



PROVINCIA DI VICENZA
Il Presidente
provincia.vicenza@cert.ip-veneto.net

Prot. N. 15384

Vicenza, 02 MAR. 2016

AL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA
DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

e p.c.

Spett.le
MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI
E DEL TURISMO
Direzione Generale Belle Arti e Paesaggio
Servizio III Tutela del paesaggio
Via di San Michele, 22
00153 ROMA
mbac-dg-beap@mailcert.beniculturali.it

Spett.le
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGICA DEL VENETO
Palazzo Folco
Via Aquileia, 7
35139 - PADOVA
mbac-sar-ven@mailcert.beniculturali.it

Spett.le
SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E
PAESAGGISTICI PER LE PROVINCE DI VERONA, ROVIGO
E VICENZA
Piazza San Fermo, 3a
37121 VERONA
mbac-sbeap-vr@mailcert.beniculturali.it



PROVINCIA DI VICENZA

Il Presidente

provincia.vicenza@cert.ip-veneto.net

Spett.le
REGIONE DEL VENETO
Dipartimento Ambiente - Settore Valutazione
Impatto Ambientale
Palazzo Linetti
Calle Priuli Cannaregio, 99
30121 VENEZIA
dip.ambiente@pec.regione.veneto.it

Spett.le
COMUNE DI VICENZA
Corso A. Palladio, 98
[36100 – VICENZA \(VI\)](mailto:36100-VICENZA(VI)@cert.comune.vicenza.it)
vicenza@cert.comune.vicenza.it

Spett.le
COMUNE DI LONIGO
Via Castelgiuncoli, 5
36045 - LONIGO (VI)

Spett.le
COMUNE DI MONTEBELLO VICENTINO
Piazza Italia, 1
36054 – MONTEBELLO VICENTINO (VI)

Spett.le
COMUNE DI MONTECCHIO MAGGIORE
Via Roma, 5
36075 – MONTECCHIO MAGGIORE (VI)

Spett.le
COMUNE DI ALTAVILLA VICENTINA
Piazza della Libertà, 1
36077– ALTAVILLA VICENTINA (VI)

Spett.le
COMUNE DI BRENDOLA
Piazza Marconi, 1
36040 – BRENDOLA (VI)



PROVINCIA DI VICENZA
Il Presidente
provincia.vicenza@cert.ip-veneto.net

AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO
E LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE
Via Caraci, 36
00159 ROMA
dq.tf@pec.mit.gov.it

Spett.le
RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.
DIREZIONE PROGRAMMI INVESTIMENTI AV/AC
Piazza delle Croce Rossa, 1
00161 ROMA
c.a. ing. Daniela Lezzi
segreteriaacda@pec.rfi.it

Spett.le
SOCIETÀ ITALFERR S.P.A.
Via Vito Giuseppe Galati, 71
00155 ROMA
italferr.it@legalmail.it

Spett.le
ITALFERR S.p.A.
DIREZIONE OPERATIVA NORD
TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA
Via Torcello, 2
20126 MILANO
c.a. ing. Roberto Romano

Spett.le
CONSORZIO IRICAV DUE
Via Francesco Tovaglieri, 413
00155 ROMA
iricavdue@pec.it
c.a. Ing. Guido Fratini



PROVINCIA DI VICENZA
Il Presidente
provincia.vicenza@cert.ip-veneto.net

OGGETTO: CUP J41E91Q90000Q09 - CIG 3320049F17.

Istanza per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art.167 c.5 e dell'art. 183 del *D.Lgs.163/2006* e s.m.i. relativa al Progetto Definitivo della Linea AVIAC Verona - Padova.

1° LOTTO FUNZIONALE Verona - Bivio Vicenza (opere in variante).

Istanza per l'avvio della procedura di approvazione del Piano di Utilizzo di cui al *D.M. 161/2012* per l'intero 1° LOTTO FUNZIONALE Verona - Bivio Vicenza.

La Provincia di Vicenza,

- vista l'istanza del 1.2.2016 ns prot. 7512 del 3.2.2016 per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art.167 c.5 e dell'art. 183 del *D.Lgs. 163/2006* e s.m.i. relativa al Progetto Definitivo della Linea AV/AC Verona - Padova
1° LOTTO FUNZIONALE Verona - Bivio Vicenza (opere in variante)
- Vista l'Istanza per l'avvio della procedura di approvazione del Piano di Utilizzo di cui al *D.M.161/2012* per l'intero 1° LOTTO FUNZIONALE Verona - Bivio Vicenza;
- vista la comunicazione di avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale pubblicata in data 30.01.2016 da RFI sui quotidiani La Repubblica, L'Arena e il Corriere del Veneto;
- vista la documentazione progettuale trasmessa su supporto informatico composto da n. 7 DVD ;

Ritenuto al riguardo di formulare le opportune osservazioni, anche a seguito delle riunioni di coordinamento svoltosi presso la Regione Veneto, unitamente agli altri Comuni interessati dal progetto;

Ritenuto inoltre necessario allegare al presente documento anche le osservazioni al progetto definitivo dell'opera già formulate da questa AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE e dai Comuni interessati ad esito della attività di coordinamento in previsione delle conferenza di servizi per la approvazione del progetto, inviate in data 15 gennaio 2016 e composte da n. 11 files pdf .

Osservazioni di carattere ambientale sull'intero progetto



PROVINCIA DI VICENZA
Il Presidente
provincia.vicenza@cert.ip-veneto.net

Premessa

Il progetto TAV, nel tratto Montebello-Vicenza, dovrà essere preventivamente sottoposto ad una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale; scopo delle presenti osservazioni è quello di rilevare aspetti di criticità ambientale nel progetto, in modo tale da essere poi adeguatamente affrontati, trattati e gestiti all'interno dello Studio di Impatto Ambientale, attraverso modifiche progettuali ovvero interventi di mitigazione.

Analisi del quadro territoriale

Il tracciato e l'opera, compresi i siti di cantiere, dovranno essere sottoposti ad una sovrapposizione comparata con il territorio, al fine di individuare, almeno, le seguenti possibili criticità:

- presenza/interferenza con siti di discarica dimessi/abusivi;
- presenza/interferenza con elementi sensibili del territorio (es. corsi d'acqua, invasi/bacini di laminazione);
- presenza/interferenza con sottoservizi a valenza ambientale/energetica (fognatura, metanodotto etc.)

In fase progettuale si dovrà dare conto, nel caso, delle misure di tutela/mitigazione che si intendono realizzare in merito (es. discarica di limi a Lonigo)

Attività generali di gestione cantiere

Le attività di cantiere costituiscono, in questo caso, una realtà con un orizzonte temporale così significativo, da renderle comparabili con attività di tipo continuativo (si pensi che un impianto di gestione rifiuti ottiene un'autorizzazione di durata decennale) e come tale da considerare dal punto di vista dell'impatto ambientale.

In particolare il progetto dovrà considerare:

- tutti gli aspetti connessi ai depositi del materiale di scavo, le relative analisi ed altri aspetti connessi al riutilizzo in sito o extrasito dovranno essere raggruppati in un elaborato tecnico e grafico, evidenziando una gestione di conformità rispetto al DM 10 agosto 2012, n. 161 *"Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo"*;
- I rifiuti prodotti dalle opere di demolizione dovranno essere preliminarmente caratterizzati e verranno gestiti come da normativa del settore rifiuti, con eventuali autorizzazioni per gli impianti di recupero;
- la gestione delle acque meteoriche ai sensi dell'art.39 del Piano di Tutela di Acque;



PROVINCIA DI VICENZA

Il Presidente

provincia.vicenza@cert.ip-veneto.net

- la presenza/assenza delle seguenti infrastrutture/impianti a servizio dei campi base, con relativa gestione degli impatti generati: produzione di rifiuti, acquedotto, energia elettrica, uso di combustibili, depurazione acque reflue e di lavaggio, illuminazione esterna etc.
- gli automezzi di cantiere dovranno essere conformi alle più recenti norme di omologazione definite dalle direttive europee, e il livello di manutenzione dovrà essere garantito per tutta la durata del cantiere - i mezzi di cantiere dovranno arrecare la minor interferenza possibile con la viabilità ordinaria (evitare ore di punta) e per il contenimento delle polveri, effettuare in uscita dal cantiere la pulizia delle ruote con getti d'acqua o sistemi alternativi di pari efficacia. Dovrà essere garantita la pulizia delle strade pubbliche utilizzate in caso di fortuito imbrattamento;
- al fine di limitare il rischio di rilascio di carburanti, lubrificanti ed altri idrocarburi nelle aree di cantiere dovranno essere predisposti i seguenti accorgimenti: eseguire le riparazioni ed i rifornimenti ai mezzi meccanici su area attrezzata e impermeabilizzata; controllare periodicamente i circuiti oleodinamici dei mezzi operativi;
- nel caso di ritrovamenti occasionali di rifiuti o serbatoi interrati contenenti idrocarburi (o altre sostanze chimiche) e nel caso di trasformatori elettrici se esistenti e si mettano in atto tutti i presidi ambientali atti a scongiurare ogni possibile contaminazione del suolo e dell'immediato sottosuolo;
- individuare gli impianti che saranno oggetto di ricollocazione (es. impianti di betonaggio) e indicare le posizioni lungo le tratte interessate.

Impatto atmosfera

La generazione di impatti sull'atmosfera è essenzialmente legata ai gas di combustione dei mezzi di cantiere e ad alla produzione di polverosità diffusa, per cui, oltre a quanto già sopra espresso sul lavaggio dei mezzi, si dovrà prevedere:

- i cumuli di inerti/rifiuti ed eventuali 'impianto di frantumazione/recupero, dovranno essere dotati di sistemi di nebulizzazione ad acqua per l'abbattimento delle polveri durante la lavorazione/stoccaggio;
- gli impianti di betonaggio ed i silos di stoccaggio delle materie prime polverulente (es. cemento) dovranno essere dotati di idonei sistemi di captazione e contenimento, rispondenti al criterio delle migliori tecnologie disponibili;



PROVINCIA DI VICENZA
Il Presidente
provincia.vicenza@cert.ip-veneto.net

- la predisposizione di piano di manutenzione periodica dei mezzi dotati di motore a scoppio (particolare riferimento ai dispositivi di abbattimento dei gas di scarico)

Impatto acustico

L'impatto acustico è indubbiamente un elemento significativo di tale progetto, sia nella sua fase di realizzazione che in quella successiva di esercizio. In tale ottica è necessario osservare come:

- la tipologia di intervento, nella sua fase di cantiere, potrebbe comportare la necessità di un'eventuale deroga ai limiti previsti dalla zonizzazione comunale vigente (ogni singolo Comune) ed in relazione alla tipologia dei possibili ricettori ovvero la predisposizione di misure mitigative;
- la tipologia di intervento, nella sua fase di esercizio, potrebbe rendere necessaria l'adozione di opere di mitigazione mediante l'installazione di barriere acustiche, in cui sarà necessario un coordinamento con i valori generali del Piano D'azione di risanamento delle ferrovie, con la mappatura acustica strategica ed i piani comunali;
- al fine di valutare correttamente quanto sopra, si ritiene necessaria la predisposizione di una relazione previsionale di impatto acustico, in cui la definizione del fondo attuale sia determinata da campionamenti "ante operam" da concordarsi con Arpav;
- si dovrà procedere inoltre, per la sola fase di esercizio, ad una valutazione anche della componente vibrazioni.

Paesaggio e componenti naturali

Con riferimento a questo aspetto si osserva come vi sia la necessità di valutare tale aspetto a prescindere dai vincoli esistenti nei vari livelli di pianificazione (es. Colli Berici), procedendo altresì alla realizzazione mitigativa di "opere a verde"; in tale valutazione dovranno altresì essere ricomprese le interferenze con le componenti flora e fauna.

A seguito di tale analisi sarà possibile valutare la congruità ed i contenuti dei monitoraggi che saranno proposti.

Si dovrà inoltre verificare la possibilità di evitare "cave di prestito", ricorrendo a cave esistenti ovvero a materiali di recupero.

Si richiede altresì venga predisposto un programma di monitoraggio/manutenzione specifico per l'attuazione ed il mantenimento delle "opere a verde" proposte.

Si ritiene, infine, necessario vengano predisposti specifici rendering in merito a:

- tracciato in affiancamento alla S.P. del Melaro (muro di contenimento e pannelli fonoassorbenti) e possibili misure mitigative;



PROVINCIA DI VICENZA
Il Presidente
provincia.vicenza@cert.ip-veneto.net

- **punti critici di passaggio (es. snodo casello Montecchio Maggiore) con studio degli spazi di risulta, misure mitigative per il degrado visivo e possibili usi impropri.**

Traffico

Risulta necessario prevedere uno specifico studio sul traffico, in grado di far emergere i volumi attesi e le previsioni di movimentazione in ordine a: tipologia e quantità dei veicoli, orari, attività (conferitori, prelevatori, visitatori, ...) e ripartizione degli itinerari sulla viabilità esistente; la valutazione dovrà riguardare sia le strade di accesso ai cantieri così come i campi base, considerando l'adeguatezza o meno dei singoli tratti di strada, nonché gli innesti sulla viabilità principale e gli eventuali interventi di adeguamento, che dovranno tenere conto anche di una complessiva messa in sicurezza per l'utenza debole.

Piani di Monitoraggio ambientale

A riguardo delle diverse matrici ambientali, si ritiene che il monitoraggio per le componenti acque sotterranee, acque superficiali, atmosfera, campi elettromagnetici e **delle opere "a verde"** possa essere ragionevolmente proposto solo a seguito delle conclusioni dello Studio di Impatto Ambientale, **così come modificato con le integrazioni richieste.**

Il monitoraggio suolo e sottosuolo proposto, come modalità di campionamento ed i parametri indagati, e quello per il rumore, andranno invece fin d'ora previsti e preventivamente concordati con Arpav.

Quadro Programmatico

Il quadro di riferimento programmatico dovrà prevedere, in quanto assenti, l'analisi sulla presenza di "corridoi ecologici", presenza di aree di vincolo paesaggistico, interferenze con zone SIC/ZPS, la compatibilità idraulica, nonché il progetto illuminotecnico in conformità alle disposizioni di cui alla LR 17/2009.

Altre considerazioni in tema di Campi Base

La previsione progettuale rispetto ai Campi Base comporta un rilevante uso di territorio a vocazione agricola anche pregiata, che verrebbe così compromesso, vista la durata del cantiere e la realizzazione di un'infrastruttura logistica, con l'insediamento di centinaia di lavoratori, con inevitabili cambiamenti socio-economici non reversibili dell'intero ambito di contorno, oggi caratterizzato da insediamenti tipicamente rurali.

Si chiede pertanto siano valutati perciò accorpamenti dei campi base già previsti in progetto, anche con valutazioni su scala sovra comunale, con l'obiettivo prioritario di non impegnare aree agricole e favorire l'individuazione di aree già urbanizzate.



PROVINCIA DI VICENZA
Il Presidente
provincia.vicenza@cert.ip-veneto.net

In subordine, al fine di limitare l'impatto dell'insediamento, si ritiene debbano essere valutate soluzioni alternative che prevedano l'utilizzo di aree caratterizzate dalla presenza di strutture edilizie in fase di dismissione o degrado, o aree già vocate a una eventuale trasformazione da parte degli strumenti urbanistici vigenti.

Allo stato attuale, la previsione progettuale è in ogni caso carente su diversi aspetti puntuali (es. assenza di puntuali studio sul traffico), probabilmente partendo dal presupposto di una "temporaneità" dell'insediamento, che, come impostazione, non può essere in alcun modo condivisa.

Si chiede infine, con riferimento alle previsioni di esercizio ferroviario, che venga perseguito l'obiettivo che i quattro binari possano servire tutto il traffico ferroviario circolante nell'attraversamento urbano della città Capoluogo, con il ricorso a soluzioni tecnologiche (deviate, elettrificazione e segnalamento) che garantiscano la completa banalizzazione d'uso dei binari, al fine di evitare ogni specializzazione di circolazione e di costituire vincoli per lo sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale.

Cordiali saluti.

Achille Variati




COMUNE DI MONTECCHIO MAGGIORE

- Provincia di Vicenza -
36075 via Roma, 5 CF e P. IVA 00163690241
E-mail: comune@comune.montecchio-maggiore.vi.it
<http://www.comune.montecchio-maggiore.vi.it/>



Dasa-Rägi
EN ISO 9001 (2000)
IQ-1001-05

Ente con sistema di gestione
per la qualità certificato

ORIGINALE [] COPIA []

Settore: 3° Ufficio Tecnico Comunale
Servizio: Dirigente Settore 3°
Responsabile del procedimento: Dott. Arch. Francesco Manelli
Tel.: 0444 705744 Fax: 0444 694888
Modalità di spedizione:
Anticipata via fax: NO [] SI []
Rif. protocollo in entrata:
Prot. n.:

Montecchio Maggiore, li 12.01.2016

RELAZIONE

PROGETTO DEFINITIVO LINEA AV/AC SUB LOTTO MONTEBELLO-BIVIO VICENZA

Con avviso pubblicato in data 28.11.2015, ITALFER SPA ha avviato il procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità ai sensi dell'art 166 del DLgs 163 2006, relativo al progetto definitivo lotto funzionale VERONA bivio VICENZA.

Con la presente relazione, si formulano osservazioni in merito al progetto presentato dal consorzio IRICA VDUE pervenuto al protocollo in data 13.11.2015 al n. 36125.

Il progetto definitivo della linea AV/AC VERONA - PADOVA sub lotto Montebello bivio VICENZA interessa il territorio comunale in affiancamento alla linea storica ed in particolare si sviluppa affrontando quattro nodi significativi lungo la stessa.

A partire da ovest verso est la linea è interessata da:

1. Nuova stazione SFMR su linea lenta e relativa viabilità di accesso (via Calesella). Tali opere sono descritte negli elaborati individuati con il codice NV01 (vedi allegato A).
2. Nuovo cavalcaferrovia al km 38+917.88 (via Battaglia). Tali opere sono descritte negli elaborati individuati con il codice IV08 (vedi allegati B1, B2).
3. Prolungamento sottopasso ciclopeditone al km 36+630 (via Cimarosa). Tali opere sono descritte negli elaborati individuati con il codice IN66 (vedi allegato C).
4. Nuovo calvaferrovia al km 40+365 (località Colombaretta). Tali opere sono descritte negli elaborati individuati con il codice NV02 (vedi allegati D1, D2, D3).

OSSERVAZIONI

Con riferimento al punto 1), è necessario che il progetto esecutivo venga redatto tenendo conto del cantiere in avanzato grado di costruzione relativamente alle opere di viabilità oggi in corso da parte di autostrada A4, in particolare si dovrà tenere conto delle osservazioni formulate nel verbale di cui all'allegato E).

Con riferimento al punto 2), anche alla luce di quanto richiamato nel verbale allegato E, va riesaminata la soluzione relativa ai fossi di guardia posti alla base della rampa in direzione Montecchio in quanto, oltre a interdire l'accesso a due abitazioni, non sembrano essere giustificati da esigenze dettate dal drenaggio delle acque meteoriche.

