, in particolare a :

- acquisizione della piena proprietà mediante stipula di contratti di compravendita;
- costituzione di un diritto reale di superficie ex art.952 e seguenti c.c.;
- costituzione di un diritto reale di enfiteusi ex art.957 e seg. c.c. ;

La scelta delle parti interessate può ricadere anche sull'instaurazione di un mero rapporto obbligatorio mediante:

- stipula di un contratto di comodato ex art.1803 e seg. c.c. con la previsione di un congruo periodo di tempo di durata dello stesso.

Nell'ipotesi che i soggetti coinvolti siano entrambi organi od Amministrazioni pubbliche in senso lato, il ricorso a forme di contrattualistica pubblica può comportare l'instaurazione di un rapporto di tipo concessorio regolato da


STUDIO NOTARILE ASSOCIATO
BARAVELLI-BIANCONI-TALICE
TREVISO - Via S. Pellico, 1
Tel.: 0422/5708 - Fax: 0422/570970

PARCO NAT. REG. FIUME SILE
VISTO IL
03 LUG. 2002
IL PRESIDENTE

Repertorio n.78224 Raccolta n.14833

COMPRAVENDITA

REPUBBLICA ITALIANA

L'anno duemiladue, il giorno otto del mese di marzo.

In Treviso, nel mio studio in Via Silvio Pellico n.1.

Avanti a me dottor Maurizio Bianconi Notaio in Treviso, iscritto presso il Collegio Notarile di Treviso, senza assistenza dei testimoni per espressa e concorde rinuncia fattavi dai Comparenti con il mio consenso, sono presenti i signori:

VELARDITA Lucio, nato a Piazza Armerina (EN) il 12 dicembre 1951, dirigente della Direzione Tecnica e Valorizzazioni della Società "METROPOLIS S.p.A.", domiciliato per la carica in Roma, Piazza della Croce Rossa n.1, il quale dichiara di intervenire al presente atto non in proprio ma esclusivamente nella sua qualità di procuratore speciale della società:

"RETE FERROVIARIA ITALIANA - Società per Azioni" in sigla "RFI S.p.A.", con sede in Roma (RM), Piazza della Croce Rossa n.1, Codice Fiscale e numero d'iscrizione del Registro Imprese di Roma: 01585570581, capitale sociale di Euro 16.722.911.639,00 (sedicimiliardisettecentoventiduemilioninovecentoundicimilaseicentotrentanove), già iscritta al n. 758300 della Camera di Commercio di Roma, Partita IVA 01008081000, in forza di procura speciale in data 8 aprile 1999 Rep. n. 57.132 Notaio dr. Paolo Castellini di Roma, ivi registrata il 19 aprile 1999 Atti Pubblici, che in copia conforme all'originale trovasi allegata sotto la

REGISTRATO TREVISO
IL 25-03-2002
AL N. 2515/1
ATTI
ESATTI €
DI CUI €
PER TRASCRIZIONE

2 LUG. 2002

Copia Rag. 3/7/02

31100 TREVISO - VIA SILVIO PELLICO, 1 - TEL. 0422.5708 - FAX 0422.547657
BARAVELLI - BIANCONI - TALICE

estratto originale del 08.03.2002, dall'Atto di Compravendita tra RFI e Parco Sile per il sedime dismesso della Ferrovia Treviso-Ostiglia nel territorio del Parco del Sile. Sull'importo totale di compravendita la Fondazione Cassamarca contribuì con uno stanziamento a fondo perduto di euro 619.748,28.

apposito atto che anche in questo caso preveda una congrua durata di concessione del bene a favore del concessionario, onde consentire un efficace ammortamento degli investimenti che lo stesso dovrà sopportare, con particolare riferimento agli obblighi di manutenzione ordinaria e straordinaria del bene che gravano in capo ad esso.

Discorso diverso e più articolato si pone, invece, per le aree che Green Tour va a riguardare con riferimento al sedime della ex Ferrovia Treviso Ostiglia, che nell'ambito dell'anello dei percorsi che costituiscono il progetto strategico, assume, per le considerazioni fatte in precedenza, una connotazione particolare.

