

**m\_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0017888.31-07-2018**

Gentili, nella mail precedente, è stato caricato per due volte lo stesso file. Vi rinnoviamo quindi l'invio corretto.

Cordiali saluti.

Circolo 7 PD ai Ferrovieri

--

-----



Circolo 7 PD Vicenza “ai Ferrovieri”

**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**

**Alla REGIONE DEL VENETO  
Area Tutela e Sviluppo del Territorio  
Direzione Commissioni Valutazioni  
U.O. Valutazione Impatto Ambientale  
Calle Priuli, Cannaregio, 99  
30121 Venezia**

E p.c.

**All'ARPAV - Direzione Tecnica  
Servizio Osservatorio Suolo e Bonifiche  
Via S. Barbara, 5/A  
31100 Treviso**

**Al Dr. Flavio Trotti  
ARPAV  
Project Manager Linea Ferroviaria Alta Capacità/Alta Velocità MI-VE  
Dipartimento Provinciale ARPAV di Verona  
Via A. Dominutti, 8  
37135 Verona**

Vicenza, li 12/07/2018

**OGGETTO: OSSERVAZIONI RELATIVE AL PROGETTO “LINEA AV/AC VERONA –  
PADOVA, 2° LOTTO FUNZIONALE “ATTRaversAMENTO DELLA  
CITTA’ DI VICENZA” - Risposta alle Integrazioni fornite da RFI – RETE  
FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.**

La sottoscritta Dott.ssa Lorenza Rizzini,

Il sottoscritto Dott. Ing. Angelo Tonello,

segretario del Circolo 7 PD

Vicenza;

**In nome del Circolo 7 PD Vicenza, il quale in data 31 ottobre 2017 ha dato delega ai sottoscritti di proporre osservazioni al progetto in oggetto;**

- in relazione a quanto in oggetto e facendo riferimento alle nostre osservazioni inviate in data 22/11/2017 (DVA-2017-0027065), **le quali restano valide e attuali;**



## Circolo 7 PD Vicenza "ai Ferrovieri"

### PRENDENDO ATTO

Che:

- 1. In data 19 ottobre 2017 RFI S.p.A. pubblicava il progetto preliminare della linea ferroviaria AV/AC Verona – Padova - II lotto funzionale "Attraversamento di Vicenza" (CUP: J41E91000000009), procedendo successivamente, all'avvio dei procedimenti di pubblica utilità e alla presentazione delle istanze di VIA;
- 2. in data 6 aprile 2018, con nota DVA-2018-0008053, la COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE – VIA E VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha chiesto ulteriori chiarimenti e integrazioni al progetto in oggetto;
- 3. In data 21 maggio 2018, con nota prot. MIBACT|DG-ABAP\_SERVV|21/05/2018|0013851-P della Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, è stato trasmesso il parere di competenza della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza (nota Prot. n. 28978 del 7/12/17);
- 4. In data 01 giugno 2018, con l'elaborato IN0I00R05RGMD0000003A, RFI rispondeva alla richiesta di integrazioni della Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo;
- 5. In data 01 giugno 2018, con l'elaborato IN0I00R05RGMD0000002A, RFI rispondeva alla richiesta di integrazioni della COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE – VIA E VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

### OSSERVATO

- Che RFI S.p.A., in qualità di soggetto aggiudicatore, intende avviare la procedura di approvazione del progetto preliminare della tratta Attraversamento della città di Vicenza, attraverso l'iter di localizzazione e di valutazione d'impatto ambientale;
- Ci consideriamo soddisfatti per ciò che concerne le richieste di integrazioni avanzate dalla Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, in particolare dalla N° 2, la quale chiede a RFI *Con riferimento alla Raccomandazione n. 7 e Raccomandazione n. 8 della Relazione HIA del marzo 2017 redatta dagli ispettori ICOMOS, le soluzioni progettuali dei ponti e cavalcavia individuati, dovranno essere preliminarmente inviate al Centro per il Patrimonio dell'Umanità*; Tali richieste erano state avanzate anche dai sottoscritti al punto 4 delle precedenti osservazioni;
- Che per ciò che concerne gli interventi idraulici attualmente previsti con la realizzazione della linea AV/AC Verona – Padova, essi sono coerenti con il Piano degli Interventi OPCM 3906/2010, in particolare l'intervento di costruzione della cassa di espansione sul Torrente Onte



## Circolo 7 PD Vicenza “ai Ferrovieri”

ben si integra con il completamento dell'intervento nella configurazione prevista dalla Regione, così da rispettare l'attuale pianificazione degli interventi tesi a mitigare il rischio idrogeologico presente nelle zone interessate dall'attraversamento della nuova linea AV/AC e non moltiplicare inutilmente gli interventi.

