



COMUNE DI VICENZA

Prot. n.

Vicenza, 8 agosto 2018

AL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali Via
Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA
DGSalvaquardia.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, 183 e 185 del D. Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii..
Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" – 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova".
(Infrastruttura Strategica di Interesse Nazionale secondo l'art. 1 della Legge del 21/12/2001 n. 443 – Legge Obiettivo, CUP J41E910000009)
Proponente: R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A..
RIPUBBLICAZIONE – AVVISO AL PUBBLICO DELL'11.7.2018

OSSERVAZIONI COMUNE DI VICENZA

- 1 -



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

Il Comune di Vicenza,

- Premesso che in data 24.11.2017 con PGN 160253 il Comune di Vicenza ha trasmesso al MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE le proprie osservazioni in merito alla procedura in oggetto che vengono riconfermate in toto;
- Viste le osservazioni formulate dal Comune di Vicenza con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 51 del 14 dicembre 2017 avente per oggetto: "Infrastruttura Strategica di interesse nazionale ex art. 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443 – Legge Obiettivo. Tratta AV/AC Verona – Padova. Progetto preliminare del 2° lotto funzionale "Attraversamento di Vicenza". Espressione parere in Conferenza di Servizi ex artt. 165 e 168 del D.Lgs 163/2006";
- Visto l'Avviso al pubblico pubblicato in data 11 luglio 2018 sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS – VIA;
- Vista la documentazione integrativa pubblicata sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare al seguente indirizzo:
<http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/33/2985?Testo=&RaggruppamentoID=132#form-cercaDocumentazione> ;

Il Comune di Vicenza ritiene necessario formulare le seguenti osservazioni:

IN MERITO AL "QUESITO 1"

Nel progetto viene prevista la realizzazione della cassa di espansione sul torrente Onte (Comune di Sovizzo). Visto che l'area prevista per la cassa in relazione al progetto in istruttoria risulta essere inferiore rispetto a quella verificata dalla Regione Veneto e presentata nel Progetto Preliminare del 2004, si ritiene necessario un approfondimento progettuale su come l'area della cassa prevista dalla Regione, determinata sulla base di studi effettuati, possa in seguito integrarsi con quella proposta con il presente progetto. Valutare, inoltre, la possibilità di realizzare l'intera cassa di espansione, a seguito di un confronto con la Regione, come misura di compensazione ambientale.

Si prende atto di quanto riportato nel riscontro alle richieste di integrazione di cui all'elaborato "Integrazioni del 05/06/2018 - Integrazioni richieste dalla Commissione Tecnica di Verifica Dell'impatto Ambientale - VIA e VAS" e nello specifico della scelta di prevedere una cassa di espansione in derivazione in sinistra idraulica che secondo quanto sostenuto non dovrebbe determinare criticità con la configurazione prevista dalla Regione del Veneto.

Si chiede pertanto che sia realizzata, eventualmente in accordo con la Regione del Veneto, l'intera cassa di espansione al fine della sicurezza idraulica delle aree interessate dalle opere in progetto.

Si riconferma quanto già espresso nell'osservazione formulata dal Comune di Vicenza (PGN 160253 del 24.11.2017) e nello specifico si chiede di garantire un aumento della sicurezza idraulica nelle porzioni di

- 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

territorio interessate dalla progettazione, in particolare nella zona di Vicenza Ovest, e 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.

IN MERITO AL "QUESITO 2"

Si ritiene necessario verificare ed eventualmente aggiornare i dati e le informazioni cartografiche utilizzati per l'analisi idrologica-idraulica dell'area (massimi annuali di precipitazione, idrogrammi di riferimento, rilievi topografici, condizioni al contorno, ecc.) in cui si inseriscono il progetto ferroviario, i diversi progetti stradali nonché il progetto della nuova linea TPL e nello sviluppo del modello di calcolo bidimensionale adottato, in modo tale da avere una caratterizzazione dell'area più dettagliata in linea con la pianificazione e programmazione degli Enti competenti in materia (Autorità di Distretto Idrografico, Regione, Enti Locali), attualmente vigente sul territorio in cui si inseriscono le opere ferroviarie e stradali. I risultati dovranno essere utilizzati per i dimensionamenti e verifiche idrauliche delle infrastrutture necessarie per superare le interferenze opera – ambiente idrico superficiale.

Si prende atto delle precisazioni riportate nell'elaborato "Integrazioni del 05/06/2018 - Integrazioni richieste dalla Commissione Tecnica di Verifica Dell'impatto Ambientale - VIA e VAS".

IN MERITO AL "QUESITO 3"

3a) Si ritiene necessario dettagliare, approfondire e integrare il dimensionamento e le verifiche idrauliche di tutte le infrastrutture previste per superare le interferenze con i corpi idrici superficiali impattati (ponti, tombini, deviazioni, sistemazioni ecc) non solo dal tracciato ferroviario ma anche dagli interventi stradali in progetto (evidenziando ad esempio, i franchi di sicurezza, il grado di riempimento, ecc.).

3b) In tale ambito, inoltre, considerati i risultati della simulazione idraulica eseguita e che tali risultati risultano essere condizionati anche da altri progetti previsti da pianificazioni e/o programmazioni presenti sul territorio (ad esempio gli interventi della Regione Veneto), si ritiene fondamentale chiarire tale aspetto, ovvero come si coordinano sullo stesso territorio gli interventi previsti da diversi progetti, pianificazioni e/o programmazioni, dettagliando maggiormente gli scenari previsti ed in particolar modo quello scelto.

3c) In particolare, non risulta chiaro, per quanto riguarda la cassa di espansione sul torrente Onte, come il dimensionamento previsto dal progetto oggetto di studio si mette in relazione con quello previsto dalla Regione Veneto che prevede una cassa di espansione di dimensioni maggiore per la messa in sicurezza idraulica l'area di Vicenza. Di seguito si riporta uno stralcio delle informazioni della Direzione Difesa del Suolo della Regione Veneto inerenti lo stato dell'arte al 10 gennaio 2018 dei bacini di laminazione delle piene, per l'intervento previsto sul Torrente Onte.

3d) Inoltre, nella "Relazione generale – volume 2, pag. 82" dello Studio di Impatto Ambientale, si fa riferimento al progetto di realizzazione dello Scolmatore Retrone "che determina un'importante modificazione nell'idraulica del fiume Retrone stesso". A tal riguardo, si ritiene necessario chiarire come tale progetto influenza le scelte progettuali in merito agli interventi atti a mitigare il rischio idraulico dell'area.

- 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

Viste le richieste formulate dalla Commissione VIA si chiede che le stesse, al fine di consentire al Comune di valutarle e alla Commissione VIA di esprimersi sul merito fin dalla fase di progettazione preliminare, vengano ottemperate.

Solo in subordine, qualora si ritenesse che le integrazioni richieste siano fornite in fase di redazione del progetto definitivo, si chiedono le opportune garanzie affinché gli sviluppi progettuali successivi prevedano gli approfondimenti richiesti.

IN MERITO AL "QUESITO 4"

Considerato che "il progetto prevede delle variazioni plano-altimetriche del tracciato ferroviario esistente e l'attraversamento in ambito urbano con conseguenti importanti interventi di risoluzione delle interferenze con la viabilità esistente per il ripristino della continuità stradale e ciclo-pedonale", si ritiene che debbano essere forniti maggiori approfondimenti sugli impatti che tali variazioni e modifiche hanno sulla circolazione delle acque meteoriche. In particolare, si ritiene che dovrà essere eseguito il dimensionamento e la verifica di tutte le strutture previste per la raccolta e l'allontanamento delle acque meteoriche sia per il tracciato ferroviario che per gli interventi stradali connessi, oltre l'individuazione dei recapiti finali di queste acque. Per quest'ultimo punto, dovrà essere valutata l'esigenza di punti di eventuali punti di campionamento per il rispetto dei limiti allo scarico previsti dalla normativa di settore vigente.

