

COMMITTENTE:



ALTA SORVEGLIANZA:



GENERAL CONTRACTOR:



INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01

PROGETTO DEFINITIVO

LINEA AV/AC VERONA - PADOVA SUB TRATTA VERONA – VICENZA LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA PIANO MONITORAGGIO AMBIENTALE PARTE GENERALE RELAZIONE GENERALE

GENERAL CONTRACTOR		ITALFERR S.p.A.	SCALA:
ATI bonifica Progettista integratore Dottore in Ingegneria Civile iscritto all'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma al n° 8664 – Sez. A settore Civile ed Ambientale Data: 31/08/2021	Consorzio IRICAV DUE Il Direttore Ing/ Paolo Carmona Data 12/06/2022		<input type="text" value="-"/>

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA PROGR. REV.

I N 1 K 2 0 D I 2 R G M A 0 0 0 0 0 0 1 A

ATI bonifica	VISTO ATI BONIFICA	
	Firma	Data
	Ing. F. P. Bocchetto	12/06/2022

Progettazione

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato
A	PRIMA EMISSIONE	A.Gatto	31/08/2021	R.Rossetto	31/08/2021	C.Caminiti	31/08/2021	Ing. F.P. Bocchetto
B	ISTRUTTORIA ITALFERR	A.Gatto	12/06/2022	R.Rossetto	12/06/2022	C.Caminiti	12/06/2022	 31/08/2021

File: IN1K20DI2RGM A0000001A.DOCX	CUP.: J41E91000000009	n. Elab.:
	CIG: 3320049F17	

INDICE

1	PREMESSA.....	3
2	OBIETTIVI DEL MONITORAGGIO AMBIENTALE	4
2.1	ARTICOLAZIONE DEL MONITORAGGIO AMBIENTALE	4
2.2	FLESSIBILITA' DEL PMA.....	5
3	ORGANIZZAZIONE E PROCEDURA DI COORDINAMENTO.....	7
4	STRUTTURA ORGANIZZATIVA.....	7
4.1	ORGANIZZAZIONE DELLE ATTIVITA' DI MONITORAGGIO AMBIENTALE	7
4.1.1	Il Responsabile Ambientale (RSGA).....	8
4.1.2	Responsabile controllo operativo (RCA).....	9
4.1.3	Responsabile di matrice.....	10
5	STATO DEI RILIEVI E FLUSSI DI DOCUMENTI E DATI.....	12
5.1	PROGRAMMAZIONE DELL'ATTIVITA' E TEMPISTICHE DI RESTITUZIONE DEI DATI	13
6	DESCRIZIONE GENERALE DELL'INTERVENTO	15
6.1	IL TRACCIATO FERROVIARIO	15
6.2	DESCRIZIONE DELLE NUOVE VIABILITA'	16
6.2.1	NODO VIA DELL'OLMO	17
6.2.2	ASSE VIARIO VIALE DELL'OREFICERIA / CICLOPEDAONALE FERMATA FIERA / ASSE VIARIO VIA DEL SOLE – VIALE DEGLI SCALIGERI	17
6.2.3	ASSE VIARIO ARSENALE / ASSE VIARIO MAGANZA / ASSE VIARIO VIALE ROMA.....	18
6.2.4	ASSE VIARIO VIA MARTIRI DELLE FOIBE / VIALE CAMISANO – VIALE SERENISSIMA / CICLOPEDONALE CAMISANO.....	19
6.2.5	OPERE IDRAULICHE: CASSA DI ESPANSIONE SUL TORRENTE ONTE	19
6.2.6	NUOVA LINEA TPL	21
7	CANTIERIZZAZIONE	23
7.1	TIPOLOGIE DEI SITI DI CANTIERE	23
7.1.1	I CAMPI BASE (SIGLA CB).....	23
7.1.2	I CANTIERI INDUSTRIALI (SIGLA CI)	24
7.1.3	I CANTIERI OPERATIVI (SIGLA CO)	25
7.1.4	I CANTIERI DI ARMAMENTO (SIGLA CA).....	26
7.1.5	I CANTIERI TECNOLOGICI (SIGLA CT)	27
7.1.6	AREE DI STOCCAGGIO (AS).....	27
7.1.7	AREE TECNICHE (SIGLA AT): CANTIERI DI SUPPORTO ALLA COSTRUZIONE DI OPERE PUNTUALI.....	27
7.2	Analisi della sensibilità ambientale (aree di attività, cantieri fissi)	28
7.2.1	Cantieri fissi	28
8	L'APPROCCIO METODOLOGICO ALL'IDENTIFICAZIONE DEI PUNTI DI MONITORAGGIO	30

9	IL SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE.....	33
9.1	LE FINALITA' GENERALI DEL SISTEMA DEL GESTIONE AMBIENTALE	33
9.1.1	LIVELLI DI RESPONSABILITA' PER L'ATTUAZIONE DEL SGA.....	34
9.1.2	GESTIONE AMBIENTALE E MONITORAGGIO AMBIENTALE	34
9.2	PRESUPPOSTI PER L'ATTUAZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE	35
9.2.1	GESTIONE DELLE ANOMALIE E DI "ALERT"	35
9.2.2	RESTITUZIONE DEI DATI E GESTIONE DOCUMENTALE	36
10	DESCRIZIONE DEL SISTEMA INFORMATIVO TERRITORIALE E INTERAZIONE CON SGA	38
10.1	GLI UTENTI DEL SIGMAP	38
10.2	SCHEMI DI PROCESSO	39
10.3	FUNZIONALITA' DEL SISTEMA	40
10.3.1	INSERIMENTO/INDIVIDUAZIONE DEL SITO OGGETTO DEL MONITORAGGIO	40
10.3.2	INSERIMENTO/INDIVIDUAZIONE DI UNA CAMPAGNA DI MONITORAGGIO	41
10.3.3	CREAZIONE DI UNA SUPERCAMPAGNA.....	43
10.3.4	PIANIFICAZIONE E ALERTING	43
10.3.5	GESTIONE DELLA NORMATIVA	44
10.3.6	MODALITÀ DI CONFRONTO.....	45
10.3.7	CARICAMENTO DEI DATI DI MONITORAGGIO	45
10.3.7.1	Commenti ai superamenti	45
10.3.7.2	Stato dei superamenti delle campagne	46
10.3.8	PROCESSO DI APPROVAZIONE	46
10.3.9	STATO DI AVANZAMENTO DEI MONITORAGGI.....	47
10.3.10	REPORT	47
10.3.11	STRUTTURA DEL REPORT	48
10.4	RELAZIONI CON IL SGA	48
	ALLEGATO 1: PARERI ITER AUTORIZZATIVO PROGETTO PRELIMINARE	49

1 PREMESSA

Il presente progetto di Monitoraggio Ambientale è riferito al progetto definitivo del 2^a Lotto Funzionale – Attraversamento di Vicenza della Linea AV/AC Verona- Padova il cui progetto preliminare è stato approvato dal CIPE con Delibera n. 64 del 26 novembre 2020.

Il Piano di Monitoraggio Ambientale parte da quanto individuato nello Studio d'Impatto Ambientale allegato al progetto preliminare e recepisce, per quanto applicabile, le prescrizioni della citata Delibera CIPE.

Il documento, redatto in coerenza con quanto definito nelle Linee Guida per il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle Infrastrutture Strategiche ed Insediamenti Produttivi di cui al Decreto Legislativo 12.04.2006, n.163 (Rev. 2 del 23.07.2007), nelle Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006 e s.m.i., D.Lgs.163/2006 e s.m.i.) (Rev.1 del 16/06/2014 / Aggiornamenti degli indirizzi metodologici specifici per componente/fattore ambientale: Atmosfera Rev.1 del 16/06/2014; Ambiente idrico Rev. 1 del 17/06/2015; Biodiversità -Vegetazione, Flora, Fauna Rev. 1 del 13/03/2015; Agenti fisici – Rumore Rev. 1 del 30/12/2014), risponde alla necessità di monitorare lo stato delle componenti biotiche ed abiotiche del contesto di riferimento al fine di verificare le eventuali interferenze (impatti) che potrebbe generare la realizzazione dell'opera sia in fase di cantiere che di esercizio, permettendo al contempo in un'ottica di "piano di monitoraggio dinamico" di poter intervenire tempestivamente in caso d' impatto apportando le necessarie azioni correttive.

Questo documento costituisce la relazione generale del PMA, che è caratterizzato da monografie di approfondimento delle specifiche componenti raggruppate come di seguito individuato:

- Atmosfera, Rumore, Vibrazioni;
- Vegetazione e Flora, Fauna, Ecosistemi
- Paesaggio ed Ambiente Sociale;
- Ambiente Idrico: acque superficiali;
- Ambiente Idrico: acque sotterranee
- Suolo e Sottosuolo;
- e da specifiche planimetrie nelle quali sono definiti i punti e/o le aree di monitoraggio, mentre nelle singole monografie sono riportate le relative schede dei punti di monitoraggio individuati.

Per quanto riguarda la scelta delle aree da monitorare si è fatto riferimento ad alcuni criteri generali, quali:

- sensibilità e vulnerabilità dei luoghi in rapporto al prevedibile impatto determinato dagli interventi di progetto;
- caratteristiche e distribuzione delle reti di monitoraggio istituzionali già presenti e operanti nel territorio;
- agevole acquisizione delle informazioni, tenendo anche conto che alcuni dati devono poter essere accessibili al pubblico o a soggetti non direttamente coinvolti nelle attività di monitoraggio;
- programmazione ed esecuzione delle attività in relazione all'eventualità di dover realizzare una serie di accertamenti straordinari in concomitanza con l'insorgere di criticità e/o anomalie per eventi eccezionali al fine di determinare le cause, l'entità e definire i possibili correttivi.

2 OBIETTIVI DEL MONITORAGGIO AMBIENTALE

Il Monitoraggio Ambientale, in conformità a quanto previsto dalle Linee Guida della Commissione VIA (Rev.2 del 2007 e Rev.1 del 16/06/2014), ha lo scopo di assicurare il raggiungimento degli obiettivi generali di tutela del territorio, attraverso azioni specifiche da attuarsi nelle fasi precedenti (ante Operam), durante i lavori di realizzazione (corso d'opera) e di esercizio (post operam), alla realizzazione dell'infrastruttura, e precisamente:

- la verifica della conformità alle previsioni di impatto individuate nel SIA per quanto attiene le fasi di costruzione e di esercizio dell'Opera;
- la correlazione degli stati ante operam, in corso d'opera e post operam, al fine di valutare l'evolversi della situazione ambientale;
- il controllo, durante la costruzione, della situazione ambientale, al fine di rilevare prontamente eventuali situazioni non previste e/o criticità ambientali e di predisporre ed attuare tempestivamente le necessarie azioni correttive;
- la verifica dell'efficacia delle misure di mitigazione;
- l'effettuazione, nelle fasi di costruzione e di esercizio, degli opportuni controlli sull'esatto adempimento dei contenuti, e delle eventuali prescrizioni e raccomandazioni formulate nel provvedimento di compatibilità ambientale e nel corso del successivo iter di progetto;
- e perseguirà obiettivi specifici per le singole componenti ambientali mediante:
- l'uso di parametri ed indicatori affidabili e rappresentativi delle varie situazioni ambientali;
- la corretta individuazione della distribuzione e frequenza spaziale e temporale in coerenza con il programma lavori, l'esito dei rilievi e la normativa vigente;
- l'uso di metodologie valide, appropriate e di comprovato rigore tecnico-scientifico;
- la restituzione dei dati e quindi, delle informazioni in maniera struttura di facile utilizzo e con la possibilità di correlazione tra le diverse componenti ed eventuali elaborazioni modellistiche correlate;
- la tempestività nella segnalazione di eventuali anomalie e criticità.

2.1 ARTICOLAZIONE DEL MONITORAGGIO AMBIENTALE

Il Piano di Monitoraggio Ambientale è articolato temporalmente in tre fasi: monitoraggio ante operam, corso d'opera e post operam.

• **Monitoraggio ante operam**

Il monitoraggio della fase ante operam si conclude prima dell'inizio delle attività interferenti con la componente ambientale, ossia prima dell'insediamento dei cantieri e dell'inizio dei lavori ed ha come obiettivo principale quello di fornire una fotografia dell'ambiente prima degli eventuali disturbi generati dalla realizzazione dell'opera.

• **Monitoraggio in corso d'opera**

Il monitoraggio in corso d'opera riguarda il periodo di realizzazione dell'infrastruttura, dall'apertura dei cantieri fino al loro completo smantellamento ed al ripristino dei siti. Questa fase è quella che presenta la maggiore variabilità, poiché è strettamente legata all'avanzamento dei lavori e perché è influenzata dalle eventuali modifiche nella

localizzazione ed organizzazione dei cantieri apportate dalle imprese aggiudicatrici dei lavori. Il monitoraggio in corso d'opera sarà, pertanto, condotto per passi successivi, in modo da seguire l'andamento dei lavori.

- **Monitoraggio post operam**

Il monitoraggio post operam comprende le fasi di pre-esercizio ed esercizio dell'opera.

La durata del monitoraggio è variabile in funzione della componente ambientale specifica oggetto di monitoraggio. La struttura con cui si sono modulate le proposte d'attuazione dei rilevamenti per le singole componenti ambientali è stata impostata tenendo in considerazione principalmente l'obiettivo di adottare un PMA il più possibile flessibile e ridefinibile in corso d'opera, in grado di soddisfare le esigenze di approfondimenti in itinere, non definibili a priori, stante la durata e la complessità del progetto in attuazione, e la complessa articolazione temporale delle diverse opere e delle relative attività di cantiere. Qualora, sulla base di considerazioni oggettive ed in accordo con gli enti di controllo, si riscontrasse nella fase di indagine ante operam la scarsa rappresentatività di alcuni dei siti di indagine preliminarmente individuati, potranno essere apportati opportune modifiche/integrazioni alle successive fasi di indagine relativi sia all'ubicazione dei punti di misura sia alla tipologia di misure.

2.2 FLESSIBILITA' DEL PMA

Al monitoraggio ambientale è richiesta una struttura adattabile alle evenienze che di volta in volta possono registrarsi durante i lavori, pertanto la caratterizzazione di un sistema "rigido" non risponde a questa esigenza.

Il PMA deve dunque recepire in presa diretta qualsiasi variazione progettuale ed essere aggiornato rispetto alle nuove indicazioni o anomalie sperimentali evidenziate durante il suo corso.

In altri termini, al fine di garantire che il PMA rappresenti davvero un efficace strumento operativo di supporto alla gestione integrata degli aspetti ambientali e possa davvero essere considerato quale strumento di costante controllo e verifica del cantiere, è necessario che esso sia caratterizzato da opportuni livelli di flessibilità, almeno congruenti con quelli che solitamente contraddistinguono l'andamento cronologico delle lavorazioni.

Può, infatti, considerarsi del tutto inevitabile il fatto che, anche all'interno del medesimo periodo temporale stabilito per il completamento dell'opera, l'andamento reale delle lavorazioni non rispecchi perfettamente quello inizialmente previsto in fase di progettazione esecutiva, utilizzato invece come riferimento nell'ambito della redazione documentale del PMA.

Ne consegue che l'effettiva programmazione delle attività del PMA deve in realtà seguire, per quanto tecnicamente possibile, la programmazione temporale delle lavorazioni: in tal modo può considerarsi senza dubbio più affidabile il processo di definizione causa-effetto posto alla base della gestione integrata degli aspetti ambientali ed i dati del PMA possono considerarsi più oggettivamente rappresentativi degli effetti delle pressioni ambientali originate dal cantiere in corrispondenza delle lavorazioni più critiche, più impattanti e con maggior numero di ricettori esposti.

I responsabili di matrice devono, pertanto, tenere in opportuna considerazione il cronoprogramma di dettaglio dei lavori periodicamente elaborato dal Contraente Generale e calibrare su di esso, sentito il Responsabile Ambientale, il proprio cronoprogramma di attuazione dei monitoraggi di PMA.

In coerenza al principio di economicità, il Responsabile Ambientale potrà proporre, laddove necessario, una nuova modulazione del monitoraggio finalizzata a limitare l'acquisizione di dati che, sulla base di un adeguato pregresso,



Linea AV/AC VERONA – PADOVA

LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

Titolo:

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO
IN1K20DI2RGMA0000001

REV.
B

Pag
6 di 50

dovessero ritenersi scarsamente rappresentativi o di scarso interesse, e a definire eventuali localizzazioni e metodiche di rilevamento alternative.

3 ORGANIZZAZIONE E PROCEDURA DI COORDINAMENTO

Il monitoraggio ambientale rappresenta un'attività caratterizzata sia da obiettivi operativi di breve termine che da riscontri di tipo tecnico-scientifico e si fonda, di conseguenza, su metodi e modalità di lavoro snelle ma rigorose, ripercorribili e che consentano di elaborare indicatori utilizzabili sia per un supporto decisionale nel breve che per analisi di più lungo periodo. In coerenza con tali principi si opererà su due prioritarie leve di azione:

- **Personale:** il team di lavoro sarà costituito da coordinatori e da referenti per ogni singola componente ambientale con esperienza pluriennale sia nel settore di competenza che in progetti di grandi opere; non è infatti sufficiente una approfondita conoscenza disciplinare ma risulta fondamentale, da parte dei responsabili, la capacità di dialogo con i tecnici di cantiere e la comprensione dei lavori oggetto del monitoraggio ambientale.
- **Tecnologie:** l'innovazione tecnologica caratterizza sia l'evoluzione degli strumenti di campo che di laboratorio e, soprattutto, in termini di Sistema Informativo territoriale predisposto quale strumento di lavoro a supporto della fase attuativa del Monitoraggio e pertanto dei principali processi di recovery, conoscenza e comunicazione dei dati.

4 STRUTTURA ORGANIZZATIVA

Le Parti interessate nelle attività relative al Piano di Monitoraggio Ambientale sono le seguenti:

- **COMMITTENZA:** controllo, relazioni con enti e comunicazione al pubblico;
- **ALTA SORVEGLIANZA:** controllo, supervisione tecnica;
- **ESECUTORE** dei lavori, del coordinamento con le aree di cantiere e delle azioni nel corso dei lavori aventi attinenza con le risultanze del monitoraggio ambientale;
- **MONITORE:** soggetto esecutore e responsabile della correttezza delle attività, rispetto tempi e specifiche del monitoraggio, supporto al ruolo e funzioni dell'esecutore dei lavori per il monitoraggio ambientale;
- **ENTI LOCALI ed ORGANI DI CONTROLLO** aventi funzioni indirizzo delle attività di monitoraggio in relazione a quanto previsto nel progetto di monitoraggio ed eventuali prescrizioni derivanti dalla loro attività istituzionale.

4.1 ORGANIZZAZIONE DELLE ATTIVITA' DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

In considerazione del numero e della complessa articolazione delle attività di monitoraggio ambientale è stata definita la "struttura organizzativa" prevista per lo svolgimento e la gestione di tutte le attività di monitoraggio, per l'intera durata dello stesso.

In questa struttura è stata individuata la figura del *Responsabile Ambientale* che, svolgendo anche il ruolo tecnico di coordinamento intersettoriale del PMA e del relativo sistema informativo dedicato alla gestione dei dati, costituisce unica interfaccia operativa del Concessionario che a sua volta si relaziona con gli Enti.

La struttura organizzativa di seguito proposta indica, per ciascuna componente e/o fattore ambientale interessati dalle attività di monitoraggio, il responsabile specialistico, le qualifiche ed i nominativi degli esperti utilizzati sia per le indagini ed i rilievi di campo, sia per l'elaborazione dei dati, nonché l'elenco dei laboratori individuati per lo

svolgimento di analisi chimico-fisiche per i quali dovranno essere acquisite le certificazioni disponibili attestanti l'accreditamento.

In sintesi, a supporto dell'operatività del Piano è indispensabile:

- attivare un'organizzazione che ponga in stretta relazione le strutture incaricate del monitoraggio con quelle di cantiere;
- attivare una comunicazione rapida ed efficace fra i principali attori dell'iniziativa (strutture incaricate dei lavori, organi di controllo) ad evidente beneficio di una corretta comunicazione con il pubblico;
- dotarsi degli strumenti tecnologici più evoluti in grado di garantire trasparenza e velocità di informazione (connettività, software, tecnologie web, ecc.).

4.1.1 Il Responsabile Ambientale (RSGA)

Alla committenza spetta il coordinamento con gli Enti di controllo.

In termini generali il Responsabile Ambientale (RSGA) contribuisce all'organizzazione dei lavori con l'obiettivo di ottimizzare l'uso delle risorse riproducibili e non. Infatti, il monitoraggio ambientale dovrebbe rafforzare il processo decisionale e portare ad una reale efficacia operativa l'applicazione e l'integrazione degli strumenti di sostenibilità ambientale.

Il RA svolge i propri compiti con particolare attenzione alla normativa vigente in materia ambientale, in senso lato, e nel rispetto di quanto stabilito dalla procedura di VIA con particolare riferimento all'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di cui al Decreto di Compatibilità Ambientale.

Il RSGA rivolge la propria attenzione a 3 ambiti:

- area direttamente interessata dal cantiere;
- area indirettamente interessata dal cantiere ma che subisce gli impatti del medesimo (es. viabilità);
- area in cui il cantiere manifesta ricadute in termini sociali.
- Inoltre, sulla base di quanto stabilito dalle Linee Guida il Responsabile Ambientale ha i seguenti compiti e responsabilità:
- costituisce, per le attività previste dal PMA e per tutta la loro durata, l'unica interfaccia operativa del Concessionario;
- svolge il ruolo di coordinatore tecnico-operativo delle attività intersettoriali, assicurandone sia l'omogeneità che la rispondenza al PMA approvato;
- verifica che tutta la documentazione tecnica del monitoraggio ambientale, predisposta dagli specialisti di ciascuna componente e/o fattore ambientale, sia conforme con:
- i requisiti indicati nel PMA;
- le istruzioni e le procedure tecniche previste nel PMA;
- gli standard di qualità ambientale da assicurare.

Inoltre, per le componenti per le quali non sono applicabili valori soglia normativi collabora con ARPAV all'individuazione dei valori limite e delle soglie di riferimento per i diversi parametri analitici, utili al confronto con i dati di monitoraggio.

Il Responsabile Ambientale, coadiuvato dagli specialisti settoriali, avrà inoltre il compito di:

- predisporre e garantire il rispetto del programma temporale delle attività del PMA e degli eventuali aggiornamenti;
- coordinare gli esperti ed i tecnici addetti all'esecuzione delle indagini e dei rilievi in campo;
- coordinare le attività relative alle analisi di laboratorio;
- verificare, attraverso controlli periodici programmati, il corretto svolgimento delle attività di monitoraggio;
- predisporre gli aggiustamenti e le integrazioni necessarie ai monitoraggi previsti;
- assicurare, unitamente al coordinatore degli specialisti, il coordinamento tra gli specialisti settoriali, tutte le volte che le problematiche da affrontare coinvolgano diversi componenti e/o fattori ambientali;
- definire tutti i più opportuni interventi correttivi alle attività di monitoraggio e misure di salvaguardia, qualora se ne rilevasse la necessità, anche in riferimento al palesarsi di eventuali situazioni di criticità ambientale;
- interpretare e valutare i risultati delle campagne di misura, evidenziandone le criticità (incompletezza delle misure rispetto al PMA, ovvero inadeguatezza del PMA, situazioni di elevata pressione ambientale con riferimento ai limiti normativi e/o alle previsioni...), le possibili motivazioni e le azioni correttive previste;
- effettuare tutte le ulteriori elaborazioni necessarie alla leggibilità ed interpretazione dei risultati;
- assicurare il corretto inserimento dei dati e dei risultati delle elaborazioni nel sistema informativo del PMA.

Il RSGA è coadiuvato da personale dell'Ufficio del RSGA a cui è affidato, tra l'altro, la tenuta dei protocolli documentali e delle comunicazioni formali sia in entrata che in uscita. L'ufficio, inoltre, coadiuva il RA nella gestione della programmazione, costituisce la prima interfaccia operativa con l'esterno e collabora all'editing ed alla diffusione operativa di elaborati e documenti prodotti dall'ufficio del RSGA.

4.1.2 Responsabile controllo operativo (RCA)

All'interno della struttura del MA è individuato un tecnico che ricopre il ruolo Responsabile del controllo operativo (RCA).

