

Spettabile Direzione Generale

Come da richiesta telefonica pervenuta nella giornata di ieri si invia, con la presente, la terza di 5tranche coi file in formato PDF (per questioni di capacità del sistema di invio) contenenti le osservazioni di cui all'oggetto, peraltro già inoltrati con precedente nota PEC prot. n. 15205 del 07.08.2018 maritenuti, da codesta Direzione, non leggibili e/o utilizzabili in quanto contenuti su link google drive.

Il numero complessivo dei file che verranno inviati con questa (n. 12 di 31) e, poi, con le successive n. 2 PEC, sarà di **31**.

Distinti saluti.

**TRATTA AV/AC VERONA-PADOVA, SUB TRATTA VICENZA-PADOVA
TRATTO DA VICENZA A GRISIGNANO
OSSERVAZIONI ALLA STUDIO DI FATTIBILITÀ DEL 17.12.2014.**

INDICE

- PREMESSA
- COMPATIBILITA' URBANISTICA
- OSSERVAZIONI FORMALIZZATE DAL COMUNE DI TORRI DI QUARTESOLO
- TRACCIATO AV/AC
- PONTE TESINA
- SOTTOPASSI / SOTTOPASSO DI VIA MARCONI
- STAZIONE/FERMATA DI LERINO
- SOTTOPASSO DI VIA FALCONE
- SOVRAPPASSO DI VIA BORSELLINO
- CANTIERIZZAZIONE
- MITIGAZIONI AMBIENTALI E COMPENSAZIONI PER IL TERRITORIO COMUNALE
 - LAVORAZIONI IN CORRISPONDENZA DEI SOTTOPASSI
 - INVERDIMENTO VERTICALE MURI DI SOSTEGNO
 - ASSETTO IDROGEOLOGICO
 - VIABILITA'
 - BARRIERE FONOASSORBENTI
 - RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA IN CORRISPONDENZA DELLA STAZIONE DI LERINO
- TABELLA RIEPILOGATIVA

PREMESSA

La Commissione Territorio, nel rispetto degli indirizzi deliberati dal Consiglio Comunale del 05.02.2015, supportata ed assistita da consulenti esperti nelle tematiche dell'alta velocità e della relativa cantierizzazione, ha esaminato lo "Studio di fattibilità infrastrutture ferroviarie strategiche definite dalla legge obiettivo n. 443/2001, sub tratta Vicenza – Padova" nonché l'elaborato illustrato dall'ing. De Stavola presentato in Consiglio Comunale ed ha:

- elaborato un documento condiviso di osservazioni e proposte di mitigazione da sottoporre, prima, alla cittadinanza in una pubblica assemblea e, successivamente, al Consiglio Comunale per l'approvazione e il successivo invio alle autorità competenti;
- utilizzato come traccia il documento letto in Consiglio Comunale dal Consigliere Comunale Stefania Frizzo ed è pervenuta all'elaborazione di un suo documento, condiviso dalla Commissione che è il risultato delle valutazioni e proposte dell'intera Commissione.

COMPATIBILITA' URBANISTICA

La Commissione Territorio prende atto che il tracciato in progetto è compatibile dal punto di vista urbanistico in quanto è inserito all'interno del Corridoio individuato con Delibera n. 94 del 29.03.2006 dal CIPE e riportato negli strumenti urbanisti vigenti.

OSSERVAZIONI FORMALIZZATE DAL COMUNE DI TORRI DI QUARTESOLO

La Commissione Territorio condivide le osservazioni formalizzate in data 17.12.2014 e che fanno parte integrante dell'ALLEGATO A delle osservazioni raccolte dalla Provincia di Vicenza e che di seguito vengono riportate:

Osservazioni di valenza generale

- *dovranno essere mantenuti i sottovia esistenti prolungandoli ove necessario ovvero sostituendoli con altri nuovi, aventi idonea o paragonabile funzionalità ai fini dei collegamenti viari che assicurano attualmente e che dovranno continuare ad assicurare;*
- *dovranno essere previste adeguate opere di mitigazione acustica ed ambientale in conformità alle vigenti norme di legge sia per la nuova linea ferroviaria che per quella esistente (spostata od adeguata), nonché per la rete stradale di nuova realizzazione;*

- *dovranno essere mantenuti in esercizio o sostituiti gli attuali sottopassi pedonali ai binari allungandoli in conseguenza delle esigenze di raddoppio della linea; in mancanza di idonei manufatti nelle immediate vicinanze, si prevedano manufatti di sotto o sovrappassaggio per consentire l'agevole raggiungimento delle stazioni e quindi dei treni anche da parte dell'utenza ciclistica senza soluzione di continuità e quindi con idonee rampe di salita e discesa o in alternativa prevedendo idonee e sicure aree di parcheggio per le biciclette sui lati della linea ferroviaria opposti a quelli delle stazioni;*
- *deve essere chiarita la questione inerente l'accessibilità dei sottopassi pedonali di accesso alle banchine anche dai lati della linea ferroviaria opposti alle stazioni così come già avviene regolarmente in molti casi anche nell'ambito di stazioni di altre province (ad es. stazioni di Mestre e Padova).*

Osservazioni del Comune di Torri di Quartesolo

- *si chiede di adottare una particolare attenzione alle fasi di cantiere che potrà comportare la chiusura del sottopasso di via Marconi (km 55+513) per un lungo periodo con elevati disagi per la popolazione; si chiede quindi di adottare opportune soluzioni a tal proposito;*
- *si chiede di risolvere adeguatamente l'interferenza dell'opera con Via del Sottopasso (km 55+025);*
- *si chiede venga comunque mantenuta la continuità della viabilità interpodereale in particolare riguardo agli attraversamenti ai km 55+951 e km 56+304;*
- *si chiede che in corrispondenza del nuovo ponte sul fiume Tesina sia mantenuta la transitabilità ciclopedonale su entrambi gli argini o in adiacenza ad essi.*

La Commissione ritiene utile ribadire quanto prescritto a suo tempo dal CIPE per la tratta intermedia Montebello Vicentino - Vicenza - Grisignano di Zocco ovvero: " ... *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*" in quanto tale ipotesi risulterebbe la meno impattante per il territorio del Comune di Torri di Quartesolo, ma prende altresì atto che tale soluzione è già stata accantonata sia in fase di elaborazione dello studio di fattibilità sia dalle osservazioni del Comune di Vicenza.

TRACCIATO AV/AC

A seguito di un attento esame della documentazione disponibile allegata allo studio di fattibilità della nuova linea AV/AC Milano-Venezia tratta Verona-Padova, nella fattispecie nel passaggio per il Comune di Torri di Quartesolo, la Commissione Territorio propone le seguenti osservazioni, premesso che lo studio di fattibilità prevede la demolizione dei seguenti immobili:

1. Ex casello (n.77): Foglio n. 1 _ mappale 22 _ proprietà FFSS _
2. Ex casello (n.78): Foglio n. 8 _ mappale 31
3. Impianto di sollevamento sottopasso via Marconi (n.79) : proprietà Comunale
4. Proprietà (n.84): Foglio n. 12 _ mappale 8
 - Abitazione al PT
 - Abitazione al PP
5. Proprietà (n.85) : Foglio n. 12 mappale 220
 - Abitazione al PT
 - Abitazione al PP
6. Proprietà : foglio n. 13 mappale 529 (*lo Studio di Fattibilità interessa solo la strada di accesso*)
 - Abitazione al PT
 - Abitazione al PP

Oltre a quelli individuati dallo studio di fattibilità anche i seguenti immobili risultano interessati nel progetto preliminare presentato nel corso del Consiglio comunale in data 05.02.2015 dall'Ing. De Stavola (individuati con retino verde):

- A. Edificio residenziale/produttivo in angolo tra via Cantarana e via Camisana
- B. Edificio produttivo proprietà Zoppelletto (Foglio n. 5 mappale 2)
- C. Condominio A di via Silvio Pellico costituito da n. 8 appartamenti (Foglio n. 13 mappale 438)
- D. Condominio B di via Silvio Pellico costituito da n. 8 appartamenti (Foglio n. 13 mappale 438)

SI OSSERVA

Preso atto che la velocità di progetto è pari a 160 Km/h sia per la LS sia per la AV/AC (cfr. CAP 5 della Relazione Generale), il tracciato – all'altezza del confine comunale di Vicenza - potrebbe, per effetto della nuova realizzazione della linea storica a Nord, essere ulteriormente spostato verso nord in quanto si è in aperta campagna e non vi sarebbero particolari interferenze a riguardo. In tale modo dal sotto attraversamento verso Vicenza il tracciato risulterebbe più regolare.

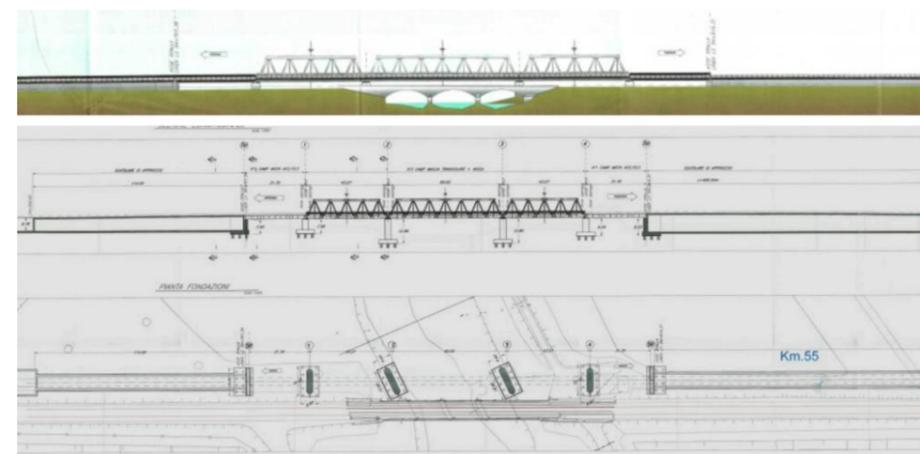
Per effetto di tale ipotesi di spostamento a nord si avrebbero ripercussioni favorevoli anche in direzione Padova poiché si eviterebbero probabilmente i due flessi posti alla PK 56+000 con un più razionale passaggio in corrispondenza della stazione/fermata di Lerino. Superata detta fermata il tracciato potrà essere rivisto, sulla scorta di altre osservazioni che potrebbero pervenire dai comuni limitrofi (Grumolo delle Abbadesse e Grisignano di Zocco).

Per effetto di tali suggerimenti potrebbero essere riviste in diminuzione le demolizioni sopra riportate con conseguente riduzione dei costi di esproprio.