Viste le richieste formulate dalla Commissione VIA si chiede che le stesse, al fine di consentire al Comune di valutarle e alla Commissione VIA di esprimersi sul merito fin dalla fase di progettazione preliminare, vengano ottemperate.

Solo in subordine, qualora si ritenesse che le integrazioni richieste siano fornite in fase di redazione del progetto definitivo, si chiedono le opportune garanzie affinché gli sviluppi progettuali successivi prevedano gli approfondimenti richiesti.

IN MERITO AL "QUESITO 5"

Per quanto riguarda i cantieri individuati si ritiene fondamentale valutare la loro collocazione anche in funzione della pericolosità idraulica e, se necessario, prevedere eventuali misure di mitigazione. In tale ambito si suggerisce di fornire una cartografia a scala più di dettaglio rispetto a quella presentata, in modo tale da approfondire le caratteristiche delle aree in cui sono previsti i singoli cantieri.

Si prende atto di quanto riscontrato da RFI.

In zona Ponte Alto il PAI, come già segnalato, individua una zona di criticità idraulica in corrispondenza del tratto tombinato della roggia Dioma.

Occorrerà pertanto prevedere gli approfondimenti idraulici ed eventuali provvedimenti che limitino la criticità.





COMUNE DI VICENZA

IN MERITO AL "QUESITO 6"

Nel documento di Studio di Impatto Ambientale (SIA) - Relazione generale - Volume 2, luglio 2017 elenca le normative nazionali di riferimento. Si ritiene opportuno tenere in considerazione anche le seguenti normative di settore:

- *Decreto Ministeriale 8 novembre 2010, n. 260: "Regolamento recante i criteri tecnici per la classificazione dello stato dei corpi idrici superficiali, per la modifica delle norme tecniche del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, predisposto ai sensi dell'articolo 75, comma 3, del medesimo decreto legislativo".*
- *Decreto Legislativo 13 ottobre 2015, n. 172: "Attuazione della direttiva 2013/39/UE, che modifica le direttive 2000/60/CE per quanto riguarda le sostanze prioritarie nel settore della politica delle acque".*

Si prende atto di quanto riscontrato da RFI.

IN MERITO AL "QUESITO 7"

Nella sezione "Qualità delle acque superficiali a pagina 85 riporta il calcolo dell'indice LIM (Livello di Inquinamento dai Macrodescrittori). Si ritiene necessario tenere ora presente quanto previsto dal DM 260/2010 per il calcolo del LIMeco (Livello di Inquinamento dai Macrodescrittori per lo stato ecologico).

Viste le richieste formulate dalla Commissione VIA si chiede che le stesse, al fine di consentire al Comune di valutarle e alla Commissione VIA di esprimersi sul merito fin dalla fase di progettazione preliminare, vengano ottemperate.

Solo in subordine, qualora si ritenesse che le integrazioni richieste siano fornite in fase di redazione del progetto definitivo, si chiedono le opportune garanzie affinché gli sviluppi progettuali successivi prevedano gli approfondimenti richiesti.

IN MERITO AL "QUESITO 8"

Si ritiene necessario che il monitoraggio PO sia effettuato anche dopo l'esercizio della linea, con la tempistica e le modalità indicate nel DM 260/2010 per quanto riguarda il monitoraggio dello stato ecologico e chimico delle acque superficiali e con quanto previsto alla sezione 6.2.1.4 - Frequenza e durata dei monitoraggi- del documento del MATTM inerente le "Linee guida per la predisposizione del progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedura VIA", - Rev. 1 del 17/06/2015- Indirizzi metodologici: Ambiente idrico.

Viste le richieste formulate dalla Commissione VIA si chiede che vengano fornite opportune garanzie affinché gli sviluppi progettuali successivi prevedano gli approfondimenti richiesti.





COMUNE DI VICENZA

IN MERITO AL "QUESITO 9"

Dalla documentazione analizzata il monitoraggio AO e PO su ciascun corso d'acqua si eseguirà solo sulla sezione di valle rispetto al tracciato. Si ritiene invece necessario che il monitoraggio AO e PO sia effettuato sia a monte che a valle.

Viste le richieste formulate dalla Commissione VIA si chiede che vengano fornite opportune garanzie affinché gli sviluppi progettuali successivi prevedano gli approfondimenti richiesti.

IN MERITO AL "QUESITO 10"

In relazione alle metodologie di campionamento della Rel SIA vol 2, si ritiene opportuno al riguardo tenere presente anche il Manuale Ispra 111/2014 per quanto riguarda i metodi biologici di campionamento per le acque superficiali interne e in generale, per il monitoraggio delle sostanze prioritarie secondo il D.Lgs. 172/2015, la Linea Guida Ispra 143/2016.

Si prende atto delle richieste formulate dalla Commissione VIA sulla metodologia e esecuzione dei monitoraggi.

IN MERITO AL "QUESITO 11"

Si ritiene opportuno indicare nella tavola 2/2 del reticolo idrografico anche la localizzazione del Fosso Cordaro e della Roggia Dioma.

Si prende atto delle integrazioni prodotte da RFI.

IN MERITO AL "QUESITO 12"

Integrare con una tavola la localizzazione dei punti di campionamento delle acque superficiali in corrispondenza dei corsi d'acqua Dioma e Retrone.

Viste le richieste formulate dalla Commissione VIA si chiede che vengano fornite opportune garanzie affinché gli sviluppi progettuali successivi prevedano gli approfondimenti richiesti.

IN MERITO AL "QUESITO 13"

Si ritiene essenziale nella successiva fase progettuale integrare le informazioni e gli elaborati relativi all'idrogeologia del S.I.A., fornendo un'apposita cartografia idrogeologica di dettaglio per l'area d'interesse, corredata da una specifica relazione idrogeologica e da un numero adeguato di sezioni litologiche e di sezioni idrogeologiche, che consentano una ricostruzione attendibile delle caratteristiche litostratigrafiche e

- 6 -



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

idrodinamiche dei terreni attraversati, la geometria degli acquiferi superficiali e profondi e una migliore definizione del limite tra l'acquifero superficiale e quello profondo, al fine di una più corretta individuazione degli interventi di mitigazione dei rischi e degli impatti attesi sulla risorsa idrica sotterranea durante le operazioni di cantiere.

Viste le richieste formulate dalla Commissione VIA si chiede che vengano fornite opportune garanzie affinché gli sviluppi progettuali successivi prevedano gli approfondimenti richiesti.

IN MERITO AL "QUESITO 14"

Nelle tratte all'aperto in aree sensibili a elevata vulnerabilità idraulica per la presenza di terreni permeabili, sede di acquiferi con livello della falda freatica che si attesta a pochi metri di profondità dal p.c., dove sono previste le principali opere d'arte e/o modifiche al tracciato (rettificazione, cavalcaferrovia, viadotti, elettrificazione ecc.) sono possibili alterazioni del livello piezometrico e della qualità delle acque di falda dovuti alle attività di cantiere per la realizzazione delle opere. Per tali motivi, anche se il potenziale impatto atteso sulla componente ambientale dalle opere in progetto sarà prevenuto mediante l'adozione di adeguate pratiche gestionale e di misure di protezione e prevenzione di tali rischi, si ritiene necessario:

- a. porre particolare attenzione, laddove sono previste attività di perforazione e di esecuzione di fondazioni profonde delle spalle dei cavalcaferrovia o di altre opere d'arte, nel prevenire il possibile rischio di diffusione di sostanze pericolose veicolate dai fluidi di perforazione e di conseguente contaminazione delle componenti ambientali acque sotterranee/suolo e sottosuolo;*
- b. prevedere misure per evitare che l'utilizzo dei fanghi di perforazione in corrispondenza di terreni a granulometria più grossolana possano alterare la trasmissività dei terreni.*

Viste le richieste formulate dalla Commissione VIA si chiede che vengano fornite opportune garanzie affinché gli sviluppi progettuali successivi prevedano gli approfondimenti richiesti.

