



*Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

**Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS**

*Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e  
degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale*

\*\*\*

**Parere n. 2964 del 1 Marzo 2019**

<b>Progetto:</b>	<b>VIA Speciale ex artt. 165 e 183 del Dlgs 163/2006</b>  <b>Progetto preliminare dell'intervento</b> <b>"Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto</b> <b>funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova"</b>  <b>IDVIP 3770</b>
<b>Proponente:</b>	<b>Rete ferroviaria italiana S.p.A.</b>

*[Handwritten signatures and initials]*

## La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la nota prot. RFI-DINDIPAV\A0011\P\2017\823 del 13/10/2017, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (di seguito Direzione) al prot. DVA/23909 del 18/10/2017, con cui la Società Rete ferroviaria italiana S.p.A. (di seguito Proponente) ha presentato istanza per lo svolgimento della procedura di VIA Speciale, ai sensi degli artt. 165, 183 del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile ai sensi dell'art.216 c.27 del D.Lgs. 50/2016, per il progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova";

### VISTI

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;
- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive";
- il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che "disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997";
- il Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 recante "Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture" e, in particolare, l'art. 216 "Disposizioni transitorie e di coordinamento", comma 27;
- il D.M. del 10 Agosto 2012 n. 161, che abroga interamente l'art. 186 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. (ai sensi dell'art. 49 del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012, recante "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività in tema di regolamentazione dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo", convertito in Legge n. 27 del 24/03/2012);
- il D.Lgs. n. 104 del 16/06/2017 recante "Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114";
- il Decreto del Presidente della Repubblica del 13 giugno 2017, n. 120 concernente il "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164";

### VISTI

- il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;
- il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;
- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;
- il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";

**CONSIDERATO** che:

- il progetto in esame è parte della tratta Torino – Venezia e rientra nell'ambito della realizzazione dei Corridoi transeuropei programmati sul territorio italiano, in particolare il Corridoio Pan europeo V che si sviluppa lungo la direttrice OVEST-EST (che collega Lisbona a Kiev in Ucraina) ed individua nello specifico l'Asse Prioritario Lione - Torino - Venezia - Trieste - Budapest (PP6);
- il Contratto di Programma tra il Ministero dei Trasporti e l'Amministrazione Straordinaria dell'Ente FS., sottoscritto il 23 gennaio 1991, ha indicato tra gli obiettivi strategici la realizzazione della linea A.C. Torino - Venezia (art. 3.4.1).
- con la delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, "Legge obiettivo: 1 Programma delle infrastrutture strategiche" e s.m.i., ai sensi dell'art. 1 della legge n. 443/2001, è stato approvato il primo programma delle infrastrutture strategiche, che include nell'allegato 1 la "Tratta AV/AC Verona – Padova",
- la "tratta veneta dell'asse AV/AC Milano – Venezia – Trieste (Corridoio TEN 5)" è compresa nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Veneto, sottoscritta il 24 ottobre 2003, nell'ambito delle "infrastrutture di preminente interesse nazionale";

**PRESO ATTO** che in relazione al progetto "AV/AC Linea Torino Venezia, tratta AV/AC Verona – Padova":

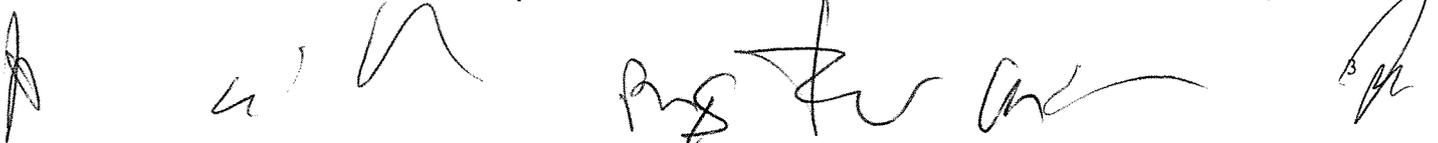
- in data 6/12/2005 con parere n. 33\_CSVIA\_PRR\_VIA la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) ha espresso parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, sul progetto preliminare;
- con la Delibera n. 94 del 29/3/2006 il CIPE ha approvato ai sensi dell'art.166 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i., con prescrizioni da attuare in fase di redazione e di realizzazione del progetto definitivo e con raccomandazioni, il progetto preliminare del "Collegamento ferroviario AV/AC Verona – Padova", limitatamente alle tratte di 1^ fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova.
- in data 25/11/2016 con parere n. 2232 la Commissione ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto definitivo dell'intervento "Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante). Progetto definitivo - Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12";
- in data 29/12/2016 con Determina Direttoriale prot. DVA-DEC-2016-0000472, preso atto del parere n. 2233 del 25/11/2016, è stata determinata l'ottemperanza alle prescrizioni di cui alla delibera CIPE 94/2006 sul progetto definitivo dell'intervento "1° Lotto Funzionale Verona – Bivio Vicenza", nelle parti comprese tra il km 0+000 e il km 12+725,00; e tra il km 29+482,31 (corrispondente al km 28+837,94 del P.P.) e il km 32+525,00 (fine 1° sub lotto e corrispondente al km 28+837,94 del P.P.);

**VISTA** la nota DVA/24559 del 26/10/2017, acquisita al prot. CTVA/3493 del 26/10/2017, con cui la Direzione ha attivato presso la Commissione la procedura di Valutazione di Impatto ambientale ai sensi degli artt. 165 e 183 del D. Lgs. 163/2006 per il progetto "Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova" presentato dal Proponente;

**VISTA** la nota del 30/10/2017 con la quale il Presidente della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, assegnava il procedimento al gruppo di Commissari della Sottocommissione VIA speciale per l'espletamento della suddetta Procedura e la successiva modifica del Gruppo Istruttore disposta con nota CTVA/3896 del 10/11/2017;

**VISTA E CONSIDERATA** la riunione svolta in data 23/11/2017, convocata con nota CTVA/3745 del 10/11/2017;

**VISTA** la nota della Commissione prot. CTVA/1342 del 6/04/2018, recante la richiesta di integrazioni



necessarie al completamento dell'attività istruttoria;

**VISTA** la nota del Proponente prot. RFI-DIN-DIPAV\A0011\P\2018\342 del 27/04/18, acquisita al prot. CTVA/1664 del 27/04/18, di richiesta di proroga dei termini per l'invio delle integrazioni fino alla data del 5/06/2018;

**VISTA** la nota prot. CTVA/1669 del 27/04/2017 con la quale, in riscontro alla richiesta del Proponente prot. RFI-DIN-DIPAV\A0011\P\2018\342 del 27/04/18, la Commissione "*comunica il nulla osta da parte della scrivente alla concessione del differimento dei termini richiesto in ragione della consistenza e della complessità delle integrazioni necessarie*";

**VISTO E CONSIDERATO** il sopralluogo svolto in data 13/06/2018, convocato con nota CTVA/2081 del 4/06/2018;

**VISTA ed ESAMINATA** la documentazione trasmessa dal Proponente con nota prot. 412 del 04/06/2018, acquisita al prot. DVA/12964 del 05/06/2018 e al prot. CTVA/2254 del 13/06/2018, relativa alle integrazioni richieste con nota prot. CTVA/1342 del 6/04/2018;

**VISTA** la nota della Commissione prot. CTVA/2391 del 22/06/2018 recante comunicazione alla Direzione, in ragione dell'entità delle integrazioni prodotte ed a seguito dell'esame tecnico preliminare delle stesse, della necessità che il Proponente proceda a "*darne avviso al pubblico tramite nuove pubblicazioni sui quotidiani ed informazione a tutte le Amministrazioni che partecipano al procedimento di VIA con le modalità previste dall'art. 24 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.*";

**VISTA** la nota della Direzione prot. DVA/14862 del 27/06/2018 e al prot. CTVA/2452 del 27/06/2018 recante richiesta al Proponente di "*provvedere alla trasmissione di un nuovo avviso al pubblico, predisposto in conformità a quanto indicato all'art. 24, comma 2, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*";

**VISTA** la nota del Proponente prot. 69 del 10/07/2018, acquisita al prot. DVA/15911 del 10/07/2018 e al prot. CTVA/2557 del 10/07/2018, di trasmissione della copia dell'avviso al pubblico, ai sensi dell'art. 24, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., relativamente alla documentazione integrativa inviata con nota prot. 412 del 04/06/2018;

**VISTA** la comunicazione della Direzione prot. DVA/16203 del 12/07/2018 e al prot. CTVA/2620 del 13/07/2018 di avviso al pubblico della documentazione integrativa, ex. art. 24, c. 5, D. Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.;

**VISTA** la nota del MIBACT – Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio/Servizio V prot. n. 22819 del 31/08/2018, acquisita per conoscenza al prot. DVA/19623 del 31/08/2018, di trasmissione alla Soprintendenza ABAP per le province di Verona, Rovigo e Vicenza della documentazione integrativa inviata dal Proponente e di richiesta delle valutazioni di competenza;

**VISTA** la nota della Regione Veneto prot. 0490838 del 03/12/2018, acquisita al prot. DVA-27238 del 03/12/2018 e al prot. CTVA/4368 del 11/12/2018, recante anticipazione del quadro prescrittivo del parere regionale, nelle more dell'emanazione del provvedimento di compatibilità ambientale da parte della Giunta Regionale e recante in allegato la Delibera del Consiglio Comunale del Comune di Montecchio Maggiore n. 110 del 20/10/2006, la Delibera del Consiglio Comunale del Comune di Sovizzo n. 36 del 29/09/2006 e le osservazioni del Comune di Sovizzo del 13/09/2018;

**ESAMINATA E VALUTATA** tutta la documentazione tecnica presentata in prima istanza e le successive integrazioni trasmesse, nello specifico:

- Progetto Preliminare trasmesso dal Proponente in data 13/10/2017 con nota prot. RFI-DINDIPAV\A0011\P\2017\823 del 13/10/2017, acquisito dalla Direzione al prot. DVA/23909 del 18/10/2017 e dalla Commissione al prot. CTVA/3493 del 26/10/2017;
- Integrazioni fornite dal Proponente in data 4/06/2017 con nota prot. 412, acquisite dalla Direzione al prot. DVA/12964 del 05/06/2018 e dalla Commissione al prot. CTVA/2254 del 13/06/2018;

**VISTE, ESAMINATE E TENUTO CONTO** ai sensi dell'art.183, c.4 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. delle seguenti osservazioni espresse ai sensi dell'art. 167, c. 4 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i., per quanto applicabile ai sensi dell'art. 216 del D. Lgs. 50/2016, ed ai sensi dell'art.24, c. 4 ed ai sensi dell'art.25, c. 2 e 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. da parte dei seguenti soggetti interessati:

N°	Protocollo DVA	Data	Autore dell'Osservazione
1	DVA-2018-0019604	31/08/18	Osservazioni del Comune di Torri di Quartesolo in data 31/08/2018
2	DVA-2018-0019600	31/08/18	Osservazioni del Comune di Torri di Quartesolo in data 31/08/2018
3	DVA-2018-0019601	31/08/18	Osservazioni del Comune di Torri di Quartesolo in data 31/08/2018
4	DVA-2018-0019602	31/08/18	Osservazioni del Comune di Torri di Quartesolo in data 31/08/2018
5	DVA-2018-0019603	31/08/18	Osservazioni di Comune di Torri di Quartesolo in data 31/08/2018
6	DVA-2018-0018645	09/08/18	Osservazioni della Società Daicom Srl in data 09/08/2018
7	DVA-2018-0018605	09/08/18	Osservazioni della Società Tecnicos Srl in data 09/08/2018
8	DVA-2018-0018611	09/08/18	Osservazioni del Comune di Vicenza in data 09/08/2018
9	DVA-2018-0018510	08/08/18	Osservazioni del Gruppo Consiliare Torri Città Unita in data 08/08/2018
10	DVA-2018-0018527	08/08/18	Osservazioni del Comune di Torri di Quartesolo in data 08/08/2018
11	DVA-2018-0018411	07/08/18	Osservazioni di Acciaierie Valbruna S.p.A. in data 07/08/2018
12	DVA-2018-0018182	03/08/18	Osservazioni della Società Daicom Srl in data 03/08/2018
13	DVA-2018-0017888	31/07/18	Osservazioni dell'Associazione Circolo 7 PD ai Ferrovieri in data 31/07/2018
14	DVA-2018-0017037	23/07/18	Osservazioni di Residenti di Via Marco Polo e Via Pigafetta - Lerino di Torri di Quartesolo Tramite Avv. Gianluca Ghirigatto in data 23/07/2018
15	DVA-2018-0003717	14/02/18	Osservazioni della Regione Veneto - Giunta Regionale in data 14/02/2018
16	DVA-2018-0003074	07/02/18	Osservazioni della Regione Veneto - Giunta Regionale in data 07/02/2018
17	DVA-2018-0002022	29/01/18	Osservazioni del Comune di Altavilla Vicentina in data 29/01/2018
18	DVA-2017-0030154	29/12/17	Osservazioni della Regione Veneto in data 29/12/2017
19	DVA-2017-0028619	11/12/17	Osservazioni della Società AFV Acciaierie Beltrame Spa in data 11/12/2017
20	DVA-2017-0028597	11/12/17	Osservazioni del Sig. Mauro Fabbiani in data 11/12/2017
21	DVA-2017-0028615	11/12/17	Osservazioni della Società A4 Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova Spa in data 11/12/2017
22	DVA-2017-0028105	04/12/17	Osservazioni della Società Acciaierie Valbruna Spa in data 04/12/2017
23	DVA-2017-0027938	30/11/17	Osservazioni del Sig. Carlo Rainaldi in data 30/11/2017
24	DVA-2017-0027758	29/11/17	Osservazioni della Società Toronto Srl in data 29/11/2017
25	DVA-2017-0027796	29/11/17	Osservazioni della Società L.E.G.O Spa in data 29/11/2017
26	DVA-2017-0027797	29/11/17	Osservazioni della Società Tecnicos Srl in data 29/11/2017
27	DVA-2017-0027662	28/11/17	Osservazioni della Società Daicom Srl in data 28/11/2017
28	DVA-2017-0027621	28/11/17	Osservazioni del Comune di Creazzo in data 28/11/2017
29	DVA-2017-0027414	27/11/17	Osservazioni della Ditta Ceccato Automobili Spa in data 27/11/2017
30	DVA-2017-0027418	27/11/17	Osservazioni del Comune di Vicenza in data 27/11/2017
31	DVA-2017-0027416	27/11/17	Osservazioni della Società Il Sestante s.r.l. in liquidazione in data 27/11/2017
32	DVA-2017-0027417	27/11/17	Osservazioni della Ditta Olympic Snc in data 27/11/2017
33	DVA-2017-0027412	27/11/17	Osservazioni di Ditta Calzature Pittarello GLS Srl in data 27/11/2017
34	DVA-2017-0027413	27/11/17	Osservazioni dello Studio Legale Malvestio & Associati in data 27/11/2017
35	DVA-2017-0027454	27/11/17	Osservazioni del Sig. Lorenzo Caiolotto in data 27/11/2017
36	DVA-2017-0027404	27/11/17	Osservazioni della Società Carlotta Srl in data 27/11/2017
37	DVA-2017-0027408	27/11/17	Osservazioni dell'Associazione Civica Vicenza Capoluogo in data 27/11/2017
38	DVA-2017-0027411	27/11/17	Osservazioni della Società Profitto e Futuro Srl in data 27/11/2017
39	DVA-2017-0027429	27/11/17	Osservazioni della Società Biding Iniziative Immobiliari s.r.l. in data 27/11/2017
40	DVA-2017-0027425	27/11/17	Osservazioni di Sg. Pio Saverio Porrelli in data 27/11/2017
41	DVA-2017-0027428	27/11/17	Osservazioni della Società Toronto Srl in data 27/11/2017
42	DVA-2017-0027431	27/11/17	Osservazioni dell'Associazione "Civiltà del Verde" onlus in data 27/11/2017
43	DVA-2017-0027430	27/11/17	Osservazioni di Laboratorio Spazi Rurali Boschi Urbani in data 27/11/2017
44	DVA-2017-0027427	27/11/17	Osservazioni dell'Associazione Legambiente Volontariato Vicenza in data

u

h

h

h

*[Handwritten signatures and marks at the bottom of the page]*

			27/11/2017
45	DVA-2017-0027426	27/11/17	Osservazioni dello Studio Legale Lequaglie in data 27/11/2017
46	DVA-2017-0027421	27/11/17	Osservazioni della Società Crystal Srl - Dr Giovanni Marco D'Antonio in data 27/11/2017
47	DVA-2017-0027422	27/11/17	Osservazioni del Sig. Davide Verlatto in data 27/11/2017
48	DVA-2017-0027424	27/11/17	Osservazioni del Comitato Cittadini di Vicenza Est in data 27/11/2017
49	DVA-2017-0027432	27/11/17	Osservazioni del Sig. Fabio Dal Cortivo in data 27/11/2017
50	DVA-2017-0027539	27/11/17	Osservazioni dello Studio Legale Maccarrone in data 27/11/2017
51	DVA-2017-0027345	24/11/17	Osservazioni di Tecnocos Srl in data 24/11/2017
52	DVA-2017-0027363	24/11/17	Osservazioni della Società Comin Spa in data 24/11/2017
53	DVA-2017-0027384	24/11/17	Osservazioni della Confcommercio di Vicenza in data 24/11/2017
54	DVA-2017-0027192	23/11/17	Osservazioni del Sig. Carlo Pozzerle in data 23/11/2017
55	DVA-2017-0027240	23/11/17	Osservazioni della Società AFV Beltrame Group Spa in data 23/11/2017
56	DVA-2017-0027183	23/11/17	Osservazioni di Daicom Srl in data 23/11/2017
57	DVA-2017-0027160	23/11/17	Osservazioni del Comune di Altavilla Vicentina in data 23/11/2017
58	DVA-2017-0027252	23/11/17	Osservazioni del Sig. Francesco Di Bella in data 23/11/2017
59	DVA-2017-0027261	23/11/17	Osservazioni della Società Acciaierie Valbruna Spa in data 23/11/2017
60	DVA-2017-0027065	22/11/17	Osservazioni di Circolo 7 PD Vicenza "Ai Ferrovieri" in data 22/11/2017
61	DVA-2017-0027133	22/11/17	Osservazioni del Sig. Daniele Nottegar tramite il Segretario Generale in data 22/11/2017
62	DVA-2017-0026775	20/11/17	Osservazioni del Sig. Francesco Di Bella in data 20/11/2017
63	DVA-2017-0025839	09/11/17	Osservazioni del Comune di Sovizzo in data 09/11/2017
64	DVA-2017-0025602	07/11/17	Osservazioni della Sig.ra Paola Martini in data 07/11/2017

**PRESO ATTO** delle caratteristiche generali del progetto dichiarato dal Proponente che costituisce il 2° lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona – Padova" e si configura come una variante al progetto preliminare della tratta stessa, già oggetto di specifica procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, approvato dal CIPE con la Delibera n. 94 del 29/03/2006;

**CONSIDERATA** la consistenza dell'opera che si articola come segue:

L'intervento, naturale prosecuzione del Primo Lotto Funzionale "Verona – Bivio Vicenza, prevede la realizzazione del nuovo tratto di linea AV/AC compreso tra il Bivio Vicenza, ricadente nel comune di Altavilla Vicentina, e l'esistente stazione di Vicenza Viale Rotna.

I principali interventi di progetto sono i seguenti:

- la realizzazione di 6,2 km di linea AV/AC a doppio binario, con tracciato posto a sud della linea esistente;
- la realizzazione della nuova fermata "Vicenza Fiera", a servizio della linea storica e dell'AV/AC;
- la rivisitazione del PRG di stazione, con la separazione delle funzioni dedicate al trasporto viaggiatori . regionale metropolitano, da quelle relative all' Alta Velocità e all'Alta Capacità merci.
- il ridisegno complessivo dell'area della Stazione di Vicenza, con ampliamento del Fabbricato Viaggiatori esistente, la realizzazione. di nuovi sottopassi, di un nuovo parcheggio auto interrato a servizio esclusivo della clientela ferroviaria.

Inoltre, il progetto include interventi finalizzati a favorire l'accessibilità alla Stazione di Vicenza mediante il TPL, nonché interventi di riassetto del reticolo viario, funzionali a ricucire le viabilità interferite dal tracciato della nuova infrastruttura. Completano il progetto preliminare le opere finalizzate alla mitigazione del rischio idraulico delle aree della nuova fermata Fiera, costituite dalla cassa di espansione sul Torrente Onte e dall'innalzamento di parte degli argini del fiume Retrone.

Gli interventi sono localizzati nella Regione Veneto e interessano il territorio dei Comuni di Vicenza, Altavilla Vicentina, Sovizzo, Torri di Quartesolo e Creazzo, in Provincia di Vicenza,. Tali interventi non ricadono neppure parzialmente in ambiti con presenza di Aree Protette e/o Siti Natura 2000.

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO  
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

## ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI

### QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

#### *Inquadramento territoriale*

I comuni interessati dal presente progetto sono: Comune di Altavilla Vicentina, Comune di Vicenza, Comune di Lerino (interessato marginalmente in quanto sede di una nuova SSE) e Comune di Sovizzo, dove è prevista una cassa di espansione sul Torrente Onte, opera idraulica funzionale alla realizzazione dell'intervento ferroviario e stradale in zona Fiera.



#### *Strumenti di Pianificazione Territoriale, Ambientale e di Settore*

I vincoli analizzati consistono prevalentemente nei beni paesaggistici ed ambientali vincolati ai sensi del D.Lgs 42/2004 quali SITAP, Piano territoriale regionale di coordinamento adottato nel 1992, Piano territoriale di coordinamento provinciale di Vicenza, Piano degli interventi del Comune di Vicenza (PI); inoltre vengono analizzati i vincoli emanati da: Ministero dell'Ambiente, Ministero dei beni e delle Attività Culturali e la Soprintendenza ai Beni Ambientali, Architettonici, Artistici e Storici. In particolare sono stati analizzati:

- Vincolo paesaggistico, beni vincolati ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004
  - Vincolo paesaggistico, corsi d'acqua. Beni vincolati ai sensi dell'art. 142 lett. C
  - Vincolo paesaggistico, zone boscate. Beni vincolati ai sensi dell'art. 142 lett. G del D.Lgs.42/2004
- Beni architettonici

#### *Enti contattati per la raccolta dei dati*

Nell'ambito della predisposizione del Quadro di Riferimento Programmatico si è provveduto a prendere contatto con gli Enti Locali coinvolti al fine di verificare l'aggiornamento e lo stato dei vari strumenti di pianificazione urbanistico-territoriale in vigore. In particolare sono stati contattati:

- Comune di Vicenza;
- Provincia di Vicenza;
- ARPAV Veneto;
- Regione Veneto;

#### *Pianificazione e programmazione di settore*

L'analisi e la gestione del territorio è stato presentato nei tre principali livelli:

- pianificazione territoriale regionale;
- pianificazione territoriale provinciale;
- pianificazione territoriale comunale.

#### *Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) 2001*

Nel 2001, in linea con le politiche comunitarie l'Italia ha redatto il Piano Generale dei Trasporti e della

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

Logistica (PGTL), individuando un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT). All'interno di questo sistema sono comprese tutte le infrastrutture che sostengono i flussi di traffico nazionali e internazionali. Il PGTL affronta nello specifico la necessità di un sistema di trasporti migliore per i collegamenti tra l'Italia e gli altri Stati dell'Unione europea. A tal fine si evidenzia la necessità di procedere al potenziamento delle infrastrutture esistenti. Lo SNIT attribuisce un peso strategico particolare al potenziamento e all'ammodernamento della linea ferroviaria. Tra gli interventi prioritari si sono identificati:

#### Diretrici trasversali

- interventi sulla Milano – Venezia – Trieste – Lubiana (quadruplicamento AC Milano – Venezia, quadruplicamento AC della tratta Ronchi dei Legionari-Trieste e Mestre- Venezia- Aeroporto);

#### Nodi

- potenziamento e creazione di by-pass nei principali nodi ferroviari (Torino, Genova, Milano, Verona, Padova, Venezia, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari e Palermo);

Alla luce di quanto riportato è possibile affermare che la realizzazione del progetto in esame è coerente con gli obiettivi del piano nazionale del trasporto e logistica, e compatibile con i suoi contenuti e strategie.

#### ***Piano Regionale dei Trasporti del Veneto***

Il Primo Piano Regionale dei Trasporti è stato approvato nel 1990. Il Secondo Piano Regionale dei Trasporti è stato adottato dalla Giunta Regionale con provvedimento n. 1671 del 5 luglio 2005 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione (BUR) n. 73 del 2 agosto 2005. Le linee strategiche d'indirizzo e d'intervento sono riscontrabili sulle linee ferroviarie del Veneto, regione nella quale sono in atto ed in progetto interventi rilevanti, come quadruplicamenti, raddoppi, potenziamenti e riassetto di linee e nodi, ammodernamenti tecnologici significativi al fine di ottenere un sistema ferroviario efficace e con standard elevati, che possa assicurare disponibilità infrastrutturale capace di soddisfare i futuri traffici. Alla luce di quanto riportato è possibile affermare che la realizzazione del progetto in esame è coerente con gli obiettivi del piano regionale dei trasporti del Veneto e compatibile con i suoi contenuti e strategie.

#### ***Pianificazione e programmazione territoriale***

##### **Legge Regionale di Governo del Territorio**

La Legge Regionale n. 11 del 23 aprile del 2004, pubblicata sul BUR n. 45/2004, detta norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio, definendo le competenze di ciascun ente territoriale, le regole per l'uso dei suoli secondo criteri di prevenzione e riduzione o di eliminazione dei rischi, di efficienza ambientale e di riqualificazione territoriale, con riferimento a:

##### **Piano Territoriale Regionale di Coordinamento**

Il P.T.R.C. attualmente vigente è stato approvato nel 1992 e risponde all'obbligo emerso con la legge 8 agosto 1985, n. 431 di salvaguardare le zone di particolare interesse ambientale, attraverso l'individuazione, il rilevamento e la tutela di un'ampia gamma di categorie di beni culturali e ambientali. Il P.T.R.C. si articola per piani di area, previsti dalla legge 61/85, che ne sviluppano le tematiche e approfondiscono, su ambiti territoriali definiti, le questioni connesse all'organizzazione della struttura insediativa ed alla sua compatibilità con la risorsa ambiente. Con deliberazione di Giunta Regionale n. 372 del 17/02/09 è stato poi adottato il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento ai sensi della legge regionale di governo del territorio 23 aprile 2004, n.11 (art. 25 e 4).

La realizzazione del progetto in esame risulta coerente con gli obiettivi specifici e il progetto preliminare in oggetto deriva da un lungo iter di condivisione con gli enti competenti in materia ambientale e studi tecnico-progettuali al fine di individuare un equilibrio tra fattibilità tecnica e sostenibilità ambientale.

##### **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale**

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) è lo strumento di pianificazione che delinea gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio provinciale in coerenza con gli indirizzi per lo sviluppo socio-economico provinciale, con riguardo alle prevalenti vocazioni, alle sue caratteristiche geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, paesaggistiche ed ambientali. In riferimento al sistema infrastrutturale, il PTCP recepisce tutti gli interventi di valenza sovralocale, fra i quali quello in esame che, pertanto, ne risulta coerente e conforme.

L'intervento in esame risulta compatibile anche con gli obiettivi di incentivazione dell'utilizzo delle modalità

di riduzione degli inquinanti nel trasporto di merci e persone rispetto alla gomma e di riduzione dei flussi viabilistici.

### **Pianificazione comunale**

Dal punto di vista comunale, la pianificazione urbanistica comunale si esplica mediante il piano regolatore comunale che si articola in disposizioni strutturali, contenute nel Piano di Assetto del Territorio (PAT) ed in disposizioni operative, contenute nel Piano degli Interventi (PI). Il Piano degli Interventi (PI) si rapporta con il bilancio pluriennale comunale, con il programma triennale delle opere pubbliche e con gli altri strumenti comunali settoriali previsti da leggi statali e regionali e si attua attraverso interventi diretti o per mezzo di Piani Urbanistici Attuativi (PUA).

### **Pianificazione ambientale**

I principali strumenti di pianificazione di settore in materia ambientale sono rappresentati dal Piano di Tutela delle Acque, dal Piano di Bacino per la componente idrica, dal Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera e dal Piano Faunistico e Venatorio.

### **Piano di tutela delle acque**

Il Piano di Tutela delle Acque (PTA), con le relative Norme Tecniche di Attuazione (NTA), è stato approvato con Delibera n. 107 del 5 novembre 2009 del Consiglio regionale, ai sensi dell'art. 121 del D.Lgs 152/2006. Con Deliberazione della Giunta Regionale n. 842 del 15 maggio 2012 contenente il "Piano di Tutela delle Acque, D.C.R. n. 107 del 5/11/2009, con modifica e approvazione del testo integrato delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque (DGR n. 141/CR del 13/12/2011)", si approvano alcune modifiche delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque e si approva il testo coordinato delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque come risultante anche dalle altre modifiche apportate successivamente alla sua approvazione da parte del Consiglio regionale. In particolare, tale delibera introduce importanti modifiche per quanto riguarda le acque meteoriche di dilavamento e le acque reflue industriali che recapitano in fognature con presenza di sfioratori di piena.

### **Area Interessata dal Tracciato dell'Opera in Esame**

Il tracciato dell'opera in esame si inserisce nell'ambito del bacino nazionale del Brenta-Bacchiglione, sistema idrografico complesso che trae origine sia da torrenti e rii montani sia da rogge di risorgiva che originano a Nord di Vicenza. Il bacino confina con il bacino del Brenta a Nord- Est, con quello dell'Adige ad Ovest e con quello dell'Agno-Guà a Sud-Ovest e si sviluppa quasi interamente nella Provincia di Vicenza, interessando solo marginalmente la vicina Provincia di Trento con la parte più settentrionale del sottobacino del Torrente Astico. L'intervento attraversa in più punti il Fiume Retrone, nello specifico: la linea storica, al Km 2,7 circa e al Km 5,8; la nuova Linea AV/AC, al Km 46,6, al Km 49,7 e al Km 50,45 circa; la linea merci, al Km 1,43 circa; e il nuovo percorso del filobus, che si sviluppa lungo strade che a tratti attraversano il fiume con i ponti. Anche il Fiume Bacchiglione è interessato dal nuovo percorso del filobus il quale attraversa Ponte degli Angeli. La cassa di espansione interferisce per il Torrente Onte.

### **Autorità di Bacino interessate dall'opera in esame**

L'intervento in esame ricade nel Distretto delle Alpi Orientali il quale a sua volta è suddiviso in 14 bacini idrografici.

Nello specifico l'intervento ricade nell'area del bacino del fiume Brenta - Bacchiglione, interessando le Regioni Trentino e Veneto.

Il progetto interferisce con alcune aree a grado di pericolosità idraulica media per le quali comunque il PAI consente la realizzazione o ampliamento di infrastrutture viarie e ferroviarie, e quindi in coerenza con la realizzazione dell'intervento in esame.

### **Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera**

La Regione Veneto attualmente è dotata di un Piano di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (P.T.R.A.), approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 57 dell'11 novembre 2004.

Con Deliberazione della Giunta regionale n.2872 del 28 dicembre 2012, pubblicata nel BUR del 22 gennaio 2013, risultano adottati il Documento di Piano, il Rapporto ambientale e la Sintesi non Tecnica dell'aggiornamento del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera.

Il progetto in questione risulta coerente anche con l'aggiornamento del vigente Piano Regionale di Tutela e

*[Handwritten signatures and marks at the bottom of the page]*

Risanamento dell'Atmosfera, il cui Documento di Piano (ad oggi adottato con DGR n.2872 del 28 dicembre 2012) promuove il trasporto ferroviario sia di persone che di merci.

### **Piano Energetico Regionale - Fonti Rinnovabili - Risparmio Energetico – Efficienza Energetica (PERFER)**

Con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 6 del 09/02/2017 è stato approvato il Piano Energetico Regionale. Fonti Rinnovabili, Risparmio Energetico, Efficienza Energetica. In Veneto i trasporti rappresentano poco meno del 29% dei consumi finali lordi valutati per l'anno 2012, in linea con il dato nazionale. I consumi di energia elettrica per i trasporti in regione sono quasi esclusivamente legati al trasporto ferroviario e rappresentano poco meno dell'1% dei consumi finali lordi del settore. La quasi totalità del trasporto di persone e di mezzi in regione si svolge su strada. Nel Piano si afferma che uno studio compiuto su scala nazionale ha valutato l'effetto di una serie di azioni mirate alla promozione di modalità di trasporto diverse da quella stradale. Tale analisi ipotizza che al 2020 possa essere realizzato il raddoppio della quota di trasporto di merci e persone con modalità alternative al trasporto su strada, rispetto al volume del 2010.