Il RCA dovrà essere un tecnico espressamente competente in materia di gestione ambientale, con particolare riferimento alla corretta gestione dei rifiuti e delle terre e rocce da scavo, che con il Responsabile Ambientale fornisce indicazioni al Contraente Generale per il rispetto della normativa vigente.

Nell'ambito del MA, RCA supporta il RSGA nelle seguenti attività:

- mantenere le relazioni con i progettisti, i responsabili di cantiere, e gli Enti e le Autorità di controllo;
- collaborare con DL per le verifiche su avanzamento dei lavori (parte "ambientale");
- validare l'architettura dati;
- verificare la fattibilità operativa delle campagne di monitoraggio;
- redigere i rapporti periodici.

Il RCA è altresì responsabile dell'unità ambiente di cantiere che rappresenta la principale struttura attraverso la quale il Contraente Generale garantisce la corretta ed esaustiva gestione degli aspetti ambientali e il perseguimento di una più efficace integrazione e correlazione fra detti aspetti e quelli attinenti alla tecnica delle lavorazioni e alla sicurezza. L'unità ambiente di cantiere ha il compito di:

- contribuire alla redazione ed all'implementazione del Sistema di Gestione Ambientale;
- contribuire alla redazione del Piano di Gestione delle terre e rocce da scavo e sovrintendere alle attività di caratterizzazione dei suoli richieste in tale ambito;
- garantire l'attuazione e il mantenimento del Sistema di Gestione Ambientale, anche attraverso lo svolgimento di periodici audit di controllo in cantiere. A tal riguardo sarà presente in cantiere e avrà la funzione di garantire la corretta esecuzione delle lavorazioni sotto il profilo ambientale verificandone la conformità alle prescrizioni normative applicabili e agli atti di autorizzazione di cui sopra.;
- supportare il Responsabile Ambientale nel coordinamento dell'attuazione del Piano di Monitoraggio Ambientale.

La medesima struttura, inoltre, supporta il Contraente Generale nella redazione della documentazione ambientale necessaria per l'ottenimento delle autorizzazioni ambientali richieste dalla normativa vigente (autorizzazione alla gestione dei rifiuti, autorizzazione e/o comunicazione alle emissioni in atmosfera, autorizzazione allo scarico idrico, richiesta di deroga per i livelli acustici, ecc.).

Infine, detta struttura avrà il compito di provvedere:

- alla corretta gestione e archiviazione della documentazione ambientale;
- all'acquisizione, all'elaborazione, alla verifica e alla valutazione degli indicatori ambientali;
- alla corretta attuazione delle procedure previste dal Sistema;
- all'esecuzione degli audit periodici di controllo, alla formazione del personale di cantiere in merito agli aspetti ambientali, ecc.

4.1.3 Responsabile di matrice

In considerazione del numero e della complessa articolazione delle attività di monitoraggio ambientale si prevede che le misurazioni e indagini di PMA siano eseguite da soggetti tecnici altamente qualificati, denominati Responsabili di matrice.

Al Responsabile di matrice compete l'esecuzione di tutte le misurazioni, indagini, campionamenti, sopralluoghi, censimenti e analisi di cui al PMA. Esso deve ealtresì garantire l'omogeneità, la congruenza, la confrontabilità dei dati, delle misurazioni, delle metodiche di campionamento, acquisizione dati, determinazione analitica di laboratorio, anche in attuazione del principio di economicità.

Il Responsabile di matrice potrà avvalersi di tecnici competenti e di esperti qualificati per indagini (operatori di campo) ovvero esso si pone come figura di interconnessione fra il Responsabile Ambientale e i Tecnici competenti ed operatori di campo.

In ogni caso il Responsabile di matrice funge da referente, per la singola componente specifica di sua competenza, sull'andamento e la gestione del monitoraggio effettuato o in fase di programmazione, e mantiene costantemente



Linea AV/AC VERONA – PADOVA

LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

Titolo:

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO
IN1K20DI2RGMA0000001

REV.
B

. Pag
11 di 50

aggiornato in dettaglio il Responsabile Ambientale, oltre che sull'effettuazione delle misure e sui risultati delle elaborazioni dei dati, anche su eventuali situazioni di emergenza da risolvere e studiare concordemente.

Il Responsabile di matrice, in coerenza al principio di semplificazione, ottimizzazione funzionale e di economicità, farà diretto riferimento al Responsabile Ambientale che ha funzione di responsabilità diretta nell'ambito della gestione degli aspetti ambientali da parte del Contraente Generale.

5 STATO DEI RILIEVI E FLUSSI DI DOCUMENTI E DATI

Le attività del Monitoraggio Ambientale producono generalmente un importante volume di dati ciascuno dei quali risulta corredato delle proprie connotazioni spazio temporali; nel caso del Progetto di Monitoraggio Ambientale del 2° Lotto Funzionale, stante la sua rilevanza a livello regionale e nazionale, sussiste l'esigenza di gestione di tali dati per un tempo significativamente esteso, in quantità quindi estremamente rilevanti e con la necessità di fare partecipare alla gestione stessa numerosi attori ciascuno con le proprie specifiche autorità.

E' previsto, pertanto, l'inserimento tra gli strumenti di gestione del Progetto dell'Opera di un sistema complesso e con una articolata struttura di controllo che consente la gestione avanzata del dato di Monitoraggio Ambientale: il Sistema Informativo Geografico Monitoraggio Ambientale e Progetti (SIGMAP) fornito dalla Committenza.

Il SIGMAP è l'insieme degli strumenti hardware e software che consentono il complesso delle operazioni di caricamento (upload), registrazione, validazione, consultazione, elaborazione, scaricamento (download) e pubblicazione dei dati del Monitoraggio Ambientale, dei Progetti e dei documenti ad essi correlati.

Il SIGMAP è strutturato su un database condiviso sul Web tra fornitori esterni, Italferr, Iricavdue, ARPAV, Supporto Tecnico e Ministero dell'Ambiente (MATTM).

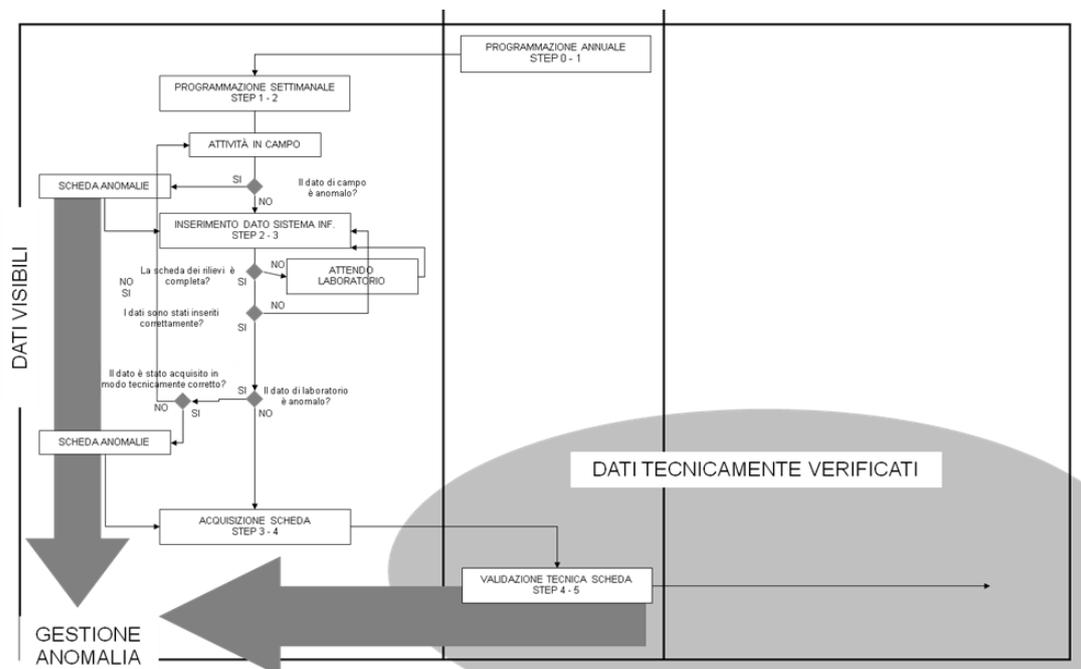
Il sistema ha una serie di funzioni per il caricamento, l'analisi e l'approvazione dei dati stessi, oltre che tutte le funzioni di restituzione delle informazioni sotto forma di grafici e Report.

Il sistema informativo costituirà lo strumento principale per la condivisione della programmazione dell'attività di campo, dell'avanzamento lavori e la condivisione/approvazione dei dati rilevati nonché la segnalazione di eventuali anomalie/superamenti dei valori soglia predefiniti.

In via preliminare, il sistema informativo prevedrà la gestione delle schede rilievo/dati su più STEP, come di seguito esplicitati:

- STEP 1 creazione punti di rilievo: Il punto viene creato specificandone i dati descrittivi (dati anagrafici, tipologia, scheda di sopralluogo, etc); non contiene le date previste per le attività di campo;
- STEP 2 rilievo programmato: al rilievo viene associata una data di prevista effettuazione. Il posticipo del rilievo sarà consentito agli utenti autorizzati;
- STEP 3 compilazione: al rilievo sono legate le schede e la fase di acquisizione dei dati grezzi, sono consentite modifiche sui dati non correttamente inseriti;
- STEP 4 acquisizione: l'operatore conferma l'avvenuto completamento dell'acquisizione dati; sono ancora consentite modifiche sui dati non correttamente inseriti e pertanto non validabili. Si passa alle fasi di validazione;
- STEP 5 approvazione MONITORE: il referente d'ambito verifica la correttezza tecnica dei dati inseriti e la corretta digitazione degli stessi. I dati inseriti passano dalla validità di "dati grezzi" a "dati verificati". A partire da questo livello la modifica dei dati sarà possibile solo se il rilievo verrà respinto ad uno degli STEP successivi e riportato, quindi, agli STEP inferiori. L'evidenza del respingimento del dato sarà visibile nelle note associate ai rilievi;
- STEP 6 validazione della Committenza: il dato è acquisito dalle strutture tecniche della Committenza;
- STEP 7 validazione dell'Alta Sorveglianza: il dato è acquisito dalle strutture tecniche dell'Alta Sorveglianza;

- STEP 8 validazione ENTI LOCALI: il dato è acquisito dall'organo di controllo a cui viene trasferito dalla Committenza;
- STEP 9 approvazione del MINISTERO DELL'AMBIENTE: il dato è validato dal M.A.T.T.M.



5.1 PROGRAMMAZIONE DELL'ATTIVITA' E TEMPISTICHE DI RESTITUZIONE DEI DATI

Le attività verranno programmate sul SIGMAP con un anticipo dalla data di rilievo in campo di almeno 10 giorni solari.

Per ogni ambito di indagine, la scheda conterrà le seguenti informazioni:

- calendario delle attività;
- riferimenti tecnici in campo per appuntamenti;
- eventuali rilievi e verifiche da parte degli Enti locali o delle strutture di controllo che verranno comunicate alla Committenza.

I dati di monitoraggio saranno resi disponibili sul Sistema informativo non appena rilevati/analizzati. I tempi massimi per la fruizione degli stessi risultano quelli riportati nella tabella seguente:

Componente	15 gg	30 gg
Ambiente idrico: acque superficiali	Parametri di campo	Parametri di laboratorio
Ambiente idrico: acque sotterranee	Parametri di campo	Parametri di laboratorio
Suolo - sottosuolo	Osservazioni Parametri di campo	Parametri di laboratorio
Atmosfera	Campionatore polveri	Mezzo mobile
Rumore	Dati grezzi	Dati elaborati
Vibrazioni	Dati grezzi	Dati elaborati
Vegetazione e flora	Osservazioni	Dati elaborati
Fauna ed Ecosistemi	Osservazioni	Dati elaborati
Paesaggio e stato fisico dei luoghi	Osservazioni	Dati elaborati
Ambiente sociale	Osservazioni	Dati elaborati



Linea AV/AC VERONA – PADOVA

LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

Titolo:

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO
IN1K20DI2RGMA0000001

REV.
B

Pag
14 di 50

Ulteriori 10 gg saranno necessari alle strutture tecniche del MONITORE per verificare la correttezza tecnica dei dati inseriti sul sistema (validazione tecnica del dato). Sul piano formale il controllo sarà già eseguito in automatico dal Sistema Informativo che riconoscerà dati inseriti al di fuori di range di ammissibilità e evidenzierà il superamento delle soglie di attenzione ed allarme impostate.

6 DESCRIZIONE GENERALE DELL'INTERVENTO

6.1 IL TRACCIATO FERROVIARIO

Il progetto ferroviario del 2° Lotto Funzionale della tratta AV/AC Verona-Padova si pone in continuità con il 1° Lotto Funzionale Verona - Bivio Vicenza; interessa i comuni di Altavilla Vicentina, Vicenza, Torri di Quartesolo e Sovizzo. Il tracciato ha inizio al km 44+250 (binario pari), nel territorio di Altavilla Vicentina e termina in uscita dall'impianto di Vicenza, subito dopo l'attraversamento del fiume Retrone, al km 49+827. Detta progressiva costituisce il limite d'intervento delle opere civili. Da questo punto fino al km 50+457 sono previsti interventi di tipo tecnologico: armamento, luce e forza motrice e segnalamento. La progressiva km 50+457 costituisce dunque il limite degli interventi tecnologici.

Dall'inizio intervento, km 43+780, fino al km 45+406 la nuova linea AV/AC si sviluppa in affiancamento a sud della linea esistente. In tale tratto la nuova sede è costituita da un rilevato di altezza media pari a circa 4 m. Rispetto alla sede dell'esistente linea, il nuovo rilevato presenta altezza superiore al fine di scavalcare, in corrispondenza del km 44+850 circa, il fiume Retrone con una quota di intradosso dell'opera che rispetti il franco idraulico previsto dalle normative tecniche (NTC 2008). Intorno al km 45+050 le due linee tornano alla stessa quota.

Dal km 45+406 ha inizio la variante della linea esistente, che si svilupperà fino alla stazione di Vicenza Viale Roma. Il progetto prevede uno spostamento della linea MI-VE verso nord, in modo tale da consentire l'inserimento della coppia di binari AV/AC sull'attuale sedime ferroviario. Questa configurazione planimetrica delle linee (variante della linea storica a nord e linea AV/AC sul sedime della linea esistente) è dettata dal vincolo costituito dalla presenza del binario di raccordo merci, ubicato in affiancamento a sud della linea storica, e dei relativi raccordi con gli impianti esistenti (Acciaierie Beltrame, OGR e Messina).

In zona Fiera, al km 46+400 circa, è prevista la realizzazione di una fermata sulla linea storica MI-VE, per il servizio regionale, e di una fermata sulla linea AV/AC dove si prevede il servizio viaggiatori solo in coincidenza con gli eventi fieristici, limitatamente alla durata degli stessi. L'inserimento dei marciapiedi di fermata comporta una nuova geometria planimetrica sia del binario merci, sia della coppia di binari esistenti (che diventeranno sede della linea AV/AC), oltre che un maggiore ampliamento lato nord rispetto al resto della tratta. Anche altimetricamente si rende necessaria una nuova geometria dettata dall'attraversamento della Roggia Dioma. Infatti lo spostamento planimetrico dei binari esistenti comporta la demolizione dei ponti in muratura presenti in corrispondenza della Roggia stessa e una quota di attraversamento maggiore per le opere di nuova realizzazione nel rispetto della normativa vigente. A monte e a valle dell'attraversamento ferroviario della Roggia Dioma, per una estesa rispettivamente di circa 25 m e 45 m, si prevede il rimodellamento morfologico in destra Dioma per contenere l'allagamento localizzato. L'ampliamento della sede ferroviaria verso nord, in corrispondenza della fermata Fiera, determina inoltre l'interferenza con un affluente della Roggia Dioma (km 46+500 circa). Il progetto prevede pertanto una deviazione del canale per un tratto di circa 200 m.

Al km 47+000 circa, pressochè in corrispondenza dei raccordi con le OGR, termina la variante plano-altimetrica del binario merci, la linea AV/AC occupa il sedime ferroviario esistente e prosegue la variante a nord della linea storica.

L'ingresso nell'impianto di Vicenza Viale Roma di una nuova coppia di binari determina l'eliminazione dell'esistente Piano Caricatore Militare e il completo rifacimento del PRG di stazione, che sarà sviluppato secondo una logica di stazioni elementari. In particolare, la configurazione di progetto prevede nella parte nord dell'impianto la coppia di binari della linea lenta con le relative precedenza, nella parte centrale si ha la stazione elementare AV e verso sud il nuovo scalo merci costituito da n. 6 binari. In linea le Specifiche Tecniche di Interoperabilità per persone a mobilità ridotta (STI PMR), si prevede l'adeguamento del 1° e del 3° marciapiede di stazione. Oltre lo scalo merci, verso il Retrone, si hanno poi n. 2 binari dedicati alla Fondazione FS e ulteriori n. 2 binari tronchi per il ricovero dei carri guasti.

L'intervento in stazione si completa poi con i binari previsti a nord-ovest dell'impianto dedicati alle necessità della manutenzione e al ricovero dei mezzi di Trenitalia e con l'area posta a sud-ovest dell'impianto destinata agli interventi di manutenzione dell'armamento. L'intervento ferroviario, per quanto riguarda le opere civili, si chiude al km 49+827, subito dopo l'attraversamento del fiume Retrone (non si prevedono interventi sull'opera esistente).

Nel tratto compreso tra il km 49+827 ed il km 50+457 si prevedono lavori di tipo tecnologico sulle linee esistenti. Il tratto in questione è quello interessato dalle due coppie di binari, una per Treviso/Schio (in galleria artificiale) e una per Padova (in trincea profonda), che con il completamento della tratta AV/AC fino a Padova rimarranno invariate ma saranno impegnate rispettivamente dai traffici della linea Treviso/Schio-Padova l'una e dai traffici della linea AV/AC l'altra.

Gli interventi tecnologici previsti nel tratto in questione sono:

- lavori di armamento: realizzazione di una comunicazione pari/dispari sulla linea Schio/Treviso, di una doppia comunicazione pari/dispari sulla linea per Padova, collegamento tra le due linee tramite comunicazione a 60 km/h;
- adeguamento degli impianti di segnalamento a seguito del nuovo assetto della stazione in questa zona in uscita verso Padova;
- luce e forza motrice: illuminazione della galleria artificiale esistente.

Attraversando un ambito urbano, il progetto presenta importanti interventi di risoluzione delle interferenze con le viabilità esistenti per il ripristino della continuità stradale e ciclo-pedonale. Inoltre, con l'attivazione del servizio viaggiatori AV in città, si sono resi necessari nuovi collegamenti viari per il miglioramento dell'accessibilità veicolare alla stazione: Via Maganza lato ovest, Viale della Serenissima-Viale Camisano-prolungamento di Via Martiri delle Foibe lato est.

6.2 DESCRIZIONE DELLE NUOVE VIABILITA'

Il progetto presenta importanti interventi di risoluzione delle interferenze con le viabilità esistenti per il ripristino della continuità stradale e ciclo-pedonale. Inoltre, con l'attivazione del servizio viaggiatori AV in città, si sono resi necessari nuovi collegamenti viari per il miglioramento dell'accessibilità veicolare alla stazione: Via Maganza lato ovest, Viale della Serenissima-Viale Camisano-prolungamento di Via Martiri delle Foibe lato est.

Di seguito si riporta, per ciascuna viabilità, gli interventi previsti dal progetto.

6.2.1 NODO VIA DELL'OLMO

A seguito della costruzione del nuovo sottopasso di Via Olmo, nel comune di Altavilla Vicentina, si è resa necessaria la modifica dell'incrocio tra la SR34 e via Vicenza, della rotatoria esistente e dei relativi rami afferenti, oltre la rotatoria a nord della linea ferroviaria tra via dell'Olmo e la SP11. L'intervento prevede, quindi, la costruzione di un nuovo manufatto di sottopasso (ad oggi insufficiente sia in termini di larghezza che di altezza), in posizione decentrata rispetto all'esistente e dimensioni tali da consentire il transito bidirezionale senza limitazioni di altezza. Contestualmente, verrà costruita in posizione decentrata la rotatoria sulla Strada provinciale del Melaro, a sud della ferrovia, con dimensioni planimetriche superiori e tali da consentire l'attestazione sul nodo anche di via Vicenza. Sarà eliminata l'intersezione lineare a raso esistente a T ubicata poco prima della rotatoria di progetto, in direzione Ovest, con l'inserimento di un'ulteriore rotatoria per la migliore canalizzazione dei flussi di traffico e poter garantire tutte le manovre attualmente non consentite. Inoltre, sarà ricostruita anche la rotatoria posta a nord della linea ferroviaria, tra via dell'Olmo, decentrandola verso est, in maniera da poter canalizzare i flussi provenienti da via dell'Olmo e diretti sulla SR11.

6.2.2 ASSE VIARIO VIALE DELL'OREFICERIA / CICLOPEDAONALE FERMATA FIERA / ASSE VIARIO VIA DEL SOLE – VIALE DEGLI SCALIGERI

L'intervento previsto in corrispondenza di Viale dell'Oreficeria nasce dall'esigenza di migliorare l'accessibilità al quartiere fieristico di Vicenza, ad oggi servito ad Ovest (zona d'ingresso), solamente dalla SP34 del Melaro (Viale della Scienza), caratterizzata da livelli di servizio scadenti in prossimità dell'ingresso in città.

L'accessibilità alle suddette aree è migliorata attraverso la realizzazione di un collegamento diretto fra Viale dell'Oreficeria e la SR11 (Strada Padana verso Verona), costituito da un sottopasso stradale dei binari ferroviari con innesto con la grande rotatoria del Sole; inoltre è prevista anche una viabilità interna al quartiere fieristico, in corrispondenza dell'area di ingresso, mediante il rifacimento di una porzione di Viale dell'Oreficeria e la realizzazione agli estremi di essa di due nuove rotatorie.

Il sottopasso è ad unica carreggiata ed è realizzato in prima fase a due corsie per senso di marcia, per raccogliere il traffico deviato durante i lavori di adeguamento del cavalcaferrovia di Via degli Scaligeri, per poi assumere l'assetto definitivo con una corsia per senso di marcia e pista ciclo-pedonale affiancata.

La SR 11 via Padana costituisce, insieme con la SP34 del Melaro, l'asse extraurbano della viabilità ordinaria di accesso alla città di Vicenza da ovest. L'ingresso in città, all'altezza della località Ponte Alto è caratterizzato dall'intersezione a livelli sfalsati con la SP46, denominata in questo frangente, Viale degli Scaligeri / Viale del Sole. La configurazione attuale, quindi, prevede una intersezione a livelli sfalsati tra la SP46 e la SR11 approssimabile ad una losanga con quattro rampe di approccio attestata a raso sulla SR mediante canalizzazioni che consentono solamente le manovre di svolta a destra in ingresso ed uscita da quest'ultima.

La costruzione della linea AV/AC e dell'annessa fermata ferroviaria "Fiera", prevista poco più ad ovest dell'esistente cavalcaferrovia con il quale Viale degli Scaligeri/Viale del Sole sovrappassa l'esistente fascio dei binari, comporta un incremento della sede ferroviaria con conseguente rifacimento del manufatto e la modifica dei rilevati di approccio.

In particolare, è stato previsto un innalzamento del piano di rotolamento stradale in corrispondenza del fascio di binari con conseguente allungamento dell'opera di scavalco.

L'intervento si estende a Nord e a Sud del cavalcaferrovia per circa 1200 m (fino all'intersezione con Viale dell'Industria) ed interessa tutti gli svincoli presenti in questo tratto, compresa anche una porzione della SR11.

Dovendo intervenire su un tratto così esteso gli svincoli interessati vengono rivisti geometricamente dove lo spazio disponibile lo consente in modo tale da incrementarne il livello di servizio e la sicurezza stradale, nonché accogliere nuovi assi urbani di collegamento con la città e che sopperiscono alla scarsa efficienza degli esistenti; pertanto, le quattro rampe esistenti sono state riprogettate per far fronte a queste esigenze ed è stata ottimizzata la loro attestazione sulla SR11. È previsto il rifacimento del ponte sulla Dioma con viabilità monodirezionale riguardante la rampa di sud-est.