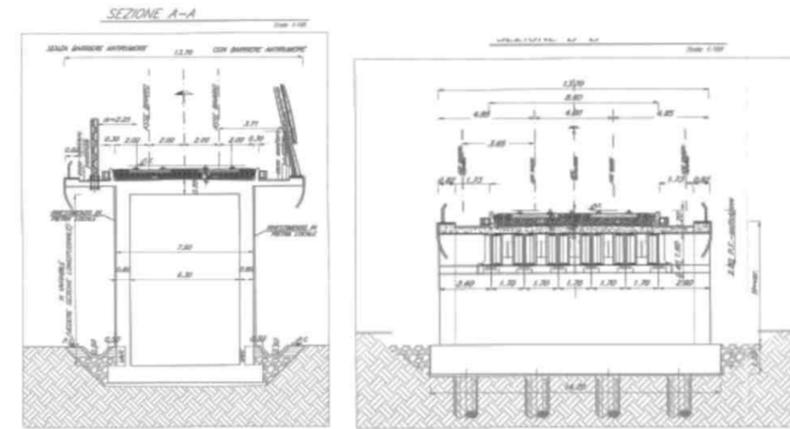
PONTE TESINA

Da quanto è emerso dall'esame dello Studio di Fattibilità, per il nuovo ponte sul Tesina si prevede che il piano del ferro sia + 4.50 metri rispetto al piano del ferro attuale, per la soluzione del problema idraulico di passaggio sul fiume stesso. Appare pertanto poco congruente il mantenimento del ponte attuale in muratura, anche per il fatto che nella relazione generale gli stessi progettisti indicano "...fatta salva l'idoneità statica del manufatto...". Qualora fosse accertato che il manufatto esistente sia da consolidare e/o rinforzare è plausibile, giocoforza, che i ponti da realizzarsi siano due, quello della nuova linea storica e quello della linea AV/AC. La tipologia di ponte prevista dallo studio è, a nostro avviso, molto impattante rispetto al contesto urbano esistente e sarebbe auspicabile l'adozione di soluzioni architettonicamente più compatibili con il territorio. Inoltre, l'inserimento di pile in alveo, in un

contesto critico quale è il fiume Tesina, a meno di rassicurazioni idrauliche opportune per effetto del potenziale innalzamento del flusso idraulico a monte, sarebbe da sostituire con soluzioni mono-campata o con



assenza di pile in alveo. I due scatolari di approccio previsti, a meno di giustificazioni tecniche, non si possono assolutamente accettare vista l'altezza fuori terra stimata di tali opere pari a circa 10 metri rispetto al piano campagna attuale a cui si devono aggiungere le altezze delle barriere fonoassorbenti previste (5 metri ulteriori) per un totale ipotetico di +15 metri circa rispetto al piano campagna attuale.



Sezioni previste dallo studio di fattibilità

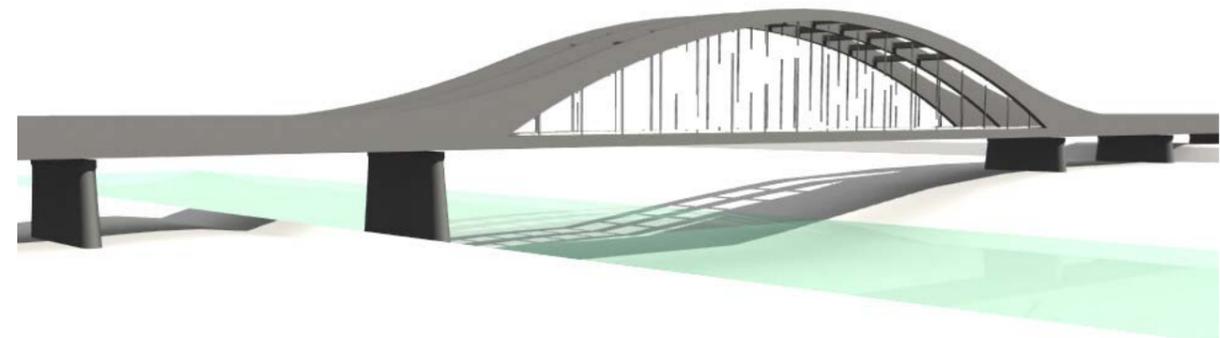
Visto quanto sopra illustrato

SI OSSERVA

che potrebbe essere presa in considerazione una soluzione che valorizzi l'ambito nel quale andrà ad inserirsi conciliando quindi la dovuta funzionalità tecnica con la tipologia architettonica. Tale soluzione potrebbe essere quella di un ponte in acciaio ad arco a via inferiore con due viadottini di approdo, ad ovest (per risolvere l'interferenza con la roggia Caveggiara) e ad est (per risolvere l'interferenza con Via del Sottopasso).

A titolo di esempio le caratteristiche del nuovo ponte potrebbero essere:

- la quota dell'intradosso viene mantenuta uguale e/o minore a quella dello Studio di Fattibilità (abbassandola il più possibile compatibilmente alla quota idraulica sugli argini del Tesina);
- il piano del ferro viene abbassato di circa 1,60 metri rispetto a quella dello Studio di Fattibilità;
- l'assenza di pile in alveo;
- le spalle esterne rispetto a quelle del ponte esistente (maggiore luce della campata centrale)
- l'eliminazione degli scatolari di approccio sostituiti da un viadotto con struttura in acciaio.



La soluzione proposta, in figura, permette di uniformare le forme e le caratteristiche (sia architettoniche sia ambientali) tra l'esistente ed il futuro progetto e garantire una migliore altimetria di tracciato maggiormente compatibile con il sotto attraversamento con la A31 (minore pendenza).

Per quanto riguarda la linea AV/AC, si rimanda a quanto già sottolineato nelle osservazioni sul tracciato, poiché il mantenimento sul ponte attuale della linea, fatte salve le premesse di cui sopra, non permette l'allargamento della piattaforma esistente. A tal proposito, proprio per tale vincolo, anche la nuova LS così come proposta potrebbe essere ulteriormente ottimizzata.

Tali considerazioni sono valide fatte salve le opportune verifiche idrauliche, di assetto del territorio che si rammenta essere classificato P2 ai sensi del P.A.I. vigente e del progetto di un bacino di laminazione in zona Palù a Marola in fase di progettazione definitiva da parte della Regione Veneto.

SOTTOPASSI - SOTTOPASSO SU VIA MARCONI

Dall'esame della documentazione, emergerebbe che la piattaforma ferroviaria esistente, per effetto dei requisiti di AV/AC, dovrebbe essere sensibilmente allargata con conseguente potenziale allargamento della stessa verso Sud, con interferenza sui manufatti esistenti (allungati sia a sud che a nord) e sulla cantierizzazione nei quartieri limitrofi alla zona d'intervento.

In particolare è previsto l'allungamento del sottopasso di Via Marconi mantenendolo nella stessa posizione dell'attuale.

Visto quanto sopra illustrato

SI OSSERVA

che si dovrà dare particolare approfondimento per i sotto attraversamenti esistenti dal momento che, vista la documentazione e la viabilità del Comune, l'interclusione o la chiusura contemporanea degli stessi provocherebbe di fatto il taglio del paese in due durante la fase di costruzione e realizzazione dell'opera.

In particolare per il sottopasso di Via Marconi si potrà procedere con la costruzione di un nuovo manufatto in sede diversa dall'esistente (potrebbe essere quella del vecchio passaggio a livello compatibilmente con gli accessi alle proprietà) così da mantenere la viabilità sull'attuale fino alla completa realizzazione del nuovo. In questo caso l'attuale manufatto potrebbe essere adibito a futuro percorso ciclopedonale di collegamento nord e sud.

STAZIONE/FERMATA DI LERINO E PARCHEGGI A SERVIZIO DEI VIAGGIATORI

Attualmente la Stazione di Lerino riveste un grandissimo interesse per la mobilità ferroviaria a carattere regionale, essendo polo attrattivo per gli studenti, i pendolari e per i viaggiatori in genere provenienti dalle località vicine del territorio dell'est Vicentino. Tali località: Longare, Grumolo delle Abbadesse, Quinto Vicentino, Bolzano Vicentino, parte di Vicenza Est tra cui Bertesina e Bertesinella, attualmente gravitano attorno alla Stazione di Lerino con presenze, tra partenze e arrivi di circa 500-600 viaggiatori/giorno.

La stazione/fermata di Lerino è fortemente coinvolta nelle lavorazioni di adeguamento, lo Studio di Fattibilità presentato non le affronta in maniera dettagliata prova ne sia il mancato disegno della sezione n. 22 proprio in corrispondenza della zona interessata.

Dallo studio di Fattibilità si evince solamente che la LS rimane in sede attuale mentre vi sarà una traslazione a sud della linea AV/AC con conseguente demolizione di alcuni fabbricati, compreso quello d'angolo tra le vie Cantarana e Camisana; inoltre viene completamente compromessa l'attuale pista ciclopedonale promiscua alle pertinenze prospicienti la stessa. La soluzione pertanto occlude l'unico passaggio esistente di collegamento nord-sud ciclopedonale. La traslazione a sud della linea AV/AC riduce inoltre drasticamente le possibilità di parcheggio di sosta prolungata con intasamento del limitrofo quartiere. Infine, la presenza del "muro di sostegno" e delle relative barriere compromettono tutta l'area. Lo Studio di Fattibilità prevede la completa demolizione dell'attuale Stazione di Lerino e il fabbricato produttivo lungo via Camisana (proprietà Zoppelletto) a nord.