Nella letteratura sul recupero delle ferrovie dismesse e della loro trasformazione in greenways, ovverosia in percorsi destinati alla c.d."mobilità dolce" il capitolo della acquisizione della proprietà ferroviaria costituisce un aspetto di criticità indubbiamente rilevante.

Le esperienze internazionali di greenways evidenziano questo tema come il presupposto necessario per iniziare qualsiasi ragionamento in materia.

Negli USA fondamentale è stata l'introduzione, nel 1983 da parte del Congresso, della normativa sul c.d. "rail-banking" ovvero un accordo volontario tra una compagnia ferroviaria ed una organizzazione pubblica o privata, per utilizzare una linea ferroviaria, non più in esercizio, come percorso verde, fino a quando la compagnia ferroviaria non richieda il percorso per istituirvi nuovamente un servizio ferroviario.

Grazie all'introduzione di questo strumento sono state convertite in greenways circa 180 linee per un totale di 6.300 km.

Le esperienze di successo dei paesi europei, in particolare del Belgio (il Progetto Ravel), della Spagna (le ViasVerdes) e del Portogallo (le Ecopistas) hanno visto

REGIONE VENETO
PARCO NATURALE DEL FIUME SILE
L.R. 28 gennaio 1991, n. 8

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL COMITATO ESECUTIVO

N. 84
Del 18.12.2001

ORIGINALE

Oggetto: **ACQUISTO SEDIME FERROVIA DISMESSA TREVISO – OSTIGLIA. PRESA D'ATTO ACCORDO DI PROGRAMMA. INCARICO AL PRESIDENTE PER LA FIRMA DEL CONTRATTO PRELIMINARE.**

Treviso 18 dicembre 2001

Presso la sede dell'Ente Parco, in via Tandura n. 40 si è riunito il Comitato Esecutivo con la presenza dei seguenti consiglieri:

1.- PETTENA' Fulvio – Presidente	P	2.- CONFORTIN Antonio	P
3.- CARRARO Lino	P	4.- FAVARO Franco	P
5.- IANNICELLI Giancarlo	A	6.- VANZETTO Silvano	P
7.- ZORZI Maurizio	P		

Le funzioni di segretario sono svolte dal funzionario Sig. Guizzo Beniamino;

Il Sig. **Pettenà Fulvio**, nella sua qualità di Presidente assume la presidenza e, riconosciuta legale l'adunanza, dichiara aperta la seduta.

estratto originale dalla Delibera del Comitato Esecutivo dell'Ente Parco Naturale Regionale del fiume Sile che autorizzava il Presidente del Parco dell'epoca alla firma del contratto preliminare di acquisto.

un forte intervento del legislatore nazionale volto al recupero unitario del patrimonio costituito dalle linee ferroviarie dismesse, basato su un preciso inventario delle stesse.

L'intervento del legislatore nazionale che ha concluso accordi con le compagnie ferroviarie, ha svolto quel fondamentale ruolo di coordinamento che ha agevolato, poi, l'ottenimento da parte delle realtà locali e territoriali di singoli titoli di utilizzo delle linee dismesse.

Lo scenario italiano è notevolmente più frammentato e sporadico.

Non esiste ad oggi un intervento del legislatore nazionale che abbia stimolato e coordinato un programma unitario di recupero delle ex linee ferroviarie dismesse, la gran parte delle quali di proprietà delle ex Ferrovie dello Stato, ora Rete Ferroviaria Italiana.

Anche il censimento delle linee dismesse si basa su studi ed analisi condotte o dallo stesso Ente proprietario o dalle Principali associazioni di interesse sul tema (Associazione Italiana GreenWays, FIAB, Co.mo.do).

Svariati progetti di legge giacciono in Parlamento sul tema della mobilità dolce e sulla tutela e valorizzazione del patrimonio ferroviario dismesso, ma nessuno di essi è giunto all'esame dell'Aula.

Unico segnale concreto di attenzione si è verificato nel 2008 con l'inserimento di un emendamento alla legge Finanziaria 2008 (L.244/2007), che istituiva presso il Ministero dell'Ambiente un fondo di 2 milioni di euro per l'anno in questione, destinato all'avvio di un programma di valorizzazione e di recupero delle ferrovie dismesse.