IN MERITO AL "QUESITO 15"

Le attività di cantiere e, in minor misura, anche la fase d'esercizio, possono arrecare impatti negativi sulla qualità fisico-chimiche e biologiche delle acque di falda, legate principalmente allo sversamento di sostanze inquinanti e/o all'infiltrazione nei terreni permeabili sensibili di acque meteoriche, provenienti dai rilevati stradali dei cavalcaferrovia e, anche, possibili dai rilevati ferroviari in fase d'esercizio, dalle aree di cantiere e, anche dai fluidi di perforazione. Al fine, quindi, di tutelare la qualità della risorsa idrica, sia superficiale sia sotterranea e del suolo e sottosuolo, si ritiene necessario:

- a. porre particolare attenzione alla predisposizione e messa in atto di un adeguato Piano di Gestione Ambientale, esposto in uno specifico elaborato con allegate planimetrie, che descriva le attività gestionali ed organizzative nonché le attività operative dell'insieme delle operazioni di monitoraggio nelle aree dei cantieri per quanto riguardano le interazioni delle opere e delle attività lavorative sulla componente ambientale acque sotterranee, acque superficiale e suolo e sottosuolo e i possibili impatti e le azioni da attuare in caso di emergenza;*

- 7 -



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

- b. *sempre in merito alla tutela delle acque (sia superficiali sia sotterranee) e del suolo e sottosuolo, i cantieri come anche eventuali aree di deposito di sostanze pericolose per l'ambiente e la salute dovranno essere dotati di idonei sistemi tecnologici e di adeguate procedure di pronto intervento per fare fronte al verificarsi di un'emergenza;*
- c. *con riferimento alla gestione delle acque di cantiere e ai sistemi di raccolta e smaltimento delle acque di piattaforma ferroviaria e stradale, si richiede di approfondire le modalità di gestione, raccolta e allontanamento degli scarichi idrici nei cantieri e delle acque di piattaforma stradale e ferroviaria, descritte nel SIA, indicando su apposita planimetria, a scala adeguata, il sistema di raccolta e allontanamento delle acque, l'ubicazione degli impianti di depurazione e trattamento, e la localizzazione dei punti di scarico nei corpi recettori finali.*

Viste le richieste formulate dalla Commissione VIA si chiede che vengano fornite opportune garanzie affinché gli sviluppi progettuali successivi prevedano gli approfondimenti richiesti.

Si riconferma quanto già espresso nell'osservazione formulata dal Comune di Vicenza (PGN 160253 del 24.11.2017) e nello specifico:

- 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.

IN MERITO AL "QUESITO 16"

Accertare l'eventuale presenza di punti d'acqua (pozzi, sorgenti, fontanili) prossimi al tracciato in progetto o a valle dei cantieri, utilizzati per uso potabile potenzialmente impattati e le possibili interferenze delle attività del progetto e nel caso, valutare le misure e le azioni da adottare per la protezione della risorsa idrica.

Si prende atto delle integrazioni prodotte da RFI.

IN MERITO AL "QUESITO 17"

Con riferimento al progetto di monitoraggio della componente ambientale "Acque Sotterranee", sinteticamente esposto nella relazione del QRA del SIA, integrare:

- a. *Per quanto riguarda il monitoraggio della risorsa idrica, in corso d'opera, in esercizio e dopo la dismissione dell'opera, predisporre uno specifico allegato tecnico che comprenda sia il sistema di monitoraggio qualitativo/quantitativo sia il sistema di gestione delle acque di piattaforma, acque di scarico, acque reflue, ecc. e le misure di mitigazione dei possibili impatti dovuti alle attività di cantiere e d'esercizio sinteticamente descritte nel SIA.*
- b. *Inoltre, il sistema di monitoraggio definitivo da mettere a punto dovrà recepire sia le eventuali indicazioni, prescrizioni CIPE sia le ulteriori osservazioni fatte dagli Enti competenti (quali ARPAV, AdB, Comunità locali)*

- 8 -



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

nelle relazioni d'istruttoria e nelle riunioni tecniche, sia per le attività di monitoraggio AO che in quelle CO e PO, riportando in maniera più dettagliata:

gli scopi specifici del monitoraggio, i criteri seguiti per la selezione dei punti di monitoraggio, definiti di concerto con gli Enti competenti, i parametri chimico – fisici, da misurare in sito, i prelievi di campioni per analisi di laboratorio, la frequenza di monitoraggio, il set dei parametri oggetto dei controlli (elencati in tabella), e, infine, le modalità di restituzione dei dati.

Viste le richieste formulate dalla Commissione VIA si chiede che vengano fornite opportune garanzie affinché gli sviluppi progettuali successivi prevedano gli approfondimenti richiesti.

IN MERITO AL “QUESITO 18”

Data la rilevanza dell'opera, si ritiene necessario che il modello geologico, geotecnico, come anche quello idrogeologico, di riferimento sia continuamente aggiornato e verificato in base ai risultati delle specifiche indagini che dovranno essere programmate ed effettuate nelle fasi successive della progettazione secondo i dettami del D.M. 14/01/2008, per le analisi di tipo geotecnico/geomeccanico e idrogeologico, per le analisi sismiche per i siti interessati da opere e infrastrutture all'aperto e per le verifiche di progetto.

Viste le richieste formulate dalla Commissione VIA si chiede che vengano fornite opportune garanzie affinché gli sviluppi progettuali successivi prevedano gli approfondimenti richiesti.

IN MERITO AL “QUESITO 19”

Con riferimento alla caratterizzazione sismica e alla pericolosità sismica delle aree interessate dalle opere in progetto:

- a. la classificazione dei suoli dal punto di vista della risposta sismica deve essere basata sui dati delle prove sismiche (quali prospezioni sismiche di tipo MASW) atte a determinare direttamente il parametro Vs30, come previsto dal D.M. 14.1.2008, e la determinazione della categoria sismica di sottosuolo, unitamente alle informazioni litostratigrafiche, fornite dalle osservazioni e rilievi geologici di superficie e dalle stratigrafie ricavate dalle indagini dirette e/o da indagini eseguiti in altri settori vicini in terreni comparabili con quelli del sito investigato*
- b. per quanto riguarda i possibili fenomeni di liquefazione e/o di fenomeni di cedimenti differenziali, si ritiene necessario che si conduca uno studio più approfondito per la valutazione delle condizioni di stabilità nei confronti della liquefazione per il settore interessato dal tracciato e per le aree dei cantieri da riportare in una specifica Relazione del Rischio Sismico con annessa cartografia del rischio sismico (redatta in scala 1.25.000) e con l'elaborazione di cartografie di dettaglio (scala minima 1:10.000) redatte secondo gli “Indirizzi e criteri per la microzonazione sismica” (ICMS) approvati il 13 novembre 2008 dalla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, e dai successivi aggiornamenti.*

Viste le richieste formulate dalla Commissione VIA si chiede che vengano fornite opportune garanzie affinché gli sviluppi progettuali successivi prevedano gli approfondimenti richiesti.





COMUNE DI VICENZA

IN MERITO AL "QUESITO 20"

I monitoraggi geotecnici vengano considerati in modo univoco e trattati alla pari dei monitoraggi di tipo ambientale, come sistema di archiviazione, pubblicazione e controllo; a tal proposito si ritiene opportuno la redazione di uno specifico documento sul sistema di raccolta e archiviazione dei dati geotecnici e sulla distribuzione, utilizzo, pubblicazione e trattamento dei dati derivanti dai monitoraggi geotecnici (sistema informativo di gestione dati dei monitoraggi geologico – tecnici, con esempi delle schede e dei grafici di output per le indagini proposte).

Viste le richieste formulate dalla Commissione VIA si chiede che vengano fornite opportune garanzie affinché gli sviluppi progettuali successivi prevedano gli approfondimenti richiesti.