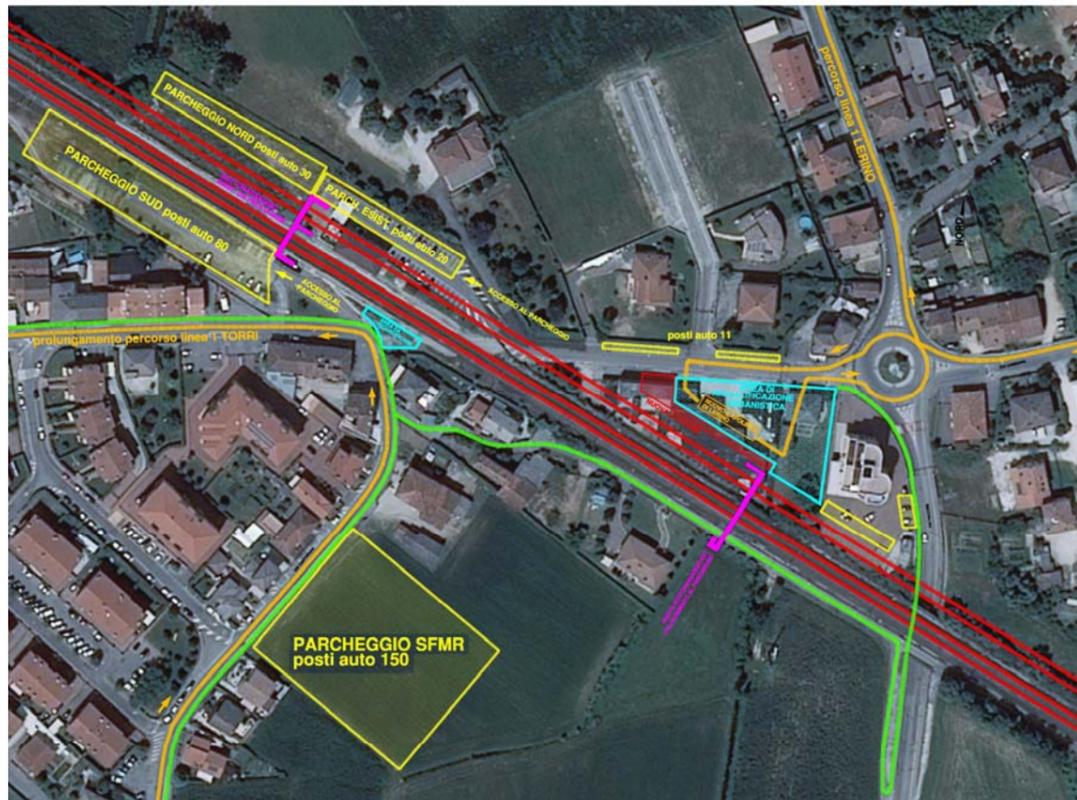
Visto quanto sopra illustrato

SI OSSERVA

Sempre con riferimento a quanto evidenziato in precedenza, per quanto riguarda la stazione di Lerino, si potrebbe pensare ad uno spostamento ad est della stazione/fermata in prossimità dell'attuale sedime dell'edificio già previsto in demolizione (proprietà Zoppelletto) al fine di recuperare ulteriori posti auto a nord e permettere una più razionale intermodalità con le attuali linee autoferrotranviarie di superficie. Visto l'elevato traffico passeggeri che quotidianamente utilizza la stazione/fermata, viene già richiesto che durante le fasi di potenziamento siano analizzate tutte le possibili interferenze tali da garantire in ogni condizione l'esercizio della stessa. Per effetto dell'adeguamento della fermata agli standard ferroviari, un unico passaggio di collegamento fra le banchine sembrerebbe insufficiente per cui si chiede che venga realizzato almeno un altro sottopassaggio (da standard ferroviario le banchine dovrebbero essere adeguate

a 250 metri). Come previsto nel progetto preliminare S.F.M.R. e già individuato dagli gli strumenti urbanistici vigenti (P.A.T.) vi è la possibilità di ampliare l'offerta di sosta prolungata a sud con realizzazione di un parcheggio lungo via Cantarana in prossimità di un esistente fermata del sistema autoferrotranviario di superficie. Inoltre, l'attuale parcheggio a sud (attualmente in comodato d'uso gratuito al Comune di Torri di Quartesolo) potrebbe essere riqualificato e ampliato fino all'attuale sottostazione, mentre il parcheggio a nord (anch'esso in comodato gratuito al Comune di Torri di Quartesolo, potrebbe essere ampliato fino alla roggia Tesinella).

Per meglio comprendere il sistema intermodale si allega il seguente schema



SOTTOPASSO DI VIA FALCONE

Visto e considerato che il sottopasso dovrà essere allungato

SI OSSERVA

che le due piste ciclopedonali dovranno essere mantenute con le stesse caratteristiche delle esistenti, mentre per quanto riguarda le livellette di rampa stradale dovranno essere adeguate in modo da garantire la funzionalità e fruibilità della rotatoria posta a nord presso l'intersezione tra via Falcone e via Camisana.

SOVRAPPASSO DI VIA BORSELLINO

Lo studio di fattibilità non chiarisce l'intervento in corrispondenza del sovrappasso, inoltre si evidenziano alcune incongruenze tra lo studio di fattibilità e lo studio presentato dal tecnico in Consiglio Comunale in data 05.02.2015, in particolare :

- ad ovest, in corrispondenza dei due condomini in via Silvio Pellico (16 appartamenti) lo studio presentato in Consiglio Comunale ne prevede la demolizione mentre ciò non è previsto nello studio di fattibilità;
- ad est, lo studio di fattibilità prevede la demolizione dell'abitazione isolata su via Fornaci (Proprietà Peron) mentre lo studio presentato in Consiglio Comunale non la prevede;
- infine, entrambe le soluzioni prevedono comunque lo spostamento a nord della strada di accesso alla proprietà sopra richiamata (proprietà Peron).

Visto e considerato che il sottopasso dovrà essere allungato

SI OSSERVA

che qualora fosse necessaria la sostituzione di una o più campate del ponte, tale intervento non sia concomitante con l'intervento previsto per il sottopasso di via Falcone. Si chiede la riqualificazione della porzione di strada tra il cavalcavia ferroviario su via Borsellino e la rotatoria con l'intersezione con via Camisana ancorché di proprietà Provinciale.

Si ribadisce che qualsiasi soluzione di linea non debba prevedere nessun abbattimento dei condomini sopra indicati e che le soluzioni tecniche attuabili garantiscano come requisito minimo una distanza non inferiore alla proiezione orizzontale dell'altezza del fabbricato e/o relative pertinenze ferroviarie. Devono in ogni caso essere garantite tutte le tutele normative di riprotezione dalla linea ferroviaria.

Contestualmente si chiede che venga mantenuto inalterato l'accesso all'attività produttiva prospiciente via Camisana (Zoppelletto) posta a nord della linea esistente garantendone comunque la riprotezione.

Per quanto riguarda l'abitazione isolata su via Fornaci (proprietà Peron) si ribadisce che qualsiasi soluzione di linea non deve prevedere nessun abbattimento, ne venga garantita l'accessibilità e tutte le tutele normative di riprotezione dalla linea ferroviaria.

CANTIERIZZAZIONE

Lo studio di fattibilità non affronta il problema della cantierizzazione delle opere.

Si chiede una attenta valutazione in corrispondenza dei quartieri residenziali posti a sud della LS ovvero il Quartiere denominato "I pini" e il Quartiere denominato "Marconi".

Alcune abitazioni, non interessate nella fase di esercizio della linea, potrebbero essere fortemente coinvolte durante l'esecuzione dei lavori, sia per l'accessibilità ai cantieri sia per effetto delle lavorazioni stesse. Inoltre, il passaggio sull'attuale ponte sul fiume Tesina risulterebbe vincolato solamente da Nord e non praticabile da Sud per effetto delle preesistenze edilizie. La maggior criticità si ravvisa in corrispondenza della Stazione di Lerino, la quale sarebbe pesantemente coinvolta dalle lavorazioni sia nel transitorio sia per effetto della soluzione proposta nello Studio di Fattibilità. Dal punto di vista della viabilità interferita, la cantierizzazione coinvolge la maggior parte del tessuto viario Comunale con sostanziali interferenze anche interne ai nuclei abitati che sono prospicienti alla linea ferroviaria, oltre a prevedere il passaggio in corrispondenza del ponte palladiano che si dubita sia accessibile ai mezzi d'opera pesanti previsti e prevedibili in un cantiere di tale portata. Alla luce di quanto espresso nei punti precedenti, per effetto della realizzazione della nuova Linea, diverse criticità sono state sollevate. Dal punto di vista della cantierizzazione e dall'analisi del tracciato è possibile proporre una marginale deviazione planimetrica che consenta una maggior tutela sia del tessuto urbano esistente sia dell'effettiva manutenibilità ed esercizio della linea. Prendendo spunto dal fatto che, se per un complessivo adeguamento per la maggior tutela da rischio idraulico viene rifatto anche l'attuale Ponte sul Tesina, così come previsto dal nuovo ponte della Linea Storica di nuova concezione, in corrispondenza del sedime attuale di piattaforma ferroviaria si dovrebbe realizzare un allargamento del rilevato al fine di raggiungere la nuova quota di livelletta. Da questa semplice osservazione emerge che la soluzione sarebbe invasiva per l'intero abitato del quartiere i Pini e del quartiere Marconi, ovvero i quartieri in destra e sinistra idraulica del Fiume Tesina.

MITIGAZIONI AMBIENTALI E COMPENSAZIONI PER IL TERRITORIO COMUNALE

LAVORAZIONI IN CORRISPONDENZA DEI SOTTOPASSI

Per quanto riguarda le lavorazioni in prossimità dei sottopassi di Via Marconi e Via Falcone, si ritiene che la soluzione debba prevedere la non contemporaneità di intervento, ma la loro fasizzazione temporale in modo tale da garantire il collegamento fra le frazioni di Lerino e Marola con una sola interruzione per

volta.

Per quanto concerne il sottopasso di Via Marconi, una potenziale miglioria potrebbe essere l'affiancamento di una nuova viabilità in sottopasso sfruttando il sedime della preesistente Via Marconi deviata per effetto dell'esecuzione in sottopasso. Tale sottopasso di nuova realizzazione potrebbe essere sede al termine della cantierizzazione di pista ciclopedonale di attraversamento. Per il sottopasso di via Falcone, l'allargamento ed adeguamento è prevedibile con interventi da ambo i lati, ma il vicino cavalcavia ferroviario di Via Fornaci dovrebbe limitare le interferenze durante le lavorazioni.

INVERDIMENTO VERTICALE MURI DI SOSTEGNO

Pur riconoscendo che l'opera in quanto tale sia necessaria e che la stessa debba creare il minor disturbo possibile per la cittadinanza, si richiedono alcune opere compensative minimizzanti gli impatti sul territorio dal passaggio dell'opera. Da una presa visione della documentazione fornita, l'attraversamento scatolare del fiume Tesina nelle rampe di approdo non è accettabile a meno di giustificazione tecnica opportuna. E' consigliabile e richiedibile l'inserimento di opere a minor impatto visivo mediante la realizzazione di dune di mitigazione ambientale, con conseguente riforestazione delle stesse in modo da permettere la realizzazione di porzioni di polmoni verdi cittadini anche nell'ottica dell'obiettivo Torri 2020 che il Comune a suo tempo si è prefisso di raggiungere (diminuzione dell'emissione di CO2, programma che ha già ricevuto riconoscimenti internazionali).

