



COMUNE DI VICENZA

Prot. n. 160253

Vicenza, 24.11.2017

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

e p.c.

REGIONE DEL VENETO
Direzione Commissioni Valutazioni
coordinamento.commissioni@pec.regione.veneto.it

R.F.I. S.p.A. Direzione Centro
rfi-din.iav@pec.rfi.it

ITALFERR S.p.A.
Italferr.ambiente@legalmail.it

ARCHIVIO VIA/VAS
dva-div2archivio@minambiente.it

PROVINCIA DI VICENZA
Contrà Gazzolle, 1
36100 VICENZA
provincia.vicenza@cert.ip-veneto.net

OGGETTO: [ID: 3770]. Procedura di VIA Speciale ai sensi degli artt. 165 e 183 del D. Lgs. 163/2006 e dell'art. 216, c. 27 del D. Lgs. 50/2016.

Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" – 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova".

OSSERVAZIONI COMUNE DI VICENZA

Il Comune di Vicenza,

- 1 -



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

CITTÀ DECORATA DI DUE MEDAGLIE D'ORO PER IL RISORGIMENTO E LA RESISTENZA



COMUNE DI VICENZA

- vista l'istanza per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale speciale ai sensi degli artt. 165 e 183 del D. Lgs. 163/2006 e dell'art. 216, c. 27 del D. Lgs. 50/2016 relativa al Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" – 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova" - Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" – 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova";
- Visto l'Avviso al pubblico pubblicato in data 26 ottobre 2017 sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS – VIA;
- Visti gli elaborati pubblicati sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

Il Comune di Vicenza ritiene necessario formulare le seguenti osservazioni:

1. OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE

Nello sviluppo del progetto dovrà essere data particolare rilevanza alla perfetta funzionalità dei percorsi ciclabili di accesso ai servizi ferroviari. Tutte le nuove opere infrastrutturali riguardanti la mobilità urbana, nonché tutte le modifiche indotte sulla viabilità esistente, dovranno sempre risolvere anche il tema della permeabilità pedonale e ciclabile; è quindi necessaria una particolare attenzione nello sviluppo del progetto definitivo.

In fase di redazione del progetto definitivo dovranno essere approfonditi gli aspetti relativi alle ricadute delle opere sull'assetto idrogeologico del territorio, al fine di evitare e prevenire criticità che dovessero generarsi per la realizzazione di opere nel sottosuolo, in particolare in riferimento ad eventuali interferenze con la falda freatica. Si evidenzia, inoltre, la necessità di approfondire le interferenze delle opere con i sottoservizi e le reti esistenti, tra le quali si evidenziano la rete dell'acquedotto di Padova e la rete del teleriscaldamento cittadino.

Alla luce delle maggiori soggezioni all'esercizio dei treni in particolare provenienti da Schio, risulta necessario ed indispensabile eliminare l'interferenza con la circolazione ferroviaria costituita dal passaggio a livello di Anconetta; l'eliminazione del passaggio a livello è a carico di una diversa progettualità, alla quale il progetto definitivo potrà, se necessario, coordinarsi.

A parità di funzionalità deve essere valutata e garantita, anche mediante modifiche planimetriche delle infrastrutture in progetto, la minimizzazione delle interferenze comportanti espropri. Al fine di limitare i disagi e consentire l'adozione di misure alternative all'esproprio, dovranno essere puntualmente previste e garantite le tempistiche di erogazione degli indennizzi a favore degli espropriati. Al fine di garantire un adeguato ristoro anche per danni indiretti generati dall'attuazione del progetto, si dovrà considerare la possibilità di definire modalità di applicazione degli indennizzi in analogia a quanto attuato dalla Regione Veneto in occasione della realizzazione del Passante di Mestre.

Relativamente allo smaltimento delle acque piovane, raccolte dalla piattaforma ferroviaria allargata, è necessario approfondire i ricettori anche con il gestore della rete Acque Vicentine.

- 2 -



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

CITTÀ DECORATA DI DUE MEDAGLIE D'ORO PER IL RISORGIMENTO E LA RESISTENZA

PALAZZO TRISSINO BASTON – CORSO A. PALLADIO,98 - 36100 VICENZA - TEL. 0444.221111 - CODICE FISCALE/PARTITA IVA N. 00516890241



COMUNE DI VICENZA

Per le interferenze delle opere con le reti e i sottoservizi esistenti, in sede di progetto definitivo dovranno essere previste le adeguate soluzioni condivise con gli enti gestori. Tuttavia visto la tipologia dell'intervento complessivo, dovranno essere concordate con gli uffici tecnici comunali le modalità di ripristino degli interventi.

Relativamente alle aree di cantiere, si prende atto dell'impostazione preliminare che dovrà essere approfondita nelle successive fasi progettuali anche alla luce degli impatti potenziali e quindi con una valutazione del traffico indotto lungo la rete stradale esistente. In relazione a quest'ultimo punto, in particolare, potranno essere valutate azioni di ripristino delle sedi viarie interessate a seguire il completamento dell'opera.

2. OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE SUL FILOBUS e TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Premesso che il "nuovo filobus" si caratterizza come *sistema* di trasporto rapido di massa, nel quale deve sussistere completa connessione tra infrastruttura/tracciato/veicoli, è necessario che, anche alla luce delle diverse fonti di finanziamento tra infrastrutturazione ed acquisizione veicoli, sia sempre garantita in tutte le fasi progettuali la coerenza e la coattività tra tutte le componenti che compongono il *sistema* stesso.

Occorre pertanto che sia individuata una cabina di regia unica tra tali componenti e gli attori che ne determinano scelta, finanziamento ed attuazione.

Sotto il profilo del tracciato e del relativo attrezzaggio tecnologico per l'esercizio, si evidenzia:

- va garantita la regolarità di esercizio del filobus, pena il decadimento di qualità del servizio e la drastica riduzione di attrattività del sistema, con conseguenti minori risultati nel numero di passeggeri e nell'equilibrio economico, nonché con ricadute sui costi-benefici in particolare sul sistema della mobilità (minore riduzione della congestione) e dell'ambiente (ripartizione modale, emissioni) e della sicurezza (incidentalità). Tra gli interventi da garantire, vi sono i seguenti:
 - nel superamento di intersezioni con rotatoria, è necessario verificare progettualmente la convenienza e l'opportunità di passaggio delle corsie TPL in centro rotatoria, senza impegnare l'anello, con la garanzia di opportuna protezione semaforica al transito del filobus, con miglioramento in termini di regolarità dell'esercizio. Ciò richiede approfondimenti progettuali anche in termini di micro simulazione del funzionamento dei nodi;
 - nel superamento dei nodi viari e per esigenze di prioritarizzazione del servizio TPL (tecniche "salta-coda"), è necessario prevedere un sistema semaforico centrale asservito al TPL ed attuato dal traffico. Ciò richiede approfondimenti progettuali anche in termini di micro simulazione del funzionamento dei nodi;
 - il nuovo sottopasso tra via dell'Oreficeria e SR11 viene realizzato per ospitare 2+2 corsie di circolazione durante l'accantieramento del viadotto Scaligeri-Sole, per poi configurarsi a regime come asta viaria a 1+1 corsia con affiancata la pista ciclabile. E' necessario verificare e prevedere, nello stato a regime, che il manufatto garantisca la corsia riservata TPL in direzione SR11, come soluzione "salta coda" nelle ore di punta ed in particolare in occasione delle manifestazioni fieristiche, quando la congestione veicolare rischia di perturbare pesantemente l'intero esercizio della linea. Tale esigenza non va garantita nel caso dell'auspicato spostamento del terminal filobus nelle aree a nord della stazione Fiera;

- 3 -



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

CITTÀ DECORATA DI DUE MEDAGLIE D'ORO PER IL RISORGIMENTO E LA RESISTENZA

PALAZZO TRISSINO BASTON – CORSO A. PALLADIO, 98 - 36100 VICENZA - TEL. 0444.221111 - CODICE FISCALE/PARTITA IVA N.

00516890241



COMUNE DI VICENZA

- in viale San Lazzaro, la realizzazione della sede riservata in centro strada determina una dimensione delle corsie veicolari residue insufficiente (m 2,75): è necessario chiarire se tale sezione sia prevista in corrispondenza dei soli ambiti di fermata, oppure se sia estesa a tutto il viale. E' comunque necessario che il progetto si formi sulla scorta di un rilievo puntuale dell'intera asta e dell'intera larghezza, comprensiva dei marciapiedi, anche considerando che la sezione della sede riservata può essere leggermente ridotta a fronte del tracciato rettilineo;
- analogo approfondimento progettuale va condotto sull'asta di viale Venezia, per la quale sono state previste 1+1 corsie veicolari ed 1 sola corsia riservata TPL in direzione ovest. In ogni caso, questo disegno non è accoglibile senza una preliminare verifica di micro simulazione del nodo X Giugno-Fusinato-Risorgimento correlata con la micro simulazione, già condotta, per il nodo Risorgimento-Margherita-Borgo Berga-Gallo;
- in viale Margherita, occorre verificare, anche in base allo sviluppo della progettazione urbanistica, la preferenza per un tracciato rettilineo del servizio TPL in direzione ovest, senza la necessità di percorrere la strada in ansa del fiume Retrone;
- in viale Giuriolo, occorre verificare, anche in base alle scelte di regolazione della circolazione, la preferenza per le corsie di transito TPL in centro strada, con marciapiedi ai lati, anziché la sezione prevista in progetto;
- nel nodo Quadri-Pace-Padova-Trissino, occorre verificare la realizzabilità di un tracciato rettilineo in direzione est, parallelo a quello garantito in direzione ovest;
- in zona Stanga, va eliminata la doppia stretta curva tra viale della Pace e via della Stanga, dannosa in termini di confort a bordo e di velocità commerciale.