IN MERITO AL "QUESITO 21"

In fase di costruzione delle opere i potenziali impatti sul suolo individuati potranno essere legati principalmente alla compattazione causata dai macchinari, al rischio di contaminazione dei terreni per sversamenti accidentali di sostanze e liquidi e al rischio di alterazione delle caratteristiche pedologiche dei suoli derivanti dallo scotico. Si ritiene utile, rispetto a quanto sinteticamente indicato nella documentazione presentata:

- a. approfondire le azioni e gli interventi previste in corso d'opera e in esercizio, per garantire la protezione del terreno asportato e accumulato da fenomeni d'erosione e/o di alterazione qualitativa dei suoli nelle aree di deposito temporaneo e per il ripristino delle condizioni iniziali delle aree;*
- b. approfondire le attività di controllo e monitoraggio pedologico previste nelle varie fasi della realizzazione dell'opera (ante operam, corso d'opera e a fine lavori).*

Viste le richieste formulate dalla Commissione VIA si chiede che le stesse, al fine di consentire al Comune di valutarle e alla Commissione VIA di esprimersi sul merito fin dalla fase di progettazione preliminare, vengano ottemperate.

Solo in subordine, qualora si ritenesse che le integrazioni richieste siano fornite in fase di redazione del progetto definitivo, si chiedono le opportune garanzie affinché gli sviluppi progettuali successivi prevedano gli approfondimenti richiesti.

IN MERITO AL "QUESITO 22"

L'area in questione riveste, quindi, una importanza notevole per un contesto così urbanizzato e necessita di una valutazione maggiore del probabile impatto dell'opera. Si ritiene necessario, pertanto:

- a. effettuare lo screening per i siti Natura 2000 entro un raggio di 5 km dal progetto.*

Si prende atto dell'elaborato IN0100R22RHSA0000002A prodotto da RFI.





COMUNE DI VICENZA

IN MERITO AL "QUESITO 23"

Si ritiene opportuno che, in fase di progettazione definitiva, oltre ai dati puntuali relativi alle principali cause di morte registrate per la Regione Veneto e la Provincia di Vicenza, vengano considerati ed esposti anche i dati puntuali relativi alle principali cause di morte registrate per il comune di Vicenza, direttamente interessato, che nell'elaborato esaminato risultano assenti.

Si prende atto dell'elaborato IN0100R22RHSA0000003A prodotto da RFI.

IN MERITO AL "QUESITO 24"

Dalla documentazione esaminata si evince che non vengono considerati gli eventuali ricettori prossimi ai limiti delle fasce di pertinenza eventualmente impattati dall'infrastruttura ferroviaria in fase di esercizio (Area di influenza - UNI 9884:1997 e UNI 11143-1:2005. Si ritiene, quindi, opportuno che:

- a. in fase di progettazione definitiva, oltre ai dati puntuali relativi alle principali cause di morte registrate per la Regione Veneto e la Provincia di Vicenza, devono essere considerati ed esposti anche i dati puntuali relativi alle principali cause di morte registrate per il comune di Vicenza, direttamente interessato, che nell'elaborato esaminato risultano assenti.*
- b. siano integrati gli elaborati, per l'intero tracciato dell'opera, con l'indicazione e la numerazione di tutti i ricettori, sia quelli ubicati all'interno della fascia di pertinenza sia quelli più prossimi ai limiti delle fasce stesse (per la verifica del rispetto dei valori stabiliti dalla tabella C del DPCM 14.11.1997 – art. 3 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).*

Viste le richieste formulate dalla Commissione VIA si chiede che vengano fornite opportune garanzie affinché gli sviluppi progettuali successivi prevedano gli approfondimenti richiesti.

Si riconferma inoltre quanto già espresso nell'osservazione formulata dal Comune di Vicenza (PGN 160253 del 24.11.2017) nonché nella deliberazione di Consiglio Comunale n. 51 del 14.12.2017 e nello specifico:

- 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.

- 11 -



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 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.
- 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.

IN MERITO AL "QUESITO 25"

Nelle valutazioni in merito alla concorsualità, non si è preso in considerazione la Nota Tecnica ISPRA ("Nota tecnica in merito alle problematiche dei progetti di infrastrutture di trasporto lineari soggetti a VIA relativamente alla presa in considerazione degli aspetti connessi alla concorsualità con altre infrastrutture di trasporto"), già trasmessa al MATTM in data 20/05/2010 (prot. ISPRA Nr. 0017900). Si ritiene opportuno:

- ricalcolare, per ciascuna sorgente (anche nel caso in cui la linea ferroviaria ed un'altra infrastruttura concorrente insistono su fronti opposti di un fabbricato), i valori limite di immissione per i quali si dovranno dimensionare le opere di mitigazione acustica facendo riferimento alla Nota Tecnica ISPRA - "Nota tecnica in merito alle problematiche dei progetti di infrastrutture di trasporto lineari soggetti a VIA relativamente alla presa in considerazione degli aspetti connessi alla concorsualità con altre infrastrutture di trasporto" (che si allega alla presente), già trasmessa al MATTM in data 20/05/2010 (prot. ISPRA nr. 0017900);*
- per tutti i ricettori interessati dalla sovrapposizione di fasce di pertinenza come limite acustico utilizzare il livello soglia dovuto alla concorsualità delle infrastrutture c. valutare le eventuali concorsualità anche in merito al "Riassetto del reticolo viario Comunale" e che vengano redatte apposite mappe che evidenzino le concorsualità rilevate con l'indicazione delle tipologie di infrastrutture interessate. I dati relativi alle fasce di pertinenza ed i rispettivi valori acustici di riferimento, nonché quelli ricalcolati per ciascuna sorgente (sempre come da NOTA Tecnica ISPRA allegata), devono essere descritti e tabellati per ogni ricettore interessato.*

Si prende atto delle controdeduzioni formulate da RFI relativamente al punto a). Viste le richieste formulate dalla Commissione VIA per il punto b) si chiede che le stesse, al fine di consentire al Comune di valutarle e alla Commissione VIA di esprimersi sul merito fin dalla fase di progettazione preliminare, vengano ottemperate. Solo in subordine, qualora si ritenesse che le integrazioni richieste siano fornite in fase di redazione del progetto definitivo, si chiedono le opportune garanzie affinché gli sviluppi progettuali successivi prevedano gli approfondimenti richiesti.

Si riconferma quanto già espresso nell'osservazione formulata dal Comune di Vicenza (PGN 160253 del 24.11.2017) e nello specifico per quanto riguarda la componente "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.

- 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

- 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.
- e per relativamente alla componente "vibrazioni":
- Si ritiene opportuno venga previsto in sede di monitoraggio delle vibrazioni, a campione, l'esecuzione del contraddittorio con ARPAV.

Si ritengono inoltre opportune verifiche del post-operam dell'installazione delle barriere acustiche e in relazione alle numerose abitazioni che affacciano alla linea ferroviaria, si richiede una verifica post-operam, con integrazione/modifica delle mitigazioni quale variante/integrazione al progetto, qualora venissero rilevati dei superamenti dei limiti .

IN MERITO AL "QUESITO 26"

Si ritiene opportuno:

- riportare, per tutte le macchine (mezzi e attrezzature) di cantiere utilizzate e menzionate nella documentazione allegata al progetto, i relativi valori di Potenza Sonora; i dati di input del modello previsionale utilizzato, descritti e tabellati; evidenza della taratura del modello*
- completare gli elaborati inerenti l'impatto acustico in fase di cantiere (per tutti i cantieri fissi e mobili) con l'integrazione della seguente documentazione:*
 - *mappe acustiche ante operam*
 - *mappe acustiche in corso d'opera (rumorosità prodotta dai cantieri lungo il tracciato, fissi e mobili anche se temporanei – ubicazione dei cantieri fissi e aeree d'occupazione)*
 - *mappe acustiche di mitigazione*
 - *mappe con individuazione del percorso dei mezzi pesanti per il trasporto materiali e valutazione dell'incidenza acustica dovuta all'incremento di traffico veicolare su eventuali ricettori presenti anche in zone acustiche diverse da quella del cantiere stesso.*

Le suddette mappe acustiche devono essere prodotte in scala non inferiore a 1:5000 e secondo quanto previsto dalle Norme I.S.O. 1996/1 - I.S.O. 1996/2 - UNI 11143:2005, parte 1 e 3 - UNI 9884:1997 e devono riportare l'indicazione e numerazione dei ricettori interessati.