### **Il Piano Regionale delle Attività di Cava (PRAC)**

Con deliberazione n. 2015 del 4 novembre 2013, la Giunta Regionale del Veneto ha adottato il Piano Regionale delle Attività di Cava (PRAC), che regola le attività estrattive per i materiali sabbia e ghiaia, detrito e calcari per costruzioni, avviando contestualmente la fase di pubblicazione e di raccolta delle osservazioni. Nel Piano Regionale Attività di Cava la Linea AV/AC in progetto non è contemplata quale elemento da cui saranno recuperati materiali necessari a soddisfare il fabbisogno regionale. Il PRAC non considera nei calcoli dei fabbisogni le necessità di materiale espresse dalle grandi infrastrutture viabilistiche poiché, come previsto dall'art. 9 della L.R. 9 agosto 2002 n. 15, sono state reintrodotte per tali fattispecie, nell'ambito della procedura di approvazione di V.I.A., anche la possibilità di autorizzare cave di prestito, funzionali allo specifico reperimento del materiale necessario alle realizzazioni dell'opera, e quindi avulse dalla pianificazione dell'attività di cava.

### **Tutele**

La Città di Vicenza è inserita nella Lista Mondiale dei Beni Culturali Protetti dell'UNESCO, riconosciuta nella Sessione n. 18 del 15/12/1994, corrispondenti al Centro Storico e relativa zona di rispetto (buffer zone), Villa Almerico Capra detta La Rotonda, Villa Trissino Trettenero e Villa Gazzotti Grimani. Nella buffer zone del Sito Unesco ricade la realizzazione del nuovo sottopasso ciclo pedonale con rampe di collegamento che collegherà il Fabbricato Viaggiatori e viale Roma.

L'art. 14 delle NTO del PI del Comune di Vicenza disciplina che il progetto degli interventi che comporti sopraelevazione di edifici esistenti, nuove costruzioni o ricostruzioni con incremento di altezza nell'ambito della zona di rispetto (buffer zone) dovrà dimostrare e garantire l'integrità della percezione visiva e d'insieme del Centro Storico tutelato, con particolare riferimento ai coni visuali originati dalle direttrici principali di accesso alla città e dal fondale panoramico collinare. Dal momento che l'intervento non è in elevazione, si può affermare che si garantisce l'integrità della percezione visiva del centro storico.

### **Le Aree naturali Protette**

La principale normativa di riferimento di livello Comunitario, nazionale e regionale in materia di biodiversità ed aree naturali protette è:

#### **LIVELLO COMUNITARIO**

- Direttiva 79/409/CEE cosiddetta Direttiva Uccelli;
- Direttiva 92/43/CEE cosiddetta Direttiva Habitat.

#### **LIVELLO NAZIONALE**

- Decreto del Presidente della Repubblica n. 357 del 8 Settembre 1997, "Regolamento recante attuazione della Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche" (G.U. n. 248 del 23 ottobre 1997);
- Decreto Ministeriale del 3 Aprile 2000, "Elenco dei siti di importanza Comunitaria e delle Zone di Protezione Speciali, individuati ai sensi delle Direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE", (G.U. n.95 del 22 Aprile 2000);
- Decreto Ministeriale n. 224 del 3 settembre 2002 "Linee guida per la gestione dei Siti Natura 2000" pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 24 settembre 2002;
- Decreto del Presidente della Repubblica 12 marzo 2003 n. 120 "Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE

relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche" (G.U. n. 124 del 30 maggio 2003);

- Decreto Ministeriale del 25 Marzo 2005, "Annullamento della deliberazione 2 Dicembre 1996 del Comitato per le Aree Naturali Protette; gestione e misure di conservazione delle Zone di Protezione Speciale (ZPS) e delle Zone Speciali di Conservazione (ZSC) (G.U. n. 155 del 6/7/2005).

#### **LIVELLO REGIONALE**

- Legge Regionale 40/84 "Nuove norme per l'istituzione di parchi e riserve naturali regionali";
- Legge 394/91 "Legge Quadro sulle aree protette".

#### **Rete Natura 2000**

L'intero intervento sia in fase di esercizio che di cantiere non interferisce con i SIC/ZSC.

I SIC/ZSC più vicini all'area oggetto dell'intervento sono:

- IT3220040 – Bosco di Dueville e risorgive limitrofe, da cui dista circa 1,5 Km a sud dalla stazione ferroviaria di Vicenza e 2,5 Km a nord;
- IT3220005 – Ex Cave di Casale, da cui dalla stazione dista circa 500 m dalla nuova viabilità NV12;
- IT3220038 – Torrente Valdiezza, da cui dalla stazione dista circa 7 Km, mentre dalla cassa espansione dista circa 2 Km.
- IT3220037 – Colli Berici, da cui l'inizio dell'intervento nel Comune di Altavilla Vicentina dista circa 1,5 Km.

L'intero intervento sia in fase di esercizio che di cantiere non interferisce con le ZPS.

Le più vicini all'area oggetto dell'intervento sono:

- IT3220005 – Ex Cave di Casale, da cui dalla stazione dista circa 500 m dalla nuova viabilità NV12;
- IT3220013 – Bosco di Dueville, da cui dalla stazione dista circa 7,5 Km dalla stazione ferroviaria di Vicenza.

#### **Siti suscettibili di causare incidenti rilevanti (D.Lgs. 17/08/1999)**

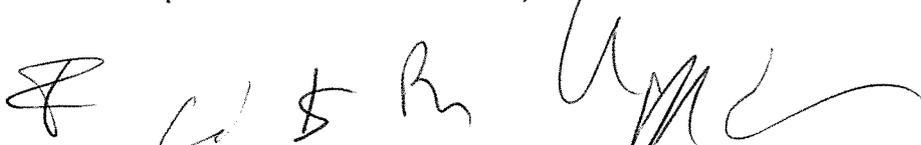
Nel progetto preliminare è stata valutata la presenza dei principali stabilimenti suscettibili di causare incidenti rilevanti, al fine di verificare eventuali interferenze con il progetto in esame, ai sensi del D.lgs. 17/08/1999 n.334 che detta disposizioni finalizzate a prevenire incidenti rilevanti connessi a determinate sostanze pericolose e a limitarne le conseguenze per l'uomo e per l'ambiente. Il progetto in esame non interferisce con nessun stabilimento a rischio e pertanto non si rileva nessuna particolare criticità.

#### **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE**

##### **Descrizione dell'Opera in Progetto**

##### **Il tracciato ferroviario**

Il Progetto Preliminare dell'attraversamento di Vicenza ha inizio al km 43+650. Nel tratto iniziale la linea AV/AC si sviluppa in affiancamento a sud della linea esistente in rilevato alto. Al km 44+785 l'interferenza con la viabilità esistente SP34, nel comune di Altavilla Vicentina, è risolta con la realizzazione di un nuovo sottopasso viario, collocato più ad ovest rispetto all'esistente, fino al collegamento con Via Olmo. Si prevede inoltre il prolungamento del sottovia esistente per realizzare un collegamento ciclopedonale. Al km 44+834 la linea scavalca il fiume Retrone con una opera di luce 50 m costituita da una travata metallica a via inferiore. In questo primo tratto la nuova linea è ubicata ad un interasse di 10 m dalla LS, con una velocità di 150 km/h, in continuità con il tratto precedente. Dopo l'attraversamento del fiume Retrone, in avvicinamento alla fermata Fiera, i binari della linea storica si spostano verso nord per fare spazio alla nuova coppia AV. In questa zona le due linee corrono parallele alla stessa quota della linea esistente per circa 1.2 km, per poi aumentare di quota fino a sovrappassare la Roggia Dioma con un p.f. di circa 37.10 m rispetto ai 35.90 m esistenti. Nel tratto interessato dalla Roggia Dioma si rende necessaria anche la variante plano-altimetrica del binario di raccordo merci, che attualmente corre a piano campagna. Nella zona della fermata Fiera si prevede la realizzazione di un nuovo sottovia, al km 46+100, che collega la zona della Fiera con la SR11 attraverso la "Rotatoria del Sole" esistente. Al km 46+550 è previsto il rifacimento del cavalcaferrovia di Via degli Scaligeri per compatibilizzarlo con l'inserimento della nuova linea ferroviaria e con la nuova altimetria della linea stessa determinata dall'attraversamento della Roggia Dioma. Nella fase di realizzazione del nuovo cavalcaferrovia, il sottopasso al km 46+100 verrà utilizzato come percorso alternativo. Immediatamente prima del cavalcaferrovia di Via degli Scaligeri, viene posizionata la fermata di Vicenza Fiera che prevede la realizzazione di 3 marciapiedi di modulo 400 m a servizio sia della LS che della linea AV. In corrispondenza della fermata Fiera si attesta il capolinea della nuova linea TPL, con servizi di interscambio e intermodalità a



beneficio del trasporto pubblico urbano. Successivamente i 4 nuovi binari proseguono allargandosi sul lato nord fino alla curva destra di ingresso di Vicenza centrale a velocità di 120 km/h. Al km 48+030 circa la nuova sede ferroviaria interferisce con il cavalcaferrovia di Via Ferreto de' Ferreti, che costituisce il collegamento stradale tra il quartiere dei Ferrovieri a sud della linea ferroviaria ed il quartiere San Lazzaro a nord della stessa. Il collegamento stradale non può essere ripristinato in sede. Si prevede pertanto un nuovo attraversamento in sottovia al km 47+870 (sottovia dell'Arsenale). Il collegamento da Via Ferreto de' Ferreti con il sottopasso in progetto è garantito da via Alessandro Rossi. In corrispondenza dell'attuale cavalcaferrovia si prevede la realizzazione di un sottopasso ciclo-pedonale per mantenere un collegamento diretto tra i due quartieri. Al km 48+260 circa, si prevede la realizzazione di una passerella ciclopedonale. In ingresso alla stazione di Vicenza le linee entrano su 2 itinerari indipendenti. Il tratto tra il km 49+827 e il km 50+457 è interessato da soli lavori di armamento, mentre la sede rimane invariata. L'ultimo intervento di armamento è previsto prima degli attraversamenti dei fiumi Retrone e Bacchiglione dove è posizionata una comunicazione p/d a 60 km/h che mette in comunicazione i binari della linea MI-VE e quelli della linea Schio – Treviso.

Il PRG di Vicenza Viale Roma viene modificato rispetto all'esistente realizzando di fatto 3 stazioni elementari connesse tra loro. Rimane invece invariata la zona a servizio dei treni attestati provenienti dalla linea Schio – Treviso.

La stazione di viale Roma viene mantenuta e potenziata ai fini dello svolgimento del servizio AV e viene colta l'opportunità di portare il servizio viaggiatori in prossimità della Fiera, attraverso una nuova fermata, che svolgerà servizio regionale e, durante gli eventi fieristici, il servizio AV.

### **Sezioni caratteristiche di linea**

Il corpo ferroviario si sviluppa prevalentemente in rilevato e presenta nella sua configurazione finale lo stretto affiancamento della coppia di binari della linea MI-VE con la coppia di binari AV/AC. Dal km 45+400 circa fino alla stazione di Vicenza Viale Roma, in affiancamento a sud della linea AV/AC, è presente anche la sede del binario merci. L'interasse binari di ciascuna linea è di 4.00 m. L'interasse tra le due linee affiancate risulta in generale di 7.00 m. Al fine di ridurre l'ingombro dell'infrastruttura ferroviaria, e quindi limitare al minimo gli espropri e le demolizioni, il progetto prevede la realizzazione di muri di contenimento del corpo stradale ferroviario.

### **Drenaggio delle acque di piattaforma**

Il sistema di smaltimento delle acque meteoriche che vengono ad interessare la linea ferroviaria di progetto è costituito dai seguenti elementi principali:

- canalette di drenaggio della piattaforma;
- fossi di guardia e di invaso ai lati della linea;
- manufatti di regolazione della portata scaricata nei recettori finali.

Sono esclusi bacini di laminazione in ambito urbano. E' stato stimato che la laminazione possa essere realizzata per mezzo canali ai piedi del rilevato o dei muri di opportune dimensioni con pozzetti caditoia in corrispondenza degli embrici e dei fori di scarico.

### **Stazione viale Roma**

La proposta prevede un ridisegno architettonico complessivo dell'area di stazione, per risolvere l'accesso ai binari, al parcheggio, alla fermata della nuova linea TPL e alla fermata dei bus urbani ed extraurbani, superando tutte le eventuali conflittualità con la viabilità carrabile.

In particolare sono previsti i seguenti interventi:

- nuovo viadotto di scavalco della ferrovia che collega via Maganza con il nuovo Viale della Stazione, a nord della linea ferroviaria e in affiancamento la realizzazione di una passerella ciclo pedonale urbana di scavalco del fascio binari con arrivo in sponda destra del fiume Retrone.
- realizzazione della nuova viabilità pubblica con innesto su viale Milano;
- nuovo parcheggio auto interrato;
- bike box, park motocicli, sosta taxi, autonoleggi e car sharing e ricariche per auto elettriche in adiacenza all'ampliamento del FV sulla copertura nuovo parcheggio auto interrato;
- pedonalizzazione del piazzale antistante il fabbricato viaggiatori con l'integrazione della fermata della nuova linea TPL nelle due direzioni;
- nuovo sottopasso ciclo pedonale con rampe di collegamento tra il Fabbricato Viaggiatori e viale Roma;
- ampliamento del Fabbricato Viaggiatori esistente attraverso la realizzazione di una nuova volumetria

adiacente al fianco occidentale dell'edificio;

- nuovo sottopasso di collegamento tra il l'ampliamento del Fabbricato Viaggiatori e le banchine ferroviarie, con scale fisse, mobili ed ascensori, in asse ai nuovi marciapiedi AV;
- prolungamento di uno dei due sottopassi esistenti per l'accesso alle nuove banchine AV.

### Fermata Fiera

Il progetto rafforza il ruolo di polarità urbana della Fiera di Vicenza nonché di porta di accesso alla città da ovest, per la prossimità al casello autostradale, attraverso l'offerta del trasporto su ferro e il potenziamento dell'interscambio modale. La dotazione funzionale prevista include esclusivamente la realizzazione degli accessi, di un sottopasso ciclo pedonale passante in adeguamento di uno esistente, di un nuovo sottopasso ferroviario, delle banchine ferroviarie, dei sistemi verticali di risalita (scale ed ascensori) dai sottopassi alle banchine ferroviarie e delle pensiline.

### Le principali opere d'arte

Con riferimento alla linea ferroviaria, le principali opere d'arte previste in progetto sono:

- Ponte sul Retrone;
- Ponti sulla Dioma.

Con riferimento alle viabilità, le principali opere d'arte previste in progetto sono:

- Cavalcavia del Sole;
- Cavalcaferrovia Scaligeri;
- Ponte stradale sulla Roggia Dioma;
- Cavalcaferrovia Maganza;
- Cavalcaferrovia Camisano;
- Cavalcaferrovia Serenissima.

### Le viabilità

Le opere previste dal nuovo assetto del reticolo viario sono costituite dalle seguenti viabilità:

- Viabilità al km 44+785 – Nodo Via Olmo (Ricadente nel comune di Altavilla Vicentina);
- Viabilità al km 46+100 – Asse Viario Viale dell'Oreficeria;
- Viabilità al km 46+550 – Asse Viario Via del Sole - Viale degli Scaligeri;
- Viabilità al km 46+550 – Asse Viario S.R.11 – Viale San Lazzaro;
- Viabilità al km 47+870 – Asse Viario Via Arsenale;
- Viabilità al km 48+500 – Asse Viario Via Maganza;
- Viabilità al km 49+000 – Nodo Stazione di Vicenza;
- Viabilità al km 52+400 – Asse Viario Viale Camisano - Viale Serenissima;
- Viabilità al km 52+400 – Asse Viario Via Martiri delle Foibe.

E' prevista, inoltre, la realizzazione di due rotatorie denominate "Rotatoria Vittime Civili di guerra" e "Rotatoria dei Pizzolati" aventi un diametro esterno pari a 38,00 m e larghezza della corona pari a 7,00 m; per l'asse stradale è prevista l'adozione di una sezione di categoria C1.

### La nuova linea TPL

La nuova linea TPL attraversa il territorio cittadino da ovest ad est sul percorso programmato dal PUM con i due capolinea collocati in zona Fiera e in viale della Serenissima. Consente l'interscambio tra il trasporto pubblico e quello privato in entrata a Vicenza dai due caselli autostradali, rispettivamente ovest ed est, per ridurre il traffico privato in direzione del centro storico e della nuova fermata AV. Il tracciato della nuova linea TPL. La nuova linea TPL si propone come un sistema più evoluto a favore di un migliore inserimento nel contesto storico di Vicenza che deve necessariamente tener conto del perimetro del patrimonio Unesco all'interno del quale non risulta possibile l'inserimento di una infrastruttura filoviaria. Per tali ragioni è stato scelto di utilizzare un sistema di bus elettrico senza fili, provvisto di equipaggiamento elettrico sul tetto che comprende il box batterie ed un braccio elettromeccanico, completamente automatico che non richiede l'intervento del conducente del mezzo, con relative stazioni di ricarica.

### La Cassa di Espansione sul Torrente Onte

La Regione Veneto ha sviluppato nel 2003 la progettazione preliminare di tre casse di espansione tra cui una in derivazione a servizio del Torrente Onte. La cassa di espansione prevista nell'ambito del progetto

preliminare della linea AV/AC di Vicenza, funzionale alla realizzazione della linea ferroviaria, risulta essere quota parte di quella prevista dalla regione Veneto.

Il fondo cassa non viene tutto interessato dai lavori tranne che in un'area di 33.400 mq nella parte sud che sarà scavata per recuperare il terreno necessario alla realizzazione dei rilevati arginali. In tale area il terreno di coltivo verrà ripristinato al termine degli scavi per permettere la continuazione delle attività di conduzione dei fondi agricoli interessati. In tale area è previsto uno scavo di 65 cm in media, per un volume totale di scavo pari a 21.750 m<sup>3</sup>.

Il bacino d'invaso è delimitato da un rilevato arginale lungo complessivamente quasi 2,0 km caratterizzato da una sezione trapezia. L'intero tracciato in sommità è percorso da una viabilità in misto stabilizzato da cava. L'intervento prevede, oltre alla realizzazione della cassa d'espansione vera e propria (scavo e arginatura), anche la realizzazione delle opere connesse: opera di presa, opera di restituzione e sfioratore di sicurezza. A complemento degli interventi, per garantire il contenimento delle portate in alveo e il loro convogliamento all'opera di presa, è previsto il risezionamento dell'alveo del torrente Onite a partire dal ponte di via Valdimolino per un tratto di circa 900 m. La nuova sezione di deflusso è caratterizzata da una sezione trapezia con base larga 11 m (contro i circa 2 m della sezione attuale) e quota della sommità arginale costante a 45,0 m s.l.m., larga 3,0 m.

### **Impianti tecnologici**

Il Progetto prevede l'adeguamento della Cabina TE di Vicenza con l'aggiunta di due nuove celle alimentatori dedicate ai binari della linea AV. Dati gli esigui spazi interni alla cabina, l'intervento comporterà anche un'estensione del fabbricato esistente. Gli alimentatori, dalla cabina TE alla linea AV, saranno realizzati in cavo. Di seguito si riportano i principali interventi:

- Impianti di terra: non sono previsti interventi di ampliamento se non il collegamento delle nuove strutture (nuovi pali TE) alla rete di terra esistente;
- Basamenti di piazzale: Per la realizzazione dell'impianto saranno costruiti i basamenti per i pali sezionatori di prima fila;
- Canalizzazioni di piazzale: Saranno riprese le canalizzazioni esistenti all'esterno della Cabina TE e portate fino ai nuovi sezionatori di prima fila;
- Adeguamento sistema SAD: le UPP e UPC delle nuove celle alimentatori saranno inserite all'interno del sistema di "diagnostica e controllo dell'impianto" esistente, di recente realizzazione;
- Adeguamento quadri QSACA e QSACC: i quadri S.A. in alternata e continua saranno ampliati con le partenze relative agli ausiliari delle due nuove celle alimentatori e sezionatori seconda fila;
- Adeguamento civile del fabbricato: ampliamento del fabbricato esistente con realizzazione di nuova porzione dello stesso dedicata all'installazione delle nuove celle alimentatori;
- Quadro sezionatori 3kV: rifacimento quadro comando e controllo sezionatori di seconda fila e stazione che gestirà sia gli enti esistenti che quelli di nuova realizzazione.

### **SSE Lerino**

L'attuale SSE di Lerino presenta una configurazione con un gruppo da 3,6MVA fisso esercito in parallelo ad una SSE ambulante da 5,4MVA. Gli impianti fissi, sebbene funzionanti, risultano essere vetusti e con potenzialità al limite. Il progetto prevede la realizzazione della nuova SSE con due gruppi da 5,4MVA e le predisposizioni, in termini di spazi, per il terzo gruppo e per il futuro eventuale entra/esce di Terna. Il nuovo impianto sarà alimentato dall'esistente elettrodotto che verrà allungato di qualche decina di metri rimanendo sempre all'interno di pertinenze ferroviarie.

### **Organizzazione del cantiere**

Le aree di cantiere previste:

- n.1 cantiere base, che conterrà gli uffici, la mensa ed dormitori per il personale addetto ai lavori;
- n.5 cantieri operativi che contengono gli impianti principali di supporto alle lavorazioni che si svolgono nel lotto, insieme alle aree di stoccaggio del materiale da costruzione;
- n.3 aree tecniche che fungono da base per la costruzione di singole opere d'arte di particolare rilievo (tipicamente viadotti o rilevati scatolari);
- n.2 aree di stoccaggio finalizzate allo stoccaggio delle terre da scavo da caratterizzare e/o reimpiegare nell'ambito dei lavori.;
- n.1 di armamento ed attrezzaggio tecnologico con funzione di stoccaggio del pietrisco e delle traverse.

Denominazione	Superficie (mq)
CB 1	27.000
CO 1	16.300
CO 2	1.300
CO 3	7.600
CO 4	15.700
CO 5	10.200
AS 1	28.600
AS 2	30.000
AT 1	23.000
AT 2	15.000
AT 3	11.400
CARM 1	10.800

### Viabilità' di cantiere

La viabilità di cantiere è costituita da piste di cantiere realizzate specificatamente per l'accesso o la circolazione nelle aree di lavoro e dalla rete stradale esistente. Si prevede di utilizzare la rete stradale esistente per l'approvvigionamento dei materiali da costruzione ed il trasporto dei materiali scavati, diretti ai centri di smaltimento. La scelta delle strade da utilizzare per la movimentazione dei materiali, dei mezzi e del personale è stata effettuata sulla base dei seguenti criteri:

- minimizzazione della lunghezza dei percorsi in aree residenziali o lungo viabilità con elementi di criticità (strettezze, semafori, passaggi a livello, ecc.);
- scelta delle strade a maggior capacità di traffico;
- scelta dei percorsi più rapidi per il collegamento tra il cantiere/area di lavoro e la viabilità a lunga percorrenza.

Le viabilità primarie identificate per il trasporto dei materiali sono costituite sia dalle autostrade A4 (in particolare dal casello di Vicenza Ovest al casello di Vicenza est), dalla tangenziale sud di Vicenza Viale Ancey, Strada Regionale SR11, strade comunali.

### GESTIONE DEI MATERIALI

Per la gestione dei materiali si sono le seguenti procedure: parte dei materiali di risulta provenienti dalla realizzazione delle opere in progetto verranno riutilizzati nello stesso sito di produzione ai sensi dell'art. 185 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. e dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017; mentre i materiali in esubero verranno gestiti in regime di rifiuto e conferiti presso siti esterni di recupero/smaltimento autorizzati ai sensi della normativa vigente. Si stima che le lavorazioni in esame comporteranno presumibilmente i seguenti flussi di materiali da scavo:

- 82.779 m<sup>3</sup> verranno riutilizzati internamente all'opera per le sistemazioni idrauliche (oggetto del presente Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti);
- 1.044.750 m<sup>3</sup> verranno gestiti in qualità di rifiuti conformemente alla Parte IV del Decreto Legislativo 152/06 e conferiti ad impianti di recupero/smaltimento autorizzati;
- 781.945 m<sup>3</sup> verranno approvvigionati dall'esterno.

Nella tabella seguente si sintetizzano i quantitativi di materiali in gioco in termini di produzione di materiale da scavo, fabbisogni progettuali, riutilizzi interni, approvvigionamenti esterni, esuberanti.

Attività	Quantità (mc banco)	
Produzione	Scavo	937.779
	Perforazione per micropali con fanghi bentonitici	98.000
	Demolizione conglomerato bituminoso	36.750
	Demolizioni di opere in muratura	55.000

	<b>Totale</b>	<b>1.127.529</b>
Fabbisogni	Rilevati/supercompattato, rinterrati/ ritombamenti NON	781.945
	Realizzazione dei rilevati argini cassa di espansione	82.779
	<b>Totale</b>	<b>864.724</b>
Riutilizzo interno	nella stessa WBS	82.779
	<b>Totale</b>	<b>82.779</b>
Approvvigionamenti	Rilevati/supercompattato	781.945
	<b>Totale</b>	<b>781.945</b>
Materiali in esubero	<b>Totale</b>	<b>1.044.750</b>

Le indagini previste si sono svolte mediante il prelievo e le successive analisi di laboratorio di campioni di terreni/materiali di scavo e ballast prelevati all'interno delle aree oggetto di intervento, in corrispondenza dei tratti interessati dalla movimentazione e rimozione dei materiali stessi, ai fini della corretta gestione all'interno del regime dei rifiuti ai sensi della Parte IV del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.; in particolare sono state eseguite le seguenti analisi:

- caratterizzazione e omologa, al fine della determinazione della pericolosità, della classificazione ed attribuzione del corretto codice CER, secondo gli allegati D e I del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.;
- esecuzione del test di cessione, al fine di determinare il corretto impianto di destinazione finale (possibilità del recupero ai sensi dell'Allegato 3 del D.M. 05/02/98 e s.m.i. o corretto smaltimento ai sensi del D.M. 27/09/2010).

Di seguito si riportano i quantitativi di materiale di risulta (suddiviso nelle diverse tipologie) prodotto in fase di lavorazione e le percentuali con le quali si prevede di smaltire (in impianti di recupero e/o discarica) il materiale gestito in qualità di rifiuto.

- Ballast, stimati ca. 65.500 mc (classificabile come rifiuto speciale non pericoloso al quale potrebbe essere attribuito il codice CER 17.05.08 "*Pietrisco per massicciate ferroviarie, diverso da quello di cui alla voce 170507\**):
  - o 50% (32.750 mc) del materiale in *Discarica per inerti*
  - o 50% (32.750 mc) del materiale in *Impianti di recupero*
- Materiali di scavo provenienti dalle lavorazioni lungo linea e dal parcheggio interrato di stazione (V.le Roma) stimati ca. 855.000 mc:
  - o 75% (641.250 mc) del materiale in *Impianto di recupero*
  - o 10% (85.500 mc) del materiale in *Discarica per rifiuti inerti* ;
  - o 10% (85.500 mc) del materiale in *Discarica per rifiuti non pericolosi*
  - o 5% (42.750 mc) del materiale in *Discarica per rifiuti pericolosi*.
- Materiali di scavo derivanti dagli scavi dei pali con fanghi bentonitici, stimati ca. 98.000 mc :
  - o 100% del materiale in *Discarica per rifiuti non pericolosi*
- Materiali da demolizione di conglomerato bituminoso (pavimentazione stradale e piazzale) stimato ca 36.750:
  - o 100% del materiale in *Impianti di recupero*
- Materiali da demolizione di OO.CC. stimato ca 55.000:
  - o 50% (27.500 mc) del materiale in *Impianti di recupero*
  - o 50% (27.500 mc) del materiale in *Discarica per rifiuti inerti*
- Traverse in legno stimato ca 1730 ton:

#### **Gestione in esclusione dal regime dei rifiuti**

Quota parte del suolo scavato allo stato naturale e di materiali di riporto non contaminati, potranno essere riutilizzati nell'ambito degli interventi di previsti nel progetto stesso. In particolare si prevede un totale complessivo di circa 82.779 mc di materiale proveniente dagli scavi necessari alla realizzazione di una cassa d'espansione in derivazione a servizio del torrente Onte e delle opere annesse e accessorie da riutilizzare integralmente all'interno della stessa WBS di produzione per la realizzazione degli argini e del fondo.

Tali materiali di risulta, ai sensi del comma 1 lettera c, art. 185 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. non rientrano nel campo di applicazione della Parte IV (rifiuti) dello stesso decreto.

### Siti di approvvigionamento

Le cave ritenute idonee ai fini dell'approvvigionamento dei materiali sono localizzate sul territorio come riportate in tabella.

CODICE	COMUNE	SOCIETA'	DISTANZA	AUTORIZZAZIONE
C1	Thiene e Marano	E.G.I. Zanotti Srl	26	D.G.R. n.2388/2011
C2	Lastebasse (VI)	Sipeg Srl	60	D.G.R. n.2101/2011
C3	Valdastico (VI)	Sipeg Srl	55	D.G.R. n.918/2008

### Siti di conferimento dei materiali di scavo e demolizione

Nel progetto sono stati identificati alcuni dei soggetti autorizzati all'attività di recupero/trattamento rifiuti.

CODICE	SOCIETÀ	COMUNE	INDIRIZZO/LOCALITÀ	CER	DISTANZA MEDIA (Km)	N.AUTORIZZAZIONE	SCADENZA AUTORIZZAZIONE
<b>IMPIANTI DI RECUPERO per RIFIUTI NON PERICOLOSI</b>							
R1	ECO FER Pozzato Srl	Monticello Conte Otto (VI)	Via dell'industria 34, loc. Cavazzale	170904	10	Provvedimento n.123/2010	01/12/2018
R2	Elite Ambiente Srl	Brendola (VI)	Via Mazzini 11/13	170504 170904	20	AIA n.1/2017	06/07/2025
R3	Elite Ambiente Srl	Grisignano di Zocco (VI)	Via Pigafetta, 38	170504 170508 170904	19	AIA n. 23/2017	28/08/2024
R4	Mastrotto Srl	Brendola (VI)	Via Quintino Sella, 24	170504 170508 170904	18	Provvedimento n.081/2014	22/02/2022
R5	New Ecology Srl	Montecchio Maggiore (VI)	Via Sommer Otto,1	170904	15	Provvedimento n.010/2014	20/12/2020
R6	SO.LA.RI. Srl	Montecchio Maggiore (VI)	Via Chemello, 12	170904	15	Provvedimento n.29/2010	22/02/2020
R7	Piva Silverio Srl	Sandriago (VI)	Via L.Galvani, 107/109	170904	19	Provvedimento n.005/2015	09/06/2020
<b>IMPIANTI DI RECUPERO per RIFIUTI PERICOLOSI</b>							
R8	Vallortigara Servizi Ambientali Spa	Torrebelvicino (VI)	Via dell'artigianato, 21	170504 170508 170507*	36	AIA n.50/2015 e s.m.i	30/07/2021

### Piano di caratterizzazione

Il numero dei punti di indagine è stato commisurato all'estensione dell'area d'intervento ed oggetto di scavo, per il quale si possono cautelativamente considerare i criteri minimi definiti dalla Tabella 2.1 dell'Allegato 2 del D.P.R. 120/2017.

L'estensione dell'area da indagare è pari a circa 33.400 m<sup>2</sup>. Si sono ipotizzati n. 12 punti di indagine. Da ciascun punto di indagine, vista la profondità di scavo superficiale, è stato prelevato n. 1 campione di terreno da sottoporre a successive analisi chimiche di laboratorio. Le modalità di campionamento saranno conformi ai criteri definiti dall'Allegato 4 al D.P.R. 120/2017. Relativamente alle tipologie di analisi da eseguire, su ciascun campione sono stati ricercati gli analiti definiti dalla Tabella 4.1 dell'Allegato 4 al D.P.R. 120/2017.

I risultati delle analisi sui campioni sono stati confrontati con le Concentrazioni Soglia di Contaminazione di cui alla Colonna A, Tabella 1, Allegato 5, al Titolo V, della Parte IV, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, con riferimento alla specifica destinazione d'uso urbanistica. Nel caso in cui le terre e rocce da scavo

contengano materiali di riporto, l'eventuale componente di materiali di origine antropica frammisti ai materiali di origine naturale non potrà superare la quantità massima del 20% in peso, da quantificarsi secondo la metodologia di cui all'Allegato 10 al D.P.R. 120/2017. Gli esiti delle suddette attività di caratterizzazione saranno infine trasmessi all'autorità competente e all'Agenzia di protezione ambientale territorialmente competente, prima dell'avvio dei lavori.

Si precisa che non è stata effettuata nessuna caratterizzazione nella area destinata a Cassa di Espansione sul Torrente Onte. Nella successiva fase di progettazione il piano di caratterizzazione dovrà prevedere ulteriori indagini nell'area in questione.

### **Programma dei lavori**

La durata complessiva di realizzazione dell'intervento è stata stimata in 2.340 giorni naturali e consecutivi (gnc) a partire dalla data di consegna lavori. Questi sono così suddivisi:

- 120 gnc per attività propedeutiche, comprensive di: prequalifica impianti e materiali, autorizzazione subappaltatori, cantierizzazione, b.o.e./demolizioni/risoluzione interferenze con sottoservizi per avvio lavori, ecc.;
- 2.220 gnc per la realizzazione di tutti gli interventi previsti in progetto sia ferroviari sia di viabilità.