Sotto il profilo delle fermate, si evidenzia:

- la scelta progettuale di tipologia di fermata che esclude la "fermata promiscua centrale" deve essere verificata con l'eventuale acquisizione di un veicolo con porte di imbarco su entrambi i lati. Questa scelta di sistema avrebbe indubbi vantaggi in presenza di sezioni stradali ridotte nonché di più semplice inserimento urbanistico delle banchine di fermata;
- l'attrezzaggio di alcune fermate per la ricarica flash va commisurato non solo con profilo di linea, ma anche con la tipologia di fermata, evidenziando che in presenza di fermate in piena corsia veicolare non riservata al TPL la sosta del filobus potrebbe comportare eccessivi rallentamenti o blocchi alla circolazione; il problema si pone in n. 2 fermate in direzione est e n. 4 fermate in direzione ovest;
- l'ubicazione delle fermate F9-Risorgimento vanno attentamente verificate sulla scorta delle micro simulazioni da condurre sull'intero nodo Risorgimento;
- va riservata particolare attenzione architettonico-compositiva alle fermate che si collocano in ambiti monumentali e all'interno della buffer-zone UNESCO, come ad es. la F11-Levà degli Angeli;
- tutte le fermate devono garantire la totale eliminazione di barriere architettoniche sia in banchina sia nell'intorno che consente il raggiungimento della banchina (attraversamenti pedonali e relativi marciapiedi). L'accessibilità universale deve garantire condizioni EBA per tutte le disabilità (motorie e visive). Anche in questo caso, solo il *sistema* garantisce il perfetto accoppiamento veicolo-banchina (altezza piattaforme, complanarità dell'imbarco...);
- per quanto sopra, è d'obbligo adottare nel progetto un sistema di "guida automatica" per l'accostamento veicolo/banchina, in modo da garantire analoghi standard di accessibilità ed imbarco presenti nei sistemi TPL a guida vincolata;

- 4 -



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

CITTÀ DECORATA DI DUE MEDAGLIE D'ORO PER IL RISORGIMENTO E LA RESISTENZA

PALAZZO TRISSINO BASTON – CORSO A. PALLADIO, 98 - 36100 VICENZA - TEL. 0444.221111 - CODICE FISCALE/PARTITA IVA N. 00516890241



COMUNE DI VICENZA

- tale sistema di "guida automatica" va progettato anche per essere funzionali ai movimenti operativi dei veicoli in ambito di deposito per le attività di manutenzione (lavaggio) e di ricarica, in particolare per le operazioni di ricarica notturna;
- le banchine di fermata dovranno altresì essere progettate in modo da garantire il servizio in fermata anche da parte dei veicoli TPL non filoviari in uso sulla rete di Vicenza;
- in relazione ad un possibile capolinea in area ovest, da collocarsi in area interclusa in prossimità sottopasso tra via dell'Oreficeria e SR11, nello sviluppo progettuale -se tale scelta sarà confermata- risulterà necessario prevedere l'attestamento a nord con linee tpl gomma e park pendolari e un conseguente adeguamento del sottopasso della "stazione fiera" per consentire la connessione del capolinea così strutturato con la zona industriale ed il quartiere fieristico. L'interessamento di tale area per l'implementazione di un capolinea pone necessità di approfondimento in relazione al rischio idraulico. Dovrà essere inoltre definita la consistenza delle attrezzature e volumi necessari all'esercizio delle funzioni TPL;
- Quando si parla di "*asse viario completamente rimodulato*" andrà chiarito se ciò interessa anche i marciapiedi.

Sotto il profilo della tecnologia per la trazione elettrica la scelta progettuale prevede la totale eliminazione delle catenarie lungo la linea, con fondamentali risultati positivi in termini di inserimento urbanistico-architettonico della linea e di vincolo di tracciato. Occorre almeno prevedere le condizioni di eventuale ampliabilità del sistema per percorrenze da estendere sia verso ovest sia verso est, all'interno delle previsioni generali della rete TPL per la città di Vicenza;

3. CONSIDERAZIONI GENERALI DI TIPO AMBIENTALE

Con riferimento agli aspetti ambientali si osserva quanto segue:

ATMOSFERA

- Si prende atto delle analisi preliminari riportate nel documento "relazione generale", relative alla legislazione di riferimento e ai parametri di qualità dell'aria. Si ritiene integrare tale capitolo con i riferimenti al Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA) approvato con deliberazione del Consiglio regionale n. 90 del 18 aprile 2016 e all'accordo di Bacino Padano, sottoscritto dalle Regioni Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna e Veneto per il contenimento dell'inquinamento atmosferico.
- Si prende atto della simulazione del contributo delle PM 10 sia in fase di cantierizzazione che in esercizio. Tuttavia la centralina di background sita nel Quartiere Italia è di riferimento dell'intero agglomerato Vicenza ed in riferimento ai valori misurati dalla stessa vengono emessi, nel periodo invernale, idonei provvedimenti per la limitazione, ad esempio, della circolazione stradale. Si ritiene di valutare attentamente il valore del "fondo ambientale" del modello di simulazione che, stante la situazione reale, in particolare nella stagione invernale, è ben superiore a quanto indicato.
- In ragione dell'osservazione precedente e della qualità dell'aria, in particolare durante la stagione invernale, si prescrive l'utilizzo di mezzi d'opera classificati almeno Euro 3.