Le tabelle di output del modello (a seguito di simulazione con modello previsionale) dovranno riportare, per ogni ricettore censito ed interessato dall'attività di cantiere:

- *il livello diurno/notturno previsto dalla normativa*
- *il livello diurno/notturno in fase ante operam*
- *il livello diurno/notturno in fase di cantiere*
- *il livello diurno/notturno in fase di eventuali mitigazioni (con tipologia di intervento)*
- *lo scostamento rispetto ai valori limite di riferimento (DPMC 14.11.1997) riportati per ognuna delle fasi suddette*
- *i valori limiti differenziali di immissione.*

Al fine di un corretto confronto con i limiti vigenti, i valori prodotti dall'attività di cantiere devono essere confrontati con i valori limite di emissione di cui alla Tab. B DPCM 14.11.97; per una valutazione più puntuale

- 13 -



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

ed un corretto confronto con i valori limiti di immissione di cui alla Tab. C del DPCM 14.11.97 (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), deve essere valutato il clima acustico ante operam, considerabile come il contributo di tutte le sorgenti presenti sul territorio, a cui va sommato il contributo specifico del cantiere.

Con riferimento ai valori limite del differenziale di immissione, si sottolinea che lo studio acustico deve essere completato con la valutazione del rispetto dei limiti differenziali (campagna di monitoraggio acustico ante operam e fase di cantiere). La valutazione del livello di immissione e del livello differenziale comporta la determinazione ai ricettori del rumore di fondo (rumore attuale).

Viste le richieste formulate dalla Commissione VIA si chiede che le stesse, al fine di consentire al Comune di valutarle e alla Commissione VIA di esprimersi sul merito fin dalla fase di progettazione preliminare, vengano ottemperate.

Solo in subordine, qualora si ritenesse che le integrazioni richieste siano fornite in fase di redazione del progetto definitivo, si chiedono le opportune garanzie affinché gli sviluppi progettuali successivi prevedano gli approfondimenti richiesti.

IN MERITO AL "QUESITO 27"

Dalla documentazione esaminata in relazione alla fase di cantiere che interessa:

- *il riassetto della rete del reticolo viario Comunale, limitrofo alla ferrovia;*
- *la fase di cantiere che interessa la rumorosità prodotta per l'adeguamento della Cabina TE di Vicenza, nonché quella prodotta per tutti gli altri interventi (adeguamento, modifica e nuova realizzazione), inerenti gli impianti tecnologici a servizio dell'opera;*

si rileva che risulta carente la definizione del clima acustico ante operam e l'impatto acustico in corso d'opera (fase di cantiere), verso i ricettori potenzialmente interessati ed impattati dalla rumorosità prodotta dalle attività dei cantieri nonché dalla rumorosità prodotta dal traffico indotto (mezzi pesanti). Si ritiene quindi opportuno:

- a. *riportare, per tutte le macchine (mezzi e attrezzature) di cantiere utilizzate e menzionate nella documentazione allegata al progetto, i relativi valori di Potenza Sonora; i dati di input del modello previsionale utilizzato, descritti e tabellati; evidenza della taratura del modello*
- b. *completare gli elaborati inerenti l'impatto acustico in fase di cantiere con l'integrazione della seguente documentazione:*
 - *mappe acustiche ante operam;*
 - *mappe acustiche in corso d'opera (rumorosità prodotta dai cantieri, fissi e mobili anche se temporanei – ubicazione dei cantieri fissi e aeree d'occupazione);*
 - *mappe acustiche di mitigazione;*
 - *mappe con individuazione del percorso dei mezzi pesanti per il trasporto materiali e valutazione dell'incidenza acustica dovuta all'incremento di traffico veicolare su eventuali ricettori presenti anche in zone acustiche diverse da quella del cantiere stesso.*

Le suddette mappe acustiche, devono essere prodotte in scala non inferiore a 1:5000 e secondo quanto previsto dalle Norme I.S.O. 1996/1 - I.S.O. 1996/2 - UNI 11143:2005, parte 1 e 3 - UNI 9884:1997 e devono riportare l'indicazione e numerazione dei ricettori interessati.

- 14 -



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

Le tabelle di output del modello (a seguito di simulazione con modello previsionale) dovranno riportare, per ogni ricettore censito ed interessato dall'attività di cantiere:

- *il livello diurno/notturno previsto dalla normativa*
- *il livello diurno/notturno in fase ante operam*
- *il livello diurno/notturno in fase di cantiere*
- *il livello diurno/notturno in fase di eventuali mitigazioni (con tipologia di intervento)*
- *lo scostamento rispetto ai valori limite di riferimento (DPMC 14.11.1997) riportati per ognuna delle fasi suddette*
- *i valori limiti differenziali di immissione.*

Al fine di un corretto confronto con i limiti vigenti, i valori prodotti dall'attività di cantiere devono essere confrontati con i valori limite di emissione di cui alla Tab. B DPCM 14.11.97; per una valutazione più puntuale ed un corretto confronto con i valori limiti di immissione di cui alla Tab. C del DPCM 14.11.97 (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), deve essere valutato il clima acustico ante operam, considerabile come il contributo di tutte le sorgenti presenti sul territorio, a cui va sommato il contributo specifico del cantiere.

Con riferimento ai valori limite del differenziale di immissione, si sottolinea che lo studio acustico deve essere completato con la valutazione del rispetto dei limiti differenziali (campagna di monitoraggio acustico ante opera e fase di cantiere). La valutazione del livello di immissione e del livello differenziale comporta la determinazione ai ricettori del rumore di fondo (rumore attuale).

Viste le richieste formulate dalla Commissione VIA si chiede che le stesse, al fine di consentire al Comune di valutarle e alla Commissione VIA di esprimersi sul merito fin dalla fase di progettazione preliminare, vengano ottemperate.

Solo in subordine, qualora si ritenesse che le integrazioni richieste siano fornite in fase di redazione del progetto definitivo, si chiedono le opportune garanzie affinché gli sviluppi progettuali successivi prevedano gli approfondimenti richiesti.

IN MERITO AL "QUESITO 28"

Dalla documentazione esaminata, in relazione alla fase di esercizio dell'infrastruttura ferroviaria, si è rilevato che è stato fornito, esclusivamente per lo "Scenario di Medio Periodo":

- *i dati di output del modello di simulazione (livelli in facciata ante e post operam)*
- *Mappe acustiche post opera*
- *Mappe acustiche post mitigazione*

Nelle suddette Mappe acustiche non vengono considerati gli eventuali ricettori prossimi ai limiti delle fasce di pertinenza ed eventualmente impattati dall'infrastruttura ferroviaria in fase di esercizio (Area di influenza - UNI 9884:1997 e UNI 11143-1:2005).