Con riferimento al punto 3), risulta necessario provvedere al completamento dell'opera almeno con attraversamento a raso con isola salvagente a ridosso della rotonda per consentire il transito dell'utenza debole da e per la località Selva .



COMUNE DI MONTECCHIO MAGGIORE

- Provincia di Vicenza -

36075 via Roma, 5 CF e P. IVA 00163690241

E-mail: comune@comune.montecchio-maggiore.vi.it

<http://www.comune.montecchio-maggiore.vi.it/>



Dasa-Rägiſter

EN ISO 9001 (2000)
IQ-1001-05

Ente con ſistema di gestione
per la qualità certificato

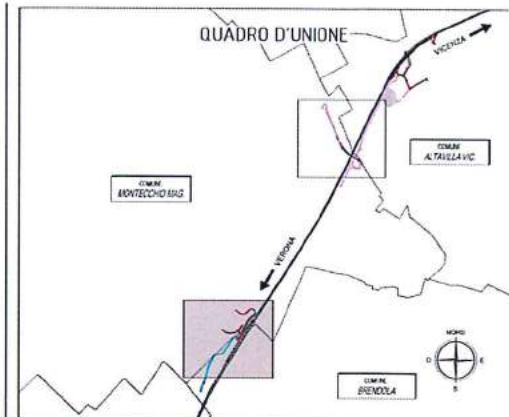
Con riferimento al punto 4), va verificata con la Provincia di Vicenza la ſoluzione di raccordo con la viabilità della ſtrada provinciale 34.

In attesa di riscontro delle preſenti oſſervazioni, ſi porgono diſtinti ſaluti.



IL SINDACO

Milena Cecchetto

[illegible][illegible]

BU. (A)

ALL (A)

 ATI bonifica	Linea AV/AC VERONA – PADOVA	
	2° Sublotto: MONTEBELLO VICENTINO- BIVIO VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE CAVALCAFERROVIA AL Km 40 + 365,77 RELAZIONE GEOTECNICA PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D02DI2RBIV0900001 B	
		Pag 8 di 62



Figura 1 – Planimetria

 ATI bonifica	Linea AV/AC VERONA – PADOVA	
	2° Sublotto: MONTEBELLO VICENTINO - BIVIO VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE CAVALCAFERROVIA AL Km 40 + 365,77 RELAZIONE GEOTECNICA	
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D02DI2RBIV0900001 B		Pag 7 di 62

2 BREVE DESCRIZIONE DELL'OPERA

Il cavalcaferrovia in oggetto si trova nel comune di Montecchio Maggiore. L'opera in oggetto si sviluppa per una lunghezza complessiva di circa 125m e permette lo scavalco della linea ferroviaria in corrispondenza della progressiva km 40+366 circa. Il rilevato di approccio posto a sud della linea ferroviaria è delimitato da entrambi i lati da un muro in terra armata di altezza fuori terra variabile da circa 9.5, in corrispondenza della spalla, a circa 1.0 m. Il piano campagna in corrispondenza del cavalca ferrovia in oggetto è circa alla +52.0 ÷ +52.5 m s.l.m.

3 INDAGINI DISPONIBILI

La Figura 1 e la Figura 2 riportano rispettivamente uno stralcio della planimetria ubicazione indagini eseguite nell'area del cavalcaferrovia in oggetto e la sezione geotecnica riportata nel dettaglio nel Doc.Rif.[7] (in Figura 3 la legenda del profilo).

Le indagini qui esaminate sono riportate in Tabella 1.

Tabella 1: Elenco delle indagini considerate per la progettazione geotecnica.

Progressiva (km ≈)	Sondaggio o prova CPTU (Denomin.)	Campagna d'indagine (anno)	Quota di Bocca foro (m s.l.m.m.)	Lunghezza sondaggio/CPTU (m)	Piezometro installato C=Casagrande ⁽¹⁾ TA=Tubo Aperto ⁽²⁾
40+300	S74	2014/2015	51.65	40	TA (9→37)
40+440	S75	2014/2015	50.9	40	-
40+260	CPTU95	2014/2015	51.89	7.38	-
40+300	CPTU96	2014/2015	51.73	7.09	-
40+430	CPTU97	2014/2015	50.99	5.43	-
⁽¹⁾ = Tra parentesi la profondità della cella Casagrande					
⁽²⁾ = Tra parentesi il tratto finestrato					

Nei Doc.Rif.[9], Doc.Rif.[10] e Doc.Rif.[11] sono riportati gli originali dei risultati delle indagini, nonché i risultati di dettaglio delle prove di laboratorio.

RESOCONTO INCONTRO TECNICO

SEDE Consorzio Alta Pianura veneta, San Bonifacio – 08/01/2016

Presenti

- Comune di Montecchio Maggiore: arch. Manelli, geom. Schiavo
- Consorzio Alta Pianura Veneta: sig. Parise, ing. Battistello, ing. Tizian
- Acque del Chiamo S.p.A.: ing. Stevan, geom. Ciman, p.i. Mussolin

Facendo seguito alla richiesta formulata dal Consorzio IRICAV DUE in data 15/11/2015 relativamente al progetto definitivo della linea AV/AC Verona-Padova, subtratto Verona-Vicenza, il giorno 8 gennaio 2015 si è svolto un incontro finalizzato all'analisi delle interferenze tra le infrastrutture in progetto, le reti di acquedotto e fognature e la rete idraulica superficiale, presenti nel territorio del Comune di Montecchio Maggiore.



Figura 1. Inquadramento generale dell'area.

Così come previsto dal c.3 dell'art. 166 del D.Lgs. 163/2006, *"Il progetto definitivo è rimesso da parte del soggetto aggiudicatore, del concessionario o contraente generale a ciascuna delle amministrazioni interessate dal progetto rappresentate nel CIPE e a tutte le ulteriori amministrazioni competenti a rilasciare permessi e autorizzazioni di ogni genere e tipo, nonché ai gestori di opere interferenti. Nel termine perentorio di sessanta giorni dal ricevimento del progetto le pubbliche amministrazioni competenti e i gestori di opere interferenti possono presentare motivate proposte di adeguamento o richieste di prescrizioni per il progetto definitivo o di varianti migliorative che non modificano la localizzazione e le caratteristiche essenziali delle opere, nel rispetto dei limiti di spesa e delle caratteristiche prestazionali e delle specifiche funzionali individuati in sede di progetto preliminare."*

In una prima fase sono state evidenziate le interferenze con le reti di acquedotto e fognatura gestiti da Acque del Chiamo S.p.A., analizzando le soluzioni tecniche previste per la risoluzione delle stesse. Acque

del Chiampo ha censito la presenza di 12 interferenze con la rete di acquedotto e 13 interferenze con la rete fognaria, di cui 4 relative a condotte di drenaggio di acque meteoriche. L'Ufficio Tecnico di Acque del Chiampo, ha elaborato delle specifiche schede che analizzano ciascuna interferenza e proposto soluzione tecnica per la risoluzione, sia in fase provvisoria che in via definitiva, stimando anche l'onere economico per la realizzazione di tali opere.

La rete fognaria veicola i reflui all'impianto di depurazione localizzato in aderenza al lato sud orientale dell'attuale tracciato ferroviario.



Figura 2. Impianto di depurazione di Montecchio Maggiore, gestito da Acque del Chiampo S.p.A..

Particolare importanza riveste la previsione di progetto di prolungare in direzione Montecchio il cavalcaferrovia di via Battaglia e la nuova stazione lungo la linea ferroviaria "storica", in prossimità del nuovo raccordo autostradale, attualmente in costruzione.



Figura 3. Il cavalcaferrovia di via Battaglia, ripreso da via Gozzi.

Per quanto riguarda il cavalcaferrovia, si nota come il rilevato di progetto occupi parte del sedime di via Gozzi e di via Fermi. È quindi necessario che venga individuata una soluzione alternativa che consenta di mantenere la stabilità di via Battaglia e la percorrenza delle vie sottostanti, per esempio sostituendo il rilevato con adeguate opere di sostegno. Dovranno inoltre essere predisposti i necessari manufatti per la raccolta e drenaggio delle acque provenienti dalla piattaforma stradale.

Per quanto riguarda la nuova stazione, il progetto definitivo prevede che la nuova infrastruttura si inserisca in una zona che presenta una particolare fragilità dal punto di vista idraulico. Le acque superficiali, defluendo lungo la rete di scolo gestita dal Consorzio Alta Pianura Veneta in direzione NE-SW, incontrano dei restringimenti in corrispondenza del tracciato autostradale e ferroviario attuali; questi comportano una limitazione della portata ed il rigurgito verso monte, in grado di creare allagamenti in occasione di eventi meteorici particolari.

Pur essendo fuori discussione la necessità di dotare Montecchio Maggiore di una stazione ferroviaria ed essendo la posizione dell'infrastruttura obbligata da vincoli dettati dal tracciato e dalla velocità di progetto dei convogli ferroviari, si ritiene necessario operare con particolare cautela nei confronti dell'assetto idraulico della zona.

Dal momento che la nuova stazione ricade in corrispondenza del canale denominato “nuovo scolo Cavazza” recentemente realizzato nell'ambito dei lavori per la realizzazione del nuovo svincolo autostradale allo scopo di far transitare una porzione della portata proveniente dal centro abitato di Montecchio, è quanto mai opportuna la scelta di progetto di realizzare un nuovo canale (definito nel progetto come “deviazione scolo Cavazza”, che presenta uno sviluppo di 736m ed una sezione di 5,5x4m).

Si ritiene fondamentale che sia il volume del nuovo canale che quello occupato dall'imposta della nuova stazione non vadano ad occupare i volumi di laminazione attuali, diminuendo quindi l'efficacia delle opere attuali o la cui realizzazione è già stata autorizzata.

Il progetto definitivo prevede inoltre la realizzazione di un bacino di laminazione di circa 2.200 m³ a valle del tracciato ferroviario, in un'area compresa tra la ferrovia stessa, lo scolo Cavazza e la nuova bretella di collegamento con la Superstrada Pedemontana Veneta. L'opera ricade in una zona classificata “F – servizi” dal PRG del Comune di Montecchio. In particolare in quest'area è programmata la realizzazione di opere legate al potenziamento/adequamento dell'adiacente depuratore.

Si ritiene quindi preferibile prevedere lo spostamento del bacino di laminazione a monte del tracciato ferroviario, come riportato nella figura seguente. Il terreno è attualmente interessato da colture agricole ed è soggetto a periodici allagamenti. La nuova posizione del bacino consentirebbe inoltre di poter disporre di un maggiore volume di laminazione, con un impatto favorevole sul regime idraulico della zona.

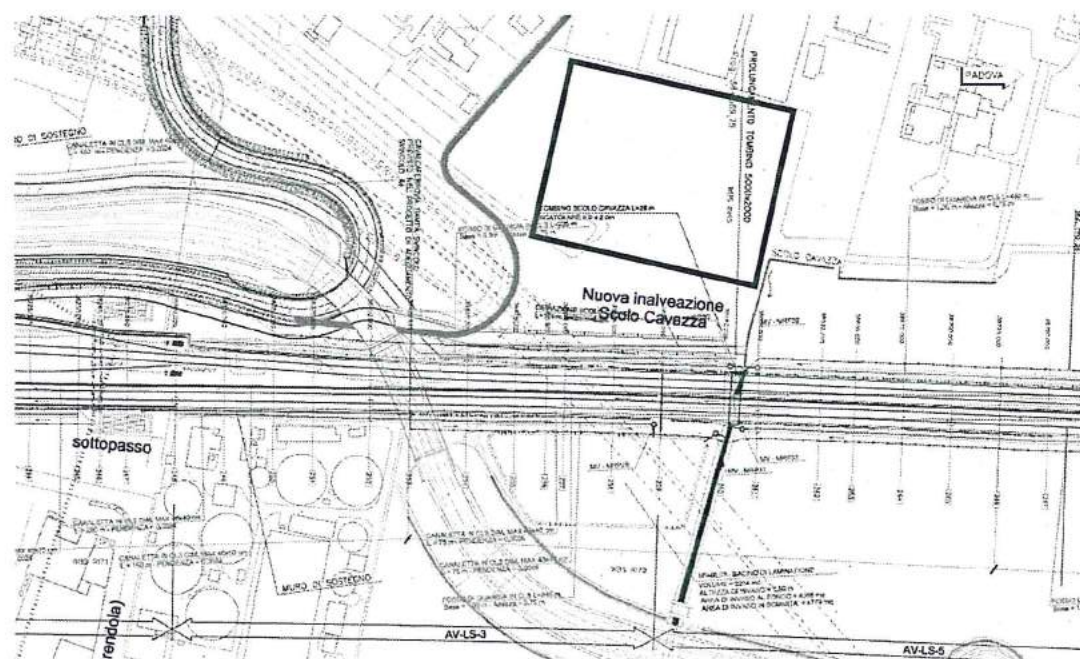


Figura 4. Planimetria con evidenziata l'area indicativamente proposta per la realizzazione di un bacino di laminazione.



COMUNE DI ALTAVILLA VICENTINA

PROVINCIA DI VICENZA

Altavilla Vicentina, lì 12/01/2016

Alla
Società Italferr S.p.A.
via Vito Giuseppe Galati, 71
00155 ROMA
al Responsabile U.O. Costruzioni
Ing. Luigi Evangelista

PEC: proc-autespro@legalmail.it

e, p.c.

Alla
Regione del Veneto
Dipartimento Lavori Pubblici, Sicurezza
Urbana, Polizia Locale e R.A.S.A.
Palazzo Limetti
Calle Priuli – Cannareggio, 99
30121 – VENEZIA (VE)

PEC: dipartimento.llpp@pec.regione.veneto.it

Alla
Provincia di Vicenza
Contrà Gazzolle, 1
36100 VICENZA (VI)

PEC: provincia.vicenza@cert.ip-veneto.net

A
R.F.I. S.p.A.
Direzione Territoriale Produzione
Piazzale XXV Aprile, 6
37138 VERONA (VR)

PEC: rfi-dpr-dtp.vr.it@pec.rfi.it

Al
**Ministero delle Infrastrutture e
dei Trasporti**
Direzione Generale per il Trasporto e
le infrastrutture Ferroviarie
Via Caraci, 36
00159 ROMA

PEC: dg.tf@pec.mit.gov.it

Al
Consorzio Iricav Due
Via Francesco Tovaglieri, 413
00155 ROMA

PEC: iricavdue@pec.it

Oggetto: **Osservazioni** in merito al progetto definitivo dell'infrastruttura ferroviaria strategica definita dalla Legge obiettivo n. 443/01 "Linea AV/AC VERONA – PADOVA Sub tratta Verona - Vicenza. 1° lotto funzionale Verona – bivio Vicenza, sub lotto Montebello Vicentino – bivio Vicenza", ai sensi dell'art. 166, c.3 del D.Lgs. 163/06.

3^ AREA TECNICA

Aperto al pubblico: lunedì 17.00 -19.00, martedì e giovedì 11.00 – 13.00
tel. 0444 220340 fax 0444 220347

e-mail: lavoripubblici@comune.altavillavicentina.vi.it

PEC: lavoripubblici.altavillavicentina@legalmail.it





COMUNE DI ALTAVILLA VICENTINA

PROVINCIA DI VICENZA

Premesso che il progetto definitivo in oggetto, è pervenuto al Comune di Altavilla Vicentina al Prot. Gen. N. 15780 in data 13 novembre 2015, dal Consorzio Iricav Due che agisce in nome e per conto del soggetto aggiudicatore R.F.I. S.p.A., successivamente, in data 28 novembre 2015, l'Italferr S.p.A. in nome e per conto di R.F.I. S.p.A. ha pubblicato sui quotidiani nazionali l'Avviso di deposito del sopracitato Progetto Definitivo sui quotidiani nazionali La Repubblica, Corriere della Sera e del Veneto, sul proprio sito, finalizzato alla pubblica consultazione e per poter formulare le proprie osservazioni di competenza al "Progetto definitivo dell'infrastruttura ferroviaria strategica definita dalla Legge obiettivo n. 443/01 "Linea AV/AC VERONA – PADOVA Sub tratta Verona - Vicenza. 1° lotto funzionale Verona – bivio Vicenza, sub lotto Montebello Vicentino – bivio Vicenza"; considerato altresì che, la trasmissione del progetto ai Comuni e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha dato avvio all'iter autorizzatorio previsto dal Decreto Legislativo 163/2006; tutto ciò premesso, il Comune di Altavilla Vicentina nella persona del Sindaco pro-tempore, Claudio Catagini, formula le seguenti n. 11 osservazioni:

1. **Realizzazione del sottopasso pedonale Tavernelle**

Gli accessi al sottopasso (scale) al Km 41+615, non prevedono l'accesso ai disabili, alle persone con temporanea e ridotta capacità motoria ed agli anziani. Pertanto, è necessario realizzare:

- ascensore per ogni rampa di scale (uno lato parcheggio ed uno lato stazione);
- idonee rampe di accesso per disabili anche ciclabili da ambo i lati;
- telecamere di sicurezza di controllo;
- cancelli automatizzati per controllo accessi ed interdizione del passaggio notturno;

2. **Adeguamento della S.P. 34 del Melaro in Comune di Altavilla Vicentina**

La nuova linea ferroviaria pone dei problemi di viabilità e pericolosità per i frontisti della S.P. 34 del Melaro, pertanto, si chiede che la controstrada prevista nel progetto sia realizzata a cura e spese di R.F.I. per tutto il tratto S.P. 34 del Melaro (sia quello previsto in realizzazione che quello disegnato nel progetto), in particolare, in prossimità dell'area di proprietà della ditta Villa degli Olmi, si chiede di mantenere accostato il tracciato stradale quanto più possibile alla linea ferroviaria in modo da non consumare inutilmente territorio;

3. Nella confluenza dei nuovi tratti che collegheranno via Cavour, la nuova rotatoria Ovest nella S.P. 34 e la futura Zona Produttiva di Altavilla è stato disegnato un incrocio pericoloso, si chiede di inserirvi una nuova rotatoria al fine di favorire un maggiore fluidità del traffico e garantire maggiore sicurezza;

4. Si chiede di realizzare una pensilina di circa 30 mq di parcheggio coperto per biciclette e moto all'interno del previsto parcheggio di circa 100 posti auto in via Martiri delle Foibe, in modo da garantire un'area di sosta anche per biciclette e moto a servizio dei pendolari, studenti ed utenti della stazione ferroviaria di Altavilla Vicentina;

5. **Bacino di laminazione della SP 34 del Melaro - altezza del Km 40+950**

Data la criticità dell'opera in relazione alla vicinanza di abitazioni, si chiede di valutare lo spostamento del manufatto in altro sito o in subordine la realizzazione dell'opera parallelamente alla S.P. 34 sino a via Massimo D'Azeglio e non come previsto attualmente perpendicolarmente alla S.P. 34;

6. **Nuovo cavalcaferrovia al Km 42+987,06 (via Paganini)**

La viabilità di progetto relativa a via Paganini, lato sud della ferrovia, presenta errori di valutazione progettuale, non consente l'accesso ai 5 edifici esistenti in quanto le quote della futura sede stradale sono molto più alte di quelle attuali; il progetto risulta visivamente e

3^ AREA TECNICA

Aperto al pubblico: lunedì 17.00 -19.00, martedì e giovedì 11.00 – 13.00
tel. 0444 220340 fax 0444 220347

e-mail: lavoripubblici@comune.altavillavicentina.vi.it

PEC: lavoripubblici.altavillavicentina@legalmail.it



COMUNE DI ALTAVILLA VICENTINA

PROVINCIA DI VICENZA

fisicamente devastante sia sotto il profilo ambientale che per le abitazioni adiacenti.