- Che nella prescrizione n°22 della delibera n. 30 del 30 giugno 2016 del Consiglio Comunale del Comune di Vicenza, si scriveva: *“in riferimento agli impatti derivanti dal rumore e dalle vibrazioni, dovrà essere garantita l'efficacia delle barriere ferroviarie e stradali rispetto ai ricettori, anche con riferimento alla loro dislocazione altimetrica. Particolare attenzione dovrà essere posta ai siti sensibili. Dovranno essere adottate le BAT (migliori tecnologie disponibili) al fine di eliminare le vibrazioni negli edifici posti in aderenza o nelle vicinanze delle nuove infrastrutture ferroviarie e stradali”* e nelle osservazioni da noi proposte si chiedeva di mettere in atto tutte le misure utili a contenere rumore e vibrazioni;
- Che lo studio vibrazionale presentato da RFI ha misurato l'intensità delle vibrazioni nel solo tratto terminale dell'intervento in oggetto (Viale X Martiri, quartiere Santa Caterina Vicenza), senza considerare che lo stesso si snoda per 7 km e che lo studio giunge a delle conclusioni che sono completamente non veritiere rispetto a quanto già oggi avviene nel quartiere dei Ferrovieri, in cui l'esercizio ferroviario provoca dei veri e propri microterremoti, anche dovuti al fatto che nessun intervento di mitigazione delle vibrazioni è stato mai messo in esercizio dal gestore dell'infrastruttura (RFI).
- Che vi è la richiesta della COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE – VIA E VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, la quale chiede a RFI che sia attivata una *campagna di monitoraggio (ante operam fase di cantiere e post operam), per gli scenari di Medio e Lungo Periodo dell'infrastruttura ferroviaria, con adeguati rilievi di accelerazione nelle tre direzioni fondamentali e con caratterizzazione in termini di analisi settoriale ed occorrenza temporale [...]per la verifica delle modifiche dei livelli vibrazionali presso i ricettori potenzialmente impattati, affinché venga garantito il rispetto dei limiti di legge, con particolare riferimento ai ricettori che si trovano ad una distanza limite (20 metri) dai cantieri per la fase di movimentazione e scavo, ed ai ricettori che si trovano ad una distanza limite (30 metri) dai cantieri per la fase di palificazione e perforazione.* Nelle precedenti osservazioni, i sottoscritti chiedevano di misurare l'intensità delle vibrazioni presso il parcheggio di Via Rossi in Comune di Vicenza. In quella stessa zona, la COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE – VIA E VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha rilevato tre ricettori che dovranno essere coinvolti nella campagna di monitoraggio sopracitata, data la loro vicinanza all'area di cantiere A.T.03 (I Ricettori sono i R2037, R2038, R2039);
- Che nelle richieste di integrazioni avanzate dalla COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE – VIA E VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, si chiede di studiare gli effetti acustici sugli eventuali ricettori prossimi ma esterni ai limiti delle fasce di pertinenza dell'infrastruttura ferroviaria in fase di esercizio, prendendo come livelli di riferimento acustico da rispettare quelli previsti dalla



## Circolo 7 PD Vicenza “ai Ferrovieri”

vigente Zonizzazione Acustica Comunale e/o, in assenza di Zonizzazione Comunale, dei valori definiti dall'art. 6 del D.P.C.M. 1/3/1991 e art. 2 del D.M. n. 1444/68). Sempre la commissione chiede di valutare gli effetti acustici e il dimensionamento delle mitigazioni acustiche non solo in base alle emissioni della nuova infrastruttura, ma anche alla luce degli aspetti connessi alle concorsualità con altre infrastrutture di trasporto. Infine, la commissione chiede sia predisposta una *campagna di Monitoraggio (ante operam, post operam e post mitigazione), per gli scenari di Medio e Lungo Periodo, con uno studio acustico per la verifica dei livelli di rumore presso tutti i ricettori individuati e censiti [...] per i ricettori ubicati all'interno delle fasce di pertinenza dell'infrastruttura ferroviaria [...] e per i ricettori ubicati all'esterno delle fasce di pertinenza e potenzialmente impattati dell'infrastruttura ferroviaria in esercizio;*

### PREMESSO TUTTO CIO', CHIEDONO CHE

**Restando confermate le precedenti osservazioni (DVA-2017-0027065) che invitiamo nuovamente codesta commissione a prendere in considerazione** (con il termine “nuova linea AV/AC” ci si riferisce alla linea AV/AC Verona – Padova; con il termine linea storica ci si riferisce all'attuale linea Milano – Venezia; tutti i luoghi citati nel presente documento sono siti nel Comune di Vicenza):