L'articolo individuava 12 tratte ferroviarie dismesse (tra cui l'ex ferrovia Treviso Ostiglia) da convertire ad uso ciclabile e prevedendo la successiva definizione di

Regione del Veneto

Deliberazione della Giunta

n. 4115 del 22 DIC. 2000

Presidente	Giancarlo	Galan
Vice Presidente	Fabio	Gava
Assessori	~~Luca~~	~~Bellotti~~
	Renato	Chisso
	Giancarlo	Conta
	Antonio	De Poli
	Marino	Finozzi
	Massimo	Giorgetti
	Raffaele	Grazia
	Antonio	Padoin
	Floriano	Pra
	Ermanno	Serrajotto
	Raffaele	Zanon
Segretario	Antonio	Menetto

L.R. 24 dicembre 1999, n. 61.
Norme per l'acquisizione di sedi ferroviarie dismesse.
Approvazione degli schemi di accordo di programma ed impegno del contributo.

La Provincia di Padova con nota n. 84963 del 7 dicembre 2000 ha comunicato la disponibilità a sottoscrivere un accordo di programma in argomento impegnandosi altresì a coprire la quota di spesa eccedente il contributo regionale.
Parimenti l'Ente parco naturale regionale del fiume Sile ha trasmesso analoga determinazione con nota n. 3096 dell'11 dicembre 2000.

Tutto ciò premesso l'Assessore sottopone all'approvazione della Giunta, il provvedimento in parola.

LA GIUNTA REGIONALE

- Udito l'Assessore all'Ambiente e alla Mobilità Renato Chisso, incaricato dell'istruzione dell'argomento in questione ai sensi dell'art. 33, 2° comma dello Statuto, il quale dà atto che la struttura competente ha attestato l'avvenuta regolare istruttoria della pratica anche in ordine alla compatibilità con la vigente legislazione regionale e statale e, in particolare, con le disposizioni contenute nell'art. 5 della L.R. 30 agosto 1993, n. 42;
- Vista la L.R. n. 61/99;
- Viste le deliberazioni di Giunta regionale n. 1697 del 16 giugno 2000 e 3699 del 24 novembre 2000;
- Vista la nota n. 84963 del 7 dicembre 2000 della Provincia di Padova;
- Vista la nota n. 3096 dell'11 dicembre 2000 dell'Ente parco naturale del fiume Sile;

DELIBERA

1. Sono approvati gli schemi di accordo di programma allegati rispettivamente ai nn. 1 e 2 alla presente deliberazione a formarne parte integrante, per la concessione di contributi per l'acquisizione di sedi ferroviarie dismesse, in ottemperanza della legge regionale 24 dicembre 1999, n. 61, rispettivamente all'Ente parco naturale regionale del fiume Sile ed alla Provincia di Padova;
2. E' impegnata la somma di L. 1.800.000.000 (Euro 929.622,41) sul capitolo 45300, denominato "Contributi per l'acquisizione di sedimi ferroviari dismessi", a favore dell'Ente parco naturale regionale del fiume Sile;
3. E' impegnata la somma di L. 1.200.000.000 (Euro 619.748,27) sul capitolo 45300, denominato "Contributi per l'acquisizione di sedimi ferroviari dismessi", a favore della Provincia di Padova;
4. La Direzione Infrastrutture di Trasporto è incaricata dei conseguenti adempimenti tecnico-amministrativi.