### **Le Opere Di Mitigazione**

Gli interventi previsti dal progetto in relazione alla fase di cantiere sono essenzialmente volti a:

- contenimento dei possibili rischi di contaminazione delle acque superficiali;
- contenimento dei possibili rischi di contaminazione delle acque sotterranee;
- contenimento delle emissioni acustiche;
- contenimento delle emissioni in atmosfera;
- previsione di procedure di emergenza per sversamenti accidentali;
- previsione di procedure generali di gestione e stoccaggio di sostanze potenzialmente pericolose;
- previsione di procedure per i serbatoi di carburante e per il rifornimento dei mezzi di cantiere;
- ripristino delle aree di cantiere.

### **Le mitigazioni in Fase di cantiere**

#### **Componente Atmosfera**

Allo scopo di evitare la potenziale alterazione degli attuali livelli di qualità dell'aria, a causa della emissione di polveri e inquinanti aerei (in particolare, durante la demolizione e costruzione dei viadotti, la demolizione e costruzione delle opere minori, la realizzazione degli svincoli, la movimentazione di materiali e mezzi pesanti) si prevede:

- copertura dei cumuli di materiale sia durante la fase di trasporto sia nella fase di accumulo temporaneo nei siti di stoccaggio, con teli impermeabili e resistenti;
- bagnatura delle superfici sterrate e dei cumuli di materiale;
- bassa velocità di transito per i mezzi d'opera nelle zone di lavorazione;
- ottimizzazione delle modalità e dei tempi di carico e scarico, di creazione dei cumuli di scarico e delle operazioni di stesa;
- riduzione delle superfici non asfaltate all'interno delle aree di cantiere;
- pulizia pneumatici, mediante appositi impianti posti in corrispondenza degli accessi ai cantieri operativi;
- spazzolatura delle viabilità impegnata dai mezzi di cantiere

#### **Componente Ambiente Idrico**

I potenziali impatti sull'ambiente idrico sono da ricercarsi nelle seguenti azioni:

- produzione di acque di lavorazione, acque di dilavamento e acque reflue domestiche in corrispondenza delle aree di cantiere e di lavorazione;
- consumi idrici a fini industriali (attività di cantiere) e idropotabili in corrispondenza delle aree di cantiere e di lavorazione;
- realizzazione di opere fondazionali in sottterraneo, con rischio teorico di interferenza con la falda idrica sottterranea;
- potenziale percolazione in falda di sostanze derivanti dalle aree tecniche, operative, di stoccaggio e campi base generate dagli impianti fissi, dallo stoccaggio di materiali terrigeni di scavo e da taluni servizi generali previsti al loro interno.

Gli impianti di raccolta e smaltimento delle acque verranno realizzati in tutte le aree di cantiere base ed operativo. Nelle aree dove sono previsti gli stoccaggi di materiali (provenienti dagli scavi o da cave) e/o depositi tecnologici (oli, carburanti, traverse, rotaie, etc.) e/o lavorazioni industriali (betonaggio, officine, disoleatori, deposito o presenza di trasformatori, etc.) i terreni verranno opportunamente impermeabilizzati, al fine di contenere gli effetti di alterazione chimica dei corpi idrici sotterranei e/o superficiali, a causa di diffusione di sostanze inquinanti determinati da eventuali sversamenti accidentali. Gli ulteriori rischi di possibili percolazioni nel terreno in corrispondenza di aree ad elevata permeabilità saranno evitati tramite un'accurata organizzazione delle aree di cantiere. In fase di cantiere, la produzione di acque di lavorazione è da ricercarsi principalmente nell'utilizzo di liquidi nel corso delle attività di scavo e rivestimento (acque di perforazione, additivi, etc.) e, in modo particolare, delle opere provvisorie come i pali e i micropali. Tali reflui potranno risultare gravati dalla presenza di agenti di tipo fisico (sostanze inerti finissime, filler di perforazione, fanghi, etc.) o chimico (cementi, fanghi bentonitici, idrocarburi ed olii, disarmanti, schiumogeni, ecc.) e richiederanno, pertanto, un idoneo trattamento depurativo consistente, al minimo, nelle fasi di omogeneizzazione, disoleatura e sedimentazione, con possibilità di correzione del pH (presumibilmente basico) preliminarmente allo scarico.

### Componente Suolo e Sottosuolo

I principali fattori di interazione con la componente ambientale in fase di cantiere sono da ricercarsi in:

- occupazione temporanea dei suoli;
- alterazioni dei caratteri morfologici locali;
- alterazioni delle caratteristiche pedologiche dei terreni interessati dall'insediamento delle aree di cantiere;
- impermeabilizzazione dei suoli e sottrazione diretta di suolo.

Al momento della chiusura dei cantieri si prevede il ripristino delle condizioni originarie e la restituzione dei suoli al loro uso pregresso.

### Componente Vegetazione, Flora e Fauna

Le misure di contenimento degli impatti per le fasi di cantiere consisteranno nell'adozione delle seguenti modalità operative:

- Le installazioni di cantiere sono previste su aree interessate da formazioni vegetali di minore qualità ambientale (minore naturalità, minore sensibilità, ecc.) e sono stati previsti in aree agricole prevalentemente a seminativo;
- Saranno particolarmente curati l'allontanamento dei residui e sfridi di lavorazione, imballaggi dei materiali, contenitori, ecc..
- Saranno adottati accorgimenti per evitare lo sversamento sul terreno di oli, combustibili, vernici, prodotti chimici in genere;
- Dovrà essere prevista la conservazione del primo strato di terreno rimosso nei lavori di sbancamento e movimento terra, particolarmente ricco di semi, radici, rizomi, microrganismi decompositori, larve, invertebrati, nonché il successivo riutilizzo nei lavori di mitigazione e ripristino ambientale;
- Dovrà essere elaborata un'opportuna programmazione temporale degli interventi di realizzazione dell'opera, in considerazione della fenologia delle diverse specie interessate.

Per quanto riguarda gli impatti derivanti dalle attività di cantiere sulla componente Fauna le principali misure di contenimento degli impatti sono:

- Per l'illuminazione dei cantieri dovranno essere utilizzati proiettori che limitino l'inquinamento luminoso verso l'altro, in modo da ridurre al minimo necessario il potenziale disturbo ad animali notturni volatori, quali rapaci notturni, uccelli in migrazione, chiroteri, invertebrati notturni;
- Dovrà essere assicurata la bagnatura delle piste di cantiere onde evitare la produzione eccessiva di polveri che potrebbero disturbare il normale ciclo biologico della fauna selvatica;
- L'emissione di rumore dovrà essere contenuta tramite utilizzo di materiale e strumentazione adeguata e a norma e l'adozione di apposite barriere antirumore;
- Dovrà essere elaborata un'opportuna programmazione temporale degli interventi di realizzazione dell'opera, in considerazione della fenologia delle diverse specie interessate, di minore disturbo sulla fauna e dei periodi di riproduzione delle specie anfibe; in particolare, nei limiti della fattibilità tecnico-economica, la programmazione degli interventi previsti dovrà essere elaborata anche in funzione di parametri naturalistici, individuando il periodo di minore impatto per le specie e/o comunità animali

(anfibi) maggiormente sensibili.

### **Componente Rumore**

Le opere di mitigazione del rumore previste per le aree di cantiere sono ricondotte a due categorie:

- interventi "attivi", finalizzati a ridurre alla fonte le emissioni di rumore;
- interventi "passivi", finalizzati a intervenire sulla propagazione del rumore nell'ambiente esterno.

La riduzione delle emissioni direttamente sulla fonte di rumore verrà ottenuta tramite una corretta scelta delle macchine, con opportune procedure di manutenzione dei mezzi e delle attrezzature.

### **Componente Vibrazioni**

Per la componente non sono previsti interventi di mitigazione. Al fine di contenere i livelli vibrazionali generati dai macchinari si agirà sulle modalità di utilizzo dei medesimi e sulla loro tipologia e accorgimenti tecnici per il loro uso, quali:

- Rispettare la norma ISO 2631 (UNI 9614), con la definizione dei livelli massimi ammissibili;
- Contenere i livelli vibrazionali dei macchinari agendo sulle modalità di utilizzo e sulla loro tipologia;
- Definire le misure di dettaglio basandosi sulle caratteristiche dei macchinari effettivamente impiegati.

### **Le mitigazioni in fase di esercizio**

#### **Gli interventi di inserimento paesaggistico – ambientale**

Gli interventi di inserimento paesaggistico effettuati si configurano come un sistema integrato di azioni per ricucire e migliorare parti del paesaggio attraversato e come occasione per riconfigurare "nuovi paesaggi", capaci di relazionarsi con il contesto in cui si inseriscono, sia dal punto di vista ecologico che paesaggistico.

#### **Gli interventi di mitigazione acustica in fase di esercizio**

Gli interventi di mitigazione acustica consistono nella realizzazione di barriere acustiche. La scelta della tipologia di barriera antirumore è stata effettuata tenendo conto di tutti i criteri tecnici e progettuali atti a garantire l'efficacia globale dell'intervento.

## **QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**

### **Componente Atmosfera**

#### *Stato Attuale*

La valutazione della qualità dell'aria è stata effettuata mediante la verifica del rispetto dei valori limite degli inquinanti e attraverso la conoscenza delle sorgenti di emissione e della loro dislocazione sul territorio, tenendo conto dell'orografia, delle condizioni meteorologiche, della distribuzione della popolazione, degli insediamenti produttivi

La Regione Veneto con Deliberazione della Giunta Regionale del Veneto n. 3195/2006, ha approvato la zonizzazione del territorio regionale, ai sensi del Decreto Legislativo n. 155/2010 e s.m.i. che stabilisce come le Regioni debbano redigere un progetto di riesame della zonizzazione del territorio regionale sulla base dei criteri individuati in Appendice I al decreto stesso e tramite ARPAV.

### **Analisi degli impatti**

#### **Fase di cantiere**

In relazione alla natura delle sorgenti si è individuato nell'inquinamento da polveri il principale parametro da analizzare con attenzione per valutare l'impatto ambientale dell'opera sulla componente atmosfera.

Le polveri sottili PM10 (polveri inalabili, le cui particelle sono caratterizzate da un diametro inferiore ai 10 µm) sono generate dalla combustione incompleta all'interno dei motori, da impurità dei combustibili, dal risollevarsi da parte delle ruote degli automezzi e dalle attività di scavo e movimentazione dei materiali.

Dall'attenta analisi delle opere e dei relativi cantieri per la loro realizzazione, quindi, si ritiene che le attività più rilevanti in termini di emissioni siano costituite da:

- attività di movimento terra (scotico, scavi, eventuali demolizioni, rinterrati);
- movimentazione dei materiali passibili di generare polveri all'interno dei cantieri;
- transito degli automezzi d'opera sulla viabilità esistente e sulle piste di cantiere;
- scarichi dei motori dei mezzi d'opera e di movimento terre e materiali da costruzione;
- presenza di eventuali impianti di confezionamento prodotti da costruzione (es. impianto di betonaggio, impianto conglomerati bituminosi, impianti di vagliatura e frantumazione ecc.).

Per la valutazione delle emissioni correlate alle attività di cantiere si è fatto riferimento alle formule riportate

nel documento EPA Compilation of Air Pollutant Emission Factors dell'Agenzia per la Protezione dell'Ambiente Statunitense. Il Fattore di Emissione complessivo stimato è stato utilizzato come dato di input al modello matematico utilizzato per svolgere le simulazioni modellistiche. Da tali analisi si sono infine ricavate le concentrazioni degli inquinanti prodotti dalle attività analizzate, arrivando quindi a comprendere l'entità delle concentrazioni prodotte. Dalle valutazioni complessive, considerando sia i livelli di concentrazioni esistenti sia i quantitativi apportati dalle lavorazioni indagate, si è potuto constatare che i livelli globali saranno comunque rispettosi dei limiti normativi vigenti.

### Fase di esercizio

La tipologia di progetto in esame non prevede, per la fase di esercizio, l'introduzione di nuove sorgenti emissive poiché l'intera linea sarà elettrificata e le motrici impiegate avranno trazione elettrica.

Ciò rende nullo ogni potenziale impatto diretto del progetto. In merito agli impatti indiretti, invece, l'esercizio della rete ferroviaria indurrà un effetto positivo sulla qualità dell'aria, collocandosi quale alternativa, sia sulla lunga che sulla corta percorrenza, alla mobilità su gomma.

### Componente Ambiente Idrico (Acque Superficiali)

#### Stato Attuale della Componente

La componente acque superficiali è caratterizzata dal reticolo idrografico di superficie che connota significativamente il contesto territoriale di inserimento e che costituisce elemento di inevitabile interazione col tracciato di progetto.



L'intervento oggetto di studio si colloca interamente nell'ambito del bacino idrografico del Fiume Bacchiglione. In particolare inizialmente il tracciato interferisce con il Fiume Retrone, affluente del Fiume Bacchiglione, che a sua volta viene attraversato dalla linea ferroviaria a monte della confluenza con il suo principale affluente, Torrente Tesina (o Astico-Tesina).

Il sistema idrico del fiume Bacchiglione è un sistema idrografico complesso che trae origine sia da torrenti e rii montani sia da rogge di risorgiva che si originano a Nord di Vicenza; il bacino imbrifero del Bacchiglione confina a Sud-Ovest con l'Agno, ad Ovest con l'Adige e a Nord-Est con il Brenta.

All'interno del bacino del Bacchiglione si possono individuare le seguenti unità idrografiche:

- Fiume Bacchiglione
- Sottobacino del Retrone

Per quanto riguarda la qualità delle acque superficiali, come confermato anche dai risultati delle ultime campagne di monitoraggio specifiche effettuate dall'ARPA Veneto in tutti i bacini idrografici della Regione nel periodo 2013-2015, le sostanze coinvolte sono per lo più PFOS e PFOA e i bacini idrografici maggiormente interessati dal fenomeno sono il Fratta-Gorzone e il Bacchiglione. Dai valori calcolati da ARPAV si osserva che il Bacchiglione, passando da livello LIM 3 a 2, mostra un livello di inquinamento più basso rispetto al Retrone il cui LIM ha oscillato tra il livello 3 e 4 fino al 2012 per poi stabilizzarsi su livello 3.

### Acque Sotterranee

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

### **La struttura e le unità idrogeologiche della pianura vicentina occidentale**

Il territorio preso in esame si estende prevalentemente su aree di pianura circoscritte dalle propaggini collinari dei Monti Lessini Orientali (a nord) e i Colli Berici (a Sud), con substrato roccioso in prevalenza sedimentario. Esso comprende tre bacini idrologici:

1. il bacino del torrente Chiampo (sottobacino del fiume Adige)
2. il bacino dell'Agno - Guà (appartenente al sistema Fratta - Gorzone)
3. il bacino Leogra-Timonchio-Astico (che fa parte del sistema Bacchiglione).

Dal punto di vista strettamente idrogeologico questi bacini possono essere compresi entro tre strutture specifiche, tipiche del territorio vicentino, quali:

- 1) complessi idrogeologici collinari,
- 2) complessi idrogeologici vallivi,
- 3) complessi idrogeologici di pianura a loro volta distinti in:
  - a. alta pianura
  - b. media pianura
  - c. bassa pianura

Nel dettaglio il tracciato ferroviario in progetto si sviluppa in una zona idrogeologica particolare caratterizzata dalla presenza di uno spartiacque idrogeologico che separa un'area occidentale, corrispondente al complesso della media valle dell'Agno, facente capo al bacino idrogeologico dell'Alpone-Chiampo-Agno (ACA), che ha prevalentemente orientazione N-S, da un'area orientale compresa tra i Monti Lessini e i Colli Berici corrispondente al complesso idrogeologico di media pianura compresa tra il torrente Retrone e il fiume Tesina (MPRT) caratterizzato da una orientazione da SW verso NE con flusso idrico di pari direzione e con presenza di un marcato asse di drenaggio all'incirca allineato all'asse centrale della valle, parallelamente al tracciato ferroviario

#### *Bacino idrogeologico di Media Pianura tra Retrone e Tesina (MPRT)*

La tratta ferroviaria in oggetto si sviluppa entro il *Bacino idrogeologico di Media Pianura tra Retrone e Tesina (MPRT)*. Questo piccolo bacino idrogeologico occupa il contesto vallivo avente direzione SW-NE compreso tra i Monti Lessini a Nord e i Colli Berici a Sud ed è principalmente formato dalle alluvioni fluviali e fluvioglaciali depositate dal Fiume Retrone. Il sottosuolo è costituito in superficie da alluvioni fluviali oloceniche e in profondità da sedimenti fluvioglaciali, verosimilmente wurmiani, trasportate lungo la valle dopo la glaciazione wurmiana. In tutto il bacino idrogeologico del Retrone la falda è subaffiorante e si rinviene a profondità generalmente inferiori al metro. Tale condizione determina la presenza di numerose risorgive ubicate tra i Comuni di Altavilla Vicentina e Creazzo che forniscono perenne alimentazione al deflusso del Retrone. Presso il settore orientale del territorio comunale di Vicenza, si hanno anche condizioni artesiane con salienze anche superiori al metro sopra il piano di campagna.

I dati idrogeochimici disponibili indicano per tutte le acque analizzate una facies idrochimica bicarbonatica calcica leggermente magnesiacca. Nella piana del Retrone il flusso idrico è diretto principalmente da SW a NE e il carico idraulico è compreso tra valori di circa 40 e 35 m s.l.m.. Lungo tutto il tratto interessato dall'opera le quote piezometriche si mantengono tra valori compresi tra 30 e 31 m s.l.m..

#### **Analisi degli impatti**

##### **Fase di cantiere**

Nell'ambito della realizzazione dell'opera si prevede l'ipotesi di realizzazione di interventi di difesa e sistemazione del Torrente Retrone e della Roggia Dioma, in corrispondenza degli attraversamenti ferroviari esistenti, al fine di limitare gli allagamenti nelle aree interessate dal progetto. In aggiunta è stato individuato un invaso di laminazione (cassa d'espansione) sul Torrente Onte, ricadente nel Comune di Sovizzo (VI).

Nella fase di cantierizzazione si prevede la realizzazione di impianti di raccolta e smaltimento delle acque che verranno realizzati in tutte le aree di cantiere base ed operativo.

Nell'ambito delle lavorazioni della fase di cantiere possono verificarsi incidenti con sversamento di sostanze inquinanti che possono, a seconda della permeabilità delle rocce interessate, raggiungere gli acquiferi sotterranei. L'adozione di metodologie gestionali adeguate alle attività svolte limita e rende trascurabile il rischio di contaminazioni.

##### **Fase di esercizio**

L'analisi della cartografia relativa al Piano di Assetto del Territorio del Comune di Vicenza ha evidenziato che la tratta Ferroviaria compresa tra la Stazione di Vicenza ed il limite occidentale dell'intervento, Nodo via Olmo, si sviluppa nell'ambito di aree in cui la soggiacenza della falda è compresa tra 2 e 5 m dal p.c.. Le opere

sono state progettate in funzione della minimizzazione dell'interferenza rispetto al normale deflusso idrico superficiale e, pertanto, non si prefigura alcun rischio di impatto in tale senso.

### Componente Suolo e Sottosuolo

#### Descrizione dello stato attuale

Analizzando la carta geologica d'Italia in scala 1:100.000 e in dettaglio il Foglio n. 50 Padova si evince che la linea ferroviaria in progetto insiste su depositi alluvionali di natura sabbiosa e argillosa.

Complessivamente nell'area in esame affiorano le seguenti unità geologiche:

- **a<sub>2</sub>**; Alluvioni sabbiose e argillose
- **O**; Calcari bioclastici e nulliporici in grosse bancate con intercalazioni marnose e calcareo-marnose.
- **B**; Basalti, tufi e breccie basaltiche dei Berici e degli Euganei

Per quanto concerne la litologia di superficie dalla Carta geolitologica, estratta dal PAT del Comune di Vicenza (approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 84 dell'11.12.2009), si evince che tutta l'area su cui insiste il tracciato ferroviario in progetto è caratterizzata dalla presenza di materiali alluvionali a tessitura prevalentemente limoso sabbiosa. Solo oltre la stazione ferroviaria di Vicenza la componente sabbiosa diventa prevalente. L'intervento ricade nella pianura veneta interessata da una serie di discontinuità grossomodo parallele e orientate in direzione NW-SE, appartenenti al Sistema Scledense. Nell'area di interesse si individuano le seguenti unità geologiche:

- Alluvioni antiche dei bacini lessinei (Olocene) - **a<sub>r</sub>**. Alternanze di alluvioni grossolane e fini, prevalentemente ghiaiose nei bacini del Chiampo e del Guà, limoso-sabbiose nel bacino del Bacchiglione.
- Rocce vulcaniche (Miocene inferiore - Eocene) - **V**. Vulcaniti basaltiche dei Berici e Lessini, spesso notevolmente alterate in depositi limosi argillosi con clasti.
- Unità delle calcareniti di castelgomberto-unità delle marne di priabona (Eocene superiore-Oligocene) - **C**. Complesso calcareo, calcarenitico, calcari bioclastici e detritici (Calcareniti di Castelgomberto) passante inferiormente a calcari marnosi con intercalazioni marnose (Marne di Priabona).

#### Elementi di tettonica

La pianura veneta è interessata da una serie di discontinuità grossomodo parallele e orientate in direzione NW-SE, appartenenti al Sistema Scledense; si tratta di faglie trascorrenti caratterizzate da piani di faglia subverticali che suddividono il substrato roccioso della pianura in blocchi indipendenti, basculanti e giacenti a profondità diverse. Da ciò deriva una morfologia della Base del Quaternario a "gradoni" che assume profondità molto variabili da luogo a luogo, ma mediamente crescenti da nord verso sud.

La regione lessinea è costituita da un esteso tavolato leggermente arcuato, immergentesi sotto la coltre alluvionale della pianura padana, a occidente verso SSW e a oriente verso SSE. La disposizione monoclinale risulta tettonicamente disturbata e complicata da numerose dislocazioni, sia per faglia che per piega e piega-faglia. Nel quadro tettonico generale si rileva un complesso di fratture e faglie con disposizione a ventaglio, il cui vertice si trova a Nord della regione lessinea propriamente detta; verso occidente la direzione prevalente è NNE-SSW mentre a levante predominano i disturbi tettonici con direzione parallela a quella della "Linea Schio-Vicenza" NNW-SSE.

Nella parte nord-occidentale dell'area di Verona gli effetti delle due grandi linee di dislocazione si sommano dando origine a fratture coniugate a componenti di moto sia orizzontale che verticale. Analoga struttura è riconoscibile nella zona orientale, ad Est di Castelgomberto.

#### Valutazione degli aspetti ambientali

##### Fase di cantiere

Le possibili interferenze geologiche indotte saranno risolte nella successiva fase di progettazione definitiva mediante specifiche analisi di carattere geotecnico volte alla definizione delle effettive condizioni di stabilità di eventuali scavi, anche se provvisori o temporanei.

Nella fase costruttiva si prevede apertura di aree tecniche sono aree di cantiere "secondarie", funzionali alla realizzazione di singole opere (viadotti, cavalcaferrovia, rilevati scotolari), e che contengono esclusivamente:

- parcheggi per mezzi d'opera;
- aree di stoccaggio dei materiali da costruzione;

23

- eventuali aree di stoccaggio delle terre da scavo;
- eventuali box servizi igienici di tipo chimico.

Mentre i cantieri base ed operativi avranno una durata pari all'intera durata dei lavori di costruzione, ciascuna area tecnica avrà durata limitata al periodo di realizzazione dell'opera di riferimento.

Le aree di stoccaggio non contengono impianti fissi o baraccamenti e contengono piazzali destinati allo stoccaggio delle terre da scavo, da suddividere in funzione della loro provenienza e del loro utilizzo. All'interno della stessa area di stoccaggio o in aree diverse si potranno avere, in cumuli comunque separati:

- terre da scavo destinate alla caratterizzazione ambientale, da tenere in sito fino all'esito dell'attività;
- terre da scavo destinate al reimpiego nell'ambito del cantiere.

#### Fase di esercizio

La realizzazione delle previste opere sono state progettate in modo tale da non alterare le attuali condizioni di stabilità geologica e geomorfologica. Le potenziali interferenze, una volta realizzata l'opera, si possono considerare trascurabili.

#### Vegetazione, flora e fauna

L'ambito in studio si colloca nell'ambito della pianura vicentina, che da un punto di vista vegetazionale fa parte della serie dell'alta Pianura Padana orientale neutrobasifila della farnia e del carpino bianco (*Erythronio-Carpinion betuli*). L'associazione forestale più rappresentativa del tipo maturo nella Pianura Padana è stata individuata nel *Querco-Carpinetum boreoitalicum* (Pignatti, 1953).

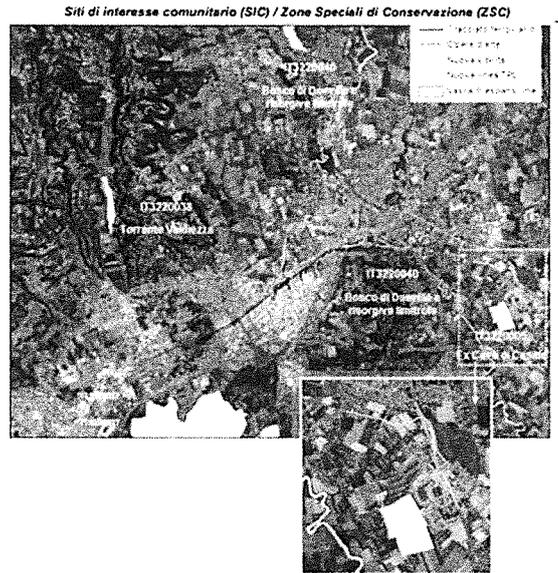
Il territorio esaminato si presenta profondamente alterato rispetto al paesaggio originario e all'assetto vegetale. Dalla lettura della Carta dell'uso del suolo della Regione Veneto, si evince che la maggior parte del territorio in cui ricade il progetto sia caratterizzato dalla presenza di aree urbane (continue, discontinue, isolate, industriali, commerciali o sportive). Le ferrovie e i loro ambiti di pertinenza occupano una superficie notevole in ragione della presenza della stazione di Vicenza.

In questo quadro territoriale, le aree coperte da vegetazione spontanea si inseriscono come elementi residuali. Occupano degli ambiti più estesi invece, nel settore a sud della stazione di Vicenza e nell'ambito della vasca di espansione. I consorzi più diffusi nell'ambito di studio sono riferibili a:

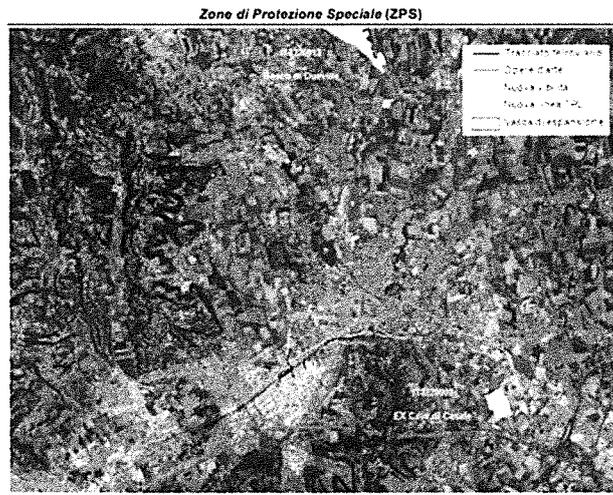
- Querco – ostrieti
- Castagneti
- Saliceti e altre formazioni ripariali
- Robinieti

Da una analisi dell'area vasta in cui ricade l'intervento di progetto, è stata verificata la presenza di aree incluse nell'Elenco Ufficiale delle Aree Protette (EUAP) e nella Rete Natura 2000. Sono stati individuati i seguenti siti afferenti alla Rete Natura 2000:

- SIC/ZSC IT3220040 – Bosco di Dueville e risorgive limitrofe
- SIC/ZSC IT3220005 – Ex Cave di Casale
- SIC/ZSC IT3220038 – Torrente Valdiezza
- SIC/ZSC IT3220037 – Colli Berici
- ZPS IT3220005 – Ex Cave di Casale
- ZPS IT3220013 – Bosco di Dueville



W



d

W

## Valutazione degli aspetti ambientali

### Fase di cantiere

La maggioranza delle aree di cantiere è prevista in aree urbanizzate prive di vegetazione o aree a vegetazione agraria; in base a tale condizione e alla previsione di effettuare interventi di mitigazione per il ripristino delle aree di cantiere e la restituzione agli usi precedenti, non si ritiene rilevante l'impatto sulla vegetazione.

Per quanto riguarda la fauna, l'elemento di transitorietà delle pressioni esercitate nella cantierizzazione, fa diminuire drasticamente il grado di rilevanza degli impatti generati. Il disturbo acustico legato alle lavorazioni e alla movimentazione dei mezzi è da considerarsi complessivamente limitato vista il contesto di intervento. Le interferenze che si verificano in fase di cantiere sono:

Sottrazione di suolo agricolo. Tale interferenza rispetto alle aree di cantiere è da considerarsi temporanea; infatti vengono occupati dei suoli agricoli adibiti principalmente a seminativi in aree irrigue. Si ritiene l'impatto per la componente non significativa.

Sottrazione di vegetazione. Durante le lavorazioni a causa della predisposizione di alcuni cantieri si rende necessaria la rimozione della vegetazione presente. Le tipologie interferite riguardano esclusivamente boscaglie di latifoglie miste dominate da robinia e ailanto e quindi l'interferenza risulta non significativa.

Disturbo causato da rumore. L'interferenza rispetto alla fauna si esplica con l'aumento dei livelli di rumore dovuto all'opera dei mezzi di cantiere impegnati nella costruzione dell'opera; vista la temporaneità delle attività di cantiere e l'antropizzazione del contesto di intervento si ritiene che tale interferenza sia poco significativa.

Disturbo causato da vibrazioni. E' prevista la produzione di vibrazioni in relazione alle opere di cantiere (movimentazione di carichi, passaggio di mezzi pesanti, vagliatura, vibrio-infissione), per tutti gli interventi

F a' B R L A

previsti dal progetto. L'effetto delle vibrazioni è quello di disturbare la fauna. La valenza dell'impatto da vibrazioni è stimata come trascurabile per tutte le fasi e per tutte le aree di progetto.

Danno causato dal sollevamento di polveri. Relativamente al danno da sollevamento di polveri, tale impatto può risultare significativo in prossimità delle aree di cantiere, in relazione alle diverse attività previste quali in particolare lo scavo per la costruzione dei manufatti ed il traffico dei mezzi pesanti.

### **Fase di esercizio**

Sottrazione di vegetazione. In fase di esercizio tale interferenza è ritenuta permanente. Consiste nell'occupazione di alcuni nuclei o fasce di vegetazione molto limitati. Si tratta di nuclei di vegetazione di scarso valore naturalistico che crescono a bordo strada o bordo ferrovia, quali i robinieti; pertanto l'interferenza è da considerarsi non significativa.

Occupazione di suolo agricolo. L'interferenza è da considerarsi permanente e ha luogo su suoli agricoli adibiti principalmente a seminativi in aree irrigue in corrispondenza delle viabilità NV05 e NV11. Data l'estensione delle aree agricole nei territori circostanti e considerata la derivazione antropica delle specie vegetali coltivate si ritiene l'impatto per la componente non significativa.

Disturbo causato da rumore. In fase di esercizio, l'aumento dei livelli di rumore viene prodotto dal passaggio dei convogli sulle nuove linee. Tale disturbo risulta permanente e sensibile durante la fase di esercizio. Considerando che il popolamento faunistico gravitante nell'area di intervento è legato a contesti urbanizzati si può ritenere che il disturbo potenziale sulla fauna causato dal rumore sia assente.

Disturbo causato da vibrazioni. Durante la fase di esercizio è previsto un aumento delle vibrazioni al suolo nelle aree non precedentemente interessate dal passaggio del tracciato ferroviario. Considerando che il popolamento faunistico gravitante nell'area di intervento è legato a contesti urbanizzati si può ritenere che il disturbo potenziale sulla fauna causato dalle vibrazioni è limitato.

Frammentazione degli habitat faunistici: L'interferenza si segnala in corrispondenza della nuova viabilità NV1, la quale comporta la suddivisione di un ambito unitario, che rappresenta un habitat faunistico di tipo agricolo, in due comparti distinti fra loro, rappresentando una barriera fisica agli spostamenti della fauna terricola. Considerando la diffusione del sistema agricolo nel territorio in studio e la buona versatilità delle specie faunistiche legate a tali habitat, si ritiene che l'intervento non comporti un'interferenza significativa rispetto alla frequentazione e agli spostamenti delle specie terricole presenti.

La realizzazione della Cassa di espansione sul Torrente Onte prevede l'occupazione del suolo agricolo e l'abbassamento del piano campagna di circa metà dell'area totale perimetrata. L'intervento di escavazione del terreno avverrà su una superficie di estensione pari a 22 ha per portare alla diminuzione della quota media del piano campagna di 0.9 m; tale intervento comporta un'occupazione temporanea di suolo, ossia limitata alla fase di cantiere, a meno del settore sud della vasca. L'interferenza indotta dall'escavazione del terreno potrà essere risolta al termine della fase di cantiere, nella gran parte del perimetro della vasca di espansione, in quanto si prevede il ripristino dello strato superficiale, asportato in precedenza e temporaneamente conservato, al fine di recuperare l'orizzonte pedologico dello stato ante operam.