Tale manufatto, così come previsto non consente l'ingresso e l'uscita alle abitazioni esistenti, pertanto, si propone di attestare la quota della trave del ponte per tutta la sua lunghezza a 7 metri in modo da recuperare 2 metri circa, e rivedere di conseguenza tutta la progettazione: pendenza della strada; quote stradali di via Tovo (citata via Fontanelle) ed innesto con il parcheggio del laghetto. Sul tratto nord di via Paganini, che confluisce in rotatoria "Bonometti" in S.R. 11, si chiede di prevedere una corsia preferenziale in direzione Vicenza, con immissione diretta nella S.R. 11 che ad oggi è esistente.

Sulla rotatoria "Bonometti" in SR 11 è stata evidenziata una zona critica in corrispondenza dei due nuovi rami di innesto/uscita che, essendo vicini, possono causare un punto di conflitto a causa dell'uscita delle auto nella rotatoria da via Paganini e il successivo possibile ingresso nel ramo di uscita in direzione Vicenza.

Nel progetto sono previsti due marciapiedi con larghezza utile di 1 metro ciascuno, si chiede di realizzare un marciapiede da 1 metro utile, lato est, e l'altro, lato ovest, realizzarlo ciclopeditone da 2,5 metri utili.

VALUTARE IN ALTERNATIVA LA POSSIBILITA' DI REALIZZARE UN SOTTOPASSO CHE, OLTRE ALLA FERROVIA, ATTRAVERSI ANCHE LA S.P. 34 E S.R. 11;

7. **Fabbricato PT/PJ2 al Km 43+060 e il fabbricato SSE al Km 43+267**

Si chiede di spostare i fabbricati in altro sito in quanto impattanti dal punto di vista paesaggistico. Sull'area in oggetto insiste il cono visuale "Area tra la SR 11 e la Ferrovia" previsto dallo strumento urbanistico, che non permette quindi alcun tipo di edificazione;

8. **Sottopasso esistente al Km 43+725**

Il progetto non ha tenuto conto del sottopasso al Km 43+725 che dovrà necessariamente essere mantenuto ed allungato al fine di poter essere usufruito da una pista ciclabile intercomunale prevista dallo strumento urbanistico della Provincia di Vicenza (PTCP);

9. **Barriere antirumore:**

Le barriere fono-assorbenti dovranno essere posate contemporaneamente alla realizzazione dei due nuovi binari destinati all'alta velocità, i cui lavori, dovranno essere conclusi prima dell'apertura della nuova linea ferroviaria in modo da garantire il rispetto dei limiti di rumore previsti dalla normativa nazionale/locale e dovranno essere mitigate con alberature e/o siepi.

Il nostro territorio, considerato il fitto contesto urbanistico, richiede l'installazione, lungo tutta la tratta, di efficaci barriere antirumore compreso il tratto, mancante nel progetto, prospiciente il laghetto tra il Km 43+229 e il 43+515;

10. **Cantierizzazione e ai lavori di realizzazione dell'opera:**

Si chiede la realizzazione delle varie opere (adeguamento della S.P. 34 del Melaro, prolungamento sottopasso al km 42+002, realizzazione del nuovo cavalcavia ferroviario al km 42+987) in momenti diversi, al fine di minimizzare gli impatti sulla viabilità interna al paese.

La realizzazione delle suddette opere prevede la chiusura o parziale chiusura della viabilità di collegamento tra la parte nord e sud del Paese, per il tempo necessario alla realizzazione dei lavori. Si chiede la condivisione del Comune di Altavilla Vicentina nella definizione delle tempistiche di tali interventi in modo tale da minimizzare il più possibile i disagi alla circolazione degli autoveicoli e garantire i collegamenti tra le due parti del paese.

Le lavorazioni previste in fase di cantierizzazione produrranno un'alta concentrazione di polveri, inoltre i percorsi dei mezzi di cantiere causeranno la dispersione delle stesse in tutto il territorio comunale.

Al fine di minimizzare il problema si chiede:

a. la puntuale verifica della pulizia e del lavaggio degli automezzi prima che gli stessi lascino le

3^ AREA TECNICA

Aperto al pubblico: lunedì 17.00 -19.00, martedì e giovedì 11.00 – 13.00

tel. 0444 220340 fax 0444 220347

e-mail: lavoripubblici@comune.altavillavicentina.vi.it

PEC: lavoripubblici.altavillavicentina@legalmail.it



COMUNE DI ALTAVILLA VICENTINA

PROVINCIA DI VICENZA

- aree tecniche di cantiere e attraversino il territorio comunale;
- b. il lavaggio delle strade comunali interessate dal passaggio degli automezzi almeno due volte la settimana;
 - c. la riasfaltatura, al termine dei lavori, delle strade gravate dal passaggio degli automezzi di cantiere.

Si chiede il coinvolgimento diretto del Comune di Altavilla Vicentina e la condivisione nell'esatta definizione delle lavorazioni sia in merito agli interventi e alle relative tempistiche, sia in merito al percorso degli automezzi, a eventuali occupazioni di suolo pubblico, all'interruzione di viabilità, di sottopassi e di servizi comunali;

11. **Espropri e demolizioni:**

Si chiede che le aree oggetto di esproprio da parte di R.F.I. e/o che subiscono un deprezzamento a causa dell'avvicinamento della ferrovia, siano valutate prevedendo per i proprietari un adeguato ristoro, oltre ad un congruo indennizzo per le ricadute di carattere ambientale, urbanistico e sociale.

Confidando nell'accoglimento delle Nostre osservazioni rimaniamo in attesa di conoscere le Vostre conseguenti determinazioni così come previsto per Legge.

Con osservanza,

Comune di Altavilla Vicentina

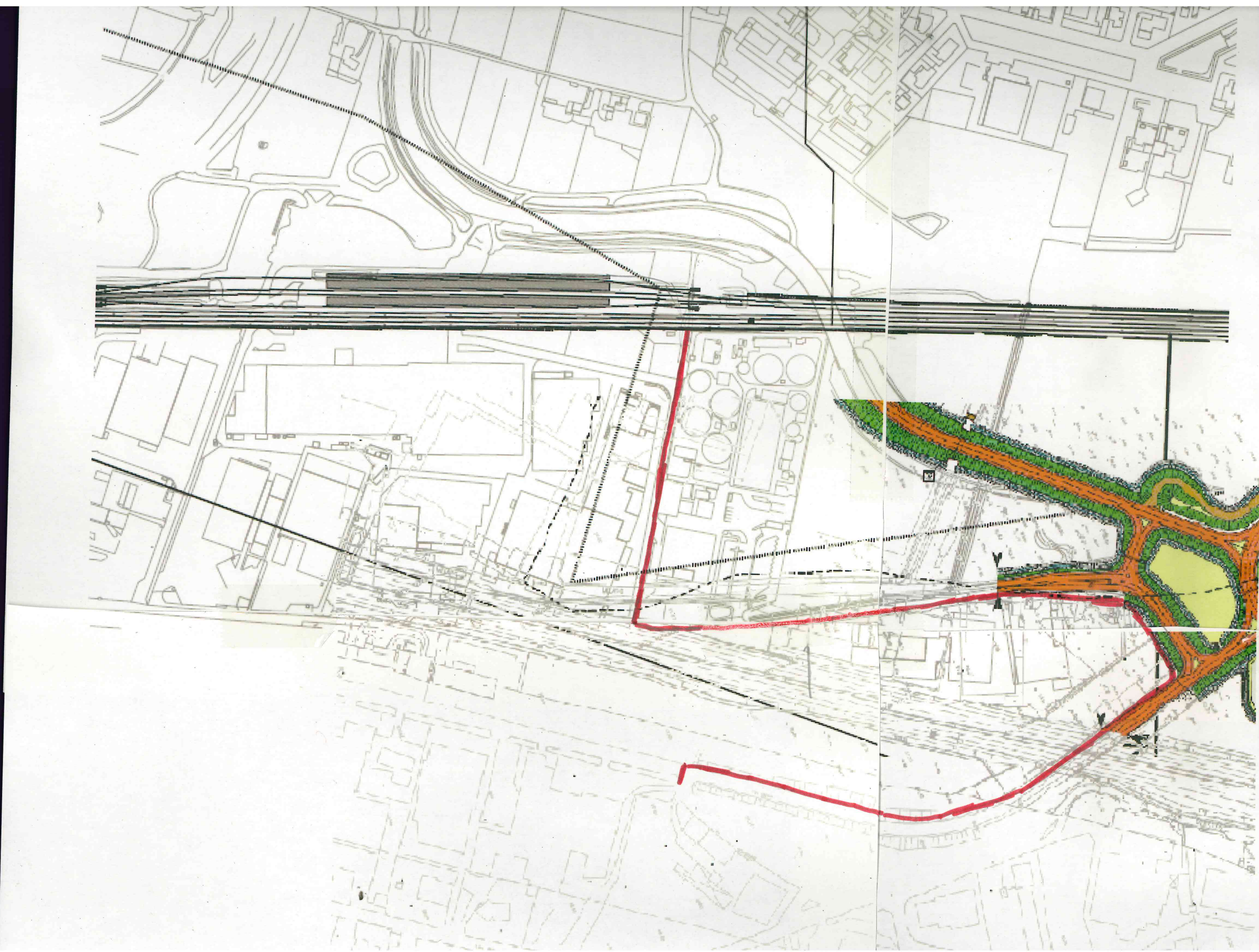
IL SINDACO
Claudio Catagini
(firmato digitalmente)

3^ AREA TECNICA

Aperto al pubblico: lunedì 17.00 -19.00, martedì e giovedì 11.00 – 13.00
tel. 0444 220340 fax 0444 220347

e-mail: lavoripubblici@comune.altavillavicentina.vi.it

PEC: lavoripubblici.altavillavicentina@legalmail.it





Prot. N.

COMUNE DI BRENDOLA

(Provincia di Vicenza)

Area Tecnica

li, 12.01.2016

Al
Consorzio Iricav due
Via Francesco Tovagleri, n. 413
00155 – Roma

Al
Ministero delle Infrastrutture e Trasporti
Direzione Generale per il trasporto
e le infrastrutture ferroviarie
Via Caraci, n. 36
00159 – Roma

Alla
Ret Ferroviaria Italiana SpA
Direzione programmi investimenti av/ac
Piazza della croce rossa n. 1
00161 – Roma

Alla
Provincia di Vicenza
Contrà Gazzolle n. 1
36100 – Vicenza

Oggetto: LINEA AV/AC VERONA-PADOVA. SUBTRATTA VERONA-VICENZA. PROGETTO DEFINITIVO. 1^ LOTTO FUNZIONALE VERONA - BIVIO VICENZA.

In riferimento al progetto proposto relativo all'infrastruttura in oggetto e pervenuto a questo ente a metà novembre 2015, si espongono di seguito le osservazioni relative al territorio di Brendola:

1. Il tracciato impatta drasticamente sull'area industriale di via Einaudi, compromettendo del tutto il Piano di Recupero previsto dal Comune di Brendola (circa 500.000,00 euro in meno solo per il Comune di Brendola) e mettendo a serio rischio la sopravvivenza delle aziende insediate, di cui alcune delle quali hanno già previsto la chiusura dell'attività se verrà realizzato il progetto così come proposto, con conseguenti danni sia sociali che economici;
2. Rispetto alle precedenti indicazioni presentate dal Comune di Brendola non vi è traccia di un collegamento ciclo pedonale con la nuova stazione;

3. A proposito della stazione è evidente dall'ingombro dei binari che l'infrastruttura ricade in territorio di Brendola ed a tal proposito si chiede di avere conferma sull'eventuale denominazione della stazione stessa.

A tal proposito si propone:

1. di prendere debitamente in considerazione la soluzione che preveda di spostare tutta la linea a nord lungo la zona industriale di Via Einaudi, al fine di evitarne l'impatto con le aziende insediate, mantenendo l'attuale sede ferroviaria come limite massimo verso le fabbriche di Brendola, comprensivo delle mitigazioni;
2. di completare il percorso ciclo/pedonale tra la nuova stazione ed i percorsi esistenti di Brendola, come da schema allegato;
3. dare evidenza del Comune di Brendola nella nomenclatura della nuova stazione:
per es. Brendola – Montecchio.

Cordiali saluti



IL VICESINDACO
Bruno Beltrame

Allegati:

1. Planimetria nuova proposta con spostamento a nord.
2. Schema percorso pedonale da completare.



DISCIPLINARE TECNICO PER OPERE/INTERFERENZE SU SS.PP.

Allegato B

DISCIPLINARE TECNICO

A. Comunicazione inizio fine lavori – penali - collaudo

Il destinatario della concessione dovrà dare avviso a Vi.abilità S.p.A., della data di inizio lavori almeno 7 (sette) giorni prima della loro reale esecuzione e dovrà comunicare, entro e non oltre 10 (dieci) giorni, la fine dei lavori come previsto ai punti F. e G. del presente disciplinare. Dovrà altresì comunicare tempestivamente eventuali sospensioni e riprese dei lavori.

Vista l'importanza per Vi.abilità S.p.A. di conoscere in tempo reale quali siano i tratti stradali interessati da lavori, è prevista l'applicazione di una penale pari a € 150,00 (centocinquanta/00) nel caso di mancata comunicazione di inizio o di fine lavori entro i termini stabiliti.

Trascorsi almeno 12 mesi dal ricevimento della comunicazione di fine lavori, Vi.abilità S.p.A. provvederà a verificare la rispondenza tra le prescrizioni dell'atto di concessione e l'effettiva realizzazione delle opere, rilasciando apposito benestare al concessionario, fatto salvo il disposto dell'art. 1669 del codice civile in materia di responsabilità.

B. Sorveglianza.

I funzionari di Vi.abilità S.p.A. avranno sempre libero accesso sul luogo dei lavori, nelle modalità stabilite dal preposto alla conduzione dei lavori ai fini della sicurezza, sia per controllare l'osservanza delle condizioni imposte con il presente atto, sia per dare le disposizioni che si manifestassero opportune in corso d'opera. Copia del presente disciplinare, dei relativi elaborati grafici e copia della concessione dovranno essere costantemente mantenuti presso il cantiere di lavoro ed esibiti a richiesta anche verbale al personale di sorveglianza stradale.

C. Obblighi del concessionario.

Dovrà sempre essere assicurata la viabilità stradale e dovranno essere rispettate le norme di sicurezza previste dall'art. 21 del vigente codice della strada e dal suo regolamento d'attuazione. In particolare si prescrive che venga posta in opera e conservata efficiente sia di giorno che durante le ore notturne la segnaletica stradale di pericolo fino al definitivo ripristino della sede stradale.

D. Varianti.

Il concessionario non potrà apportare alcuna variante, sia pure di dettaglio, all'impianto dell'esecuzione, se prima non avrà provveduto a richiedere il necessario consenso da parte degli uffici preposti da Vi.abilità S.p.A.. Per contro, è riservata a Vi.abilità S.p.A., la facoltà di richiedere quelle varianti di dettaglio o aggiunte all'impianto che, senza alterare le caratteristiche essenziali delle opere, fossero ritenute opportune nell'interesse della proprietà stradale e del transito.

E. Interferenze.

Il concessionario è obbligato a verificare con i gestori di sottoservizi e mediante indagini conoscitive approfondite (mediante l'uso di Geo-Radar), la presenza di altre tubazioni e/o manufatti e comunque interferenze esistenti lungo il tracciato previsto, affinché sia ben individuato il nuovo tracciato proposto e non si verifichino danni su infrastrutture esistenti con conseguenti disservizi alla comunità.

F. Prescrizioni tecniche.

Il concessionario, nell'esecuzione dei lavori, si atterrà alle seguenti istruzioni:

- I sottoservizi devono essere posizionati in apposita sede su cunicoli o tubi camicia, nel corpo stradale in modo che proteggano gli stessi dalle sollecitazioni del traffico stradale, senza intaccare il manto bituminoso e dovranno essere realizzati con sistemi innovativi (no-dig), meno invasivi e impattanti (perforazione guidata, spingitubo, ecc.).** Tale disposizione può essere eccezionalmente derogata solo nel caso di comprovate motivazioni, che devono essere unilateralmente accolte da Vi.abilità S.p.A., previa verifica eseguita in loco dal personale addetto; in tal caso, la posa dell'infrastruttura potrà essere eseguita mediante la tecnica della minitrincea o mediante il tradizionale scavo a "cielo aperto", salvo diverse indicazioni previste nell'atto concessorio.

La "minitrincea", potrà essere eseguita solo in presenza di sottofondi compatti oltre che in presenza di uno strato minimo di asfalto esistente pari a cm 7. Le dimensioni dello scavo potranno variare tra i 10 e 15 cm di larghezza e una profondità minima pari a cm 50 se i tubi da posizionare sono massimo 3 o profondità minima pari a cm 70 se il numero dei tubi da posizionare risultano in numero superiore a 3. Successivamente allo scavo dovrà essere eseguita accurata pulizia della corsia interessata, quindi la posa delle tubazioni debitamente ancorate e il successivo reinterro con conglomerato cementizio aerato e colorato di rosso, compatto e privo di segregazioni, con consistenza variabile da fluida ad autolivellante e

Firma del Concessionario



che presenti le caratteristiche di assoluta permeabilità al gas metano, che abbia un tempo di indurimento sufficiente ad una buona portanza compreso tra le 12 e le 24 ore che la resistenza a compressione dopo 28 giorni sia superiore a 12 o 20 kg/cm^q a seconda della categoria della S.P.

Lo scavo a “cielo aperto”, dovrà essere condotto a tratti successivi non troppo estesi e non potrà essere iniziato ulteriore scavo, se prima non si sarà provveduto al riempimento di quello appena eseguito e alla ricostruzione del corpo e del piano stradale.

L'accesso all'attraversamento deve avvenire di norma al di fuori della fascia di pertinenza stradale; non deve essere previsto a mezzo di manufatti insistenti sulla carreggiata. Nel caso di pozzetti insistenti nella carreggiata, i relativi sigilli dovranno essere posizionati ad almeno cm 20 sotto la quota del manto bitumato. Anche i sigilli già esistenti dovranno essere posizionati al di sotto del manto bitumato, tranne per quei pozzetti posti ad interasse pari ad almeno m 300 e/o nel caso di particolari interferenze con altre condotte principali e comunque come da eventuali prescrizioni aggiuntive previste nelle singole concessioni rilasciate da Vi.abilità S.p.A. In ogni caso, questi sigilli dovranno essere mantenuti in perfetta complanarità con il manto bitumato anche a seguito di successive asfaltature e relativo innalzamento del piano stradale. **La condotta deve essere posta con estradosso a non meno di m 1,00 al di sotto del piano viabile stradale.** Qualora, durante l'esecuzione degli scavi si riscontrassero delle radici di piante di proprietà della Provincia di Vicenza, il concessionario dovrà interrompere i lavori, informando il personale addetto di Vi.abilità S.p.A. e attendendo le istruzioni relative alla modifica degli scavi suddetti. Nel caso che il nuovo impianto risulti obbligato nel suo tracciato, Vi.abilità S.p.A. ha la facoltà di eseguire nuove piantumazioni di alberatura stradale lungo la stessa strada od in altri luoghi idonei e ritenuti opportuni, obbligando il concessionario a provvedere a sua cura e spesa a tutti i lavori di nuova piantumazione, e del necessario abbattimento e smaltimento delle alberature eliminate, così come da successive comunicazioni e prescrizioni impartite da Vi.abilità S.p.A..