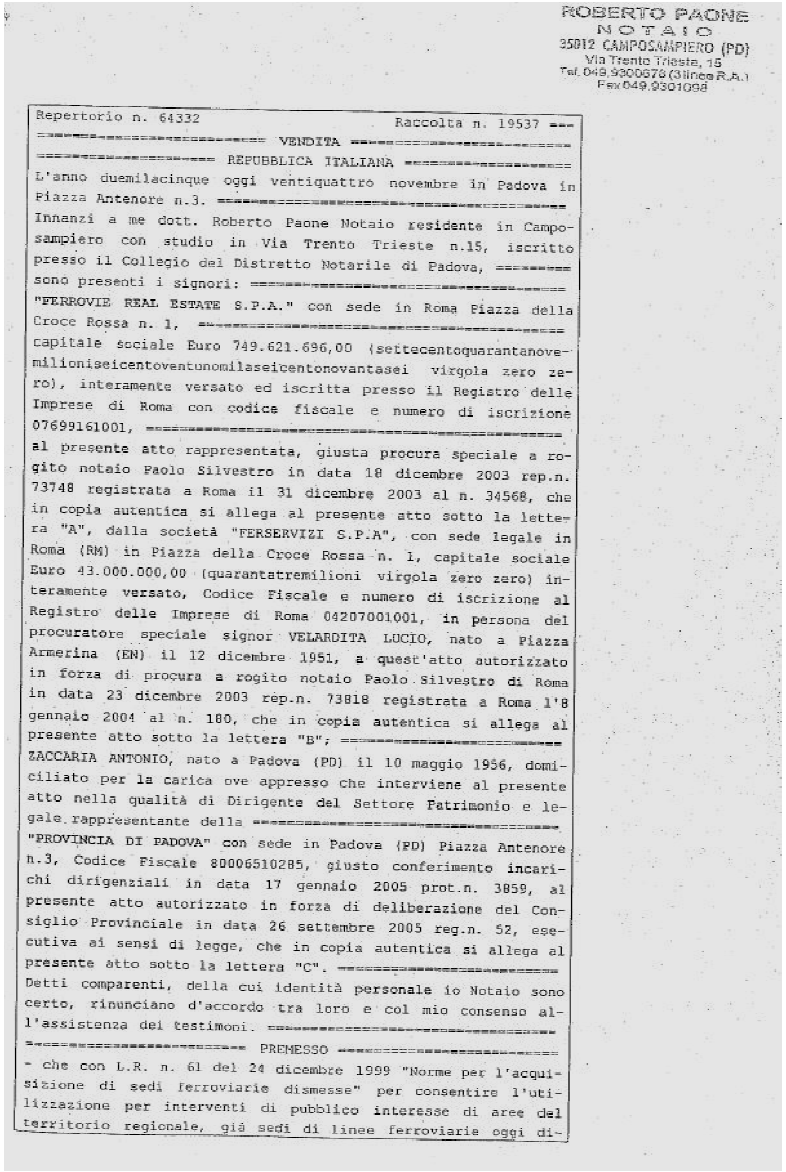
estratto originale dalla Delibera Regione Veneto del 22.12.2000 che ha approvato gli accordi di programma ed ha finanziato l'acquisto dei sedimi della Treviso-Ostiglia da parte del Parco del Sile e della Provincia di Padova.

relativi criteri e modalità di realizzazione da finanziare anche mediante il ricorso al Fondo così istituito.Il fondo non è stato mai attivato e le risorse stanziate sono state diversamente introitate come economie del bilancio dello Stato.

Ne deriva come il recupero delle tratte ferroviarie dismesse e, quindi, l'acquisizione del sedime di proprietà delle Ex Ferrovie dello Stato, passi da singole negoziazioni instaurate dai soggetti interessati con l'Ente proprietario.
Ente che nel frattempo è diventato società per azioni, ha costituito una holding FS Italiane, al cui interno opera la controllata Ferservizi Spa la cui mission istituzionale è la gestione e valorizzazione del patrimonio immobiliare del Gruppo.
Chiara è la asimmetria informativa a favore dell'Ente Proprietario sopratutto esso vada ad intavolare trattative per l'acquisto o utilizzo di propri assets dismessi con Enti pubblici di modeste dimensioni.