1. Si adottino sistemi di **contenimento e/o attenuazione delle vibrazioni** prodotte dall'esercizio ferroviario della nuova linea AV/AC e della linea storica, nei tratti che attraversano i centri abitati. **Sia rifatto lo studio vibrazionale con i risultati ottenuti dalla campagna di monitoraggio ante operam prescritta da codesta commissione** e studiare la composizione del terreno sottostante all'intervento in oggetto, perché veicolo di propagazione delle vibrazioni prodotte dall'esercizio ferroviario. Valutare anche le caratteristiche degli edifici soggetti alle vibrazioni prodotte dall'esercizio ferroviario (terreno di fondazione, fondazioni, strutture), poiché le valutazioni previsionali possono risentire di variazioni apprezzabili. Si simulino gli effetti dello scenario peggiore (negli scenari di medio e di lungo termine), cioè le vibrazioni prodotte dal passaggio di treni merci e passeggeri contemporaneamente in tutti e quattro i binari (quattro treni merci in contemporanea e quattro treni passeggeri in contemporanea).
2. S'installino sistemi di **contenimento e/o attenuazione del rumore** prodotto dall'esercizio ferroviario della nuova linea AV/AC e della linea storica, nei tratti che attraversano i centri abitati. Anche alla luce del numero degli interventi diretti sugli edifici ricettori che si rendono necessari per ottenere il rispetto dei limiti previsti dalla legge, nonché dell'estensione delle zone in cui si dovranno valutare gli effetti sui ricettori (cioè anche al di fuori delle fasce di pertinenza previste dalla legge) che potrebbe portare ad incrementare ulteriormente il già elevato numero di interventi diretti sugli edifici ricettori e di indennizzi da corrispondere, si valuti la costruzione di un tunnel antifonico in cui racchiudere la nuova linea AV/AC e la linea storica tra l'area dell'OMC ETR di Vicenza e Via D'Annunzio in Comune di Vicenza. Questa misura potrebbe portare ad un notevole abbassamento delle emissioni acustiche prodotte dall'esercizio ferroviario in tutti gli scenari temporali considerati (medio e lungo periodo), riducendo quindi gli indennizzi e gli interventi diretti sugli edifici ricettori che si rendono necessari per il rispetto dei limiti di legge;



## Circolo 7 PD Vicenza "ai Ferrovieri"

3. Data la profondità della falda, localizzata tra i 2 e i 5 metri rispetto alla superficie in tutta l'area dell'intervento in oggetto (fonte Carta Idrogeologica PAT Vicenza), si valuti l'uso nella costruzione dei diaframmi di speciali polimeri biodegradabili in luogo della tradizionale bentonite ed evitare il possibile impatto sulle acque sotterranee che vi sarebbe con l'utilizzo della tecnologia di "stabilizzazione a calce";
4. Si proceda all'esproprio dell'intera particella catastale su cui sarà posta l'area tecnica "A.T. 03" (Foglio 48, Particella 139 Comune Vicenza) e la si conferisca al Comune di Vicenza come misura di compensazione ambientale e sociale per la zona residenziale posta nelle vicinanze della linea ferroviaria, cioè il Quartiere Ferrovieri. Contestualmente, sia comunque attuata la mitigazione ambientale prevista dal progetto nell'elaborato *IN0100R22P5SA000G009A* (Opera a verde, macchia boscata in ambito agricolo) sul sedime dell'area tecnica "A.T. 03";
5. Si conferiscano al Comune di Vicenza le seguenti particelle catastali site in Comune di Vicenza e di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., come misura di compensazione ambientale e sociale per la zona residenziale posta nelle vicinanze della linea ferroviaria, cioè il Quartiere Ferrovieri: Foglio 49, Particelle 13, 56, 95, 96, 108, 109, 657, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 758, 759;

Gli scriventi, fiduciosi in un Vostro attento esame riguardante le osservazioni esposte, per le quali sarà grata una risposta motivata delle decisioni prese, colgono l'occasione per porgere Distinti saluti.

**FIRMA**  
  
**(Dott.ssa Lorenza Rizzini)**

**FIRMA**  
  
**(Dott. Ing. Angelo Tonello)**



Circolo 7 PD Vicenza “ai Ferrovieri”

**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

**Al Ministero dei Beni e delle Attività culturali e del Turismo**  
**Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio**  
Via San Michele, 22 - 00153 –Roma

**Alla REGIONE DEL VENETO**  
**Area Tutela e Sviluppo del Territorio**  
**Direzione Commissioni Valutazioni**  
**U.O. Valutazione Impatto Ambientale**  
Calle Priuli, Cannaregio, 99  
30121 Venezia

**Al Sindaco del Comune di Vicenza**  
**Dott. Achille Variati**  
Corso Palladio, 98 – 36100 Vicenza

E per conoscenza:

**All'Assessore alla progettazione del Comune di Vicenza**  
**Ass. Antonio Marco Dalla Pozza**  
Corso Palladio, 98 – 36100 Vicenza

**Comune di Vicenza**  
**Unità di Progetto**  
Corso Palladio, 98 – 36100 Vicenza

**INVIATA VIA PEC**

Vicenza, li 01/11/2017

**OGGETTO: OSSERVAZIONI RELATIVE AL PROGETTO “LINEA AV/AC VERONA –  
PADOVA, 2° LOTTO FUNZIONALE “ATTRAVERSAMENTO DELLA  
CITTA’ DI VICENZA”**

La sottoscritta Dott.ssa Lorenza Rizzini,

consigliera

comunale presso il Comune di Vicenza del Gruppo Consiliare “Partito Democratico per Variati”;