Per quanto riguarda la nuova linea TPL che attraverserà il territorio cittadino, le interferenze rispetto alla vegetazione e alla fauna sono da ritenersi assenti.

### **Ecosistemi**

#### **Descrizione stato attuale**

L'ambito di studio si articola nelle seguenti unità ecosistemiche:

- Ecosistema forestale
- Ecosistema fluviale
- Ecosistema agricolo
- Ecosistema antropico

L'ecosistema forestale è l'area di maggior interesse ambientale dell'intera zona, per la presenza di alcuni elementi di un certo rilievo naturalistico e perché offre rifugio per alcune specie animali che traggono vantaggio dalla ridotta presenza di manufatti e insediamenti antropici.

L'ecosistema agricolo è alquanto semplificato poco strutturato, caratterizzato da un numero limitato di specie vegetali e, in generale, da condizioni ambientali che poco si prestano a costituire zona di rifugio privilegiato per la fauna.

L'ecosistema delle zone umide nell'ambito in studio è riconoscibile lungo i corsi d'acqua e le zone umide, ricadenti nel bacino del F. Bacchiglione, che costituisce il collettore finale di una vasta rete idrografica che si estende su gran parte delle zone montana e pedemontana del territorio della provincia di Vicenza.

L'ecosistema antropico comprende il popolamento degli insediamenti urbani, abitativi ed industriali, fatta eccezione per l'edificato isolato (cascine), che è compreso nel contesto agricolo e quindi considerato come tale. L'ambiente urbano ospita un numero di specie che, per la loro particolare ecologia, traggono vantaggio dalla presenza di manufatti o attività antropiche.

## Valutazione degli aspetti ambientali

### Fase di cantiere

La fase di cantiere è una fase transitoria e pertanto le interferenze generate saranno limitate nel tempo. L'impatto maggiore, originato dalla nuova infrastruttura durante la fase di cantiere, è da porsi in relazione alla sottrazione di aree individuate per la predisposizione dei diversi siti di cantiere.

L'occupazione di suolo per la predisposizione dei cantieri è da ritenersi comunque piuttosto limitata rispetto all'estensione dell'ecosistema nell'area in studio e tale da non comportare un'alterazione sostanziale dell'assetto ecosistemico preesistente. Per i cantieri ubicati all'interno della sede ferroviaria in ambito strettamente urbano non si prevedono interferenze che pregiudichino la funzionalità ecosistemica.

### Fase di esercizio

Il progetto della linea ferroviaria e della nuova viabilità accessoria determina delle interferenze in fase di esercizio. Le interferenze risultano essere non significative in quanto coinvolgono un'area urbanizzata e interessano esclusivamente aree interne al sedime ferroviario. Non viene compromesso né l'assetto ecosistemico né la funzionalità ecologica.

## Componente Rumore

### Censimento dei ricettori

Per tale componente è stato effettuato un dettagliato censimento dei ricettori ante operam, esteso ad una fascia di 250 m per lato a partire dal binario esterno in tutti i tratti di linea ferroviaria allo scoperto.

È stata preliminarmente effettuata una verifica della destinazione d'uso ed altezza di tutti i ricettori ricadenti all'interno della fascia di pertinenza acustica di 250 m per lato dell'infrastruttura.

La tipologia dei ricettori risulta essere:

- Residenze o Servizi;
- Ricettori particolarmente sensibili (scuole, ospedali, case di cura, etc.);
- Produttivo artigianale o industriale e commerciale;
- Magazzini e depositi.

L'attività di verifica ante operam è stata quindi completata con la redazione di schede di dettaglio in cui sono state riportate per ciascun fabbricato le informazioni riguardanti la localizzazione, lo stato e la consistenza e la relativa documentazione fotografica.

## Analisi degli impatti

### Fase di cantiere

La caratterizzazione acustica dei cantieri è stata fatta sulla base delle seguenti ipotesi preliminari circa il loro funzionamento:

- le aree tecniche, le aree di stoccaggio ed i cantieri di armamento saranno attivi esclusivamente in periodo diurno;
- i cantieri operativi lungo linea saranno attivi nel periodo diurno.

I campi base possono essere assimilati ad aree residenziali con attività a basso impatto acustico che possono essere considerate trascurabili.

Sulla base della rappresentazione delle varie tipologie di cantiere, l'analisi delle interferenze di tipo acustico viene condotta relativamente alle fasi di maggiore emissione rumorosa in zona con presenza di ricettori abitativi.

Il livello di emissione acustica complessivo dei singoli cantieri è stato calcolato partendo dall'emissione delle singole tipologie di macchine ed elaborando il valore finale in ragione del tempo, della percentuale di utilizzo

e del numero di macchinari presenti. In particolare, di seguito si riportano le emissioni complessive delle potenze calcolate in dBA per le varie tipologie di cantiere:

- Sorgente equivalente cantiere area Cantiere Operativo/Area di stoccaggio: 111,6 dBA.
- Sorgente equivalente cantiere di armamento / stoccaggio: 110,7 dBA.

Tali valori di potenza sonora vengono associati cautelativamente all'intera superficie associata all'area di cantiere, ipotizzandola come una sorgente areale posta ad 1 metro di altezza dal piano campagna.

Lo studio di impatto della cantierizzazione è stato effettuato in base a simulazioni tipologiche per i 3 cantieri tipo individuati, quali Cantiere Operativo, Cantiere di Stoccaggio e Cantiere di Area Tecnica. Le simulazioni hanno portato a definire degli interventi di mitigazione da prevedere nei casi in cui si siano riscontrati dei ricettori posti a brevi distanze dai confini delle aree di cantiere. Le barriere di cantiere previste hanno un'altezza di 5 metri e sono localizzate lungo il perimetro prospiciente i ricettori individuati.

Dalle simulazioni effettuate si è potuta definire la distanza critica, per ogni tipologia di cantiere, alla quale i ricettori potrebbero risultare disturbati dalle lavorazioni eseguite nel cantiere.

#### Fase di esercizio

L'applicazione del modello di simulazione ha permesso di stimare per i due scenari di esercizio di medio e lungo termine i livelli sonori prodotti dall'esercizio della linea A.V. e della linea Storica.

Da un primo esame della situazione post operam, si nota che i livelli sonori appaiono molto elevati rispetto ai limiti individuati, tenendo anche conto della riduzione per la presenza di infrastrutture concorrenti. L'impatto si avverte maggiormente nello scenario di medio periodo mentre per lo scenario di lungo periodo abbiamo meno superamenti di limite di norma nella zona edificata di Vicenza residenziale.

Il dimensionamento degli interventi è stato effettuato sia nello scenario di esercizio previsto per il medio termine sia per quello di lungo termine. Nel caso specifico, gli interventi previsti nei due scenari di traffico sono i medesimi, variando unicamente gli eventuali effetti residui e di conseguenza gli interventi diretti.

#### **Componente Vibrazione**

I dati utilizzati per la caratterizzazione della sorgente si riferiscono ad una campagna di rilevamenti eseguita lungo l'attuale linea in esercizio.

Le quattro terne accelerometriche sono state così posizionate:

- Terna 1: in un terreno agricolo, in prossimità dei binari, a circa 7,5 metri da questi;
- Terna 2: nello stesso terreno agricolo della Terna 1, ma a circa 15 metri dalla ferrovia;
- Terna 3: all'interno di un edificio residenziale, a piano terra, a circa 40 metri dalla linea;
- Terna 4: all'esterno dell'edificio di cui alla terna 3, a circa 30 metri dalla linea;

Considerando le intere ventiquattro ore di misura, i rilievi hanno mostrato che nel periodo diurno, compreso tra le 07:00 e le 22:00, il livello equivalente delle accelerazioni sull'asse z indotte dal totale dei convogli transitati sulla linea è di circa 62 decibel sulla Terna 1, circa 58 decibel sulla Terna 2, circa 46 decibel sulla Terna 3 (interno edificio) e circa 52 decibel sulla Terna 4.

Analogamente, considerando il periodo notturno compreso tra le 22:00 e le 07:00, si rilevano accelerazioni complessive mediate sull'asse z di circa 59 decibel sulla Terna 1, circa 54 decibel sulla Terna 2, circa 44 decibel sulla Terna 3 e circa 50 decibel sulla Terna 4

#### **Valutazione degli aspetti ambientali**

##### *Fase di cantiere*

Il calcolo del livello di vibrazione in condizioni di campo libero, è stato definito nell'intorno del cantiere con una risoluzione di circa 5 m nelle due direzioni orizzontali, ottenendo delle griglie che sono state successivamente utilizzate con un programma di interpolazione per ottenere delle mappature isolivello.

Dal calcolo di decadimento con la distanza si evince che, anche a fronte di livelli di emissione vibrazionale talvolta elevati in prossimità delle sorgenti, corrispondono comunque decadimenti dei valori previsti sotto il limite diurno (periodo in cui sono svolte le lavorazioni) a distanze stimabili inferiori ai 20 metri dal punto di emissione.

Considerando a favore di sicurezza le intere aree di cantiere quali potenziali sorgenti emissive vibrazionali, in riferimento al censimento dei ricettori, si osserva che alcuni edifici si trovano ad una distanza dai cantieri prossima a quella limite di 20m.

Analogamente, per quanto concerne l'attività di infissione pali/perforazione, si osserva una distanza di criticità di 30 metri rispetto al limite diurno, pari a 77 dB, pertanto, sono stati individuati tutti quei ricettori che si trovano al di sotto di tale distanza.

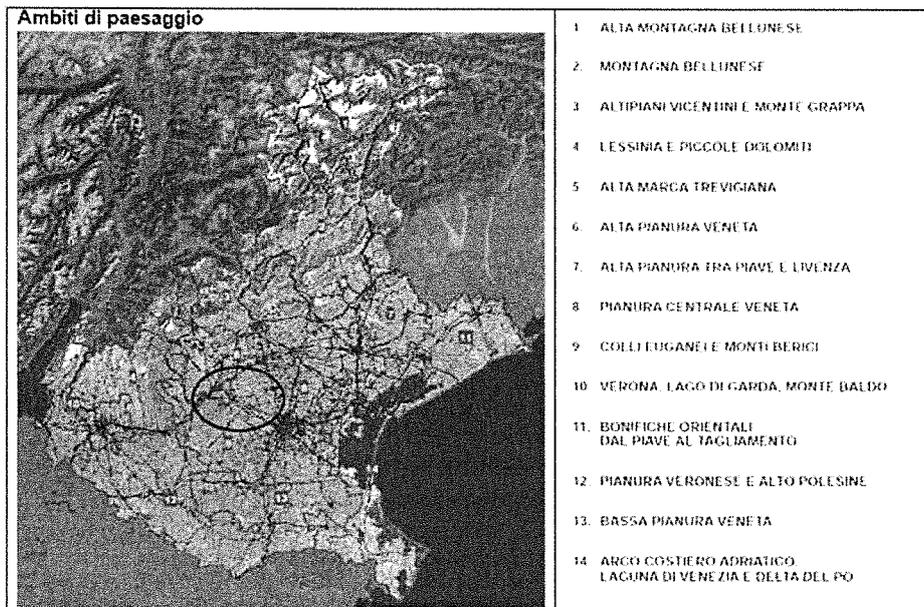
### Fase di esercizio

I valori di riferimento di cui alla norma UNI 9614 sono rispettati per tutti i ricettori posti in prossimità del nuovo tracciato ferroviario. Considerando tipologie edilizie sia in c.a. sia in muratura (con luci di solaio di 4 m) e attraversamenti litologici tipici dell'area in esame, si è giunti al calcolo della distanza dalla sorgente a cui il livello di accelerazione ponderato risulta inferiore ai valori di riferimento indicati dalla normativa UNI 9614 per i ricettori residenziali nel periodo diurno e notturno lungo tutti gli assi. In assenza però di dati precisi per ciascun edificio analizzato (terreno, fondazioni, strutture) le valutazioni previsionali possono risentire di variazioni anche apprezzabili: a tal fine, le valutazioni conclusive tenendo conto in via cautelativa di un margine di tolleranza tale da rappresentare anche la variabilità dei parametri di input.

I valori di accelerazione complessivi misurati nelle postazioni di indagine lungo la linea ferroviaria esistente risultano sempre inferiori alle soglie di riferimento citati nella norma UNI 9614.

### Paesaggio

L'area di intervento ricade negli Ambiti di Paesaggio 6 - Alta Pianura Veneta (Comuni di Vicenza e di Sovizzo) e 9 - Colli Euganei e Monti Berici (Comune di Altavilla Vicentina). Il PTRC articola il territorio regionale in 14 Ambiti di Paesaggio e 39 "ricognizioni" che caratterizzano il paesaggio veneto.



Il paesaggio prealpino interessa la parte ovest delle Prealpi della provincia di Vicenza ed è caratterizzata dall'alternarsi dei rilievi prealpini e di ampie valli che si aprono nell'alta pianura. È attraversata in direzione nord-ovest - sud-est dai torrenti Chiampo e Agno che corrono

Il paesaggio dell'alta pianura vicentina interessa il sistema insediativo pedecollinare di Schio e Thiene fino a comprendere, verso sud, la città di Vicenza.

### Valutazione degli aspetti ambientali

#### Fase di cantiere

La realizzazione delle aree dei cantieri determinano in modo particolare impatti relativi alla sottrazione di suolo, seppure momentanea, con potenziali interferenze nei confronti della vegetazione. Questa alterazione sarà momentanea e circoscritta alla fase di cantiere; dopo la fase di costruzione, per le aree impegnate dai cantieri sarà ripristinato lo stato ante operam. Le aree di cantiere non interferiscono con nessun elemento storico-testimoniale.

#### Fase di esercizio

L'analisi delle condizioni percettive è stata condotta quindi a partire dalla individuazione dei luoghi di osservazione, quali:

- *luoghi di fruizione statica.* Tali luoghi sono stati individuati in edifici di tipo residenziale (escludendo edifici industriali e commerciali), in edifici di interesse, quali ville venete o beni

29

UNESCO aperti al pubblico, e punti panoramici;

- *luoghi di fruizione dinamica*, ovvero dai principali canali di fruizione visiva, che sono le direttrici viarie facilmente percorribili ed accessibili a tutti, escludendo così le strade di tipo interpodereale, quelle sterrate e private, e la ferrovia.

L'intervento in esame si estende sul territorio vicentino per circa 9 Km e si sviluppa prevalentemente a raso, in parte nel fascio dei binari esistenti nel sedime ferroviario, in parte nel tessuto urbanizzato di Vicenza. Il progetto non altera in modo significativo né il sistema paesaggistico, né la trama territoriale.

L'intervento non interferisce con nessun elemento storico-testimoniale. Per la realizzazione dell'intervento si prevede la demolizione di alcuni edifici e il bacino di visibilità entro cui è visibile l'intervento risulta essere molto limitato e circoscritto all'intervento stesso.

### **Salute pubblica**

La popolazione residente a Vicenza al Censimento 2011, rilevata il giorno 9 ottobre 2011, è risultata composta da 111.500 individui. Nel comune di Vicenza, la fascia di età più popolosa è quella tra i 45 e 49 anni, seguita poi dalla fascia tra i 50 e 54 anni.

Gli aspetti del progetto che possono influire sullo stato della salute pubblica riguardano principalmente le interazioni con sorgenti elettromagnetiche, le emissioni di inquinanti nella matrice aria e l'alterazione del clima acustico.

### *Valutazione degli aspetti ambientali*

Gli aspetti del progetto che possono influire sullo stato della salute pubblica riguardano principalmente le interazioni le emissioni di inquinanti nella matrice aria e l'alterazione del clima acustico.

### Atmosfera

A valle della caratterizzazione dello stato della qualità dell'aria ante operam, da cui è scaturita anche la determinazione del fondo ambientale, e tenuto conto dell'assenza di emissioni dirette di ossidi di azoto e di particolato derivanti dall'esercizio di una infrastruttura ferroviaria, non si ritiene che l'opera possa alterare gli attuali livelli di concentrazione esistenti in fase di esercizio.

Dall'analisi delle opere e dei relativi cantieri per la loro realizzazione si ritiene che le attività più rilevanti in termini di emissioni siano costituite da:

- attività di movimento terra (scotico, scavi, eventuali demolizioni, rinterri); movimentazione dei materiali passibili di generare polveri all'interno dei cantieri; transito degli automezzi d'opera sulla viabilità esistente e sulle piste di cantiere; scarichi dei motori dei mezzi d'opera e di movimento terre e materiali da costruzione;
- presenza di eventuali impianti di confezionamento prodotti da costruzione (es. impianto di betonaggio, impianto conglomerati bituminosi, impianti di vagliatura e frantumazione ecc.).

Dallo studio si evince che per quanto riguarda il PM10 i risultati mostrano che, anche a brevi distanze dal cantiere, le concentrazioni sono dell'ordine di circa 8 µg/mc, che sommati ai 35 µg/mc di fondo ambientale, si mantengono al di sotto del valore del limite giornaliero di 50 µg/mc, rispettando quindi, con un massimo di 42,7 µg/mc, le indicazioni normative già a brevi distanze dalle aree di cantiere.

L'impatto sulla qualità dell'aria del territorio indagato risulta pienamente compatibile con la normativa vigente, non apportando un incremento di inquinanti tale da modificare sensibilmente lo stato della qualità dell'aria attualmente caratterizzante l'area di studio.

### Rumore

Dall'esame della situazione post operam si evince che i livelli sonori appaiono molto elevati rispetto ai limiti individuati, tenendo anche conto della riduzione per la presenza di infrastrutture concorrenti.

La scelta progettuale è stata quella di intervenire in via prioritaria con interventi sull'infrastruttura (barriere antirumore di altezza pari fino a 7,5 m su piano ferro). Complessivamente è stata prevista la realizzazione di 9.518 m di barriere antirumore. L'elevato numero di convogli previsti, la particolare prossimità degli edifici, ma anche la presenza di sorgenti concorrenti, in molte situazioni, non ha consentito di riportare i livelli entro i limiti di norma nonostante l'inserimento di barriere antirumore alte 7,5 m su PF. In questi casi il superamento dei limiti in facciata è, sovente, di tale entità da dover intervenire con interventi diretti.

Per ricondurre almeno all'interno degli ambienti abitativi i livelli acustici entro specifici valori è possibile intervenire direttamente sugli edifici esposti. Sono stati, nello specifico, distinti i casi in cui si prevede un impatto in facciata da quelli in cui vi è anche superamento dei limiti interni. Nel primo caso si prevede la corresponsione di un indennizzo, mentre nel secondo caso oltre all'indennizzo, si prevede anche la sostituzione degli infissi e l'inserimento di aeratori per garantire il corretto cambio d'aria.

### Vibrazioni

La nuova linea ferroviaria sarà costituita da un armamento nuovo e pertanto più levigato rispetto a quello della linea ferroviaria esistente sulla quale sono stati eseguiti i rilievi. In presenza di opere d'arte, quali viadotti o gallerie, la riduzione dell'energia trasmessa risulta maggiore rispetto alla sezione in rilevato, in quanto il fenomeno vibratorio incontra ulteriori discontinuità del mezzo, quali le fondazioni pile/terreno nel caso del viadotto, o dell'intera sezione del corpo ferroviario, nel caso delle gallerie.

### **Campi elettromagnetici**

Nel documento "Integrazioni richieste dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS" – nota CTVA. Registro Ufficiale. U.0001342 del 06/04/2018 il Proponente dichiara che *"ad oggi non vi sono riferimenti normativi Nazionali per i campi elettromagnetici prodotti da correnti continue, quindi applicabili alla linea di trazione 3kVc.c. In ambito internazionale esistono le linee guida dell'ICNIRP e per il caso in oggetto si potrebbe far riferimento alle "LINEE GUIDA SUI LIMITI DI ESPOSIZIONE A CAMPI MAGNETICI STATICI (2009). In tale linea guida il limite di esposizione a campi magnetici statici per il pubblico in generale è fissato a 400mT. A causa di potenziali effetti indiretti avversi, l'ICNIRP riconosce anche che si debbano adottare provvedimenti pratici per impedire pericolose esposizioni inconsapevoli di persone con dispositivi medici elettronici impiantati o con impianti contenenti materiale ferromagnetico, nonché pericoli dovuti a oggetti volanti, che possono portare a restrizioni a livelli molto più bassi, come 0,5 mT. All'esterno della sede ferroviaria i valori dei campi magnetici sono sempre abbondantemente inferiori ai valori limite della suddetta normativa"*.

### **Valutazione degli aspetti ambientali**

#### Fase di cantiere

Non si evidenziano impatti con il fattore ambientale in esame durante la fase di realizzazione dell'opera.

#### Fase di esercizio

Al fine di ridurre l'impatto sul territorio e di limitare eventuali fasizzazioni, la nuova SSE di Lerino sarà realizzata sull'area antistante a quella esistente. Il nuovo impianto sarà alimentato dall'esistente elettrodotto che verrà allungato di qualche decina di metri rimanendo sempre all'interno di pertinenze ferroviarie.

### **VINCA**

Ai sensi dell'articolo 5 del Decreto del Presidente della Repubblica del 8 settembre 1997, n. 357 e s.m.i. (Regolamento di attuazione della Direttiva 92/43/CEE" relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche") la valutazione di incidenza è una procedura finalizzata alla verifica e alla valutazione degli effetti di attività ed interventi sui siti che fanno parte della Rete Natura 2000 e alla eventuale individuazione di misure di mitigazione/compensazione che prevedono il deterioramento dei siti stessi.

La valutazione di incidenza viene effettuata attraverso 4 livelli:

- · Screening
- · Valutazione appropriata
- · Valutazione di soluzioni alternative
- · Valutazione di misure di compensazione nel caso in cui permanga l'incidenza negativa.

Nello Studio per la Valutazione di Incidenza riguardante il progetto in questione si è preso come riferimento quanto indicato nell'All. A del DGR. 1400/2017 che prevede che la Fase di screening venga articolata in 4 fasi sequenziali:

- Fase 1 – Necessità di procedere con lo studio per la valutazione di incidenza
- Fase 2 – Descrizione del piano, progetto o intervento - individuazione e misura degli effetti
- Fase 3 - Valutazione della significatività degli effetti
- Fase 4 – Sintesi delle informazioni ed esito della selezione preliminare

### **Inquadramento del progetto nella Rete Natura 2000**

Nell'ambito della disamina dei Siti della Rete Natura 2000 presenti nell'area vasta, sono stati individuati i seguenti siti presenti ad una distanza di circa 5 Km rispetto all'intervento di progetto (Documento trasmesso con nota CTVA 1342 del 06/04/2018).

Codice Sito Natura 2000	Denominazione	Relazione rispetto all'intervento di progetto
IT3220038	SIC Torrente Valdiezza	Distanza di circa 2Km dal tracciato ferroviario e dal cantiere AS02 e di 1.2 Km dalla cassa di espansione sul Torrente Onte
IT3220037	SIC Cpli Berici	Distanza 1,4 Km dal tracciato ferroviario e dal cantiere AS02
IT3220040	SIC/ZPS Bosco di Dueville e risorgive limitrofe	Distanza circa 1,5 Km dalla stazione di Vicenza a sud e 2.5 Km a nord
IT3220005	SIC/ZPS Ex Cave di Casale	Distanza circa 500m dalla nuova viabilità di progetto e di circa 700m dalle aree di cantiere CO01 e BC01

Per ogni Sito di Natura 200 sono state valutate:

- Componenti biotiche
  - o Habitat
  - o Flora
  - o Fauna
- Identificazione degli effetti con riferimento agli habitat e alle specie
  - o Valutazione della connessione del progetto con la gestione del Sito o a scopi di conservazione della natura
  - o Identificazione delle caratteristiche del progetto e del Sito
  - o Complementarietà con altri piani e progetti
  - o Identificazione e valutazione degli effetti in relazione agli habitat e alle specie

### Esiti dello Screening

#### Sic "Torrente Valdiezza" (IT3220038)

La realizzazione e l'esercizio dell'opera in questione e le opere ad esso connesse non vanno ad interessare in modo diretto il sito SIC. La cassa di espansione sul Torrente Onte verrà realizzata in ambito agricolo ad una distanza di circa 1.2 Km dal sito SIC; da un punto di vista morfologico i due ambiti sono separati da un'altura collinare a sviluppo longitudinale nord-sud. Considerando la distanza e l'assetto morfologico ed ecosistemico del territorio, si può escludere l'insorgere di interferenze dirette e indirette sul sistema del Torrente Valdiezza e sugli habitat strettamente connessi, dovute alla realizzazione della cassa di espansione.

#### *Specie di interesse comunitario:*

Non si rilevano incidenze di tipo diretto e indiretto rispetto alla specie di interesse comunitario segnalata nel sito (Lampreda padana).

Si può affermare che il progetto delle opere non induce effetti significativi negativi sul sito della Rete Natura 2000 tali da comprometterne l'integrità e lo stato di conservazione.

#### Sic "Colli Berici" (IT3220037)

#### *Habitat di interesse comunitario:*

La realizzazione e l'esercizio dell'opera in questione e le opere ad esso connesse non vanno ad interessare in modo diretto il sito, pertanto si possono escludere incidenze rispetto agli habitat Natura 2000 in esso segnalati.

#### *Specie di interesse comunitario:*

Non si prevedono interferenze rispetto alle specie di interesse comunitario, dovute al disturbo acustico in fase di cantiere, né dovute all'occupazione di habitat e di risorse utilizzati dalle specie stesse.

Si può affermare che il progetto delle opere non induce effetti significativi negativi sul sito della Rete Natura 2000 tali da comprometterne l'integrità e lo stato di conservazione.

#### Sic/Zps "Ex Cave Di Casale - Vicenza" (IT3220005)

#### *Habitat di interesse comunitario:*

La realizzazione e l'esercizio dell'opera in questione e le opere ad esso connesse non vanno ad interessare in

modo diretto il sito, pertanto si possono escludere incidenze rispetto agli habitat Natura 2000, in particolare rispetto all'habitat 3150 Laghi eutrofici naturali con vegetazione del Magnopotamion o Hydrocharition.

*Specie di interesse comunitario:*

Non si prevedono interferenze rispetto alle specie di interesse comunitario, correlabili ad un disturbo acustico in fase di cantiere vista la distanza tra i cantieri e gli ambienti umidi di pregio frequentati dalle specie ornitiche; si possono escludere inoltre interferenze relative all'occupazione di habitat e di risorse utilizzati dalle specie stesse.

Si può affermare che il progetto delle opere non induce effetti significativi negativi sul sito della Rete Natura 2000 tali da comprometterne l'integrità e lo stato di conservazione.

Sic "Bosco Di Dueville E Risorgive Limitrofe" (IT3220040)

*Habitat di interesse comunitario:*

La realizzazione e l'esercizio dell'opera in questione e le opere ad esso connesse non vanno ad interessare in modo diretto il sito, pertanto si possono escludere incidenze rispetto agli habitat Natura 2000 in esso segnalati.

*Specie di interesse comunitario:*

Non si prevedono sottrazione di habitat di specie di interesse comunitario, né interferenze indirette dovute al disturbo acustico in fase di cantiere. Considerando la mobilità del cantiere, nonché la distanza elevata che intercorre tra il sito e l'intervento, si può ritenere il disturbo acustico temporaneo e non significativo.

Si può affermare che il progetto delle opere non induce effetti significativi negativi sul sito della Rete Natura 2000 tali da comprometterne l'integrità e lo stato di conservazione.

Conclusioni

Nell'ambito del progetto del Lotto funzionale II – Attraversamento di Vicenza della linea AV/AC Verona – Padova è stato elaborato lo Studio di Incidenza rispetto ai seguenti siti afferenti alla Rete Natura 2000:

- SIC Torrente Valdiezza IT3220038
- SIC Colli Berici IT3220037
- SIC Bosco di Dueville e risorgive limitrofe IT3220040
- SIC/ZPS Ex Cave di Casale IT3220005

Nell'ambito dello Studio sono stati esposti gli aspetti progettuali e della cantierizzazione e sono stati evidenziati, per ciascun sito Natura 2000, le caratteristiche ecologiche e la presenza di habitat e specie di interesse comunitario, oggetto di tutela. Sono stati inoltre esaminati gli effetti potenziali derivanti dall'opera sulle componenti del Sito, in particolare gli habitat e le specie, sia di tipo diretto che indiretto. Per ciascuno dei 4 siti esaminati lo Studio si è concluso con la fase I di Screening, poiché si è ritenuto che il progetto in esame non sia responsabile di indurre effetti significativi negativi sui siti stessi della Rete Natura 2000 tali da comprometterne l'integrità e lo stato di conservazione.

**PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE (PMA)**

Il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) predisposto per l'opera in progetto, prevede il monitoraggio delle seguenti componenti ambientali:

- Atmosfera e qualità dell'aria;
- Ambiente idrico superficiale;
- Ambiente idrico sotterraneo;
- Suolo;
- Rumore;
- Vibrazioni;
- Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi
- Paesaggio.

Il Monitoraggio si articola in tre fasi, in funzione delle fasi evolutive dell'iter di realizzazione dell'opera:

- Monitoraggio Ante Operam (AO),
- Monitoraggio in Corso d'Opera (CO),
- Monitoraggio Post Operam (PO),

Il compito del Monitoraggio Ante Operam (AO) è quello di:

- Rilevare un adeguato scenario di indicatori ambientali cui riferire l'esito dei successivi rilevamenti
- Fungere da base per la previsione delle variazioni che potranno intervenire durante la costruzione e l'esercizio, proponendo le eventuali contromisure.

Il compito del Monitoraggio in Corso d'Opera (CO) è quello di:



- Segnalare il manifestarsi di emergenze ambientali affinché sia possibile intervenire nei modi e nelle forme più opportune per evitare eventi irreversibili e gravemente compromissivi della qualità dell'ambiente;
- Garantire il controllo operativo, così da adeguare la conduzione dei lavori alle esigenze ambientali;
- Verificare l'efficacia degli interventi di mitigazione posti in essere per ridurre gli impatti ambientali dovuti alle operazioni di costruzione dell'opera.

Il compito del Monitoraggio Post Operam (PO) è quello di:

- Verificare gli impatti ambientali intervenuti per effetto della realizzazione dell'opera;
- Accertare la reale efficacia dei provvedimenti posti in essere per garantire la mitigazione degli impatti
- Indicare eventuali necessità di ulteriori misure per il contenimento degli effetti non previsti.

La scelta relativa alle componenti ambientali da monitorare, in quanto significative per caratterizzare la qualità dell'ambiente in cui l'opera si colloca, deve essere effettuata tenendo conto sia del contesto ambientale, sia delle caratteristiche dell'opera stessa.

#### *Componente atmosfera*

Il MA nella fase ante operam sarà finalizzato a monitorare la situazione prima dell'inizio del progetto mentre le attività di monitoraggio che saranno previste per la fase di corso d'opera saranno volte al controllo degli impatti generati durante le lavorazioni di cantiere.

Rispetto al contesto territoriale in cui si inserirà l'opera e ai risultati dello SIA, appare adeguato procedere a valutare principalmente:

- l'impatto delle polveri determinate dalle lavorazioni di cantiere (scavi, movimenti terra, realizzazione cumuli di inerti, ecc.);
- l'impatto derivante dalle polveri generate dal transito degli automezzi impiegati per il trasporto dei materiali sia all'interno delle aree di lavorazione, lungo le piste di cantiere, sia lungo la viabilità esterna ai cantieri di collegamento con i siti di cava e di deposito dei materiali di risulta;
- l'impatto delle emissioni allo scarico dei mezzi d'opera e trasporto terre e materiali da costruzione in termini di particolato e ossidi di azoto.

Per la scelta delle postazioni di monitoraggio sono state individuate tre aree critiche; una in corrispondenza dell'area tecnica AS.02, una in corrispondenza del cantiere operativo CO04 ed una nei pressi dei cantieri AT01 e CO 02 in cui si è rilevata la presenza di un ricettore sensibile.

#### *Componente Ambiente idrico*

Il monitoraggio ambientale dell'ambiente idrico superficiale lungo il tracciato di linea ha come obiettivo quello di individuare le possibili variazioni che la realizzazione dell'opera in oggetto potrà apportare alle caratteristiche di qualità delle acque superficiali presenti nell'area di studio.

Relativamente all'ambiente idrico sotterraneo, l'obiettivo, è quello di individuare le possibili variazioni che la realizzazione dell'opera in oggetto potrà apportare alle caratteristiche di qualità delle acque di falda presenti nell'area di studio.

Il monitoraggio verrà eseguito nelle tre fasi ante operam, corso d'opera e post operam e comprenderà sia misure quantitative delle acque superficiali che determinazioni dei principali parametri chimico-fisici e batteriologici.

Le attività di monitoraggio, in considerazione del particolare regime stagionale dei corsi d'acqua attraversati e a un andamento meteo-climatico locale, si eseguirà, quando possibile ed in accordo con gli enti statali preposti, con cadenza mensile per la fase corso d'opera e con cadenza trimestrale per la post operam. La fase corso d'opera durerà per l'intera durata degli scavi, mentre la fase post operam avrà inizio immediatamente al termine dei lavori di costruzione, e non dopo l'attivazione della linea ferroviaria.