L'analisi delle esperienze di riconversione delle ex linee ferroviarie dismesse ha visto sinora l'utilizzo di buona parte degli strumenti giuridici sopra ricordati, accompagnati e preceduti dalla stipula di Protocolli di intesa disciplinanti le finalità di riuso e valorizzazione del sedime e del percorso che il soggetto pubblico si impegnava a perseguire. In tal senso, a titolo di esempio, abbiamo:

- la presa in consegna, mediante comodato gratuito, di parte della vecchia sede a binario unico della ferrovia Bologna Verona, a favore delle Provincie di Bologna e Modena a seguito della sottoscrizione di apposito Protocollo d'intesa con Regione Emilia Romagna e RFI;
- l'alienazione di parte dell' ex tracciato ferroviario del tratto litoraneo tra Vasto ed Ortona a seguito di sottoscrizione di Protocollo di Intesa tra Regione Abruzzo e FS;
- la concessione, a titolo oneroso, alla Provincia di Modena di parte del tracciato ferroviario della ex Ferrovia Modena Vignola



ROBERTO PAONE
NOTAIO
35012 CAMPOSAMPIERO (PD)
Via Trento Trieste, 15
Tel. 049.9300678 (3 linee R.A.)
Fax 049.9301098

Repertorio n. 64332 Raccolta n. 19537

VENDITA

REPUBBLICA ITALIANA

L'anno duemilacinque oggi ventiquattro novembre in Padova in Piazza Antenore n.3.

Innanzi a me dott. Roberto Paone Notaio residente in Camposampiero con studio in Via Trento Trieste n.15, iscritto presso il Collegio del Distretto Notarile di Padova,

sono presenti i signori:

"FERROVIE REAL ESTATE S.P.A." con sede in Roma Piazza della Croce Rossa n. 1,

capitale sociale Euro 749.621.696,00 (settecentoquarantanovemilioniseicentoventunomilaseicentonovantasei virgola zero zero), interamente versato ed iscritta presso il Registro delle Imprese di Roma con codice fiscale e numero di iscrizione 07699161001,

al presente atto rappresentata, giusta procura speciale a rogito notaio Paolo Silvestro in data 18 dicembre 2003 rep.n. 73748 registrata a Roma il 31 dicembre 2003 al n. 34568, che in copia autentica si allega al presente atto sotto la lettera "A", dalla società "FERSERVIZI S.P.A", con sede legale in Roma (RM) in Piazza della Croce Rossa n. 1, capitale sociale Euro 43.000.000,00 (quarantatremilioni virgola zero zero) interamente versato, Codice Fiscale e numero di iscrizione al Registro delle Imprese di Roma 04207001001, in persona del procuratore speciale signor VELARDITA LUCIO, nato a Piazza Armerina (EN) il 12 dicembre 1951, a quest'atto autorizzato in forza di procura a rogito notaio Paolo Silvestro di Roma in data 23 dicembre 2003 rep.n. 73818 registrata a Roma 1'8 gennaio 2004 al n. 180, che in copia autentica si allega al presente atto sotto la lettera "B";

ZACCARIA ANTONIO, nato a Padova (PD) il 10 maggio 1956, domiciliato per la carica ove appresso che interviene al presente atto nella qualità di Dirigente del Settore Patrimonio e legale rappresentante della

"PROVINCIA DI PADOVA" con sede in Padova (PD) Piazza Antenore n.3, Codice Fiscale 80006510285, giusto conferimento incarichi dirigenziali in data 17 gennaio 2005 prot.n. 3859, al presente atto autorizzato in forza di deliberazione del Consiglio Provinciale in data 26 settembre 2005 reg.n. 52, esecutiva ai sensi di legge, che in copia autentica si allega al presente atto sotto la lettera "C".

Detti comparenti, della cui identità personale io Notaio sono certo, rinunciano d'accordo tra loro e col mio consenso all'assistenza dei testimoni.

PREMESSO

- che con L.R. n. 61 del 24 dicembre 1999 "Norme per l'acquisizione di sedi ferroviarie dismesse" per consentire l'utilizzazione per interventi di pubblico interesse di aree del territorio regionale, già sedi di linee ferroviarie oggi di-

estratto originale dall'Atto di Compravendita del sedime dismesso della Ferrovia Treviso-Ostiglia nel territorio provinciale di Padova - Atto di CV del 24.11.2005

Venendo nello specifico all'esame del tratto della ex Ferrovia Ostiglia e dell'area di sedime da acquisire (il tratto ricompreso tra le Province di Vicenza e Verona) lo strumento giuridico da privilegiare nel confrontarsi con l'Ente proprietario non può non considerare quanto appena sopra esposto.