In relazione alla "Fase di Esercizio del tracciato ferroviario", si ritiene opportuno, per tutti e due gli scenari di medio e lungo periodo:

- a. *definire la differenza che intercorre tra lo Scenario a Medio e Lungo Periodo*
- b. *estendere l'area di studio oltre le fasce di pertinenza, non solo per i ricettori sensibili (come dall'art. 4 del DPR 18.11.1998 n. 459), al fine di individuare gli eventuali ricettori prossimi ai limiti delle fasce stesse,*

- 15 -



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

eventualmente impattati dall'infrastruttura in fase di esercizio (Area di influenza - UNI 9884:1997 e UNI 11143-1:2005). I limiti al di fuori delle fasce di pertinenza devono essere confrontati con i limiti delle Zonizzazioni Acustiche dei Comuni interessati dall'opera integrare gli elaborati, per l'intero tracciato dell'opera con l'indicazione e la numerazione di tutti i ricettori, sia quelli ubicati all'interno della fascia di pertinenza sia quelli più prossimi ai limiti delle fasce stesse (per la verifica del rispetto dei valori stabiliti dalla tabella C del DPCM 14.11.1997), sulle seguenti mappe (UNI 11143-3:2005):

- *mappe acustiche ante operam;*
- *mappe acustiche post operam;*
- *mappe acustiche post mitigazione.*

per ogni ricettore siano definiti, in forma tabellare, i limiti di cui al DPR 459/98, i limiti dovuti alla presenza di sorgenti concorsuali, livello diurno/notturno e lo scostamento rispetto ai valori limite di riferimento di ogni fase (ante operam – post operam – post mitigazioni), ivi incluse le mitigazioni (tipologia e consistenza, nonché individuazione dei ricettori da schermare con interventi diretti).

Le suddette mappe di rumorosità, devono essere prodotte in scala non inferiore a 1:5000 e secondo quanto previsto dalle Norme I.S.O. 1996/1 - I.S.O. 1996/2 - UNI 11143:2005, parte 1e 3 - UNI 9884:1997.

In relazione alla fase di post mitigazione (installazione di barriere) si è individuato il superamento dei limiti per:

- *326 ricettori, in relazione allo scenario di Medio Periodo (di cui 173 con superamento dei limiti solo in facciata e 153 con superamento dei limiti in facciata ed interno);*
- *291 ricettori, in relazione allo scenario di Lungo Periodo (di cui 171 con superamento dei limiti solo in facciata e 120 con superamento dei limiti in facciata ed interno).*

Nel primo caso (superamento dei limiti solo in facciata) si è prevista la corresponsione di un indennizzo, mentre per il secondo caso (superamento dei limiti in facciata ed interni) oltre all'indennizzo ha previsto la sostituzione degli infissi e l'installazione di aeratori per il ricambio d'aria. A tal proposito si ritiene opportuno:

d. indicare quali saranno gli interventi di mitigazione che ritiene adottare per i ricettori sensibili localizzati a Vicenza (n. 6 scuole - n. 4 servizi sanitari).

Per i ricettori sensibili impattati è necessario che si attui tutte le mitigazioni ambientali possibili al fine di limitare l'impatto acustico. Si ritiene infatti che l'indennizzo non sia una soluzione adeguata dal punto di vista ambientale per la tipologia di ricettori. Si ritiene in ogni caso opportuno che venga effettuato un monitoraggio interno nella fase di esercizio e post mitigazioni.

In relazione agli interventi diretti, per i quali si ipotizza un abbattimento delle pareti e superficie finestrate pari a 18 dB(A), è opportuno che venga effettuata una campagna di monitoraggio acustico di verifica (ante opera e post mitigazioni), affinché venga garantito il rispetto dei limiti di legge per tutti i ricettori interessati da tali interventi.

Viste le richieste formulate dalla Commissione VIA si chiede che le stesse, al fine di consentire al Comune di valutarle e alla Commissione VIA di esprimersi sul merito fin dalla fase di progettazione preliminare, vengano ottemperate.

Solo in subordine, qualora si ritenesse che le integrazioni richieste siano fornite in fase di redazione del progetto definitivo, si chiedono le opportune garanzie affinché gli sviluppi progettuali successivi prevedano gli approfondimenti richiesti.





COMUNE DI VICENZA

IN MERITO AL “QUESITO 29”

Dalla documentazione esaminata si rileva che non è presente il clima acustico post operam e post mitigazione, verso i ricettori interessati e potenzialmente impattati dalla rumorosità prodotta dal riassetto della rete del reticolo viario limitrofo alla ferrovia. Si ritiene, quindi, opportuno:

a. produrre lo studio completo dell’impatto acustico dovuto al riassetto del reticolo viario Comunale, limitrofo alla ferrovia, con l’individuazione di tutti i ricettori interessati e potenzialmente impattati, al fine di verificare il rispetto dei valori stabiliti dal DPR 142/2004, corredato delle seguenti mappe (UNI 11143-2:2005):

- mappe acustiche ante operam*
- mappe acustiche post operam*
- eventuali mappe acustiche post mitigazione.*

per ogni ricettore siano definiti, in forma tabellare, i limiti di cui al DPR 142/2004, i limiti dovuti all’eventuale presenza di sorgenti concorsuali, livello diurno/notturno e lo scostamento rispetto ai valori limite di riferimento di ogni fase (ante operam – post operam – post mitigazioni), ivi incluse le mitigazioni (tipologia e consistenza, nonché individuazione dei ricettori da schermare con interventi diretti).

Le suddette mappe di rumorosità, devono essere prodotte in scala non inferiore a 1:5000 e secondo quanto previsto dalle Norme I.S.O. 1996/1 - I.S.O. 1996/2 – UNI 11143:2005, parte 1 e 3 - UNI 9884:1997.

Viste le richieste formulate dalla Commissione VIA si chiede che le stesse, al fine di consentire al Comune di valutarle e alla Commissione VIA di esprimersi sul merito fin dalla fase di progettazione preliminare, vengano ottemperate.

Solo in subordine, qualora si ritenesse che le integrazioni richieste siano fornite in fase di redazione del progetto definitivo, si chiedono le opportune garanzie affinché gli sviluppi progettuali successivi prevedano gli approfondimenti richiesti.

IN MERITO AL “QUESITO 30”

Dalla documentazione esaminata si rileva che non è presente l’analisi dell’impatto dovuto alle vibrazioni ante operam ed in corso d’opera (fase di cantiere), su eventuali ricettori potenzialmente impattati e più prossimi alle aree di cantiere per le attività connesse al riassetto del reticolo viario Comunale, limitrofo alla ferrovia e per tutti gli interventi (adeguamento, modifica e nuova realizzazione), inerenti gli impianti tecnologici a servizio dell’opera stessa.

Per quanto riguarda la fase di cantiere (ante operam e corso d’opera), inerente la realizzazione del tracciato ferroviario, si è effettuato uno Studio Previsionale delle Vibrazioni, a seguito di una campagna di rilevamenti eseguita lungo l’attuale linea in esercizio, riferito, esclusivamente, alla valutazione degli effetti sulla popolazione (UNI 9614).

Si ritiene opportuno, in relazione alla “Fase di cantiere” che interessa l’impatto da vibrazioni prodotto per:

- la realizzazione del tracciato ferroviario*
- il riassetto del reticolo viario Comunale, limitrofo alla ferrovia*
- l’adeguamento della Cabina TE di Vicenza, nonché quella prodotta per tutti gli altri interventi (adeguamento, modifica e nuova realizzazione), inerenti gli impianti tecnologici a servizio dell’opera a. integrare lo Studio Previsionale delle Vibrazioni inerenti la fase realizzativa (cantierizzazione) del Tracciato Ferroviario (ante*





COMUNE DI VICENZA

operam e corso d'opera), finalizzato anche alla valutazione degli effetti sugli edifici (UNI 9916), 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:

- Cantiere A.T.02 Ricettori R2522 - R2537
- Cantiere A.T.03 Ricettori R2037 - R2038 - R2039
- Cantiere A.S.02 Ricettori R2222 - R2223 - R2224 - R2225 - R2226 - R2227
R2228-R2229-R2243
- Cantiere A.T.02 Ricettori R2524 - R2538
- Cantiere A.T.03 Ricettore R2036
- Cantiere C.O.04 Ricettore I1002

b. effettuare uno studio della componente Vibrazioni finalizzato alla valutazione degli effetti sugli edifici (UNI 9916), ed anche alla valutazione degli effetti sulla popolazione (UNI 9614), per le attività di cantiere (ante operam e fase di cantiere) connesse al riassetto del reticolo viario limitrofo alla ferrovia e per tutti gli interventi (adeguamento, modifica e nuova realizzazione), inerenti gli impianti tecnologici a servizio dell'opera stessa;

c. effettuare una valutazione di impatto sulle vibrazioni (ante operam, e fase di cantiere) con particolare riferimento ad eventuali ricettori di tipo industriale/artigianale dotati di macchinari di precisione, il cui corretto funzionamento può essere pregiudicato dalle vibrazioni indotte dai convogli.