6.2.3 ASSE VIARIO ARSENALE / ASSE VIARIO MAGANZA / ASSE VIARIO VIALE ROMA

La costruzione della linea AV in affiancamento a quella della linea storica comporta una dismissione dell'attuale cavalca-ferrovia di Via Ferreto de Ferreti con la conseguente realizzazione dei seguenti assi stradali:

- asse viario Via dell'Arsenale e relativo sottovia denominato;
- Cavalcaferrovia di Via Maganza per collegamento di quest'ultimo con la viabilità di Via dell'Arsenale.

Entrando nel merito dell'intervento dell'Asse Viario di Via Arsenale, è prevista la realizzazione di un collegamento diretto fra Viale dell'Industria e la zona antistante la stazione di Viale Roma (in corrispondenza della rotatoria posta in corrispondenza dell'ingresso del parcheggio FS); in particolare l'intervento è costituito in gran parte da una strada di nuova realizzazione, la quale sottopassa il nuovo fascio di binari in una zona posta in prossimità dell'attuale cavalcaferrovia di Via Ferreto dei Ferreti (poco più ad ovest). L'attraversamento è garantito mediante la realizzazione di un'opera in c.a. denominata "Sottopasso dell'Arsenale". Lungo l'asse viario, in corrispondenza delle diverse intersezioni incontrate, è prevista la realizzazione di 5 nuove rotatorie.

Allo scopo di garantire il collegamento dell'area posta a sud con la parte fronte-stazione Via Roma, all'interno del progetto di attraversamento della città, è stata prevista la realizzazione di due nuovi attraversamenti, il "Sottopasso dell'Arsenale" (prima descritto) e il "Cavalcaferrovia di Via Maganza". Quest'ultima opera di scavalco consente la realizzazione dell'asse viario denominato Via Maganza, il quale funge da collegamento diretto fra la "Rotatoria Maganza" e la nuova rotatoria in progetto in corrispondenza dell'ingresso del parcheggio FS con il ricongiungimento su via dell'Arsenale, permettendo quindi una connessione diretta fra le aree poste a sud dei binari e la parte della città posta a nord.

All'interno del progetto di riassetto del reticolo viario limitrofo alla ferrovia, è prevista una riorganizzazione di tutta la viabilità fronte stazione attraverso la realizzazione di nuove viabilità e/o l'adeguamento di quelle esistenti. Detta viabilità consentirà anche l'accesso a tutti i servizi di trasporto presenti e previsti all'interno dell'area, quali parcheggi, fermate di trasporto pubblico, taxi, car sharing, ecc..

Entrando più nel merito, è prevista la realizzazione di una nuova viabilità parallela a tutto il fronte della stazione, la quale consentirà una connessione diretta fra i nuovi assi viari di via Arsenale e via Maganza (in corrispondenza della nuova rotatoria di ingresso al Parcheggio FS) e l'esistente viale Venezia, trasformandosi in un prolungamento della

stessa verso le aree poste a sud-est della stazione di Viale Roma. Lungo l'asse è prevista la realizzazione di due nuove rotatorie, la prima, come detto, prevista in corrispondenza dell'accesso del Parcheggio FS ("Rotatoria Parcheggio FS") e la seconda in ubicata in corrispondenza dell'intersezione con viale Milano ("Rotatoria Milano").

6.2.4 ASSE VIARIO VIA MARTIRI DELLE FOIBE / VIALE CAMISANO – VIALE SERENISSIMA / CICLOPEDONALE CAMISANO

Viale Camisano rappresenta una delle principali direttrici nord-sud della zona est di Vicenza, in quanto consente il collegamento diretto fra la città di Vicenza e le direttrici poste a sud della città e costituite dalla SR11 Padana Superiore, dall'Autostrada A4 (tramite lo svincolo Vicenza est) e dalla Tangenziale sud; il collegamento a queste ultime avviene tramite Viale Serenissima con l'interposto grande ovale regolato con circolazione a rotatoria.

Il cavalcaviaferrovia presente lungo viale Camisano, consente di superare i binari a oggi esistenti e costituenti la linea storica Milano-Venezia.

La complessità delle relazioni garantite dal nodo viene ulteriormente potenziata con il presente progetto ferroviario che prevede il mantenimento della stazione di Vicenza nel centro della città: la sua raggiungibilità richiede da subito un intervento di miglioramento infrastrutturale per l'accessibilità non soltanto nel quadrante ovest, ma anche sulle direttrici da est. In questo medesimo quadro, anche la filovia deve garantire un elevato livello di accesso alla stazione dai parcheggi scambiatori posti ai capolinea sia ovest che est, transitando in quest'ultimo caso sullo stesso nodo di viale Camisano. Contestualmente al rifacimento dell'opera di scavalco dei binari ferroviari, allo scopo di migliorare la viabilità dell'area est di Vicenza e vista l'importanza strategica data dalla direttrice viale della Serenissima, il progetto prevede la realizzazione di una direttrice nord-sud costituita da un asse stradale continuo dato dalla successione di viale Camisano e viale Serenissima dedicata al traffico passante e prevedendo, sfalsata rispetto alla precedente, una nuova viabilità destinata a garantire l'accesso rapido alla stazione centrale di viale Roma, regolata dalla presenza di diverse rotatorie. Le due viabilità saranno connesse mediante l'ausilio di 4 rampe uni-direzioni di nuova realizzazione (due di uscita e due di entrata), collegate ad una grande rotatoria ubicata sotto il nuovo "Cavalcavia della Serenissima". Detta viabilità consentirà anche il collegamento alla SR11 Padana Superiore.

A completamento di quello che viene anche definito "Nodo di Camisano", il progetto di attraversamento della città di Vicenza, prevede la realizzazione di un collegamento diretto fra la SR11 Padana Superiore e via Martiri delle Foibe, oggi assente; questo percorso consentirà a chi percorre via Martiri del Foibe di avere un collegamento diretto con tutte le direttrici presenti nella zona sud di Vicenza (autostrada, tangenziale e S.R.11), senza dover necessariamente transitare per la zona posta a nord dei binari.

6.2.5 OPERE IDRAULICHE: CASSA DI ESPANSIONE SUL TORRENTE ONTE

La cassa di espansione sul Torrente Onte (bacino del F. Retrone) è prevista come opera di compensazione e mitigazione delle opere ferroviarie e accessorie del 'Lotto Funzionale 2.

La configurazione di progetto è coerente con il progetto preliminare della Regione (cassa in linea, quota di massima regolazione, quota di massimo invaso, quote delle arginature, aree di scavo, etc...) così come prescritto dal CIPE al punto n°40 della Delibera n 64 del 26/11/2020, con alcune modifiche/integrazioni legate/volte a:

- aggiornare l'idrologia di riferimento con quella ufficiale del Distretto Alpi Orientali per identificare, nel fascio di onde, quella massimizzante il volume e/o la portata agli scarichi;
- risolvere le criticità residue evidenziate nelle prescrizioni della VIA regionale (i massimi livelli in cassa rigurgitavano i livelli della frazione di Val di Molino);
- utilizzare nella progettazione rilievi topografici aggiornati delle aree e dei corsi d'acqua;
- studiare con modello 2D-1D le condizioni di allagabilità delle aree agricole nella valle del T. Onte, periodicamente soggetta ad allagamenti e quindi già oggi un'area di espansione naturale delle piene;
- studiare con modello 2D-1D le condizioni di allagabilità della configurazione del progetto preliminare della RV e in particolare l'efficacia idraulica di un mero abbassamento (scavo) del piano campagna sui colmi di piena dei massimi eventi attesi;
- introdurre alcune modifiche geometriche ai contorni morfologici (arginelli e scavi) dopo i risultati dello studio idraulico 2D-1D (per esempio, nel progetto preliminare il dimensionamento della cassa avveniva con ipotesi di livelli orizzontali in cassa quando in una cassa in linea di forma allungata e con scarichi non presidiati i livelli massimi sono dinamici e crescenti verso monte, etc...);
- migliorare le condizioni di scarico della frazione di Val di Molino nel T. Onte (tramite il Fosso Brenta);
- recepire la prescrizione CIPE n°67 per l'adeguamento di Via Vigo (rialzo strada a quota argini con contestuale rifacimento del ponte sul T. Onte) per ovviare alle frequenti tracimazioni sopra la strada stessa;

Gli approfondimenti hanno condotto a progettare un'opera/area compatibile con l'attuale uso del territorio in cui si colloca (un'opera che fa sì che il territorio in cui si colloca si allaghi un po' di più e un po' più a lungo di quanto già oggi succede) e in grado di laminare per l'evento PAI di riferimento più gravoso (evento Tr=100 anni, durata di pioggia 24 ore, precipitazione di tipo 'M2' con intensità linearmente crescente) un volume di circa 660'000 m³, di poco superiore a quello indicato nella delibera CIPE e in grado di compensare le riduzioni di volume di allagamento diretto da parte del Retrone per effetto dei nuovi rilevati della linea AV/AC.

Per recepire la prescrizione n°67 della Delibera CIPE n°64 del 26/11/2020 si prevede l'adeguamento di Via Vigo attraverso il rialzo della sede stradale che attraversa la valle da Via Valle (S.P. n°35) a Via Gavasso/Via Valgrossa con il contestuale rifacimento del ponte sul T. Onte.

La cassa di espansione occupa un'ampia striscia di terreno di conformazione quasi rettangolare avente lunghezza 1700 m e larghezza compresa tra i 220 (a nord) e i 440 m (a sud), estesa per una superficie totale di circa 58.4 ha che prevede una prima zona, a nord, non scavata, di circa 34.5 ha e una seconda zona, a sud, scavata per un'altezza media di 70÷80 cm rispetto al piano campagna attuale, di circa 23.3 ha. In particolare la zona sud è costituita da due sottozone, una più estesa in sinistra idraulica del Torrente Onte di circa 20.0 ha e una più modesta in destra idraulica di circa 3.3 ha. All'interno della zona sud sono presenti inoltre 3 piccole aree non oggetto di scavo, per un totale di 0.6 ha, che si è deciso di mantenere per consentire alle poche alberature esistenti in area cassa di non venire abbattute.

Complessivamente la sottozona in sinistra Onte comporta uno scavo di circa 137 900 m³ di terreno, mentre in destra risulta essere di circa 27 800 m³, ai quali va aggiunto lo scotico del piano campagna attuale, per uno spessore di

circa 30 cm, di volume rispettivamente pari a 60 000 mc³ e 9 900 m³, che viene temporaneamente accantonato durante la fase di scavo della cassa e successivamente ripristinato tramite stesa uniforme per lo stesso spessore. Tale operazione è necessaria per la conservazione dello strato vegetale attivo.

Il volume massimo invasato, come indicato sopra, per un evento caratterizzato da tempo di ritorno 100 anni e durata di pioggia 24 ore è pari a circa 660.000 m³.

Lo schema di cassa "in linea" è stato adottato in accordo con la citata prescrizione CIPE e alla fine è quello che minimizza le opere civili (un unico manufatto di regolazione/scarico, con un minore impatto delle opere sull'ambiente). Il funzionamento della cassa viene permesso mediante la realizzazione di un unico manufatto di regolazione in calcestruzzo, posizionato in senso trasversale al corso d'acqua, a ridosso di Via Vigo, che funge anche come primo manufatto di scarico per lo svuotamento della cassa, nonché da sfioro di troppo pieno per garantire la sicurezza dell'intera opera anche in caso di fenomeni meteorici di eccezionale intensità o di ostruzione accidentale di una delle luci di fondo e tali da comportare l'esaurimento della capacità di invaso della cassa.

Le altre opere necessarie alla sua realizzazione sono costituite da arginature di contenimento delle acque, da due manufatti di scarico secondari per lo svuotamento delle sottozone scavate in sinistra e destra idraulica del T. Onte e da interventi secondari per l'adeguamento di attraversamenti stradali, viabilità, rete di drenaggio secondaria.

6.2.6 NUOVA LINEA TPL

Nell'ambito del riassetto della rete viaria comunale determinato dalla realizzazione della nuova linea AV/AC in un territorio urbanizzato e dalla introduzione di una nuova fermata AV in città, il presente progetto propone interventi sulla viabilità cittadina e sulle modalità di interscambio orientati a favorire nel tempo il passaggio a un sistema di mobilità sostenibile, a livello provinciale e cittadino, con la graduale riduzione dell'utilizzo dell'auto privata in favore dell'uso del mezzo pubblico, su ferro e su gomma.

In tal senso, la nuova linea TPL che 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.

La nuova linea di TPL misura poco meno di 12 km ed è attrezzata con bus elettrici lungo la direttrice Est-Ovest; il percorso, si sviluppa prevalentemente su sede esistente e solo ad est, in zona Camisano, su nuova sede.

Il movimento dei bus, lungo 18 m, viene reso prioritario rispetto a quello degli altri veicoli, attraverso la luce verde degli impianti semaforici posti ad ogni intersezione. In particolare viene curato che la larghezza della corsia consenta l'iscrizione dell'ingombro del veicolo in curva.

La linea collega aree urbane fortemente abitate (viali San Lazzaro, Verona, San Felice, Roma, Milano, Venezia, Risorgimento Nazionale, Margherita, Padova, Pace e Camisano) nonché generatori puntuali importanti come la Fiera, l'omonima nuova fermata AV, la stazione ferroviaria di Viale Roma, il Nuovo Tribunale e l'Università. Tale linea servirà anche due nuove aree di sviluppo insediativo: l'area ex Noaro e l'area ex Enel.

I capolinea, attrezzati con parcheggi di interscambio, rappresentano i terminali anche dell'area cittadina, posti a nord rispettivamente del casello di Vicenza ovest e di quello di Vicenza est. Il capolinea Ovest è posto in zona Ponte Alto,



Linea AV/AC VERONA – PADOVA

LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

Titolo:

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO
IN1K20DI2RGMA0000001

REV.
B

Pag
22 di 50

in prossimità della fermata AV Fiera; il capolinea Est, ubicato lungo viale Leonardo da Vinci/Zamenhof , interessa un'area di proprietà comunale.

La linea è attrezzata con diciotto fermate quasi ovunque contrapposte; la distanza media le fermate è dell'ordine di cinquecento metri; negli orari di punta è prevista una frequenza massima di un bus ogni 7 minuti.

Il disegno della linea nella sua configurazione del PP2017 è stato oggetto di approfondimento nella progettazione definitiva.

Si rimanda alle relazioni specifiche degli interventi, per una descrizione di maggior dettaglio.

7 CANTIERIZZAZIONE

7.1 TIPOLOGIE DEI SITI DI CANTIERE

Come si evince dall'analisi degli elaborati progettuali denominati "Planimetria aree di cantiere, pista lungolinea e accesso ai cantieri", sono state localizzate lungo la linea di progetto cinque tipologie di cantiere:

- Campi Base;
- Cantieri Industriali;
- Cantieri Operativi;
- Cantieri d'Armamento;
- Cantieri Tecnologici.
- Aree di stoccaggio

7.1.1 I CAMPI BASE (SIGLA CB)

Il progetto prevede l'impianto di un Campo Base; detto cantiere avrà durata pari al tempo necessario previsto per la realizzazione completa del 2° LF.

Nel cantiere base saranno ubicate tutte le strutture necessarie per le attività di direzione, gestione amministrativa e di responsabilità del controllo qualità del tratto costruttivo, denominate "Sede Impresa"; inoltre saranno previsti uffici per il personale della Direzione Lavori e dell'Alta Sorveglianza.

Il Campo Base, oltre alla "Sede Impresa", potrà ospitare strutture atte ad accogliere la:

- "Sede Consorzio" necessaria alla direzione, gestione e controllo dell'intero 2° LF.

In termini di "Servizi e alloggi per il personale" ogni campo Base dovrà prevedere:

- Laboratori per la verifica tempestiva della qualità dei materiali;
- Mensa;
- Club e formazione professionale;
- Dormitori impiegati;
- Dormitori operai;
- Spogliatoi e servizi campo sportivo;
- Campo sportivo polivalente;
- Area raccolta rifiuti differenziata;
- Prefabbricato topografia;
- Casermaggio/Lavanderia;

In termini di "Servizi generali", ogni campo Base dovrà prevedere:

- Infermeria;
- Guardiania;
- Cabina elettrica;
- Gruppo elettrogeno;
- Accumulo e rilancio rete idropotabile;

- Accumulo e rilancio rete irrigazione;
- Accumulo e rilancio rete antincendio;
- Pozzo;
- Depurazione acqua;
- Parcheggi;

L'ubicazione del campo base, ad ovest della città di Vicenza, consente di raggiungere facilmente tutte le aree di cantiere, sia quelle per la costruzione della linea AC/AV, che quelle per la realizzazione del nodo di Via Camisano. I baraccamenti dove verranno alloggiati gli uffici e i locali di servizio sono prevalentemente del tipo prefabbricato con pannelli metallici e sono dotati di condizionamento sia estivo che invernale. Gli edifici avranno le dotazioni derivanti dalla valutazione del rischio in base ai diversi carichi di incendio previsti. Ciascun cantiere è dotato di un impianto specifico per il trattamento delle acque reflue. I piazzali interni al cantiere sono inoltre provvisti di idonea pavimentazione e di sistema di raccolta, trattamento e smaltimento delle acque di pioggia. L'approvvigionamento dell'acqua potabile e di servizio si otterrà mediante allacciamento alla rete idrica locale; ove ciò non fosse possibile si ricorrerà a sistemi alternativi quali lo scavo di pozzi.

7.1.2 I CANTIERI INDUSTRIALI (SIGLA CI)

I cantieri industriali, ubicati in prossimità delle opere d'arte principali per le quali è previsto un tempo di realizzazione abbastanza esteso, sono direttamente al servizio della produzione e quindi attrezzati con installazioni per lo svolgimento di attività lavorative. I cantieri industriali raggrupperanno principalmente le attività dell'impresa ed avranno durata almeno pari a quella relativa alla realizzazione delle opere d'arte principali alle quali sono connessi, successivamente potranno essere impiegati come area di deposito e d'appoggio anche per le attività di armamento e delle tecnologie.

In termini di "Alloggi personale e servizi", saranno presenti all'interno di quest'area:

- Uffici distaccati per Impresa / D.L. / Segreteria / Riunioni;
- Infermeria;
- Spogliatoi;
- Servizi igienici;
- Laboratorio provini;

In termini di "Servizi generali", saranno presenti all'interno di quest'area:

- Guardiania;
- Parcheggio personale / visitatori;
- Parcheggio mezzi di cantiere;

In termini di "Servizi agli impianti", saranno presenti all'interno di quest'area:

- Officina per la riparazione delle attrezzature/macchine di cantiere;
- Magazzino;
- Zona rifiuti;

- Locali tecnici;
- Area deposito oli e bombole;
- Area lavaggio e manutenzione mezzi;
- Lavaggio ruote;
- Area pesa;
- Magazzino generale;
- Area rifornimento mezzi;

In termini di “Aree stoccaggio e impianti”, saranno presenti all’interno di quest’area:

- Area stoccaggio materiali di scavo con bentonite;
- Area stoccaggio materiali per la costruzione della Linea;
- Impianto di betonaggio (previsto nel Cl.02) ;
- Impianto di prefabbricazione (eventuale)

Relativamente al Cantiere Cl.02 saranno presenti all’interno di quest’area un’area riservata al deposito ballast ed un’area riservata al deposito delle traverse, a supporto del cantiere di armamento (CA.01)

7.1.3 I CANTIERI OPERATIVI (SIGLA CO)

I cantieri Operativi, ubicati in prossimità delle opere d’arte principali, sono direttamente al servizio della produzione e quindi attrezzati con installazioni per lo svolgimento di attività lavorative; tali aree sono state adeguatamente dimensionate ed attrezzate ai fini della costruibilità dell’opera in questione. In termini di “Alloggi personale e servizi”, saranno presenti all’interno di quest’area:

- Uffici distaccati per Impresa / D.L. / Segreteria / Riunioni;
- Spogliatoi e servizi;

In termini di “Servizi generali”, saranno presenti all’interno di quest’area:

- Guardiania;
- Parcheggio personale / visitatori;
- Parcheggio mezzi di cantiere;

In termini di “Servizi agli impianti”, saranno presenti all’interno di quest’area:

- Lavaggio ruote;
- Area pesa (ove possibile) ;
- Magazzino ;

In termini di “Aree stoccaggio e impianti”, saranno presenti all’interno di quest’area:

- Area stoccaggio materiali di scavo con bentonite;
- Area stoccaggio materiali per la costruzione della Linea;
- Area stoccaggio terre (eventuale).

7.1.4 I CANTIERI DI ARMAMENTO (SIGLA CA)

Per i lavori di armamento della futura tratta AV/AC sono stati previsti cantieri di armamento consistenti in aree per lo stoccaggio del ballast ferroviario e in idonee aree attrezzate con binari provvisori per l'approvvigionamento e la movimentazione di traverse, rotaie, ecc.. I criteri per l'individuazione di tali aree sono stati quelli di adiacenza alla linea storica, per il trasporto del materiale su ferro, in prossimità di idonee vie di comunicazione per il trasporto su gomma dei materiali da impiegare nella realizzazione dell'opera e di posizionamento confacente alla realizzazione delle opere stesse.

Una delle due aree di cantiere è stata individuata a sud della Stazione di Vicenza, in zone di pertinenza della Stazione stessa, già in fase preliminare. Tuttavia, l'area individuata è di dimensioni estremamente contenute ed insufficienti per l'armamento di progetto, tenendo conto della necessità di mantenere sempre attivi i binari della linea merci presenti. Oltre a ciò, in una fase del cantiere, tale area dovrà essere impiegata per la realizzazione del sottopassaggio della stazione, limitando ulteriormente la fruibilità di tale area.

Pertanto è stata individuata una seconda area di cantiere in corrispondenza del cantiere industriale CI.02 (Cantiere Industriale via Maganza – ex AT 02), ed una terza area di cantiere in corrispondenza del cantiere di armamento denominato "CA 4.4 – Cantiere di armamento Guà" a servizio del 1° Lotto Funzionale "Verona-Bivio Vicenza". In fase esecutiva si verificherà a disponibilità effettiva della terza area in modo del tutto analogo a quanto previsto per il 1° Lotto Funzionale, ma con un aumento dei tempi di utilizzo fino al completamento del 2° Lotto Funzionale.

In termini di "Alloggi personale e servizi", saranno presenti all'interno di quest'area:

- Uffici distaccati per Impresa / D.L. ;
- Spogliatoi e servizi igienici;

In termini di "Servizi generali", saranno presenti all'interno di quest'area:

- Guardiania;
- Parcheggio personale/visitatori;

In termini di "Servizi agli impianti", saranno presenti all'interno di quest'area:

- Lavaggio ruote;
- Magazzino;

In termini di "Aree di stoccaggio"

- Area riservata al trasporto di binari;
- Area riservata al deposito mezzi;
- Area riservata al deposito traverse;
- Area riservata al deposito ballast.

Il cantiere di Armamento sarà collegato con apposito tronchino di collegamento sia alla linea storica, per il necessario approvvigionamento dei materiali che saranno trasportati su ferro, sia alla nuova linea AV per la realizzazione dell'armamento dell'intero 2° LF, che anche alla linea merci per i necessari adeguamenti.

Gli allacci alle linee avverranno per mezzo di appositi scambi e/o comunicazioni così come riportati negli elaborati.

7.1.5 I CANTIERI TECNOLOGICI (SIGLA CT)

Per i lavori di installazione della parte impiantistica della futura tratta AC sono stati previsti cantieri tecnologici consistenti in aree per lo stoccaggio dei materiali con binari provvisori per la relativa movimentazione. Anche in questo caso i criteri per l'individuazione di tali aree sono stati quelli di adiacenza alla linea storica, allo scopo di avere un posizionamento confacente alla realizzazione delle opere. Entrando nel merito è stato previsto di utilizzare le aree adiacenti al cantiere di armamento denominato "CA 4.4 – Cantiere di armamento Guà" a servizio del 1° Lotto Funzionale "Verona-Bivio Vicenza". In termini progettuali si prevede un utilizzo dell'area in modo del tutto analogo a quanto previsto per il 1° Lotto Funzionale, ma con un aumento dei tempi di utilizzo fino al completamento del 2° Lotto funzionale.

In termini di "Alloggi personale e servizi", saranno presenti all'interno di quest'area:

- Uffici distaccati per Impresa / D.L. ;

In termini di "Servizi generali", saranno presenti all'interno di quest'area:

- Guardiania;
- Parcheggio personale/visitatori;
- Parcheggio mezzi di cantiere.