ASSETTO IDROGEOLOGICO

Altra opera di compensazione da richiedersi, viste anche le soluzioni adottate per preservare il rischio idraulico della linea, è la regimentazione di tutte le acque della rete principale e delle reti secondarie. Si ricorda che nell'ambito comunale è prevista la realizzazione di un bacino di laminazione delle piene del fiume Tesina che se realizzato garantirebbe una maggiore sicurezza all'esercizio della Linea stessa. Pertanto, qualora la Regione Veneto non faccia partire immediatamente l'opera, si sollecitano le Ferrovie ed i Progettisti a farsi portavoce della necessaria realizzazione dell'opera al fine di maggior tutela della linea stessa.

VIABILITA'

Sul tema della viabilità interferita, come emerge dallo scenario sopra descritto, il cantiere potrebbe provocare forti squilibri e la rete infrastrutturale esistente non è idonea a sopportare i transiti dei mezzi d'opera previsti e prevedibili. Si ritiene quindi necessario che l'opera debba prevedere il completo ripristino, con eventuale adeguamento e miglioramento, della rete stessa.

BARRIERE FONOASSORBENTI

Sul tema delle barriere fonoassorbenti, la richiesta è relativa all'uso di soluzioni trasparenti o a paramento rinverdibile, non sono accettabili soluzioni che prevedano l'impiego massivo di manufatti in calcestruzzo o acciaio per le altezze indicate. Tra le soluzioni a parete rinverdibile si potrebbero utilizzare terre rinforzate e/o a paramento misto calcestruzzo verde di ampio utilizzo in ambito autostradale.

RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA IN CORRISPONDENZA DELLA STAZIONE DI LERINO

In previsione di uno spostamento ad est della stazione/fermata sull'attuale sedime dell'edificio in demolizione (proprietà Zoppelletto) al fine di recuperare ulteriori posti auto a nord e permettere una più razionale intermodalità con le attuali linee autoferrotranviarie di superficie, si potrebbe ipotizzare un negozio patrimoniale a titolo gratuito a favore del Comune di Torri di Quartesolo.

TABELLA RIASSUNTIVA

ARGOMENTO	STUDIO DI FATTIBILITA' ANALISI DELLE CRITICITA'	OSSERVAZIONI
TRACCIATO AV/AC	Spostamento a sud. Minore linearità del tracciato. Demolizione edifici a sud e nord.	Lo spostamento verso nord evita due flessi e da una maggiore regolarità al tracciato. Di conseguenza si evitano le demolizioni previste dei fabbricati posti a sud.
PONTE SUL TESINA	Tipologia del ponte. Quota del ferro. Pile in alveo. Scatolari d'approccio + 10,00 dal p.c.	Proposta ponte ad arco di minore impatto ambientale e migliore inserimento. Abbassamento della quota d'intradosso del nuovo ponte compatibilmente alle esigenze idrauliche. Diminuzione della quota del ferro in virtù della nuova tipologia del ponte con conseguente diminuzione della pendenza, in particolare verso il sovrappasso dell'Autostrada A31. Eliminazione delle pile in alveo. Sostituzione dello scatolare con viadotti d'approccio in acciaio con scavalco della Roggia Caveggiara ad ovest del Tesina per un maggior inserimento ambientale.

ARGOMENTO	STUDIO DI FATTIBILITA' ANALISI DELLE CRITICITA'	OSSERVAZIONI
SOTTOPASSO VIA MARCONI	Esecuzione dei lavori sui sottopassi. Esecuzione dei lavori per allungamento dell'attuale sottopasso di Via Marconi.	Non contemporaneità dei lavori di allungamento e adeguamento dei sottopassi esistenti. Via Marconi: la costruzione di un manufatto in nuova sede per dare continuità alla viabilità attuale durante tutto il periodo dei lavori senza mai interrompere il collegamento nord - sud del territorio Comunale.
STAZIONE – FERMATA DI LERINO E PARCHEGGI A SERVIZIO DEI VIAGGIATORI	Mancata definizione della futura Fermata di Lerino. Interruzione del servizio viaggiatori. Demolizione dell'attuale Stazione e dei fabbricati a sud e nord della linea. Eliminazione della pista ciclabile (Via Cantarana) di collegamento nord-sud. Diminuzione dei parcheggi. Muro di sostegno con barriere sovrastanti.	Spostamento della nuova Fermata di Lerino ad est dell'attuale, nell'area oggetto di demolizione del fabbricato "Zoppelletto" (area di Riqualificazione Urbanistica). Garantire la continuità del servizio viaggiatori durante tutta la durata dei lavori. Allungamento verso nord del sottopassaggio esistente e costruzione di un nuovo sottopassaggio a servizio della Fermata che metta in comunicazione l'area di Riqualificazione Urbanistica (nord) con l'area parcheggi a sud. Costruzione di nuovi parcheggi adeguati alla ricettività della Fermata sia a nord (area Comunale) che a sud (area individuata dal S.F.M.R). Adeguamento e sistemazione dell'attuale parcheggio a sud fino all'area della sottostazione. Riqualificazione di tutta l'area a sud della linea con inserimento di barriere antirumore possibilmente entro gli attuali confini ferroviari. Nessuna demolizione a sud dell'attuale linea.
SOTTOPASSO VIA FALCONE	Allungamento dell'attuale sottopasso.	Mantenimento delle attuali piste ciclo pedonali. Sistemazione delle rampe, in particolare quella a nord, con mantenimento di una adeguata pendenza per non interferire con l'attuale rotonda tra Via Falcone e Via Camisana.

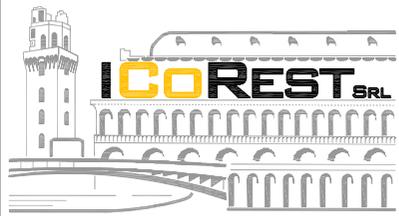
VARGOMENTO	STUDIO DI FATTIBILITA' ANALISI DELLE CRITICITA'	OSSERVAZIONI
SOVRAPPASSO VIA BORSELLINO	Mancata documentazione dell'intervento sul Sovrappasso di Via Borsellino. Incongruenza sulla demolizione dei due Condomini ad ovest del sovrappasso. Incongruenza sulla demolizione del fabbricato "Peron".	Nel caso in cui ci fosse la necessità di sostituire l'impalcato dell'attuale sovrappasso, si dovrà evitare la contemporaneità dei lavori con quelli del sottopasso di via Falcone. Riqualificazione della strada (Via Borsellino) tra il sovrappasso e la rotatoria. Nessuna demolizione dei fabbricati: "Condomini" e proprietà "Peron". Mantenimento dell'accesso all'attività produttiva "Zoppelletto". Riprotezione della linea ferroviaria che nei pressi dei due Condomini dovrà essere ad una distanza minima pari alla proiezione dei fabbricati.
CANTIERIZZAZIONE	Lo studio di fattibilità non affronta il problema della cantierizzazione delle opere	Particolare attenzione per i quartieri I Pini e Marconi e all'altezza della stazione di Lerino. Una marginale deviazione planimetrica consentirebbe una maggior tutela sia del tessuto urbano esistente sia dell'effettiva manutenibilità ed esercizio della linea.
MITIGAZIONE AMBIENTALI E COMPENSAZIONI PER IL TERRITORIO DEL COMUNE DI TORRI DI QUARTESOLO	Lo studio di fattibilità affronta marginalmente il tema delle mitigazioni ambientali e delle compensazioni.	Lavorazioni in corrispondenza dei sottopassi Inverdimento verticale dei muri di sostegno Assetto idrogeologico Viabilità Barriere fonoassorbenti Riqualificazione dell'area in corrispondenza della stazione di Lerino



Comune di
TORRI DI QUARTESOLO
PROVINCIA DI VICENZA

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE
Legge Obiettivo 443/01
TRATTA AV/AC VERONA PADOVA
SUB LOTTO VICENZA GRISIGNANO

OSSERVAZIONI ALLO
STUDIO DI FATTIBILITA'

 <p>ICOREST SRL VIA MATTEOTTI, 26 - 35137 P A D O V A Tel e Fax 049.666097 - info@icorest.com www.icorest.com</p>	
INGEGNERIA CONTROLLI E RESTAURO	
Direttore Tecnico Ing. Franca Gajo	Elaborazione Grafica e Progettuale Geom. Paolo Garghella
Collaborazione Architettonica Strutturale 	Consulenza Specialistica Arch. RENZO FERRARA Via Dante 19 - 33017 TARCENTO (UD) Cannareglio 96/A - 30121 VENEZIA

OSSERVAZIONI ALLO STUDIO DI FATTIBILITA'

Relazione Preliminare

- 01 Planimetria Torri di Quartesolo
- 02 Sistemazione area di Lerino - Prima ipotesi
- 03 Sistemazione area di Lerino - Seconda ipotesi
- 04 Nuova Fermata Lerino
- 05 Tratto condomini - Ditta Zoppelletto
- 06 Schema sezioni in prossimità dei condomini
- 07 Schema sovrappasso Via Borsellino
- 08 Tratto Casa Peron
- 09 Studio pendenza (Ponte Tesina - Autostrada) - Sezioni e Fermata Lerino
- 10 Ipotesi sezioni ferroviarie in allargamento
- 11 Ipotesi barriera antirumore con rivestimento
- P1 Ponte progetto esistente
- P2 Ponte proposta - Prefattibilità
- P3 Ponte proposta - Prefattibilità
- P4 Ponte prospetti - Prefattibilità
- P5 Comparazione sezioni - Prefattibilità
- P6 Rendering del ponte - Prefattibilità
- P7 Viadotti proposta - prefattibilità

Relazione fattibilità nuovo ponte

Bozza Documento Finale Commissione

RELAZIONE PRELIMINARE

PREMESSA

Gli aspetti dello Studio di Fattibilità individuati come criticità sono stati analizzati e per ognuno è stata proposta una alternativa che, salvaguardando la fattibilità dell'opera, tenesse conto delle peculiarità proprie del territorio e del contesto urbano esistenti.

In breve i punti oggetto di osservazione sono:

1. Tracciato TAV
2. Ponte sul fiume Tesina
3. Stazione di Lerino
4. Mitigazioni e compensazioni ambientali anche in fase di cantierizzazione

TRACCIATO TAV

Il tracciato che viene proposto nell'ambito di questo studio prevede di mantenere la nuova linea AV/AC lungo i binari già esistenti e di inserire la nuova strada ferrata a nord di tale percorso salvaguardando così tutto il territorio a sud.

Si è giunti a questa conclusione valutando essenzialmente due aspetti fondamentali vale a dire la funzionalità della stazione di Lerino e l'impatto della nuova linea sul territorio.

La stazione di Lerino è attualmente molto importante essendo riferimento per tutti gli utenti che provengono dai paesi limitrofi a Torri di Quartesolo. E' quindi essenziale mantenerne l'efficienza e per questo si è prevista una sistemazione delle aree adiacenti a quella che sarà la nuova fermata in modo da assicurarne un'agevole accessibilità.