Il sottoscritto Dott. Angelo Tonello,

segretario del Circolo 7 PD

Vicenza;

**A nome del Circolo 7 PD Vicenza, il quale ha approvato il presente documento in data 31**



## Circolo 7 PD Vicenza “ai Ferrovieri”

**ottobre 2017;**

- in relazione a quanto in oggetto;

### **PRENDENDO ATTO**

Che:

- 1. il progetto del collegamento ferroviario AV/AC Verona – Padova ha per obiettivo il quadruplicamento, con caratteristiche di alta velocità/alta capacità, della tratta Verona-Padova;
- 2. la realizzazione della tratta AV/AC Verona-Vicenza-Padova costituisce parte della trasversale est-ovest Torino-Milano-Venezia, inserita nel Corridoio Europeo Mediterraneo;
- 3. la “tratta veneta dell’asse AV/AC Milano-Venezia-Trieste (Corridoio TEN 5)” è compresa nell’Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Veneto, sottoscritta il 24 ottobre 2003, nell’ambito delle “infrastrutture di preminente interesse nazionale”, confermata nella successiva Intesa Generale Quadro sottoscritta il 16 giugno 2011. L’intervento “Asse Ferroviario Corridoio 5 LYON-KIEV - Tratta AV/AC Verona Padova” è, altresì, inserito nel “X Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza 2012”. approvato con delibera CIPE n. 136 del 21.12.2012;
- 4. con nota in data 4 giugno 2003 Italferr S.p.A., in qualità di soggetto tecnico incaricato da RFI S.p.A., ha trasmesso alla Regione del Veneto il progetto preliminare e lo studio d’impatto ambientale dell’opera ai fini delle preliminari valutazioni ai sensi del D.L.vo 190/02;
- 5. in data 9 giugno 2003 il progetto preliminare dell’opera è stato quindi trasmesso da RFI S.p.A. al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- 6. in esito a specifiche osservazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e della Regione Veneto, RFI S.p.A. ha redatto uno studio integrativo che ha recepito le richieste avanzate dal MIT e dalla Regione, trasmettendo infine le relative integrazioni progettuali in data 25.1.2006;
- 7. lo studio integrativo di cui alla precedente premessa 6. prevedeva, altresì, di articolare il progetto in una 1<sup>a</sup> fase, funzionalmente indipendente, costituita dalla realizzazione del tracciato della nuova linea AV/AC tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova, rinviando per il completamento dell’opera all’approfondimento di due alternative di tracciato per la tratta centrale;
- 8. con delibera n. 94 del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare “del collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova, limitatamente alle tratte di 1<sup>a</sup> fase tra Verona e Montebello Vicentino e tra Grisignano di Zocco e Padova”, Per la tratta intermedia Montebello Vicentino – Grisignano di Zocco, il CIPE ha altresì individuato il solo corridoio nell’ambito del quale si colloca il tracciato, prescrivendo che “la seconda fase funzionale sarà costituita dalla realizzazione di un nuovo tracciato che sotto attraverserà, in galleria, la stazione di Vicenza fino a Settecà, in prossimità dell’attuale fermata di Lerino, e quindi proseguirà in affiancamento alla ferrovia esistente tra Lerino e Grisignano di Zocco”;