Lo studio della componente Vibrazioni deve contenere:

- i dati di input del modello previsionale utilizzato, descritti e tabellati
- evidenza della taratura del modello
- i livelli vibratorii stimati dal modello di calcolo previsionale, per la verifica del rispetto dei limiti indicati dalle norme UNI 9614 e UNI 9916
- eventuali interventi di mitigazione.

I risultati, della summenzionata stima previsionale, devono essere riportati in tabelle di sintesi dei ricettori e/o delle aree individuate, la loro tipologia, distanza dal cantiere e, per gli edifici, il numero dei piani e relativa sensibilità alle vibrazioni al fine di verificare il rispetto dei limiti indicati dalle norme tecniche di settore.

d. integrare il Piano di Monitoraggio (ante operam e fase di cantiere), con adeguati rilievi di accelerazione nelle tre direzioni fondamentali e con caratterizzazione in termini di analisi settoriale ed occorrenza temporale secondo le modalità previste dalla Normativa, per la verifica delle modifiche dei livelli vibrazionali presso i ricettori potenzialmente impattati, affinché venga garantito il rispetto dei limiti di legge.

Viste le richieste formulate dalla Commissione VIA si chiede che le stesse, al fine di consentire al Comune di valutarle e alla Commissione VIA di esprimersi sul merito fin dalla fase di progettazione preliminare, vengano ottemperate.

Solo in subordine, qualora si ritenesse che le integrazioni richieste siano fornite in fase di redazione del progetto definitivo, si chiedono le opportune garanzie affinché gli sviluppi progettuali successivi prevedano gli approfondimenti richiesti.

IN MERITO AL "QUESITO 31"

Dalla documentazione esaminata si rileva che non è presente l'analisi dell'impatto dovuto alle vibrazioni post operam (fase di esercizio) su eventuali ricettori potenzialmente impattati dalle Vibrazioni prodotte dal riassetto del reticolo viario limitrofo alla ferrovia e a servizio della stessa.

- 18 -



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

- a. *integrare lo Studio Previsionale delle Vibrazioni inerenti la fase post operam (fase di esercizio) del Tracciato Ferroviario, finalizzato anche alla valutazione degli effetti sugli edifici (UNI 9916)*
- b. *effettuare uno studio della componente Vibrazioni finalizzato alla valutazione degli effetti sugli edifici (UNI 9916), ed anche alla valutazione degli effetti sulla popolazione (UNI 9614), in fase di post operam (Fase di esercizio) per i ricettori interessati e potenzialmente impattati dalla rumorosità prodotta dal riassetto della rete del reticolo viario limitrofo alla ferrovia c. effettuare una valutazione di impatto sulle vibrazioni (fase di esercizio) con particolare riferimento ad eventuali ricettori di tipo industriale-artigianale dotati di macchinari di precisione, il cui corretto funzionamento può essere pregiudicato dalle vibrazioni indotte dai convogli.*

Lo studio della componente Vibrazioni deve contenere:

- *i dati di input del modello previsionale utilizzato, descritti e tabellati;*
- *evidenza della taratura del modello;*
- *i livelli vibratorii stimati dal modello di calcolo previsionale, per la verifica del rispetto dei limiti indicati dalle norme UNI 9614 e UNI 9916;*
- *eventuali interventi di mitigazione.*

I risultati, della summenzionata stima previsionale, devono essere riportati in tabelle di sintesi dei ricettori e/o delle aree individuate, la loro tipologia, distanza dal cantiere e, per gli edifici, il numero dei piani e relativa sensibilità alle vibrazioni al fine di verificare il rispetto dei limiti indicati dalle norme tecniche di settore.

Viste le richieste formulate dalla Commissione VIA si chiede che le stesse, al fine di consentire al Comune di valutarle e alla Commissione VIA di esprimersi sul merito fin dalla fase di progettazione preliminare, vengano ottemperate.

Solo in subordine, qualora si ritenesse che le integrazioni richieste siano fornite in fase di redazione del progetto definitivo, si chiedono le opportune garanzie affinché gli sviluppi progettuali successivi prevedano gli approfondimenti richiesti.

IN MERITO AL "QUESITO 32"

In relazione a quanto riportato nello "Studio degli interventi di mitigazione e Monitoraggio Ambientale", ed alle richieste di integrazione per la componente RUMORE è opportuno che, nelle fasi ante operam, di cantiere, post operam e post mitigazioni, integrare il Piano di Monitoraggio Ambientale, per la verifica dei limiti previsti dalla normativa, con:

a. *campagna di Monitoraggio (ante operam e fase di cantiere), con uno studio acustico per la verifica dei livelli di rumore presso tutti i ricettori a ridosso delle aree dei cantieri (fissi e mobili anche se temporanei) e relativo confronto dei valori prodotti dall'attività di cantiere stessa, con i valori limite di emissione di cui alla Tab. B DPCM 14.11.97; per un corretto confronto con i valori limiti di immissione di cui alla Tab. C del DPCM 14.11.97 deve essere valutato il clima acustico ante opera, considerabile come il contributo di tutte le sorgenti presenti sul territorio, a cui va*

sommato il contributo specifico del cantiere, per:

- *la realizzazione del nuovo tracciato ferroviario;*
- *il riassetto del reticolo viario limitrofo alla ferrovia;*
- *gli interventi (adeguamento, modifica e nuova realizzazione), inerenti gli impianti tecnologici a servizio dell'opera stessa.*

- 19 -



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

Con riferimento ai valori limite del differenziale di immissione, si sottolinea che lo studio acustico deve essere completato con la valutazione del rispetto dei limiti differenziali.

La valutazione del livello di immissione e del livello differenziale comporta la determinazione ai ricettori del rumore di fondo (rumore attuale). Tale studio permette di individuare i potenziali ricettori critici anche al fine della successiva richiesta di autorizzazione in deroga alle Amministrazioni Comunali, che deve essere richiesta dal Proponente nei casi in cui si evidenzia un superamento dei limiti di immissione. In assenza di Zonizzazione Acustica Comunale, il confronto dei limiti deve essere riferito ai valori definiti dall'art. 6 del D.P.C.M. 1/3/1991 e art. 2 del D.M. n. 1444/68.

b. 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, facendo riferimento:

- ai valori limite previsti dal DPR n. 459/1998 per i ricettori ubicati all'interno delle fasce di pertinenza dell'infrastruttura ferroviaria

- ai valori limite previsti dalla Tab. B del DPCM 14.11.97 (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), per i ricettori ubicati all'esterno delle fasce di pertinenza e potenzialmente impattati dell'infrastruttura ferroviaria in esercizio

- ai valori limite previsti dal DPR n. 459/1998 per i ricettori interessati dal riassetto del reticolo viario limitrofo alla ferrovia

- ai valori limite previsti dalla Tab. B del DPCM 14.11.97 (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), per i ricettori ubicati all'esterno delle fasce di pertinenza e potenzialmente impattati dell'infrastruttura stradale in esercizio a seguito del riassetto viario.

In particolare è necessario che in fase di post operam e post mitigazione (fase di esercizio), per il Medio e Lungo Periodo, venga effettuata una campagna di monitoraggio acustico di verifica affinché venga garantito:

- il rispetto dei limiti di legge per tutti i ricettori per i quali il Proponente ha prescritto interventi diretti (153 per lo scenario di Medio Periodo e 120 per lo scenario di Lungo Periodo), ipotizzando un abbattimento delle pareti e superficie finestrate pari a 18 dB(A);

- il rispetto dei limiti di legge per tutti i ricettori sensibili localizzati a Vicenza (n. 6 scuole - n. 4 servizi sanitari).