- 5 -



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

CITTÀ DECORATA DI DUE MEDAGLIE D'ORO PER IL RISORGIMENTO E LA RESISTENZA

PALAZZO TRISSINO BASTON – CORSO A. PALLADIO,98 - 36100 VICENZA - TEL. 0444.221111 - CODICE FISCALE/PARTITA IVA N. 00516890241



COMUNE DI VICENZA

- Si ritiene, nonostante le assicurazioni operative quali ad esempio la nebulizzazione o l'installazione delle barriere antipolvere, di valutare in fase di cantierizzazione una campagna di rilievi puntuali, eventualmente da concordare con ARPAV, mediante l'utilizzo di stazioni mobili.

ACQUE

- Si chiede vengano indicati i sistemi di depurazione degli scarichi "domestici", la cui autorizzazione è in capo al comune, con particolare riferimento al campo base.
- Va valutato attentamente l'ante-operam ed il post-operam relativo al monitoraggio della componente acque sotterranee ai fini ambientali, con particolare riferimento ai parametri di cui alla tabella 1, allegato 5 alla parte IV del Dlgs 152/2006.

RUMORE

- Si ritiene opportuna un'integrazione nel merito delle disposizioni di cui al Dlgs 194/2005 modificato dal Dlgs 42/2017, in merito ai livelli e alla stesura della mappatura strategica e piano d'azione di competenza RFI.
- In ragione delle conseguenti modifiche alla mappatura acustica strategica del Comune di Vicenza, si chiede venga aggiornata quest'ultima con l'inserimento del modello RFI.
- Si chiede venga prodotta una tavola di simulazione 3D dell'impatto delle barriere sull'edificato ed in particolare nelle aree adiacenti la buffer zone individuata per i siti sottoposti a tutela UNESCO.
- Si chiede di predisporre un abaco della tipologie di barriere acustiche, in relazione all'ambito di installazione, prevedendo, ad esempio, in prossimità della buffer-zone UNESCO e nei pressi delle abitazioni barriere di tipo trasparente o comunque in armonia con l'ambiente interessato.

VIBRAZIONI

- Si ritiene opportuno venga previsto in sede di monitoraggio delle vibrazioni, a campione, l'esecuzione del contraddittorio con ARPAV.

VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA

- Prendendo atto dell'analisi condotta, si rileva la mancanza del documento di Valutazione di Incidenza Ambientale.

ILLUMINAZIONE ESTERNA

- Relativamente ai sistemi di illuminazione per esterni, si chiede di riportare i riferimenti legislativi regionali (LR Veneto 17/2009) e del regolamento comunale PICIL (Piano dell'Illuminazione per il Contenimento dell'Inquinamento Luminoso).





COMUNE DI VICENZA

GESTIONE DEI RIFIUTI

- Si chiede di evidenziare le modalità di gestione dei rifiuti (urbani e non) in tutte le fasi di realizzazione dell'infrastruttura.

AREE A RISCHIO ARCHEOLOGICO

- Si chiede di valutare un ulteriore approfondimento degli aspetti di rischio archeologico in particolare nelle aree attualmente non sottoposte a tutela diretta.

AREE OGGETTO DI PROCEDIMENTO DI BONIFICA AMBIENTALE

- Si evidenzia che in alcune aree oggetto di intervento sono interessate da procedimenti di bonifica ambientale e precisamente:
 - Stazione ferroviaria, in prossimità della rimessa.
 - Ex distributore carburanti viale Fusinato (ditta Brixia).
 - Distributore carburanti Q8 Viale San Lazzaro.

IDRAULICA

Al fine di garantire un aumento della sicurezza idraulica nelle porzioni di territorio interessate dalla progettazione, in particolare nella zona di Vicenza Ovest, si chiede di potenziare le opere di mitigazione idraulica (casse di espansione) già previste a monte del fiume Retrone. Si chiede, inoltre, l'adeguamento dell'argine Dx del Fiume Retrone nella zona di Viale Fusinato (retro stazione Viale Roma), considerato che il progetto prevede un intervento solo nel lato Sx del fiume stesso, creando di fatto nello stesso tratto di fiume argini con altezze diverse.