Per i dettagli si rimanda al paragrafo relativo.

La scelta di inserire la nuova linea a nord di quella esistente è stata valutata contestualmente all'impatto che provocherebbe la soluzione alternativa vale a dire la linea Sud (o parzialmente nord-sud).

Le aree a sud sono infatti ampiamente popolate con ampi insediamenti abitativi che per ampia parte del tragitto si trovano praticamente a ridosso della ferrovia stessa. Pur perseguendo quindi la logica della distribuzione equa dei danni, usualmente applicata in opere come questa per cercare di non penalizzare solo una parte dei proprietari logisticamente coinvolti nella realizzazione delle opere, ci si è anche chiesti come salvaguardare il più possibile il territorio e lo stato di fatto. Lo sviluppo della nuova linea parallelo a quella esistente limita già di per sé

l'impatto dell'opera, optare però per l'inserimento tutto a nord consente anche di modificare, solo in alcuni punti ben definiti e distanti tra di loro, l'assetto viabile e abitativo già esistente. Assetto che sarebbe invece largamente compromesso con il tracciato a sud.

In sintesi le opere che caratterizzano questa soluzione sono:

- nuova linea a nord di quella esistente
- mantenimento della linea esistente che manterrà la sua funzionalità per tutto il periodo dei lavori di costruzione della nuova linea
- mantenimento del ponte esistente

Vale sottolineare che la soluzione tutto a nord prevede che in fase di costruzione si possa procedere secondo queste fasi principali:

- mantenimento del passaggio del traffico ferroviario sulla linea esistente nel corso di tutta la realizzazione della nuova linea a sud
- costruzione della nuova fermata di Lerino
- costruzione dell'ultimo tratto in corrispondenza della stazione di Lerino che in questo modo potrà essere mantenuta funzionante fino alla quasi completa conclusione dei lavori
- A conclusione dei lavori sulla nuova linea costruita apertura al traffico ferroviario
- Adeguamento della linea ferrata esistente alle caratteristiche delle linee AV/AC
- Inserimento delle barriere antirumore

Si fa notare infine che nel corso dei lavori le piste di cantiere corrisponderanno sempre, se non per brevi tratti di collegamento alla viabilità esistente, al tracciato ferroviario in costruzione.

PONTE SUL FIUME TESINA

Le criticità individuate nello Studio di Fattibilità per quest'opera riguardano l'aspetto architettonico e la quota del ferro rispetto al piano campagna.

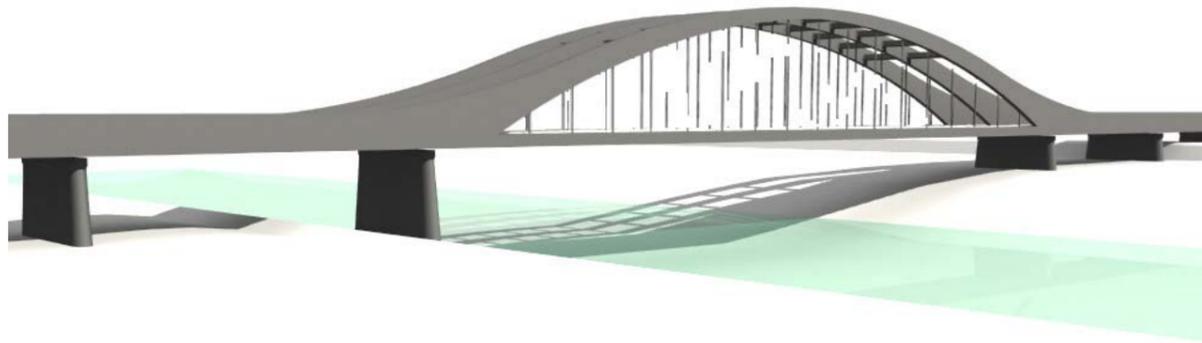
La tipologia proposta nello Studio di Fattibilità riprende le caratteristiche del classico ponte ferroviario chiodato, a via inferiore con struttura reticolare. Non viene quindi valutato l'attuale contesto territoriale caratterizzato dal ponte ferroviario ad archi in muratura.

La nuova struttura già di per sé molto "invadente" nel ridefinire il nuovo profilo della linea ferroviaria risulta ancor più inadeguata dal confronto diretto con il ponte esistente che nelle forme architettoniche proposte, ad arco (tre campate ad arco), e nel materiale utilizzato, in muratura, non "disturba" il paesaggio naturale.

Per questo motivo si è valutata una soluzione che valorizzi l'ambito nel quale andrà ad inserirsi conciliando quindi la dovuta funzionalità tecnica con la tipologia architettonica.

Tale soluzione è quella di un ponte in acciaio ad arco a via inferiore le cui caratteristiche geometriche più importanti sono:

- La quota dell'intradosso viene mantenuta uguale a quella dello Studio di fattibilità
- Il piano del ferro viene abbassato di circa 1,60 metri
- L'assenza di pile in alveo (con campata unica sul fiume Tesina)
- Le spalle esterne rispetto a quelle del ponte esistente
- L'eliminazione degli scatolari di approccio sostituiti da un viadotto



Il confronto tra questa struttura e quella esistente è evidenziato nella tavola allegata che rileva l'ideale continuità tra le due opere caratterizzate entrambe dalla forma ad arco. L'impatto visivo è sicuramente più armonioso e permette quindi una percezione positiva della nuova opera.

Vale inoltre sottolineare che la quota inferiore del piano del ferro ha conseguenze anche sul resto del tracciato, in particolare:

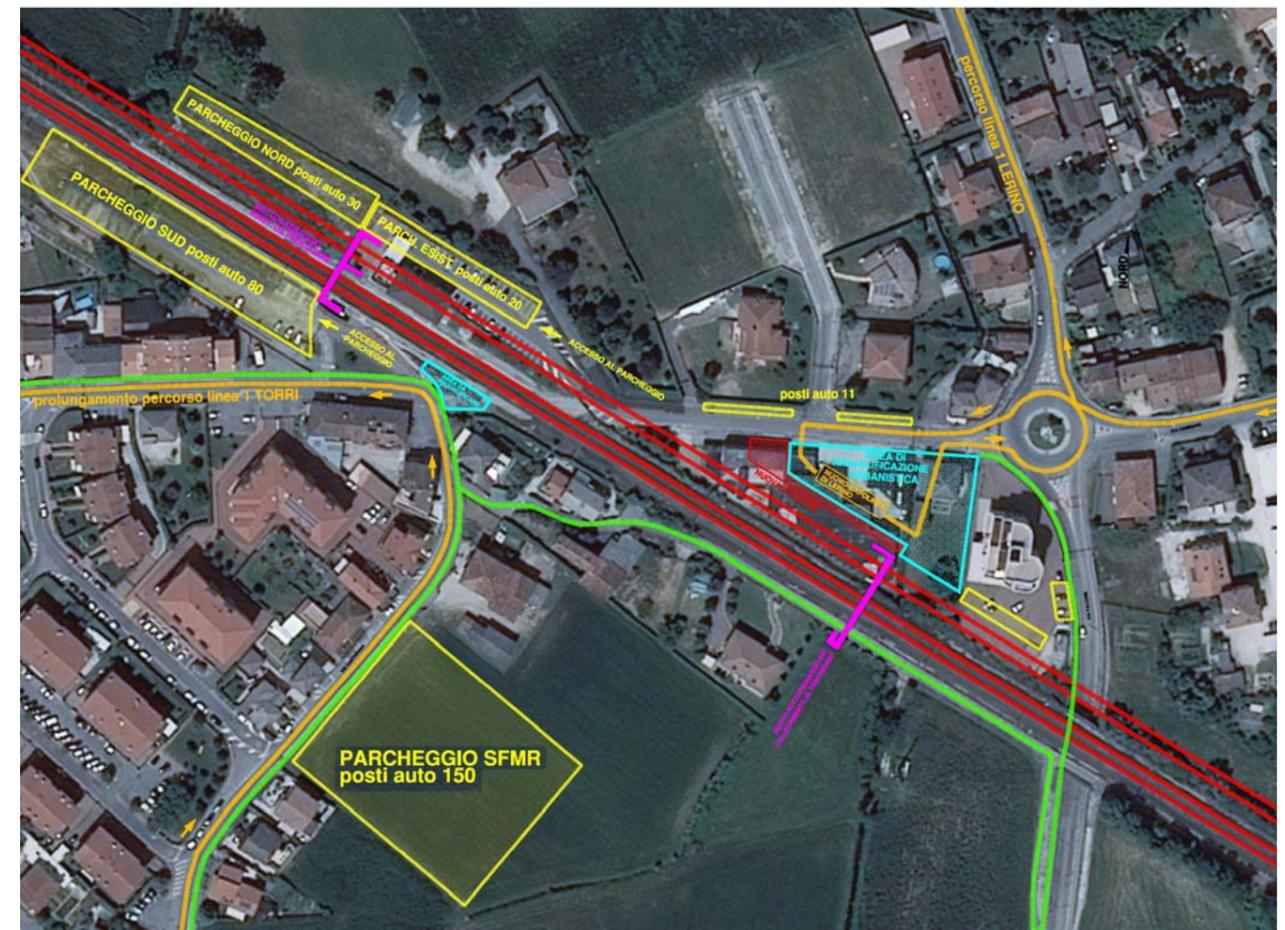
- La pendenza della livelletta che congiunge il nuovo ponte sul Tesina al sottopassaggio dell'autostrada Valdastico sarà meno accentuata;
- La costruzione di due viadottini d'approccio in sostituzione degli scatolari previsti nello Studio di Fattibilità, oltre ad un minore impatto ambientale vista la loro "trasparenza", permette di risolvere alcuni problemi di interferenza. In particolare il passaggio sulla roggia Caveggiara.

STAZIONE DI LERINO

La stazione di Lerino dovrà essere necessariamente demolita per permettere l'inserimento della nuova linea. Le opere da prevedere per facilitare l'accesso e l'efficienza della nuova Fermata di Lerino sono:

- un nuovo parcheggio a sud connesso su Via Caltarana, come da previsione SFMR;
- un nuovo sottopassaggio pedonale, ad est di quello esistente, di collegamento diretto tra il nuovo parcheggio a sud e l'area a nord di Riqualficazione Urbana;
- la nuova Fermata di Lerino nell'area a nord di Riqualficazione Urbana
- nuove banchine ferroviarie (circa 200 metri) di connessione tra la nuova Fermata di Lerino e il sottopassaggio esistente
- l'allungamento del sottopassaggio esistente
- L'allungamento dei parcheggi esistenti a ovest sia a nord che a sud

Queste opere consentiranno all'utenza sia proveniente da nord che da sud di usufruire agevolmente della nuova fermata trovando ampie aree di parcheggio collegate da percorsi pedonali alle zone di servizio della fermata.