Deve essere eseguito riempimento dello scavo con inerte stabilizzato a calce e/o cemento (a seconda del tipo di terreno esistente e dell'eventuale presenza di acqua di falda) in ragione di 80/100 kg/mc. Tale inerte dovrà essere costituito da ghiaia stabilizzata di pezzatura non superiore a mm 25 per lo strato di m 1,00 immediatamente al di sotto del piano viabile bitumato. Per scavi di notevole profondità e quindi superiori al metro di cui sopra, le condotte dovranno essere poste su letto di sabbia, ricoprimento compreso, mentre per il tratto dal ricoprimento fino alle quote di m 1,00 al di sotto del piano viabile stradale, il riempimento dovrà essere eseguito con materiale arido ghiaioso sempre miscelato a calce e/o cemento in ragione di 80/100 kg/mc avente però pezzatura massima di mm 100. In entrambi i casi comunque si dovrà procedere a compattazione con piastra vibrante per strati non superiore a 30 cm. Durante la fase di riempimento, dovrà obbligatoriamente essere posizionato un visibile segnale di riconoscimento (colorazione, tipo di condotta, ecc) al fine di evitare che durante successive operazioni di scavo, la tubazione stessa venga danneggiata.

2. Deve essere prevista, compatibilmente con le norme di sicurezza, l'unificazione di più servizi in un'unica infrastruttura.
3. **L'eventuale infrastruttura esistente da porre fuori esercizio, dovrà essere eliminata o consegnata a Vi.abilità S.p.A. con tutta la relativa documentazione grafica (posizione, profondità, pozzetti, ecc), che potrà darla in gestione ad altri Enti, qualora ne facciano richiesta, per la posa di nuovi sottoservizi.**
4. Deve essere predisposta apposita area fuori dalla sede stradale per il deposito di materiale, attrezzi e quanto altro necessario, evitando di ostacolare la viabilità, e garantendo il libero deflusso delle acque meteoriche sia sul piano viabile che nei fossi di scolo.
5. Prima dell'inizio dei lavori di scavo deve provvedersi al taglio preventivo integrale del piano viabile bitumato mediante apposita macchina rifilatrice.
6. **La tipologia del ripristino del manto bitumato varia a seconda della strada interessata dall'intervento e dovrà essere differenziato a seconda del tipo di asfalto preesistente (normale, modificato, antiskid o splittmastix), nonché del tipo di tecnica adottata per la posa dell'infrastruttura, comprese le buche necessarie per il NO-DIG e allo spessore esistente ; in merito alla stesa dello strato di base da cm 10 e successiva stesa di bynder da cm 10, si deve tener presente che alcune SS.PP. non risultano avere spessori di tale importanza, per cui, nel caso si dovesse trovare uno spessore inferiore cm 15, si potrà procedere alla stesa a caldo del solo bynder per lo spessore pari a quello esistente. Nel caso in cui lo spessore esistente risulti inferiore a cm 10, il bynder dovrà comunque essere steso per lo spessore di cm 10, invece, nel caso in cui lo spessore esistente risulti superiore a cm 20, lo spessore dello strato di base dovrà essere aumentato dei centimetri necessari per poter stendere successivamente il bynder da cm 10.**

In merito a quei lavori per i quali fosse stata utilizzata la tecnica della “minitrincea”, il ripristino del manto bitumato dovrà essere eseguito, previa adeguata fresatura, mediante stesa del tappeto d'usura dello stesso tipo di quello esistente o eventualmente indicato nelle prescrizioni aggiuntive delle singole

Firma del Concessionario



concessioni, per una larghezza minima pari a cm 150 e spessore minimo finito pari a cm 3,00 (salvo diverse indicazioni previste nelle prescrizioni aggiuntive delle singole concessioni rilasciate da Vi.abilità).

In tutti gli altri casi, il ripristino del manto bitumato, dovrà essere eseguito, previa adeguata fresatura, mediante stesa di :

- I. **strato di base** pari a cm 10 realizzato con conglomerato bituminoso asfaltico realizzato con bitume puro (tipo 50-70 ; 70 -100) in quantità compresa tra 4,3 – 4,8 % in peso dell'inerte e inoltre da un impasto a caldo di mc 1,00 di pietrischetto, sabbia e filler, di granulometria 0-30 mm - 0-40 mm, e addittivanti chimici di adesione (dopes) in ragione del 0,4 – 0,6 % in peso del bitume, steso con macchina vibro-finitrice, cilindrato con compressore da 8-10 t, per una larghezza pari a quella dello scavo maggiorata di cm 50 per lato previa fresatura del tappeto, bynder e quant'altro esistente per la medesima larghezza maggiorata ma con misura minima pari a 2,00 m ;
- II. **bynder** del medesimo spessore (cm 10), realizzato con bitume puro in quantità 4,8 – 5,2 % in peso dell'inerte e impasto a caldo di mc 1,00 di pietrischetto, sabbia, filler, di granulometria 0-20 mm 0-25 mm, e addittivanti chimici di adesione (dopes) in ragione del 0,4 – 0,6 % in peso del bitume, steso con macchina vibro-finitrice, cilindrato con compressore da 8-10 t, per una larghezza pari a quella dello scavo maggiorata di cm 50 per lato previa fresatura del tappeto e bynder per la medesima larghezza maggiorata ma con misura minima pari a 2,00 m ;
- III. **bynder modificato** del medesimo spessore (cm 10), realizzato con bitume puro in quantità 4,6 – 5,2 % in peso dell'inerte, modificato con polimeri SBS HARD in ragione del 7 % in peso del bitume, steso con macchina vibro-finitrice, cilindrato con compressore da 7 t, e la spruzzatura di emulsione bituminosa acida al 55 % di bitume puro per l'ancoraggio in qualità, non inferiore a kg/mq 0,80, per una larghezza pari a quella dello scavo maggiorata di cm 50 per lato previa fresatura del tappeto e bynder per la medesima larghezza maggiorata ma con misura minima pari a 2,00 m ;
- IV. **tappeto d'usura** dello spessore finito di cm 3,00 realizzato con conglomerato bituminoso steso a caldo, granulometria 0-12 mm 0-15 mm, costituito da un impasto a caldo di inerti con bitume puro (tipo 50-70) in quantità non inferiore al 5,4 – 5,8 % in peso dell'inerte, compresa la spruzzatura di emulsione bituminosa acida al 55% di bitume puro per l'ancoraggio in quantità non inferiore a kg/mq 0,80, cilindrato con rullo compressore vibrante del peso di 7 t, per una larghezza pari quella dello scavo maggiorata di cm 500 per lato dello scavo stesso (vedi paragrafo M per i particolari delle larghezze), previa fresatura della pavimentazione esistente per il raccordo del nuovo strato, dovrà inoltre essere eseguita la sigillatura superficiale del nuovo piano viabile mediante spruzzatura meccanica di emulsione bituminosa acida al 55% di bitume puro saturato e spargimento di sabbia di fiume o di frantoio.
- V. **tappeto d'usura modificato** dello spessore finito di cm 3,00 realizzato con conglomerato bituminoso steso a caldo, granulometria 0-12 mm 0-15 mm, costituito da un impasto a caldo di inerti con bitume puro (tipo 50-70) in quantità non inferiore al 5,6 – 6,0 % in peso dell'inerte modificato con polimeri SBS HARD (7% in peso del bitume) e inoltre da un impasto a caldo di mc 1,00 di pietrischetto, sabbia e filler, compresa la spruzzatura di emulsione bituminosa acida al 55% di bitume puro per l'ancoraggio in quantità non inferiore a kg/mq 0,80, cilindrato con rullo compressore vibrante del peso di 8 t, per una larghezza pari quella dello scavo maggiorata di cm 500 per lato dello scavo stesso (vedi paragrafo M per i particolari delle larghezze) previa fresatura della pavimentazione esistente per il raccordo del nuovo strato, dovrà inoltre essere eseguita la sigillatura superficiale del nuovo piano viabile mediante spruzzatura meccanica di emulsione bituminosa acida al 55% di bitume puro saturato e spargimento di sabbia di fiume o di frantoio.
- VI. **tappeto d'usura ad alta rugosità "antiskid"** dello spessore finito di cm 3,00 realizzato con conglomerato bituminoso chiuso antisdrucchiolo a elevata macro e micro rugosità, avente granulometria 0-12 mm 0-15 mm con bitume puro al 5,6 - 6,2 % in peso dell'inerte, con addittivanti chimici di adesione (dopes) in ragione dello 0,4 – 0,6 % in peso del bitume, confezionato con inerti poliedrici di natura silicea (basalti, graniti, dioriti, porfidi quarziferi) nella misura dell'80%, confezionato con bitume modificato tipo HARD in ragione del 7% in peso del bitume, compresa la spruzzatura di emulsione bituminosa elastomerizzata in ragione di kg/mq 1,4, steso con macchina vibro-finitrice, per una larghezza pari quella dello scavo maggiorata di cm 500 per lato dello scavo stesso (vedi paragrafo M per i particolari delle larghezze) previa fresatura della pavimentazione esistente per il raccordo del nuovo strato, dovrà inoltre essere eseguita la sigillatura superficiale del nuovo piano viabile mediante spruzzatura meccanica di emulsione bituminosa acida al 55% di bitume puro saturato e spargimento di sabbia di fiume o di frantoio.
- VII. **tappeto d'usura "splittmastix"** dello spessore finito di cm 3,00 realizzato con conglomerato bituminoso chiuso antisdrucchiolo a elevata macro e micro rugosità, avente granulometria 0-12 mm 0-15 mm con bitume puro al 6,2 - 7,5 % in peso dell'inerte, con attivanti chimici di adesione (dopes) in ragione dello 0,4 – 0,6 % in peso del bitume, confezionato con inerti poliedrici di natura silicea

Firma del Concessionario



(basalti, graniti, dioriti, porfidi quarziferi) nella misura dell'80%, confezionato con bitume modificato tipo HARD in ragione del 7% in peso del bitume, compresa la spruzzatura di emulsione bituminosa elastomerizzata in ragione di kg/mq 1,4, steso con macchina vibrofinitrice, per una larghezza pari quella dello scavo maggiorata di cm 500 per lato dello scavo stesso (vedi paragrafo M per i particolari delle larghezze) previa fresatura della pavimentazione esistente per il raccordo del nuovo strato, dovrà inoltre essere eseguita la sigillatura superficiale del nuovo piano viabile mediante spruzzatura meccanica di emulsione bituminosa acida al 55% di bitume puro saturato e spargimento di sabbia di fiume o di frantoio.

7. Se nonostante tutte le cautele e le buone norme adottate, si verificassero nel tempo degli avallamenti e/o deformazioni, il concessionario avrà l'obbligo delle continue riprese degli asfalti, delle banchine e delle pertinenze stradali fino a perfetto assestamento e regolarizzazione dell'intera sagoma stradale.

G. **Ripristino della segnaletica e opere complementari.**

Deve provvedersi al ripristino della segnaletica orizzontale e verticale, cunette, segnavia, cordonate, barriere stradali di sicurezza (guard rails) e ogni opera o manufatto preesistente manomesso.

H. **Attraversamenti di corsi d'acqua.**

Per attraversamenti di corsi d'acqua e di vallate è vietato l'ancoraggio delle tubazioni ai manufatti stradali (ponti, ecc.) mentre si dovrà procedere esclusivamente in sub-alveo ovvero su appositi manufatti di attraversamento, autoportanti e non collegati in alcun modo con i manufatti stradali. Tale disposizione può essere eccezionalmente derogata solo nel caso di comprovate motivazioni, che devono essere unilateralmente accolte da Vi.abilità S.p.A. previa verifica eseguita in loco dal personale addetto.

I. **Posa tubazioni.**

Per posa di tubazioni interrate, copertura minima 100 cm, di diametro superiore a 300 mm e/o camerette o pozzetti con o senza chiusini, dovrà prodursi relazione con calcolo di verifica della stabilità del tutto (ovvero attestato) sulla idoneità alla portata di carichi stradali di 1° categoria di cui al Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici del 04.05.1990 e relativa Circolare n. 34233 del 25.02.1991, se relativi a fognature di tipo industriale.

L. **Inadempimenti – Esecuzione d'ufficio.**

Vi.abilità S.p.A. si riserva la facoltà di provvedere alla sorveglianza dei lavori; a tal fine il concessionario dovrà consentire in qualsiasi momento l'accesso in cantiere del personale di Vi.abilità S.p.A. Qualora, a causa di inadempimenti totali o parziali del concessionario, fosse necessaria la ricostruzione del piano viabile manomesso, Vi.abilità S.p.A. vi potrà provvedere direttamente, previa diffida ad adempiere, a spese del concessionario. Resta inteso che il concessionario dovrà rispondere direttamente e interamente di eventuali danni a terzi che dovessero derivare da tali inadempimenti, restando espressamente sollevata Vi.abilità S.p.A. e il suo personale dipendente da qualsiasi responsabilità.

M. **Specifiche tecniche per le bitumature.**

a) ATTRAVERSAMENTI TRASVERSALI (ALLACCI / ATTRAVERSAMENTI)

Per quanto riguarda gli attraversamenti trasversali in sotterraneo il concessionario, nell'esecuzione dei lavori, si atterrà alle precedenti prescrizioni previste al punto F. 1. e successivi, eseguendo quindi il lavoro con le modalità meno invasive.

- Nel caso in cui l'intervento interessi parzialmente la singola corsia di marcia, le bitumature devono essere eseguite mediante stesa dello strato di base e successivo bynder (vedi punto F. 6-I e II) e quindi posa del tappeto finale d'usura in conglomerato bituminoso spessore finito cm 3, esteso almeno per cm 500 da ciascun lato dello scavo e fino all'asse della carreggiata (*salvo diverse prescrizioni aggiuntive inserite nelle singole concessioni*).
- Nel caso in cui l'intervento interessi tutta la carreggiata o anche tutta la singola corsia di marcia, le bitumature devono essere eseguite mediante stesa dello strato di base e successivo bynder (vedi punto F. 6-I e II) e quindi posa del tappeto finale d'usura in conglomerato bituminoso spessore finito di cm 3, esteso per cm 500 da ciascun lato dello scavo e per tutta la larghezza della carreggiata (*salvo diverse prescrizioni aggiuntive inserite nelle singole concessioni*).
- Nel caso di attraversamenti eseguiti con la tecnica della minitrincea, la bitumatura dovrà essere eseguita, previa adeguata fresatura, mediante stesa del tappeto d'usura dello stesso tipo di quello esistente o eventualmente indicato nelle prescrizioni aggiuntive delle singole concessioni, per una larghezza minima pari a cm 150 e spessore finito pari a cm 3 (*salvo diverse indicazioni previste nelle prescrizioni aggiuntive delle singole concessioni rilasciate da Vi.abilità*).

Firma del Concessionario



In ogni caso, il nuovo tappeto dovrà essere raccordato all'esistente, previa fresatura di tutto il manto stradale esistente interessato all'asfaltatura, con saldatura dei giunti mediante malta bituminosa o emulsione bituminosa a caldo.

b) ATTRAVERSAMENTI LONGITUDINALI (PARALLELISMI)

Per quanto riguarda gli attraversamenti longitudinali (parallelismi) in sotterraneo, il concessionario, nell'esecuzione dei lavori, si atterrà alle precedenti prescrizioni previste al punto F.1. e successivi, eseguendo quindi il lavoro con le modalità meno invasive.

Le bitumature devono essere eseguite mediante stesa dello strato di base e successivo bynder (vedi punto F. 6-I e II) e quindi posa del tappeto finale d'usura in conglomerato bituminoso spessore finito di cm 3 per un'estensione pari a quella dello scavo oltre a cm 500 prima e dopo lo scavo eseguito e per una larghezza pari alla corsia di marcia interessata, qualora lo stesso non interessi la mezzeria o la prossimità di essa, o per una larghezza pari a tutta la larghezza della carreggiata, qualora lo scavo interessi anche la mezzeria o la prossimità di essa.

Nel caso di parallelismi eseguiti con la tecnica della minitrincea, la bitumatura dovrà essere eseguita, previa adeguata fresatura, mediante stesa del tappeto d'usura dello stesso tipo di quello esistente o eventualmente indicato nelle prescrizioni aggiuntive delle singole concessioni, per una larghezza minima pari a cm 150 e spessore finito pari a cm 3 (*salvo diverse indicazioni previste nelle prescrizioni aggiuntive delle singole concessioni rilasciate da Vi.abilità S.p.A.*) e un'estensione pari alla lunghezza dello scavo maggiorata di cm 500 prima e dopo lo scavo eseguito.

In ogni caso, il nuovo tappeto dovrà essere raccordato all'esistente, previa fresatura di tutto il manto stradale esistente interessato all'asfaltatura, con saldatura dei giunti mediante malta bituminosa o emulsione bituminosa a caldo.

IL CONCESSIONARIO

Il concessionario dichiara, ai sensi degli articoli 1341 e 1342 C.C., di aver preso visione e di accettare espressamente i seguenti articoli del presente Disciplinare:

- A. Comunicazione inizio fine lavori – penali.**
- D. Varianti.**
- E. Interferenze.**
- F. Prescrizioni tecniche.**
- I. Posa tubazioni.**
- L. Inadempimenti – Esecuzione d'ufficio.**
- M. Specifiche tecniche per le bitumature**

IL CONCESSIONARIO



Allegato C

DISCIPLINARE del RAPPORTO di CONCESSIONE

- 1. RESPONSABILITÀ.** La concessione viene rilasciata senza pregiudizio di diritti dei terzi, verso i quali il concessionario assume ogni responsabilità. Il concessionario dovrà rispondere direttamente e interamente di ogni danno causato a terzi (ivi compresa Provincia di Vicenza, Vi.abilità S.p.A. e i suoi dipendenti) direttamente o indirettamente dal concessionario stesso o dalle imprese appaltatrici da lui incaricate, per fatti imputabili ai lavori oggetto della concessione.

La Provincia di Vicenza e Vi.abilità S.p.A. sono esonerate da responsabilità per danni subiti dal concessionario, dai suoi dipendenti e/o da cose di proprietà del concessionario durante l'esecuzione dei lavori oggetto di concessione, e pertanto non sarà tenuta al risarcimento di alcun danno per il verificarsi di tali eventi.

- 2. AUTORIZZAZIONI DI TERZI.** La concessione viene rilasciata per quanto di competenza, lasciando in capo al richiedente l'ottenimento di eventuali altre autorizzazioni e permessi.

- 3. ANOMALIE O INADEMPIENZE.** Il destinatario della concessione dovrà eseguire i lavori a regola d'arte e dovrà immediatamente togliere ogni ingombro e riparare ogni danno che si verificasse alla strada in dipendenza dell'esecuzione dei lavori oggetto della concessione.