## Circolo 7 PD Vicenza “ai Ferrovieri”

- 9. con la medesima delibera il CIPE ha stabilito in 3.333 miliardi di euro il limite di spesa dell'intervento di prima fase, indicando in 4.483 miliardi di euro costo complessivo della prima e della seconda fase funzionale;
- 10. in data 29 luglio 2014 il Comune di Vicenza, la Regione Veneto, la Camera di Commercio di Vicenza, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI S.p.A. firmavano in comune accordo il protocollo d'intesa al fine di sviluppare uno studio di fattibilità riguardante l'attraversamento nel territorio Vicentino della tratta AV/AC Verona - Padova;
- 11. in data 10 febbraio 2015 era pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione veneto n°15 l'approvazione dello studio di fattibilità relativo all'attraversamento del territorio vicentino con la linea AV/AC Verona Padova, in ottemperanza a quanto previsto all'art. 3 del Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 29/07/2014 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione del Veneto, R.F.I. S.p.A., Comune di Vicenza e Camera di Commercio di Vicenza;
- 12. in data 29-30 ottobre 2015 fu sottoscritto un Addendum al Protocollo di Intesa (l' "Addendum al Protocollo d'Intesa"), con il quale le parti (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione del Veneto, Società RFI S.p.A., Comune di Vicenza e la Camera di Commercio di Vicenza) hanno convenuto di:
  - limitare l'estensione del 1^ lotto funzionale della Verona - Padova immediatamente a monte dell'attraversamento di Vicenza, inserendo un apposito bivio sulla linea esistente e inoltrare al MIT entro il 31.10.2015 per l'avvio della conferenza di servizi approvativa il progetto definitivo del nuovo 1^ lotto funzionale "Verona - bivio Vicenza", al fine adempiere all'avvio dell'iter autorizzativo nei termini indicati dalla Legge n. 164/2014 e s.m.i. per tale Lotto Funzionale;
  - riarticolare i lotti funzionali della Verona - Padova come segue:
    - 1^ Lotto Funzionale: da Verona a Bivio Vicenza;
    - 2^ Lotto Funzionale: attraversamento di Vicenza;
    - 3^ Lotto Funzionale: da Vicenza a Padova;
  - effettuare un'analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative per l'attraversamento di Vicenza, confermando i punti fondamentali del progetto rappresentati dal Comune di Vicenza e dalla Camera di Commercio di Vicenza;
  - definire entro 4 mesi gli elementi fondamentali per la soluzione progettuale per l'attraversamento di Vicenza, costituente il 2^ Lotto Funzionale della Tratta Verona - Vicenza - Padova, da adottare per i successivi sviluppi progettuali previa sottoscrizione di un ulteriore Addendum (il "2^ Addendum") e da correlare al programma di realizzazione del 1^ e del 2^ Lotto Funzionale e - a tal fine - allocare sul 2^ Lotto Funzionale un'opportuna quota dei finanziamenti già stanziati con le leggi vigenti.
- 13. in data 28 novembre 2015 ITALFERR S.p.A. pubblicava il progetto definitivo della linea ferroviaria AV/AC Verona – Padova - I lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza (C.U.P. F81H9100000018), procedendo successivamente, per il tramite della Società Italferr e/o del General Contractor Iricav Due, all'avvio dei procedimenti di pubblica utilità e alla presentazione delle istanze di VIA e di Verifica di Ottemperanza;
- 14. In data 23 marzo 2016, RFI trasmetteva al Comune di Vicenza l'analisi comparativa tra le possibili soluzioni alternative per l'attraversamento di Vicenza, di seguito sintetizzate:
  - Soluzione 1) Stazioni Vicenza Fiera e Tribunale + dismissione della stazione V.le Roma, con interrimento della linee A V e storica in prossimità dell'attuale stazione;
  - Soluzione 2) Unica stazione in Viale Roma e con tracciato della linea AV/AC in superficie ed in affiancamento alla linea esistente;



## Circolo 7 PD Vicenza “ai Ferrovieri”

- Soluzione 3) Stazione in Viale Roma e fermata Vicenza Fiera e con tracciato della linea AV/AC in superficie ed in affiancamento alla linea esistente.
- 15. Con Deliberazione n. 30, il 30 giugno 2016 il Consiglio Comunale di Vicenza indicava la "Soluzione 3" di cui al precedente punto quale soluzione progettuale da sviluppare per la realizzazione del 2^ Lotto Funzionale della Tratta AV/AC Verona - Padova.
- 16. In data 06 febbraio 2017 veniva pubblicato il "2^ Addendum" al Protocollo d'intesa del 29.7.2014, sottoscritto da Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione del Veneto, RFI S.p.A, Comune di Vicenza e Camera di Commercio di Vicenza che confermava la soluzione progettuale da adottare per l'attraversamento di Vicenza e consentire l'avvio delle attività progettuali e del relativo iter autorizzativo.
- 17. In data 25 novembre 2016 la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale (CTVIA), con il parere n°2232, esprimeva parere positivo con prescrizioni sul progetto definitivo “AV/AC Verona – Padova, Sub tratta Verona – Vicenza, 1° lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza (opere in variante)”;
- 18. In data 01 agosto 2017, con la delibera della giunta regionale del Veneto n° 1232, la giunta regionale della Regione Veneto deliberava di esprimere parere favorevole al progetto definitivo denominato “Linea AV/AC Torino-Venezia, Tratta Verona-Padova, 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza”, ai sensi dell’art. 166 e dell’art. 167 c. 5, del D. Lgs. n. 163/2006 e ss.mm.ii., subordinando la sua approvazione al rispetto di prescrizioni contenute nella medesima delibera (delibera pubblicata nel Bur n. 75 del 04 agosto 2017);
- 19. In data 19 ottobre 2017 RFI S.p.A. pubblicava il progetto preliminare della linea ferroviaria AV/AC Verona – Padova - II lotto funzionale "Attraversamento di Vicenza" (CUP: J41E9100000009), procedendo successivamente, all'avvio dei procedimenti di pubblica utilità e alla presentazione delle istanze di VIA;