#### *Componente suolo e sottosuolo*

Il monitoraggio che sarà effettuato sarà volto a seguire le eventuali alterazioni della qualità dei suoli e cioè di:

- modificazione delle caratteristiche chimico-fisiche dei terreni;
- modificazioni delle caratteristiche agronomiche del terreno vegetale stoccato nei cantieri e riutilizzato per il ripristino dei medesimi o per le aree destinate a verde;
- variazione di fertilità (compattazione dei terreni, modificazioni delle caratteristiche di drenaggio, rimescolamento degli strati costitutivi, infiltrazione di sostanze chimiche, etc.).

Le aree che verranno monitorate saranno quindi le aree di cantiere per le quali è previsto il ripristino finale dell'area e le aree di stoccaggio delle terre da scavo.

Il monitoraggio AO sarà volto alla conoscenza di fertilità e caratteristiche chimico-fisiche attuali del suolo, mentre quello PO avrà lo scopo di verificare il corretto ripristino delle caratteristiche pedologiche ed agronomiche dei terreni, a seguito dello smantellamento dei cantieri, secondo le due seguenti tipologie di attività:

- monitoraggio dei suoli nelle aree di cantiere;
- monitoraggio delle aree di stoccaggio.

Le indagini, da eseguirsi tramite pozzetti stratigrafici, si spingeranno fino alla profondità di 1,5-2 m per caratterizzare il profilo costituito dai diversi orizzonti rilevati. Nell'ambito dei pozzetti si provvederà alla determinazione sia dei parametri pedologici del sito, sia dei principali parametri fisico-chimici, raccogliendo campioni (2 per ciascun punto di indagine, rappresentativi di differenti quote), che saranno sottoposti ad analisi di laboratorio per la determinazione di eventuali sostanze inquinanti correlate alle attività di cantiere. In corso d'opera il monitoraggio riguarderà le aree di stoccaggio, ed avrà lo scopo di verificare i seguenti parametri:

- altezza massima dei cumuli di terreno di stoccaggio;
- corretta gestione dei cumuli di terreno;
- eventuale presenza di situazioni di contaminazione che possano avere interessato il terreno vegetale.

#### *Componente vegetazione, flora e fauna ed ecosistemi*

Il fattore ambientale ritenuto significativo ai fini del monitoraggio ambientale è la Fauna. La scelta delle aree da monitorare è stata effettuata considerando le caratteristiche di sensibilità in relazione al valore naturalistico e/o alla fragilità degli equilibri in atto, nonché alla prevista presenza di attività connesse alla costruzione dell'Opera potenzialmente dannose per la fauna (fase di cantiere).

Nello specifico, è stata individuata un'area, che fa parte di uno dei principali corridoi ecologici riconosciuti nell'ambito della Rete Ecologica Territoriale, in corrispondenza del Fiume Retrone, nella quale il progetto prevede l'installazione dell'area tecnica AT.02.

Il monitoraggio in questa postazione avverrà in tutte le fasi d'opera (AO, CO, PO).

Il monitoraggio dell'avifauna avviene mediante transetti la cui dimensione deve essere sufficientemente adeguata all'area di monitoraggio e non inferiore a 500 m. La frequenza di monitoraggio è annuale.

Il monitoraggio degli anfibi utilizza il metodo dei transetti lungo i quali, oltre alla osservazione visiva dei singoli individui adulti e neometamorfosati, delle ovature e delle larve, si dovranno prendere in considerazione le identificazioni sonore dei canti. Il censimento dei chiroterteri dovrà avvenire nel periodo notturno, utilizzando un bat-detector per la registrazione dei segnali di ecolocalizzazione ultrasonori attraverso i quali è possibile il riconoscimento delle singole specie. La fauna ittica verrà catturata attraverso l'uso di un elettrostorditore tarato per l'elettroanestesi degli individui. Il campionamento dovrà avvenire due volte all'anno in particolare nella tarda primavera o inizio estate e in autunno.

#### *Componente rumore*

Il monitoraggio della componente rumore prevede le attività seguenti:

- monitoraggio del rumore in prossimità delle aree di cantiere (Misure tipo RUC) in CO
- monitoraggio del rumore in prossimità della linea (Misure di tipo RUF) in PO

Per la tipologia RUF verranno rilevati su 24 ore in continuo i parametri: *L<sub>eq</sub> giornaliero*; *L<sub>eq</sub> diurno*; *L<sub>eq</sub> notturno*. La durata di sole 24 ore di tali misure è legata al fatto che i passaggi dei treni sono sostanzialmente uguali tutti i giorni, e quindi il livello di rumore da essi determinato può essere valutato con buona precisione sulla base di un solo giorno di misure.

Per la tipologia di misure RUC verranno rilevati per 24 ore in continuo i seguenti parametri acustici:

- LA,eq nel periodo di massimo disturbo;
- LA,eq con tempo di integrazione di 1 ora;
- I valori su base oraria dei livelli statici cumulativi L1, L10, L50, L90, L99;
- LA,eq sul periodo diurno (06-22);
- LA,eq sul periodo notturno (22-06);
- time history delle eccedenze, ovvero dei superamenti della soglia posta a 70 dB(A).

Per tutte le misure verranno rilevati inoltre i seguenti parametri meteorologici:

- temperatura;
- umidità relativa dell'aria;
- velocità del vento;
- precipitazioni.

Le misure di tipo RUF saranno effettuate una sola volta in fase AO in assenza di traffico ferroviario, al fine di

35

caratterizzare il clima acustico delle aree interessate dall'opera quando sono sopraggiunte le modifiche territoriali indotte dall'opera. Esse saranno quindi ripetute una sola volta in fase PO, una volta raggiunta la condizione di traffico a regime sulla linea ferroviaria.

Le misure tipo RUC saranno effettuate una sola volta nella fase AO prima dell'avvio delle attività di cantiere e nella fase in Corso d'Opera con cadenza trimestrale.

I punti di monitoraggio per il rumore saranno individuati, in funzione delle due descritte categorie RUC, RUF, sia in prossimità della linea ferroviaria che delle aree di cantiere; alcuni punti saranno funzionali al monitoraggio di più tipologie di misure. (Sono previsti anche punti di monitoraggio in corrispondenza di alcuni ricettori).

Si riporta di seguito una prima indicazione in merito ai punti di monitoraggio del rumore:

*Misure di tipo RUC:*

- postazioni di misura in corrispondenza delle aree di cantiere maggiormente impattanti e in cui è prevista l'installazione di barriere fonoassorbenti.

*Misure di tipo RUF:*

- n. 6 postazioni di misura in corrispondenza delle aree in cui è prevista l'installazione di barriere fonoassorbenti e di ricettori sensibili.

*Componente vibrazioni*

Le misure della fase Ante Operam saranno eseguite una sola volta prima dell'inizio dei lavori. Sulla base delle analisi svolte relativamente alla fase cantiere, ed in relazione alle tipologie di lavorazioni previste, sono stati identificati i seguenti ricettori sui quali sarebbe opportuno verificare in fase realizzativa, l'effettivo livello di disturbo:

- 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

## **Considerazioni Finali di Istruttoria**

### **Componenti Ambientali**

Dallo Studio di Impatto Ambientale esaminato emergono alcune criticità che, pur non evidenziando problematiche irrisolvibili, meritano approfondimenti e analisi che dovranno essere approntate nelle successive fasi di progettazione. Per le singole componenti si nota quanto segue.

*Componente "Atmosfera"*

Le opere realizzate non apporteranno un aumento delle concentrazioni degli inquinanti poiché alcune non ne emettono (opere ferroviarie e mobilità alimentata elettricamente); altre, in riferimento alle nuove infrastrutture stradali, introdurranno sicuramente una migliore fluidità del traffico locale con una conseguente riduzione degli eventuali fenomeni di intasamento e/o rallentamento del traffico. In conclusione, si può affermare come l'impatto sulla qualità dell'aria sia risultato compatibile con la normativa vigente, non apportando un incremento di inquinanti tale da modificare sensibilmente lo stato della qualità dell'aria attualmente caratterizzante l'area di studio.

*Componente ambiente idrico*

L'analisi del Piano di Assetto del Territorio del Comune di Vicenza ha evidenziato che la tratta Ferroviaria compresa tra la Stazione di Vicenza ed il limite occidentale dell'intervento, Nodo via Olmo, si sviluppa nell'ambito di aree in cui la soggiacenza della falda è compresa tra 2 e 5 m dal p.c.

Nel tratto compreso tra la Stazione ed il limite orientale dell'intervento, area Capolinea Est Filobus, la soggiacenza risulta essere compresa tra 0 e 2 m dal p.c.. Il livello di qualità del corpo idrico superficiale e dei corpi idrici sotterranei, è generalmente buono e/o sufficiente. Durante la fase di esercizio dell'opera non sono prevedibili interferenze nei confronti dell'ambiente idrico superficiale e sotterraneo.

Gli impatti generati dall'inserimento dell'opera nel territorio relativamente alla componente in questione risultano minimi tali da non prefigurare alcun rischio di impatto in tale senso.

*Componente "Suolo e sottosuolo"*

Le opere previste sono state progettate in modo tale da non alterare le attuali ottime condizioni di stabilità geologica e geomorfologica. Sotto il profilo geomorfologico, l'area di studio non presenta elementi di criticità. Le possibili interferenze geologiche indotte saranno quindi risolte nelle successive fasi di progettazione mediante specifiche analisi di carattere geotecnico volte alla definizione delle effettive condizioni di stabilità di eventuali scavi, anche se provvisori o temporanei. Gli studi e le indagini hanno mostrato la fattibilità dell'opera senza che vengano compromesse le attuali condizioni di stabilità dell'area interessata dall'intervento.

#### *Componente "Vegetazione, Flora e Fauna"*

L'analisi condotta all'interno del SIA consente di identificare quali siano le componenti biologiche impattate dall'opera in progetto. E' possibile identificare i tipi di azione ed i relativi effetti sulla diminuzione di porzioni di habitat, sulla contrazione degli areali di distribuzione sia di specie vegetali che animali, sul disturbo alla nidificazione, allo svernamento, etc.

Dagli studi effettuati non tutti gli impatti potenziali hanno effetti sulle componenti biotiche poiché limitati nel tempo o all'area di intervento. Si ritiene ragionevole trascurare le interferenze del progetto con i Siti della Rete Natura 2000, poiché l'intervento si colloca interamente in un contesto urbano e al tempo stesso i siti sono ad una distanza tale da non ricadere nel bacino di influenza del progetto.

#### *Componente Rumore e vibrazioni*

Dall'analisi condotta si evince che i livelli sonori post operam appaiono molto elevati rispetto ai limiti individuati, tenendo anche conto della riduzione per la presenza di infrastrutture concorrenti.

Per tal motivi le opere di mitigazione ambientale assumono un rilievo importante. Si interverrà in via prioritaria con interventi sull'infrastruttura (barriere antirumore di altezza pari fino a 7,5 m su piano ferro) ed eventualmente, per ricondurre all'interno degli ambienti abitativi i livelli acustici entro specifici valori, si interverrà sugli stessi o attraverso la corresponsione di un indennizzo e/o la sostituzione degli infissi e l'inserimento di aeratori per garantire il corretto cambio d'aria.

#### *Vibrazioni*

La nuova linea ferroviaria sarà costituita da un armamento nuovo e pertanto più levigato rispetto a quello della linea ferroviaria esistente sulla quale sono stati eseguiti i rilievi. In presenza di opere d'arte la riduzione dell'energia trasmessa risulta maggiore rispetto alla sezione in rilevato, in quanto il fenomeno vibratorio incontra ulteriori discontinuità del mezzo, quali le fondazioni pile/terreno nel caso del viadotto, o dell'intera sezione del corpo ferroviario, nel caso delle gallerie. In fase di progettazione definitiva tale componente dovrà essere approfondita rispetto a recettori sensibili.

#### *Componente "Paesaggio"*

La componente paesaggio è stata trattata accuratamente per quel che riguarda le opere maggiori del tracciato, quale ad esempio la Villa Trissino-Muttoni, ma non con lo stesso grado di approfondimento (con le dovute differenze) per le aree di minore pregio, quali ad esempio le aree agricole limitrofe al tracciato ferroviario o le aree a forte antropizzazione già interessate dal tracciato ferroviario.

Si ritiene quindi necessario approfondire:

- lo studio tipologico delle barriere fonoassorbenti, soprattutto per la vicinanza ad alcune abitazioni e per evitare che le barriere diventino un ulteriore elemento detrattore del paesaggio;
- la descrizione delle aree di cantiere e le mitigazioni paesaggistiche previste (seppur temporanee)

Inoltre è opportuno integrare, per le "opere minori", la documentazione di progetto con foto-simulazioni e dettagli che permettano di valutare l'impatto sulla componente paesaggio dei nuovi sottopassi o del prolungamento dei sottopassi esistenti, posto di manutenzione AV, gli adeguamenti delle opere esistenti

Si reputa utile anche definire una Carta della intervisibilità dell'opera relativa a tutto il tracciato e non solo limitatamente alla Villa Trissino Muttoni.

#### *Componente "Salute pubblica"*

L'analisi della Componente Salute Pubblica si ritiene condotta in maniera adeguata. Sarebbe comunque opportuno che, in fase di progettazione definitiva, oltre ai dati puntuali relativi alle principali cause di morte registrate per la Regione Veneto vengano considerati ed esposti anche i dati puntuali relativi alle principali cause di morte registrate per il comune di Vicenza.

### *Componente "Campi elettromagnetici"*

Nel documento "Integrazioni richieste dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS – Nota CTVA. Registro Ufficiale. U.0001342 del 06/04/2018 (Rif. IN0I00R05RGMD0000002A, pagg. 58 -59) il Proponente dichiara che *"ad oggi non vi sono riferimenti normativi Nazionali per i campi elettromagnetici prodotti da correnti continue, quindi applicabili alla linea di trazione 3kVc.c. In ambito internazionale esistono le linee guida dell'ICNIRP e per il caso in oggetto si potrebbe far riferimento alle "LINEE GUIDA SUI LIMITI DI ESPOSIZIONE A CAMPI MAGNETICI STATICI (2009). In tale linea guida il limite di esposizione a campi magnetici statici per il pubblico in generale è fissato a 400mT. A causa di potenziali effetti indiretti avversi, l'ICNIRP riconosce anche che si debbano adottare provvedimenti pratici per impedire pericolose esposizioni inconsapevoli di persone con dispositivi medici elettronici impiantati o con impianti contenenti materiale ferromagnetico, nonché pericoli dovuti a oggetti volanti, che possono portare a restrizioni a livelli molto più bassi, come 0,5 mT. All'esterno della sede ferroviaria i valori dei campi magnetici sono sempre abbondantemente inferiori ai valori limite della suddetta normativa"*.

All'esterno della rete ferroviaria i limiti imposti dalla suddetta normativa sono sempre rispettati pertanto non si rilevano situazioni critiche per la popolazione da un punto di vista espositivo.

### **Osservazioni del Pubblico**

Nel corso dell'istruttoria di cui all'Istanza per la procedura di V.I.A., sono pervenute una serie di Osservazioni da privati ed enti pubblici espresse ai sensi dell'art. 167, c. 4 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i., per quanto applicabile ai sensi dell'art. 216 del D. Lgs. 50/2016, ed ai sensi dell'art.24, c. 4 ed ai sensi dell'art.25, c. 2 e 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. Tutte le osservazioni sono state esaminate singolarmente e per tematiche, e considerate ai fini dell'espressione del presente parere e per la formulazione di prescrizioni e raccomandazioni.

### *Osservazioni relative alle Componenti Ambientali*

Sono presenti nella lista delle Osservazioni del pubblico le note di privati richiedenti particolari attenzioni sulla necessità di approfondire gli studi relativi alle varie Componenti Ambientali, Atmosfera (polveri) e Impatto sulle Componenti Rumore/Vibrazioni, Elettromagnetismo definendo puntualmente l'impianto delle relative mitigazioni). Su queste, in aggiunta alle soluzioni progettuali, la Commissione ha ritenuto di prevedere gli interventi esposti nel quadro prescrittivo.

### *Osservazioni Relative a Viabilità e/o Impianti interferiti*

Sono presenti nella lista delle Osservazioni del pubblico le note di alcuni privati, sia residenziali che imprenditoriali, richiedenti particolari attenzioni sulla necessità di risolvere particolari situazioni di Viabilità interferita, oppure osservazioni di carattere progettuale che suggeriscono modifiche volte a razionalizzare la mobilità ed i flussi di traffico per alcune realtà imprenditoriali. Il progetto, nella fase progettuale successiva (definitivo) terrà conto di queste problematiche, attraverso l'attivazione di un confronto con i richiedenti, comune di Vicenza e Proponente per l'ottimizzazione delle soluzioni relative.

### *Delibere Comunali e Provinciali*

È presente nella lista delle Osservazioni del pubblico la relazione del Comune di Torri di Quartesolo, Comune di Altavilla Vicentina, del Comune di Creazzo, del Comune di Sovizzo, la Delibera del Comune di Vicenza, interessato dall'infrastruttura, contenente le osservazioni e note esposte nella relazione tecnica della Direzione Ambiente del comune, relative alle varie Componenti Ambientali, che, in parte si condividono.

### *Osservazioni su Procedura VIA o sulle problematiche relative agli espropri*

Osservazioni diverse da quelle sopra richiamate (unificazioni della procedura VIA con gli altri lotti, critiche alla politica dei trasporti in generale; politica degli indennizzi, politica degli espropri e richiesta di espletare oneri procedurali non previsti dalla normativa vigente) si ritengono non di competenza della presente procedura di Verifica di Compatibilità Ambientale; le note espresse sono quindi citate solo come prese d'atto delle osservazioni medesime.

### **Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO**

**la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, esaminato il Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova", per effetto di quanto esposto in precedenza:**

## ESPRIME PARERE POSITIVO

relativamente alla Compatibilità Ambientale del **Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova"**, fatte salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente, anche in sede europea, all'atto della presentazione della nuova fase progettuale, condizionato all'ottemperanza delle prescrizioni di seguito indicate, con la precisazione che qualora gli esiti degli approfondimenti prescritti dovessero evidenziare significative modifiche del quadro conoscitivo posto a base del presente parere si dovrà procedere alla ripubblicazione delle parti del progetto interessate dalle suddette variazioni.

Inoltre, la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale VIA - VAS, con riferimento al Piano di Utilizzo del **Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova"**, ritiene allo stato soddisfatta la verifica della sussistenza dei requisiti di cui all'art. 4 del D.P.R. 120/2017 risultando comunque necessario che vengano estese e trasmesse al MATTM le caratterizzazioni di tutta l'area di realizzazione della cassa di espansione sul Torrente Onte, compresi gli scavi effettuati in alveo per il risezionamento del torrente ed innalzamento degli argini.

### **PRESCRIZIONI**

#### **Fase di Progettazione Definitiva**

Ente Vigilante: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

1. In accordo con gli enti locali e le Autorità competenti si richiede di elaborare la risoluzione delle interferenze del progetto con gli elementi preesistenti.
2. Descrivere in modo dettagliato tutti gli accorgimenti e le mitigazioni che devono essere adottati durante la fase di cantiere al fine di contenere gli impatti sulle componenti ambientali tenendo conto che l'opera è inserita nell'ambito urbano della città di Vicenza.

#### **Componente Atmosfera**

3. Prevedere l'utilizzo di mezzi di trasporto dotati di tutti gli accorgimenti tecnici atti a minimizzare le emissioni nocive (gas di combustione, polveri, rumori, etc.), disponibili sul mercato durante l'esecuzione dei lavori.
4. In considerazione del fatto che i lavori saranno eseguiti in massima parte all'interno del tessuto urbano, interessato da flussi di traffico elevati, nella fase di modellazione dovranno essere prese in considerazione anche le emissioni di inquinanti e di polveri generate durante le attività di preparazione delle aree di cantiere.
5. Specificare il calcolo dei fattori di emissione al secondo per gli NOX e il PM10 e la potenziale attribuzione a sorgenti puntuali e/o lineari.

#### **Componente Vegetazione**

6. Nei limiti della fattibilità tecnico-economica, gli interventi di messa a dimora delle piante dovranno essere realizzati preferibilmente nel periodo più favorevole all'attecchimento delle specie, facendo uso di ecotipi locali di tutte le specie sopra indicate. A tal fine, sarà preferita la raccolta in loco di materiale per la propagazione (semi, talee, etc.) e la produzione di materiale vivaistico presso vivai specializzati, così da assicurare il rispetto della diversità biologica locale e l'idoneità delle piante impiegate all'uso nelle condizioni ambientali in essere.

#### **Componente Ambiente idrico – Acque superficiali**

7. 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.



8. 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.
9. Approfondire 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.).
10. 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, devono essere forniti maggiori approfondimenti sugli impatti che tali variazioni e modifiche hanno sulla circolazione delle acque meteoriche. In particolare, 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.
11. Per stabilire la qualità delle acque superficiali, il calcolo dell'indice LIM ((Livello di Inquinamento dai Macrodescriptors per lo stato ecologico) deve essere calcolato secondo quanto previsto dal DM 260/2010.

#### Componente Suolo e sottosuolo – Acque sotterranee

12. In fase di progettazione definitiva deve essere definita 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 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.
13. 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 attestano 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 delle 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.
14. 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. predisporre un adeguato Piano di Gestione Ambientale 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;
  - 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, 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.
15. Relativamente ai possibili fenomeni di liquefazione e/o di cedimenti differenziali, deve essere prodotto 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.
16. 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 necessario, 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).

#### Componente "Rumore e vibrazioni"

17. In relazione al "Censimento dei Ricettori", in fase di progettazione definitiva:

- a. deve essere estesa l'area di studio oltre le fasce di pertinenza (Area di influenza - UNI 11143-1:2005), sia per i ricettori sensibili, al fine di individuare gli eventuali ricettori prossimi ai limiti delle fasce stesse eventualmente impattati dalle attività di cantiere e/o dall'infrastruttura in fase di esercizio, sia per quella ferroviaria che quella stradale (a seguito del riassetto del reticolo viario). I limiti al di fuori delle fasce di pertinenza devono essere confrontati con i limiti delle Zonizzazioni Acustiche dei Comuni interessati dall'opera
- 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).

18. In relazione alla "Concorsualità" con altre infrastrutture che interessano l'opera di cui in oggetto è necessario:

- a. 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". Per tutti i ricettori interessati dalla sovrapposizione di fasce di pertinenza come limite acustico dovrà essere utilizzato il livello soglia dovuto alla concorsualità delle infrastrutture.

- b. valutare le eventuali concorsualità in merito al "Riassetto del reticolo viario Comunale"; inoltre devono essere 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, devono essere descritti e tabellati per ogni ricettore interessato.

19. In relazione alla "Fase di Cantiere del Tracciato Ferroviario", è necessario:

- 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, dando evidenza della taratura del modello;
- b. completare gli elaborati inerenti l'impatto acustico in fase di cantiere (per tutti i cantieri fissi e mobili) con l'integrazione della seguente documentazione:
  - i. mappe acustiche ante operam;
  - ii. 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);
  - iii. eventuali mappe acustiche di mitigazione;
  - iv. 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.

20. In relazione alla "Fase di Cantiere della Nuova Viabilità Comunale e Impianti Tecnologici" che interessa:

- 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,

è necessario:

- 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, dando evidenza della taratura del modello;
- b. completare gli elaborati inerenti l'impatto acustico in fase di cantiere con l'integrazione della seguente documentazione:
  - i. mappe acustiche ante operam;
  - ii. 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);
  - iii. eventuali mappe acustiche di mitigazione;
  - iv. 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.

21. In relazione alla "Fase di Esercizio del Tracciato Ferroviario", relativa soprattutto al "nuovo modello (scenario) di esercizio", è necessario in fase di progettazione definitiva:

- a. 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, eventualmente impattati dall'infrastruttura in fase di esercizio (Area

di influenza - UNI 11143-1:2005)

- b. 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 (per la verifica valori limite assoluti di immissione di cui al DPR 459/98), sia quelli più prossimi ai limiti delle fasce stesse (per la verifica del rispetto dei limiti della Zonizzazione Acustica Comunale, in assenza della quale, dei valori limite definiti dall'art. 6 del D.P.C.M. 1/3/1991), sulle seguenti mappe:
- i. mappe acustiche ante operam;
  - ii. mappe acustiche post operam;
  - iii. mappe acustiche post mitigazione.
22. In relazione alla "Fase di Esercizio della Nuova Viabilità Comunale", è necessario produrre uno studio di impatto acustico al fine di confrontare i livelli acustici (ante e post operam) presso i ricettori interessati e potenzialmente impattati dalla rumorosità relativa alla realizzazione degli interventi (di ripristino e/o di nuova realizzazione) e quindi per il riassetto della rete del reticolo viario Comunale, limitrofo alla ferrovia.
23. Relativamente 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, è necessario:
- a. integrare lo Studio Previsionale delle Vibrazioni inerenti la fase realizzativa (cantierizzazione) del Tracciato Ferroviario (ante 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
  - 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.
  - 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.
24. In relazione alla "Fase di Esercizio del Tracciato Ferroviario", che interessa l'impatto da vibrazioni prodotto dal "nuovo modello (scenario) di esercizio", è necessario:
- a. integrare lo studio Previsionale della componente Vibrazioni in fase di post operam (Fase di esercizio), finalizzato alla valutazione degli effetti sugli edifici (UNI 9916), ed anche alla valutazione degli effetti sulla popolazione (UNI 9614), per i ricettori interessati e potenzialmente impattati;
  - b. 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.

### Salute pubblica

25. Allegare alla progettazione definitiva uno specifico elaborato di analisi della Componente Salute



Pubblica in cui esplicitare:

- a. la caratterizzazione dello stato attuale della salute della popolazione afferente all'area interessata dall'opera in oggetto, correlato ed integrato con l'analisi condotta per le altre componenti maggiormente collegate alla Salute Pubblica (Atmosfera, Rumore e Vibrazioni, Campi elettromagnetici, Acque superficiali) utilizzando i dati il più possibile aggiornati sullo stato demografico.
- b. le informazioni utili e le stime degli eventuali impatti riportati nelle altre Componenti, caratterizzandole in relazione al benessere ed alla salute umana ed integrandole con le informazioni ricavate dalla caratterizzazione dello stato attuale della salute della popolazione interessata, verificando la compatibilità delle conseguenze dirette ed indirette (sia in positivo che in negativo) della costruzione dell'opera e del suo esercizio nel breve, medio e lungo periodo.

#### PMA

26. Redigere il PMA prevedendo una rete di rilevamento, per tutte le componenti ambientali, da attuarsi nelle fasi ante operam, in itinere e post operam, scegliendo i ricettori, le modalità di rilevamento e di restituzione dati, nonché la durata e la frequenza delle attività di rilevamento, in accordo e sotto la supervisione di ARPA Veneto, redigendo un unico documento, al fine di verificare l'efficacia delle misure di mitigazione previste.
27. Il monitoraggio ambientale per la componente ambientale atmosfera dovrà essere effettuato anche Post Operam.
28. Aggiornare il progetto di monitoraggio dell'ambiente idrico per la componente "acque superficiali", con i parametri relativi alla qualità biologica, come previsti dal D. Lgs. 152/06 ss.mm.ii., definendo le opportune misure di mitigazione qualora vengano raggiunte e superate determinate soglie di significatività degli impatti; il monitoraggio dello stato ecologico e chimico delle acque superficiali ambiente-idrico PO deve essere effettuato anche dopo l'esercizio della linea, con la tempistica e le modalità indicate nel DM 260/2010 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.
29. Verificare, aggiornare ed eventualmente implementare, in accordo con ARPAV, il PMA nella parte relativa alle componenti Acque superficiali in fase di AO, CO e PO. Particolare attenzione dovrà essere posta alla problematica connessa alla contaminazione da sostanze perfluoroalchiliche (PFAS).
30. Il monitoraggio AO e PO su ciascun corso d'acqua deve essere effettuato sia a monte sia a valle del tracciato ferroviario.
31. Con riferimento al progetto di monitoraggio della componente ambientale "Acque Sotterranee" integrare:
  - a. Predisporre in corso d'opera, in esercizio e dopo la dismissione dell'opera, 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.
  - b. 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 Regione Veneto, ARPAV, AdB, Comunità locali) 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 e le modalità di restituzione dei dati.
32. I monitoraggi geotecnici devono essere considerati in modo univoco e trattati alla pari dei monitoraggi di tipo ambientale, come sistema di archiviazione, pubblicazione e controllo; a tal proposito si deve redigere in fase di progettazione definitiva 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).

33. Nelle fasi ante operam, di cantiere, post operam e post mitigazioni, è necessario integrare il Piano di Monitoraggio Ambientale della componente Rumore, per la verifica dei limiti previsti dalla normativa, con una 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 limite 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 Comunale, limitrofo alla ferrovia
- gli interventi (adeguamento, modifica e nuova realizzazione), inerenti gli impianti tecnologici a servizio dell'opera stessa.

34. Nelle fasi ante operam, di cantiere, post operam e post mitigazioni, integrare il Piano di Monitoraggio Ambientale della componente Vibrazioni, per la verifica dei limiti previsti dalla normativa, con:

- a. campagna 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 (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 la realizzazione del nuovo tracciato ferroviario
- 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.

- b. campagna di monitoraggio (ante operam, e post operam), per il "nuovo modello (scenario) di esercizio della tratta 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

- c. 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.

35. Nella fase di progettazione definitiva in relazione alla SSE e all'elettrodotto di alimentazione della stessa verificare per la componente "Campi elettromagnetici" i limiti di legge. *In ambito internazionale esistono le linee guida dell'ICNIRP e per il caso in oggetto si potrebbe far riferimento alle "LINEE GUIDA SUI LIMITI DI ESPOSIZIONE A CAMPI MAGNETICI STATICI (2009). In tale linea guida il limite di esposizione a campi magnetici statici per il pubblico in generale è fissato a 400mT. A causa di potenziali effetti indiretti avversi, l'ICNIRP riconosce anche che si debbano adottare provvedimenti pratici per impedire pericolose esposizioni inconsapevoli di persone con dispositivi medici elettronici impiantati o con impianti contenenti materiale ferromagnetico, nonché pericoli dovuti a oggetti volanti, che possono portare a restrizioni a livelli molto più bassi, come 0,5*

*mT. All'esterno della sede ferroviaria i valori dei campi magnetici sono sempre abbondantemente inferiori ai valori limite della suddetta normativa"*

### Cantieri

36. il Proponente dovrà aggiornare – ove necessario – i piani di cantierizzazione, dettagliati con i seguenti dati progettuali:
- a. la localizzazione esatta dei cantieri, i loro confini, le eventuali interferenze con altri cantieri in zona etc.
  - b. i macchinari che saranno utilizzati nei diversi cantieri e nelle diverse fasi di lavorazione, con le relative specifiche a livello di emissioni inquinanti, di potenza acustica etc. e le relative specifiche per la manutenzione di tutta la strumentazione necessaria; ogni macchinario sarà selezionato nel rispetto delle più recenti direttive europee;
  - c. i layout definitivi di cantiere, con indicazioni sulle zone operative, sulle zone di deposito macchinari, sulle zone di manutenzione, sulle zone di deposito temporaneo dei materiali;
  - d. una accurata progettazione degli impianti di gestione delle acque per ogni singolo sito/cantiere, specificando le superfici di riferimento di ogni impianto, le modalità di gestione, trattamento e allontanamento delle acque di prima e seconda pioggia, i recapiti finali etc.
  - e. un piano di gestione delle eventuali emergenze per ogni singolo cantiere, con l'individuazione dei meccanismi di attivazione del piano, la definizione delle responsabilità e la descrizione delle risorse specificamente dedicate
37. Prima dell'avvio dei cantieri si dovrà procedere all'effettuazione di apposite campagne di monitoraggio delle polveri prodotte dalle attività di cantiere (piste etc.) in fase ante operam, di durata pari a 30 giorni in accordo con ARPAV. In merito alle precauzioni generali da attuare per ridurre la produzione e il sollevamento delle polveri, si prescrive quanto segue:
- a. la bagnatura periodica delle aree di movimentazione materiale e dei cumuli;
  - b. la periodica pulizia delle strade pubbliche interessate dalla viabilità di cantiere da valutare in accordo con le Amministrazioni locali;
  - c. la copertura dei mezzi pesanti adibiti al trasporto di inerti;
  - d. la limitazione della velocità dei mezzi all'interno dei cantieri: tale velocità non dovrà superare i 30 km/h;
  - e. lavaggio delle ruote dei mezzi in uscita dal cantiere;
  - f. l'installazione di dispositivi anti particolato sui mezzi operanti all'interno del cantiere e l'uso di veicoli omologati Euro 4/ Stage IIIB;
  - g. la bagnatura delle piste di cantiere, con frequenza funzione delle condizioni operative e meteorologiche;
  - h. Informazione e formazione delle maestranze sulle prescrizioni impartite al fine di ridurre al minimo le dispersioni di polveri.
38. Dettagliare le modalità di esecuzione delle protezioni in jet-grouting e dei pali di fondazione, relativamente alle opere civili potenzialmente impattanti con la falda superficiale come viadotti, cavalcaferrovia e strutture degli elettrodotti, definendo un iter operativo tipico che impedisca l'inquinamento delle falde impattate sia nella fase di esecuzione delle fondazioni, sia nella fase di esecuzione delle protezioni ad esse propedeutiche.