Nel caso in cui Vi.abilità S.p.A. rilevasse che i lavori non sono stati eseguiti in conformità alle prescrizioni dell'atto di concessione o del disciplinare tecnico, provvederà ad inoltrare apposita diffida al concessionario, indicando le modalità e i tempi del ripristino. Il concessionario si impegna a provvedere a propria cura e spese e nei tempi indicati all'esecuzione dei lavori richiesti, comunicandone l'avvenuta ultimazione a Vi.abilità S.p.A.. Nel caso in cui il concessionario non provveda ad eseguire i lavori nei tempi assegnati, i lavori saranno eseguiti d'ufficio da Vi.abilità S.p.A. a spese del concessionario, rivalendosi sulla cauzione depositata, fatto salvo il risarcimento del maggior danno subito.

Nel caso in cui Vi.abilità S.p.A. rilevasse un evento implicante un rischio elevato o un pericolo immediato alla sicurezza della circolazione, imputabile a lavori eseguiti dal concessionario, Vi.abilità S.p.A. interverrà d'ufficio per ripristinare la sede stradale addebitando l'intervento al concessionario responsabile, rivalendosi sulla cauzione depositata, fatto salvo il risarcimento del maggior danno subito.

- 4. MODIFICHE.** Qualsiasi lavoro fatto da Vi.abilità S.p.A. lungo le strade, come pure qualsiasi variante alla sede stradale, qualunque ne sia la natura e l'importanza, non darà mai diritto al destinatario del presente provvedimento di pretendere alcuna indennità per danni o deprezzamenti arrecati alle opere da lui eseguite in dipendenza della concessione.

- 5. COMUNICAZIONI.** Le comunicazioni di variazioni di domicilio del destinatario della concessione e così pure quelle comunque derivanti da concessione o trapasso di attività o di proprietà, in funzione delle quali il provvedimento sia stato originariamente accordato, devono essere immediatamente comunicate a Vi.abilità S.p.A.

- 6. DURATA.** La durata della concessione si intende limitata a un periodo di 24 (ventiquattro) mesi, fermo restando che il provvedimento viene rilasciato a titolo precario, a norma delle vigenti disposizioni di legge, e che, pertanto, è revocabile in qualsiasi momento da Vi.abilità S.p.A., e la stessa si riserva di apportare alla concessione stessa tutte le modificazioni ritenute necessarie, senza che la parte destinataria del provvedimento abbia per ciò titolo a richiedere rimborsi di spese e/o indennizzi di sorta.

Trascorso tale termine senza che i lavori siano ultimati o sia stata accolta apposita istanza di rinnovo, il concessionario dovrà provvedere all'immediato ripristino dello stato dei luoghi, pena la perdita della cauzione. Le istanze di rinnovo dovranno essere presentate almeno 30 giorni prima della scadenza, previo pagamento degli oneri di istruttoria.

- 7. CAUZIONE.** Il deposito cauzionale (o in sostituzione polizza fideiussoria assicurativa o fideiussione bancaria) verrà trattenuto per un periodo non inferiore ad anni 1 (uno) dal termine dei lavori (per termine dei lavori, s'intende l'esecuzione di tutte le opere previste in concessione compreso quindi la stesa dello strato di base e del bynder, successivo tappeto finale d'usura e rifacimento della segnaletica orizzontale ed eventuale ripristino di ogni manufatto compromesso). In ogni caso lo svincolo avverrà solo a seguito di espressa dichiarazione di svincolo da parte di Vi.abilità S.p.A., dietro apposita richiesta scritta del concessionario. Lo svincolo della cauzione non esonera il concessionario dalla responsabilità per i danni causati direttamente o indirettamente

Firma del Concessionario



Provincia di Vicenza

in relazione ai lavori oggetto di concessione.

8. **MANUTENZIONE DELLE OPERE.** Il concessionario è responsabile della corretta esecuzione dei lavori oggetto di concessione, anche dopo l'ultimazione degli stessi, assumendo a suo carico anche tutti gli oneri necessari per la opere di manutenzione e ripristino necessarie a garantire la sicurezza della viabilità per i vizi che dovessero manifestarsi dopo l'ultimazione dei lavori. Il concessionario si impegna a sollevare la Provincia di Vicenza e Vi.abilità S.p.A. da responsabilità per eventuali danni che potessero in qualsiasi tempo e per qualsiasi motivo essere cagionate dai lavori oggetto della concessione stessa.
9. **TERMINE PER L'ULTIMAZIONE DEI LAVORI.** Il termine per l'ultimazione dei lavori viene fissato in 18 (diciotto) mesi dalla data di inizio dei lavori e, comunque, non oltre la durata della concessione. Nel caso in cui i lavori oggetto della concessione non siano ultimati entro il termine stabilito (18 mesi), il concessionario dovrà inoltrare a Vi.abilità S.p.A. richiesta motivata di proroga almeno 30 giorni prima della scadenza. Trascorsi 30 giorni senza che Vi.abilità S.p.A. abbia negato la richiesta, la proroga si considererà concessa per un periodo non superiore alla durata originaria della concessione.
10. **CONTROLLI.** Vi.abilità S.p.A. tramite il proprio personale incaricato si riserva di far eseguire, in qualsiasi momento e a cura e spese del concessionario, saggi e verifiche sulla qualità dei materiali messi in opera e dei relativi spessori, per controllare il rispetto delle prescrizioni tecniche riportate nel provvedimento.
11. **OCCUPAZIONI.** Qualsiasi variazione alle modalità di occupazione e/o all'estensione della superficie occupata, è soggetta al preventivo rilascio di nuovo provvedimento scritto da parte di Vi.abilità S.p.A., previo pagamento degli oneri di istruttoria.
12. **RICORSI.** Avverso il provvedimento definitivo è esperibile ricorso giurisdizionale al T.A.R. entro 60 giorni, ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni.
13. **RINVIO.** Per quanto non in particolare stabilito dal presente atto, la parte destinataria del provvedimento è tenuta all'osservanza di tutte le disposizioni di legge vigenti in materia.

IL CONCESSIONARIO

Il concessionario dichiara, ai sensi degli articoli 1341 e 1342 C.C., di aver preso visione e di accettare espressamente i seguenti articoli del presente Disciplinare:

1. **Responsabilità**
3. **Anomalie o inadempienze**
4. **Modifiche**
6. **Durata**
7. **Cauzione**
8. **Manutenzione delle opere**
9. **Termine per l'ultimazione dei lavori**
10. **Controlli.**
11. **Occupazioni.**

IL CONCESSIONARIO



CITTA' DI LONIGO

PROVINCIA DI VICENZA

SEDE IN VIA CASTELGIUNCOLI, 5 - C.A.P. 36045
TELEFONO 0444/720211 - FAX 0444/834887 - C.F. E P.I.V.A. 00412580243
EMAIL: SPORTELLO WEB@COMUNE.LONIGO.VI.IT - WEB: WWW.COMUNE.LONIGO.VI.IT

LONIGO, 11 gennaio 2016

Prot. n. 674/16

Egr. Sig. Presidente
Regione Veneto
dott. Luca Zaia
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Spett.le
Regione Veneto
Dipartimento Riforma Settore Trasporti
Sezione Infrastrutture
Via C. Baseggio, 5
30174 - Mestre Venezia
c.a. Ing. Angelini Stefano
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Spett.le
Al Presidente della
Provincia di Vicenza
Contrà Gazzolle
36100 - Vicenza
provincia.vicenza@cert.ip-veneto.net

Spett.le
CONSORZIO IRICAV DUE
Via Francesco Tovaglieri - 413
00155 - Roma
iricavdue@iricavdue.it

Spett.le
RFI - Rete Ferroviaria Italiana Spa
Piazza Croce Rossa 1
00155 - Roma
rfi-dpr-dtp.vr@pec.rfi.it

Ministero Delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per il Trasporto
e le Infrastrutture Ferroviarie
Via Caraci, 36
00159 - Roma

Rete Ferroviaria Italiana Spa
Direzione Programmi Investimenti AV/AC
Piazza delle Croce Rossa, 1
00161 Roma

Italferr Spa
Direzione Operativa Nord
Tratta AV/AC Verona - Padova
Via Torcello 2
20126 Milano

OGGETTO: CUP J41E91000000009 – CIG 3320049F17.
Linea AV/AC Verona – Padova. Subtratta Verona – Vicenza.
Progetto Definitivo 1° Lotto Funzionale Verona – Bivio Vicenza.
Miglioramento della viabilità a livello territoriale per la Stazione di Lonigo.

In riferimento al progetto richiamato in oggetto, si prende atto dell'importante previsione di quanto proposto e condiviso anche dal Comune di San Bonifacio e cioè della realizzazione del cavalcaferrovia sulla Stazione di Lonigo località Locara; tale opera unitamente al fabbricato viaggiatori e alla adeguata dotazione di parcheggi rende la Stazione di Lonigo centro di riferimento per la mobilità ferroviaria di un territorio molto vasto a confine tra le province di Verona e Vicenza interessando molti comuni contermini.

Il progetto prevede, con la costruzione del cavalcaferrovia, importanti modifiche sulla rete viaria di Lonigo, si è con la presente ad **osservare e proporre** che le modifiche alla viabilità locale siano estese fino a creare un collegamento a nord con la SR 11 e a sud con la SP di San Bonifacio potenziando e ove occorra realizzando strade adeguate a collegare le due importanti arterie con la Stazione Ferroviaria di Lonigo. Infatti, la conferma e il potenziamento della "Stazione di Lonigo" non può essere disgiunto da un necessario collegamento con le infrastrutture viarie sovra comunali.

La Stazione Ferroviaria di Lonigo, riveste un ruolo strategico per lo sviluppo del territorio. Infatti, sarà probabile stazione della metropolitana di superficie per il bacino dell'est veronese, del basso e dell'ovest vicentino.

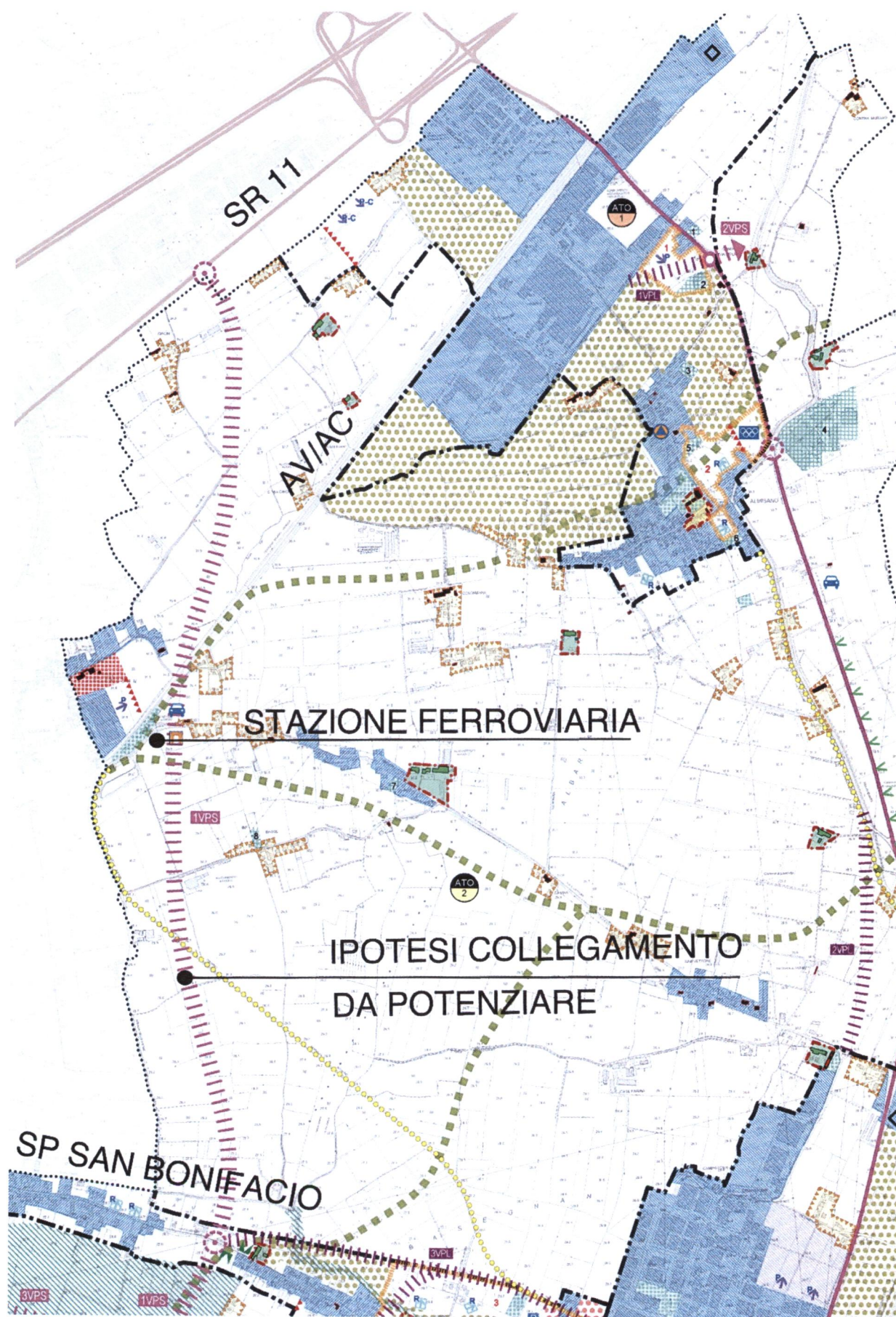
Il PAMoB (Piano d'Area Monti Berici) la individua come porta dei Berici dove converge un itinerario ciclopedonale lungo il vecchio tracciato ferroviario che dalla Stazione Ferroviaria collega il centro cittadino. Il nuovo tracciato che si propone, interseca la SR 11 in Comune di Gambellara in una intersezione già approvata da quest'ultimo), convogliando il flusso veicolare alla Stazione di Lonigo oggi non di facile accesso dalla direttrice VI.VER (l'asse di sviluppo commerciale, lungo la SR 11 Vicenza - Verona previsto nel Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia – PTCP).

Appare opportuno, prolungare tale collegamento fino alla Strada Provinciale di San Bonifacio adeguando nell'eventualità, l'esistente Strada delle Pietre, per consentire un accesso più diretto dai Centri Abitati posti a sud di Lonigo.



IL SINDACO

avv. Luca Restello





Comune di Montebello Vicentino

Provincia di Vicenza

Ufficio tecnico – Piazza Italia, 1 – 36054 Montebello Vicentino

Tel. 0444 / 64.81.64 – fax 0444 / 44.01.11

email: tecnico@comune.montebello.vi.it

prot. n.: 254 ;

Montebello Vic.no 12/01/2016

Spett. **Consorzio IRICAV 2**

Via Francesco Tovaglieri, 413

00155 ROMA.

(Roma)

e.p.c. Spett. **Ministero delle Infrastrutture
e dei trasporti**

*Direzione generale per il trasporto
e le infrastrutture ferroviarie*

c.a. *dott. Antonio Parente*

Via Caraci, 36

00159 ROMA.

(Roma)

e.p.c. Spett. **Rete Ferroviaria Italiana
S.p.A.**

*Direzione programmi ed
investiment AC/AV*

c.a. *ing. Daniela Lezzi*

Piazza della Croce Rossa, 1

00161 ROMA.

(Roma)

e.p.c. Spett. **ITALFERR S.p.A.**

*Direzione operativa Nord
Tratta AV/AC Verona - Padova*

c.a. *ing. Roberto Romano*

Via Torcello, 2

20126 MILANO.

(Milano)

**OGGETTO: Progetto definitivo primo lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza.
Linea Ac/AV Verona – padova. Sub Tratta Verona – Vicenza.
CUP J41E91000000009 – CIG 3320049F17.
OSSERVAZIONI**

In riferimento al Progetto definitivo del primo lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza della linea Ac/AV Verona – Padova, Sub Tratta Verona – Vicenza, a nome dell'Amministrazione Comunale del Comune di Montebello Vicentino formulo le seguenti osservazioni.

OSSERVAZIONE n. 1.

In relazione alla progettata stazione ferroviaria della linea normale di Montebello Vicentino e della realizzazione del parcheggio a servizio della fermata ferroviaria, si suggerisce di adeguare l'intersezione della viabilità che conduce al parcheggio ed alla stazione/ fermata degli autobus, mediante la realizzazione di una rotonda.

Si chiede poi, lo spostamento della viabilità di collegamento tra la stazione con via Fara più a sud, in maniera tale da non interferire con l'adiacente gruppo di abitazioni e con le aree individuate come fabbricabili dai vigenti strumenti di pianificazione comunale.

In ultima analisi, si chiede il ripristino dei collegamenti agricoli esistenti, in particolare usufruendo anche del sottopassaggio esistente (qualora non fosse demolito il vecchio terrapieno).

OSSERVAZIONE n. 2

L'osservazione riguarda il tracciato che dalla Stazione di Montebello conduce al confine con il Comune di Brendola. Si trova opportuno che il tracciato SITAVE sia stato collocato in adiacenza al tracciato TAV, per avere un consumo limitato di suolo agricolo. Tuttavia si porta alla conoscenza di una importante interferenza con il sito di Bottega Veneta, e con le infrastrutture ad esso collegate (in particolare il tracciato individuato dalla TAV non lascia sufficiente spazio allo sviluppo in ampiezza del progetto della SITAVE, costringendo quest'ultimo ad interferire con il sito di Bottega Veneta).

Per evitare tale situazione si chiede di aumentare il raggio di curvatura del tracciato TAV in questa sezione, in maniera tale da ridurre lo "spanciamento" della curva ferroviaria e traslare così il tracciato di una quarantina di metri a nord di quello indicato nel progetto. Tale traslazione offrirebbe lo spazio necessario per il passaggio della SITAVE in adiacenza al tracciato TAV senza compromettere sia il sito e le infrastrutture di Bottega Veneta, sia le abitazioni della frazione Ronchi.

In alternativa di spostare il tracciato TAV e SITAVE in adiacenza al tracciato dell'attuale autostrada A4, creando un unico corridoio infrastrutturale.

OSSERVAZIONE n. 3

Per quanto riguarda la realizzazione del campo base nel Comune di Montebello Vicentino, si evidenzia che l'area attualmente è classificata dagli strumenti urbanistici comunali come area a destinazione agricola di pregio, e che pertanto l'individuazione di una struttura pressoché stabile (la durata prevista è 98 mesi, circa 10 anni), non è conforme a quanto previsto e ne snatura completamente la previsione.

Infatti, si tratta di una struttura che interesserà un'area agricola di mq. 290.000 mq., per una durata di 98 mesi, che ospiterà un notevole numero di operai ed impiegati. Qui avranno sede gli uffici, laboratori, la mensa, i dormitori, un campo sportivo polivalente, i parcheggi ed altre strutture a servizio del personale del campo base e i cantieri di deposito e armamento.

L'accesso al campo base è previsto da via del Gambero per la quale è previsto l'allargamento di quasi tutto il percorso, ma non è stata valutata minimamente l'intersezione con la strada Regionale 11 all'altezza di Ponte Asse.