### OSSERVATO

- Che RFI S.p.A., in qualità di soggetto aggiudicatore, intende avviare la procedura di approvazione del progetto preliminare della tratta Attraversamento della città di Vicenza, attraverso l’iter di localizzazione e di valutazione d’impatto ambientale;
- Che l’attuale linea Torino – Padova (denominata linea storica per attuare un distinguo dalla linea AV/AC) è oggetto di un potenziamento tecnologico, il quale prevede la realizzazione di un nuovo apparato centrale computerizzato multi stazione contestualmente al rinnovo della maggior parte degli impianti di linea di stazione, alla rimodulazione del sistema di distanziamento e agli interventi per la messa a piano regolatore di alcune stazioni, con benefici in termini di miglioramento della regolarità, aumento della capacità di linea e incremento delle prestazioni dei treni merci (modulo dei binari di precedenza di alcuni impianti), intervento per fasi, realizzato e attivato in data 24/04/2016 nella tratta Verona Porta Nuova – Altavilla Tavernelle (Fase 4.2) e in data 18/12/2016 nella tratta Altavilla Tavernelle – Padova (Fase 4.3);
- che gli interventi idraulici attualmente previsti con la realizzazione della linea AV/AC Verona – Padova, sono coerenti con il Piano degli Interventi OPCM 3906/2010, così da rispettare l’attuale pianificazione degli interventi tesi a mitigare il rischio idrogeologico presente nelle



## Circolo 7 PD Vicenza “ai Ferrovieri”

zone interessate dall'attraversamento della nuova linea AV/AC e non moltiplicare inutilmente gli interventi necessari;

- Che i sistemi di segnalamento utilizzati, nonché i sistemi di trazione elettrica, permettono la completa interoperabilità della nuova linea AV/AC, sul modello della tratta AV/AC Padova – Venezia Mestre, sulla quale viaggiano treni merci, treni a lunga percorrenza, treni Regionali Veloci e treni ad alta velocità;
- Che nella prescrizione n°22 della delibera n. 30 del 30 giugno 2016 del Consiglio Comunale del Comune di Vicenza, si scriveva: *“in riferimento agli impatti derivanti dal rumore e dalle vibrazioni, dovrà essere garantita l'efficacia delle barriere ferroviarie e stradali rispetto ai ricettori, anche con riferimento alla loro dislocazione altimetrica. Particolare attenzione dovrà essere posta ai siti sensibili. Dovranno essere adottate le BAT (migliori tecnologie disponibili) al fine di eliminare le vibrazioni negli edifici posti in aderenza o nelle vicinanze delle nuove infrastrutture ferroviarie e stradali”*;
- Che sarà costruito un percorso ciclopedonale dal sottopasso ciclopedonale di Via Ferreto de Ferreti fino alla stazione centrale, il quale incrocerà nel suo percorso altre due connessioni ciclopedonali: la passerella ciclopedonale di Via D'Annunzio e la pista ciclopedonale del cavalcavia ferroviario di Via Maganza;

### CHIEDONO CHE

(con il termine “nuova linea AV/AC” ci si riferisce alla linea AV/AC Verona – Padova; con il termine linea storica ci si riferisce all'attuale linea Milano – Venezia; tutti i luoghi citati nel presente documento sono siti nel Comune di Vicenza):

1. Si adottino sistemi di **contenimento e/o attenuazione delle vibrazioni** prodotte dall'esercizio ferroviario della nuova linea AV/AC e della linea storica, nei tratti che attraversano i centri abitati. Sia approfondito lo studio delle vibrazioni, badando a misurare l'intensità delle vibrazioni presso il parcheggio di Via Rossi e a studiare la composizione del terreno sottostante, in quanto veicolo di propagazione delle vibrazioni prodotte dall'esercizio ferroviario. Valutare anche gli edifici soggetti alle vibrazioni prodotte dall'esercizio ferroviario (terreno di fondazione, fondazioni, strutture), poiché le valutazioni previsionali possono risentire di variazioni apprezzabili. Si simulino gli effetti dello scenario peggiore, cioè le vibrazioni prodotte dal passaggio di treni merci e passeggeri contemporaneamente in tutti e quattro i binari (quattro treni merci in contemporanea e quattro treni passeggeri in contemporanea).
2. S'installino sistemi di **contenimento e/o attenuazione del rumore** prodotto dall'esercizio ferroviario della nuova linea AV/AC e della linea storica, nei tratti che attraversano i centri abitati. Si valuti la costruzione di un tunnel fonico in cui racchiudere la nuova linea AV/AC e la linea storica, tra l'area Ex Lanerossi e Via D'Annunzio. Si simulino gli effetti dello scenario peggiore, cioè il rumore prodotto dal passaggio di treni merci e passeggeri



## Circolo 7 PD Vicenza “ai Ferrovieri”

contemporaneamente in tutti e quattro i binari (quattro treni merci in contemporanea e quattro treni passeggeri in contemporanea);