In termini di "Servizi agli impianti", saranno presenti all'interno di quest'area:

- Lavaggio ruote;
- Area pesa;
- Magazzino;
- Area stoccaggio impianti;
- Area stoccaggio materiali linea elettrica.

Per un'analisi più dettagliata di tali cantieri si rimanda alla relazione "Piano di Cantierizzazione Tecnologie".

7.1.6 AREE DI STOCCAGGIO (AS)

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.

La pavimentazione delle aree verrà predisposta in funzione della tipologia di materiali che esse dovranno contenere.

7.1.7 AREE TECNICHE (SIGLA AT): CANTIERI DI SUPPORTO ALLA COSTRUZIONE DI OPERE PUNTUALI

Per la realizzazione delle singole opere puntuali presenti lungo la linea da un punto di vista logistico ci si appoggerà alle aree di cantiere principali sopra indicate e previste per la costruzione della linea in progetto, mentre da un punto di vista esclusivamente costruttivo della singola opera puntuale, si prevede l'uso di aree di lavoro più limitate e necessarie alla sola costruzione di tali opere puntuali. Queste aree, denominate appunto aree tecniche, saranno

posizionate all'interno delle aree già rese disponibili per la costruzione della linea vera e propria evitando così la necessità di ulteriori occupazioni temporanee di terreni.

Le aree tecniche verranno posizionate nell'immediata prossimità dell'opera puntuale da realizzare, la superficie così come il dimensionamento di tali piccoli cantieri, potranno essere definite in modo puntuale nella progettazione esecutiva. In ogni caso tali aree tecniche saranno comunque delimitate da una adeguata recinzione, si prevede la presenza di wc chimico per il fabbisogno dei lavoratori e, se necessario, in funzione delle caratteristiche dell'opera da realizzare, di un piccolo prefabbricato quale appoggio per l'assistente alle opere con annesso locale per il ricovero di attrezzature e lo spogliatoio per i lavoratori, tali apprestamenti sono ampiamente descritti nel Piano di Sicurezza e Coordinamento cui si rimanda per un puntuale riscontro sia per gli aspetti funzionali sia per gli aspetti economici.

In funzione dell'importanza delle opere da realizzare, le aree tecniche potranno avere illuminazione notturna e sistema di videosorveglianza Wi-Fi con controllo a distanza (esistono oggi sistemi di controllo remoto fino a 10 km di distanza).

Rispetto a quanto previsto nel Progetto Preliminare, alcune aree, necessarie per la realizzazione delle opere principali, sono già state già individuate.

Per l'individuazione, l'ubicazione e il dimensionamento in modo più compiuto di ulteriori aree, si rimanda alla fase di progettazione esecutiva, anche tenendo conto delle fasi costruttive delle opere puntuali stesse.

7.2 Analisi della sensibilità ambientale (aree di attività, cantieri fissi)

7.2.1 Cantieri fissi

Per la realizzazione del 2° LF, si prevede complessivamente l'impianto di n°22 cantieri, così suddivisi:

- 1 Cantiere Base
- Cantieri Industriali;
- 8 Cantieri Operativi;
- 2 Cantieri di Armamento;
- 1 Cantiere Tecnologico.
- 4 Aree tecniche;
- 2 Aree di stoccaggio

La localizzazione delle aree di cantiere e della viabilità di accesso alle stesse è illustrata nelle planimetrie IN1K20DI2ASCA000X001A-002A-003.

CANTIERE	DENOMINAZIONE	PROGR	SUP. tot (mq)	STOCCAGGIO FANGHI	STOCCAGGIO TERRE/VEGETALE	IMPIANTO BETONAGGIO	IMPIANTO PREFABBR.	STOCCAGGIO MATERIALI
CB.02	Campo Base Vicenza Ovest	44+000	23.045					
CI.01	Cant Industriale v.le Roma	48+700	2.350	X				

CANTIERE	DENOMINAZIONE	PROGR	SUP. tot (mq)	STOCCAGGIO FANGHI	STOCCAGGIO TERRE/VEGETALE	IMPIANTO BETONAGGIO	IMPIANTO PREFABBR.	STOCCAGGIO MATERIALI
CI.02	Cant Industriale via Maganza Impianto di Betonaggio	48+500	13.950	X		X		X
CI.03	Cantiere industriale OGR	47+600	11.320	X				X
CI.04	Cantiere industriale Camisano	53+154	4.630	X				X
CO.01	Cant Operativo Camisano	53+154	16.300					X
CO.02	Cant Operativo v.le Roma	48+700	1.155		X			X
CO.03	Cant Operativo v.le del Sole	46+505	10.438					X
CO.04	Cant Operativo v.le degli Scaligeri	46+550	14.000					X
CO.05	Cant Operativo Retrone	44+500	9.000					X
CO.06	Cant Operativo via Olmo	45+425	5.785					X
CO.07	Cant Operativo via del Commercio	45+350	2.980					X
CO.08	Cant Operativo v.le Serenissima	53+154	23.000					X
CA.01	Cant Armamento v.le Roma	48+250	11.685					X
CA.04.4	Cant Armamento Guà	34+975	99.470					X
AT.04	Area tecnica Retrone est	45+000	2.500	X				X
AT.05	Area tecnica Retrone nord	44+430	2.685	X				X
AT.06	Area tecnica Via Oreficeria	46+200	2.630	X				X
AT.06	Area tecnica Str. Della Ca' Impenta	53+154	1.219	X				X
AS.01	Area Stoccaggio Camisano	53+154	28.630		X			X
AS.02	Area Stoccaggio Altavilla	43+800	31.520		X			X

8 L'APPROCCIO METODOLOGICO ALL'IDENTIFICAZIONE DEI PUNTI DI MONITORAGGIO

Una volta identificata la sensibilità delle aree in base agli esiti SIA (Studio di Impatto Ambientale) ed alle prescrizioni/raccomandazioni riportate nella delibera CIPE n. 64/2020, sono stati valutati gli impatti attraverso l'assegnazione di un giudizio di impatto formalizzato basato su 2 parametri: il livello di pressione ambientale e la sensibilità.

Il livello di pressione ambientale definisce l'entità dell'alterazione attesa dello stato della componente, commisurata alla probabilità che si verifichi l'evento/azione progettuale scatenante ed alla durata/reversibilità della perturbazione. Tale parametro viene complessivamente assegnato sulla base di 3 sotto-parametri:

- *magnitudo potenziale* (M): è la misura o la dimensione massima dell'alterazione dello stato della componente attesa come conseguenza dell'azione di un determinato fattore di pressione indotto dagli interventi di progetto sul territorio;
- *probabilità* (P): è la probabilità stimata associata all'evento che produce un determinato fattore di pressione;
- *reversibilità* (R): esprime il tempo necessario al recupero ed al ripristino delle condizioni ante opera da parte del sistema ambientale.

Quindi per ogni componente ambientale gli specialisti hanno definito per l'area di studio in esame la sensibilità e valutato gli impatti secondo i parametri sopra elencati, arrivando a definire il livello dell'impatto ambientale.

Tali impatti, per ogni componente, sono stati rappresentati nelle carte (Analisi e valutazione degli impatti cumulativi) che individuano gli ambiti di impatto relativi sia all'infrastruttura che alla cantierizzazione dell'opera.

Identificate le aree di impatto si è proceduto alla valutazione della necessità e della possibilità di monitorare quell'area; successivamente tutte le aree individuate sono state oggetto di specifico sopralluogo definendo specificatamente le attività e i parametri/matrici oggetto di monitoraggio. Il dettaglio di tali valutazioni è stato riportato nei singoli capitoli specialistici del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA).

I dettagli relativi alla identificazione dei punti di monitoraggio e alla scelta dei parametri da monitorare sono contenuti all'interno delle singole relazioni così come individuate in premessa.

Tutti i punti di monitoraggio sono stati identificati attraverso un sistema di codifica univoco che consentirà il trattamento dei dati di rilievo attraverso il SIGMAP. Il codice identificativo dei punti di monitoraggio viene riportato nelle planimetrie relative alle singole componenti ambientali. Di seguito si riportano le tabelle che descrivono il sistema di codifica utilizzato.

Il codice è composto da una stringa di 13 caratteri (10 caratteri separati da 3 trattini) così organizzati:

- Nome componente - Metodica (XX) - Comune (YY) - n° (ZZZ)

Per quanto riguarda le componenti ambientali le codifiche sono le seguenti:

Componenti	CODICE
Atmosfera	ATM
Rumore	RUM
Vibrazioni	VIB
Vegetazione e Flora	VEF

Componenti	CODICE
Fauna	FAU
Ecosistemi	ECS*
Paesaggio	PAE
Acque superficiali	ASU
Acque sotterranee	ASO
Suolo e Sottosuolo	SUO

* Non si prevede di effettuare campionamenti specifici, ma di utilizzare i dati derivanti dalle analisi sulle componenti floristiche, vegetazionali e faunistiche.

Di seguito si riporta l'elenco delle metodiche di monitoraggio e dei corrispettivi codici.

METODICA		CODICE (XX)
ATMOSFERA	Inquinanti da traffico	M1
	Particolato, IPA, metalli	M2
RUMORE	Misure fonometriche sorgente di traffico ferroviario	FER
	Misure fonometriche sorgente di traffico veicolare lungo le nuove viabilità	TR
	Misure fonometriche in ambiente esterno e interno verso i cantieri e/o le lavorazioni che saranno posti in essere per la costruzione della nuova linea AV compresi gli impatti indotti dal traffico di cantiere.	CF
VIBRAZIONI	Fenomeno vibrazionale indotto dalle attività di cantiere in termini di disturbo alle persone.	CF
	Fenomeno vibrazionale indotto dal transito dei mezzi di cantiere in termini di disturbo alle persone.	TR
VEGETAZIONE E FLORA	Censimento floristico	CF
	Rilievo fitosociologico acquatico	RFA
	Metodo dei transetti dinamici	TD
	Rilievo delle specie infestanti	RI
	Verifica delle mitigazioni ambientali	VM
FAUNA	Avifauna	01
	Anfibi	02
	Rettili	03
	Chiroterri	04
	Lepidotteri	05
	Pesci	06
	Mesoteriofauna	08
PAESAGGIO	Ripresa Fotografica	RF
ACQUE SUPERFICIALI	Analisi in situ e analisi di laboratorio	OC
ACQUE SOTTERRANEE	Piezometri - Analisi in situ e analisi di laboratorio	VA
	Sorgenti/Risorgive - Analisi in situ e analisi di laboratorio	SO
SUOLO E SOTTOSUOLO	Sopralluoghi con osservazioni in campo	SL
	Esecuzione di profili pedologici con prelievo di terreno ai fini della determinazione in laboratorio di parametri pedologici, fisico-chimici e agronomico-ambientali	PR

Titolo:

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO
IN1K20DI2RGMA0000001

REV.
B

Pag
32 di 50

METODICA		CODICE (XX)
	Esecuzione di trivellate ai fini dell'analisi della variabilità dei caratteri del suolo	TR
	Monitoraggio aree di stoccaggio materiale e dune provvisorie	DU

COMUNE	CODICE (YY)
Vicenza	VI
Creazzo	CR
Sovizzo	SO
Altavilla Vicentina	AV
Torri di Quartesolo	TQ

Si riporta schema sintetico del codice dei punti del Piano di Monitoraggio Ambientale.

Codice stazione	CAMPI			
	Componente	Metodica	Codice Comune	Prog. Stazione
ASU-OC-XX-001	ASU	OC = Analisi in situ e analisi di laboratorio	XX	001

Tab. 8-1: *Descrizione del sistema di codifica*

9 IL SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE

9.1 LE FINALITA' GENERALI DEL SISTEMA DEL GESTIONE AMBIENTALE

Il Sistema di Gestione Ambientale fornisce i mezzi per identificare eventuali responsabilità e predisporre le opportune azioni correttive, col fine di ridurre l'impatto delle attività produttive e nell'ottica del miglioramento continuo. Pertanto, l'adozione di un Sistema di gestione Ambientale, ha lo scopo di:

- dotare il Contraente Generale e le imprese coinvolte nella predisposizione dell'opera, di un supporto tecnico in termini di identificazione e risoluzione dei fattori di rischio per l'ambiente connessi alle lavorazioni;
- delineare e fornire gli obiettivi ed i traguardi per operare nel rispetto dell'ambiente;
- prevenire, ridurre/contenere o eliminare gli impatti nell'ottica del miglioramento continuo;
- ridurre gli sprechi di risorse/materiali;
- rispettare la normativa ambientale e ottemperare agli obblighi ed adempimenti amministrativi;
- rispettare gli accordi e gli impegni sottoscritti nella politica ambientale;
- creare maggiore consapevolezza delle sensibilità e problematiche ambientali nella struttura organizzativa preposta alla conduzione dei cantieri e nelle maestranze impegnate nelle lavorazioni;
- definire modalità di confronto/rapporto efficaci e trasparenti con gli Enti di controllo e le parti interessate in materia di gestione ambientale dei lavori;
- coordinare e supportare le attività di monitoraggio ambientale in modo tale da integrare efficacemente tale strumento nell'ambito della gestione dei lavori.

Il Sistema di Gestione Ambientale verrà applicato su tutti gli aspetti ambientali delle attività che il Contraente Generale può tenere sotto controllo e sui quali esso esercita un'influenza diretta. Fra tutti gli aspetti ambientali vengono determinati quelli che hanno o possono avere impatto significativo sull'ambiente e per essi il Contraente Generale prevede un piano di sorveglianza e misurazione.

Il controllo e la gestione ambientale, derivanti dall'applicazione del Sistema di Gestione Ambientale, hanno come ambito di applicazione tutte le lavorazioni, le fasi realizzative, gli impianti, le macchine, le aree, la viabilità ed i mezzi d'opera impiegati per la realizzazione dell'opera in esame.

In particolare, con riferimento agli aspetti ambientali legati ai lavori di realizzazione dell'infrastruttura, gli ambiti di applicazione del SGA sono intesi come di seguito:

- tutte le aree occupate permanentemente dall'opera infrastrutturale in oggetto anche precedentemente al loro coinvolgimento diretto dal fronte di avanzamento dei lavori;
- aree di cantiere fisse (base, operative, tecniche o di servizio);
- aree tecniche e piste di cantiere utilizzate per il transito dei mezzi d'opera e dei materiali;
- attività e lavorazioni specifiche sul fronte avanzamento lavori;
- aree di stoccaggio/deposito temporanee.

L'area complessivamente coinvolta è pertanto costituita dall'involuppo dell'impronta di tutte le infrastrutture che saranno realizzate sul territorio, delle aree di cantiere fisse, delle aree tecniche, delle piste di cantiere nonché dai fronti di avanzamento lavori e dalle aree di riqualificazione e di deposito finale.

9.1.1 LIVELLI DI RESPONSABILITA' PER L'ATTUAZIONE DEL SGA

Per l'attuazione del SGA, l'organizzazione si doterà di un organigramma in cui saranno ben identificati la struttura gerarchica delle risorse, i ruoli e i livelli di responsabilità.

Va sottolineato il fatto che, poiché l'organizzazione di cantiere prevede una ripartizione delle attività in programma tra le varie imprese incaricate, il riconoscimento univoco dei ruoli e delle responsabilità, nell'ambito delle suddette imprese, e la conseguente attribuzione di oneri, costituisce un elemento qualificante dell'impianto del SGA in quanto garantisce la corretta ed efficace gestione delle situazioni che si possono produrre in cantiere.

9.1.2 GESTIONE AMBIENTALE E MONITORAGGIO AMBIENTALE

Le attività di monitoraggio ambientale previste dal PMA perseguono, nell'ambito di areali definiti in relazione alle singole componenti ambientali, l'obiettivo di misurare e documentare l'evoluzione della situazione ambientale. Tali areali, in linea di principio, si pongono per definizione, all'esterno delle aree di cantiere propriamente dette. Se la sorgente di perturbazione dello stato ambientale è costituita dai cantieri e dalle lavorazioni, ambito su cui si esplica direttamente l'attuazione del sistema di autocontrollo, la verifica dell'efficacia dei sistemi e delle procedure poste in essere, il rilievo tempestivo di criticità e la necessità di predisporre eventuali azioni correttive in relazione all'analisi dell'evoluzione della situazione ambientale al contorno, sono compito delle attività di monitoraggio.

Il monitoraggio ambientale costituisce, pertanto, l'insieme delle attività di misurazione mediante le quali viene effettuata la verifica e la sorveglianza delle operazioni che possono avere un impatto ambientale significativo attraverso l'analisi delle potenziali alterazioni dello stato delle componenti ambientali.

Il SGA considera, pertanto, l'integrazione degli esiti e degli strumenti del monitoraggio ambientale nell'ambito delle proprie attività di verifica.

Tali riscontri anche una finalizzazione non secondaria in termini di importanza per SGA, infatti consentono di dare concretezza alle valutazioni degli indicatori di prestazioni fissati nell'ambito della Politica ambientale.

Pertanto, le attività di verifica previste dal SGA comprendono:

- *Audit di cantiere*: attività che consiste in ispezioni periodiche dei cantieri e delle aree operative con l'obiettivo di supportare i vari responsabili e operatori, preposti all'applicazione del SGA, nella conduzione delle attività di autocontrollo. L'Audit pone l'accento sugli obiettivi ed il rispetto dei requisiti definiti in sede di SGA dei cantieri.
- *Monitoraggio ambientale* che nell'effettuare le misure sullo stato delle componenti ambientali interferite, produce una documentazione dell'evoluzione della situazione ambientale all'esterno delle aree di cantiere.

I due strumenti, dal punto di vista della gestione ambientale e dell'autocontrollo dei cantieri, sono pertanto complementari.

9.2 PRESUPPOSTI PER L'ATTUAZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE

Delle varie attività che stanno alla base delle attività di controllo e verifica del SGA merita richiamare quanto costituisce l'aspetto chiave del sistema di autocontrollo su cui l'Organizzazione intende riporre grande attenzione.

Ci si riferisce alla concatenazione delle fasi che stanno alla base del controllo operativo, in particolare quando si è in presenza dell'insorgenza di situazioni di non conformità.

Le principali tipologie di non conformità che possono incorrere durante l'esercizio del cantiere sono riferibili alle seguenti situazioni:

- incidenti sulle lavorazioni, trasporto, movimentazione;
- situazioni realizzative/impiantistiche anomale, dovute anche ad imprevisti;
- mancato o non completo rispetto delle procedure (Procedure o Istruzioni operative);
- errori umani;
- segnalazioni da parti interessate.

Con l'attività sistematica e periodica di Audit si potrà garantire sia la tempestiva e sistematica segnalazione delle non conformità (che si traduce nella produzione della documentazione mediante appositi verbali e schede di Audit) sia la valutazione dell'idoneità delle misure correttive adottate.

Le azioni correttive intervengono per rimuovere gli effetti di una non corretta attuazione di una procedura e/o di una specifica azione; le azioni preventive, invece, intervengono sul sistema tecnico/gestionale per contenere l'insorgere di nuove non conformità.

Il continuo scambio informativo tra la struttura dell'Audit ambientale dei cantieri e le figure identificate nell'Organigramma delle responsabilità, oltre a consentire una maggiore calibrazione delle misure correttive in relazione alle criticità insorte, favorirà l'implementazione e il consolidamento delle azioni di tipo preventivo.

9.2.1 GESTIONE DELLE ANOMALIE E DI "ALERT"

Le situazioni ambientali anomale rispetto alle soglie di attenzione ed allarme relative ai parametri indicatori, emergeranno essenzialmente:

- Dai rilievi strumentali di campo, indagini ed osservazioni da parte di tecnici;
- Dai referti di laboratorio per singoli indicatori;
- Dalle elaborazioni ed analisi di sede per indici complessi.

In particolare, nel caso in cui dai rilievi strumentali di campo e/o dalle osservazioni da parte dei tecnici preposti al monitoraggio venga evidenziata una situazione anomala rispetto ai valori attesi sarà attivata immediatamente la procedura di seguito descritta.

La procedura prevista in questo caso è prima di tutto la ripetizione della misura per la conferma del dato anomalo. Successivamente sarà compilata immediatamente da parte del tecnico di campo unitamente al responsabile della componente in esame una apposita "SCHEDA RILIEVI ANOMALIE" in cui si specificheranno i seguenti dati:

- data del rilievo;
- parametri indicatori risultati superiori alle soglie di attenzione/allarme e/o osservazioni di situazioni ritenute non conformi alle attese;

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA	
	Titolo:	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO IN1K20DI2RGMA0000001	REV. B

- tipo di interferenza sul punto di monitoraggio;
- valutazione del potenziale rapporto causa-effetto con l'opera;
- azioni da intraprendere (approfondimenti, ripetizione misure o, nel caso di anomalia accertata, azioni da intraprendere).

Tale scheda sarà inviata al responsabile ambiente del CG al fine di porre in atto tutte le misure necessarie atte a rimuovere o contenere la problematica evidenziata. Successivamente saranno attuate tutte le misure necessarie per mitigare l'impatto e verificare le azioni correttive intraprese per evitare il ripetersi dell'azione che ha generato l'anomalia.

Le azioni susseguenti a tale fase (verifiche di efficacia) dipenderanno ovviamente dalla gravità o meno della situazione e saranno oggetto di eventuali piani di approfondimento e/o di intervento.

Anche la gestione dell'anomalia sarà gestita mediante il supporto del sistema informativo di monitoraggio ambientale (SIGMAP).

9.2.2 RESTITUZIONE DEI DATI E GESTIONE DOCUMENTALE

La documentazione principale di monitoraggio ambientale risulta la seguente:

- i dati di base, le ortofotocarte e la cartografia tematica (acquisita su webgis)
- il presente documento (PMA) con i relativi allegati cartografici;
- le Schede di misura, immagini e osservazioni di campo;
- i Certificati analitici del laboratorio;
- le Relazioni di fase AO;
- le Relazioni di fase CO;
- le Relazioni di fase PO;
- i Report anomalia: segnalazione, gestione e risoluzione.

I contenuti del PMA e tutti gli elaborati che ne scaturiranno saranno gestiti prioritariamente mediante il webgis al fine di contenere il consumo di carta e le esigenze di comunicazione; si potrà in tal modo limitare anche gli spostamenti fisici per riunioni e l'uso di strumenti di telecomunicazione.

REPORT DI FINE MISURA (RFM)

Nel corso di ciascun rilievo sarà compilata la scheda di misura con gli esiti dei campionamenti in situ e delle analisi di laboratorio. Nei fascicoli monografici di componente sono riportati gli esempi di tali schede.

REPORT DI ANTE OPERAM

Al fine di illustrare i risultati delle attività preliminari di acquisizione dati, dei sopralluoghi effettuati, delle campagne di misura compiute e delle elaborazioni, sarà redatta una relazione di fase di AO a conclusione delle attività di monitoraggio previste per tale fase.

Questo documento costituirà la base di confronto per le successive fasi di CO e PO. Il data base di ante-operam sarà integrato, a livello di sistema informativo, dalle informazioni pregresse, e in particolare, dalle cartografie tematiche redatte in sede SIA e/o di Studi di approfondimento di settore.

REPORT DI CORSO D'OPERA

In fase di corso d'opera è prevista l'emissione di report sintetici e periodici (semestrali) contenenti i dati di monitoraggio. Tali report saranno prodotti in semi-automatico mediante estrapolazione dal Sistema Informativo (SIGMAP) e consentiranno di seguire in modo costante l'andamento degli indicatori a fini operativi. La relazione annuale di corso d'opera presenterà viceversa un contenuto meno operativo e maggiormente valutativo e di rendiconto. In essa vi sarà il riepilogo dei risultati e delle azioni svolte nell'anno con una completa analisi degli indicatori.

La relazione annuale di corso d'opera comprenderà inoltre:

- il confronto con l'ante-opera;
- il confronto con l'anno precedente di corso d'opera.

Nella relazione annuale di CO potranno essere eventualmente individuate e proposte modifiche al PMA in termini di localizzazione dei punti, frequenza e modalità dei rilievi. Con l'avanzare della fase di corso d'opera potrebbe essere necessario rivalutare la frequenza e/o la localizzazione dei rilievi per ogni componente in relazione alle maggiori o minori criticità individuate sul territorio.

RELAZIONE DI POST OPERAM

La relazione finale di Post Operam costituirà il resoconto finale del monitoraggio per ogni componente analizzata in fase di esercizio e valuterà contestualmente gli effetti cumulativi derivati dalla fase di costruzione. La relazione di post-opera avrà inoltre lo scopo di prefigurare lo scenario dell'andamento degli indicatori nel tempo, tenuto conto delle necessità manutentive.