4. INCONGRUENZE/ CARENZE NEGLI ELABORATI

Da una prima verifica degli elaborati di progetto nelle Tavole relative agli espropri, gli "Edifici da demolire" localizzati con retino giallo (edifici residenziali, edifici produttivi, garage, tettoie, cabine elettriche, manufatti tecnologici, ecc) risultano essere di gran lunga superiori di numero rispetto a quanto riportato nella relazione allegata al progetto.

Si segnalano di seguito alcune incongruenze riscontrate negli elaborati relativi:

181. Relazione giustificativa per le espropriazioni

A pagina 7 Cap. 4.2 Fabbricati:

- il mappale 693 Fg 45 individua un edificio fuori ambito progettuale (Via Luzzatti).
- i mappali 91 Fg 48 e il mappale 1442 Fg 45 risultano inesistenti;
- relativamente alla localizzazione del mappale 23 Fg. 50 e del mappale 673 Fg 48, la specifica "+ altri" non risulta sufficiente all'individuazione delle proprietà;
- fg 45 mappale 1385 (ora Banca) precisare se è interessato dal progetto





COMUNE DI VICENZA

182. Piano particellare delle espropriazioni comune di Vicenza tav. 1/3

La Tavola non risulta chiara. La sovrapposizione di alcuni retini ne nasconde altri (es. aree da espropriare – rosa, nasconde gli edifici da demolire – gialli, vedi edificio “Palakiss” - Vicenza ovest). La rappresentazione delle strade – gialle si confonde con quella degli edifici da demolire.

Non risultano censiti tra le aree da espropriare i mappali di proprietà Toronto srl (Villa Bonin) probabilmente interferiti da nuova viabilità.

Risultano interessati da lavori (nuovo fabbricato tecnologico- riqualificazione parcheggi esistenti) alcuni mappali di proprietà comunale (strada parcheggio lato nord fiera).

Viene censita come viabilità esistente una porzione di strada che in realtà non esiste (collegamento via Randaccio con via Granezza, lato sud Lanerossi: si tratta di una particella senza numero attualmente occupata da verde.

Viene censita con la grafia “Aree da espropriare per deviazione strade...” un’area che dalla “rotatoria Granezza” si collega alla viabilità non esistente di cui sopra ma che di fatto non trova riscontro negli elaborati progettuali.

183. Piano particellare delle espropriazioni comune di Vicenza tav. 2/3

La Tavola non risulta chiara. La sovrapposizione di alcuni retini ne nasconde altri. E' individuato un edificio in demolizione (Fg 45 mapp. 212 Viale verona, 98) ma di fatto non esiste più.

Si segnala possibile errore di rappresentazione edificio lato destro previsto in demolizione rispetto alle Tavole di progetto.

184. Piano particellare delle espropriazioni comune di Vicenza tav. 3/3

La Tavola non risulta chiara. La sovrapposizione di alcuni retini ne nasconde altri (es. aree da espropriare – rosa, nasconde gli edifici da demolire – gialli, vedi edifici “ex Foroboario” - Vicenza est).

Non è presente la demolizione del manufatto Fg 15 mapp 499 e del Fg 13 mapp 929.

Viene censita con la grafia “Aree da espropriare per deviazione strade...” una porzione dell’area Ex Enel di V.le della pace destinata alla fermata F14, occorrerà coordinare le opere con quelle già previste a carico del Soggetto attuatore dell’accordo ex art. 6 LR 11/2004 sottoscritto con il Comune.

Gli elaborati dovranno recepire la versione più recente del Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico dei bacini dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione (Decreto n. 52 del 7.12.2016).

Si segnalano le seguenti tavole errate (illeggibili e non georeferenziate):

- STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – inquadramento urbanistico dell'opera nel PAT di Vicenza Tav. 1/2(File IN0100R22N4SA000P003A)
- STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – inquadramento urbanistico dell'opera nel PAT di Vicenza Tav. 2/2 (File IN0100R22N4SA000P004A)
- STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – inquadramento urbanistico dell'opera nel Pi di Vicenza Tav.1/2(File IN0100R22N4SA000P005A)
- STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – inquadramento urbanistico dell'opera nel Pi di Vicenza Tav.2/2(File IN0100R22N4SA000P006A)

Manca infine un Quadro Economico per macro voci (Opere Ferroviarie- Opere Complementari).





COMUNE DI VICENZA

- Nella relazione generale dello studio acustico manca la pagina 16.
- Pagina 79 della "relazione generale volume 2" del SIA: correggere le parole Tesina con "Tesina" e Sant'agostino con "Sant'Agostino".
- Pagina 108 della "relazione generale volume 2" del SIA: correggere Torrente Retrone con "Fiume Retrone".

5. OSSERVAZIONI DI DETTAGLIO

Si ritiene, per comodità di lettura e per facilitare la comprensione delle osservazioni, procedere per aree e ambiti geografici, da ovest verso est.