3. Sia prestata particolare cura alle **forme e alle superfici di pile e spalle e alla loro naturalizzazione**, eseguendo piantumazioni e mascheramenti dell’infrastruttura e dei sistemi di contenimento e/o attenuazione del rumore prodotto dall’esercizio ferroviario; inoltre si richiede che siano attuate consone caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali.
4. Siano recepite e messe in atto le **raccomandazioni emesse nel Report on the ICOMOS/UNESCO Advisory Mission to City of Vicenza and the Palladian Villas of the Veneto** sul progetto della nuova linea AV/AC, rendendo il progetto conforme alle raccomandazioni emesse.
5. Si valuti l’impatto in termini di **limitazioni di capacità e conflitti di circolazione** che avrà l’esercizio della nuova linea AV/AC (una volta completati ed entrati in esercizio tutti e tre i suoi lotti funzionali) sull’esercizio delle altre linee afferenti alla stazione di Vicenza (linea storica, linea Vicenza – Treviso e linea Vicenza – Schio), soprattutto in relazione alla presenza del “collo di bottiglia” rappresentato dalla sezione in trincea/galleria artificiale di Viale del Risorgimento Nazionale a Vicenza, tratto posto immediatamente a est della stazione di Vicenza e non ampliabile (sestuplicamento non possibile a causa del pesante impatto che l’intervento avrebbe sulle strutture esistenti, alcune tutelate dalla sovrintendenza). Mitigare il problema rendendo banalizzati e interoperabili i binari tra la stazione di Vicenza e il bivio per le linee da Treviso e Schio, nonché intraprendere tutti gli interventi sull’infrastruttura ferroviaria a monte e a valle della stazione di Vicenza (posti di movimento, comunicazione, precedenza,...) necessari a minimizzare il più possibile le limitazioni di capacità e i conflitti di circolazione sulle quattro linee afferenti alla stazione di Vicenza (nuova linea AV/AC, linea storica, linea Vicenza – Treviso e linea Vicenza – Schio) che potrebbero prodursi a causa della presenza del collo di bottiglia di Viale del Risorgimento Nazionale;
6. Si valuti la possibilità di non modificare lo **svincolo SR11/Viale del Sole** e di non abbattere i **cavalcavia di Viale degli Scaligeri e Viale del Sole**, i quali sono stati recentemente oggetto di un completo rifacimento da parte del gestore dello svincolo (la Società Autostrada Brescia – Padova) tramite l’intervento “Collegamento della stazione autostradale di Vicenza ovest con la SS 11, la SS 46 e il parcheggio di Ponte Alto”. La loro modifica potrebbe portare al collasso della viabilità di Vicenza Ovest, con forti ripercussioni per la città e per la Provincia, in quanto i viali in oggetto sono parte integrante della Tangenziale Nord - Ovest di Vicenza. E’ opportuno verificare se si raggiungono gli obiettivi idraulici per cui si richiede il rifacimento dei ponti sulla Roggia Dioma con la realizzazione del bacino di laminazione sulla Roggia Dioma (Intervento previsto nel OPCM 3906/2010). Nel caso in cui si volesse modificare l’attuale svincolo SR11/Viale del Sole, si prenda contatto con la Società Autostrada BS-PD e la si coinvolga nella progettazione, data la sua responsabilità in merito alla gestione dello svincolo, in forza della concessione ANAS del 2007 (in vigore).
7. Si modifichi la geometria di **Via dell’Arsenale nella parte interferente con il Bocciodromo di Via Rossi** (Foglio 48, Particella 140), in misura tale da evitare l’abbattimento della struttura (se necessario, modificare il tracciato del binario di raccordo merci). E’ necessario



## Circolo 7 PD Vicenza “ai Ferrovieri”

l'interramento in galleria artificiale di Via dell'Arsenale tra l'area Ex Lanerossi e il sottovia dell'Arsenale, in modo da mitigare l'inserimento urbanistico della arteria stradale (data la densità della popolazione residente) e permettere la realizzazione in superficie (sopra la galleria artificiale) di un collegamento stradale tra Via Ferreto De Ferreti, Via Rossi e la viabilità di progetto dell'area Ex Lanerossi, viabilità prevista sia nel Piano degli Interventi del Comune di Vicenza, sia nel P.I.R.U.E.A. “Ex Pettinatura Lanerossi”.