La scelta dello strumento giuridico rimane consequienziale, poi, alla quantificazione del valore economico dell'area da acquisire e della analisi della sostenibilità finanziaria dell'intervento proposto.

Il ricorso diretto all'acquisto a titolo oneroso della piena proprietà del sedime va valutata alla luce del valore finale dell'investimento da sostenersi.

A soccorrere l'Amministrazione regionale e gli Enti locali nella adozione di una simile strategia di acquisizione si pone una norma in materia di privatizzazioni e valorizzazioni del patrimonio immobiliare pubblico, l'art.1 comma 6 quater del D.L.25.09.2001 n.351, la quale esplicitamente recita " *sui beni immobili non più strumentali alla gestione caratteristica dell'impresa ferroviaria, di proprietà di Ferrovie dello Stato Spa o delle società dalla stessa direttamente o indirettamente controllate, che siano ubicate in aree naturali protette ed in territori sottoposti a vincolo paesaggistico, in caso di alienazione degli stessi è riconosciuto il diritto di prelazione degli enti locali e degli altri soggetti pubblici gestori delle aree protette, I vincoli di destinazione urbanistica degli immobili e quelli peculiari relativi alla loro finalità di utilità pubblica sono parametri di valutazione per la stima del valore di vendita ".*

Le previsioni urbanistiche di tutela che sono state sopra analizzate dal presente studio, gli ambiti di tutela paesaggistica in cui la tratta è inserita, nonché la stessa approvazione del Progetto strategico secondo i dettami dell'art. 26 della LR 11/2014 concorrono a determinare, quindi, il valore di stima dell'area ed ad influire, perciò, in senso favorevole all'acquirente.

Il ricorso allo strumento del comodato va definito, invece, alla luce di una quantificazione dei costi manutentivi che, a fronte della gratuità dell'utilizzo dell'area che accompagna il comodato stesso, dovranno essere sostenuti per lungo periodo dal comodatario.

n. 80849 di repertorio n. 16264 di raccolta

COMPRAVENDITA

REPUBBLICA ITALIANA

Il diciassette aprile duemilaquattordici (17 aprile 2014).
In Montegalda, Via Roma n. 59.
Dinanzi a me dottor Mario Antonio Piovene Porto Godi notaio iscritto al Collegio dei Distretti Riuniti di Vicenza e Bassano del Grappa e residente in Vicenza, sono comparsi i signori:
- MARTINI FABRIZIO nato a Verona (VR) il 20 novembre 1948, residente in Verona (VR), Via Ombrone n. 8, domiciliato per la funzione presso la sede della società rappresentata, il quale dichiara di intervenire al presente atto nella sua qualità di procuratore speciale, in nome e per conto della società:
"RETE FERROVIARIA ITALIANA - SOCIETA' PER AZIONI" (società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di "Ferrovie dello Stato Italiane s.p.a." a norma dell'art. 2497 sexies del codice civile e del D.Lgs. n. 188/2003), con sede in Roma (RM), Piazza della Croce Rossa n. 1,
Partita IVA 01008081000,
capitale sociale Euro 32.007.632.680,00,
Codice Fiscale e numero d'iscrizione del Registro delle Imprese di Roma: 01585570581, R.E.A. n. RM/758300 in forza di procura per atto in data 11 luglio 2013 n. 79.464/20.537 di rep./racc. notaio dr. Paolo Castellini di Roma, registrato a Roma/1 il 18 luglio 2013 al n. 20.315 serie 1T., che in copia autentica si allega all'atto presente sotto la lettera **"A"**, procura integrata con atto di individuazione autenticato dal notaio Paolo Castellini di Roma in data 16-12-2013 n. 79.723/20.718 di rep. e racc. registrato a Roma 1 il 27-12-2013 n. 34356 Serie 1T. che in copia conforme si allega all'atto presente sotto la lettera **"B"**;
- CARRETTA ALBERTO nato a Vicenza (VI) il 6 agosto 1968, residente in Torri di Quartesolo (VI), Via XXV Aprile n. 43, domiciliato per la carica presso il Comune, il quale dichiara di intervenire al presente atto nella sua veste di Responsabile dell'Ufficio Tecnico Comunale e pertanto in nome e per conto del:
"COMUNE DI GRISIGNANO DI ZOCCO" con sede in Grisignano di Zocco (VI), Via Celotto n. 2,
Partita IVA 00564140242,
Codice Fiscale e numero d'iscrizione del registro delle Imprese di Vicenza: 00564140242,
giusta i poteri conferitigli dal Sindaco con decreto in data 2 ottobre 2009 n. 10043 di prot. e in esecuzione della delibera del Consiglio Comunale n. 10 del giorno 8 aprile 2014, esecutiva ai sensi di legge che in copia conforme si allega sotto la lettera **"C"**.
Detti comparenti, della cui identità personale veste e poteri io notaio sono certo, convengono e stipulano quanto segue:
Art. 1) La società "RETE FERROVIARIA ITALIANA - SOCIETA'