MITIGAZIONI AMBIENTALI

Le mitigazioni ambientali che vengono proposte riguardano da un lato la limitazione dell'impatto visivo dell'opera in tutta la sua estensione dall'altro l'abbattimento delle emissioni sonore in corrispondenza di insediamenti abitativi anche modesti.



Nei tratti in rilevato il rinverdimento delle scarpate sarà da prevedere in tutti i tratti che si sviluppano in aperta campagna non interferenti quindi con i centri abitati.

Per quanto riguarda le barriere acustiche si propone la schermatura con pareti nelle quali verranno inserite delle piantine che rinverdiranno completamente tutta la parete, attenuandone l'impatto visivo.



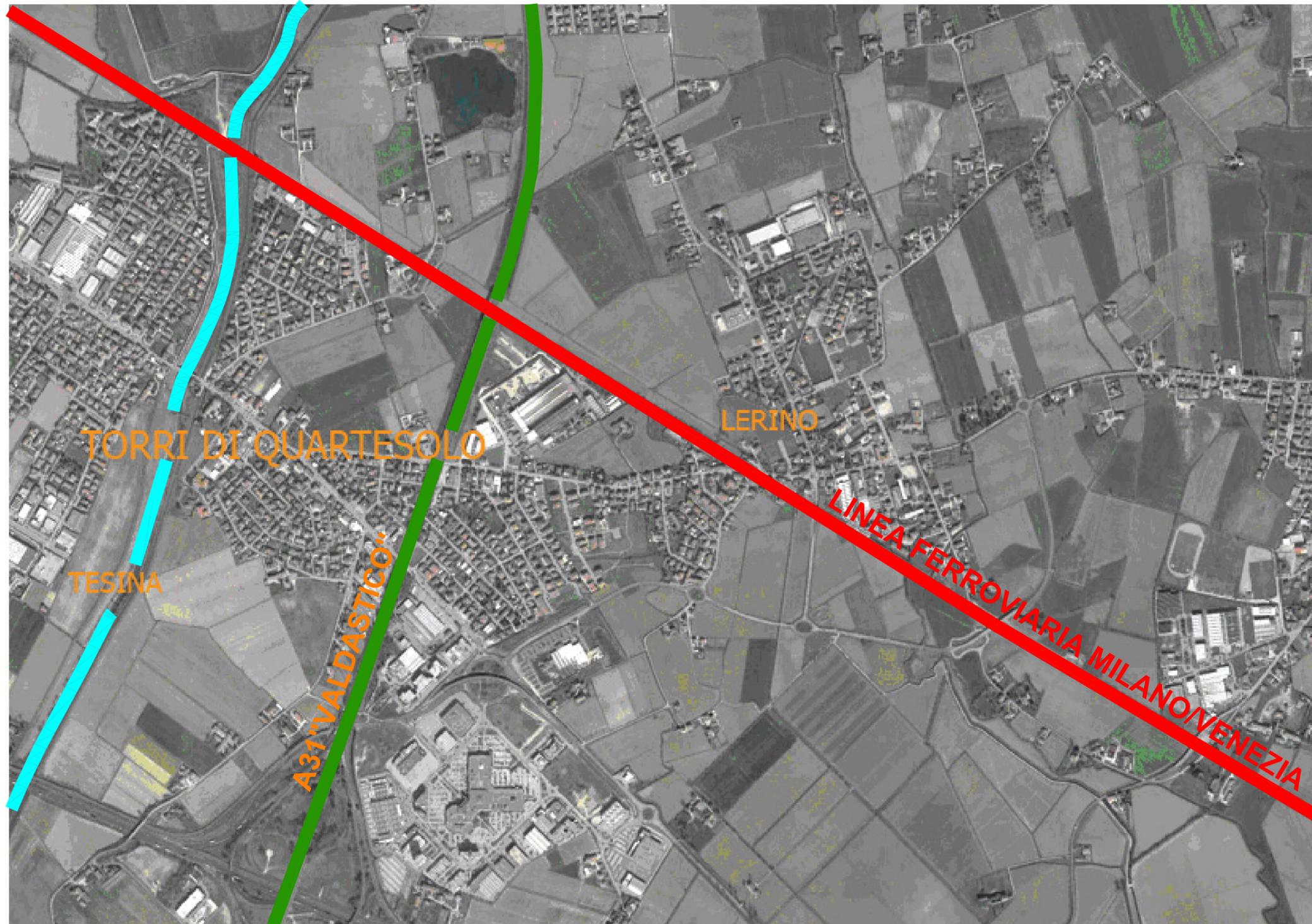
Si dovranno inoltre valutare le cantierizzazioni in particolare per quanto riguarda l'interferenza con la viabilità esistente che, seppur modificata, dovrà comunque assicurare la percorrenza di qualsiasi itinerario oggi esistente.

Si allega alla presente una tabella riassuntiva dei vari problemi riscontrati e delle eventuali soluzioni che saranno sottoposte al vaglio della Commissione Territorio per la redazione del Documento Finale.

TABELLA RIASSUNTIVA

ARGOMENTO	STUDIO DI FATTIBILITA' ANALISI DELLE CRITICITA'	OSSERVAZIONI PROPOSTE
TRACCIATO AV/AC	<ul style="list-style-type: none"> - Spostamento a sud - Minore linearita' del tracciato - Demolizione edifici a sud e nord 	<ul style="list-style-type: none"> - Lo spostamento verso nord evita due flessi e da una maggiore regolarita' al tracciato. - Di conseguenza si evitano le demolizioni previste dei fabbricati posti a sud
PONTE SUL TESINA	<ul style="list-style-type: none"> - Tipologia del ponte - Quota del ferro - Pile in alveo - Scatolari d'approccio a + 10,00 dal p.c. 	<ul style="list-style-type: none"> - Proposta ponte ad arco di minore impatto ambientale e migliore inserimento. - Abbassamento della quota d'intradosso del nuovo ponte compatibilmente alle esigenze idrauliche. - Diminuzione della quota del ferro in virtù della nuova tipologia del ponte con conseguente diminuzione della pendenza, in particolare verso il sovrappasso dell'Autostrada A31. - Eliminazione delle pile in alveo. - Sostituzione dello scatolare con viadotti d'approccio in acciaio con scavalco della Roggia Caveggiara ad ovest del Tesina per un maggior inserimento ambientale.
SOTTOPASSI SOTTOPASSO VIA MARCONI	<ul style="list-style-type: none"> - Esecuzione dei lavori sui sottopassi - Esecuzione dei lavori per allungamento dell'attuale sottopasso di Via Marconi. 	<ul style="list-style-type: none"> - Non contemporaneità dei lavori di allungamento e adeguamento dei sottopassi esistenti. - Via Marconi: la costruzione di un manufatto in nuova sede per dare continuità alla viabilità attuale durante tutto il periodo dei lavori senza mai interrompere il collegamento nord - sud del territorio Comunale.
STAZIONE – FERMATA DI LERINO E PARCHEGGI A SERVIZIO DEI VIAGGIATORI	<ul style="list-style-type: none"> - Mancata definizione della futura Fermata di Lerino - Interruzione del servizio viaggiatori. - Demolizione dell'attuale Stazione e dei fabbricati a sud e nord della linea. - Eliminazione della pista ciclabile (Via Cantarana) di collegamento nord-sud. - Diminuzione dei parcheggi. - Muro di sostegno con barriere sovrastanti. 	<ul style="list-style-type: none"> - Spostamento della nuova Fermata di Lerino ad est dell'attuale, nell'area oggetto di demolizione del fabbricato "Zoppelletto" (area di Riqualificazione Urbanistica). - Garantire la continuità del servizio viaggiatori durante tutta la durata dei lavori. - Allungamento verso nord del sottopassaggio esistente e costruzione di un nuovo sottopassaggio a servizio della Fermata che metta in comunicazione l'area di Riqualificazione Urbanistica (nord) con l'area parcheggio a sud.

	STUDIO DI FATTIBILITA'	OSSERVAZIONI
		<ul style="list-style-type: none"> - Costruzione di nuovi parcheggi adeguati alla recettività della Fermata sia a nord (area Comunale) che a sud (area individuata dal SFMR). Adeguamento e sistemazione dell'attuale parcheggio a sud fino all'area della sottostazione. - Riqualificazione di tutta l'area a sud della linea con inserimento di barriere antirumore possibilmente entro gli attuali confini ferroviari. - Nessuna demolizione a sud dell'attuale linea.
SOTTOPASSO VIA FALCONE	- Allungamento dell'attuale sottopasso	<ul style="list-style-type: none"> - Mantenimento delle attuali piste ciclo pedonali. - Sistemazione delle rampe, in particolare quella a nord, con mantenimento di una adeguata pendenza per non interferire con l'attuale rotatoria tra Via Falcone e Via Camisana.
SOVRAPPASSO VIA BORSELLINO	<ul style="list-style-type: none"> - Mancata documentazione dell'intervento sul Sovrappasso di Via Borsellino. - Incongruenza sulla demolizione dei due Condomini ad ovest del sovrappasso. - Incongruenza sulla demolizione del fabbricato "Peron". 	<ul style="list-style-type: none"> - Nel caso in cui ci fosse la necessità di sostituire l'impalcato dell'attuale sovrappasso, si dovrà evitare la contemporaneità dei lavori con quelli del sottopasso di Via falcone. - Riqualifica della strada (Via Borsellino) tra il sovrappasso e la rotatoria. - Nessuna demolizione dei fabbricati: "Condomini" e proprietà "Peron". - Mantenimento dell'accesso all'attività produttiva "Zoppelletto" - Riprotezione della linea ferroviaria che nei pressi dei due Condomini dovrà essere ad una distanza minima pari alla proiezione dei fabbricati.
MITIGAZIONI AMBIENTALI E CANTIERIZZAZIONE		<ul style="list-style-type: none"> - Rinverdimento scarpate - Barriere acustiche



Comune di Torri di Quartesolo (VI) - Prot. n. 0016363 del 30-08-2018.