10 DESCRIZIONE DEL SISTEMA INFORMATIVO TERRITORIALE E INTERAZIONE CON SGA

Il Sistema Informativo Geografico (SIGMAP) costituirà per il progetto in esame un importante strumento di lavoro e consentirà essenzialmente di:

- supportare in ogni fase del monitoraggio ambientale i processi decisionali ed operativi che caratterizzano le varie attività (rilievi, programmazione e controllo, validazione, supporto alle decisioni, consultazione);
- rendere accessibili, in un'unica banca dati, tutte le informazioni di interesse territoriale ed ambientale relative all'opera di attraversamento e alle infrastrutture connesse; la banca dati costituisce inoltre il principale elemento di condivisione anche con dati e informazioni derivanti da quanto previsto per l'attuazione del sistema di gestione ambientale;
- facilitare l'accesso controllato a tali informazioni da parte del personale coinvolto a vario titolo nelle fasi di progettazione e costruzione dell'infrastruttura;
- supportare la committenza nell'elaborazione e messa a disposizione di informazioni di sintesi per il pubblico.

Tale Sistema Informativo erogato via web sarà a supporto della gestione e pubblicazione delle attività di Monitoraggio Ambientale (PMA) facenti parte del progetto Definitivo”.

10.1 GLI UTENTI DEL SIGMAP

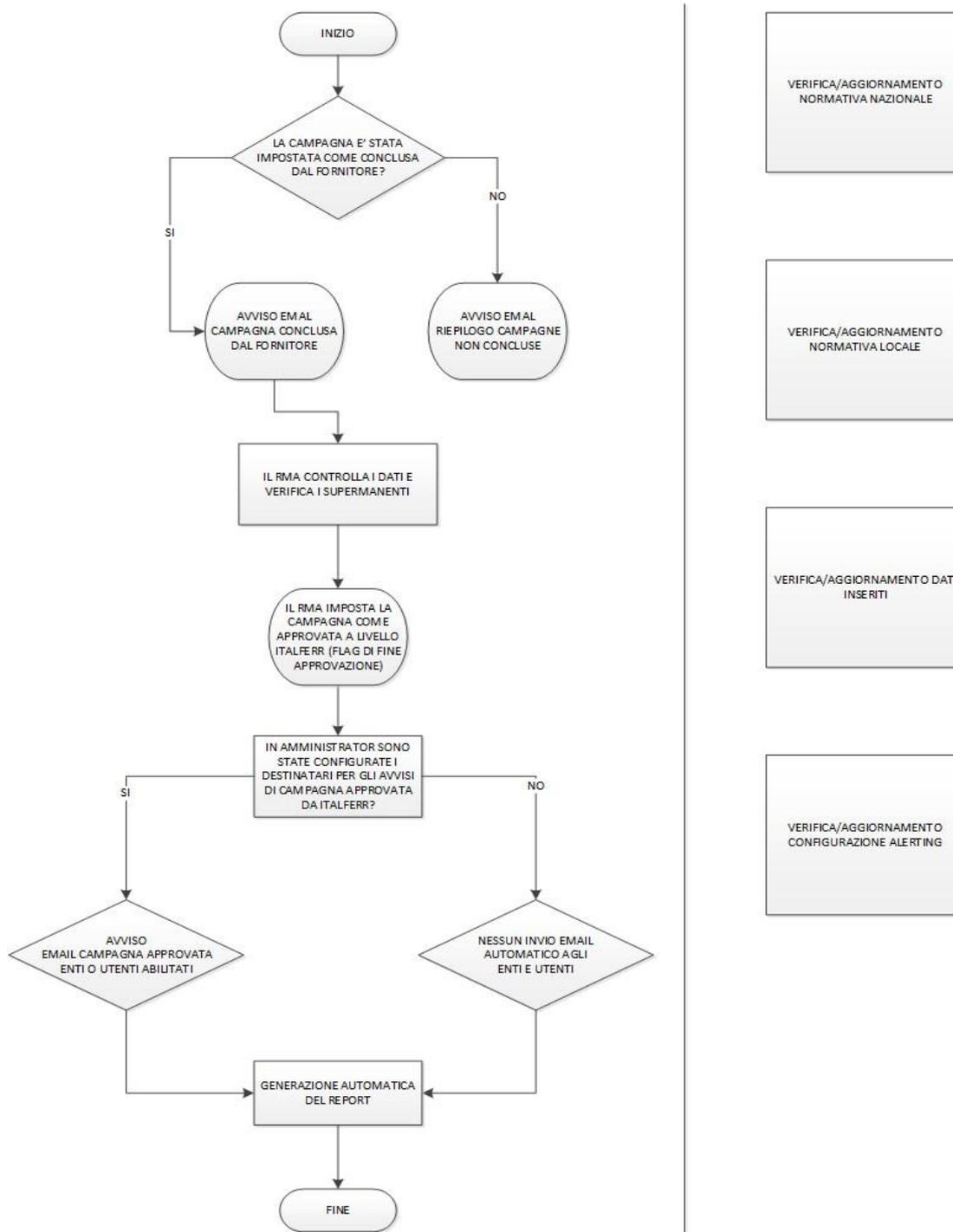
Ogni utente che vuole consultare/utilizzare il Sistema deve far richiesta all'amministratore del Sistema stesso per il rilascio delle credenziali di accesso.

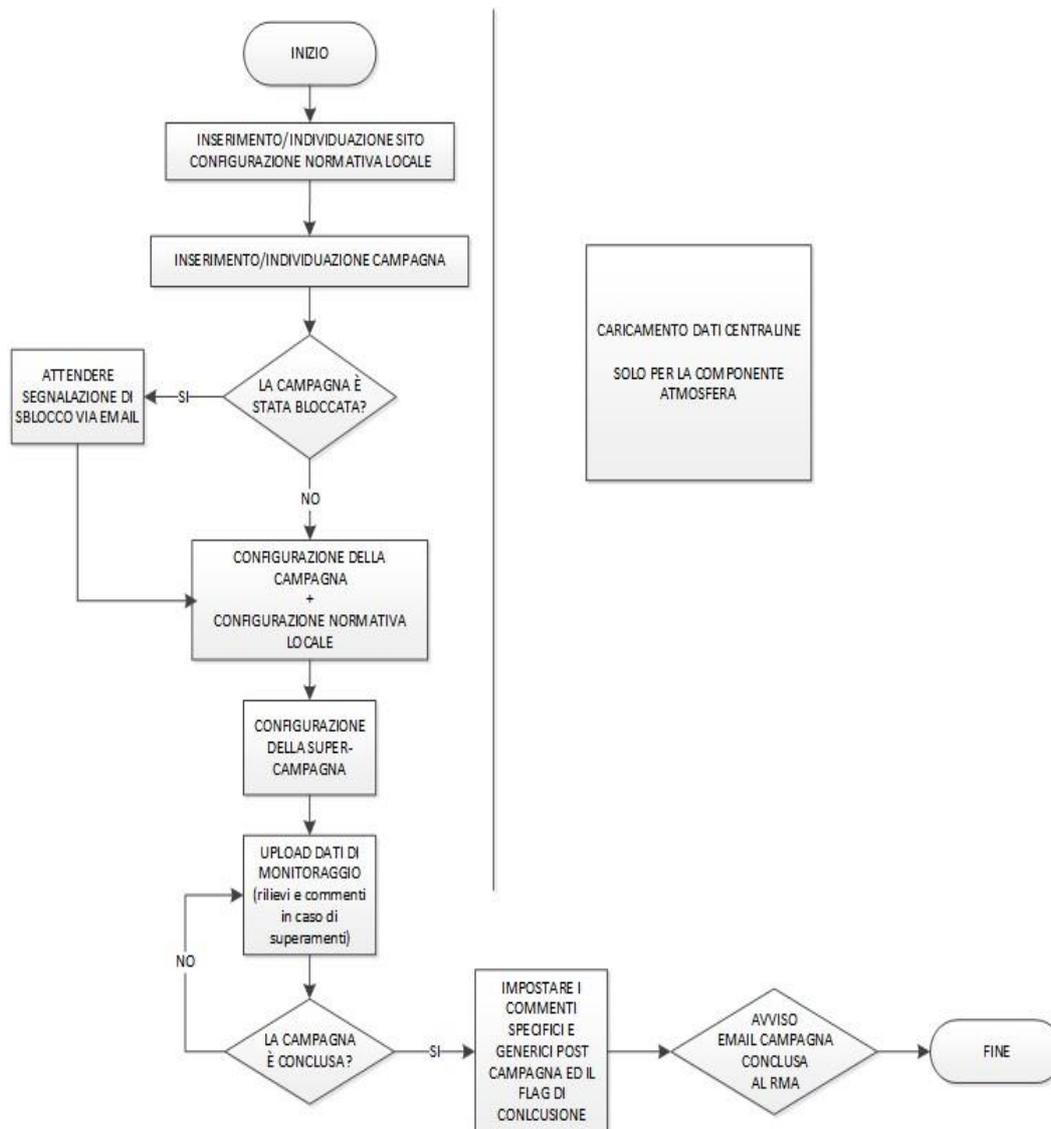
In SIGMAP esistono tre profili massimi riconosciuti in base alle loro ricorrenti attività, ma questo non impedisce al sistema di configurare profili che abbiano diritti /privilegi di Fornitore – Italferr/IricavDue – Ente:

- **FORNITORE:** è l'utente che costruisce l'informazione ed ha il compito di creare i siti, campagne e caricare le misure.
- **ITALFERR/IRICAVDUE:**
 - **Responsabile del monitoraggio della Tratta (RMA):** è l'utente che gestisce e controlla le informazioni inserite per ciascuna tratta ed ha privilegi di Approvazione.
 - **Visualizzatore:** utente con sola facoltà di consultazione dati.
- **ENTE:**
 - **Supporto tecnico:** utente che visualizza i dati approvati da Italferr/IricavDue e ha il compito di visualizzare e verificare i dati.
 - **Min. Transizione Ecologica/OA:** utente che visualizza i dati verificati dal Supporto tecnico e ha il compito di visualizzare e approvare i dati.
 - **Enti locali/regionali:** utenti che hanno facoltà di consultazione dati.

10.2 SCHEMI DI PROCESSO

Di seguito si riportano due diagrammi; il primo riassume le principali attività che il fornitore è tenuto ad eseguire in SIGMAP, il secondo indica le principali funzioni del RMA (Responsabile di Monitoraggio della Tratta: controlla i dati inseriti dai fornitori, gestisce la normativa nazionale e locale e approva le campagne).





10.3 FUNZIONALITA' DEL SISTEMA

10.3.1 INSERIMENTO/INDIVIDUAZIONE DEL SITO OGGETTO DEL MONITORAGGIO

Il sito di monitoraggio serve a localizzare geograficamente un'area in cui saranno eseguiti i rilievi. Serve dunque a dare una connotazione geografica ai rilievi.

La scheda d'inserimento/modifica del sito, il cui contenuto può variare a seconda della componente, presenta però alcuni campi base, dei quali i seguenti sono obbligatori:

Codice del sito;

Ubicazione del punto (viene riportato nei report standard);

Comune: comune in cui si trova il sito (all'atto del salvataggio di un'anagrafica viene controllata l'esistenza del Comune specificato, altrimenti il salvataggio viene bloccato. L'utente administrator ha a disposizione un tool per reperire l'elenco dei siti che hanno un comune non esistente collegato;

Coordinate: coordinate che identificano geograficamente l'ubicazione del sito. È obbligatorio inserire tali valori nel sistema di coordinate UTM fuso 32/33 N, datum WGS84 per fare in modo che il sito sia visibile anche su GIS.

Per poter eseguire l'upload dei dati è necessario quindi:

- Individuare il sito di monitoraggio su cui i rilievi saranno eseguiti;
- Creare un nuovo sito (se già non esistente), compilando i campi richiesti;
- Caricare almeno un'immagine (foto) del sito, tramite l'icona degli "Allegati". Il caricamento di immagini è ora limitato a file di dimensioni minori o uguali a 200KB.

10.3.2 INSERIMENTO/INDIVIDUAZIONE DI UNA CAMPAGNA DI MONITORAGGIO

Una campagna di monitoraggio, in SIGMAP, costituisce un contenitore d'informazioni dentro il quale sono caricate le misurazioni vere e proprie. L'anagrafica di una campagna serve dunque a specificare quando le misurazioni saranno eseguite, quali parametri saranno monitorati e altre informazioni; la campagna è dunque un passo necessario per definire l'ambiente in cui saranno caricate le misurazioni.

In SIGMAP una singola campagna è identificata da:

- Sito di monitoraggio a cui appartiene la campagna;
- Fase di monitoraggio;
- Codice della campagna.

In SIGMAP, inoltre, per descrivere il concetto di "campagna su più siti" è stato introdotto l'oggetto "Supercampagna" che permette di gestire al suo interno anche altre informazioni aggiuntive

Al momento della creazione della campagna andrà compilata una scheda inserendo i seguenti "Dati generali":

- Sito a cui appartiene la campagna;
- Fase di monitoraggio;
- Codice univoco per la campagna; tale codice è univoco solo se il codice del sito o della fase di monitoraggio non cambia, quindi al variare del sito o della fase, il codice della campagna può essere duplicato (supercampagna).
- Descrizione della campagna;
- Data d'inizio campagna;
- Data di fine campagna.

Dopo aver programmato la campagna, è necessario impostare i parametri che saranno monitorati ed i rilievi che saranno caricati a sistema.

È possibile inserire i parametri manualmente oppure importarli dalla configurazione di una campagna già impostata. Il collegamento dei parametri alla campagna è una procedura per definire cosa sarà misurato. In fase di upload sarà

 IRICAV2 ATI bonifica	Linea AV/AC VERONA – PADOVA LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA	
	Titolo:	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO IN1K20DI2RGMA0000001	REV. B

controllato automaticamente che i valori caricati si riferiscano ai parametri definiti. Per ogni parametro è possibile descrivere lo strumento utilizzato e le metodiche di analisi e laboratorio.

Qualora un parametro non risulti in elenco, si presentano due possibili opzioni:

1. Il parametro non esiste: la creazione di un nuovo parametro va richiesta ad Italferr.
2. Il parametro non è stato approvato da Italferr.

Significative sono, inoltre, le sezioni associate alle campagne che riportano i commenti specifici e generali:

- **Scheda commenti specifici**, in cui sono valorizzati i seguenti campi:
 - Premessa;
 - Commento ai risultati;
 - Conclusioni.

Tali campi sono poi utilizzati nella generazione dei report standard (unitamente ad altri campi presenti nell'anagrafica delle supercampagne); è obbligatorio valorizzarli all'atto della chiusura della campagna. È da tenere presente che i 3 campi sopra si riferiscono all'esecuzione della campagna sul singolo sito e non della campagna in generale.

- **Scheda commenti generali**, serve a contestualizzare meglio le misurazioni, con riferimento alla supercampagna. In questa scheda sono riportati per completezza i commenti generali impostati nella supercampagna alla quale la campagna appartiene.
- SIGMAP implementa alcuni controlli temporali sulle seguenti azioni:
- Creazione della campagna

Se la data d'inizio campagna è antecedente rispetto alla data in cui è creata in SIGMAP, allora la campagna è posta nello stato "bloccata". Su di essa non sarà più possibile impostare i parametri, altri dati o eseguire il caricamento del file csv delle misure. All'atto del blocco della campagna è inviata un'e-mail al referente della tratta che può sbloccarla definitivamente tramite un link contenuto nell'email stessa (oppure direttamente dall'elenco delle campagne). Dopo tale operazione è inviata un'e-mail di avviso al fornitore che verrà dunque informato che può riprendere a gestire in SIGMAP tale campagna.

- Upload dei dati
 Passati 30 giorni dalla data di fine campagna (così come inserita nell'apposito campo dell'anagrafica), se il fornitore non ha terminato di caricare i file csv delle misurazioni e di impostare la campagna come conclusa, SIGMAP genera degli avvisi di alerting che sono spediti sia al fornitore sia al responsabile della tratta (RMA).
- Upload dei commenti ai superamenti
 Passati 15 giorni dalla data di chiusura della campagna (data calcolata in automatico da SIGMAP quando il fornitore imposta la campagna come conclusa), se il fornitore non ha terminato di commentare tutti gli eventuali superamenti presenti nella campagna, SIGMAP genera degli avvisi di alerting che sono spediti sia al fornitore sia al responsabile della tratta (RMA.)

10.3.3 CREAZIONE DI UNA SUPERCAMPAGNA

Il concetto di supercampagna è stato introdotto per rispecchiare per quanto possibile il concetto di campagna come spesso inteso da chi esegue le misurazioni, le quali per diversi motivi – possono considerare come unica campagna "n" diversi interventi di "n" diversi siti.

A tal fine si è deciso di raggruppare insieme le campagne che hanno la stessa fase di monitoraggio e lo stesso codice campagna (ovviamente limitatamente a una certa componente di una certa tratta). In questo modo è possibile gestire il concetto di "campagna eseguita su più siti".

Ogni supercampagna ha dei campi compilabili che hanno ragion d'essere proprio perché indipendenti dal sito di monitoraggio.

I dati da inserire nella sezione della supercampagna sono:

- una premessa che descrive la situazione antecedente al periodo di monitoraggio;
- le attività di monitoraggio e le modalità operative;
- la tempistica delle attività svolte;
- la strumentazione impiegata;
- la metodologia di rilievo;
- una conclusione che descrive la situazione post periodo di monitoraggio;
- un elenco di allegati pdf da includere nella generazione del report standard.
- per ogni allegato è possibile specificare se va posto all'inizio o alla fine del report, utilizzando poi il campo "ordine" è possibile definire il loro ordinamento;

I campi sopra elencati (unitamente ad altre informazioni) concorrono alla generazione dei report standard, per cui la loro compilazione è un passo necessario per ottenere un report significativo.

10.3.4 PIANIFICAZIONE E ALERTING

SIGMAP permette al RMA di tenere sotto controllo l'andamento delle campagne effettuate sulle tratte di propria competenza. Al verificarsi di determinati eventi oppure in modalità automatica secondo pianificazioni prestabilite, il RMA può ricevere avvisi, via e-mail, che lo informano sullo stato di avanzamento dei lavori e sulla tempestività del fornitore nell'eseguire il caricamento dei dati dei rilievi ambientali.

In SIGMAP è possibile specificare 10 diverse tipologie di eventi al verificarsi dei quali (anche automaticamente secondo determinate pianificazioni) sono inviate delle segnalazioni via e-mail a un gruppo di persone specificate dall'utente administrator.

Le 10 tipologie di eventi/situazioni, di cui sopra, sono:

1. *Filtro sui rilievi in base al livello di validazione dei dati:* nei report interni sono presi in considerazione solo i rilievi validati a un livello per il quale l'utente corrente abbia visibilità. Ad esempio, un utente che può vedere solo i dati validati da "Supporto Tecnico" potrà visualizzare solo i rilievi validati a livello "Supporto Tecnico". Nei report pubblici invece i dati sono sempre filtrati prendendo in considerazione solo quelli validati al massimo livello di

- validazione permesso dalla tratta (che non sempre corrisponde a Min. Ambiente/OA, ma potrebbe essere un livello inferiore);
2. *Possibilità di visualizzare i commenti alle campagne.* Nei report pubblici non è possibile visualizzare i commenti alle campagne;
 3. *Possibilità di visualizzare i superamenti.* Nei report pubblici non è possibile scegliere di visualizzare i superamenti dei parametri;
 4. *Limite sulla selezione di siti e campagne.* Nei report pubblici non vi sono limiti alla selezione di siti e campagne, mentre nei report interni - per motivi di prestazioni - tale selezione è limitata a un massimo di 18 [coppie sito-campagna effettivamente esistenti];
 5. *Selezione dei parametri.* Nei report interni è possibile scegliere sia parametri rappresentativi sia dettagliati, mentre nei report pubblici la scelta è limitata a quelli rappresentativi. Di conseguenza i grafici prodotti nei report interni possono essere sia istogrammi "di sintesi" sia "di dettaglio" (nel secondo caso dettagliabile per campagna in grafici a linee), mentre nei report pubblici sono generati esclusivamente grafici istogramma "di sintesi".
- Per quanto riguarda i report standard invece, il loro obiettivo è la creazione automatica di documenti riepilogativi, in formato standardizzato e condiviso tra i diversi utilizzatori di SIGMAP, e altri enti, a proposito delle attività svolte in determinati siti e determinate campagne.

10.3.5 GESTIONE DELLA NORMATIVA

In SIGMAP è possibile effettuare un'analisi dei rilievi ambientali al fine di rilevare discrepanze rispetto a determinati valori di confronto impostati nel sistema.

I metodi per la definizione delle normative sono principalmente due:

1. la definizione di normative nazionali e la definizione di normative locali (il termine "locali" si riferisce al fatto che tali tipi di norme sono collegate esplicitamente ad un particolare sito di monitoraggio);
2. limitatamente alla componente Atmosfera, la possibilità di caricare delle centraline di confronto.

In termini normativi vi sono alcune differenze tra le diverse componenti ambientali:

- Acque sotterranee, acque superficiali, suolo e sottosuolo, atmosfera, rumore, hanno tutte la stessa gestione della normativa (nazionale e locale), con la particolarità che in Atmosfera è possibile definire delle centraline di confronto ARPAV;
- La componente Vibrazioni ha solo la gestione della normativa locale al sito che è però diversa e semplificata rispetto a quella "standard".
- Le componenti Vegetazione, Fauna ed Ecosistemi, Paesaggio e Stato fisico dei luoghi non hanno la gestione della normativa locale ma solo quella nazionale
- La componente Vegetazione non ha la gestione della normativa.

10.3.6 MODALITÀ DI CONFRONTO

È importante sottolineare che il confronto tra il valore rilevato di un parametro e i valori di riferimento normativo inseriti nella definizione delle normative non si limita a verificare se il rilievo supera il limite, ma è in genere possibile impostare anche l'operatore di confronto da utilizzare.

Gli operatori di confronto sono i seguenti quattro: >, >=, <, <=.

Il confronto dà esito negativo segnalando il rilievo come superamento (o fuori norma) quando la relazione (Valore_del_rilievo) operatore (valore_del_limite) è soddisfatta.

Ad esempio, se il limite di un parametro "x" è impostato a 50 con operatore ">=", tutti i rilievi del parametro x che sono uguali o maggiori di 50 verranno segnalati come superamenti.

Se nella stessa norma sono impostati due limiti (su due operatori di confronto diversi) il controllo viene eseguito in and, ovvero si considera che entrambi le relazioni devono essere soddisfatte per generare un fuori norma. Questo permette di creare intervalli di confronto come >50 e <70 simultaneamente. Il valore 60 sarà un fuori norma, il valore 80 no, pur essendo >50.

10.3.7 CARICAMENTO DEI DATI DI MONITORAGGIO

Per le componenti standard (Acque sotterranee, Acque superficiali, Atmosfera, Rumore), una volta creata la campagna destinata a contenere i valori dei rilievi, è necessario preparare il file .csv contenente le misurazioni effettuate ed infine caricarlo nel sistema.

Le modalità di upload sono due:

- **Upload misure per campagna singola:** all'interno del file .csv tutti i valori da caricare si riferiscono ad un'unica campagna
- **Upload misure massivo per più siti e campagne:** all'interno del file .csv i valori da caricare possono riferirsi a molteplici campagne di misura (naturalmente ogni singolo valore misurato appartiene ad una singola campagna).

In entrambi i casi vengono eseguiti alcuni controlli prima di proseguire con il caricamento del file csv contenente i rilievi dei parametri monitorati. A seguito di tali controlli (sul numero di superamenti presenti nel file da caricare e il numero di rilievi che non rientrano in un determinato intervallo di controllo) viene mostrato all'utente un riepilogo e successivamente l'utente può confermare o annullare l'upload.

Una volta generato il file .csv di base è necessario compilarlo con i dati di misura; per la compilazione è possibile utilizzare un qualsiasi editor di testo (si consiglia notepad++). Il formato del file è infatti di tipo "testo".

10.3.7.1 Commenti ai superamenti

Nel caso in cui i dati di monitoraggio caricati siano segnalati come superamenti, per il mancato rispetto di normative/limiti inseriti in SIGMAP (normative nazionali, locali ai siti, locali alle campagne, confronti con centraline atmosfera), si richiede al monitore di caricare in SIGMAP il relativo commento al superamento, condiviso con la Stazione Appaltante. L'upload dei commenti ai superamenti è simile a quello dei valori misurati, è effettuabile dalla stessa schermata ed è implementato nel file .csv.