Presumendo che tutti gli aspetti connessi ai depositi del materiale di scavo, le relative analisi ed altri aspetti connessi al riutilizzo in sito o extrasito siano stati già presi in considerazione, si ritiene opportuno evidenziare che in ragione delle volumetrie in gioco, venga predisposto un elaborato tecnico e grafico in fase di progettazione esecutiva. Rientrando il progetto nelle procedure di VIA, si evidenzia il rispetto degli adempimenti di cui al DM 10 agosto 2012, n. 161 "Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo".

In fase di realizzazione dei campi base e operativi, nonché di cantiere, è necessario che tutte le attività di scavo siano ricomprese nel "piano di utilizzo" di cui al DM 161/2012.

Si richiede vengano preventivamente verificate, sotto il profilo tecnico e amministrativo, le seguenti infrastrutture/impianti nella previsione di completa realizzazione del campo base:

- acquedotto;
- energia elettrica;
- gas metano;
- depurazione acque reflue e di lavaggio;
- illuminazione esterna (rif. LR 17/2009).

Considerato il tempo di realizzazione, utilizzo, smantellamento e ripristino dello stato dei luoghi del campo base e nella previsione che a questo sia associata la futura area di cantiere, si chiede sia stimato il maggiore carico di CO₂, quale emissione in aggiunta alle emissioni generali monitorate attraverso il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES).

In relazione allo sviluppo delle successive fasi di cantierizzazione dell'intera opera e in particolare del tratto che interessa il Comune di Montebello, si chiede vengano esplicitati gli impianti che saranno oggetto di ricollocazione (es. impianti di betonaggio) e indicate le posizioni lungo le tratte interessate.

Si chiede venga verificata la possibilità di ricorso a fonti energetiche rinnovabili, sia per uso igienico-sanitario che per altri utilizzi, mediante una relazione di "sostenibilità energetica" del campo base. Anche in questo caso si chiede venga calcolata la minore emissione di CO₂ a compensazione della "pressione ambientale" determinata dalla realizzazione, operatività e smantellamento del campo base stesso.

In merito al Campo e alla viabilità di accesso si evidenziano le seguenti criticità:

1. Non è stata presa in considerazione la previsione urbanistica di destinazione d'uso attuale degli strumenti urbanistici vigenti in relazione al lungo tempo di occupazione.
2. Assenza di uno studio di traffico, in riferimento anche alla intersezione con la SR 11 e con le esigenze del locale traffico dei residenti e di quello di attraversamento.
3. Assenza di ogni ipotesi progettuale delle necessità di sottoservizi e modalità del loro collegamento alle reti esistenti.
4. Inadeguatezza complessiva di strada del gambero, per sezioni ed andamento plano-altimetrico, nonché per gli innesti sulla viabilità principale (SR 11 all'altezza di Ponte asse) che deve essere regolamentata con una rotonda, in relazione al notevole flusso di traffico generato dai lavori.

5. Mancanza della previsione di una complessiva messa in sicurezza per l'utenza debole di strada del Gambero.

6. Mancato inserimento nel "particellare d'esproprio" delle proprietà private interessate dall'allargamento di via del Gambero. L'allargamento non può certamente essere considerato "reversibile" e rientrare quindi nelle previsioni di un'occupazione comunque temporanea. Ciò alla luce, soprattutto, della necessità di prevedere la posa di reti aggiuntive di sottoservizi che dovrebbero essere necessariamente collocate anche sulla parte in allargamento.

7. Mancanza di uno studio dell'intersezione di via del Gambero con la SR 11 all'altezza di Ponte Asse (realizzazione di una rotatoria) e studio dell'intersezione con gli innesti tra via Gambero e l'area di cantiere/campo base.

8. Mancanza tra gli elaborati progettuali di uno specifico studio di compatibilità idraulica del Campo Base considerata in area sensibile per le falde acquifere.

9. Mancanza di indicazioni in merito alla collocazione dei necessari sottoservizi al Campo Base, dei quali non si ha riscontro in alcuna tavola progettuale ancorché indicativa. La posa di sottoservizi dovrebbe contemplare il collegamento con infrastrutture di supporto (depuratore, acquedotto, ecc.). Si segnala, infatti che l'area non è provvista di condotte, e sarebbe necessario prevedere la posa di una linea di acque nere di diametro adeguato sino a collegarsi con gli impianti di depurazione esistenti (Depuratore di Montebello) e che l'area non è sufficientemente adeguata per l'aumento della fornitura di acqua potabile. Manca un adeguato studio sullo smaltimento delle acque bianche, anche perché attualmente l'area è già in sofferenza per lo smaltimento delle attuali portate smaltite attraverso i fossi presenti in zona.

10. Mancanza di documentazione adeguata relativamente alla gestione dei rifiuti domestici per quanto attiene agli aspetti di gestione della raccolta differenziata, da sottoporre a valutazione anche sotto i profili tariffario e gestionale.

11. Mancanza di idonea documentazione da sottoporre a valutazione del/i gestore/i delle reti relativamente a:

- impiantistica elettrica, fornitura, allacciamenti, cabine, ecc.;
- rete metano, per le cucine ed il riscaldamento, compresa eventuale valutazione di collegamento al teleriscaldamento;
- rete acquedotto. Qualora si rilevasse opportuna la realizzazione di un pozzo, si chiede venga presentata idonea documentazione tecnica di supporto;
- impianto di depurazione delle acque reflue;
- impianto di captazione, trattamento e smaltimento acque meteoriche.

12. Assenza del progetto illuminotecnico dell'illuminazione esterna in conformità alle disposizioni di cui alla LR 17/2009.

13. Mancanza di valutazione acustica sulle strade di accesso al Campo Base.

14. Mancanza di uno studio che evidenzi l'influenza di tutte le matrici (aria, acqua, rumore, polveri, vibrazioni, ecc.) sulla vicina contrada dei Ronchi e nelle abitazioni relative a via Gambero.

Considerato quanto sopra e le criticità che dovrebbero essere affrontate e risolte, è evidente che l'area individuata necessiterebbe di trasformazioni tali da determinare situazioni di fatto irreversibili e non compatibili con quanto previsto nelle destinazioni d'uso degli strumenti urbanisti comunali e sovra comunali.

Si ritiene pertanto che debba essere valutata una soluzione alternativa all'insediamento del Campo Base, per le ragioni sopra esposte.

Si evidenzia, inoltre, che la realizzazione di un'infrastruttura logistica, con l'insediamento di una importante massa di lavoratori per circa 10 anni, comporterà inevitabilmente dei cambiamenti socio-economici non reversibili dell'intero ambito di contorno, oggi caratterizzato da insediamenti tipicamente rurali.

Si chiede sia valutata perciò la possibilità di individuare, tra le aree urbanisticamente conformi, una altra soluzione per il collocamento del campo, con l'obiettivo prioritario di non impegnare aree agricole e favorire l'individuazione di aree già urbanizzate.

In subordine, al fine di limitare l'impatto dell'insediamento, si ritiene debbano essere valutate soluzioni alternative che prevedano l'utilizzo di aree caratterizzate dalla presenza di strutture edilizie in fase di dismissione o degrado, o aree già vocate a una eventuale trasformazione da parte degli strumenti urbanistici vigenti.

OSSERVAZIONE n. 4

Si evidenzia l'interferenza della progettata realizzazione del bacino di laminazione delle acque in corrispondenza dell'area CIS, già dotata di Piano di Lottizzazione. Tale collocazione influenza il Piano già approvato.

OSSERVAZIONE n. 5.

Si evidenzia, inoltre, che è in corso la valutazione del Progetto per la realizzazione del nuovo bacino del Torrente Chiampo, con ricalibrazione del bacino di laminazione delle acque del Torrente Guà. Si chiede che vengano valutati le interferenze tra i lavori relativi ai sopraindicati bacini e il cantiere TAV, in maniera tale da coordinare e da non aggravare sia dal punto di vista ambientale che dal punto di vista viabilistico i due importanti cantieri.

Questa Amministrazione Comunale si riserva la facoltà di inviare successivamente integrazioni e chiarimenti su quanto sopra evidenziato nei prossimi giorni.

Distinti saluti.

Il Sindaco

Dino Magnifico



montebellovicentino.vi@cert.ip-veneto.net

Da: "Posta Certificata Legalmail" <posta-certificata@legalmail.it>
Data: martedì 12 gennaio 2016 19:01
A: <montebellovicentino.vi@cert.ip-veneto.net>
Allega: postacert.eml; daticert.xml
Oggetto: CONSEGNA: Prot.N.0000254/2016 - OSSERVAZIONI PROGETTO DEFINITIVO LINEA CAV SUB TRATTA VR-VI PROT. 435/15 DEL 10.11.2015

Ricevuta breve di avvenuta consegna

Il giorno 12/01/2016 alle ore 19:01:33 (+0100) il messaggio "Prot.N.0000254/2016 - OSSERVAZIONI PROGETTO DEFINITIVO LINEA CAV SUB TRATTA VR-VI PROT. 435/15 DEL 10.11.2015" proveniente da "montebellovicentino.vi@cert.ip-veneto.net" ed indirizzato a "proc-aut-espro@legalmail.it" è stato consegnato nella casella di destinazione.

Identificativo messaggio: 0C0727BA.00123D9A.36FFF966.B48D53CC.posta-certificata@legalmail.it

Brief delivery receipt

The message "Prot.N.0000254/2016 - OSSERVAZIONI PROGETTO DEFINITIVO LINEA CAV SUB TRATTA VR-VI PROT. 435/15 DEL 10.11.2015" sent by "montebellovicentino.vi@cert.ip-veneto.net", on 12/01/2016 at 19:01:33 (+0100) and addressed to "proc-aut-espro@legalmail.it", was delivered by the certified email system.

Message ID: 0C0727BA.00123D9A.36FFF966.B48D53CC.posta-certificata@legalmail.it



Provincia di Vicenza
Il Presidente

Prot. n. 2633

Vicenza, 15 gennaio 2016

Al Responsabile U.O. Costruzioni

Ing. Luigi Evangelista

SOCIETA' ITALFER S.p.a.

Via Vito Giuseppe Galati, 71

0155 ROMA

PEC: proc-aut-espro@legalmail.it

Spett.le

REGIONE VENETO

Dipartimento LL.PP. - Sicurezza urbana,
Polizia Locale e R.A.S.A.

Palazzo Linetti

Calle Priuli – Cannaregio, 99

3021 – VENEZIA (VE)

PEC: dipartimento.llpp@pec.regione.veneto.it

Spett.le

R.F.I. S.p.a

Direzione Territoriale Produzione

Piazzale XXV Aprile, 6

37138 VERONA (VR)

PEC: rfi-dpr-dtp.vr.it@pec.rfi.it



Provincia di Vicenza
Il Presidente

Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per il Trasporto e le
Infrastrutture Ferroviarie
Via Caraci, 36
00159 ROMA
PEC: dg.tf@pec.mit.gov.it

Al Consorzio Iricav Due
Via Francesco Tovaglieri, 413
0155 ROMA
PEC: iricavdue@pec.it

Oggetto: Osservazioni al progetto definitivo “Linea AV/AC VERONA – PADOVA Sub tratta Verona – Vicenza. 1° lotto funzionale Verona – bivio Vicenza, sub lotto Montebello Vicentino – bivio Vicenza”.

Premesso che il progetto definitivo in oggetto, è pervenuto a questa Amministrazione Prot. Gen. N. 76938 in data 13 novembre 2015, successivamente integrato in data 18 novembre 2015 dal Consorzio Iricav Due che agisce in nome e per conto del soggetto aggiudicatore R.F.I. S.p.a., successivamente, in data 28 novembre 2015, l'Italfer S.p.a. in nome e per conto di R.F.I. S.p.a. ha pubblicato l'Avviso di deposito sul proprio sito del sopracitato Progetto Definitivo sui quotidiani La Repubblica, Corriere della Sera e del Veneto, finalizzato alla pubblica consultazione e per poter formulare le osservazioni di competenza al “Progetto definitivo dell'infrastruttura ferroviaria strategica definita dalla Legge obiettivo n. 443/01 “Linea AV/AC VERONA – PADOVA Sub tratta Verona – Vicenza. 1° lotto funzionale Verona – bivio Vicenza, sub lotto Montebello Vicentino – bivio Vicenza”.

Si rileva che la trasmissione del progetto agli Enti e Ministeri ha dato avvio all'iter autorizzatorio previsto dal Decreto legislativo 163/2006.

Tutto ciò premesso, questa Amministrazione, dopo le attività di coordinamento con i Comuni,



Provincia di Vicenza
Il Presidente

formula le seguenti osservazioni.

Si allegano, inoltre copie delle osservazioni dei Comuni per una più completa conoscenza della questione complessiva.

Osservazioni di carattere ambientale sull'intero progetto

Premessa

Il progetto TAV, nel tratto Montebello-Vicenza, dovrà essere preventivamente sottoposto ad una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale; scopo delle presenti osservazioni è quello di rilevare aspetti di criticità ambientale nel progetto, in modo tale da essere poi adeguatamente affrontati, trattati e gestiti all'interno dello Studio di Impatto Ambientale, attraverso modifiche progettuali ovvero interventi di mitigazione.

Analisi del quadro territoriale

Il tracciato e l'opera, compresi i siti di cantiere, dovranno essere sottoposti ad una sovrapposizione comparata con il territorio, al fine di individuare, almeno, le seguenti possibili criticità:

- presenza/interferenza con siti di discarica dimessi/abusivi;
- presenza/interferenza con elementi sensibili del territorio (es. corsi d'acqua, invasi/bacini di laminazione);
- presenza/interferenza con sottoservizi a valenza ambientale/energetica (fognatura, metanodotto etc.)

In fase progettuale si dovrà dare conto, nel caso, delle misure di tutela/mitigazione che si intendono realizzare in merito (es. discarica di limi a Lonigo)

Attività generali di gestione cantiere

Le attività di cantiere costituiscono, in questo caso, una realtà con un orizzonte temporale così significativo, da renderle comparabili con attività di tipo continuativo (si pensi che un impianto di gestione rifiuti ottiene un'autorizzazione di durata decennale) e come tale da considerare dal punto di vista dell'impatto ambientale.

In particolare il progetto dovrà considerare:

- tutti gli aspetti connessi ai depositi del materiale di scavo, le relative analisi ed altri aspetti connessi al riutilizzo in sito o extrasito dovranno essere raggruppati in un elaborato tecnico e grafico, evidenziando una gestione di conformità rispetto al DM 10 agosto 2012, n. 161 *“Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo”*;
- I rifiuti prodotti dalle opere di demolizione dovranno essere preliminarmente caratterizzati e verranno gestiti come da normativa del settore rifiuti, con eventuali autorizzazioni per gli



Provincia di Vicenza
Il Presidente

impianti di recupero;

- la gestione delle acque meteoriche ai sensi dell'art.39 del Piano di Tutela di Acque;
- la presenza/assenza delle seguenti infrastrutture/impianti a servizio dei campi base, con relativa gestione degli impatti generati: produzione di rifiuti, acquedotto, energia elettrica, uso di combustibili, depurazione acque reflue e di lavaggio, illuminazione esterna etc.
- gli automezzi di cantiere dovranno essere conformi alle più recenti norme di omologazione definite dalle direttive europee, e il livello di manutenzione dovrà essere garantito per tutta la durata del cantiere - i mezzi di cantiere dovranno arrecare la minor interferenza possibile con la viabilità ordinaria (evitare ore di punta) e per il contenimento delle polveri, effettuare in uscita dal cantiere la pulizia delle ruote con getti d'acqua o sistemi alternativi di pari efficacia. Dovrà essere garantita la pulizia delle strade pubbliche utilizzate in caso di fortuito imbrattamento;
- al fine di limitare il rischio di rilascio di carburanti, lubrificanti ed altri idrocarburi nelle aree di cantiere dovranno essere predisposti i seguenti accorgimenti: eseguire le riparazioni ed i rifornimenti ai mezzi meccanici su area attrezzata e impermeabilizzata; controllare periodicamente i circuiti oleodinamici dei mezzi operativi;
- nel caso di ritrovamenti occasionali di rifiuti o serbatoi interrati contenenti idrocarburi (o altre sostanze chimiche) e nel caso di trasformatori elettrici se esistenti e si mettano in atto tutti i presidi ambientali atti a scongiurare ogni possibile contaminazione del suolo e dell'immediato sottosuolo;
- individuare gli impianti che saranno oggetto di ricollocazione (es. impianti di betonaggio) e indicare le posizioni lungo le tratte interessate.

Impatto atmosfera

La generazione di impatti sull'atmosfera è essenzialmente legata ai gas di combustione dei mezzi di cantiere e ad alla produzione di polverosità diffusa, per cui, oltre a quanto già sopra espresso sul lavaggio dei mezzi, si dovrà prevedere:

- i cumuli di inerti/rifiuti ed eventuali 'impianto di frantumazione/recupero, dovranno essere dotati di sistemi di nebulizzazione ad acqua per l'abbattimento delle polveri durante la lavorazione/stoccaggio;
- gli impianti di betonaggio ed i silos di stoccaggio delle materie prime polverulente (es. cemento) dovranno essere dotati di idonei sistemi di captazione e contenimento, rispondenti al criterio delle migliori tecnologie disponibili;
- la predisposizione di piano di manutenzione periodica dei mezzi dotati di motore a scoppio (particolare riferimento ai dispositivi di abbattimento dei gas di scarico)



Provincia di Vicenza
Il Presidente

Impatto acustico

L'impatto acustico è indubbiamente un elemento significativo di tale progetto, sia nella sua fase di realizzazione che in quella successiva di esercizio. In tale ottica è necessario osservare come:

- la tipologia di intervento, nella sua fase di cantiere, potrebbe comportare la necessità di un'eventuale deroga ai limiti previsti dalla zonizzazione comunale vigente (ogni singolo Comune) ed in relazione alla tipologia dei possibili ricettori ovvero la predisposizione di misure mitigative;
- la tipologia di intervento, nella sua fase di esercizio, potrebbe rendere necessaria l'adozione di opere di mitigazione mediante l'installazione di barriere acustiche, in cui sarà necessario un coordinamento con i valori generali del Piano D'azione di risanamento delle ferrovie, con la mappatura acustica strategica ed i piani comunali;
- al fine di valutare correttamente quanto sopra, si ritiene necessaria la predisposizione di una relazione previsionale di impatto acustico, in cui la definizione del fondo attuale sia determinata da campionamenti "ante operam" da concordarsi con Arpav;
- si dovrà procedere inoltre, per la sola fase di esercizio, ad una valutazione anche della componente vibrazioni.

Paesaggio e componenti naturali

Con riferimento a questo aspetto si osserva come vi sia la necessità di valutare tale aspetto a prescindere dai vincoli esistenti nei vari livelli di pianificazione (es. Colli Berici), procedendo altresì alla realizzazione mitigativa di "opere a verde"; in tale valutazione dovranno altresì essere ricomprese le interferenze con le componenti flora e fauna.

A seguito di tale analisi sarà possibile valutare la congruità ed i contenuti dei monitoraggi che saranno proposti.

Si dovrà inoltre verificare la possibilità di evitare "cave di prestito", ricorrendo a cave esistenti ovvero a materiali di recupero.