VIA MATTEOTTI, 26 - 35137 P A D O V A
Tel e Fax 049.666097 - info@icorest.com
www.icorest.com

INGEGNERIA CONTROLLI E RESTAURO

Direttore Tecnico
Ing. Franca Gajo

Geom. Paolo Garghella
Paolo Garghella

Collaborazione Architettonica Strutturale



Consulenza Specialistica

Arch. RENZO FERRARA
Via Dante 19 - 33017 TARCENTO (UD)
Cannareggio 96/A - 30121 VENEZIA

Elaborato

01

Scala

Data
marzo 2015

Titolo

**INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE - Legge Obiettivo 443/01
TRATTA AV/AC VERONA PADOVA - SUB LOTTO VICENZA GRISIGNANO**

OSSERVAZIONI ALLO STUDIO DI FATTIBILITA'

Descrizione

PLANIMETRIA TORRI DI QUARTESOLO



VIA MATTEOTTI, 26 - 35137 PADOVA
 Tel e Fax 049.666097 - info@icorest.com
 www.icorest.com

INGEGNERIA CONTROLLI E RESTAURO

Direttore Tecnico
Ing. Franca Gajo

Geom. **Paolo Garghella**
Paolo Garghella

Collaborazione Architettonica Strutturale



Consulenza Specialistica

Arch. RENZO FERRARA

Via Dante 19 - 33017 TARENTO (UD)
 Cannareggio 96/A - 30121 VENEZIA

Elaborato

02

Scala

n.i.s.

Data

marzo 2015

Titolo

**INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE - Legge Obiettivo 443/01
 TRATTA AV/AC VERONA PADOVA - SUB LOTTO VICENZA GRISIGNANO**

OSSERVAZIONI ALLO STUDIO DI FATTIBILITA'

Descrizione

SISTEMAZIONE AREA DI LERINO - PRIMA IPOTESI

Comune di Torri di Quartesolo (VI) - Prot. n. 104 del 30-08-2014




ICOREST SRL
 VIA MATTEOTTI, 26 - 35137 PADOVA
 Tel e Fax 049.666097 - info@icorest.com
 www.icorest.com

INGEGNERIA CONTROLLI E RESTAURO

Direttore Tecnico
Ing. Franca Gajo

Geom. Paolo Garghella
Paolo Garghella

Collaborazione Architettonica Strutturale



Consulenza Specialistica

Arch. RENZO FERRARA
 Via Dante 19 - 33017 TARENTINO (UD)
 Cannareggio 96/A - 30121 VENEZIA

Elaborato

03

Scala
n.i.s.

Data
marzo 2015

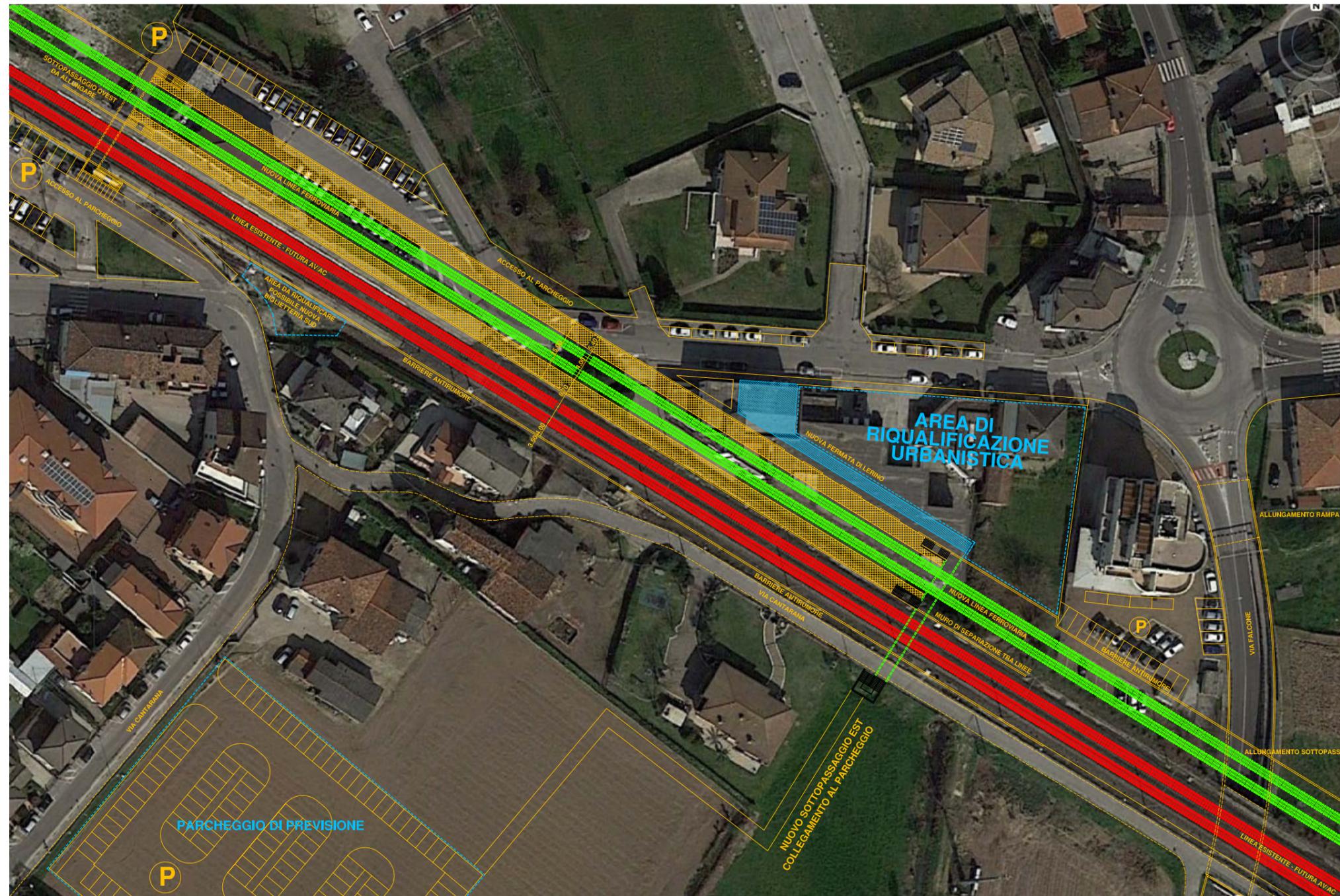
Titolo

**INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE - Legge Obiettivo 443/01
 TRATTA AV/AC VERONA PADOVA - SUB LOTTO VICENZA GRISIGNANO**

OSSERVAZIONI ALLO STUDIO DI FATTIBILITA'

Descrizione

SISTEMAZIONE AREA DI LERINO - SECONDA IPOTESI



VIA MATTEOTTI, 26 - 35137 PADOVA
 Tel e Fax 049.666097 - info@icorest.com
 www.icorest.com

INGEGNERIA CONTROLLI E RESTAURO

Direttore Tecnico
Ing. Franca Gajo

Geom. Paolo Garghella
Paolo Garghella

Collaborazione Architettonica Strutturale



Consulenza Specialistica

Arch. RENZO FERRARA
 Via Dante 19 - 33017 TARENTINO (UD)
 Cannareggio 96/A - 30121 VENEZIA

Elaborato

04

Scala

1:1000

Data

marzo 2015

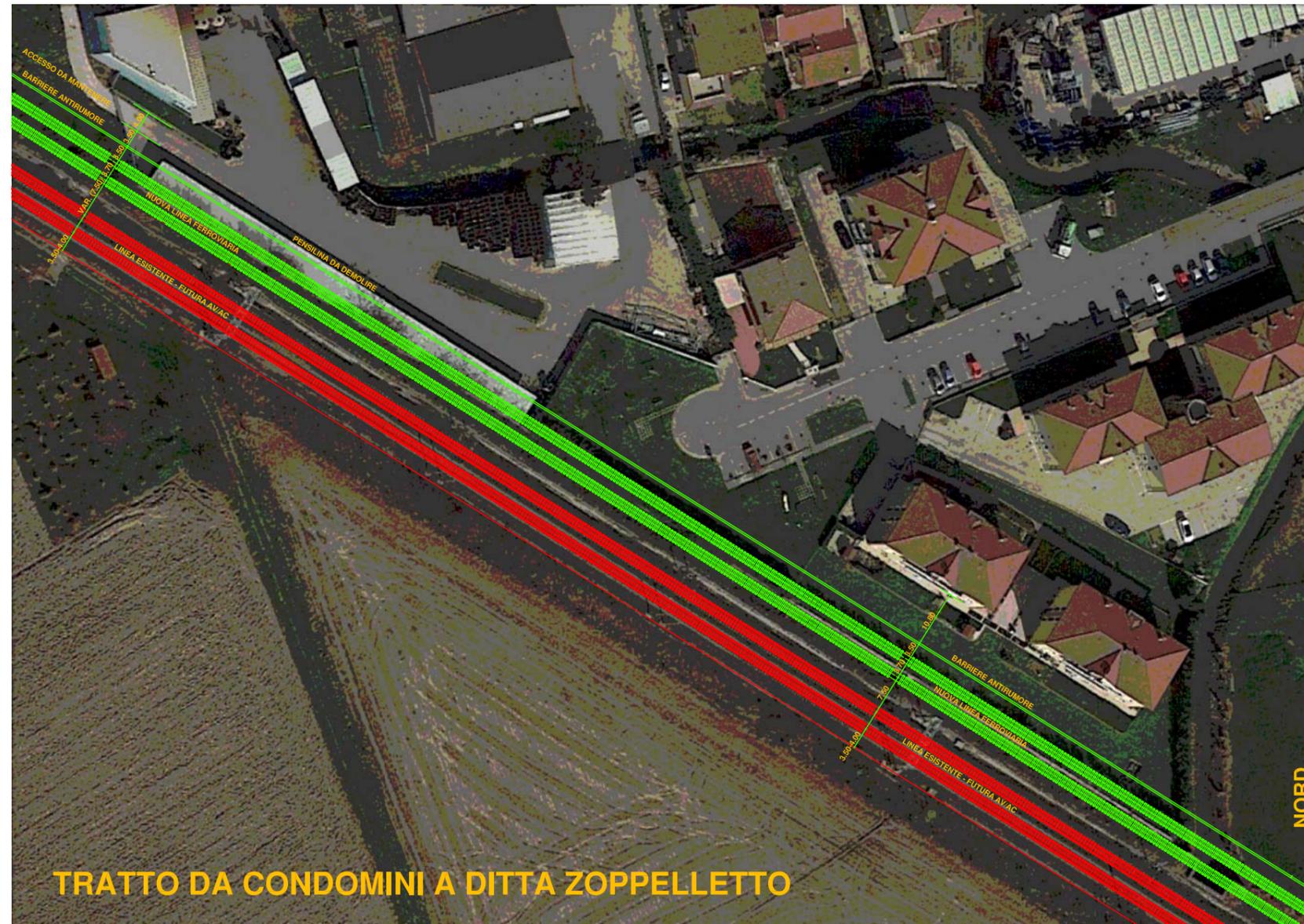
Titolo

**INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE - Legge Obiettivo 443/01
 TRATTA AV/AC VERONA PADOVA - SUB LOTTO VICENZA GRISIGNANO**