10.3.7.2 Stato dei superamenti delle campagne

La visualizzazione dello stato dei superamenti delle campagne permette di verificare in quali campagne sono presenti eventuali superamenti senza commento.

10.3.8 PROCESSO DI APPROVAZIONE

SIGMAP prevede la possibilità di approvare le campagne di misura e i singoli rilievi in esse caricati. I livelli di approvazione sono al massimo 3:

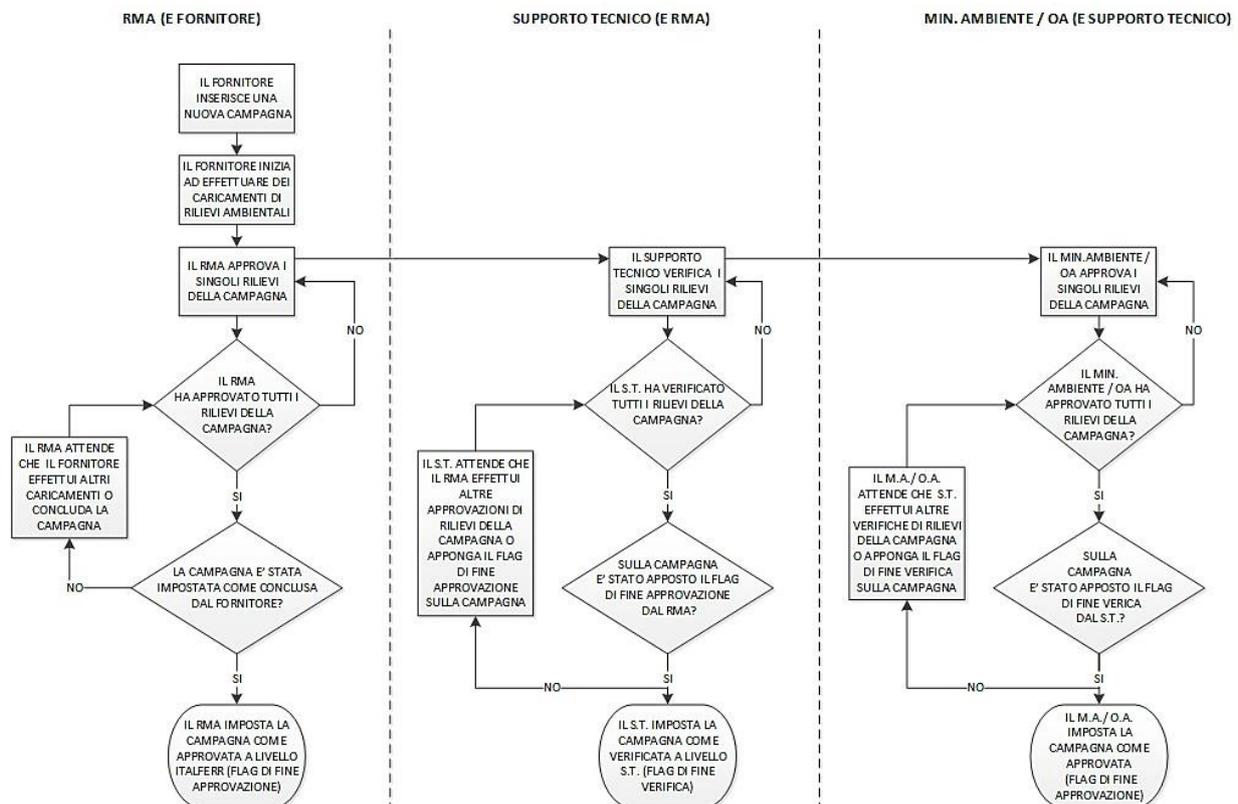
- Approvazione a livello ITALFERR/IRICAVDUE;
- Verifica a livello SUPPORTO TECNICO;
- Approvazione a livello MIN. AMBIENTE/OA;

Non sempre sono presenti tutti i livelli di approvazione. A livello di tratta, infatti, l'utente Administrator può specificare il livello massimo di approvazione cui la tratta è soggetta.

I livelli di approvazione sono gerarchici e consequenziali, quindi prima di poter approvare a livello n+1 è necessario approvare il dato a livello n.

È opportuno sottolineare che vi sono due tipi di dato da approvare:

- Il singolo rilievo ambientale
- L'intera campagna. In questo contesto per campagna s'intende proprio il "contenitore" di quelle che sono le misurazioni inserite; non s'intende l'insieme di tutte le misurazioni di una certa campagna.



10.3.9 STATO DI AVANZAMENTO DEI MONITORAGGI

Tale funzione permette, per ogni componente e per ogni fase di monitoraggio, di avere uno schema riassuntivo dello stato di avanzamento di ogni campagna.

Gli stati delle campagne sono i seguenti:

- **DATI NON CARICATI:** Non sono mai stati fatti dei caricamenti per la campagna.
- **NON CONCLUSA:** La campagna non è stata impostata come conclusa (ossia i caricamenti per essa non sono ancora terminati.)
- **CONCLUSA:** La campagna è stata impostata come conclusa (non saranno effettuati altri caricamenti.)
- **VALIDATA IF:** La campagna è stata validata da ITALFERR
- **VALIDATA SUPPORTO TECNICO:** La campagna è stata validata da Supporto Tecnico.
- **VALIDATA Min. Ambiente /OA:** La campagna è stata validata da Min. Ambiente.

10.3.10 REPORT

In SIGMAP è possibile estrapolare le informazioni inserite sotto forma di Report che in alcuni casi possono essere stampati ed esportati in PDF.

Si hanno tre tipologie di Report:

- Interni – solo per visualizzazione;
- Pubblici – informazioni filtrate e condivise con il pubblico (Sito web);
- Standard - report riepilogativi, in formato standardizzato e condiviso tra i diversi utilizzatori di SIGMAP, e altri enti, a proposito delle attività svolte in determinati siti e determinate campagne. Esportabile in PDF.

Di seguito le principali differenze tra i funzionamenti dei report interni e dei **report pubblici**

1. *Filtro sui rilievi in base al livello di validazione dei dati:* nei report interni sono presi in considerazione solo i rilievi validati a un livello per il quale l'utente corrente abbia visibilità. Ad esempio, un utente che può vedere solo i dati validati da "Supporto Tecnico" potrà visualizzare solo i rilievi validati a livello "Supporto Tecnico". Nei report pubblici invece i dati sono sempre filtrati prendendo in considerazione solo quelli validati al massimo livello di validazione permesso dalla tratta (che non sempre corrisponde a Min. Ambiente/OA, ma potrebbe essere un livello inferiore.)
2. *Possibilità di visualizzare i commenti alle campagne.* Nei report pubblici non è possibile visualizzare i commenti alle campagne.
3. *Possibilità di visualizzare i superamenti.* Nei report pubblici non è possibile scegliere di visualizzare i superamenti dei parametri.
4. *Limite sulla selezione di siti e campagne.* Nei report pubblici non vi sono limite alla selezione di siti e campagne, mentre nei report interni - per motivi di prestazioni - tale selezione è limitata a un massimo di 18 [coppie sito-campagna effettivamente esistenti].
5. *Selezione dei parametri.* Nei report interni è possibile scegliere sia parametri rappresentativi sia dettagliati, mentre nei report pubblici la scelta è limitata a quelli rappresentativi. Di conseguenza i grafici prodotti nei report interni

possono essere sia istogrammi "di sintesi" sia "di dettaglio" (nel secondo caso dettagliabile per campagna in grafici a linee), mentre nei report pubblici sono generati esclusivamente grafici istogramma "di sintesi".

Per quanto riguarda i **report standard** invece, il loro obiettivo è la creazione automatica di documenti riepilogativi, in formato standardizzato e condiviso tra i diversi utilizzatori di SIGMAP, e altri enti, a proposito delle attività svolte in determinati siti e determinate campagne.

10.3.11 STRUTTURA DEL REPORT

Il report prodotto in output ha una struttura che può variare da componente a componente, ma in linea di massima le sezioni di cui è composto sono le seguenti:

- ANAGRAFICA DEL PUNTO DI MONITORAGGIO
- DESCRIZIONE DELLE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO E DELLE MODALITÀ OPERATIVE CON CUI SI SVOLGE LA CAMPAGNA DI MISURA
- PUNTI DI MISURA
- TEMPISTICA DELLE ATTIVITÀ SVOLTE
- METODOLOGIA DI RILIEVO
- RESTITUZIONE DEI RISULTATI E DEI RILIEVI RIGUARDANTI LA CAMPAGNA DI MISURA. Questa sezione espone in forma grafica e/o in forma tabellare i risultati delle misure. Ogni parametro graficato può essere configurato diversamente (può essere rappresentato in un grafico a linee o istogramma, può essere graficato più volte secondo medie diverse, ...). I grafici e le tabelle sono elencati sito per sito e sono corredati da altre informazioni specifiche del singolo.

10.4 RELAZIONI CON IL SGA

Le relazioni tra SIGMAP e Sistema di Gestione Ambientale saranno sviluppate durante la fase di ante-operam in modo da risultare coerenti con i tempi di avvio ed attuazione dello SGA in fase iniziale del corso d'opera, una volta totalmente definite le procedure.

In linea di principio nel SIGMAP troverà spazio un'area di grande rilevanza dedicata alla gestione delle non conformità e delle loro risoluzioni. Ciò, in particolare, nell'analisi della potenziale correlazione fra anomalie di dati di monitoraggio e gestione ambientale del cantiere. La tracciabilità dell'analisi dati costituisce pertanto uno degli elementi di maggiore rilevanza nelle relazioni fra il SIGMAP e lo SGA di cantiere.

Titolo:

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO
IN1K20DI2RGMA0000001

REV.
B

. Pag
49 di 50

ALLEGATO 1: PARERI ITER AUTORIZZATIVO PROGETTO PRELIMINARE

- Delibera CIPE n. 64 del 26.11.2020
- Parere MIBACT (prot. 15142 del 18.06.2020)
- Parere VIA CTVA-MATTM (PRR-2964 del 1.3.2019)
- Parere CTRVIA Regione Veneto prot. 490838 del 3.12.2018)

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA



PARTE PRIMA

Roma - Venerdì, 5 marzo 2021

SI PUBBLICA TUTTI I
GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 691 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO
PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

La **Gazzetta Ufficiale, Parte Prima, oltre alla Serie Generale, pubblica cinque Serie speciali, ciascuna contraddistinta da autonoma numerazione:**

- 1^a Serie speciale: Corte costituzionale (pubblicata il mercoledì)
- 2^a Serie speciale: Unione europea (pubblicata il lunedì e il giovedì)
- 3^a Serie speciale: Regioni (pubblicata il sabato)
- 4^a Serie speciale: Concorsi ed esami (pubblicata il martedì e il venerdì)
- 5^a Serie speciale: Contratti pubblici (pubblicata il lunedì, il mercoledì e il venerdì)

La **Gazzetta Ufficiale, Parte Seconda, "Foglio delle inserzioni"**, è pubblicata il martedì, il giovedì e il sabato

AVVISO ALLE AMMINISTRAZIONI

Al fine di ottimizzare la procedura di pubblicazione degli atti in *Gazzetta Ufficiale*, le Amministrazioni sono pregate di inviare, contemporaneamente e parallelamente alla trasmissione su carta, come da norma, anche copia telematica dei medesimi (in formato word) al seguente indirizzo di posta elettronica certificata: gazzettaufficiale@giustiziacert.it, curando che, nella nota cartacea di trasmissione, siano chiaramente riportati gli estremi dell'invio telematico (mittente, oggetto e data).

Nel caso non si disponga ancora di PEC, e fino all'adozione della stessa, sarà possibile trasmettere gli atti a: gazzettaufficiale@giustizia.it

SOMMARIO

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

DECRETO LEGISLATIVO 2 febbraio 2021, n. 24.

Adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) n. 2017/625 in materia di controlli sanitari ufficiali sugli animali e sulle merci che entrano nell'Unione e istituzione dei posti di controllo frontaliere del Ministero della salute, in attuazione della delega contenuta nell'articolo 12, comma 3, lettere h) e i) della legge 4 ottobre 2019, n. 117. (21G00027) Pag. 1

DECRETI, DELIBERE E ORDINANZE MINISTERIALI

Ministero dell'università e della ricerca

DECRETO 8 febbraio 2021.

Ammissione alle agevolazioni del progetto di cooperazione internazionale «MESH4U - Multi Energy Storage Hub For Reliable And Commercial Systems Utilization» relativo al bando «EN SGplusRegSys - Mission Innovation 2019 Joint Call On Energy Storage», Call 2019. (Decreto n. 355/2021). (21A01274) Pag. 7

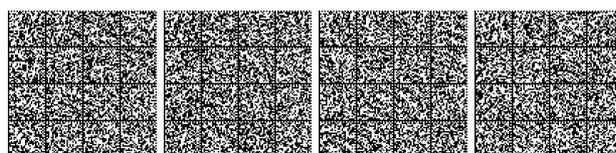
Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali

DECRETO 22 febbraio 2021.

Conferma dell'incarico al Consorzio IGT Valcamonica a svolgere le funzioni di promozione, valorizzazione, vigilanza, tutela, informazione del consumatore e cura generale degli interessi, di cui all'art. 41, commi 1 e 4, della legge 12 dicembre 2016, n. 238, sulla IGT «Valcamonica». (21A01273) Pag. 11

DECRETO 25 febbraio 2021.

Proroga pesca sperimentale del rossetto (*Aphia minuta*) e del cicereello (*Gymnammodites cicereus*) con la sciabica da natante e la rete a circuizione senza chiusura nelle acque della Regione Sicilia, ricadenti nella GSA 13. (21A01271).... Pag. 12



quelle inserite nell'elenco fornito dalla Regione Siciliana con nota n. 5789 del 6 giugno 2017, in conformità a quanto previsto dall'art. 7 paragrafo 1, lettera *d*) del regolamento (CE) 1224/2009.

3. A ciascuna impresa la cui unità è utilizzata nella pesca sperimentale nella GSA 10 è rilasciata, una speciale «Autorizzazione di pesca» con validità limitata al 31 dicembre 2022.

4. L'autorizzazione di pesca di cui al precedente comma è rilasciata esclusivamente alle unità munite di licenza di pesca e/o attestazione provvisoria in corso di validità.

Art. 2.

1. L'attività di pesca del rossetto (*Aphia minuta*) è svolta nel periodo compreso tra il 1° gennaio al 30 aprile; quella del cicerello (*Gymnammodites cicereus*), nel periodo compreso tra il 1° gennaio al 31 dicembre. L'attività di prelievo, così come previsto a punto 8.1 lettera *d*) del piano di gestione proposto nel 2017, «La pesca potrà essere effettuata per un massimo di quattro giorni settimanali, ovvero, dal lunedì al giovedì. Nel caso le condizioni meteomarine avverse rendessero impossibili le operazioni di pesca in uno o più di questi quattro giorni, potrà essere autorizzato il recupero nelle giornate di venerdì, sabato e domenica, sempre senza superare i quattro giorni settimanali».

2. L'attività di pesca, nonché il numero delle imbarcazioni utilizzate, è garantita e sottoposta al controllo dei Capi dei Compartimenti marittimi di competenza, i qua-

li provvedono, altresì, ad accertare l'adempimento degli obblighi previsti dall'art. 3, commi da 2 a 10, del decreto ministeriale 28 dicembre 2015.

Art. 3.

1. L'organismo scientifico incaricato del monitoraggio della pesca sperimentale, dovrà, con cadenza semestrale, trasmettere al Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali – Direzione generale della pesca marittima e dell'acquacoltura – una relazione contenente gli esiti dell'attività di sperimentazione della pesca della risorsa rossetto e cicerello, necessaria per la redazione del piano di gestione nella GSA 10 per la pesca del rossetto (*Aphia minuta*) e del cicerello (*Gymnammodites cicereus*), con la sciabica da natante e la rete a circuizione senza chiusura, in deroga alla dimensione minima della maglia della rete e della distanza minima dalla costa ai sensi degli articoli 9 e 13 del regolamento(CE) n. 1967/2006.

Il presente decreto è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, è divulgato attraverso il sito internet del Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali, nonché affisso presso l'albo delle Capitanerie di porto della Regione Siciliana.

Roma, 25 febbraio 2021

Il direttore generale: RIGILLO

21A01272

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 26 novembre 2020.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Linea ferroviaria alta velocità/alta capacità (AV/AC) Verona-Padova. 2° lotto funzionale «attraversamento di Vicenza» approvazione del progetto preliminare (CUP J41E9100000009). (Delibera n. 64/2020).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica», e successive modificazioni, e, in particolare, l'art. 16, concernente la costituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, di seguito CIPE, nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri», e successive modificazioni;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi», e successive modificazioni;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 1, comma 5, istituisce presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici», di seguito MIP, con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Visto il «Nuovo piano generale dei trasporti e della logistica», approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001 e sul quale questo Comitato si è definitivamente pronunciato con delibera 1° febbraio 2001, n. 1;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante «Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, e successive modificazioni»;



Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 con la quale questo Comitato, ai sensi dell'allora vigente 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», ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che include nell'allegato 1, nell'ambito del «Corridoio plurimodale padano», l'infrastruttura «Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione-Kiev» ora denominato «Mediterraneo» che collega Tarragona-Barcellona-Perpignan-Marsiglia/Lione-Torino-Novara-Milano-Verona-Padova-Venezia-Trieste/Capodistria-Lubiana-Budapest;

Vista la normativa vigente in materia di Codice unico di progetto, di seguito CUP, e, in particolare:

1. la delibera 27 dicembre 2002, n. 143, come successivamente integrata e modificata dalla delibera 29 settembre 2004, n. 24, con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei e informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

2. la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», come modificata dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, che, all'art. 11, dispone che ogni progetto d'investimento pubblico deve essere dotato di un CUP e, in particolare, prevede l'istituto della nullità per gli «atti amministrativi adottati da parte delle Amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzazione l'esecuzione di progetti di investimento pubblico» in assenza dei corrispondenti codici che costituiscono, dunque, un elemento essenziale dell'atto stesso;

3. la legge 13 agosto 2010, n. 136, e successive modificazioni, che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

4. il decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 (c.d. «decreto semplificazioni»), recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120 e, in particolare, l'art. 41, comma 1;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63, con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di seguito MIT, è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche, di seguito PIS;

Vista la sentenza del 25 settembre 2003, n. 303, con la quale la Corte costituzionale, nell'esaminare la legge n. 443 del 2001 e i decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del PIS interessante il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva a un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

ralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

Visto 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 successive modificazioni e, in particolare, gli articoli 165, 183, comma 6 e 185, comma 2;

Vista la legge 23 dicembre 2009, n. 191, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2010)» e, in particolare, l'art. 2, commi 232 e seguenti, concernenti la realizzazione per lotti costruttivi non funzionali di «specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a quattro anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro»;

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, recante «Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136», e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, recante «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti», e successive modificazioni;

Visto regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;

Visto regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010;

Vista la legge 27 dicembre 2013, n. 147, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2014)», che all'art. 1, comma 76, stabilisce che:

1. la tratta Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia, la tratta Apice-Orsara e la tratta Frasso Telesino-Vitulano della linea ferroviaria AV/AC Napoli-Bari sono realizzate con le modalità previste dalle lettere b) e c) del comma 232 e dai commi 233 e 234 dell'art. 2 della citata legge n. 191 del 2013;

2. questo Comitato può approvare i progetti preliminari delle opere indicate al primo periodo anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa e i relativi progetti definitivi a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10 per cento del costo complessivo delle opere;



3. a tal fine è autorizzata la spesa mediante erogazione diretta di 120 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2015 al 2029;

4. a valere sui predetti contributi non sono consentite operazioni finanziarie con oneri a carico dello Stato;

Viste le disposizioni in tema di controllo dei flussi finanziari e, in particolare:

1. l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regola il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-*bis* e 176, comma 3, lettera *e*), del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del codice dei contratti pubblici;

2. la delibera di questo Comitato 28 gennaio 2015, n. 15 che aggiorna - ai sensi dell'art. 36, comma 3, del decreto-legge n. 90 del 2014 - le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera 5 maggio 2011, n. 45;

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole sull'11° Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza 2013, che include, nella tabella 0 - avanzamento Programma infrastrutture strategiche - nell'ambito del «Corridoio plurimodale padano», nella infrastruttura «Asse ferroviario Corridoio 5 Lione-Kiev», l'intervento «Tratta AV/AC Verona-Padova»;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194, e successive modificazioni, con il quale è stata soppressa la Struttura tecnica di missione, istituita con decreto dello stesso Ministro 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, e sono stati trasferiti i compiti di cui agli articoli 3 e 4 del medesimo decreto alle competenti direzioni generali del Ministero, alle quali è stata demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Vista la delibera 6 agosto 2015, n. 62, con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di Protocollo di legalità licenziato nella seduta del 13 aprile 2015 dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di seguito CCASGO, costituito con decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e in particolare:

1. l'art. 59, comma 1-*bis*, che prevede che le stazioni appaltanti possano «ricorrere all'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione di lavori sulla base del progetto definitivo dell'amministrazione aggiudicatrice nei casi in cui l'elemento tecnologico o innovativo delle opere oggetto dell'appalto sia nettamente prevalente rispetto all'importo complessivo dei lavori»;

2. l'art. 200, comma 3, prevede che, in sede di prima individuazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti effettua una ricognizione di tutti gli interventi già compresi negli strumenti di pianificazio-

ne e programmazione, comunque denominati, vigenti alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, all'esito della quale lo stesso Ministro propone l'elenco degli interventi da inserire nel primo Documento pluriennale di pianificazione degli investimenti, di seguito DPP, di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, che sostituisce tutti i predetti strumenti;

3. l'art. 201, comma 9, prevede che, fino all'approvazione del primo DPP, valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti gli strumenti di pianificazione e programmazione e i piani, comunque denominati, già approvati secondo le procedure vigenti alla data di entrata in vigore dello stesso decreto legislativo o in relazione ai quali sussiste un impegno assunto con i competenti organi dell'Unione europea;

4. l'art. 203 che, istituendo il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari, di seguito CCASIIP, ha assorbito e ampliato tutte le competenze del previgente CCASGO;

5. l'art. 214, comma 2, lettere *d*) e *f*), in base al quale il MIT provvede alle attività di supporto a questo Comitato per la vigilanza sulle attività di affidamento da parte dei soggetti aggiudicatori e della successiva realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese e cura l'istruttoria sui progetti di fattibilità e definitivi, anche ai fini della loro sottoposizione alla deliberazione di questo Comitato in caso di infrastrutture e insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, proponendo allo stesso le eventuali prescrizioni per l'approvazione del progetto;

6. l'art. 214, comma 11, prevede che in sede di prima applicazione restano comunque validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti e i rapporti giuridici sorti sulla base dell'art. 163 del decreto legislativo n. 163 del 2006;

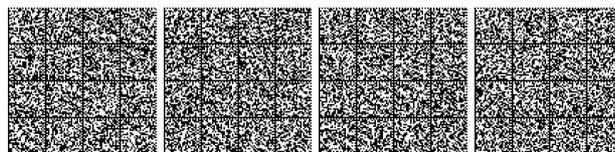
7. l'art. 216, commi 1, 1-*bis* e 27, che, fatto salvo quanto previsto nel citato decreto legislativo n. 50 del 2016, stabiliscono, rispettivamente, che:

7.1. lo stesso si applica alle procedure e ai contratti per i quali i bandi o avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano pubblicati successivamente alla data della sua entrata in vigore;

7.2. per gli interventi ricompresi tra le grandi opere già inseriti negli strumenti di programmazione approvati, e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina previgente;

7.3. le procedure per la valutazione d'impatto ambientale delle infrastrutture strategiche, avviate alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo n. 50 del 2016 secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006, sono concluse in conformità alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio e le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti;

Considerato che al progetto «linea ferroviaria AV/AC Verona-Padova», della più ampia linea ferroviaria AV/



AC Torino-Milano-Venezia, alla luce delle sopracitate disposizioni e, in particolare, di quanto previsto al citato art. 216, commi 1, 1-*bis* e 27, del predetto decreto legislativo n. 50 del 2016, risultano applicabili le disposizioni del previgente decreto legislativo n. 163 del 2006;