Registrato a Vicenza 1
il 12/05/2014
al N° 2491 Serie 1T
Esatte in totale €
21.340,00

estratto originale dall'Atto di Compravendita del sedime dismesso della Ferrovia Treviso-Ostiglia nel territorio comunale di Grisignano di Zocco. - Atto di CV del 17.04.2014

In ogni caso l'attenzione e il supporto che le realtà locali, incontrate durante la redazione del presente studio, hanno dato al Progetto strategico ed al recupero dell'area più in particolare, costituisce un patrimonio da non disperdere in fase di discussione con RFI da parte della Amministrazione regionale: da questo punto di vista un percorso incentrato sulla stipula di un protocollo di intesa che approvi lo strumento giuridico prescelto di regolamentazione degli interessi, e che veda coinvolte le realtà degli Enti locali del territorio riveste un valore aggiunto non indifferente, da utilizzare nel confronto con l'Ente proprietario.
Nelle more della effettuazione degli incontri da parte del Gruppo di lavoro con le Amministrazioni locali ed i vari stakeholders coinvolti dal progetto strategico, il legislatore nazionale ha battuto un colpo in materia, dettando con il D.L. 31 Maggio 2014 n.83, convertito con L.29 Luglio 2014 n.106 norme urgenti per la tutela del patrimonio culturale ed il rilancio del turismo.

Il dettato normativo oltre ad introdurre il c.d. " *art bonus"* ovvero un credito per favorire le erogazioni liberali a favore della cultura, prevede, tra le misure relative al turismo, una disposizione che ben si attaglia alla analisi appena svolta.

L'art.11 del decreto succitato così recita:

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dei beni e delle attivita' culturali e del turismo e con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, redige e adotta il piano straordinario della mobilita' turistica. Tale piano favorisce la fruibilita' del patrimonio culturale con particolare attenzione alle destinazioni minori, al Sud Italia e alle aree interne del Paese.

2. Per promuovere la realizzazione di circuiti nazionali di eccellenza a sostegno dell'offerta turistica e del sistema Italia e accelerare il rilascio da parte delle amministrazioni competenti dei relativi permessi, nulla osta, autorizzazioni, licenze e atti di assenso comunque denominati, il Ministero dei beni e delle attivita' culturali e del turismo, in qualita' di amministrazione procedente, convoca apposite conferenze di servizi ai sensi degli articoli 14 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni.