OSSERVAZIONI ALLO STUDIO DI FATTIBILITA'

Descrizione

NUOVA FERMATA DI LERINO



VIA MATTEOTTI, 26 - 35137 PADOVA
 Tel e Fax 049.666097 - info@icorest.com
 www.icorest.com

INGEGNERIA CONTROLLI E RESTAURO

Direttore Tecnico
Ing. Franca Gajo

Geom. Paolo Garghella
Paolo Garghella

Collaborazione Architettonica Strutturale



Consulenza Specialistica

Arch. RENZO FERRARA

Via Dante 19 - 33017 TARCENTO (UD)
 Cannareggio 96/A - 30121 VENEZIA

Elaborato

05

Scala
1:1000

Data
marzo 2015

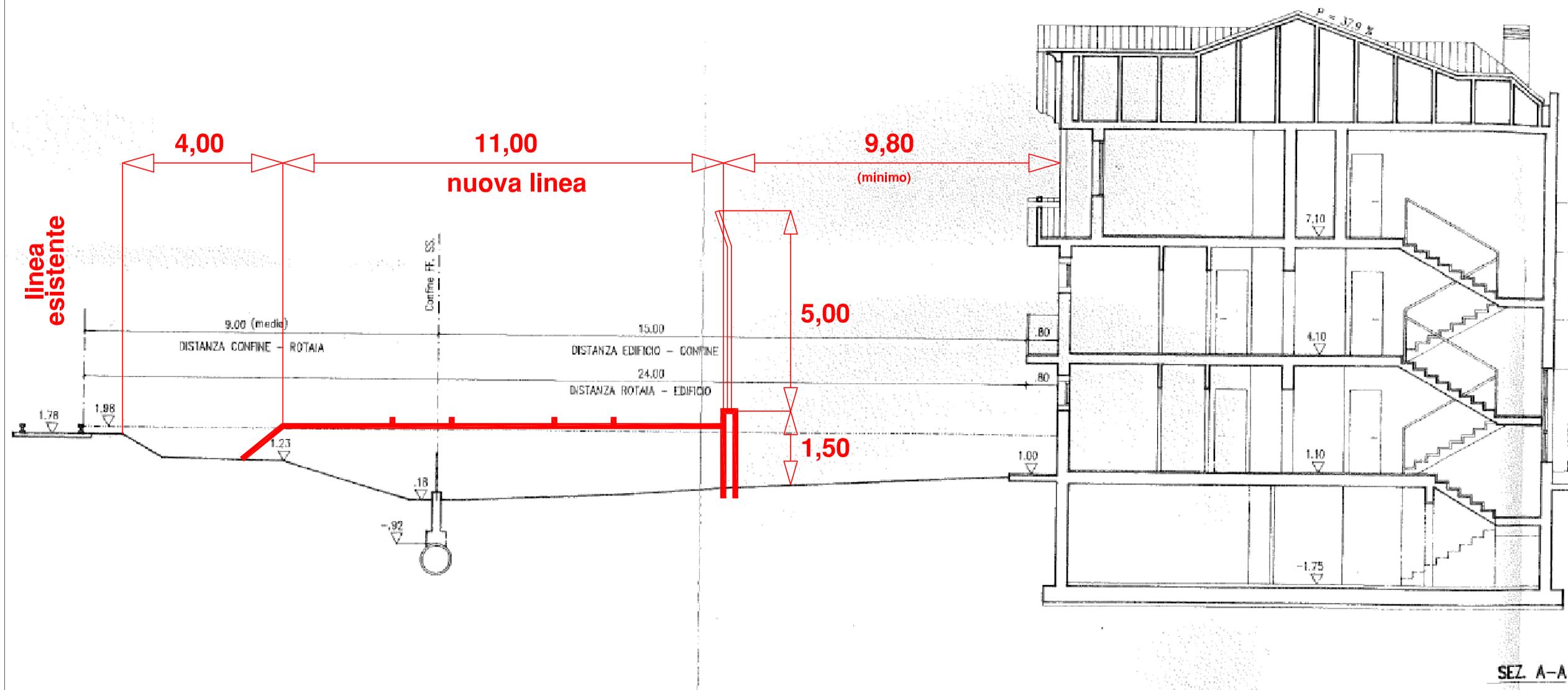
Titolo

**INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE - Legge Obiettivo 443/01
 TRATTA AV/AC VERONA PADOVA - SUB LOTTO VICENZA GRISIGNANO**

OSSERVAZIONI ALLO STUDIO DI FATTIBILITA'

Descrizione

TRATTO CONDOMINI - DITTA ZOPPELLETTO

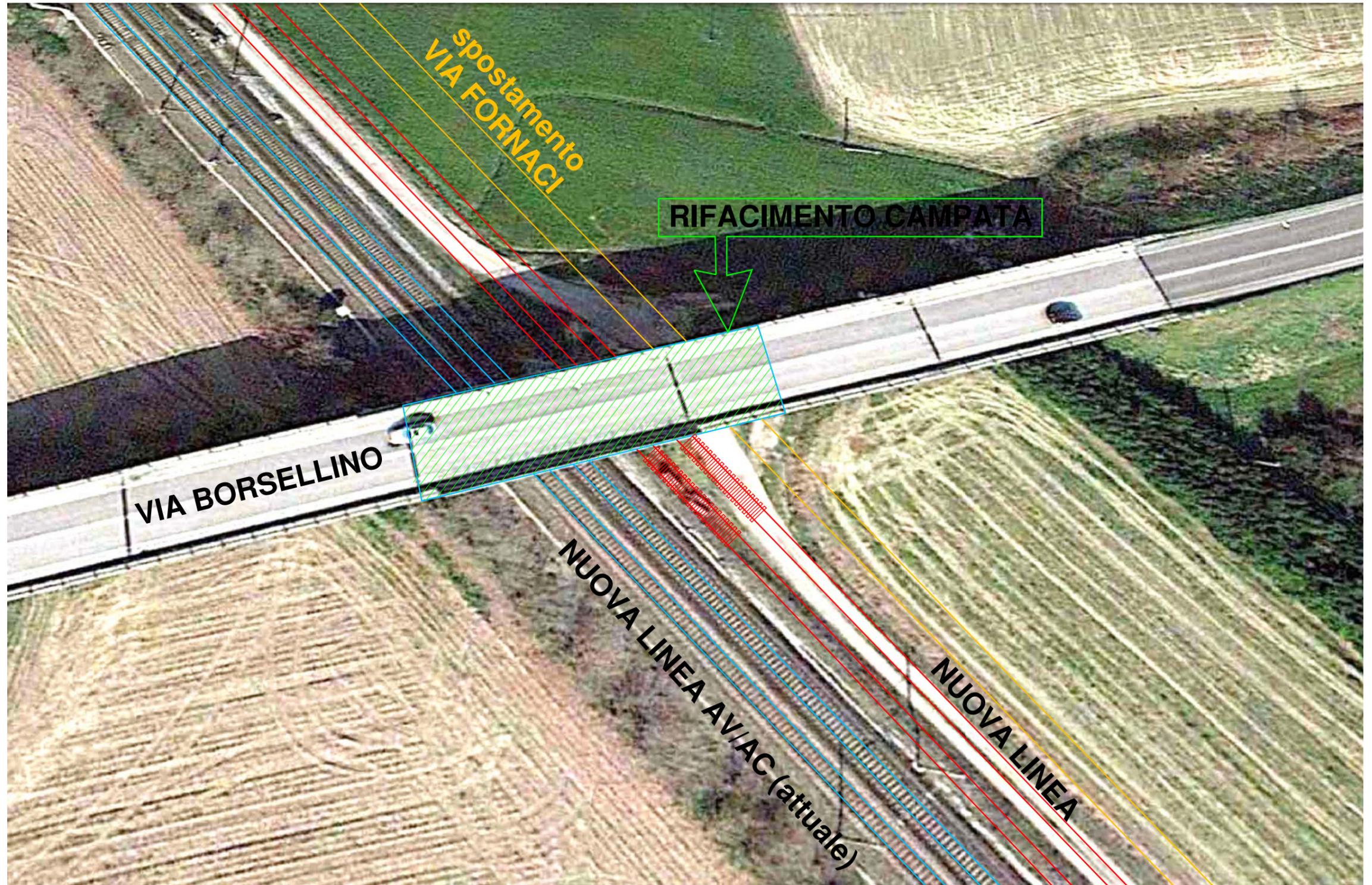


SEZIONE

 <p>VIA MATTEOTTI, 26 - 35137 P A D O V A Tel e Fax 049.666097 - Info@icorest.com www.icorest.com</p> <p>INGEGNERIA CONTROLLI E RESTAURO</p>	<p>Collaborazione Architettonica Strutturale</p> 	<p>Elaborato</p> <p>06</p>	<p>Titolo</p> <p>INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE - Legge Obiettivo 443/01 TRATTA AV/AC VERONA PADOVA - SUB LOTTO VICENZA GRISIGNANO OSSERVAZIONI ALLO STUDIO DI FATTIBILITA'</p>	
<p>Direttore Tecnico</p> <p>Ing. Franca Gajo</p>	<p>Geom. Paolo Garghella</p> 	<p>Consulenza Specialistica</p> <p>Arch. RENZO FERRARA Via Dante 19 - 33017 TARENTO (UD) - P. n. 0016363 Cannareggio 96/A - 30121 VENEZIA</p>	<p>Scala</p> <p>1:50</p> <p>Elaborato il 12 marzo 2015</p>	<p>Descrizione</p> <p>SCHEMA SEZIONE IN PROSSIMITA' CONDOMINI</p>



NORD



VIA MATTEOTTI, 26 - 35137 PADOVA
 Tel e Fax 049.666097 - info@icorest.com
 www.icorest.com

INGEGNERIA CONTROLLI E RESTAURO

Direttore Tecnico
Ing. Franca Gajo

Geom. **Paolo Garghella**
Paolo Garghella

Collaborazione Architettonica Strutturale



Consulenza Specialistica

Arch. RENZO FERRARA
 Via Dante 19 - 33017 TARENTO (UD)
 Cannareggio 96/A - 30121 VENEZIA

Elaborato

07

Scala

n.i.s.

Data

marzo 2015

Titolo

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE - Legge Obiettivo 443/01
TRATTA AV/AC VERONA PADOVA - SUB LOTTO VICENZA GRISIGNANO

OSSERVAZIONI ALLO STUDIO DI FATTIBILITA'

Descrizione

SCHEMA SOVRAPPASSO VIA BORSELLINO