8. Si ricollochi l'**area tecnica “A.T. 03” sita all'interno dell'area ex Lanerossi** (Foglio 48, Particella 139), sul sedime dell'ex fabbrica dismessa (previa demolizione dello stabile), in modo da non intaccare e salvaguardare il parco dell'ex fabbrica. Si sposti l'accesso al cantiere e all'area tecnica A.T. 03, da Via Rossi a Via dell'Arsenale e si sposti la viabilità dei mezzi di cantiere usata per collegare la A.T. 03 con il C.B. 01 (oggi prevista in Via Rossi) in Via dell'Arsenale/Viale dell'industria/Viale della Meccanica/Viale del Lavoro, così da ricongiungersi alla viabilità dei mezzi di cantiere che percorrerà la Tangenziale sud, escludendo completamente il quartiere Ferrovieri dalla viabilità dei mezzi di cantiere.
9. Si valuti la possibilità di spostare il **capolinea ovest del filobus** di fronte al parcheggio multipiano della fiera (incrocio Viale della Scienza – Via dell'Oreficeria), in modo da evitare l'abbattimento della struttura con destinazione commerciale denominata “Palakiss” (Foglio 50, Particella 177);
10. Si valuti la creazione di un **parcheggio scambiatore a Ponte Alto**, nell'area compresa tra lo svincolo SR11/Viale del Sole e la prevista fermata ferroviaria “Vicenza fiera”. Questo intervento è previsto nel vigente PUM del Comune di Vicenza. Data la vicinanza di questo parcheggio alla Fiera, al percorso del filobus e alla fermata ferroviaria “Vicenza Fiera”, il parcheggio assumerebbe un importante ruolo d'interscambio tra mezzi pubblici e mezzi privati (a patto che sia servito dal filobus e dal SFMR) e di parcheggio a supporto della Fiera nei giorni di esposizioni, grazie al collegamento ciclopedonale fornito dal nuovo sottopasso ferroviario di Via dell'oreficeria.
11. Si limiti l'accesso del **nuovo sottopasso ferroviario di Via dell'Oreficeria** ai soli mezzi pubblici, pena il completo rifacimento della viabilità della zona Fiera.
12. Si valuti un possibile **prolungamento di Viale Torino** fino alla rotatoria in progetto nell'attuale area FTV, come previsto nel Piano degli Interventi del Comune di Vicenza.
13. Si valuti la possibilità di sostituire il nuovo **sottopasso ciclopedonale di Via Ferreto de Ferreti** con un sovrappasso ciclopedonale, sempre sito in Via Ferreto de Ferreti.
14. Si valuti la costruzione di un **tunnel stradale di fronte alla stazione ferroviaria di Viale Roma**, il quale permetterebbe al traffico veicolare di Via dell'Arsenale e di Viale Venezia di non intercettare il flusso pedonale da e per la stazione e il filobus proveniente da Viale Roma.
15. Si valuti la modifica del percorso della **1° sottotratta del filobus** (dallo svincolo SR11/Viale del Sole alla rotatoria con via Fermi), sostituendola con quella prevista nello studio di fattibilità del 2014. Quest'ultimo percorso, che prevede di mantenere il filobus in affiancamento alla linea ferroviaria dalla nuova fermata ferroviaria “Vicenza Fiera” sino alla rotatoria di Viale Fermi, consente al filobus di non impegnare il traffico svincolo SR11/Viale del Sole,



Circolo 7 PD Vicenza “ai Ferrovieri”

bypassandolo e ricongiungendosi con Viale San Lazzaro a nord dello svincolo. Questo permetterebbe di semplificare l’inserimento del filobus nella viabilità della zona, fornendogli un percorso dedicato, privo di traffico e più corto rispetto a quello presente nel progetto preliminare, servendo al contempo il previsto parcheggio scambiatore di Ponte Alto (vedi punto 5).

16. Si valuti il **passaggio della nuova linea TPL Ovest-Est per viale Milano**, e non per C.so SS. Felice e Fortunato e viale Roma, considerando le difficoltà di passaggio di due linee TPL nella parte di C.so SS Felice e Fortunato prospiciente ai Giardini Salvi, con salvaguardia del senso unico per i veicoli, degli attuali parcheggi e, soprattutto, della pista ciclopedonale; inoltre la modifica del percorso del TPL annullerebbe l’impatto sul traffico di attraversamento Est-Ovest (da viale Venezia a viale Milano / cavalcavia ferroviario di via Maganza / via dell’Arsenale) della svolta a sinistra in fondo a viale Roma, fronte Stazione FS. La fermata F7 della linea Ovest-Est potrebbe trovare posto in viale Milano.
17. Si valuti la reintroduzione della prevista **passerella pedonale di fronte alla Chiesa di San Giorgio**, come già prevista nelle analisi comparative pubblicate nel marzo 2016. Per migliorare l’inserimento paesaggistico dell’opera e rispettare le prescrizioni emesse da ICOMOS (vedi punto 4), si potrebbe prevedere il sovrappasso del Fiume Retrone a raso con gli argini del fiume, mentre il fascio ferroviario sarebbe sottopassato attraverso il prolungamento di uno dei sottopassi di stazione fino all’argine del Fiume Retrone;
18. Si **trasformi (a chiusura dei cantieri) tutta la pista di cantiere posta a sud della stazione centrale in percorso ciclopedonale** (dal ponte sul Fiume Retrone di Via Maganza (inizio della pista di cantiere) sino alla esistente passerella sul Fiume Retrone di Viale Fusinato) e s’istituisca una passerella pedonale che attraversi il Fiume Retrone di fronte alla Chiesa di San Giorgio (vedi Punto 16). Questo percorso fa già parte del percorso ciclabile regionale n° 235 ed è già previsto nel vigente PUM del Comune di Vicenza.

Gli scriventi, fiduciosi in un Vostro attento esame riguardante le osservazioni esposte, per le quali sarà grata una risposta motivata delle decisioni prese, colgono l’occasione per porgere Distinti saluti.

**FIRMATO**  
**Dott.ssa Lorenza Rizzini**

**FIRMATO**  
**Dott. Angelo Tonello**