3. ***Per le medesime finalita' di cui al comma 2 e per favorire la realizzazione di percorsi pedonali, ciclabili, equestri, mototuristici, fluviali e ferroviari, le case cantoniere, i caselli e le stazioni ferroviarie o marittime, le fortificazioni e i fari, nonche' ulteriori immobili di appartenenza pubblica non utilizzati o non utilizzabili a scopi istituzionali, possono essere concessi in uso gratuito, con acquisizione delle eventuali migliorie, senza corresponsione di alcun corrispettivo, al momento della restituzione del bene, mediante procedura ad evidenza pubblica nella quale sia riconosciuta adeguata rilevanza agli elementi di sostenibilita' ambientale, efficienza energetica e valutazione dell'opportunita' turistica, a imprese, cooperative e associazioni, costituite in prevalenza da soggetti fino a quaranta anni, con oneri di manutenzione straordinaria a carico del concessionario. Il termine di durata della concessione non puo' essere superiore a nove anni, rinnovabili per altri nove anni, tenendo in considerazione le spese di investimento sostenute.***

3-bis. Per le finalita' di cui al comma 3, le agevolazioni di cui all'art. 2 del decreto legislativo 21 aprile 2000, n. 185, e successive modificazioni, si applicano anche alle societa' cooperative.

3-ter. Al fine di potenziare l'offerta turistico-culturale e di valorizzare con azioni congiunte il paesaggio e il patrimonio storico-artistico della nazione, nell'ambito del Piano strategico nazionale per lo sviluppo del turismo in Italia, assumono priorita' i progetti di valorizzazione del paesaggio, anche tramite l'ideazione e la realizzazione di itinerari turistico-culturali dedicati, inseriti nei circuiti nazionali di cui al comma 2 e nei percorsi di cui al comma 3. Gli itinerari sono finalizzati a mettere in rete i siti di interesse culturale e paesaggistico presenti in diversi territori, migliorandone la fruizione pubblica. A tal fine, le regioni e gli enti locali, singoli o associati, predispongono, d'intesa con il Ministero dei beni e delle attivita' culturali e del turismo e con il Ministero dello sviluppo economico, appositi progetti, elaborati sulla base dell'analisi dei territori e della mappatura delle risorse nonche' della progettazione di interventi concreti e mirati a favorire l'integrazione turistica.

Viene dato rilievo, quindi, nell'ambito di un Piano straordinario della mobilità turistica, alla dismissione di alcune tipologie di immobili pubblici effettuata con la finalità di favorire la realizzazione di percorsi di mobilità dolce.

Lo strumento giuridico che il legislatore ha individuato per regolamentare la dismissione è dato dalla concessione tra Ente Pubblico e soggetto privato singolo od associato, concessione di cui si prevede la sua gratuità e la durata novennale rinnovabile. Viene, inoltre, disciplinata la acquisizione delle migliore realizzate e la ripartizione delle spese di manutenzione straordinaria a totale carico del concessionario.

Il legislatore ha quindi, finalmente, tipizzato e disciplinato ora lo strumento giuridico da utilizzare a supporto di tali operazioni di dismissione.

Una interpretazione estensiva di tale norma rende applicabile tale scelta non solo con riferimento agli immobili posti a servizio dei percorsi di mobilità dolce, ma anche all'area stessa di sedime su cui il percorso si snoda e su cui insistono gli immobili stessi: in altre parole lo strumento della concessione gratuita novennale rinnovabile ben si presta ora, attesa la sua tipizzazione da parte del legislatore, ad essere utilizzato quale strumento giuridico quasi esclusivo di disciplina dell' utilizzo da parte dei soggetti, anche pubblici, delle aree di sedime dei percorsi quali quelli previsti da Green Tour.

Bibliografia

BDC Università degli Studi di Napoli Federico II numero 1 anno 2014 " L*A valorizzazione diffusa: il riuso del patrimonio ferroviario dismesso"*

Ferrovie dello Stato "*Il riuso sociale del patrimonio Ferroviario dismesso*" Madrid 2010

F.Torella " Le esperienze delle Greenways"Milano ottobre 2013

Rete Ferroviaria Italiana-ISFORT *" Ferrovie, territorio e sistema di Greenways"* Edizione 2004

F.I.A.B. "*Dalle rotaie alle bici. Indagine sulle ferrovie dismesse, recuperate all'uso ciclistico"*, Milano 2011

05.04.2002, presso area dell'Oasi Cervara a Santa Cristina di Quinto (TV)
Conferenza stampa e taglio del nastro per l'avvio dei lavori del 1° tratto della Treviso-Ostiglia all'interno del Parco del Sile, subito dopo l'acquisto delle aree.