ZONA OVEST

In riferimento agli interventi previsti a Vicenza Ovest, sia in fase di cantiere sia di assetto definitivo, dovrà essere garantita la completa continuità funzionale del quartiere fieristico e un adeguato studio sull'accessibilità veicolare e pedonale atta ad evitare interferenze tra le attività fieristiche e ferroviarie, con particolare riguardo al tema della sosta. Questa richiesta è importante poiché il quartiere fieristico si troverebbe interessato da flussi e relazioni in attraversamento (mentre oggi è sostanzialmente un isolato separato).

Il punto di scambio dei flussi veicolari tra Viale Verona, "Strada Nuova dell'Arsenale" e "Viale della Stazione" dovrà garantire tutte le manovre mediante un opportuno disegno del nodo già previsto, in corrispondenza dell'area d'innesto dell'attuale cavalferrovia Ferreto de' Ferreti su Viale Verona, da verificarsi in dettaglio per geometrie e sviluppo piano altimetrico, anche al fine di minimizzare le interferenze con gli edifici esistenti.

Al fine di un inserimento performante del nuovo sistema di trasporto pubblico, l'asse viario di viale San Lazzaro e viale Verona dovrà essere completamente rimodulato, al fine di garantire il percorso in sede propria, evitare le interferenze con gli accessi laterali e con la mobilità veicolare privata, ed allestendo la sede stradale nel modo più idoneo a garantire le esigenze della residenza, delle attività economiche, della ciclabilità e della pedonalità.

Nodo via Olmo – andrà verificato, anche con microsimulazione, il funzionamento della nuova rotonda progettata tra Vicenza ed Altavilla Vicentina, per gli ingenti flussi veicolari che vi si intersecano al fine di garantire adeguata capacità di deflusso in entrata e soprattutto in uscita dalla viabilità del capoluogo (via della Scienza).

Analoga verifica va condotta sul nuovo innesto previsto tra nuovo sottopasso e SR11, anche in considerazione delle importanti linee TPL in transito sulla SR11.

La soluzione ciclabile per il superamento della ferrovia, utilizzando l'esistente sottopasso, ma connessa sia in direzione di Altavilla Vicentina, ma anche di Vicenza, in coerenza con le previsioni del Piano Urbano della Mobilità (rif. ciclovia 1bis).





COMUNE DI VICENZA

Deviazione Dioma da ottimizzare - In zona Ponte alto il PAI segnala una zona di criticità idraulica in corrispondenza del tratto tombinato della roggia Dioma. Prevedere degli approfondimenti idraulici ed eventuali provvedimenti che limitino la criticità.

Nuova rotatoria tra via dell'Industria e via dell'Arsenale - il diametro esterno di 30 m non appare ben dimensionato sulle tipologie di traffico, anche pesante, che impegnano tutti i rami confluenti in rotatoria. Lo spazio disponibile appare vincolato dall'edificato e dalle attività economiche esistenti (interferenze). Occorre procedere con una più attenta verifica progettuale degli spazi necessari. In alternativa, si può prevedere la verifica di una regolazione semaforica dell'intersezione Arsenale-Industria.

Verificare il tracciato, pendenze rampe elevate, sezioni tipo - Verificare le necessità di sosta per attività produttive e soprattutto del tempo libero presenti lungo via dell'Arsenale, nonché le necessità di sosta su strada (nel tratto in proprietà RFI) da parte di dipendenti ed operatori di OGR per insufficienza spazi interni.

ZONA VICENZA CENTRO

Pista ciclabile nodo Ferretto de' Ferretti - Si propone una leggera variazione del percorso, prevedendo un unico sottopasso e una intersezione a "T" tra i due bracci della ciclabile, al fine di limitare il tratto completamente interrato ed eliminare l'attraversamento ciclabile sulla nuova viabilità. La sezione deve essere portata ad almeno 4 metri di larghezza utile e 3 m. di altezza utile.

E' necessaria una riflessione sul posizionamento della ciclabile sulla nuova viabilità verso la Stazione: valutare se mantenerne il posizionamento tra ferrovia e nuova viabilità o se porla a nord della nuova viabilità, direttamente interconnessa in più punti con viale Verona.

Le opere ferroviarie e l'abbattimento del cavalcaferrovia Ferreto de' Ferreti in zona Ferrovieri dovranno essere realizzate solo successivamente alla realizzazione delle opere di viabilità connesse (sottopasso ciclo-pedonale di via Ferreto de' Ferreti e sottopasso veicolare di collegamento tra "Strada Nuova dell'Arsenale" e "Viale della Stazione") al fine di evitare l'isolamento del quartiere durante la cantierizzazione dell'ampliamento ferroviario e dell'intervento sulle opere civili interferenti con esso.

Passerella via D'Annunzio - Dalle tavole grafiche sembrano esserci interferenze (fabbricato residenziale e cabina elettrica) da valutarsi nel corso del progetto definitivo.

Possibile connessione con via Rossi - La soluzione progettuale non deve prevedere la realizzazione dello svincolo, che determinerebbe carichi veicolari importanti su via Rossi.