Traffico

Risulta necessario prevedere uno specifico studio sul traffico, in grado di far emergere i volumi attesi e le previsioni di movimentazione in ordine a: tipologia e quantità dei veicoli, orari, attività (conferitori, prelevatori, visitatori, ...) e ripartizione degli itinerari sulla viabilità esistente; la valutazione dovrà riguardare sia le strade di accesso ai cantieri così come i campi base, considerando l'adeguatezza o meno dei singoli tratti di strada, nonché gli innesti sulla viabilità principale e gli eventuali interventi di adeguamento, che dovranno tenere conto anche di una complessiva messa in sicurezza per l'utenza debole.

Piani di Monitoraggio ambientale



Provincia di Vicenza
Il Presidente

A riguardo delle diversi matrici ambientali, si ritiene che il monitoraggio per le componenti acque sotterranee, acque superficiali, atmosfera e campi elettromagnetici possa essere ragionevolmente proposto solo a seguito delle conclusioni dello Studio di Impatto Ambientale.

Il monitoraggio suolo e sottosuolo proposto, come modalità di campionamento ed i parametri indagati, e quello per il rumore, andranno invece fin d'ora previsti e preventivamente concordati con Arpav.

Quadro Programmatico

Il quadro di riferimento programmatico dovrà prevedere, in quanto assenti, l'analisi sulla presenza di "corridoi ecologici", presenza di aree di vincolo paesaggistico, interferenze con zone SIC/ZPS, la compatibilità idraulica, nonché il progetto illuminotecnico in conformità alle disposizioni di cui alla LR 17/2009.

Altre considerazioni

La previsione progettuale rispetto ai Campi Base comporta un rilevante uso di territorio a vocazione agricola anche pregiata, che verrebbe così compromesso, vista la durata del cantiere e la realizzazione di un'infrastruttura logistica, con l'insediamento di centinaia di lavoratori, con inevitabili cambiamenti socio-economici non reversibili dell'intero ambito di contorno, oggi caratterizzato da insediamenti tipicamente rurali.

Si chiede pertanto siano valutati perciò accorpamenti dei campi base già previsti in progetto, anche con valutazioni su scala sovra comunale, con l'obiettivo prioritario di non impegnare aree agricole e favorire l'individuazione di aree già urbanizzate.

In subordine, al fine di limitare l'impatto dell'insediamento, si ritiene debbano essere valutate soluzioni alternative che prevedano l'utilizzo di aree caratterizzate dalla presenza di strutture edilizie in fase di dismissione o degrado, o aree già vocate a una eventuale trasformazione da parte degli strumenti urbanistici vigenti.

OSSERVAZIONI PER INTERFERENZE SU VIABILITA' PROVINCIALE

- Le nuove tubazioni e relativi pozzetti d'ispezione a servizio dei vari Enti gestori previsti anche sulle corsie di canalizzazione alle rotatorie ed all'interno delle stesse, dovranno essere spostati fuori da tali corsie, così come fuori dalle rotatorie, privilegiando sedimi stradali esistenti anche se parzialmente dismessi o altri ambiti anche se privati. Il nuovo percorso dovrà essere così progettato al fine di evitare, nel corso degli anni, futuri interventi di manutenzione e/o riparazione sulle corsie di canalizzazione e sulle rotatorie, la cui



Provincia di Vicenza
Il Presidente

occupazione, pur se temporanea, comporterebbe inevitabilmente, l'istituzione di problematici sensi unici con grave pregiudizio alla sicurezza e fluidità del traffico veicolare.

- Tutte le interferenze previste in corrispondenza delle SS.PP., siano esse parallelismi o attraversamenti, dovranno essere realizzate mediante perforazione teleguidata (NO DIG) e, possibilmente, fuori dalla carreggiata stradale; nel caso in cui, tali condotte dovessero interessare direttamente la piattaforma stradale, le tubazioni, o meglio, l'estradosso delle stesse, dovranno essere collocate ad una distanza minima di cm 100 rispetto la quota del manto bitumato.
- I ripristini della piattaforma stradale manomessa, dovranno essere realizzati obbligatoriamente, come da Disciplinare Tecnico allegato alla presente.
- Tutti i pozzetti previsti, dovranno essere posizionati fuori dalla carreggiata stradale, quindi su banchine o pertinenze stradali, al fine di permettere un più agevole intervento di manutenzione/pulizia della condotta posata. Nel caso in cui gli stessi, a causa d'impossibilità tecnica, dovessero essere ubicati in corrispondenza della carreggiata stradale, questi dovranno avere il sigillo d'ispezione posto ad almeno cm 20 sotto la quota del manto bitumato .
- Le condotte utilizzate per le "deviazioni provvisorie", dovranno essere totalmente rimosse, non appena risulti funzionante la condotta principale; tale rimozione comporterà il perfetto ripristino dello stato dei luoghi come indicato nel Disciplinare Tecnico.
- Il passaggio di cavidotti, tubazioni e quant'altro lungo le SS.PP., non dovranno in alcun modo alterare lo stato dei luoghi e/o compromettere lo smaltimento delle acque meteoriche, e la continuità idraulica dei fossi di guardia.

OSSERVAZIONI SU OPERE STRADALI PREVISTE

- si chiede che la prevista strada in affiancamento alla SP Melaro, tra i comuni di Altavilla e Montecchio Maggiore, sia realizzata con oneri e a cura dell'esecutore, quale opera di compensazione prevista nell'ambito progettuale in esame.



Provincia di Vicenza
Il Presidente

- pur non rientrando ad oggi nella viabilità provinciale si segnala che la rotatoria prevista in prossimità della stazione di Montecchio Maggiore ed interferente con la strada di collegamento al nuovo casello autostradale, va attentamente valutata nelle dimensioni che appaiono carenti in relazione al flusso di traffico veicolare leggero e pesante che inevitabilmente, graviterà su tale nuovo asse viario.
- Sarebbe quindi opportuno aumentare il raggio di tale rotatoria e verificare l'inscrivibilità della sagome dei veicoli più ingombranti, comprese quelle relative ai trasporti eccezionali. Su tale rotatoria, le isole di separazione delle corsie, devono essere previste rialzate.
- La segnaletica orizzontale ed in particolar modo quella verticale (compresa quella direzionale) dovrà essere aggiornata seguendo le recenti direttive ministeriali, poiché quella segnata in progetto risulta anche eccessiva per numero di segnali.

OSSERVAZIONI RELATIVE A VIABILITA' CICLO PEDONALE

Si premettono alcune necessarie considerazioni: *“Le stazioni ferroviarie devono poter essere agevolmente raggiungibili sia dai pedoni che dai ciclisti oltre che dai mezzi di trasporto pubblico e ciò al fine di perseguire l'obiettivo della riduzione del traffico sulla rete viaria esistente. E' pertanto necessario che le stazioni ferroviarie siano studiate e realizzate in modo tale da assicurare la massima permeabilità a tali componenti di traffico che vanno debitamente incentivate a tal fine. Il traffico pedonale deve poter raggiungere le stazioni sia direttamente che tramite l'uso di mezzi di trasporto pubblico di linea. Nel primo caso devono essere previsti adeguati collegamenti con gli esistenti percorsi pedonali mentre nel secondo è indispensabile prevedere idonee aree di sosta per i mezzi pubblici.*

Nel caso invece della viabilità ciclistica, si rende necessario dotare tutte le stazioni di aree di sosta coperte per biciclette, equipaggiate con rastrelliere funzionali ad un fissaggio dei telai delle biciclette in modo tale da evitarne il furto (da evitare le classiche rastrelliere per il fissaggio della suola ruota anteriore) e con un numero di stalli sufficiente a soddisfare il bisogno attuale e futuro (almeno 100/150 posti con possibilità di eventuali futuri ampliamenti). E' inoltre necessario assicurare in corrispondenza delle stazioni un agevole oltrepassabilità delle linee ferroviarie in sovra o sotto passaggio senza soluzione di continuità, quindi senza dover scendere dalla bicicletta e pertanto mediante rampe con pendenza massima del 5% e costituite da singole livellette senza curve a gomito. I percorsi pedonali bidirezionali dovranno essere larghi almeno 2,50 ml e separati da quelli pedonali mantenendo questi a livelli sfalsati quindi più alti di quelli ciclabili (marciapiede rialzato) e di larghezza pari almeno a 150 cm. In considerazione del fatto che le stazioni ferroviarie si trovano all'incrocio di importanti direttrici ciclabili turistiche d'interesse regionale, utilizza te anche da una consistente utenza straniera, interessata pertanto all'utilizzo del treno per trasferimenti con la bicicletta, è importante assicurare nelle stazioni adeguati spazi e locali per l'ubicazione di punti informativi a servizio del turismo, di ciclo officine e di eventuali locali per il rimessaggio a pagamento.”

Si riportano di seguito alcune osservazioni relativamente quanto sopra esposto:



Provincia di Vicenza
Il Presidente

- **Stazione di Montebello** :è essenziale assicurare il sottopassaggio ciclo pedonale della linea ferroviaria in continuità con il percorso proveniente dalla passerella che sovrappassa più a nord l'autostrada BS/PD;
- **stazione di Montecchio/Brendola** :si condivide quanto evidenziato dal Comune di Brendola riguardo alla necessità di assicurare la realizzabilità del collegamento ciclabile tra Brendola ed Alte di Montecchio Maggiore in conformità a quanto previsto da apposito protocollo d'intesa sottoscritto da Provincia e Comuni e che ad ogni buon conto si allega alla presente per maggior chiarezza. In particolare, è necessario garantire adeguato spazio per il sottopassaggio a sud della linea ferroviaria del nuovo manufatto di sovrappasso lungo la SP 500 realizzando subito ad ovest un sottopassaggio alla linea ferroviaria con due sole rampe e successivo collegamento a nord con la viabilità comunale e ad ovest sino alla nuova stazione. Il punto di sottopassaggio così come previsto negli elaborati progettuali sottopostoci risulta troppo decentrato rispetto alle direttrici ciclabili esistenti e programmate e pertanto non funzionale oltre che disagiata per l'effettiva utenza ciclistica attuale e prevista. Si chiede inoltre di valutare la possibilità di mantenere in esercizio l'esistente sottopasso ubicato ad ovest della prevista nuova stazione, quanto meno ad uso ciclabile o per un transito veicolare d'emergenza, in quanto consentirebbe di dare continuità ad un asse viario esistente;
- **manufatto di sovrappassaggio** previsto in corrispondenza del confine dei comuni di Montecchio Maggiore ed Altavilla, si chiede di assicurare una larghezza della piattaforma stradale idonea a consentire il ricavo di un percorso ciclabile in sede riservata mono o bidirezionale, quindi per una larghezza aggiuntiva di almeno 2,50 ml; analoga richiesta si formula per quanto riguarda il rifacimento del manufatto di sovrappassaggio ad est del centro abitato di Altavilla Vicentina, ferma restando in entrambi i casi la necessità di garantire la presenza di idonei marciapiedi rialzati a servizio dei pedoni;
- **stazione di Altavilla Vicentina**: si chiede di prevedere la realizzazione di un sottopasso ciclabile in corrispondenza di quello pedonale già previsto a servizio del nuovo parcheggio a sud della linea ferroviaria e della SP Altavilla, avente caratteristiche minime pari a quelle sopradescritte e di mantenere il manufatto di sottopassaggio all'esistente linea ferroviaria ad est del predetto sovrappasso, in prossimità del termine est dell'intervento, assicurando il prolungamento del manufatto anche al di sotto della linea AV.

Confidando in un accoglimento di quanto esposto, porgo i miei più cordiali saluti.

Achille Variati

Allegati:

- Osservazioni dei Comuni di:
Lonigo, Montebello, Brendola, Montecchio Maggiore, Altavilla, Vicenza;
- Disciplinare tecnico relative a interferenze/opere su SS PP.



COMUNE DI VICENZA

Vicenza, 15 GEN. 2016

Prot. n. 5483

Spett.le
SOCIETÀ ITALFERR S.P.A.
Via Vito Giuseppe Galati, 71
00155 ROMA
proc-aut-espro@legalmail.it

c.a. Responsabile della Unità Organizzativa
Costruzioni
Ing. Luigi Evangelista

Spett.le
CONSORZIO IRICAV DUE
Via Francesco Tovaglieri, 413
00155 ROMA
iricavdue@pec.it

c.a. Direttore
Dott. Ing. Guido Fratini

Spett.le
RFI - DIREZIONE INVESTIMENTI
Direzione Programmi Investimenti AV/AC
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 ROMA
segreteriaacda@pec.rfi.it

c.a. Referente di Progetto
Ing. Daniela Lezzi

AI MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI
Direzione Generale per il Trasporto e le
Infrastrutture Ferroviarie
Via Caraci, 36
00159 ROMA
dq.tf@pec.mit.gov.it

c.a. Dott. Antonio Parente

Alla REGIONE DEL VENETO
PRESIDENZA
Palazzo Balbi
Dorsoduro, 3901
30123 VENEZIA
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Alla REGIONE DEL VENETO
Area Infrastrutture
Dipartimento Riforma Settore Trasporti
Via Cesco Baseggio, 5
30174 MESTRE VENEZIA
trasporti@pec.regione.veneto.it

Oggetto: CUP F81H910000000018

AVVISO DI AVVIO DEL PROCEDIMENTO FINALIZZATO ALLA DICHIARAZIONE DI PUBBLICA UTILITÀ AI SENSI DELL'ART. 166 DEL D.LGS. 163/2006 E S.M.I., NONCHÉ DELL'APPOSIZIONE DEL VINCOLO PREORDINATO ALL'ESPROPRIO CON CONTESTUALE DICHIARAZIONE DI PUBBLICA UTILITÀ AI SENSI DELL'ART. 167, COMMA 5 DEL D.LGS. 163/2006 E S.M.I.

**PROGETTO DEFINITIVO DELLA LINEA FERROVIARIA AV/AC VERONA – PADOVA –
I LOTTO FUNZIONALE VERONA – BIVIO VICENZA**

CUP J41E91000000009 – CIG 3320049F17

LINEA AV/AC VERONA - PADOVA. SUB TRATTA VERONA - VICENZA

PROGETTO DEFINITIVO 1° LOTTO FUNZIONALE VERONA - BIVIO VICENZA

OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI VICENZA

Il Comune di Vicenza,

- visto il Progetto Definitivo 1° Lotto Funzionale Verona – Bivio Vicenza, acquisito al P.G. n. 129190 del 17 novembre 2015;
- visto l'Avviso di avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità ai sensi dell'art. 166 del D. LGS. 163/2006 e s.m.i., nonché dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio con contestuale dichiarazione di pubblica utilità ai sensi dell'art. 167, comma 5 del D.LGS. 163/2006 e s.m.i. pubblicato in data 28 novembre 2015;
- vista la nota del Consorzio IRICAV DUE Prot. n. 470/15 del 21 dicembre 2015, acquisita al Protocollo Generale del Comune di Vicenza al n. 146168 del 22 dicembre 2015, nella quale il Consorzio, in qualità di General Contractor dell'opera, precisa che il territorio del Comune di Vicenza è interessato unicamente dalla realizzazione del Campo Base denominato CB 5.2 a nord della zona Fiera, destinato ad uffici/alloggi e servizi connessi, e dall'installazione, ai margini del rilevato ferroviario esistente, di alcune postazioni BTS Radio Base necessarie all'attivazione della linea AV/AC fino al bivio Vicenza km 44+250.
- visti gli elaborati inerenti gli aspetti sopra citati dai quali emerge quanto segue:

1. Campo Base denominato CB 5.2

Si tratta di una struttura che interesserà un'area agricola di mq. 91.150, per una durata di 100 mesi, che ospiterà 400 operai, 140 impiegati, n. 60 D.L. ed altri e la cui realizzazione è prevista in due fasi. Qui avranno sede gli uffici D.L./DS, gli uffici Impresa e sede tronco, la sede del consorzio, un laboratorio, la mensa, il club e formazione professionale, i dormitori, un campo sportivo polivalente, i parcheggi ed altre strutture a servizio del personale del campo base.

L'accesso al campo base è previsto da via Carpaneda per la quale è previsto l'allargamento di un tratto.

2. Postazioni BTS Radio Base

Sono previste n. 5 Postazioni BTS dislocate nelle seguenti aree:

- in località Ponte Alto lungo via dei Capuleti (Prog. 46+669.00 AV/AC)
 - in località Ferrovieri, nell'area attualmente utilizzata come dopo-lavoro ferroviario (Prog. 48+120.00 AV/AC)
 - nell'area dell'attuale stazione di v.le Roma (Prog. 49+648.00 AV/AC)
 - in via Pittarini, località S.Pio X (Prog. 51+515.00)
 - in località Settecà (Prog. 204+250).
- vista la situazione urbanistica e dei vincoli ai sensi del Piano degli Interventi - PI - approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 10 del 07.02.2013 e smi che prevede quanto segue:

1. “Campo base e viabilità di accesso” - Zone urbanistiche, vincoli e tutele, rete ecologica.

Zonizzazione:

- parte *ZTO E Rurale agricolo* (art. 40);
- parte *Viabilità esistente* (art. 32).

Il “Campo base” è interessato dai seguenti vincoli e tutele:

- *Idrografia sottoposta a servitù idraulica* – R.D. 368/1904 e R.D. 523/1904 (art. 15);
- *Metanodotti e fascia di rispetto* (art. 15);
- *Elettrodotti – Nodi complessi con DPA non definita* (art. 15);
- *Elettrodotti e DPA (Distanza di Prima Approssimazione)* (art. 15);
- *Corridoio ecologico secondario* (art. 47).

La viabilità in progetto e l'allargamento di Strada della Carpaneda risulta altresì essere interessata dai seguenti vincoli e tutele:

- *Idrografia sottoposta a servitù idraulica* – R.D. 368/1904 e R.D. 523/1904 (art. 15);
- *Beni paesaggistici ai sensi del D. Lgs. 42/2004 - Corsi d'acqua* (art. 13);
- *Metanodotti e fascia di rispetto* (art. 15);
- *Elettrodotti e DPA (Distanza di Prima Approssimazione)* (art. 15);
- *Elettrodotti – Nodi complessi con DPA non definita* (art. 15);

Nel Piano di Assetto del Territorio (PAT), approvato dalla Conferenza di Servizi in data 26.08.2010, si segnala che l'area relativa al progettato “Campo base” è classificata nell’Elaborato 4 – Carta della Trasformabilità” *Rurale agricolo* (art. 32) con sovrapposto l'individuato *Corridoio ecologico secondario* (art. 37). La nuova viabilità e l'intervento di allargamento di Strada della Carpaneda interessa aree classificate *Rurale agricolo* (art. 32).

Si fa presente inoltre che l'individuato “Campo base” è interessato dal progetto presentato dalla Ditta SNAM RETE GAS con P.G. n. 102623/2015 del 22/09/2015 METANODOTTO CREMONA – MESTRE, in merito alla trasposizione/modifica del tracciato esistente.