### Mitigazioni e Compensazioni

39. Redigere, di concerto con la Regione e i comuni interessati, il Piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali, il cui importo non potrà superare il 2 per cento dell'intero costo dell'opera, nel rispetto dei

caratteri fondamentali del progetto e dei suoi presupposti tecnici ed economici, affrontando gli effetti e/o le criticità ambientali indotte dalla nuova infrastruttura relativamente alle sensibilità paesaggistiche, territoriali, sociali e alle aree vincolate a diverso titolo, come segue:

- a. garantendo, oltre a quanto già proposto, la permanenza e la tutela delle matrici ambientali ed ecosistemiche che hanno determinato il riconoscimento e l'istituzione delle aree vincolate ai sensi della Direttiva 92/43/CEE e delle aree tutelate a diverso titolo, attraverso:
  - i. l'analisi degli impatti sulla fauna presente nell'area di studio, anche in seguito alla possibile alterazione degli habitat di specie;
  - ii. la stesura di Piani d'Azione per specie di interesse conservazionistico in accordo con gli Enti gestori delle aree tutelate;
- b. definendo dettagliatamente come la soluzione progettuale compensativa risolve, dal punto di vista qualitativo e quantitativo, gli impatti determinati dalla costruzione dell'opera rispetto alla sensibilità del paesaggio interferito;
- c. sviluppando, lungo tutta la tratta e per una fascia da definire a seconda delle specificità dei luoghi, progetti di:
  - i. implementazione e deframmentazione della connettività ecologica, ponendo particolare cura nella scelta dei punti dove inserire i passaggi faunistici, indispensabili per mitigare l'effetto barriera prodotto dall'infrastruttura, e alla loro progettazione e realizzazione;
  - ii. rafforzamento e inserimento di elementi vegetali (siepi e filari campestri, aree boscate, aree umide, ecc.) volti alla valorizzazione del paesaggio rurale e delle coltivazioni di pregio (IGP, DOC, DOCGP, ecc.) al fine di preservare i valori storico-culturali, produttivi, commerciali, ecologici e della biodiversità del tessuto agricolo e di contribuire a mitigare i cambiamenti climatici e l'adattamento ad essi; i progetti dovranno essere volti alla tutela e al miglioramento dell'ambiente, del paesaggio e delle sue caratteristiche, delle risorse naturali, del suolo e della diversità genetica, in accordo con le politiche comunitarie della PAC 2014-2020;
- d. sviluppando adeguati interventi d'inserimento paesaggistico della viabilità locale interessata e delle opere d'arte principali e secondarie dell'infrastruttura, ponendo particolare attenzione alla qualità architettonica dei manufatti, comprese le barriere acustiche e tutte le opere d'arte;
- e. sviluppando gli interventi di mitigazione degli impatti cumulativi su tutte le componenti ambientali dovuti alla realizzazione della nuova infrastruttura, alla viabilità esistente e pianificata a livello regionale;
- f. utilizzando la rappresentazione dei progetti proposti attraverso l'elaborazione di foto simulazioni;
- g. prevedendo, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione:
  - i. l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, ecc., al fine di rispettare la diversità biologica) e l'acquisto di materiale vivaistico proveniente da vivai specializzati che ne assicurino l'idoneità all'uso;
  - ii. uno specifico "Piano di monitoraggio e manutenzione degli interventi a verde" che preveda idonee cure colturali che dovranno essere effettuate fino al completo attecchimento della vegetazione e un monitoraggio quinquennale sull'efficacia degli interventi successivamente all'ultimazione dei lavori;
  - iii. uno specifico progetto degli impianti d'irrigazione, con particolare riferimento alle scarpate verdi, che illustri le modalità di realizzazione dell'impianto, il funzionamento, la sua distribuzione e le fonti di approvvigionamento;
  - iv. il cronoprogramma delle opere di riambientalizzazione che consideri le tempistiche e le modalità di realizzazione, nonché l'efficacia di tali interventi, in coerenza con le



fasi di realizzazione dell'opera;

**Ente Vigilante: Regione Veneto**

Dovranno essere rispettate le prescrizioni imposte dal Comitato Tecnico VIA della Regione Veneto con nota acquisita al prot. DVA-27238 del 03/12/2018.

## ALLEGATO A – OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

### SINTESI DELLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

Si riportano di seguito le tabelle di sintesi relative alle osservazioni espresse da parte di soggetti pubblici e privati, esaminate singolarmente e tenute in considerazione nel corso dell'attività preistruttoria.

<b>Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta A1/AC "Verona-Padova"</b>		
<b>ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI</b>		
N°	Mittente – Data/Prot.	Sintesi Osservazione
<b>1.</b>	Comune di Torri di Quartesolo in data 31/08/2018 DVA-2018-0019604	Osservazione facente parte della osservazione n°2
<b>2.</b>	Comune di Torri di Quartesolo in data 31/08/2018 DVA-2018-0019600	<p>Per quanto riguarda gli aspetti ambientali, in fase di progettazione definitiva dovranno essere approfonditi</p> <p>In fase di progettazione definitiva verificare per la componente "Campi elettromagnetici" il rispetto dei limiti di legge</p> <p>Si precisa che l'area proposta da Comune di Torri di Quartesolo per il posizionamento della comporta la realizzazione di un nuovo elettrodotto all'interno di una area tutelata. Il Piano di Assetto del Territorio - Carta della trasformabilità prevede che la realizzazione di un impianto (sottostazione o elettrodotto) all'interno di un area riconosciuta dal piano come "contesto figurativo" ai sensi dell'art. 31, non risulta compatibile con gli obiettivi di salvaguardia del contesto stesso.</p>
<b>3.</b>	Comune di Torri di Quartesolo in data 31/08/2018 DVA-2018-0019601	Osservazione facente parte della osservazione n°2
<b>4.</b>	Comune di Torri di Quartesolo in data 31/08/2018 DVA-2018-0019602	Osservazione facente parte della osservazione n°2
<b>5.</b>	Comune di Torri di Quartesolo in data 31/08/2018 DVA-2018-0019603	Osservazione facente parte della osservazione n°2
<b>6.</b>	Società Daicom Srl in data 09/08/2018 DVA-2018-0018645	<p>Per quanto riguarda gli aspetti di carattere ambientale, in fase di progettazione definitiva dovranno essere approfonditi gli aspetti legati alle componenti "Rumore" e "Vibrazione".</p> <p>In relazione ai risultati ottenuti è necessario proporre soluzioni atte a compensare gli impatti causati.</p>
<b>7.</b>	Società Tecnocos Srl in data 09/08/2018 DVA-2018-0018605	<p>Per quanto riguarda gli aspetti di carattere ambientale, in fase di progettazione definitiva dovranno essere approfonditi gli aspetti legati alle componenti "Rumore" e "Vibrazione".</p> <p>Inoltre, valutare l'ipotesi di ricollocazione dell'opera viaria di via Martiri delle Foibe</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI**  
**Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova"**

N°	Mittente – Data/Prot.	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni e Note
			verso Nord nel corrispondente sedime previsto dal PAT di Vicenza (DGR veneto 2558 del/11/2010) in modo da rispettare le previsioni urbanistiche e la Villa "Ca Impenta" Le osservazioni poste in essere dal Comune di Vicenza riguardano valutazioni sulle richieste di integrazioni della Commissione CTVA al Proponente.
<b>8.</b>	Comune di Vicenza in data 09/08/2018 DVA-2018-0018611	Le osservazioni del Comune di Vicenza entrano nel merito delle richieste di integrazione poste dalla CTVA al proponente.	Per quanto riguarda gli aspetti ambientali, in fase di progettazione definitiva dovranno essere approfonditi 1. gli aspetti legati alle componenti "Rumore" e "Vibrazione". 2. In fase di progettazione definitiva verificare per la componente "Campi elettromagnetici" il rispetto dei limiti di legge.
<b>9.</b>	Gruppo Consiliare Torri Città Unita in data 08/08/2018 DVA-2018-0018510	Il gruppo Consiliare affronta nelle proprie osservazioni il problema delle SSE e l'analisi dell'elettrodotto di alimentazione della stessa.	In fase di progettazione definitiva verificare per la componente "Campi elettromagnetici" il rispetto dei limiti di legge.
<b>10.</b>	Comune di Torri di Quartesolo in data 08/08/2018 DVA-2018-0018527	Il comune di Quartesolo chiede di accertare i valori futuri di potenza impegnata per l'attuale e la nuova SSE siano conformi ai limiti di legge.	In fase di progettazione definitiva dovranno essere approfonditi gli aspetti legati alle componenti "Rumore" e "Vibrazione".
<b>11.</b>	Acciaierie Valbruna S.p.A. in data 07/08/2018 DVA-2018-0018411	La ditta lamenta problemi di vibrazioni e di elettromagnetismo che possono influenzare la propria attività lavorativa.	1. dovranno essere approfonditi gli aspetti legati alle componenti "Rumore" e "Vibrazione". 2. Dovrà essere verificato per la componente "Campi elettromagnetici" il rispetto dei limiti di legge.
<b>12.</b>	Società Daicom Srl in data 03/08/2018 DVA-2018-0018182	La società Daicom lamenta l'abbattimento del fabbricato commerciale di proprietà, la demolizione e successiva collocazione dei due binari storici in aderenza al lato sud dell'edificio e il successivo affiancamento dei due nuovi binari dell'AV creando problemi legati alle vibrazioni e ai rumori.	In fase di progettazione definitiva dovranno essere approfonditi gli aspetti legati alle componenti "Rumore" e "Vibrazione". In relazione ai risultati ottenuti è necessario proporre soluzioni atte a compensare gli impatti causati.
<b>13.</b>	Associazione Circolo 7 PD ai Ferrovieri in data 31/07/2018 DVA-2018-0017888	Ribadiscono quanto già trasmesso con nota DVA 2017-0027065 evidenziando anche problematiche legate alle vibrazioni e al rumore	Per quanto riguarda gli aspetti ambientali, in fase di progettazione definitiva dovranno essere approfonditi gli aspetti legati alle componenti "Rumore" e "Vibrazione". Inoltre, data la profondità della falda, localizzata tra i 2 e i 5 metri rispetto alla superficie in tutta l'area di intervento, si valuti in sede di progettazione definitiva l'uso nella costruzione dei diaframmi di speciali polimeri biodegradabili in luogo della tradizionale bentonite.
<b>14.</b>	Residenti di Via Marco Polo e Via Pigafetta - Lerino di Torri di Quartesolo Tramite Avv. Gianluca Ghirgatto in data 23/07/2018 DVA-2018-0017037	I residenti lamentano che la documentazione integrativa elaborata da RFI omette di valutare il rapporto tra il nuovo insediamento e il contesto urbano in cui si pretende di inserirlo. Nello specifico "... non si da minimamente conto dell'impatto sulla salute umana dell'inserimento all'interno di un popoloso nucleo abitato della SSE..."	Per quanto riguarda gli aspetti di carattere ambientale, in fase di progettazione definitiva verificare per la componente "Campi elettromagnetici" il rispetto dei limiti di legge.
<b>15.</b>	Regione Veneto -trasmette osservaz. del Comune di Santa	Osservazione non pertinente in quanto relativa ad un altro progetto (rifacimento metanodotto Pieve di Soligo-San Polo di Piave-Salgareda)	Osservazione non pertinente in quanto relativa ad un altro progetto (Linea AV/AC VERONA-PADOVA, Tratta VERONA-BIVIO VICENZA)

**ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI**  
**Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova"**

N°	Mittente – Data/Prot.	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni e Note
<b>16.</b>	Lucia di Piave del 29-01-2018 DVA-2018-0003717 del 14/02/2018 Regione Veneto - trasmette osservaz. del Comune di Santa Lucia di Piave DVA-2018-0003074 del 07/02/2018	Il Comune di Santa Lucia di Piave esprime la propria contrarietà per la mancanza di ristoro a favore del comune a fronte di disagi creati dagli interventi (occupazione suolo, attraversamenti previsti sulle strade comunali). Si chiede di essere adeguatamente informati.	Osservazione non pertinente in quanto relativa ad un altro progetto (rifacimento metanodotto Pieve di Soligo-San Polo di Piave-Salgaredda)
<b>17.</b>	Comune di Altavilla Vicentina DVA-2018-0002022 del 29/01/2018	Vengono rilevate le seguenti criticità: - sottopasso Via Olmo: 1) disagi per l'intersezione a raso di via Vicenza e per l'intersezione a T della strada che sostituisce la SP34bis. 2) la realizzazione 1. costosa ed impattante del sottopasso deve essere giustificata da una domanda di mobilità adeguata. 3) il principale collegamento viario tra i comuni di Altavilla Vicentina e Crezzo, viene allungato di quasi un chilometro. Si 2. chiede: o Sostituzione delle intersezioni stradali a T con rotatorie o Adeguamento infrastruttura stradale esistente e rinuncia al sottopasso in 3. progetto o Realizzazione argine del fiume Retrone a difesa del sottopasso stradale della SP34bis - barriere antirumore: si chiede che la posa delle barriere sia realizzata contestualmente all'esecuzione degli interventi di quadruplicamento della linea - <u>cantierizzazione</u> : 1) realizzare le varie opere in tempi diversi per minimizzare gli impatti sulla viabilità. 2) minimizzare la concentrazione di polveri. 3) lavaggio automezzi di cantiere e strade comunali di passaggio. 4) riasfaltatura strade di passaggio. Si chiede infine il coinvolgimento del Comune e indennizzo e adeguato ristoro per espropri e demolizioni.	In fase di progettazione definitiva:  In fase di progettazione definitiva, in merito al sottopasso di via Olmo studiare una soluzione alternativa a quella presentata in progetto che tiene conto della proposta presentata dal Comune. Nell'ambito del progetto definitivo dovrà essere il progetto ambientale della cantierizzazione che prevede gli interventi necessari nella fase realizzativa (barriere antipolvere, barriere antirumore, lavaggio automezzi di cantiere, etc.); In fase realizzativa dell'opera le tempistiche relative all'esecuzione delle dovranno essere condivise con il Comune.
<b>18.</b>	Regione Veneto trasmette osservazioni e prescrizioni del Comune di Vicenza DVA-2017-0030154 del 29/12/2017	- <u>Carattere generale</u> : attenzione alla permeabilità pedonale e ciclabile, all'assetto idrogeologico e ai sottoservizi e reti esistenti (es. acquedotto di Padova e rete di teleriscaldamento). Richiesta eliminazione passaggio a livello. Indennizzi per espropri. Le varie interferenze e soluzioni devono essere concordate con enti gestori. - <u>TPL- prescrizione</u> : individuare "cabina di regia" tra le varie componenti del sistema di trasporto rapido. Vengono indicate verifiche ed approfondimenti 2. progettuali per garantire la regolarità di esercizio del filobus - <u>Considerazioni ambientali</u>	In fase di progettazione definitiva: 1. Atmosfera: integrare il PMA con informazioni riguardanti il Piano Regionale Tutela e Risanamento Atmosfera, valutare il valore del "fondo ambientale" del modello di simulazione che è maggiore di quello indicato. Inoltre, concordare con ARPAV una campagna di rilievi puntuali per le polveri 2. Acque: indicare i sistemi di depurazione degli scarichi "domestici" (campo base).  Per quanto riguardata componente rumore e vibrazioni si rimanda alle prescrizioni

**ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI**  
**Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova"**

N°	Mittente – Data/Prot.	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni e Note
		<p>- <b>Atmosfera:</b> integrare con informazioni riguardante il Piano Regionale Tutela e Risanamento Atmosfera. Valutare il valore del “fondo ambientale” del modello di simulazione che è maggiore di quello indicato. Si prescrive utilizzo dei mezzi d’opera almeno Euro3. Concordare, eventualmente, con ARPAV una campagna di rilievi puntuali per le polveri</p> <p>- <b>Acque:</b> indicare i sistemi di depurazione degli scarichi “domestici” (campo base). Monitoraggio ante-operam e post-operam per acque sotterranee</p> <p>- <b>Rumore:</b> integrare (DLgs 194/2005 modif/DLgs 42/2017) per livelli e stesura mappatura strategica e piano d’azione di competenza RFI. Aggiornare mappatura acustica strategica del Comune con inserimento modello RFI. Simulazione 3D impatto barriere specie per siti UNESCO. Abaco tipologie barriere. Piantumazioni e mascheramenti per attenuazione rumore</p> <p>- <b>Vibrazioni - prescrizione:</b> si ritiene opportuno venga previsto in sede di monitoraggio delle vibrazioni, a campione, l’esecuzione del contraddittorio con ARPAV. Approfondire studio. Simulare gli effetti dello scenario peggiore.</p> <p>- <b>Vegetazione, Flora e Fauna:</b> manca la VINCA</p> <p>- <b>Illuminazione esterna:</b> riportare riferimenti legislativi regionali e regolamento comunale PICIL</p> <p>- <b>Gestione dei rifiuti:</b> evidenziare modalità di gestione dei rifiuti nelle varie fasi di realizzazione</p> <p>- <b>Aree a rischio archeologico:</b> ulteriore approfondimento, specie in aree attualmente non sottoposte a tutela diretta</p> <p>- <b>Aree oggetto di procedimento di bonifica ambientale:</b> stazione ferroviaria in prossimità della rimessa, ex distributore carburanti fiale Fusinato, distributore carburanti viale san Lazzaro</p> <p>- <b>Idraulica - prescrizione:</b> potenziare opere di mitigazione idraulica (casce di espansione). Adeguamento argine Dx del fiume Retrone nella zona di Viale Fusinato.</p> <p>Vengono rilevate carenze e incongruenze nei documenti presentati. Sono, inoltre, riportate osservazioni di dettaglio per ambiti geografici – <b>prescrizioni:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>zona ovest:</b> viabilità quartiere fieristico - rotatorie tra viale Verona, Strada Nuova dell’Arsenale e viale della Stazione – viale San Lazzaro e viale Verona</li> <li>– nodo via Olmo – asse viario via dell’Oreficceria e aree limitrofe – arca interclusa fermata Fiera – asse viario Sole/Scaligeri e rotatoria su sottopasso verso via dell’Oreficceria – ambito Ponte Alto – Deviazione Dioma – nuova rotatoria tra via dell’Industria e via dell’Arsenale – Nuova Via dell’Arsenale</li> <li>● <b>zona Vicenza centro:</b> pista ciclabile nodo Ferreto d’ Ferreti da e per la stazione</li> <li>– cavalcavia ferroviaria Ferreto de’ Ferreti – passerella via D’Annunzio – possibile connessione nuova via dell’Arsenale con via Rossi – pista ciclabile cavalcavia Maganza e incrocio con pista ciclabile da Ferreto de’ Ferreti – cavalcavia</li> </ul>	<p>oggetto del presente parere.</p>

<b>ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI</b> <i>Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta A4/AC "Verona-Padova"</i>			
N°	Mittente – Data/Prot.	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni e Note
		<p>Maganza – nodo stazione di viale Roma – Stazione FS – terminal TPL stazione viale Roma – pista ciclabile viale Roma rampa lato Campo Marzo</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zona est: viale della Pace – via Martiri delle Foibe – interferenze filobus con campo da calcio Stanga – nodo Ca' Balbi – deposito TPL e filobus a Vicenza Est</li> </ul> <p>Si chiede infine che copia della Relazione Generale del progetto sia tradotta in lingua inglese e trasmessa all'UNESCO unitamente agli elaborati progettuali. Sono infine riportate in tabella le osservazioni della DCC n. 30/2016, con indicazione se siano state recepite. Quelle non recepite, sono riconfermate nel documento del 18-12-2017.</p>	
<b>19.</b>	Società A4 Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova Spa DVA-2017-0028615 del 11/12/2017	<p>Sono riportate prescrizioni/osservazioni di carattere generale relative ad aree ed impianti in cui si rilevano interferenze specifiche tra la nuova linea ferroviaria e la viabilità in gestione e relative aree di pertinenza della società scrivente. Inoltre vengono indicate le seguenti interferenze specifiche:</p> <p><b>Nodo di Vicenza Ovest</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- NV05 – asse viario via del Sole: 1) viale degli Scaligeri. Cavalcataferrovia Scaligeri IV01B e relative rampe di approccio 2) ponte sulla Dioma IV02 lungo il ramo di svincolo di collegamento verso l'asse viario S.R.II . Viale san Lazzaro 3) svincolo di collegamento (MCL) da viale degli Scaligeri verso l'asse viario S.R.II . Viale san Lazzaro 4) svincolo di collegamento (MCL) dall'asse viario S.R.II - Viale san Lazzaro verso viale degli Scaligeri</li> <li>- IN01 – deviazione dell'affluente del fiume Dioma</li> <li>- Rotatoria di interconnessione (MCC) dell'asse viario S.R.II – viale san Lazzaro (NV06) con l'asse viario viale dell'Oreficeria (NV02)</li> <li>- VI02 – ponte sulla Dioma</li> </ul> <p><b>Nodo di Vicenza Est</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- NV12 – asse viario viale Camisano / viale Serenissima</li> </ul> <p>Area capolinea TPL a Vicenza est.</p>	<p>Le osservazioni formulate dalla Società A4 sono state presentate anche in ambito di Conferenza di Servizi e verranno esaminate nell'ambito dell'istruttoria del Ministero dei Trasporti.</p>
<b>20.</b>	Sig. Mauro Fabbiani DVA-2017-0028597 del 11/12/2017	<p>Lo scrivente è Consigliere Comunale di Torri di Quartisolo. Si invia osservazione alle osservazioni del Comune, specificando che nell'area agricola interessata dallo spostamento dell'elettrodotto aereo esistente è sottoposta a vincolo per "contesto figurativo Ville Venete". Si allega interrogazione comunale del 04/12/2017 con l'art. 47 delle Norme Tecniche Operative del PTCP, in cui si indica che, tra le altre norme di salvaguardia, devono essere garantiti in tali aree: &gt; la conservazione dei conotti privilegiati e delle vedute panoramiche dei beni anche mediante la creazione di quinte o di elementi mitigatori atti a valorizzare la visibilità d'insieme degli stessi &gt; il mantenimento e la valorizzazione degli aspetti naturali del territorio storico-agricolo circostante &gt; sono vietati smembramenti e comunque separazione tra aree verdi, edifici e contesto paesaggistico che possano compromettere l'integrità e le relazioni con l'immediato intorno, è vietata l'introduzione di essenze non pertinenti e mantenuti in efficienza gli elementi di arredo storico</p>	<p>La SSE prevista nel progetto preliminare non interessa aree vincolate e non comporta modifiche all'elettrodotto esistente.</p> <p>Valutare in fase di progettazione definitiva quanto richiesto dal Comune di Quartisolo compatibilmente con i vincoli previsti nella zona.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI**  
**Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova"**

N°	Mittente – Data/Prot.	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni e Note
<b>21.</b>	Società AFV Acciaierie Beltrame Spa DVA-2017-0028619 del 11/12/2017	presenti, etc Vengono proposte due alternative progettuali alla rotatoria di progetto all'intersezione tra il sottopasso Olmo, viale della Scienza e via del Tagliamento, per ovviare all'esproprio/occupazione temporanea di una vasta area della società scrivente. Si propone, inoltre l'innalzamento dell'argine del fiume Retrone anche sul lato Altavilla Vicentina, come previsto sul lato Vicenza.	Nello fase di progettazione definitiva, per quanto compatibile con gli aspetti ambientali e gli strumenti di pianificazione territoriale, valutare lo studio di una nuova soluzione viaria che tiene conto delle esigenze espresse dalla Società AFV Acciaierie Beltrame.
<b>22.</b>	Società Acciaierie Valbruna Spa DVA-2017-0028105 del 04/12/2017	Chiede sia predisposta una "UNICA" ISTANZA di V.I.A. che comprenda e valuti assieme ed in tutta la sua interezza le sommatore del progetto denominato: "INGRESSO EST", del progetto denominato "INGRESSO OVEST" e soprattutto che comprenda anche il quanto già realizzato (e ancora da realizzare) nell'INTERPORTO: QUADRANTE EUROPA anche in rapporto alla Sentenza della Corte di Giustizia UE 26 luglio 2017, C-196/16 e C-197/16 - VIA "ex post"	In fase di progettazione definitiva approfondire gli impatti della componente "Vibrazioni" derivanti dall'esercizio ferroviario su tutti i recettori sensibili "Vibrazioni" derivanti dall'opera adottare tutti quei accorgimenti atti a rendere minimi gli impatti della componente "Vibrazioni" derivanti dall'attività di cantiere.
<b>23.</b>	Sig. Carlo Rainaldi DVA-2017-0027938 del 30/11/2017	Lo scrivente descrive gli impatti per il quartiere dei Ferroviari. L'opera ha un impatto ambientale non indifferente in termini di inquinamento acustico sulle zone urbane attraversate. L'impatto più pesante deriva proprio dalle opere accessorie per migliorare la viabilità, che invece comportano una serie di abbattimenti ed un peggioramento complessivo della qualità di vita delle abitazioni vicina alla ferrovia, a fronte di ridotti vantaggi. Vengono formulate le seguenti richieste: 1. sospensione della parte del progetto inerente le opere accessorie nella tratta compresa tra Ponte Alto e la stazione di Vicenza (tra km 47+000 e km 48+500 circa) 2. interrimento della linea ferroviaria tra km 47+00 e km 48+400 circa 3. nuova arteria stradale sovrapposta alla tratta ferroviaria interrata. Queste varianti permetterebbero, tra l'altro, di superare definitivamente la secolare frattura della città provocata dalla linea ferroviaria.	In fase di progettazione definitiva, come da prescrizioni che fanno parte del presente parere, dovranno essere approfonditi tutti gli studi relativi al rumore in fase di esercizio e in fase di cantiere al fine stabilire le eventuali misure di mitigazione. <i>Per quanto riguarda l'ipotesi di interrimento della linea ferroviaria (sia la linea storica che la nuova linea Verona-Padova) questa è stata già considerata nell'ambito della analisi comparativa richiesta dal Comune di Vicenza nel 2015 (nota prot. PGN 91257/2015 del 21/8/2015). Le ipotesi a confronto erano tre, due in superficie e una interrata. I risultati di detta Analisi Comparativa sono stati trasmessi da RF1 al Comune di Vicenza nel marzo 2016; detti risultati sono stati sottoposti da parte dell'Amministrazione Comunale di Vicenza ad una consultazione pubblica a vari livelli nel periodo maggio-giugno 2016. Il 30/6/2016, con Delibera n. 30, il Consiglio Comunale di Vicenza ha indicato la cosiddetta "Soluzione 3" quale soluzione progettuale da sviluppare nella progettazione preliminare.</i>
<b>24.</b>	Società Tecnocos Srl DVA-2017-0027797 del 29/11/2017	La scrivente società è proprietaria del compendio monumentale noto come Villa Trissino-Muttoni già Balbi detta "Ca Impenta" comprendente immobili di pregio storico architettonico ed alcuni terreni vincolati come pertinenze dei manufatti storici. Nel SIA non è riportato che nella realizzazione dell'ultimo troncone dell'asse viario di via Martiri delle Foibe si vada ad interessare la proprietà di tale monumento. L'area viene definita nel SIA semplicemente "contesto rurale". La scrivente società lamenta che in varie tavole il monumento ed il vincolo non vengono evidenziati. Viene inoltre richiamata un'osservazione del Comune di Vicenza contenuta nella delibera n. 30 del 30/06/2016, del tutto disattesa secondo lo scrivente: <i>la progettazione del prolungamento di via Martiri delle Foibe dovrà essere attuato in modo da ridurre il più possibile il consumo di terreno agricolo e il tracciato dovrà essere previsto in posizione tale da salvaguardare le pregiate presenze architettoniche della zona e garantire l'adeguata infrastrutturazione del</i>	In fase di progettazione definitiva tenere conto dell'osservazione del Comune di Vicenza contenuta nella delibera n. 30 del 30/06/2016 che si riporta di seguito: <i>..la progettazione del prolungamento di via Martiri delle Foibe dovrà essere attuato in modo da ridurre il più possibile il consumo di terreno agricolo e il tracciato dovrà essere previsto in posizione tale da salvaguardare le pregiate presenze architettoniche della zona e garantire l'adeguata infrastrutturazione del quartiere Stanga, attraversato dalla nuova linea di trasporto pubblico elettrico.</i>

**ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI**  
**Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova"**

N°	Mittente – Data/Prot.	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni e Note
25.	Società L.E.G.O Spa DVA-2017-0027796 del 29/11/2017	<p><i>quartiere Stanga, attraversato dalla nuova linea di trasporto pubblico elettrico.</i></p> <p>Si allega documentazione del compendio monumentale.</p> <p>Nella tavola grafica NV07 (tavv. 1 e 2 di 5) sono presenti due rotatorie: "Arsenale e "dell'Industria" molto vicine alla proprietà della scrivente società. Si precisa che lo spazio non edificato pertinenziale all'edificio è indispensabile per la movimentazione dei mezzi, per il carico e spedizione dei prodotti, per il parcheggio dei dipendenti.</p> <p>Infine si sottolinea che le macchine da stampa non possono sopportare vibrazioni, pena la compromissione della qualità di stampa. Il progetto, tuttavia, non pare avere adeguatamente istruito la tematica degli effetti indotti dalle vibrazioni sulle attività esistenti.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Si allega documentazione fotografica.</li> </ul>	<p>In fase di progettazione definitiva approfondire sulla base della cartografia di dettaglio soluzioni di progetto in modo da non generare interferenze con le aree descritte dalla società scrivente.</p> <p>Inoltre in sede di progettazione definitiva gli impatti derivanti dalle vibrazioni in fase di cantiere ed esercizio verranno approfonditi come da prescrizioni.</p>
26.	Società Toronto Srl DVA-2017-0027758 del 29/11/2017	<p>La scrivente società è proprietaria di Villa Bonini Materazzi, immobile di notevole prestigio e vincolato come immobile storico-artistico sito in via dell'Oreficeria.</p> <p>L'opera in progetto comporta un notevole aumento dell'inquinamento acustico (già da rilevazioni 2010 risultava che la rumorosità al passaggio dei treni, senza AV, fosse superiore ai limiti) e delle vibrazioni. Villa Bonin dista circa 10 metri dal confine di proprietà alla rete ferroviaria.</p> <p>Si rileva, inoltre, che l'immobile verrebbe a trovarsi intercluso dal punto di vista artistico da parcheggi auto, interscambi con autobus etc.</p>	<p>In fase di progettazione definitiva dovranno essere approfonditi gli aspetti legati alle componenti "Rumore" e "Vibrazione". Vedasi prescrizioni.</p>
27.	Comune di Creazzo DVA-2017-0027621 del 28/11/2017	<p>Vengono rilevate le seguenti criticità:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>sottopasso Via Olmo</u>: 1) disegni per l'intersezione a raso di via Vicenza e per l'intersezione a T della strada che sostituisce la SF34bis; 2) la realizzazione costosa ed impattante del sottopasso deve essere giustificata da una domanda di mobilità adeguata. 3) il principale collegamento viario tra i comuni di Altavilla Vicentina e Crezzo, viene allungato di quasi un chilometro. Si chiede: <ul style="list-style-type: none"> <li>o mantenimento del sottopasso esistente con affiancamento di uno nuovo</li> <li>o allargamento della rotatoria esistente in SR11.</li> </ul> </li> </ul>	<p>Per quanto riguarda gli aspetti di carattere ambientale:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. In fase di progettazione definitiva, in merito al sottopasso di via Olmo studiare una soluzione alternativa a quella presentata in progetto che tiene conto della proposta presentata dal Comune.</li> <li>2. Nell'ambito del progetto definitivo dovrà essere il progetto ambientale della cantierizzazione che prevede gli interventi necessari nella fase realizzativa. (barriere antipolvere, barriere antirumore, lavaggio automezzi di cantiere, etc.);</li> <li>3. In fase realizzativa dell'opera le tempistiche relative all'esecuzione delle dovranno essere condivise con il Comune.</li> </ol>
28.	Società Daicom Srl DVA-2017-0027662 del 28/11/2017	<p>Viene richiesto l'indennizzo per le ingenti somme finalizzate all'adozione di sistemi di difesa dai rumori e vibrazioni che saranno necessari sia per il periodo di cantiere che quello di esercizio.</p>	<p>In fase di progettazione definitiva dovranno essere approfonditi gli aspetti legati alle componenti "Rumore" e "Vibrazione".</p> <p>In relazione ai risultati ottenuti è necessario proporre soluzioni atte a compensare gli impatti causati.</p>
29.	Studio Legale Maccarrone per conto dei signori Giovannina, Roberto, Daniela e Susanna Pesavento DVA-2017-0027539	<p>I signori sono proprietari di un terreno di circa 27.000 mq, interessato dalle opere in progetto e che sarebbe, in parte, espropriata. Considerato che la parte restante non sarebbe utilizzabile, i signori chiedono che l'esproprio interessi l'intero terreno.</p>	<p>L'osservazione in questione riguarda un aspetto legato alle espropriazioni.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI**  
**Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/A/C "Verona-Padova"**