Pista ciclabile Cavalcavia Maganza e incrocio con pista ciclabile - In relazione alla possibilità di spostamento della pista ciclabile sul lato nord della nuova viabilità, risulterà necessario rivedere il collegamento con la ciclabile che arriva dal quartiere Ferrovieri (cavalcavia Maganza), in ottica di coordinamento delle intersezioni e attraversamenti.

La pista ciclopedonale indicata in progetto, affiancata all'opera stradale, deve garantire le caratteristiche di pista ciclabile affiancata a marciapiedi, con sezione adeguata, in forza anche delle pendenze che inducono velocità ciclabili non compatibili con promiscuità con pedoni. Dove sono indicate le piste ciclabili (largh \geq m 2,5), pertanto, queste vanno sempre considerate come affiancate a percorsi pedonali (largh \geq m 1,5).





COMUNE DI VICENZA

Il cavalcavia Maganza è ricompreso nella buffer zone con necessità quindi di introdurre appositi accorgimenti di mitigazione, come le barriere trasparenti. Va altresì garantita con maggior dettaglio la mitigazione paesaggistica con riguardo particolare alla vista dal Monte Berico.

Cavalcavia Maganza – giacché il cavalcavia è ricompreso nella buffer zone si dovrà valutare la possibilità di uno sviluppo del cavalcavia di minore lunghezza per mitigarne ancor più l'impatto, peraltro si riscontrano pendenze elevate e un impalcato da 2,40 m sulla via di corsa inferiore. Il cavalcavia di progetto prevede pendenze importanti delle rampe: nel progetto definitivo sarà necessario approfondire le parti strutturali al fine di ottenere una riduzione dello spessore dell'impalcato e, quindi, una riduzione della pendenza delle rampe lato via Maganza.

Nodo stazione di viale Roma - occorre progettare gli attraversamenti pedonali e ciclabili delle viabilità compresa tra Rotatoria Parcheggio FS e Rotatoria Milano in modo da garantire l'accessibilità alla stazione anche in provenienza dai quadranti Ovest e Nord-Ovest della città.

Il nuovo sottopasso realizzato fronte attuale fabbricato viaggiatori appare funzionale agli accessi dal centro città e dai quadranti est; occorre però valutare un diverso percorso della connessione ciclabile fronte attuale fabbricato viaggiatori per evitare che le relazioni tra il sottopasso di viale Roma e il piazzale della Stazione siano eccessivamente allungate e, quindi, poco appetibili.

Il parcheggio per biciclette dovrà essere più direttamente accessibile proprio in relazione alla connessione rappresentata dal sottopassaggio ciclopedonale su viale Roma.

Per quanto sopra appare necessario risolvere i conflitti tra pedoni e biciclette in ambito di sottopasso viale Roma, anche con interventi sulle sezioni dello stesso.

E' necessario procedere con una verifica funzionale, anche con l'ausilio di microsimulazione, del funzionamento del sistema mobilità tra Rotatoria Parcheggio FS e viale Venezia, con particolare riguardo agli importanti flussi in destinazione alle funzioni ferroviarie, riferiti a tutte le modalità (pedonalità, ciclabilità, TPL, auto, sharing mobility, persone a mobilità ridotta...) ed alle relative interferenze, nonché alla protezione del tracciato filobus nell'innesto di viale Roma sull'asta di viale Venezia.

Occorre altresì valutare la fattibilità di una connessione verso l'argine sinistro del Retrone, a sud della stazione, a partire dal sottopasso di stazione -lato viale Venezia- da prolungarsi fino all'ambito Fondazione FS, e di qui all'argine con un percorso protetto e recintato. Tale connessione risulta una ulteriore modalità di accesso alla stazione dall'ambito Gogna, Ferrovieri e viale Fusinieri. La sistemazione dell'argine per quanto sopra dovrà essere preceduta da una verifica delle ricadute e delle interferenze con la quota arginale in destra Retrone, più bassa rispetto al lato opposto.

Stazione FS - La progettazione architettonica della stazione di viale Roma e degli spazi esterni di pertinenza, compresi il parcheggio delle auto e le fermate del TPL, dovrà essere oggetto di particolari attenzioni in quanto, oltre a garantire la funzionalità ed il comfort per tutti gli utilizzatori del luogo, dovrà garantire un inserimento architettonico-paesaggistico coerente e in armonia con i valori tutelati dall'UNESCO, anche attraverso un processo di coinvolgimento del Comune di Vicenza.

Terminal TPL stazione Viale Roma

Al fine di garantire una corretta funzionalità nell'area destinata al TPL nei pressi della stazione di Viale Roma, gli attuali stalli "in linea" dovranno essere sostituiti con n.20 stalli a spina di pesce, compatibili con autobus snodati da 18 m, con piattaforme di fermata larghe almeno 2,5 m e relative pensiline.