Come risulta dal Sistema Informativo Territoriale del Comune di Vicenza (Sit.Vi 2.0), Strada della Carpaneda è sprovvista di *fognatura*. Inoltre sempre dal Sistema Informativo Territoriale risulta che Strada della Carpaneda nel primo tratto rettilineo che si dirama dalla rotatoria esistente sulla Strada Regionale n. 11, nel Febbraio 2014 e nel Maggio 2013 è stata oggetto di *esondazioni*.

2. “Postazioni BTS” - Zone urbanistiche, vincoli e tutele, rete ecologica.

Postazione Ponte Alto – via dei Montecchi (Muro e Prog. 46+669.00 AV/AC)

Zonizzazione:

- parte *Viabilità esistente* (art. 32)
- parte *ZTO D – Ambito per insediamenti economici e produttivi soggetto a riqualificazione* (art. 39)

- *Fascia di rispetto stradale (art. 15)*
- *Coordinamento urbanistico (art. 52)*

Vincoli:

- *Beni paesaggistici ai sensi del D. Lgs. 42/2004 - Corsi d'acqua (art. 13)*
- *Idrografia sottoposta a servitù idraulica – R.D. 368/1904 e R.D. 523/1904 (art. 15)*
- *Corridoio linea ferroviaria Alta Velocità – Delibera CIPE del 29.03.2006 (art. 31)*

Rete ecologica:

- *Corridoio ecologico principale (art. 47)*

Postazione Zona Ferrovieri – (Prog. 48+120.00 AV/AC)

Zonizzazione:

- *ZTO B – Residenziale e mista esistente e di completamento, B2 (art. 37)*

Postazione Zona Stazione centrale - (Prog. 49+648.00 AV/AC)

Zonizzazione:

- *Ferrovia (art. 31)*

Vincoli:

- *Siti sottoposti a tutela dall'UNESCO – Buffer zone (art. 14)*
- *Beni paesaggistici ai sensi del D. Lgs. 42/2004 - Corsi d'acqua (art. 13)*
- *Corridoio linea ferroviaria Alta Velocità – Delibera CIPE del 29.03.2006 (art. 31)*

Postazione – via Pittarini (Prog. 51+515.00 AV/AC)

Zonizzazione:

- *ZTO B – Residenziale e mista esistente e di completamento, B3 (art. 37)*

Vincoli:

- *Corridoio linea ferroviaria Alta Velocità – Delibera CIPE del 29.03.2006 (art. 31)*

Postazione – Strada di Settecà (Rampa e Prog. 204+250)

Zonizzazione:

- *ZTO E – Rurale periurbano aperto (art.40)*

Vincoli:

- *PAI, P1 Pericolosità idraulica moderata (art. 14)*
- *Corridoio linea ferroviaria Alta Velocità – Delibera CIPE del 29.03.2006 (art. 31)*

Si segnala che tutto il territorio comunale è soggetto a Vincolo Sismico O.P.C.M. 3274/2003 (art. 13).

In merito al “rischio archeologico” si evidenzia quanto prescritto all'art. 14, comma 7, lett. d - delle NTO del PI vigente: “In qualsiasi parte del territorio comunale, per i lavori rientranti nella disciplina delle opere pubbliche, è obbligatorio accertare presso la competente autorità l’eventuale necessità di effettuare indagini archeologiche preliminari (art. 28 del DLgs. 42/2004).”

- vista la decisione della Giunta Comunale nella seduta del 12 gennaio 2016;
- sentita la Commissione Territorio nella seduta del 12 gennaio 2016.

Tutto ciò premesso si ritiene necessario formulare le seguenti osservazioni:

1) Osservazioni di carattere ambientale sull'intero progetto

Attività di cantierizzazione

- Presumendo che tutti gli aspetti connessi ai depositi del materiale di scavo, le relative analisi ed altri aspetti relativi al riutilizzo in sito o extrasito siano stati già presi in considerazione, si ritiene opportuno evidenziare che, in ragione delle volumetrie in gioco, venga predisposto un elaborato tecnico e grafico in fase di progettazione esecutiva. Rientrando il progetto nelle procedure di VIA, si evidenzia il rispetto degli adempimenti di cui al DM 10 agosto 2012, n. 161 *"Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo"*.
- In fase di realizzazione dei campi base e operativi, nonché di cantiere, è necessario che tutte le attività di scavo siano ricomprese nel "piano di utilizzo" di cui al DM 161/2012.
- Si richiede vengano preventivamente verificate, sotto il profilo tecnico e amministrativo, le seguenti infrastrutture/impianti nella previsione di completa realizzazione dei campi base:
 - acquedotto;
 - energia elettrica;
 - gas metano;
 - depurazione acque reflue e di lavaggio;
 - illuminazione esterna (rif. LR 17/2009).
- Considerato il tempo di realizzazione, utilizzo, smantellamento e ripristino dello stato dei luoghi dei campi base, e nella previsione che a questo sia associata la futura area di cantiere, si chiede sia stimato il maggiore carico di CO₂, quale emissione in aggiunta alle emissioni generali monitorate attraverso i Piani d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) dei Comuni.
- In relazione allo sviluppo delle successive fasi di cantierizzazione dell'intera opera, e in particolare del tratto che interessa il Comune di Vicenza, si chiede vengano esplicitati gli impianti che saranno oggetto di ricollocazione (es. impianti di betonaggio) e indicate le posizioni lungo le tratte interessate.
- Si chiede venga verificata la possibilità di ricorso a fonti energetiche rinnovabili, sia per uso igienico-sanitario che per altri utilizzi, mediante una relazione di "sostenibilità energetica" dei campi base. Anche in questo caso si chiede venga calcolata la minore emissione di CO₂, a compensazione della "pressione ambientale" determinata dalla realizzazione, operatività e smantellamento dei campi base stessi.

Studio impatto atmosferico

- In relazione alle mappe di simulazione elaborate, all'ambito di attività e in corrispondenza dei "campi base", si ritiene, soprattutto nella stagione fredda, possano essere effettuate delle misurazioni della qualità dell'aria tramite stazioni mobili, calendarizzando le frequenze. Va quindi integrato il Piano di Monitoraggio.
- Lo studio evidenzia che in tutte le attività vi sono polveri sollevate dai mezzi di trasporto. Per ridurre del 50% tali polveri, viene previsto l'innaffiamento due volte al giorno su tutte le aree interessate e, per i mezzi d'opera, una specifica platea di lavaggio.
Per le polveri degli impianti di betonaggio, si prevede lo stoccaggio in silos di cemento.
Si chiede siano formalizzate in cantiere le attività di abbattimento delle polveri, comprese quelle derivanti dalle attività degli impianti di betonaggio. Va integrato il Piano di Monitoraggio.
- In relazione al monitoraggio del Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES), si chiede sia calcolato il valore della CO₂, per tutti i Comuni ed in tutte le fasi che interessano la realizzazione dell'opera.

Studio impatto ambientale

Il documento riassume tutte le fonti di pressione oggetto di successivo monitoraggio e pertanto le osservazioni sono state formalizzate nei singoli capitoli delle presenti osservazioni.

Tuttavia si ritiene che i depositi del materiale scavato siano oggetto di uno specifico documento riassuntivo sotto il profilo quantitativo e qualitativo. Lo stesso dicasi per gli interventi di ripristino delle aree di cantiere e delle aree agricole interferite.

Opere a verde

Con riferimento a questo aspetto si osserva che le "stazioni di monitoraggio" individuate per il monitoraggio della vegetazione e i "transetti" individuati per il monitoraggio della fauna non sono localizzate nel territorio comunale di Vicenza.

Si ritiene che le attività di monitoraggio proposte, pur essendo conformi alle disposizioni normative in materia, debbano valutare i riflessi anche nel territorio comunale di Vicenza, considerata la continuità dei Colli Berici, prevedendo un'estensione del monitoraggio proposto.

Piano di Monitoraggio ambientale

Monitoraggio acque sotterranee

Nel documento "Relazione specialistica componente ambiente idrico: acque sotterranee", viene riportata la realizzazione di nuovi piezometri spinti alla profondità di 35 m dal p.c., ciechi per i primi 2 metri e finestrati per la restante lunghezza. Si ritiene indispensabile approfondire con i progettisti gli aspetti connessi alla "messa in comunicazione" di falde che possono essere

qualitativamente diverse.

Da verificare la possibilità di costituire una “rete di monitoraggio permanente”, utile ai fini statistici.

Monitoraggio acque superficiali

Nel documento “Relazione specialistica componente ambiente idrico: acque superficiali”, viene riportata la metodologia di analisi.

Da verificare la possibilità di costituire una “rete di monitoraggio permanente”, utile ai fini statistici.

Monitoraggio atmosfera

Si ritiene che le modalità di monitoraggio, esposte nel documento “Relazione specialistica componente atmosfera”, debbano essere validate dal Dipartimento ARPAV di Vicenza.

Monitoraggio suolo e sottosuolo

Nel documento “Relazione specialistica componente suolo e sottosuolo”, vengono riportate le modalità di campionamento ed i parametri indagati. I campionamenti sono effettuati da “carote”.

Si ritiene che le modalità di campionamento debbano essere condivise con il Dipartimento ARPAV di Vicenza.

Monitoraggio campi elettromagnetici

Nel documento “Relazione specialistica componente campi elettromagnetici” vengono riportate le modalità di misurazione relative alle linee elettriche. Sono mancanti le descrizioni delle stazioni radio base per segnalamento, per le quali si chiede vengano prodotti gli elaborati di progetto, nonché le valutazioni sulle emissioni corredata dalla modalità di misurazione.

Si ritiene che le stesse modalità di campionamento e misura debbano essere condivise con il Dipartimento ARPAV di Vicenza.

Monitoraggio rumore

- Nel prendere atto del contenuto del documento “Relazione specialistica componente rumore” si ritiene che lo stesso sia integrato, per le verifiche fonometriche previste, con i piani di classificazione comunali. Inoltre, per quanto riguarda il Comune di Vicenza, data la redazione della Mappatura Acustica Strategica e del Piano d’Azione di cui al D.lgs 194/2005, è indispensabile siano integrati entrambi gli strumenti con le previsioni del nuovo tratto ferroviario, come peraltro richiesto dalla normativa e dalle linee guida ministeriali.
- Ai fini del controllo a campione delle attività di monitoraggio, si ritiene di prevedere un quadro generale di campionamenti, da effettuarsi in contraddittorio con il Dipartimento ARPAV di Vicenza.

Rumore

- Considerata la tipologia di intervento, si ritiene opportuno che l’eventuale deroga non sia

“generalizzata”, ma sia connessa al tratto di specifico intervento, in relazione alla tipologia dei possibili ricettori. Laddove si ricorresse a mitigazione mediante l’installazione di barriere acustiche, sarà necessario un coordinamento con i valori generali del Piano D’azione di risanamento delle ferrovie, con la Mappatura Acustica Strategica ed il Piano d’Azione comunali. In armonia con l’osservazione sul monitoraggio rumore, si ritiene che le modifiche agli strumenti possano essere elaborate dalla stessa RFI.

2) In merito alle Postazioni BTS Radio Base

Mancano le informazioni, peraltro obbligatorie e indispensabili, in merito alle caratteristiche dimensionali delle strutture, nonché alla potenza, e pertanto mancano gli elementi per esprimere valutazioni in merito all’impatto paesaggistico sull’inserimento delle strutture e in merito all’impatto relativo ai campi elettromagnetici generati dalle BTS.

Comunque si osserva quanto segue:

- postazione lungo via dei Montecchi: si evidenzia come il sito presenti interferenze con il possibile sviluppo della linea filoviaria nonché con la cantierizzazione del nodo “viadotto Ponte Alto”. Inoltre la tipologia della strada (raccordo autostradale) non consente l’apertura di accessi carrai e, comunque, la conformazione dell’accesso – per come percepibile dal progetto - risulta non compatibile con l’assetto della circolazione (strada a doppio senso con invalicabilità di corsia).
- Postazione nell’area dell’attuale stazione di v.le Roma: non vi sono impatti sulla mobilità ma si evidenzia come l’area risulti interessata da vincoli paesaggistici ai sensi della D. Lgs. 42/2004.

3) In merito al Campo Base denominato CB 5.2 e alla viabilità di accesso

Si evidenziano le seguenti criticità:

- assenza negli elaborati della previsione del “corridoio ecologico”, previsto dal PAT e dal PI, che interessa per tutta la sua lunghezza il campo base. Non è stata presa in considerazione la previsione urbanistica di cui sopra, dato il lungo tempo di occupazione.
- Assenza di uno studio di traffico, in grado di far emergere i volumi attesi e le previsioni di movimentazione in ordine a: tipologia e quantità dei veicoli, orari, attività (conferitori, prelevatori, visitatori, ...) e ripartizione degli itinerari sulla viabilità esistente.
- Assenza di ogni ipotesi progettuale sulle necessità di sottoservizi e sulle modalità del loro collegamento alle reti esistenti.
- Inadeguatezza complessiva di strada Carpaneda, per sezioni ed andamento plano-altimetrico, nonché per gli innesti sulla viabilità principale e per la previsione di utilizzo anche di via Vecchia Ferriera.
- Previsione di allargamento di un solo tratto di strada Carpaneda (dalla bretella di accesso al Campo Base e fino all’intersezione con via Vecchia Ferriera, come si desume dalle tavole di progetto disponibili, per uno sviluppo di circa 230 m). Tale parziale allargamento non

garantisce un miglioramento complessivo di una strada che verrebbe comunque interessata per il suo intero sviluppo da componenti aggiuntive di traffico generate dal medesimo Campo Base. Peraltro si evidenziano incongruenze tra gli elaborati progettuali in relazione al tratto di cui viene previsto l'allargamento, comunque non sufficiente a garantire piena funzionalità a strada Carpaneda senza un intervento complessivo.

- Mancanza della previsione di una complessiva messa in sicurezza per l'utenza debole di strada Carpaneda, anche in coerenza con gli strumenti di pianificazione settoriale del Comune di Vicenza.
- Mancato inserimento nel "particellare d'esproprio" delle proprietà private interessate dall'allargamento di strada Carpaneda. L'allargamento non può certamente essere considerato "reversibile" e rientrare quindi nelle previsioni di un'occupazione comunque temporanea. Ciò alla luce, soprattutto, della necessità di prevedere la posa di reti aggiuntive di sottoservizi che non potrebbero che essere collocate anche sulla parte in allargamento.
- L'allargamento viene a collocarsi parzialmente in area di vincolo paesaggistico (presenza Roggia Dioma) ai sensi del D. Lgs. 42/2004.
- Rappresentazione senza giustificazione della realizzazione di una rotatoria lungo lo sviluppo della bretella di accesso al Campo Base.
- Mancanza tra gli elaborati progettuali di uno specifico studio di compatibilità idraulica del Campo Base, considerato che l'area si trova in adiacenza di zona a rischio P1 del vigente PAI e che via Carpaneda è stata recentemente interessata da allagamenti durante gli eventi piovosi verificatisi negli anni 2013 e 2014.
- Mancanza di indicazioni in merito alla collocazione dei necessari sottoservizi al Campo Base, dei quali non si ha riscontro in alcuna tavola progettuale ancorché indicativa. La posa di sottoservizi dovrebbe contemplare la presenza, nel tratto peraltro oggetto del previsto allargamento, di una rete SNAM. Per quanto attiene la rete dei sottoservizi, sentito l'ente gestore, si renderebbe necessario realizzare, per la fornitura di acquedotto, un nodo idraulico di collegamento in Viale San Lazzaro e uno in corrispondenza di Via Vecchia Ferriera per permettere un'adeguata alimentazione alla rete esistente in via Carpaneda.

Per quanto riguarda invece la fognatura nera, poiché via Carpaneda non è provvista di condotte, sarebbe necessario prevedere la posa di una linea di acque nere di diametro 250 mm in PVC dalla strada di accesso al campo base fino alla rotatoria di Ponte Alto, per una lunghezza di circa 700 m, e innestarsi quindi alla condotta esistente in calcestruzzo di diametro 1.100 mm; le acque meteoriche dovrebbero essere invece smaltite attraverso i fossi e le rogge presenti in zona.

- Assenza di valutazioni in merito allo scarico nello Scolo Piazzon e alle implicazioni con il Piano Regionale di Tutela delle Acque, di cui alla Deliberazione di Consiglio Regionale n. 107/2009 e smi, in relazione alle superfici pavimentate ed in particolare a quelle adibite a parcheggio. Sono previsti a regime 363 posti auto per una superficie complessiva pari a circa 9.000 mq., dovendosi con ciò attenere alle disposizioni generali del PTA.
- Mancanza di documentazione adeguata relativamente alla gestione dei rifiuti domestici per quanto attiene agli aspetti di gestione della raccolta differenziata, da sottoporre a valutazione

anche sotto i profili tariffario e gestionale.

- Mancanza di idonea documentazione da sottoporre a valutazione del/i gestore/i delle reti relativamente a:
 - impiantistica elettrica, fornitura, allacciamenti, cabine, ecc.;
 - rete metano, per le cucine ed il riscaldamento, compresa eventuale valutazione di collegamento al teleriscaldamento;
 - rete acquedotto. Qualora si rilevasse opportuna la realizzazione di un pozzo, si chiede venga presentata idonea documentazione tecnica di supporto;
 - impianto di depurazione delle acque reflue;
 - impianto di captazione, trattamento e smaltimento acque meteoriche.
- Assenza del progetto illuminotecnico dell'illuminazione esterna, in conformità alle disposizioni di cui alla LR 17/2009.
- Mancanza della verifica, nel bilancio della "pressione ambientale", delle seguenti componenti:
 - utilizzo di fonti di energia rinnovabile;
 - realizzazione edifici e strutture energeticamente sostenibili;
 - riduzione del fenomeno delle "isole di calore" mediante la realizzazione di pavimentazioni sostenibili, da valutare anche nell'ambito della verifica dell'invarianza idraulica;
 - verifica della possibilità di ricorrere, almeno per una quota parte, a mezzi d'opera e/o veicoli elettrici.
- Mancanza di valutazione acustica sulle strade di accesso al Campo Base.

Considerato quanto sopra e le criticità che dovrebbero essere affrontate e risolte, è evidente che l'area individuata necessiterebbe di trasformazioni tali da determinare situazioni di fatto irreversibili. Si ritiene pertanto che debba essere valutata una soluzione alternativa all'insediamento del Campo Base CB 5.2 in località Carpaneda, trattandosi di un'area agricola di pregio interessata anche dal passaggio di un importante corridoio ecologico.

Si evidenzia, inoltre, che la realizzazione di un'infrastruttura logistica, con la presenza di circa 600 lavoratori per circa 10 anni, comporterà inevitabilmente dei cambiamenti socio-economici non reversibili dell'intero ambito di contorno, oggi caratterizzato da insediamenti tipicamente rurali.

Si chiede siano valutati perciò accorpamenti dei campi base già previsti in progetto, anche con valutazioni su scala sovra comunale, con l'obiettivo prioritario di non impegnare aree agricole e favorire l'individuazione di aree già urbanizzate.

In subordine, al fine di limitare l'impatto dell'insediamento, si ritiene debbano essere valutate soluzioni alternative che prevedano l'utilizzo di aree caratterizzate dalla presenza di strutture edilizie in fase di dismissione o degrado, o aree già vocate a una eventuale trasformazione da parte degli strumenti urbanistici vigenti.

IL SINDACO
Achille Variati