Considerato che con la convenzione 15 ottobre 1991 la società Treno alta velocità S.p.a., di seguito TAV - successivamente fusa per incorporazione in Rete ferroviaria italiana S.p.a., di seguito RFI, ha affidato al Consorzio Iricav Due la progettazione e la realizzazione della linea AV/AC Verona-Venezia, successivamente ridotta alla tratta Verona-Padova;

Considerato che il decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, all'art. 12, ha abrogato la revoca delle convenzioni tra TAV e i contraenti generali disposta con il decreto-legge 31 gennaio 2007, n. 7, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 aprile 2007, n. 40, trasferendone la titolarità, originariamente prevista in capo a TAV, a RFI;

Viste le delibere 29 marzo 2006, n. 94, 10 novembre 2014, n. 45, 22 dicembre 2017, n. 84 e 1° agosto 2019, n. 61, concernenti l'infrastruttura «Tratta AV/AC Verona-Padova», il cui contenuto si intende qui interamente richiamato;

Considerato che con la delibera 7 agosto 2017, n. 66, questo Comitato ha espresso parere sul Contratto di programma - parte investimenti 2017-2021 tra MIT, e RFI;

Vista la delibera 28 novembre 2018, n. 82, con la quale è stato modificato il «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica» di cui alla delibera 30 aprile 2012, n. 62;

Considerato che con la delibera 24 luglio 2019, n. 37, questo Comitato ha espresso parere favorevole sull'Aggiornamento 2018-2019 del Contratto di programma - parte investimenti 2017-2021 tra MIT e RFI, che, nella tabella B - Investimenti realizzati per lotti costruttivi, include l'intervento «Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2° lotto funzionale)» contrassegnato dal codice 0362B e articolato in due lotti costruttivi, con un costo complessivo di 805 milioni di euro;

Considerato che il costo del primo dei due lotti costruttivi è di 150 milioni di euro, tutti attualmente disponibili, e che tale valore supera il 10 per cento del costo complessivo delle opere dell'«Attraversamento di Vicenza»;

Vista la nota prot. n. 42112 del 28 ottobre 2020, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Gabinetto del Ministro ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima seduta utile dell'argomento «Linea ferroviaria alta velocità/alta capacità (AV/AC) Verona-Padova. Progetto preliminare del 2° lotto funzionale Attraversamento di Vicenza (CUP J41E91000000009)»;

Visto il messaggio di posta elettronica del Ministero delle infrastrutture - Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, acquisito con protocollo n. 5888 del 29 ottobre 2020 del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri, di seguito DIPE, con il quale si fornivano chiarimenti in merito al CUP dell'opera e alla rappresentazione della medesima nella Banca dati delle amministrazioni pubbliche, di seguito BDAP;

Considerato che il CUP J41E91000000009 attualmente comprende il primo ed il secondo lotto funzionale della linea ferroviaria AV/AC Verona-Padova, rispettivamente Verona-Bivio Vicenza e attraversamento di Vicenza, ma non il terzo lotto funzionale (Vicenza-Padova), di cui pure è composta la linea ferroviaria AV/AC Verona-Padova;

Vista la nota prot. n. 42889 del 2 novembre 2020, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Gabinetto del Ministro ha trasmesso la documentazione istruttoria predisposta dalla competente Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie e relativa all'opera in esame,

Vista la nota prot. n. 488075 del 16 novembre 2020, con la quale la Regione del Veneto - Giunta regionale, nel trasmettere la delibera n. 1198 del 18 agosto 2020, richiede che la somma destinata alle opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera sia garantita nella misura massima prevista dalla specifica normativa di settore;

Visto il messaggio di posta elettronica del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, di seguito MIBACT, Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio, servizio tutela del paesaggio, acquisito con protocollo n. 6414 del 23 novembre 2020 del DIPE, con il quale, si fornivano chiarimenti in merito al processo di modifica e condivisione con il MIT delle prescrizioni di cui al parere dello stesso Ministero n. 15142 del 18 giugno 2020;

Vista la nota prot. n. 8466 del 25 novembre 2020, con la quale il MIT - Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, ha fornito chiarimenti in merito alle richieste istruttorie formulate dal DIPE con nota prot. n. 6426 del 23 novembre 2020;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal MIT e in particolare che:

sotto l'aspetto tecnico:

1. la tratta ferroviaria AV/AC Verona-Padova costituisce parte della linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia, nell'ambito dei progetti individuati per il Corridoio «Mediterraneo» delle Reti TEN-T (ex Corridoio n. 5) Tarragona-Barcellona-Perpignan-Marsiglia/Lione-Torino-Novara-Milano-Verona-Padova-Venezia-Ravenna/Trieste/Capodistria-Lubiana-Budapest;

2. il Corridoio «Mediterraneo», in territorio italiano, si connette con il Corridoio «Reno Alpi», mediante i nodi di Milano e Novara, con il Corridoio «Scandinavo-Mediterraneo», mediante il nodo di Verona, e con il Corridoio «Baltico-Adriatico», mediante i nodi di Padova e Cervignano del Friuli, e pertanto rappresenta il principale collegamento per l'interconnessione dei quattro Corridoi TEN-T che interessano l'Italia;

3. con la delibera n. 94 del 2006 questo Comitato ha approvato il progetto preliminare del «collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova», limitatamente alle tratte di 1a fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova;

4. la stessa delibera n. 94 del 2006 prevedeva, nell'Allegato «prescrizioni e raccomandazioni», che in generale l'intervento dovesse essere realizzato in due fasi funzionali, di cui la prima consistente nella realizzazione



del tracciato della nuova linea AV/AC tra Verona e Montebello Vicentino e tra Grisignano di Zocco e Padova, come previsto nel progetto preliminare approvato;

5. le medesime prescrizioni disponevano che la prima fase funzionale prevedesse, tra l'altro, anche la realizzazione della tratta AV/AC tra Montebello Vicentino e Vicenza, variante sostitutiva della così detta «interconnessione di Vicenza ovest», prevista nel progetto preliminare presentato dal soggetto aggiudicatore e che il tracciato di detta tratta AV/AC dovesse correre, per una prima porzione, in affiancamento all'Autostrada A4 Milano-Venezia e, nel prosieguo, dovesse affiancarsi all'attuale linea ferroviaria esistente Verona-Padova, ottenendo un quadruplicamento della stessa fino all'esistente impianto della stazione di Vicenza;

6. per quanto concerne la seconda fase funzionale dell'opera, all'epoca è stato solo indicato il corridoio nell'ambito del quale collocare il tracciato della nuova tratta AV/AC, senza procedere alla formale localizzazione urbanistica ed alla valutazione della compatibilità ambientale e alla conseguente approvazione da parte di questo Comitato, che fu rimandata ad un momento successivo;

7. nell'ambito del corridoio individuato la soluzione preferita consisteva nella realizzazione di un nuovo tracciato che sotto-attraversasse in galleria la stazione di Vicenza fino a Settecà, in prossimità dell'attuale fermata di Lerino, e proseguisse in affiancamento alla ferrovia esistente per Lerino e Grisignano di Zocco e che detta soluzione è stata tradotta in una prescrizione della citata delibera n. 94 del 2006;

8. in esito ai lavori di un tavolo tecnico istituito nel 2012 dal MIT, anche a seguito della sottoscrizione dell'Intesa generale quadro del 16 giugno 2011, è stato sottoscritto il Protocollo di intesa del 29 luglio 2014 tra il MIT, la Regione del Veneto, RFI, il Comune di Vicenza e la Camera di commercio industria artigianato agricoltura di Vicenza, di seguito CCIAA di Vicenza, con il quale le parti hanno convenuto, al fine di ridurre i costi di realizzazione dell'opera, di adottare una diversa soluzione di tracciato rispetto a quanto previsto, su richiesta del MIT, dalla delibera di questo comitato n. 94 del 2006 per la tratta Montebello Vicentino-Vicenza, che prevedesse:

8.1. l'attraversamento del territorio vicentino in affiancamento all'esistente linea storica Milano-Venezia;

8.2. l'eliminazione della galleria Altavilla Vicentina (ad ovest di Vicenza) e della galleria di sotto-attraaversamento di Vicenza;

8.3. la realizzazione delle nuove stazioni «Vicenza Fiera» e «Vicenza Tribunale»;

8.4. l'interramento della linea storica e della linea AV/AC in «zona Ferrovieri», quale intervento di ricucitura urbana;

8.5. la realizzazione di una nuova linea urbana di trasporto rapido di massa a trazione elettrica e di una nuova viabilità denominata «gronda sud»;

9. successivamente, con l'Addendum del 30 ottobre 2015 al suddetto Protocollo di intesa del 2014, la linea AV/AC Verona-Padova è stata articolata nei seguenti tre lotti funzionali, con limitazione del 1° lotto funzionale a

monte dell'attraversamento di Vicenza (bivio a raso a 4,4 km ad ovest della stazione di Vicenza):

9.1. 1° lotto funzionale «Verona-bivio Vicenza», dalla stazione Porta Vescovo (progressiva chilometrica, di seguito «pk», 0+000) al bivio Vicenza (pk 44+250);

9.2. 2° lotto funzionale «Attraversamento di Vicenza» (dalla pk 44+250 alla pk 50+457);

9.3. 3° lotto funzionale «Vicenza-Padova» da Vicenza alla stazione di Padova;

10. RFI, con nota prot. n. 2905 del 30 ottobre 2015, ha trasmesso al MIT il progetto definitivo del 1° lotto funzionale, nel rispetto dei termini previsti dall'art. 3, comma 2, lettera b), del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, accompagnato dall'analisi comparativa dei seguenti tracciati:

10.1. «soluzione 1»: interrimento della linea AV/AC e della linea storica presso la stazione di Vicenza, dismissione della stessa stazione di viale Roma e realizzazione delle stazioni «Vicenza Fiera» e «Vicenza Tribunale»;

10.2. «soluzione 2»: tracciato AV/AC in superficie in affiancamento alla linea esistente con unica stazione in via Roma;

10.3. «soluzione 3»: tracciato AV/AC in superficie in affiancamento alla linea esistente con stazione in via Roma e fermata «Vicenza Fiera»;

11. il Comune di Vicenza, con delibera n. 30 del 30 giugno 2016, ha individuato nella «soluzione 3» la soluzione progettuale da sviluppare per la realizzazione del 2° lotto funzionale «Attraversamento di Vicenza»;

12. con successivo secondo Addendum al Protocollo di intesa del 29 luglio 2014, sottoscritto il 30 giugno del 2016, è stata confermata la «soluzione 3» come progetto da sviluppare;

13. il centro storico di Vicenza e la relativa zona di rispetto sono inseriti nella Lista mondiale dei beni culturali protetti dell'Organizzazione delle Nazioni unite per l'educazione, la scienza e la cultura, di seguito UNESCO, riconosciuta nella Sessione n. 18 del 15 dicembre 1994;

14. il progetto è stato interessato dalla Valutazione di impatto sul patrimonio, essendo il sito iscritto al patrimonio mondiale UNESCO con la denominazione «Città di Vicenza e Ville del Palladio nel Veneto» e dalla Missione consultiva dell'*International council on monuments and sites*, di seguito ICOMOS/UNESCO;

15. in particolare, la relazione del marzo 2017 sulla Valutazione di impatto sul patrimonio (HIA - *Heritage impact assessment*), di seguito Relazione HIA, redatta dagli ispettori ICOMOS, ha raccomandato che:

15.1. «la progettazione della nuova Linea ferroviaria di collegamento AV/AC Milano-Venezia dovrebbe continuare con la soluzione basata sull'allineamento della linea AV/AC con la linea storica esistente, sulla stessa altitudine dei binari e la stessa misura dello scartamento così come sulla conservazione dell'attuale stazione ferroviaria di Vicenza. Per non interrompere la continuità del paesaggio e per ridurre al minimo l'impatto, si dovrebbe prestare una particolare attenzione a tutte le costruzioni



ingegneristiche, in particolare ai cavalcavia e agli elementi di protezione del rumore.» (Raccomandazione n. 7);

15.2. «dovrebbero essere sviluppate soluzioni alternative per evitare il ponte alto e lungo sopra i binari a ovest della stazione ferroviaria e il cavalcavia pedonale vicino alla stazione ferroviaria e presentare i progetti al centro per il Patrimonio dell'Umanità per avere una consulenza.» (Raccomandazione n. 8);

16. con la delibera n. 45 del 2014 questo Comitato ha disposto la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio, apposto con la delibera n. 94 del 2006, sugli immobili interessati dalla realizzazione dell'intervento «Collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova», limitatamente alle tratte di prima fase, tra Verona e Montebello Vicentino e tra Grisignano di Zocco e Padova;

17. con la delibera n. 84 del 2017 questo Comitato

17.1. ha approvato il progetto definitivo del 1° lotto funzionale «Verona-bivio Vicenza» della tratta AV/AC Verona-Padova;

17.2. ha autorizzato l'avvio della realizzazione per lotti costruttivi non funzionali delle opere di competenza del Contraente generale del 1° lotto funzionale «Verona-bivio Vicenza» della Linea ferroviaria AV/AC Verona-Padova, il cui costo a vita intera è pari a 2.713 milioni di euro;

17.3. ha autorizzato la realizzazione delle opere di competenza del Contraente generale del 1° lotto costruttivo del suddetto 1° lotto funzionale «Verona-bivio Vicenza (escluso il nodo di Verona est)», entro un limite di spesa di 984 milioni di euro, con l'impegno programmatico a finanziare l'intera opera, entro il limite di spesa cui sopra;

18. nell'aggiornamento 2018-2019 del Contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti tra MIT e RFI - la linea ferroviaria AV/AC Verona-Padova è confermata nella sua articolazione in tre distinti lotti funzionali:

18.1. 1° lotto funzionale: «Verona-bivio Vicenza», di cui con la delibera n. 84 del 2017 è stato approvato il progetto definitivo ed è stata autorizzata la realizzazione del 1° lotto costruttivo;

18.2. 2° lotto funzionale «Attraversamento di Vicenza»;

18.3. 3° lotto funzionale: Vicenza-Padova, di cui con la delibera n. 94 del 2006 è stato approvato, limitatamente alla tratta Grisignano di Zocco-Padova, il progetto preliminare;

19. è ora sottoposto all'approvazione di questo Comitato il progetto preliminare del 2° lotto funzionale «Attraversamento di Vicenza»;

20. il progetto costituisce il proseguimento del 1° lotto funzionale «Verona-bivio Vicenza» verso est ed è stato sviluppato con riferimento alla «soluzione 3» dell'analisi comparativa trasmessa da RFI, al Comune di Vicenza;

21. gli interventi principali inclusi nel progetto sono i seguenti:

21.1. realizzazione della nuova linea AV/AC in superficie ed in affiancamento a sud della linea storica per 6,2 km;

21.2. adeguamento della stazione di Vicenza via Roma (piano regolatore generale relativo alla stazione di Vicenza) con inserimento dei binari AV/AC e separazione delle funzioni dedicate al trasporto viaggiatori regionale metropolitano da quelle relative all'alta velocità e alta capacità merci;

21.3. realizzazione della nuova fermata in zona Fiera (sulla linea storica per servizio metropolitano regionale e sulla linea AV/AC per eventi fieristici);

21.4. risoluzione delle interferenze con la viabilità esistente e realizzazione di viabilità connesse;

21.5. interventi idraulici funzionali alla realizzazione della linea ferroviaria nell'area della nuova fermata in zona Fiera;

21.6. realizzazione della nuova linea urbana di trasporto rapido di massa a trazione elettrica, di seguito nuova linea TPL, che attraversa il territorio cittadino da ovest a est con capolinea ovest in corrispondenza della fermata in zona Fiera e capolinea est in viale della Serenissima;

21.7. altri interventi a sostegno dell'intermodalità, tra i quali il ridisegno complessivo dell'area della stazione di Vicenza con ampliamento del fabbricato viaggiatori esistente, la realizzazione di nuovi sottopassi, la realizzazione di un nuovo parcheggio auto interrato a servizio esclusivo della clientela ferroviaria;

21.8. realizzazione della sottostazione elettrica di Lerino;

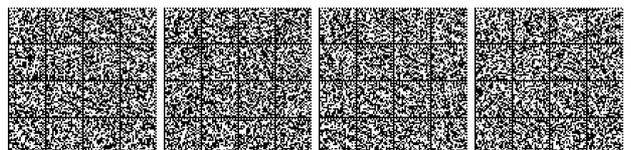
22. il progetto, procedendo da ovest verso est, ha inizio dal lato ovest alla pk 43+780 della Linea AV/AC Verona-Padova, nel territorio di Altavilla Vicentina, e termina alla pk 49+827, per quanto riguarda le opere civili e alla pk 50+457 della stessa Linea AV/AC Verona-Padova per i soli lavori di tipo tecnologico (armamento, luce, forza motrice e segnalamento), rimanendo invariata la sede ferroviaria, in quel tratto già a quattro binari;

23. con riferimento alle opere ferroviarie della stazione di Vicenza di via Roma, il progetto ne modifica l'assetto con la realizzazione di diverse stazioni connesse tra loro divise in base al tipo di servizio ferroviario interessato (AV oppure regionale o lunga percorrenza su linea storica);

24. con riferimento alle opere civili il progetto preliminare prevede la realizzazione delle seguenti opere d'arte principali: ponti sul Retrone e sulla Dioma, cavalcavia del Sole, cavalcaferrovia degli Scaligeri, ponte stradale sulla roggia Dioma, cavalcaferrovia Maganza, cavalcaferrovia Camisano, cavalcaferrovia Serenissima;

25. con riferimento alla salvaguardia dell'eccezionale valore universale tutelato dall'UNESCO e, in particolare, nell'ambito degli interventi da effettuare nell'area della stazione di viale Roma, il progetto, coniugando la visione trasportistica e la visione urbanistica, propone interventi orientati sia a favorire continuità tra gli spazi della stazione e il tessuto urbano, strutturando percorsi capaci di ricucire le zone della città con gli spazi della stazione, sia a limitare gli impatti visivi;

26. in riferimento ai principali interventi di ricucitura della viabilità interferita dalla nuova linea ferroviaria AV/AC, questi ultimi riguardano il nodo di via dell'Ol-



mo, il nodo degli Scaligeri/viale dell'Oreficeria, il nodo via Arsenale/stazione di Vicenza centrale, il nodo viale Camisano/viale Serenissima/via Martiri delle Foibe, inoltre si segnala anche l'intervento ulteriore relativo ad una nuova linea di trasporto pubblico locale, di seguito TPL;

27. in riferimento alle opere idrauliche, la realizzazione in zona Fiera di una fermata dedicata al servizio viaggiatori con le relative aree connesse, ha portato alla necessità di prevedere interventi atti a mitigare il rischio delle aree interessate dalle suddette opere, senza per altro aumentare la pericolosità idraulica in altre porzioni del territorio;

28. gli interventi previsti, a valle di uno «studio idraulico bidimensionale» dell'area, sono i seguenti:

28.1. realizzazione dell'innalzamento dell'argine in sinistra idraulica del fiume Retrone (circa 1 m), immediatamente a monte del ponte ferroviario;

28.2. realizzazione di una cassa di espansione sul torrente Onte nel territorio del Comune di Sovizzo, quale quota parte di quella già prevista dalla Regione del Veneto nell'ambito di un sistema di tre casse di espansione;

29. a seguito dell'approvazione del progetto definitivo dell'«Attraversamento di Vicenza», in coerenza con i futuri sviluppi tecnologici dei sistemi di trasporto pubblico locale a trazione elettrica, si procederà alla sottoscrizione di uno specifico accordo/protocollo d'intesa tra RFI, Comune di Vicenza, Regione del Veneto ed Iri-cav Due, volto a disciplinare gli impegni e gli obblighi tra le parti in merito al finanziamento e alla realizzazione della nuova linea TPL, nei limiti di spesa individuati nel Quadro economico;

30. la realizzazione delle opere del progetto preliminare è basata su un'organizzazione dei lavori che prevede l'impiego di un cantiere base, cinque cantieri operativi insieme alle aree di stoccaggio dei materiali, tre aree tecniche, due aree di stoccaggio per le terre da scavo da caratterizzare e/o reimpiegare nell'ambito dei lavori, un cantiere di armamento ed attrezzaggio tecnologico;

31. il progetto include lo studio della gestione dei materiali (produzione, fabbisogni, riutilizzo interno, approvvigionamenti, esuberanti);

32. con riferimento alla componente rumore e vibrazioni, dove i livelli sonori *post-operam* a seguito di simulazioni acustiche appaiono superiori rispetto ai limiti acustici di norma, sono previsti interventi di mitigazione sull'infrastruttura (barriere antirumore di altezza variabile da 4,5 m. a 7,5 m. sul piano del ferro) per una lunghezza complessiva di circa 9.500 m.;

33. il progetto preliminare include il piano degli espropri, delle occupazioni temporanee e degli asservimenti;

34. il progetto preliminare include, altresì, lo studio di impatto ambientale e uno specifico studio archeologico redatto in coerenza con quanto previsto dall'art. 25 del decreto legislativo n. 50 del 2016, contenente gli esiti dei dati di archivio e bibliografici, l'esito delle ricognizioni volte all'osservazione dei terreni e gli esiti della lettura geomorfologica del territorio;

35. il progetto preliminare interessa i territori del Comune di Altavilla Vicentina, del Comune di Vicenza, del Comune di Torri di Quartesolo (sede di una nuova sottostazione elettrica a Lerino) e del Comune di Sovizzo (dove è prevista una cassa di espansione sul torrente Onte);

sotto l'aspetto procedurale:

1. il soggetto aggiudicatore, ai sensi dell'art. 165 del decreto legislativo n. 163 del 2006, in ragione del periodo transitorio previsto dall'art. 216 del decreto legislativo n. 50 del 2016, con nota 11 ottobre 2017, n. 1684, ha trasmesso al MIT il progetto preliminare del 2° lotto funzionale «Attraversamento di Vicenza» della Linea AV/AC Verona-Padova ed il relativo studio di impatto ambientale;

2. con successive note prot. n. 824 e n. 822 del 13 ottobre 2017, RFI ha trasmesso il progetto preliminare, rispettivamente, alle amministrazioni interessate ed ai gestori delle opere interferenti;

3. con nota prot. n. 823 del 13 ottobre 2017, RFI ha poi trasmesso la documentazione relativa alla progettazione preliminare ai soggetti competenti, ai fini dell'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale, di seguito VIA, di cui agli articoli 165 e 183 del decreto legislativo n. 163 del 2006;

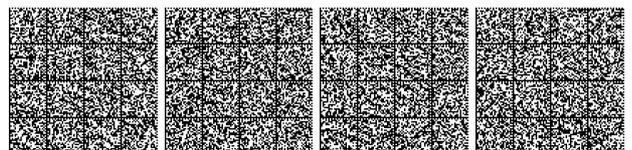
4. il progetto preliminare e lo Studio di impatto ambientale, sono stati pubblicati il 26 ottobre 2017 sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA, a cura del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di seguito MATTM;

5. con nota prot. n. 858 del 3 novembre 2017, RFI ha trasmesso al MIT la relazione prevista dall'art. 168, comma 2, del decreto legislativo n. 163 del 2006, completa delle note d'inoltrò del progetto preliminare a tutte le amministrazioni, enti o società, tenute a pronunciarsi sul progetto dell'opera ferroviaria;

6. il MIT - Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, con nota prot. n. 7130 del 27 novembre 2017, ha convocato la conferenza di servizi istruttoria per il giorno 13 dicembre 2017, ai sensi degli articoli 165 e 168 del decreto legislativo n. 163 del 2006;

7. la Regione del Veneto, con nota prot. n. 519455 del 12 dicembre 2017, ha espresso parere favorevole all'approvazione del progetto preliminare dell'intervento, con esclusione del giudizio di compatibilità ambientale, da rilasciare nell'ambito del procedimento statale di VIA, subordinandolo al rispetto delle prescrizioni e delle osservazioni di cui alle note della Direzione regionale difesa del suolo (nota prot. n. 509424 del 5 dicembre 2017), della Direzione regionale pianificazione territoriale (nota n. 513744 del 7 dicembre 2017) e della Direzione regionale operativa U.O. Genio civile di Vicenza (nota prot. n. 518682 del 12 dicembre 2017);