- 12 -



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

CITTÀ DECORATA DI DUE MEDAGLIE D'ORO PER IL RISORGIMENTO E LA RESISTENZA

PALAZZO TRISSINO BASTON – CORSO A. PALLADIO,98 - 36100 VICENZA - TEL. 0444.221111 - CODICE FISCALE/PARTITA IVA N.

00516890241



COMUNE DI VICENZA

L'abbattimento degli immobili interferiti oggi destinati alla gestione dei servizi di TPL, dovrà prevedere il ripristino dei piazzali secondo le esigenze del gestore del servizio al fine di garantire la costante funzionalità del servizio stesso.

Pista ciclabile V.le Roma rampa lato Campo Marzo - Si evidenzia una discrepanza cartografica, per la quale la rampa appare realizzata abbattendo il filare di alberi. La larghezza della ciclabile, nel tratto in progressivo interrimento da viale Roma alla Stazione, dovrà essere ampliata, anche a discapito della rimanente sezione di marciapiede che può essere posta al minimo di 1,50 m.

ZONA EST

Viale della Pace – Analogamente a quanto osservato per viale San Lazzaro, anche su Viale della Pace andrà prevista una progettazione complessiva della sede stradale per dare priorità al trasporto pubblico, con attenzione per le aree di sosta, le attività commerciali e gli accessi alle laterali.

Via Martiri delle Foibe – risulta necessario ottimizzare la progettazione delle rotatorie in relazione alle aree di occupazione. Andrà verificata la sezione di progetto del nuovo tratto di via Martiri delle Foibe, da rendere coerente con la sezione stradale del tratto esistente, inserendo i percorsi ciclabili e pedonali almeno fino a via Caimpenta.

Lo sviluppo piano altimetrico del prolungamento di via Martiri delle Foibe, da strada dei Pizzolati verso est, dovrà essere razionalizzato al fine di allontanarlo da Villa Trissino Muttoni, detta Ca' Impenta (ambito tutelato), prevedendo anche l'eventuale realizzazione del tratto in trincea o con cortine arboree e arginature in terra. Si dovrà comunque prevedere un'area - tra la nuova strada e la ferrovia - di ampiezza idonea ad ospitare il riposizionamento del campo da calcio e degli spogliatoi.

E' necessario prevedere un sottopasso, sul prolungamento di via Martiri delle Foibe, per la continuità della ciclabile verso via Zamenhof.

Stanga – interferenze filobus con campo da calcio Stanga. Il percorso del filobus attraverso l'attuale campo da calcio della Stanga deve essere verificato per le condizioni geometriche e la stessa funzionalità e confort dell'esercizio (il progetto prevede una doppia curva non accettabile).

Il progetto dovrà prevedere lo spostamento degli spogliatoi e del campo da calcio esistente a nell'area che risulterebbe interclusa posta a sud della linea ferroviaria e a nord del nuovo tratto di via Martiri delle Foibe. In luogo del campo da calcio esistente, si dovrà realizzare un parcheggio a servizio della fermata filobus già prevista.

Nodo Ca' Balbi - Il progetto interferisce con i più importanti assi viari di Vicenza. Si richiede, pertanto, che la realizzazione delle opere avvenga con fasi che consentano la minimizzazione degli impatti viari e che il coordinamento e la programmazione degli interventi sia effettuata di concerto con l'Amministrazione Comunale. In particolare, la progettazione e la cantierizzazione delle infrastrutture dovranno essere coordinate con i progetti della nuova tangenziale di Vicenza, sia a est sia ad ovest, in special modo per quanto riguarda il nodo di Cà Balbi.





COMUNE DI VICENZA

Il profilo del viadotto nonché la geometria e localizzazione degli svincoli, in particolare le rotatorie, devono essere approfonditi, anche nel corso del progetto definitivo, al fine di ottimizzare l'uso del suolo e ridurre le interferenze con lo stato di fatto.

Dovrà essere definita la competenza della Società Autostrade Brescia-Padova, anche in relazione alla presenza in conferenza dei servizi.

Deposito TPL e filobus a Vicenza Est - L'area del deposito appare sottodimensionata rispetto alle esigenze (circa 23.000 mq) e andrà pertanto verificato con il soggetto gestore del TPL, anche in relazione alle scelte tipologiche di carattere generale sul tema filobus, il corretto dimensionamento. Dovrà essere progettualmente verificata la piena funzionalità di accesso al parcheggio scambiatore, anche con provenienza dal casello autostradale.

Al fine del risparmio del consumo di suolo, il progetto del capolinea est del sistema di trasporto pubblico elettrico di massa che verrà adottato, dovrà valutare l'accorpamento del deposito e del capolinea in un'unica sede corrispondente al parcheggio di interscambio sito in Viale Leonardo Da Vinci (ex APA).

UNESCO: si chiede che copia della sintesi non tecnica del SIA, opportunamente tradotta in lingua inglese, sia trasmessa all'Unesco unitamente agli elaborati progettuali.

IL SINDACO

Achille Variati