N°	Mittente – Data/Prot.	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni e Note
30.	Sig. Fabio Dal Cortivo DVA-2017-0027432 del 27/11/2017	<p>Lo scrivente presenta le sue richieste:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- prevedere un percorso ciclabile dalla stazione di viale Roma alla pista ciclabile di Riviera Berca</li> <li>- collegare la pista ciclabile di cui sopra con il traffico ciclabile proveniente dalla zona universitaria di viale Margherita, con pista lungo viale Margherita sino a piazzale Fracon e da qui sino al tribunale di Vicenza</li> <li>- prevedere barriere antirumore nelle zone residenziali tra piazzale Fracon e il termine della zona interessata dall'intervento.</li> </ul>	<p>Il progetto preliminare sviluppato prende in considerazione le necessarie ricuciture ciclabili e pedonali legate alla realizzazione dell'intervento ferroviario. Gli interventi richiesti si configurano come opere di compensazione.</p>
31.	Comitato Cittadini di Vicenza Est DVA-2017-0027424 del 27/11/2017	<p>Si osserva che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- gli elaborati progettuali e grafici, anche per la generale mancanza di riferimenti toponomastici, non sono di agevole lettura</li> <li>- manca l'elenco degli estremi degli immobili oggetto di esproprio o di limitazione al diritto di proprietà</li> <li>- non sono considerate, nel progetto, le possibili alternative</li> <li>- la linea filobus era prevista dallo studio di fattibilità per "assicurare alla città un'offerta di collegamento TPL adeguata al decentramento dei nuovi poli ferroviari", quando la stazione era decentrata. Ora non ha più senso di esistere.</li> <li>- la soluzione del collegamento tra via Maganza e l'area antistante la stazione attraverso un sottopasso è stata scartata in quanto la zona è problematica dal punto di vista idraulico e avrebbe comportato pesanti oneri di costruzione e manutenzione. Nello stesso contesto viene però previsto un megaparcheggio sotterraneo, in una zona per di più interessata dalla presenza di ordigni bellici.</li> <li>- la valutazione dell'impatto dell'opera sull'inquinamento dell'aria, in particolare durante i lavori, prevede che vengono sempre rispettati i limiti di legge, anche nei "rari" momenti di maggior impatto. Non si vede come ciò sia possibile, visto che già ora "il rispetto del limite massimo di 35 giorni/anno, in cui si verifica il superamento di 50 µg/m<sup>3</sup> come media giornaliera di PM10, risulta anche nel 2016 ampiamente disatteso" (ARPAV – La qualità dell'aria a Vicenza, pag. 10). E' impossibile anche solo pensare che l'abbattimento di opere imponenti, come il cavale ferroviaria Scaligneri o quello di via Ferreto de Ferreti, e la demolizione di 24.811 mq di abitazioni ed edifici destinati ad attività economiche non comportino polveri tali da determinare un ulteriore e grave superamento dei limiti di legge.</li> </ul> <p>Il Comitato chiede quindi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'ammodernamento e adeguamento tecnologico della linea storica invece del raddoppio dei binari</li> <li>- l'eliminazione della previsione della linea filobus e dei conseguenti sconvolgimenti della viabilità</li> <li>- lo stralcio delle opere viabilistiche, ed in particolare di quelle previste ad est della città in quanto non connesse con le opere ferroviarie previste in progetto.</li> </ul>	<p>Per quanto riguarda gli aspetti di carattere ambientale si specifica quanto segue:            In fase di progettazione definitiva approfondire gli aspetti idraulici relativi alle opere dedicate a servizi (parcheggi, etc.)            Inoltre, dovrà essere elaborato il Progetto Ambientale della Cantierizzazione, nell'ambito del quale verrà eseguito un attento studio atmosferico atto a valutare l'impatto generato dalla realizzazione dell'opera ed il conseguente dimensionamento degli interventi di mitigazione in fase di cantiere. Nel Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) che verrà sviluppato nella successiva fase progettuale saranno individuate le ubicazioni dei punti di monitoraggio sulla base degli esiti delle simulazioni modellistiche con lo scopo di verificare il disturbo sui ricettori nelle aree limitrofe alle aree di lavoro ed eventualmente intervenire con misure idonee.</p>

<p align="center"><b>Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova"</b></p> <p align="center"><b>ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI</b></p>			
N°	Mittente – Data/Prot.	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni e Note
32.	Sig. Davide Verlatto DVA-2017-0027422	Lo scrivente evidenzia la propria preoccupazione per l'aumento del rumore e delle vibrazioni dovute alle opere in progetto.	In fase di progettazione definitiva dovranno essere approfonditi gli aspetti legati alle componenti "Rumore" e "Vibrazione". In relazione ai risultanti ottenuti è necessario proporre soluzioni atte a compensare gli impatti causati.
33.	Società Crystal Srl - Dr Giovanni Marco D'Antonio DVA-2017-0027421 del 27/11/2017	Nella tavola relativa agli interventi di mitigazione acustica 5/6, si rileva che alcune palazzine sono destinate di intervento diretto ed altre (nelle stesse condizioni) non ne sono destinatarie. Tale diversità dovrebbe quantomeno essere giustificata. Nelle tavole di progetto della viabilità stradale, la rotonda prevista sullo sbocco del cavalcavia di via Maganza chiude l'accesso alla via Ca' alte. Si prevede l'incremento della congestione del traffico, con conseguente inquinamento.	In fase di progettazione definitiva estendere la mitigazione acustica a tutti i recettori sensibili
34.	Studio Legale Lequaglie Per Palakiss SpA DVA-2017-0027426 del 27/11/2017	Per la realizzazione della stazione - capolinea della linea TPL in Zona Fiera, dove si trova la sede commerciale dell'attività di Palakiss s.p.a. è prevista l'espropriazione integrale dell'area, la società si vedrà pertanto costretta alla chiusura, con grave pregiudizio per l'intero territorio per l'alto valore strategico e il richiamo di utenza da essa generato. Non sono state prese in debita considerazione alternative meno gravose. Si evidenzia l'inadeguatezza del valore commerciale attribuito ai terreni oggetto del futuro esproprio Si allegano: contratto di locazione, bilancio di esercizio, un articolo di giornale, cartografia e, inoltre: Osservazioni di Olympic snc in cui si ribadisce che con riferimento alla collocazione dell'opera (in particolare la nuova linea TPL) cui è presupposto l'esproprio non sia stato svolto il confronto rispetto ad altre possibili ipotesi meno gravose. Si precisa, inoltre, che l'introito della locazione rappresenta la principale fonte di sostentamento della scrivente, con la conseguenza che l'ablazione dell'immobile determinerebbe un grave pregiudizio per le famiglie dei soci. Si chiede di valutare la possibilità di realizzare la stazione di ricarica concentrandola lungo l'asse viario o utilizzando parzialmente l'area attualmente destinata a Park Fiera in maniera di limitare la necessità di compromettere l'area di proprietà.	Espropriazioni
35.	Associazione Legambiente Volontariato Vicenza DVA-2017-0027427 del 27/11/2017	L'Associazione è d'accordo con la realizzazione del progetto, ma esprime alcune osservazioni: • <u>ciclabilità</u> - estendere la ciclabile in modo da connettere la fiera alla stazione (così come l'intervento viario) e connettere le due zone industriali con il centro della città (così come il treno e il tpi). Si propone, inoltre, l'attraversamento ciclopedonale (o solo pedonale) con una passerella sul Retrone per connettere il viale Fusinato con Campo Marzo • consumo di suolo - vengono effettuate osservazioni su interventi puntuali (rampa di salita e discesa da viale del Sole, via Martiri delle Foibe e cavalcavia ferroviaria tra via Aldo Moro e viale Camisano)	Per quanto riguarda gli aspetti di carattere ambientale si specifica quanto segue: <u>Ciclabilità</u> : Il progetto prevede diversi interventi di ricucitura ciclabile e pedonale. I suddetti interventi sono previsti laddove i percorsi sono interferiti dal passaggio della nuova linea o in corrispondenza di interventi viari previsti per il ripristino della continuità stradale. I collegamenti ciclabili richiesti esulano dal progetto e si configurano come interventi compensativi.

<b>ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI</b> <i>Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova"</i>			
N°	Mittente – Data/Prot.	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni e Note
<b>36.</b>	Laboratorio Spazi Rurali Boschi Urbani DVA-2017-0027430 del 27/11/2017	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>legalità</u> - la scrivente chiede le maggiori garanzie di trasparenza e legalità possibili e propone la creazione di un osservatorio di professionisti, rappresentanti delle istituzioni e dei cittadini</li> <li>• <u>un vero progetto di mobilità nuova</u> - Il progetto preliminare di attraversamento ferroviario di Vicenza presentato da RFI ha l'occasione di innescare un cambiamento importante nel modo di spostarsi delle persone e delle merci e va accompagnato da scelte tecniche e politiche adeguate</li> <li>• <u>interferenza ambientale del nuovo raccordo tra via del Sole e SR11 con la Roggia Dioma e il bosco di Carpaneda</u>: lo svincolo si trova in un'area interessata da vincoli e tutele e si sviluppa a pochi metri dall'argine della Roggia Dioma e dal bosco di Carpaneda (vincolo D.Lgs 42/2004 – zone boscate, non segnalato nelle tavole progettuali). Ricade, inoltre, in area classificata "zona rurale ambientale" (le NTO del Piano degli Interventi del comune di Vicenza. Tali zone "per il loro assetto geomorfologico e ambientale, rivestono una rilevante funzione di riequilibrio ecologico e paesaggistico, funzionale al potenziamento dell'armatura ambientale". La roggia Dioma è classificata come corridoio ecologico e collega il bosco di Carpaneda ad importanti ambiti paesaggistici di pregio che insistono nel Comune di Vicenza (verso nord-ovest) il Bosco di Maddalene e Monte Crocetta, verso sud-est, immettendosi nel fiume Retrone, il Parco Retrone e il Bosco del Quarelo). L'area in cui viene progettato lo svincolo fa parte di una ben più ampia superficie agricola classificata "Isola ad elevata naturalità o stepping stones" (Art. 49 - N.T.O. del P.I.). Si tratta di aree che "presentano potenzialità ambientali elevate e strategiche per il mantenimento della capacità di connessione costituendo luoghi preferenziali per la formazione di aree di riequilibrio ecologico" (Art. 49 - N.T.O. del P.I.). L'area di Carpaneda è unica in città perché al suo interno troviamo gran parte degli elementi che caratterizzano la Rete Ecologica di Vicenza. La realizzazione dello svincolo avrebbe un imponente impatto paesaggistico anche perché si verrebbe a trovare a pochi metri in linea d'aria dal percorso pedonale nel bosco di Carpaneda lungo l'argine della Dioma, in quella che viene definita dalle NTO un'area idonea all'istituzione di parchi fluviali agricoli.</li> <li>• assenza di un piano generale per le opere a verde: nel progetto preliminare è assente uno studio del verde e del paesaggio approfondito (in particolare per le opere stradali), in cui siano riportati i principali parametri delle barriere vegetali (profondità, caratteristiche delle specie arboree, etc)</li> <li>• inconsistenza delle mitigazioni: a verde post operam lungo le nuove strade di progetto: dagli elaborati "Interventi di mitigazione in fase di esercizio" risulta che gran parte delle nuove arterie stradali non presentano alcun tipo di mitigazione a verde; nei pochi casi in cui sono presenti interventi di mitigazione questi ultimi risultano del tutto insufficienti</li> <li>• impatto paesaggistico del bacino di laminazione sul torrente Onte a Sovizzo,</li> </ul>	<p>Per quanto riguarda gli aspetti ambientali, nella fase di progettazione definitiva dovrà essere effettuato:</p> <p>Nel Progetto di Monitoraggio Ambientale - componente "Suolo e Sottosuolo", in riferimento ai cumuli di terreno che, a seguito dell'attività di scotico, vengono formati in attesa di riutilizzo nell'ambito del ripristino delle aree di cantiere dovranno essere previste misure/analisi specifiche atte a valutare l'efficacia delle cure manutentive attuate dall'appaltatore sui cumuli di terreno vegetale derivante dallo scotico che verrà successivamente reimpiantato per le attività di ripristino al fine di verificarne l'idoneo mantenimento.</p> <p>In fase di progettazione definitiva dovranno essere approfonditi gli aspetti legati alle componenti "Rumore" e "Vibrazione". In relazione ai risultanti ottenuti è necessario proporre soluzioni atte a compensare/risolvere gli impatti causati.</p> <p>Nell'ambito del progetto definitivo dovrà essere sviluppato un approfondimento relativamente agli aspetti di inserimento paesaggistico delle opere da realizzare.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI**  
**Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova"**

N°	Mittente – Data/Prot.	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni e Note
37.	Associazione "Civiltà del Verde" onlus DVA-2017-0027431 del 27/11/2017	<p>assenza di sistemazioni naturalistiche e dello sviluppo di percorsi ciclopedonali lungo i corsi d'acqua: La costruzione della cassa di espansione sul torrente Orolo a Sovizzo porterà una sostanziale e permanente modifica del paesaggio agrario della valle in questione. Il progetto non prevede alcun tipo di mitigazione per favorire l'inserimento paesaggistico dell'opera. Inoltre la gestione delle acque attraverso la modalità del bacino di laminazione è un format banale, a prescindere dalla qualità delle mitigazioni o dal fatto che tali bacini possano diventare aree umide o aree "naturaliformi". Ci sono diversi studi tecnici sugli allagamenti programmati a catena che permetterebbero di conservare i fondi agricoli in normale esercizio, salvo allagamenti temporanei, conservando praticamente intatto il paesaggio agrario. La stessa necessità idraulica di contenimento delle "piene" di un bacino come quello dell'Ontè, vista la scarsa entità del corso d'acqua, non è chiaramente dimostrata e non si basa su analisi attuali. Non si comprende se e quanto il Torrente Ontè possa contribuire alla piena del Retrone in modo determinante e realmente critico su scenari di grande evento alluvionale, se non con eventi con enorme Tempo di Ritorno che comunque non giustificano un'alterazione totale di uno dei paesaggi agrari più caratteristici della Provincia di Vicenza. In sostanza manca una vera e propria analisi costi/benefici in termini ambientali ancor più se parliamo di un paesaggio agricolo di particolare pregio che verrà totalmente stravolto. Infine, non è prevista alcun tipo di sistemazione naturalistica dei diversi corsi d'acqua né la creazione di percorsi ciclopedonali lungo gli assi fluviali Dioma e Retrone.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vengono quindi proposte, descrivendole, le seguenti soluzioni alle criticità evidenziate:</li> <li>• utilizzo aree già impermeabilizzate per cantierizzazione salvaguardando i servizi ecosistemici</li> <li>• eliminazione del raccordo di progetto tra via del sole e s.r. 11</li> <li>• redazione di un masterplan per le opere a verde</li> <li>• realizzazione di infrastrutture verdi lungo le nuove reti viarie</li> <li>• creazione di boschi planiziali in grandi aree intercluse</li> <li>• realizzazione di infrastrutture verdi lungo le barriere fonoassorbenti ferroviarie</li> <li>• gestione naturalistica dei corsi d'acqua: realizzazione di impianti arboreo-arbustivi lungo le sponde fluviali e gli argini del bacino di laminazione a Sovizzo, sviluppo di greenways lungo i fiumi interessati dai lavori, realizzazione di percorsi ciclopedonali sugli argini.</li> </ul>	L'osservazione riguarda aspetti legati all'analisi Costi/Benefici.

<b>ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI</b> <i>Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova"</i>			
N°	Mittente – Data/Prot.	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni e Note
<b>38.</b>	Società Toronto Srl DVA-2017-0027428 del 27/11/2017	<p>stazione, visto che ne esiste già uno vicino. Il progetto causerà un enorme consumo di suolo ed inquinamento, ci saranno danni irreversibili. E' mancato un processo partecipativo della cittadinanza</p> <p>Si chiede di considerare il potenziamento tecnologico della linea attuale, che acquisirebbe velocità e aumento di treni di percorrenza.</p> <p>La società è proprietaria dell'immobile Villa Bonin-Maistriello (adibito a ristorazione e bed&amp;breakfast) di notevole prestigio e vincolato come immobile storico-artistico sito in via dell'Oreficeria (fronte Fiera), sito a circa 10 metri dal confine di proprietà alla rete ferroviaria.</p> <p>Il progetto comporta un notevole impatto ambientale, non solo acustico ma anche di vibrazioni della zona interessata, con conseguente costante manutenzione dell'immobile, oltre ad isolare l'immobile, circondandolo da parcheggi, interscambi di autobus, etc.</p> <p>Già nel 2010 il rumore al passaggio dei treni era superiore ai limiti normativi. Italferr era già a conoscenza della circostanza ma fino ad oggi non è stato fatto nulla.</p>	<p>In fase di progettazione definitiva dovranno essere approfonditi gli aspetti legati alle componenti "Rumore" e "Vibrazione".</p> <p>In relazione ai risultati ottenuti è necessario proporre soluzioni atte a compensare/risolvere gli impatti causati.</p>
<b>39.</b>	Sig. Pio Saverio Porrelli DVA-2017-0027425 del 27/11/2017	<p>Il progetto propone, oltre alla realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, interventi sulla viabilità cittadina e sulle modalità di interscambio che potrebbero configurarsi quali opere e misure compensative. Potrebbero rientrare in questa categoria, ad esempio, la linea TPL e le opere finalizzate a migliorare la viabilità dell'area est di Vicenza. Gli oneri per le misure compensative e per quelle di mitigazione (secondo l'art. 165 del D.Lgs 163/2006) non possono superare il 2% del costo dell'opera</p> <p>Si chiede che sia disposta l'integrazione del progetto presentato da RFI mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'indicazione dei limiti di spesa dell'infrastruttura da realizzare, ivi compreso il limite di spesa delle opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera, precisando se uno o 2) più degli interventi progettuali indicati abbiano tale natura</li> <li>- l'indicazione delle disposizioni applicabili per l'approvazione del progetto, conseguentemente precisando se il limite di spesa abdicabile alle opere compensative e di mitigazione sia la percentuale disposta dall'art. 165 del D.Lgs. 163/2006 ovvero il limite che sarà puntualmente indicato negli elaborati progettuali aventi contenuto di progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'art. 23 del D.Lgs 50/2016.</li> </ul> <p>Chiede, infine, che sia disposta la rinnovazione della consultazione pubblica per l'infrastruttura in oggetto.</p>	<p>In fase di progettazione definitiva redigere il Piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali, il cui importo non potrà superare il 2 per cento dell'intero costo dell'opera, nel rispetto dei caratteri fondamentali del progetto e dei suoi presupposti tecnici ed economici, affrontando gli effetti e/o le criticità ambientali indotte dalla nuova infrastruttura relativamente alle sensibilità paesaggistiche, territoriali, sociali e alle aree vincolate a diverso titolo, come segue:</p> <p>1) sviluppando adeguati interventi d'inserimento paesaggistico delle opere d'arte principali e secondarie dell'infrastruttura, nonché della viabilità locale eventualmente interessata, ponendo particolare attenzione alla qualità architettonica dei manufatti, comprese le barriere acustiche, le aree tecniche, ecc.;</p> <p>mitigando gli impatti di tutti i progetti sulla componente paesaggio, in particolare relativamente agli interventi del recupero ambientale delle cave e dei siti di deposito definitivo, attraverso progetti a valenza prioritariamente ecologica e ambientale in un nuovo sistema di relazioni che promuova una maggiore integrazione fra gli elementi dell'ecosistema (elementi biotici, abiotici e antropici).</p>
<b>40.</b>	Società Bildung Iniziative Immobiliari s.r.l. DVA-2017-0027429 del 27/11/2017	<p>L'area di proprietà della società, promotrice di un programma PRUSST, è oggetto di complesse vicende urbanistiche pendenti da 15 anni a causa di vincoli "imposti" dall'Amministrazione Comunale. Con il progetto preliminare RFI Italferr, i terreni edificabili risultano essere oggetto di totale interferenza da parte della nuova previsione di tracciato ferroviario.</p> <p>Si chiede a tutti gli enti coinvolti (e citati nelle osservazioni) di decidere con la</p>	<p>L'osservazione riguarda aspetti legati alle espropriazioni.</p>

<b>ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI</b> <i>Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova"</i>			
N°	Mittente - Data/Prot.	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni e Note
<b>41.</b>	Società Profitto e Futuro Srl DVA-2017-0027411 del 27/11/2017	<p>massima urgenza e prevedere l'inserimento dell'intera area nel perimetro dei procedimenti di esproprio, stabilendo così il corretto indennizzo economico.</p> <p>La società è proprietaria di unità immobiliari che risultano essere oggetto di ingenti danni a causa del progetto RFI-Italferr.</p> <p>Con l'allargamento della sede ferroviaria, l'esproprio del terreno industriale, la demolizione di un fabbricato, la demolizione ed esproprio del piazzale di parcheggio e del relativo accesso carroz/pedonale determinerà il venir meno dell'attuale dotazione dei parcheggi e dell'accessibilità ai locali con possibilità di azioni legali per risoluzioni contrattuali con gli inquilini.</p> <p>Sono previste nel progetto barriere acustiche di altezza 7,50 metri. Considerando il dislivello attuale, si creerà una parete verticale di circa 10 metri a 2 metri dalla parete finestrata dell'edificio.</p> <p>Si allega un riepilogo dei valori immobiliare di mercato per valutare l'ammontare del valore degli espropri e documentazione grafica e fotografica.</p>	L'osservazione riguarda aspetti legati alle espropriazioni.
<b>42.</b>	Associazione Civica Vicenza Capoluogo DVA-2017-0027408 del 27/11/2017	<p>Si chiede che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vengano rispettate le osservazioni contenute nella "Relazione sulla Missione consultiva ICOMOS/UNESCO per la Città di Vicenza e Ville del Palladio nel Veneto (C712bis)"</li> <li>- vengano messe in atto tutte le soluzioni tecnologiche per il contenimento di rumore e vibrazioni</li> <li>- venga rispettata la "soluzione 3" quale soluzione progettuale da sviluppare per il 2° lotto della linea AV/AC Verona-Padova, la seguente osservazione votata in Consiglio Comunale in data 20 giugno 2016: "con riferimento alle previsioni di esercizio ferroviario previsto, è necessario perseguire l'obiettivo che i quattro binari possano servire tutto il traffico ferroviario circolante nel nodo di Vicenza, con il ricorso a soluzioni tecnologiche (deviate, segnalamento ecc.) che evitino la specializzazione di circolazione e vincoli per lo sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale (banalizzazione)"</li> <li>- si ricollochino l'area tecnica "A.T. 03" sita all'interno dell'area ex Lanerossi sul sedime dell'ex fabbrica dismessa (previa demolizione dello stabile), in modo da non intaccare e salvaguardare il parco dell'ex fabbrica. Si sposti l'accesso al cantiere e all'area tecnica A.T. 03, da Via Rossi a Via dell'Arsenale e si sposti la viabilità dei mezzi di cantiere usata per collegare la A.T. 03 con il C.B. 01 (oggi prevista in Via Rossi) in Via dell'Arsenale/Viale dell'Industria/Viale della Meccanica/Viale del Lavoro, così da ricongiungersi alla viabilità dei mezzi di cantiere che percorrerà la Tangenziale sud escludendo completamente il quartiere Ferrovieri dalla viabilità dei mezzi di cantiere</li> <li>- si prenda in seria considerazione l'ipotesi di non modificare lo svincolo SR11/Viale del Sole e di non abbattere i cavalcavia di Viale degli Scaligeri e Viale del Sole</li> <li>- si facciano tutte le dovute verifiche in Via dell'Arsenale nella parte interferente</li> </ul>	<p>Il progetto preliminare è stato sviluppato in considerazione delle raccomandazioni emerse nella Valutazione di Impatto sul Patrimonio (Heritage Impact Assessment - HIA) oltre che nella successiva Missione Consultiva ICOMOS/UNESCO per la Città di Vicenza e Ville del Palladio nel Veneto eseguite rispettivamente nel febbraio e marzo 2017.</p> <p>In fase di progettazione definitiva dovranno essere approfonditi gli aspetti legati alle componenti "Rumore" e "Vibrazione".</p> <p>In relazione ai risultati ottenuti è necessario proporre soluzioni atte a compensare/risolvere gli impatti causati.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI**  
**Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova"**

N°	Mittente – Data/Prot.	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni e Note
		con il Bocciodromo di Via Rossi in modo tale da evitare l'abbattimento della struttura.	
<b>43.</b>	Società Carlotta Srl DVA-2017-0027404 del 27/11/2017	Il progetto prevede l'abbattimento degli edifici e l'espropriazione della proprietà della scrivente per la sostituzione del cavalcavia ferroviario di via Ferretti con un nuovo passaggio sotto ferrovia connesso con via dell'Arsenale. Si chiede la revisione progettuale o, se non possibile, una indennità di espropriazione adeguata.	L'osservazione riguarda aspetti legati alle espropriazioni.
<b>44.</b>	Sig. Lorenzo Caiolotto DVA-2017- 0027454 del 27/11/2017	Presenta una serie di riflessioni su: <ul style="list-style-type: none"> <li>• vieferro su-elevate</li> <li>• stazioni e fermate</li> <li>• opere aggiuntive</li> <li>• una, fra le strutture tralicciate, di sostegno</li> <li>• le opere su-elevate</li> <li>• il completamento bifronte della stazione di Vicenza</li> <li>• benefici</li> <li>• osservazione migliorativa.</li> </ul>	Le diverse ipotesi progettuali e migliorative sono state valutate con il Comune di Vicenza
<b>45.</b>	Studio Legale Malvestio & Associati DVA-2017- 0027413 del 27/11/2017	Scrivo in rappresentanza della Società Vicenza Futura SpA, proprietaria di un compendio immobiliare in località Settecà di circa 281.000 mq. Alcuni dei cantieri funzionali del progetto sono collocati all'interno della proprietà della Società (Cantiere Base 01 di mq 27.000, Cantiere Operativo 01 di mq 16.300 e Area di Stoccaggio 01 di mq 28.600), occupandone una porzione importante, compromettendone in modo potenzialmente definitivo il programmato sviluppo dell'area per ben oltre 6 anni. Si chiede lo spostamento di tali aree, fornendo una soluzione alternativa su cartografia.	L'osservazione riguarda aspetti legati alle espropriazioni.
<b>46.</b>	Ditta Calzature Pittarello GLS DVA-2017- 0027412 del 27/11/2017	Il progetto prevede di eliminare un cospicuo quantitativo di parcheggi (comune di Allavilla), già allo stato attuale non sufficienti in alcuni giorni della settimana, inoltre: <ul style="list-style-type: none"> <li>- tali lavori, per il periodo di realizzazione, occuperanno un'area di cantiere ancora più estesa incrementando quindi la succitata problematica</li> <li>- l'attuale viabilità interna della proprietà prevede un ingresso ed un'uscita in SR 11, per agevolare appunto l'immissione dell'utenza da e per l'attività commerciale vs. la strada regionale</li> <li>- l'estrema vicinanza della struttura in progetto con l'edificio renderà di fatto necessario la realizzazione di numerose opere di sostegno e di rinforzo dell'edificio stesso, rendendo, con tutta probabilità, impossibile poter esercitare l'attività all'interno dello stabile;</li> <li>- l'innesto della strada in progetto con la SR 11 sarebbe quanto mai difficoltoso data l'elevata densità di traffico lungo le due strade</li> <li>- pertanto, per le condizioni susposte, si presume sarà per la scrivente impossibile poter continuare l'attività all'interno di questo sito creando un</li> </ul>	L'osservazione riguarda la nuova viabilità di Via Olmo già oggetto di prescrizioni da parte del Comune di Allavilla Vicentina. In fase di progettazione definitiva valutare delle soluzioni alternative che risolvano per quanto possibile dal punto di vista tecnico/economico/ambientale le criticità esposte.

<b>ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI</b> <i>Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova"</i>			
N°	Mittente – Data/Prot.	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni e Note
<b>47.</b>	Ditta Olympic Snc DVA-2017- 0027417 del 27/11/2017	<p>danno economico di notevole entità quindi, la realizzazione delle opere comporta un aggravio di costi per la società appaltante per le indennità che si auspica la Società dovrà corrispondere per i danni causati.</p> <p>Si chiede, quindi, che sia mantenuto l'attuale tracciato potenziando ed adattando l'attuale viabilità e l'esistente sottopasso.</p> <p>Con riferimento alla collocazione dell'opera cui è presupposto l'esproprio, non sembra sia stato svolto il confronto rispetto ad altra possibile ipotesi meno gravose.</p> <p>L'esproprio determinerebbe la demolizione dell'edificio esistente, sito in via dell'Oreficeria e il pregiudizio irreversibile dell'attività produttiva che vi insiste.</p> <p>Si propone di limitare l'area oggetto di esproprio, realizzando la stazione di ricarica lungo l'asse viario, oppure la suddetta stazione potrebbe essere sita nell'area destinata a Park Fiera e la superficie a parcheggio recuperata in elevazione.</p>	L'osservazione riguarda aspetti legati alle espropriazioni.
<b>48.</b>	Società Il Sestante s.r.l. DVA-2017- 0027416 del 27/11/2017	<p>La scrivente è proprietaria dell'area sita in via dei Capuleti, su cui ha costruito un edificio per unità immobiliari in corso di ultimazione. Tali unità risultano essere oggetto di gravi interferenze con il progetto RFI-Italferr. Il forzato blocco dei lavori e l'impossibilità di procedere con le vendite e le locazioni ha già creato una grave situazione finanziaria, ne consegue l'estrema urgenza di ottenere un formale riscontro.</p> <p>Si forniscono, inoltre, le seguenti osservazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il progetto comporta la demolizione del bacino di laminazione delle acque meteoriche, regolarmente autorizzato dalla stessa RFI e dal Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta ed il frazionamento del piazzale di accesso pedonale e carrabile a scapito anche dell'attuale dotazione di parcheggi necessari e degli standard edilizi ed urbanistici</li> <li>- Sono previste nel progetto barriere acustiche di altezza 7,50 metri.</li> <li>- Considerando il dislivello attuale, si creerà una parete verticale di circa 10 metri a 9 metri dalla parete finestrata dell'edificio</li> <li>- l'edificio "il Sestante" risulta intercluso</li> <li>- nell'area adiacente a quella dell'edificio "il Sestante" è previsto il Cantiere Operativo 04 che rende impossibile qualsiasi convivenza di tipo residenziale.</li> </ul> <p>Si chiede, quindi, di consentire un regolare e definitivo accesso all'edificio oppure di prevedere l'inserimento dell'intera area nel perimetro dei procedimenti di esproprio, stabilendo così il corretto indennizzo economico.</p> <p>Si allega documento con osservazioni in data 2014 e documentazione grafica e fotografica.</p>	L'osservazione riguarda aspetti legati alle espropriazioni e di carattere progettuale.
<b>49.</b>	Comune di Vicenza DVA-2017- 0027418 del 27/11/2017	<p>- Carattere generale: attenzione alla permeabilità pedonale e ciclabile, all'assetto idrogeologico e ai sottoservizi e reti esistenti (es. acquedotto di Padova e rete di teleriscaldamento). Richiesta eliminazione passaggio a livello. Indennizzi per espropri. Le varie interferenze e soluzioni devono</p>	In fase di progettazione definitiva: 3. Atmosfera: integrare il PMA con informazioni riguardante il Piano Regionale Tutela e Risanamento Atmosfera, valutare il valore del "fondo ambientale" del modello di simulazione che è maggiore di quello indicato. Inoltre, concordare

**ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI**

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

N°	Mittente – Data/Prot.	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni e Note
		<p>essere concordate con enti gestori.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>TPL</u>: individuare “cabina di regia” tra le varie componenti del sistema di trasporto rapido. Vengono indicate verifiche ed approfondimenti progettuali 4. per garantire la regolarità di esercizio del filobus</li> <li>- <u>Considerazioni ambientali</u></li> <li>- <u>Atmosfera</u>: integrare con informazioni riguardante il Piano Regionale Tutela e Risamento Atmosfera. Valutare il valore del “fondo ambientale” del modello di simulazione che è maggiore di quello indicato. Si prescrive utilizzo dei mezzi d’opera almeno Euro3. Concordare, eventualmente, con ARPAV una campagna di rilievi puntuali per le polveri</li> <li>- <u>Acque</u>: indicare i sistemi di depurazione degli scarichi “domestici” (campo base). Monitoraggio ante-operam e post-operam per acque sotterranee</li> <li>- <u>Rumore</u>: integrare (DLgs 194/2005 modif DLgs 42/2017) per livelli e stesura mappatura strategica e piano d’azione di competenza RFI. Aggiornare mappatura acustica strategica del Comune con inserimento modello RFI. Simulazione 3D impatto barriere specie per siti UNESCO. Abaco tipologie barriere. Piantumazioni e mascheramenti per attenuazione rumore</li> <li>- <u>Vibrazioni</u>: si ritiene opportuno venga previsto in sede di monitoraggio delle vibrazioni, a campione, l’esecuzione del contraddittorio con ARPAV.</li> <li>- <u>Vegetazione, Flora e Fauna</u>: manca la VINCA</li> <li>- <u>Illuminazione esterna</u>: riportare riferimenti legislativi regionali e regolamento comunale PICIL</li> <li>- <u>Gestione dei rifiuti</u>: evidenziare modalità di gestione dei rifiuti nelle varie fasi di realizzazione</li> <li>- <u>Aree a rischio archeologico</u>: ulteriore approfondimento, specie in aree attualmente non sottoposte a tutela diretta</li> <li>- <u>Aree oggetto di procedimento di bonifica ambientale</u>: stazione ferroviaria in prossimità della rimessa, ex distributore carburanti fiale Fusinato, distributore carburanti viale san Lazzaro</li> <li>- <u>Idraulica</u>: potenziare opere di mitigazione idraulica (casce di espansione). Adeguamento argine Dx del fiume Retrone nella zona di Viale Fusinato.</li> </ul> <p>Vengono rilevate carenze e incongruenze nei documenti presentati. Sono, inoltre, riportate osservazioni di dettaglio per ambiti geografici, ed in particolare per:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>zona ovest</u>: nodo via Olmo – Deviazione Dioma – nuova rotatoria tra via dell’Industria e via dell’Arsenale</li> <li>• <u>zona Vicenza centro</u>: pista ciclabile nodo Ferreto de’ Ferreti – passerella via D’Annunzio – possibile connessione con via Rossi – pista ciclabile cavalcavia Maganza e incrocio con pista ciclabile – cavalcavia Maganza – nodo stazione di viale Roma – Stazione FS – terminal TPL stazione viale Roma – pista ciclabile viale Roma rampa lato Campo Marzo</li> <li>• <u>zona est</u>: viale della Pace – via Martiri delle Foibe – interferenze filobus con</li> </ul>	<p>con ARPAV una campagna di rilievi puntuali per le polveri</p> <p>Acque: indicare i sistemi di depurazione degli scarichi “domestici” (campo base).</p> <p>Per quanto riguardala componente rumore e vibrazioni si rimanda alle prescrizioni oggetto del presente parere.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI**  
**Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova"**