Per i ricettori sensibili impattati è necessario che il Proponente attui tutte le mitigazioni ambientali possibili al fine di limitare l'impatto acustico. Si ritiene infatti che l'indennizzo non sia una soluzione adeguata dal punto di vista ambientale per la tipologia di ricettori. Si ritiene in ogni caso opportuno che venga effettuato un monitoraggio interno nella fase di esercizio e post mitigazioni.

Viste le richieste formulate dalla Commissione VIA si chiede che le stesse, al fine di consentire al Comune di valutarle e alla Commissione VIA di esprimersi sul merito fin dalla fase di progettazione preliminare, vengano ottemperate.

Solo in subordine, qualora si ritenesse che le integrazioni richieste siano fornite in fase di redazione del progetto definitivo, si chiedono le opportune garanzie affinché gli sviluppi progettuali successivi prevedano gli approfondimenti richiesti.

IN MERITO AL "QUESITO 33"

In relazione a quanto riportato nello "Studio degli interventi di mitigazione e Monitoraggio Ambientale" è opportuno, nelle fasi ante operam, fase di cantiere e post operam, integrare il Piano di Monitoraggio Ambientale, per la verifica dei limiti previsti dalla normativa, con:

- 20 -



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

a. 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 secondo le modalità previste dalla Normativa (ISO2631/UNI 9614 e UNI 9916/DIN 4150, parte 3), 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:

- Cantiere A.T.02 Ricettori R2522 - R2537
- Cantiere A.T.03 Ricettori R2037 - R2038 - R2039
- Cantiere A.S.02 Ricettori R2222 - R2223 - R2224 - R2225 - R2226 - R2227
R2228-R2229-R2243
- Cantiere A.T.02 Ricettori R2524 - R2538
- Cantiere A.T.03 Ricettore R2036
- Cantiere C.O.04 Ricettore I1002

b. campagna di monitoraggio (ante operam, fase di cantiere e post operam), con adeguati rilievi di accelerazione nelle tre direzioni fondamentali e con caratterizzazione in termini di analisi settoriale ed occorrenza temporale secondo le modalità previste dalla Normativa (ISO2631/UNI 9614 e UNI 9916/DIN 4150, parte 3), 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 potenzialmente interessati ed impattati dagli:

- interventi inerenti il riassetto del reticolo viario limitrofo alla ferrovia;
- interventi (adeguamento, modifica e nuova realizzazione), inerenti gli impianti tecnologici a servizio dell'opera stessa.

c. eventuale campagna di monitoraggio (ante operam, fase di cantiere e post operam), con adeguati rilievi di accelerazione nelle tre direzioni fondamentali e con caratterizzazione in termini di analisi settoriale ed occorrenza temporale secondo le modalità previste dalla Normativa (ISO2631/UNI 9614 e UNI 9916/DIN 4150, parte 3), per la verifica delle modifiche dei livelli vibrazionali laddove siano presenti ricettori di tipo industriale-artigianale, potenzialmente impattati, dotati di macchinari di precisione, il cui corretto funzionamento può essere pregiudicato dalle vibrazioni indotte dai convogli.

Viste le richieste formulate dalla Commissione VIA si chiede che le stesse, al fine di consentire al Comune di valutarle e alla Commissione VIA di esprimersi sul merito fin dalla fase di progettazione preliminare, vengano ottemperate.

Solo in subordine, qualora si ritenesse che le integrazioni richieste siano fornite in fase di redazione del progetto definitivo, si chiedono le opportune garanzie affinché gli sviluppi progettuali successivi prevedano gli approfondimenti richiesti.





COMUNE DI VICENZA

IN MERITO AL "QUESITO 34"

Si ritiene opportuno precisare che i campi elettromagnetici prodotti dalla linea di trazione a 3 kV c.c durante la fase di esercizio non sono regolamentati da una normativa nazionale ma fanno riferimento ad una precisa normativa internazionale attualmente vigente. In ambito ferroviario infatti vengono generalmente ritenute significative e quindi analizzate le emissioni di campo magnetico nella banda di frequenza 0 Hz-20KHz; per tale scopo non può essere utilizzato il DPCM 8 luglio 2003 "Fissazione dei limiti di esposizione, dei valori di attenzione e degli obiettivi di qualità per la protezione della popolazione dalle esposizioni ai campi elettrici e magnetici alla frequenza di rete (50Hz) generati dagli elettrodotti" e si deve quindi fare riferimento alla Raccomandazione europea "Fissazione dei limiti di esposizione, dei valori di attenzione e degli obiettivi di qualità per la protezione della popolazione dalle esposizioni ai campi elettrici e magnetici alla frequenza di rete (50Hz) generati dagli elettrodotti". Quest'ultima normativa, nella banda in esame, prevede dei livelli di riferimento variabili con la frequenza, mutuandoli dalle linee guida ICNIRP (Commissione Internazionale per la Protezione dalle Radiazioni Non Ionizzanti) del 1998 (che si riferiscono a campi variabili nel tempo con frequenza fino a 300 GHz). L'ICNIRP ha aggiornato negli anni le proprie linee guida tanto per i campi magnetici statici (0 Hz) quanto per i campi elettrici e magnetici variabili nel tempo nella banda 1 Hz-100 kHz. I documenti ICNIRP attualmente vigenti sono i seguenti:

a. Linee guida per la limitazione dell'esposizione ai campi elettrici e magnetici variabili nel tempo ed ai campi elettromagnetici (fino a 300 GHz) [ICNIRP 1998]

b. Linee guida per la limitazione dell'esposizione ai campi magnetici statici [ICNIRP 2009] (che sostituiscono le precedenti linee guida su campi magnetici statici pubblicate sempre dall'ICNIRP nel 1994)

c. Linee guida per la limitazione dell'esposizione ai campi elettrici e magnetici variabili nel tempo (1 Hz-100 KHz) [ICNIRP 2010]

d. pur constatando che gli impianti in progetto rientrano in zone di pertinenza ferroviaria e che non vi sono vincoli territoriali o ambientali che possano generare criticità sulla compatibilità elettromagnetica, ai sensi del D.P.C.M. 8 luglio 2003, relativamente alla linea di trazione a 3 KV c.c., si ritiene necessario dettagliare il contesto normativo che si prende a riferimento, che non appare ben chiaro nei documenti presentati dal Proponente ("Studio Impatto ambientale – Relazione generale 2" rif. IN0100R22RGSA000A002A pag. 311-314, "Relazione generale degli interventi - Trazione elettrica e SSE" rif. IN0100R18ROSE0000001A).

Si chiede che vengano messi in atto accorgimenti atti a impedire esposizioni pericolose alla popolazione.

IN MERITO AL "QUESITO 35"

Nella tav. 6 della Carta dei Vincoli e delle Tutele viene evidenziata la Villa Trissino-Muttoni (Ca' Impenta) ed il suo giardino come Vincolo monumentale ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs 42/2004. Il suddetto edificio e la sua pertinenza sono situati sulla via denominata "Strada della Ca' Impenta", in prossimità dell'area in cui sono previsti interventi sulla viabilità e la localizzazione di cantieri: cantiere operativo 01, Area di Stoccaggio 01 e Cantiere Base 01.

Si prende atto di quanto dimostrato nell'elaborato IN0100R22RHSA0000004A.

- 22 -



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 riconferma quanto già espresso nell'osservazione formulata dal Comune di Vicenza (PGN 160253 del 24.11.2017) e nello specifico si chiede che lo sviluppo piano altimetrico del prolungamento di via Martiri delle Foibe, da strada dei Pizzolati verso est, venga razionalizzato al fine di allontanare l'infrastruttura 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.

IL SINDACO
Francesco Rucco