N°	Mittente – Data/Prot.	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni e Note
		<p>campo da calcio Stanga – nodo Ca' Balbi – deposito TPL e filobus a Vicenza Est.</p> <p>Si chiede infine che copia della Relazione Generale del progetto sia tradotta in lingua inglese e trasmessa all'UNESCO unitamente agli elaborati progettuali.</p>	
<b>50.</b>	<p>Ditta Ceccato Automobili Spa DVA-2017-0027414 del 27/11/2017</p>	<p>Nel comune di Altavilla Vicentina la scrivente ditta ha insediato 3 immobili per Concessionaria Auto e Officina riparazioni. Il sistema della viabilità attuale garantisce l'attività della scrivente e delle attività commerciali contigue (Centro Migross, Old Wild West, Pittarello, etc.).</p> <p>Con il progetto si vengono a creare le seguenti problematiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- creazione del nuovo sottopasso a ridosso o addirittura affiancato agli immobili della ditta scrivente e di altre attività</li> <li>- allargamento della sede ferroviaria con conseguente avvicinamento dei binari all'edificio avente l'attività di officina</li> <li>- immissione a T tra la SP34 e la SR11 che, dati i flussi importanti di mezzi, risulta assolutamente complicato.</li> </ul> <p>Si chiede, quindi, di non realizzare il nuovo sottopasso inserito tra le attività della scrivente e di Pittarello e di adeguare la viabilità esistente (allargando il sottopassaggio esistente e modificando la rotonda esistente sulla SP34).</p> <p>Si condivide lo schema del progetto relativamente al potenziamento della stazione centrale e la valorizzazione del centro storico.</p> <p>Affinché il bus elettrico rappresenti effettivamente un'opportunità per la crescita della città, appare indispensabile compensare la ridotta accessibilità veicolare privata con il potenziamento della capacità attrattiva dei diversi ambiti. Sono richiesti approfondimenti puntuali per il sistema della viabilità e per lo schema della LAM.</p>	<p>In fase di progettazione definitiva valutare, per quanto possibile dal punto di vista tecnico/ambientale/economico, la nuova viabilità di Via Olmo già oggetto di prescrizioni da parte del Comune di Altavilla Vicentina.</p>
<b>51.</b>	<p>Confcommercio di Vicenza DVA-2017-0027384 del 24/11/2017</p>		<p>La presente osservazione riguarda ambiti legati alla viabilità.</p>
<b>52.</b>	<p>Società Comin Spa DVA-2017-0027363 del 24/11/2017</p>	<p>La scrivente società è proprietaria di un capannone ad uso commerciale locato alla ditta Pittarello. Il progetto andrebbe a ridurre l'area destinata a parcheggi con conseguente riduzione della superficie coperta di vendita e rinuncia dell'affitto da parte del conduttore. Esiste una soluzione alternativa sicuramente meno onerosa (con lo spostamento della rotonda già esistente sulla SP34, l'attraversamento nell'attuale sottopasso, al fine di consentire il passaggio dei mezzi pesanti con l'immissione agevolata in SSI1). Si comunica il danno economico che subirebbe la scrivente nel caso in cui si procedesse alla variante.</p>	<p>L'osservazione riguarda la nuova viabilità di Via Olmo già oggetto di prescrizioni da parte del Comune di Altavilla Vicentina.</p> <p>In fase di progettazione definitiva valutare delle soluzioni alternative che risolvano per quanto possibile dal punto di vista tecnico/economico/ambientale le criticità esposte.</p>
<b>53.</b>	<p>Tecnocos Srl DVA-2017-0027345 del 24/11/2017</p>	<p>La scrivente è proprietaria del compendio monumentale "villa Trissino-Muttoni già Balbi detta "Ca Impenta ed alcuni terreni circostanti vincolati come pertinenze dei manufatti storici.</p> <p>Nel progetto non viene evidenziato che nella realizzazione dell'ultimo troncone dell'asse viario di Via Martiri delle Foibe si va ad interessare la proprietà del monumento suddetto. Quest'ultimo non è presente neanche nell'elenco delle ville venete nello stato di coerenza con la presenza di vincoli e tutele.</p> <p>Anche in altri punti delle relazioni e della cartografia del progetto preliminare non viene identificato il compendio monumentale.</p>	<p>In fase di progettazione definitiva tenere conto dell'osservazione del Comune di Vicenza contenuta nella delibera n. 30 del 30/06/2016 che si riporta di seguito: "...la progettazione del prolungamento di via Martiri delle Foibe dovrà essere attuato in modo da ridurre il più possibile il consumo di terreno agricolo e il tracciato dovrà essere previsto in posizione tale da salvaguardare le pregiate presenze architettoniche della zona e garantire l'adeguata infrastrutturazione del quartiere Stanga, attraversato dalla nuova linea di trasporto pubblico elettrico."</p>

<b>ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI</b> <b>Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova"</b>			
<b>N°</b>	<b>Mittente – Data/Prot.</b>	<b>Sintesi Osservazione</b>	<b>Controdeduzioni e Note</b>
<b>54.</b>	Società Acciaierie Valbruna Spa DVA-2017- 0027261 del 23/11/2017	<p>Pur non prevedendo il progetto la demolizione del fabbricato industriale di proprietà della scrivente (sito in via dei Frassini) come nel precedente studio di fattibilità, lo spostamento dei due binari storici in aderenza al lato sud dell'edificio, l'affiancamento agli stessi dei nuovi binari dell'Alta Velocità e la realizzazione del sottopasso di viale dell'Oreficeria renderanno impossibile la prosecuzione dell'attività produttiva dello stabilimento.</p> <p>La scrivente riassume quanto già prodotto e documentato fino ad oggi per il progetto in esame (note, osservazioni, etc) e comunica di aver dato mandato ad una Società di Ingegneria di effettuare una perizia tecnica per le prove vibrazionali durante la fase ante operam, di cantiere e di esercizio. Nei documenti presentati da RFI-Italferr non si rinviene alcun cenno alla situazione dello stabilimento della scrivente.</p> <p>Si allega quantificazione previsionale preliminare del danno complessivo dovuto all'esproprio dell'immobile ed alla conseguente cessazione della produzione.</p>	<p>In fase di progettazione definitiva approfondire gli impatti della componente "Vibrazioni" derivanti dall'esercizio ferroviario su tutti i recettori sensibili</p> <p>In fase di realizzazione dell'opera adottare tutti quei accorgimenti atti a rendere minimi gli Impatti della componente "Vibrazioni" derivanti dall'attività di cantiere.</p>
<b>55.</b>	Sig. Francesco Di Bella DVA-2017- 0027252 del 23/11/2017	<p>Lo scrivente, insieme ad un gruppo di 88 cittadini di Vicenza, fornisce osservazioni relativamente alla nuova "Via dell'Arsenale", come prospettata negli elaborati del Progetto Preliminare, non si pone come intervento foriero dei miglioramenti e delle ricuciture urbane prospettate nelle relazioni generali alla viabilità. Al contrario, potrebbe essere causa scatenante di non auspicabili effetti sull'equilibrio urbano, viabilistico e ambientale dell'area interessata.</p> <p>Lo scrivente, unitamente agli altri cittadini, ritiene che un intervento del genere debba essere inquadrato all'interno di un documento "strategico", quale una revisione organica del Piano Urbano della Mobilità, che il Comune di Vicenza ha approvato nell'ottobre 2012 e che, all'epoca della approvazione, non conteneva nessuna previsione legata a un progetto così impattante sulla struttura urbana, come quello dell'attraversamento AV/AC in oggetto.</p> <p>Se ne chiede quindi lo stralcio e l'eliminazione dal Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta ferroviaria AV/AC "Verona- Padova", affinché se ne possa valutare l'eventuale inclusione in un più ampio progetto, che abbia una chiara visione dell'assetto futuro delle aree interstiziali, della viabilità e delle infrastrutture della città di Vicenza.</p>	<p>L'osservazione in questione riguarda questioni legate alla viabilità, all'interferenza dell'opera con il patrimonio edilizio, alla rete urbana di trasporto e ai futuri sviluppi urbani.</p> <p>Valutare in fase di progettazione definitiva, per quanto possibile dal punto di vista tecnico/ambientale/economico, una soluzione alternativa.</p>
<b>56.</b>	Comune di Altavilla Vicentina DVA-2017- 0027160 del 23/11/2017	<p>Si inviano le seguenti osservazioni: Sottopasso via Olmo</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• criticità: <ul style="list-style-type: none"> <li>– intersezione a raso di via Vicenza</li> <li>– intersezione a T della strada che sostituisce la SP34Bis con la SR11</li> <li>– l'importante opera deve essere giustificata da una domanda di mobilità ragionata</li> <li>– il collegamento viario tra Altavilla Vicentina e Creazzo viene allungato di</li> </ul> </li> </ul>	<p>In fase di progettazione definitiva:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. In fase di progettazione definitiva, in merito al sottopasso di via Olmo studiare una soluzione alternativa a quella presentata in progetto che tiene conto della proposta presentata dal Comune.</li> <li>2. Nell'ambito del progetto definitivo dovrà essere il progetto ambientale della cantierizzazione che prevede gli interventi necessari nella fase realizzativa (barriere antipolvere, barriere antirumore, lavaggio automezzi di cantiere, etc.);</li> <li>3. In fase realizzativa dell'opera le tempistiche relative all'esecuzione delle</li> </ol>

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova"			
N°	Mittente – Data/Prot.	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni e Note
		<p>quasi 1 km, raddoppiando i nodi stradali da percorrere</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>proposte: <ul style="list-style-type: none"> <li>sostituzione delle intersezioni stradali a "T" con rotatorie</li> <li>adeguamento dell'infrastruttura stradale (compreso il sottopasso) esistente, a tutti i tipi di automezzi, comprendendo la realizzazione di vie ciclabili e pedonali di collegamento tra i due Comuni dell'Unione Terre del Retrone, Altavilla Vicentina e Creazzo</li> <li>rinuncia del sottopasso in progetto da 125 ml che potrebbe addirittura complicare la viabilità senza adeguati miglioramenti e senza tener conto degli elevati costi di realizzazione e manutenzione dello stesso</li> <li>realizzazione di un argine ovvero l'aumento di quota dell'area adiacente al fiume Retrone con un riporto di materiale, a difesa del sottopasso stradale della SP34Bis.</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Realizzazione barriere antirumore</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>contemporaneamente al progetto</li> </ul> <p><u>Fase di costruzione</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>realizzare le varie opere in momenti diversi, al fine di minimizzare gli impatti sulla viabilità interna al paese</li> <li>minimizzare il problema dell'alta concentrazione di polveri che saranno prodotte</li> </ul> <p><u>Coinvolgimento diretto del Comune di Altavilla</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>sia in merito agli interventi e alle relative tempistiche, sia in merito al percorso degli automezzi, a eventuali occupazioni di suolo pubblico, all'interruzione di viabilità, di sottopassi e di servizi comunali</li> </ul> <p><u>Espropri e demolizioni</u></p> <p>si chiede un adeguato ristoro oltre ad un congruo indennizzo</p>	dovranno essere condivise con il Comune.
57.	Dacom Srl DVA-2017- del 23/11/2017	<p>Pur non prevedendo il progetto la demolizione del fabbricato industriale di proprietà della scrivente (sito in via degli Ontani e in via dei Frassini) come nel precedente studio di fattibilità, lo spostamento dei due binari storici in aderenza al lato sud dell'edificio e l'affiancamento agli stessi dei nuovi binari dell'Alta Velocità renderanno impossibile invivibile l'ambiente lavorativo a causa delle vibrazioni indotte durante la fase di cantiere, sia dalla rumorosità durante l'esercizio.</p> <p>La scrivente (distribuzione all'ingrosso di materiale elettronico) che dà lavoro a 25 dipendenti + 18 agenti di commercio, sarà costretta ad investire ingentissime somme per sistemi di difesa dai rumori e dalle vibrazioni.</p> <p>Si comunica di aver dato mandato a professionisti di fiducia di elaborare un preventivo che quantifichi le opere necessarie per tutelare l'ambiente di lavoro, unitamente ad una perizia per la misurazione degli attuali livelli di rumorosità e vibrazionali da confrontare con la situazione che si verrà a creare durante l'esecuzione delle opere e con l'esercizio della Rete.</p>	<p>In fase di progettazione definitiva dovranno essere approfonditi gli aspetti legati alle componenti "Rumore" e "Vibrazione".</p> <p>In relazione ai risultati ottenuti è necessario proporre soluzioni atte a compensare gli impatti causati.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI**  
**Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova"**

N°	Mittente – Data/Prot.	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni e Note
58.	Società AFV Belframe Group Spa DVA-2017- 0027240 del 23/11/2017	<p><b>Sintesi Osservazione</b></p> <p>Ammodernamento del collegamento ferroviario                      Le interruzioni dei servizi di trasporto per la realizzazione del progetto avranno un impatto negativo sull'attività dell'Acciaieria.                      Si chiede che venga inviata alla scrivente una comunicazione preventiva con cadenza settimanale con le fasce orarie di interruzione, che i lavori più impattanti vengano svolti nel mese di agosto e che sia costantemente assicurato il collegamento (al netto del tempo interessato dall'interruzione) tra la dorsale merci anche quando sarà provvisoriamente spostata sulla sede della linea storica e il raccordo con l'acciaieria (sembra risultino differenze altimetriche).                      Viabilità stradale                      Rotatoria all'intersezione tra sottopasso Olmo e via del Tagliamento: non è chiaro se la realizzazione del sottopasso andrà a pregiudicare la fruibilità del tratto di strada che oggi porta in direzione Montecchio (SP34).                      Esproprio di aree di proprietà                      Rotatoria Olmo: sembra che la realizzazione della rotatoria avverrà in parte espropriando e in parte occupando temporalmente una vasta area di proprietà della scrivente. Si chiede di mantenere la rotatoria esistente.                      Si allegano osservazioni già fornite a gennaio 2016 in cui si chiedeva il mantenimento della rotatoria esistente.</p>	<p>Nello fase di progettazione definitiva, per quanto compatibile con gli aspetti ambientali e gli strumenti di pianificazione territoriale, valutare lo studio di una nuova soluzione viaria che tiene conto delle esigenze espresse dalla Società AFV Acciaierie Belframe.</p>
59.	Sig. Carlo Pozzerle DVA-2017- 0027192 del 23/11/2017	<p><b>Sintesi Osservazione</b></p> <p>Il Sig. Pozzerle, Consigliere della VII Circostrizione del Comune di Verona, presenta le seguenti osservazioni.                      Le barriere acustiche prevista nel tratto da via Campo Marzo a via Porto San Michele sembrano consentire un miglioramento del clima acustico per la situazione post operam, ma permangono superamenti in facciata agli edifici, per tutti i recettori a carattere residenziale, superamenti rispetto ai limiti di legge anche di 15,9 dB(A) per il periodo notturno pure in presenza di interventi di bonifica acustica alla sorgente (realizzazione di barriere acustiche). In conseguenza di ciò si sono prospettati interventi di tipo passivo, sui ricettori, nell'ottica di migliorare le prestazioni di isolamento acustico degli edifici.                      L'altezza delle barriere e la loro vicinanza agli edifici potrebbe determinare l'inagibilità di alcuni locali posti ai piani inferiori ed il deprezzamento degli immobili. Sarebbe stato necessario mettere a disposizione degli abitanti la documentazione dello stato attuale e post-operam.                      Per quanto riguarda la qualità dell'aria sembra inevitabile un peggioramento della stessa almeno su via Galilei che sarà oggetto di passaggio dei mezzi delle maestranze e dei camion, su una strada a intenso traffico e di limitate dimensioni tanto è vero che il Comune ha messo il limite di 30 km orari. Inoltre:                      1. progettazione unitaria: la procedura di VIA dovrebbe essere unitaria per i tre progetti che interessano la città di Verona: ingresso ovest, ingresso est e Verona-Montebello                      2. misure di compensazione e mitigazione: si ritiene prioritario mitigare l'impatto sociale e ambientale dell'opera, sia durante la fase di cantiere che di esercizio.</p>	<p>Osservazione non pertinente in quanto relativa ad un altro progetto (Progetto Preliminare del Nodo AV/AC di Verona ingresso est).</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI**

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

N°	Mittente – Data/Prot.	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni e Note
		<p>Si chiede, come opere di compensazione, la realizzazione di piste ciclabili e sistemazione di strade</p> <p>3. <u>rumore</u>: si chiede che, in contraddittorio con i proprietari degli immobili, vengano trovate soluzioni per il contenimento del rumore e che si conservino le condizioni ambientali degli immobili. Venga valutato l'abbassamento della quota del tracciato della linea AV/AC nel tratto parallelo a via Galilei e nel caso non risultasse fattibile venga valutata l'ipotesi della realizzazione di "eco tunnel" nella zona densamente abitata di Porto San Pancrazio compresa tra via Duca e via Porto San Michele. Qualunque sia la soluzione adottata dovrà essere effettuato il collaudo dell'opera sotto il profilo acustico</p> <p>4. <u>aria</u>: si chiede il coinvolgimento di ARPAV e del Comune si chiede il monitoraggio delle residenze in località Boschetto e residenze di Porto San Pancrazio (es. via Galilei, Domaschi lato ferrovia e via Duca)</p> <p>5. <u>aspetti progettuali</u>: Per quanto riguarda la viabilità e l'accesso alle aree C0.02, ARMI e F.S.A., si rileva che l'accesso è previsto all'altezza del civico n. 5 di Via Galilei, decisamente improponibile come soluzione di cantierizzazione e decisione definitiva che arrecherebbe un grave e definitivo degrado alla vivibilità per i residenti</p> <p>6. <u>Accesso ferroviario stabilimento Pittini</u>: dopo il sovrappasso del fiume Adige, a nord della linea ferroviaria, insiste lo stabilimento industriale "Gruppo Pittini" (fonderia). Si chiede venga valutato il miglioramento della funzionalità (es intersezione sottovia di via Giovanni e Vittorio Duca) e il potenziamento della linea dedicata al trasporto materiale della fonderia anche con il coinvolgimento dell'azienda Pittini in modo di agevolare l'uso del trasporto materiali su ferrovia e meno camion sulla strada. I vantaggi che si rilevano sono di tipo ambientale con minori camion sulla strada, minor inquinamento atmosferico e il potenziamento del trasporto merci ferroviario.</p>	
<b>60.</b>	Sig. Daniele Nottegar DVA-2017- 0027133 del 22/11/2017	<p>Il termine di 30 giorni dalla data di pubblicazione per la presentazione delle osservazioni è arbitrario e contrario a quanto previsto dal comma 3 del d.lgs. 152/2006 che stabilisce "Entro il termine di sessanta giorni".</p> <p>Il progetto presentato non sembra rispondere a quanto richiesto nei commi 5 e 6 dell'art. 23 del D.Lgs 50/2016 o dall'art. 20 del D.Lgs 152/2006</p>	Osservazione non pertinente in quanto relativa ad un altro progetto (Progetto Preliminare del Nodo AV/AC di Verona ingresso est).
<b>61.</b>	PD Vicenza "Ai Ferrovieri" DVA-2017- 0027065 del 22/11/2017	<p>L'osservazione del Circolo 7 PD Vicenza chiede che:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. si adottino sistemi di contenimento e/o attenuazione delle vibrazioni</li> <li>2. si installino sistemi di contenimento e/o attenuazione del rumore</li> <li>3. sia prestata particolare cura alle forme e alte superfici di pile e spalle e alla loro naturalizzazione</li> <li>4. siano recepite e messe in atto le raccomandazioni emesse nel Report on the ICOMOS/UNESCO</li> <li>5. si valuti l'impatto in termini di limitazioni di capacità e conflitti di circolazione, soprattutto in relazione alla presenza del "collo di bottiglia" rappresentato dalla sezione in trincea/galleria artificiale di Viale del</li> </ol>	<p>Per quanto riguarda gli aspetti ambientali, in fase di progettazione definitiva dovranno essere approfonditi</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. gli aspetti legati alle componenti "Rumore" e "Vibrazione".</li> <li>2. il progetto delle opere a verde che include gli interventi di naturalizzazione</li> </ol>

**ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI**  
**Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova"**

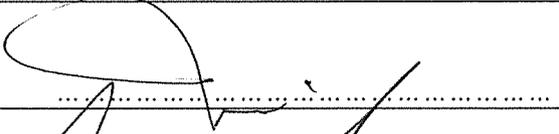
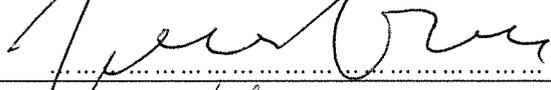
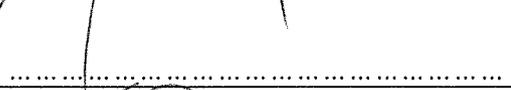
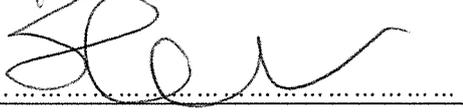
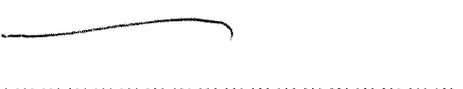
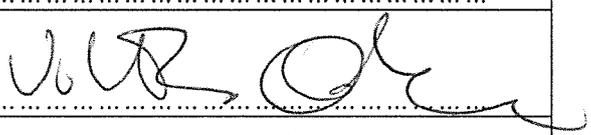
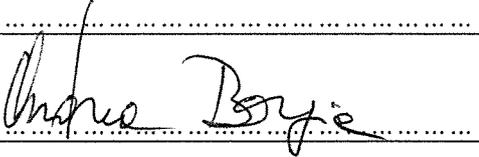
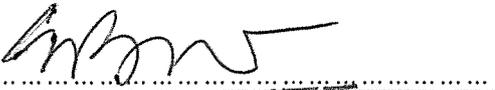
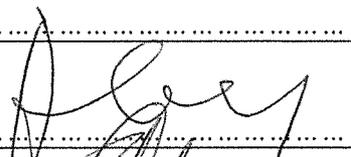
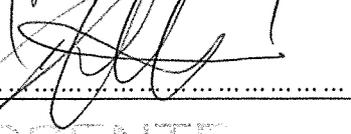
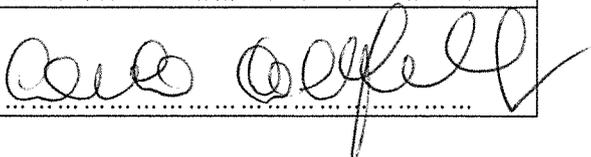
N°	Mittente – Data/Prot.	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni e Note
		<p>Risorgimento Nazionale a Vicenza</p> <p>6. si valuti la possibilità di non modificare lo svincolo SR11/viale del Sole e di non abbattere i cavalcavia di viale degli Scaligeri e viale del Sole (oggetto di un completo rifacimento recentemente). Verificare se si raggiungono gli obiettivi idralici per cui si richiede il rifacimento dei ponti sulla Roggia Dioma con la realizzazione del bacino di laminazione sulla Roggia Dioma si modifichi la geometria di via dell'Arsenale nella parte interferente con il Bocciodromo di via Rossi</p> <p>7. si ricollochere l'area tecnica "A.T. 03" sita all'interno dell'area ex Lanerossi sul sedime dell'ex fabbrica dismessa (previa demolizione dello stabile), in modo da non intaccare e salvaguardare il parco dell'ex fabbrica. Si sposti l'accesso al cantiere e all'area tecnica A.T. 03, da Via Rossi a Via dell'Arsenale e si sposti la viabilità dei mezzi di cantiere usata per collegare la A.T. 03 con il C.B. 01 (oggi prevista in Via Rossi) in Via dell'Arsenale/Viale dell'industria/Viale della Meccanica/Viale del Lavoro, così da ricongiungersi alla viabilità dei mezzi di cantiere che percorrerà la Tangenziale sud escludendo completamente il quartiere Ferrovieri dalla viabilità dei mezzi di cantiere</p> <p>9. si valuti la possibilità di spostare il capolinea ovest del filobus di fronte al parcheggio multipiano della fiera per non abbatterla struttura "Palakiss"</p> <p>10. si valuti la creazione di un parcheggio scambiatore a Ponte Alto (già previsto nel PUM del Comune di Vicenza)</p> <p>11. si limiti l'accesso del nuovo sottopasso ferroviario di via dell'Oreficeria ai soli mezzi pubblici</p> <p>12. si valuti un possibile prolungamento di viale Torino fino alla rotonda in progetto nell'attuale area FTV, come previsto nel Piano degli Interventi del Comune di Vicenza</p> <p>13. si valuti la possibilità di sostituire il nuovo sottopasso ciclopedonale di via Ferretti con un sovrappasso ciclopedonale nella stessa via</p> <p>14. si valuti la costruzione di un tunnel stradale di fronte alla stazione ferroviaria di viale Roma</p> <p>15. si valuti la modifica del percorso della 1ª sottotratta del filobus sostituendola con quella prevista nello studio di fattibilità del 2014</p> <p>16. si valuti il passaggio della nuova linea TPL ovest-est per viale Milano e non per Corso SS Felice e Fortunato e viale Roma</p> <p>17. si valuti la reintroduzione della prevista passerella pedonale di fronte alla chiesa di San Giorgio. Per migliorare l'inserimento paesaggistico dell'opera e rispettare le prescrizioni emessa da ICOMOS si potrebbe prevedere il sovrappasso del fiume Retrone a raso con gli argini del fiume, mentre il fascio ferroviario sarebbe sottopassato attraverso il prolungamento di uno dei sottopassi di stazione fino all'argine del fiume Retrone</p> <p>18. si trasformi (a chiusura dei cantieri) tutta la pista di cantiere posta a sud della</p>	

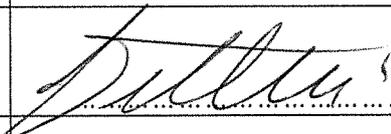
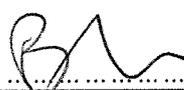
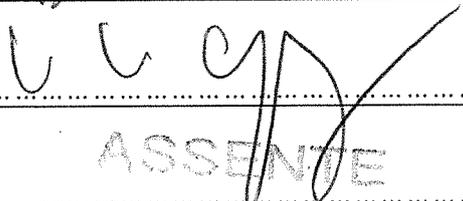
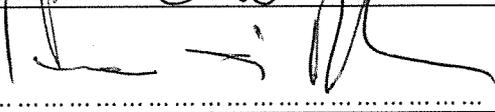
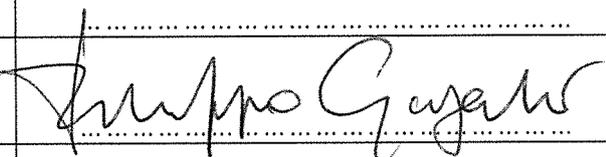
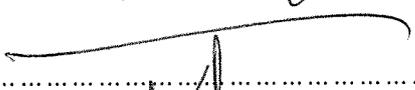
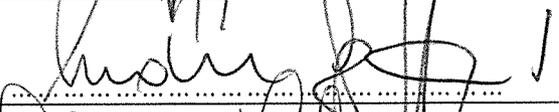
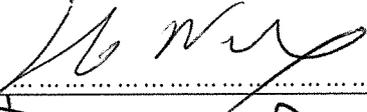
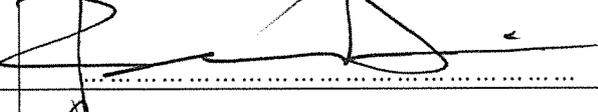
**ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI**

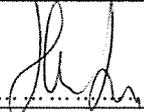
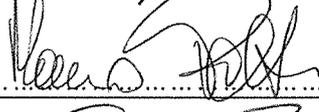
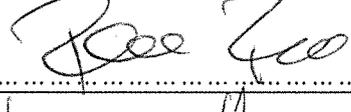
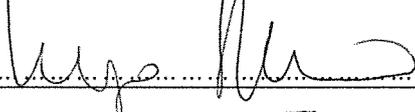
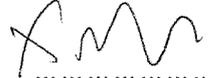
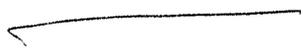
**Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova"**

N°	Mittente – Data/Prot.	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni e Note
62.	Sig. Francesco Di Bella DVA-2017- 0026775 del 20/11/2017	<p>stazione centrale in percorso ciclopedonale.</p> <p>Si evidenzia che il nuovo parcheggio interrato da 500 posti costituirebbe un incentivo alla mobilità privata su gomma in contrasto con la volontà dichiarata di privilegiare il trasporto pubblico. Si richiede, inoltre una revisione del sistema viabilistico generale di accesso alla Stazione di viale Roma e in particolare la modifica al progetto relativamente a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• attestamento di via dell'Arsenale non in luogo dell'attuale posizione del cavalcavia Ferreto de' Ferreti (ove ad oggi previsto), bensì in posizione più ad ovest, ove previsto da Piano Urbano della Mobilità approvato da Comune di Vicenza</li> <li>• eliminazione dei tratti di via Arsenale dallo scavalco proposto al punto I, fino alla doppia rotatoria di Viale San Lazzaro, e da quest'ultima alla Stazione Ferroviaria</li> <li>• l'eliminazione del parcheggio interrato da 500 posti in Stazione;</li> <li>• la trasformazione del previsto cavalcavia stradale di via Maganza in cavalcavia (o sottovia) esclusivamente ciclopedonale</li> <li>• in termini più generali l'adozione di modalità di accesso alla Stazione che privilegino fortemente i mezzi pubblici o le modalità sostenibili (a piedi o bicicletta).</li> </ul>	L'osservazione in questione riguarda aspetti di viabilità.
63.	Comune di Sovizzo DVA-2017- 0025839 del 09/11/2017	<p>Vengono fornite le osservazioni inerenti la realizzazione della cassa di espansione a margine del torrente Onte:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. l'intervento ricade nell'ambito del "contesto figurativo Ville Venete" delle NTA del Piano di Assetto del Territorio del Comune di Sovizzo, dove si precisa tra l'altro che "...le opere idrauliche e gli adeguamenti orografici che si rendessero eventualmente necessari per la funzionalità dell'invaso stesso, non dovranno compromettere la percezione unitaria del contesto figurativo né introdurre elementi detrattoni del paesaggio...". Si propone che il tratto di argine in esame venga realizzato nell'area di sedime dell'attuale via Vigo e che pertanto tale via sia innalzata fino alla sommità arginale.</li> <li>2. Si chiede che il percorso carrabile previsto in sommità arginale sia fruibile per usi ciclopedonali e che in tal senso siano previste anche alcune opere di collegamento dalla viabilità ordinaria. Inoltre si propone che il percorso carrabile in esame sia realizzato anche nel tratto a margine della SP "Peschiera dei Muzzi", ove non è prevista alcuna arginatura, in modo da creare un "anello ciclopedonale continuo protetto". Ai fini sempre della fruibilità della sommità arginale si avanza la richiesta di realizzare una passerella di collegamento ciclopedonale tra i due argini all'altezza della "traversa per il sostegno dei livelli".</li> <li>3. Non è chiaro, a seguito della procedura di esproprio, quale Ente divenga proprietario delle aree medesime e chi ne curerà la manutenzione futura. Qualora la manutenzione delle aree arginali venga posta a carico del Consorzio</li> </ol>	In fase di progettazione definitiva dovrà essere sviluppato un approfondimento relativamente agli aspetti di inserimento paesaggistico delle opere da realizzare in cui potrà essere recepita l'indicazione di mettere a dimora ai piedi delle scarpate arginali alcune essenze della Pianura Padana.



Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	ASSENTE
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	ASSENTE
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	

Dott. Siro Corezzi	ASSENTE
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	ASSENTE
Arch. Antonio Gatto	ASSENTE
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	

Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	ASSENTE
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	ASSENTE
Arch. Francesca Soro	ASSENTE
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE
Ing. Giuseppe Fasiol (Rapp. Regione Veneto)	