8. con riferimento alla procedura di VIA, con nota prot. n. 490838 del 3 dicembre 2018, la Regione del Veneto ha comunicato che, nella seduta del 12 settembre 2018, il Comitato tecnico VIA regionale ha espresso il proprio parere favorevole di compatibilità ambientale sul progetto preliminare a condizione che fossero rispettate le «condizioni ambientali» citate nella medesima nota;



9. il Consiglio superiore dei lavori pubblici, di seguito CSLP, nella seduta del 25 gennaio 2019, con parere n. 71 del 2017, ha formulato varie prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni in merito agli aspetti economici e amministrativi, geologici e geotecnici, idrologici e idraulici, impiantistici, strutturali e viari relativi al progetto, concludendo che per il progetto preliminare in esame si potesse proseguire «con la puntuale osservanza delle prescrizioni, tenuto conto delle raccomandazioni e indicazioni di cui ai considerato del parere stesso, e comunque prima della sottoscrizione dell'impegno con il contraente generale dell'importo per la realizzazione delle opere»;

10. in particolare, con riferimento agli aspetti economici ed amministrativi il CSLP ha osservato che «Il costo presunto dell'intervento risulta pari a 805 milioni di euro, suddivisi in 682,6 milioni euro per lavori (di cui 12,4 milioni di euro per oneri di sicurezza) e 122,4 milioni di euro per somme a disposizione della Stazione appaltante [...]» rilevando inoltre che «[...] l'incidenza delle opere accessorie di compensazione è pari ad oltre il 23% della spesa per lavori e che l'importo per espropri è pari a circa il 19%[...]» e che «[...] questi importi appaiono particolarmente elevati»;

11. il MIT, con riferimento all'incidenza delle opere accessorie, ha rappresentato che quelle a cui il CSLP fa riferimento in realtà sono parte integrante della c.d. «Soluzione 3» dell'analisi comparativa tra le soluzioni progettuali per l'«Attraversamento di Vicenza» che il MIT, la Regione del Veneto, il Comune di Vicenza, la CCIAA di Vicenza e RFI, con la sottoscrizione del citato secondo Addendum al Protocollo di Intesa per l'attraversamento di Vicenza del 2014, hanno convenuto di adottare quale soluzione da prendere a riferimento per lo sviluppo del progetto preliminare dell'Attraversamento di Vicenza e che gli interventi di viabilità, il parcheggio a servizio della stazione ferroviaria di Vicenza e la nuova linea TPL (per i quali il CSLP osserva un'incidenza del 23% della spesa per lavori), costituiscono input progettuali e parte integrante del progetto in quanto risultano funzionali a garantire una migliore accessibilità con le diverse modalità di trasporto alla stazione di Vicenza, sia dalla parte est che dalla parte ovest della città, nonché a favorire lo scambio modale verso la modalità ferroviaria;

12. la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS (di seguito CTVIA) del MATTM, in data 1° marzo 2019, relativamente alla compatibilità ambientale dell'intervento in esame, con parere n. 2964 si è espressa positivamente, «fatte salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla norma vigente, anche in sede europea, all'atto della presentazione della nuova fase progettuale, condizionato all'ottemperanza delle prescrizioni (...), con la precisazione che, qualora gli esiti degli approfondimenti prescritti dovessero evidenziare significative modifiche del quadro conoscitivo posto a base di tale parere, si dovrà procedere alla ripubblicazione delle parti del progetto interessate dalle suddette variazioni»;

13. in particolare, la CTVIA nel suddetto parere ha preso atto che il progetto preliminare esaminato «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 VIA», approvato da questo Comitato con la delibera n. 94 del 2006, nonché «naturale prosecuzione» del 1° lotto funzionale;

14. con riferimento al Piano di utilizzo, la CTVIA ha ritenuto allo stato soddisfatta la sussistenza dei requisiti di cui all'art. 4 del decreto del Presidente della Repubblica 13 giugno 2017, n. 120;

15. il MIBACT, con nota prot. n. 15142 del 18 giugno 2020, ha espresso, relativamente alla compatibilità ambientale del progetto preliminare in esame, parere favorevole, a condizione che siano ottemperate le prescrizioni riportate nella suddetta nota, nei termini di cui al parere tecnico-istruttorio, della Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio, n. 16547 del 29 maggio 2020;

16. il suddetto parere prevede, inoltre, la facoltà da parte dello stesso MIBACT di intervenire con ulteriori prescrizioni ed indicazioni, nelle successive fasi progettuali, sulla scorta dei dati che emergeranno dagli esiti delle indagini archeologiche e delle altre verifiche richieste, con riguardo anche ad eventuali comunicazioni del Centro del Patrimonio dell'Umanità circa le soluzioni progettuali dei ponti e dei cavalcavia, di cui alla raccomandazione n. 7 e raccomandazione n. 8 della Relazione del marzo 2017 redatta dagli ispettori ICOMOS ed a seguito dei quali il progetto potrà subire modificazioni a salvaguardia del patrimonio culturale;

17. il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha trasmesso il sopra citato parere della CTVIA n. 2964 al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con nota prot. n. 13515 del 24 luglio 2020;

18. la Regione del Veneto, con delibera di Giunta 18 agosto 2020, n. 1198, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni ai fini dell'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera, sentiti i comuni interessati nonché fatto proprio il parere espresso dal Comitato tecnico regionale VIA nella citata seduta del 12 settembre 2018;

19. il MIT-Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali, ha espresso parere favorevole con prescrizioni con nota prot. n. 24825 dell'8 ottobre 2020, per quanto di competenza;

20. hanno, inoltre, espresso parere nell'ambito della procedura di approvazione e limitatamente alle loro competenze la Provincia di Vicenza, il Comune di Vicenza, il Comune di Altavilla Vicentina, il Comune di Creazzo, il Comune di Sovizzo, il Comune di Torri di Quartesolo, il Ministero della difesa, il Consorzio Alta Pianura Veneta, Acque Vicentine S.p.a., Snam Rete Gas S.p.a., Acegas S.p.a., Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a., Terna Rete Italia S.p.a., Servizi a Rete S.r.l.;

21. il MIT ha esposto le proprie valutazioni, in apposito allegato alla relazione istruttorio, in merito alle prescrizioni richieste dagli Enti istituzionali e proposto le prescrizioni e le raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare e da allegare alla delibera, esponendo i motivi in caso di mancato recepimento o di recepimento parziale delle prescrizioni come sopra avanzate;



sotto l'aspetto attuativo:

1. il soggetto aggiudicatore dell'opera, ai sensi del decreto legislativo n. 163 del 2006, è individuato nella società Rete ferroviaria italiana S.p.a.;

2. la progettazione e realizzazione del 2° lotto funzionale, «Attraversamento di Vicenza» della Linea AV/AC Verona-Padova, sono state affidate al *General Contractor* Iricav Due, con Convenzione sottoscritta il 15 ottobre 1991 dalla società Treno alta velocità S.p.a. (oggi RFI);

3. il CUP indicato per l'intervento è J41E91000000009;

4. il cronoprogramma di realizzazione dell'intervento allegato alla documentazione istruttoria è limitato alla sola fase di esecuzione (dalla consegna dei lavori all'attivazione dei nuovi binari AV e linea merci) e riporta anche la durata delle singole sotto-fasi;

5. in particolare, nel cronoprogramma sono previsti 2.340 giorni naturali e consecutivi (pari a circa sei anni e sei mesi) per la durata dei lavori, di cui 120 giorni naturali e consecutivi per le attività propedeutiche e 2.220 giorni naturali e consecutivi per le attività di costruzione;

sotto l'aspetto finanziario:

1. il costo del progetto preliminare, presentato in conferenza di servizi, era pari a 804,99 milioni di euro, di cui 682,57 milioni di euro per la valutazione tecnica dei lavori e 122,42 milioni di euro per oneri per le somme a disposizione;

2. in particolare, l'importo complessivo stimato per l'acquisizione delle aree, espropri, occupazioni temporanee e asservimenti, compreso nella voce «opere civili», è pari a 124,75 milioni di euro;

3. detto importo risulta particolarmente elevato (pari al 15 per cento circa del costo complessivo) in quanto la nuova linea AV/AC si inserisce in affiancamento alla linea ferroviaria esistente con attraversamento di un contesto fortemente urbanizzato e con la presenza di diverse attività industriali e commerciali;

4. la valorizzazione delle prescrizioni dell'elaborato «disamina dei pareri» restituisce un valore di 46,45 milioni di euro con un incremento del costo complessivo

dell'intervento rispetto alla fase precedente la conferenza dei servizi di 44,16 milioni di euro, determinato come segue:

4.1. il costo stimato dal MIT e da RFI per il recepimento delle prescrizioni presentate a valle della conferenza di servizi è pari a 38,95 milioni di euro;

4.2. l'importo destinato a «opere di ristoro socio-ambientale», nel quadro economico precedente la conferenza di servizi, è pari a 2,20 milioni di euro (pari allo 0,27 per cento del costo complessivo);

4.3. la valorizzazione delle richieste di opere e misure compensative ritenute accoglibili, a valle della medesima conferenza di servizi, è aumentata di 5,21 milioni di euro per un totale portato a 7,41 milioni di euro, importo superiore a quello indicato nel quadro economico precedente la conferenza di servizi di 2,2 milioni di euro ma, essendo di circa 0,87 per cento del costo dell'opera, risulta comunque inferiore all'importo massimo attribuibile per legge alle opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera, che è pari al 2 per cento ai sensi dell'art. 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163 del 2006;

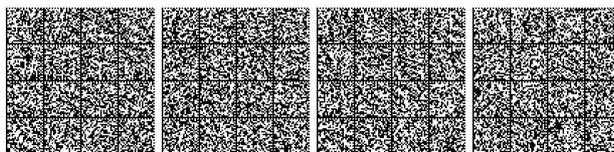
4.4. il Ministero istruttore, ritenendo che il limite del 2 per cento del costo dell'opera debba intendersi come limite massimo fissato dal legislatore ma non da raggiungere necessariamente, ha ritenuto accoglibile l'innalzamento dell'importo per opere e misure compensative a 7,41 milioni di euro;

4.5. la definizione compiuta e definitiva delle opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale, strettamente correlate alla funzionalità dell'opera, è stata comunque rinviata alla fase della progettazione definitiva, fermo restando il limite di spesa individuato in 7,41 milioni di euro;

5. il costo complessivo dell'intervento, a seguito della valorizzazione delle prescrizioni e delle ulteriori opere e misure compensative, risulta quindi incrementato di 44,16 milioni di euro rispetto alla fase precedente la conferenza di servizi, ed è così articolato:

Tabella 1
(importi in milioni di euro)

Voce	Importo <i>ante iter</i> autorizzativo	Importo <i>post iter</i> autorizzativo	Differenza su totali
Opere civili (inclusa acquisizione aree)	542,13 (1)	391,83	
Sovrastruttura ferroviaria	31,13	31,13	
Acquisizione aree e asservimenti		124,75	
Nuova linea TPL		25,55	
Impianti tecnologici	89,31	89,31	
Adeguamento monetario e garanzie a rimborso	20,00	20,00	
Sub-totale valutazione tecnica dei lavori (2)	682,57	682,57	0,00



Imprevisti	59,10	59,10	
Ingegneria	36,70	36,70	
Costi interni di RFI ed altri oneri (collaudi, VIA, Inarcassa) (3)	24,42	24,42	
Opere ristoro socio ambientali	2,20	7,41	
Sub-totale somme a disposizione	122,42	127,63	+5,21
Prescrizioni di Enti e Amministrazioni in Conferenza di servizi		38,95	+38,95
Totale: Limite di spesa tratta AV/AC «Attraversamento di Vicenza»	804,99	849,15	+44,16

Note:

- (1) di cui acquisizione aree ed asservimenti 124,75 milioni di euro;
 (2) di cui oneri per la sicurezza 12,40 milioni di euro;
 (3) di cui per Inarcassa 1,47 milioni di euro.

6. la copertura finanziaria dell'intervento è prevista a carico delle risorse del Contratto di programma - parte investimenti 2017-2021 tra MIT e RFI, dove, nel progetto di investimento «Linea AV/AC Verona-Padova» è riportato il sotto-progetto «2° lotto funzionale Attraversamento di Vicenza», con il costo arrotondato di 805 milioni di euro, di cui 150 milioni di euro quali risorse disponibili;

7. con riferimento all'intera Linea AV/AC Verona-Padova, l'Aggiornamento 2018-2019 del suddetto Contratto di programma 2017-2021, sul quale questo Comitato si è espresso con la sopra richiamata delibera n. 37 del 2019, nella tabella B Investimenti realizzati per lotti costruttivi - Direttrice trasversale, riporta i seguenti dati:

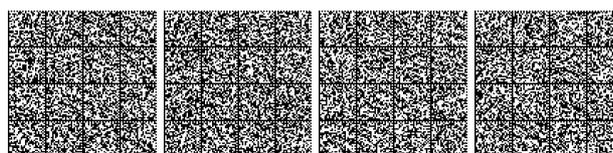
Tabella 2
(milioni di euro)

Linea AV/AC Verona-Padova	Costo	Disponibilità	Fabbisogno
1° lotto funzionale Verona, bivio Vicenza, di cui:	3.093,00	1.364,00	1.729,00
1° lotto costruttivo	984,00	984,00	0,00
2° lotto costruttivo	1.729,00	0,00	1.729,00
Nodo AV/AC di Verona Est	380,00	380,00	0,00
2° lotto funzionale Attraversamento Vicenza, di cui:	805,00	150,00	655,00
1° lotto costruttivo	150,00	150,00	0,00
2° lotto costruttivo	655,00	0,00	655,00
3° lotto funzionale Vicenza-Padova	1.316,00	0,00	1.316,00
Totale dei 3 lotti funzionali	5.214,00	1.514,00	3.700,00

Considerato che la relazione istruttoria del MIT, il parere del CSLP e il parere della CTVIA, hanno considerato che l'intervento si configuri come una variante al progetto preliminare della tratta AV/AC Verona-Padova, già oggetto di specifica procedura di valutazione di impatto ambientale nella fase approvativa del progetto preliminare, approvato dal CIPE con delibera n. 94 del 2006, e che poiché la relativa procedura di valutazione di impatto ambientale era stata già avviata prima dell'entrata in vigore del decreto legislativo n. 50 del 2016, si continui ad applicare al progetto preliminare in esame la disciplina prevista dal decreto legislativo n. 163 del 2006, ai sensi del comma 27 dell'art. 216 del medesimo decreto legislativo n. 50 del 2016;

Considerato, altresì, che l'attuale progetto preliminare è uno «sviluppo progettuale», a seguito di una prescrizione della delibera n. 94 del 2006, di un progetto preliminare poi non condiviso e, quindi, variato sul quale comunque è stata attivata in modo corretto la procedura VIA precedentemente l'entrata in vigore del decreto legislativo n. 50 del 2016;

Considerato che la Regione del Veneto, con la citata delibera di Giunta 18 agosto 2020, n. 1198, ha richiesto tra l'altro che la somma destinata alle «opere compensative», ovvero le opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera, venga garantita nella misura massima prevista dalla specifica normativa di settore, ovvero pari al 2 per cento del costo complessivo dell'intervento;



Tenuto conto che, come osservato dalla Corte dei conti in sede di registrazione della delibera n. 69 del 2019, le opere e le misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera, di seguito opere e misure compensative, incidendo sul costo complessivo dell'opera, rappresentano un onere a carico della collettività e, dunque, la percentuale del 2 per cento del costo dell'intervento deve intendersi quale limite massimo fissato dal legislatore e non un limite al quale tendere obbligatoriamente per cui, conseguentemente, l'ammontare di tale percentuale deve essere determinata in modo ragionevole, in base all'entità dell'incidenza, concretamente dimostrabile, dell'infrastruttura in costruzione, sull'economia e sul territorio;

Tenuto conto anche dell'elevata incidenza delle opere accessorie e degli espropri sul progetto, che rendono inopportuno incrementare ulteriormente il costo delle opere e misure compensative, già innalzato da 2,2 milioni a 7,41 milioni di euro;

Ritenuto, pertanto, che in sede di progettazione definitiva le eventuali opere e misure compensative debbano essere definite ed eventualmente aggiornate avendo come riferimento l'elenco di opere e misure compensative richieste dagli Enti locali in conferenza di servizi e ritenute accoglibili dal MIT e che ogni variazione dovrà essere posta in accordo con quanto indicato nella prescrizione n. 38 dell'Allegato 1 «Prescrizioni e raccomandazioni»;

Considerato che il MIBACT, con riferimento al proprio parere n. 15142 del 18 giugno 2020, nella seduta preparatoria del 17 novembre 2020, ha formulato le seguenti richieste:

1. Prescrizione n. 2 MIBACT [Prescrizione n. 44 Allegato 1 della presente delibera]:

aggiungere dopo le parole «in prossimità di beni culturali di cui alla parte II del Codice» e prima della parentesi il seguente testo: «così come individuati nel parere MIBACT».

2. Prescrizione n. 3 [45]: modificare il terzo punto della prescrizione come segue (integrazioni in corsivo):

«la razionalizzazione dello sviluppo piano altimetrico del prolungamento di via Martiri delle Foibe, da strada dei Pizzolati verso est, studiando una soluzione ulteriormente migliorativa rispetto all'elaborato C.11.2, al fine di allontanarlo da Villa Trissino-Muttoni detta Ca' Impenta (ambito tutelato) e avvicinarlo il più possibile in parallelo al tratto SE di Strada degli Alidosi, alla ferrovia e al Viale Camisano (con opportune sistemazioni a verde dello spazio residuale intercluso, da ridurre al minimo possibile), eventualmente intervenendo anche mediante realizzazione di un tratto in trincea o con cortine arboree e arginature in terra, e comunque concordando le soluzioni progettuali con la competente Soprintendenza prima dell'avvio della progettazione definitiva.»

3. Prescrizione n. 5 [47]: reinserire la parte iniziale:

«All'esito dei risultati concernenti la prima fase di indagini preliminari, da eseguirsi così come più specificamente individuate dalla competente Soprintendenza nella nota prot. n. 23709 del 1° ottobre 2019 riportata nelle premesse del presente provvedimento, e ...».

4. Prescrizione n. 7 [49]: la prescrizione viene integrata aggiungendo dopo «fino al», la frase:

«completamento sistematico delle indagini ivi compreso il trattamento dei materiali (lavaggio, siglatura e corretto stoccaggio in contenitori a norma)».

5. Si aggiunge, inoltre, la seguente raccomandazione in conseguenza del fatto che Vicenza è iscritta al Patrimonio dell'Umanità dall'UNESCO:

«Si tenga conto, nelle successive fasi di progettazione, delle eventuali comunicazioni del Centro del Patrimonio dell'Umanità, con particolare riguardo alle soluzioni progettuali dei ponti e dei cavalcavia di cui alle Raccomandazioni n. 7 e n. 8 della Relazione HIA del marzo 2017 redatta dagli ispettori ICOMOS».

Considerato che l'infrastruttura di cui sopra è ricompresa nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione del Veneto, sottoscritta il 24 ottobre 2003;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della citata delibera n. 82 del 2018);

Vista la nota predisposta congiuntamente dal DIPE e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Considerato il dibattito svolto in seduta e, in particolare, le precisazioni effettuate sulle prescrizioni MIBACT riportate nel considerato;

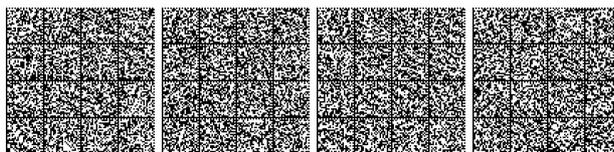
Delibera:

Le presenti disposizioni sono adottate ai sensi e per gli effetti del combinato disposto degli articoli 214, comma 11, e 216, commi 1, 1-bis e 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016, e del decreto legislativo n. 163 del 2006, da cui deriva la sostanziale applicabilità della previgente disciplina, di cui al decreto legislativo in ultimo citato, a tutte le procedure, anche autorizzative, avviate prima del 19 aprile 2016.

1. Approvazione del Progetto preliminare

1.1 Ai sensi e per gli effetti degli articoli 165 e 183, comma 6, del decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni nonché ai sensi del combinato disposto dell'art. 1, comma 76, della legge n. 147 del 2013 e dell'art. 2, commi 232 e seguenti, della legge n. 191 del 2009 ed ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, e successive modificazioni, è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni riportate nell'Allegato 1 meglio descritto al successivo punto 1.8, anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare della Linea ferroviaria alta velocità/alta capacità (AV/AC) Verona-Padova: 2° lotto funzionale «Attraversamento di Vicenza».

1.2 È conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico e edilizio, l'intesa sulla localizzazione dell'opera, comportando l'automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti ed adottati.



1.3 Ai sensi dell'art. 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, l'importo di 849,15 milioni di euro (al netto di IVA), come riportato nella precedente «presa d'atto», costituisce il limite di spesa dell'opera di cui al punto 1.1, comprensivo dell'importo delle opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale, pari a 7,41 milioni di euro.

1.4 La copertura finanziaria del progetto preliminare di cui al punto 1.1, suddiviso in due lotti costruttivi, è attualmente pari a 150 milioni di euro ed è assicurata dalle risorse del Contratto di programma - parte Investimenti 2017-2021, sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana S.p.a., dove è riportato il progetto «Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2° lotto funzionale)».

1.5 L'attuale copertura permette di finanziare ed approvare il 1° lotto costruttivo del progetto preliminare di cui al punto 1.1, ai sensi dell'art. 1, comma 76, della legge n. 147 del 2013, citata in premessa;

1.6 Il prossimo aggiornamento del Contratto di programma - parte investimenti tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana S.p.a., dovrà riportare gli eventuali nuovi finanziamenti e gli importi adeguati, con particolare riguardo al limite di spesa del progetto preliminare che andrà aggiornato dagli attuali 805 milioni di euro, riportati per l'intervento 0362B «Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2° lotto funzionale)», agli 849,15 milioni di euro di cui al precedente punto 1.3;

1.7 La copertura finanziaria del fabbisogno residuo dovrà essere reperita con nuovi finanziamenti da introdurre nel Contratto di programma - parte investimenti tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana S.p.a., anche ai sensi della legge n. 191 del 2009, art. 2, commi da 232 a 234.

1.8 Le prescrizioni citate al precedente punto 1.1, cui resta subordinata l'approvazione del progetto, sono riportate nella prima parte dell'Allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera, mentre le raccomandazioni sempre citate al precedente punto 1.1, sono riportate nella seconda parte del medesimo Allegato 1.

1.9 Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dare seguito a qualcuna delle prescrizioni e delle raccomandazioni di cui al punto precedente, fornirà al riguardo puntuale motivazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in modo da consentire a quest'ultimo di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

2. Altre disposizioni

2.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sottoporrà, tempestivamente, a questo Comitato il progetto definitivo del 2° lotto funzionale «Attraversamento di Vicenza» della Linea AV/AC Verona-Padova, aggiornando contestualmente il cronoprogramma dei lavori della linea AV/AC Verona-Padova ed avendo cura di coordinarsi preventivamente, per gli aspetti di rispettiva competenza, con il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo e con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

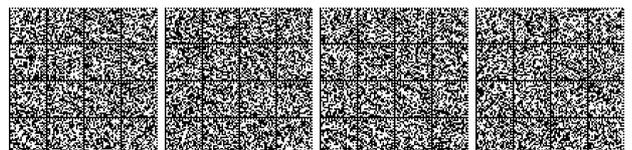
2.2 In sede di redazione del progetto definitivo, il soggetto attuatore trasmette un'accurata informativa al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ed al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per attestare di aver tenuto debito conto del potenziale impatto sulle falde idriche inquinate da sostanze perfluoroalchiliche (PFAS), interessate dai lavori di realizzazione dell'opera tra Montecchio Maggiore (VI) e Vicenza (per la parte di competenza). In fase di verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, la progettazione definitiva, conseguentemente redatta, individuerà le eventuali necessarie misure per l'eliminazione dell'impatto ulteriore, rispetto all'esistente, eventualmente dovuto ai lavori per l'intervento ferroviario, coerentemente con quanto previsto con la prescrizione n. 28 dell'Allegato 1, come riprese dalla prescrizione n. 29 del parere VIA del 1° marzo 2019, ferme restando le competenze del Commissario delegato per le emergenze PFAS delle falde idriche nei territori delle province di Vicenza, Verona e Padova.

2.3 In sede di progettazione definitiva dovranno essere definite le opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera ritenute accoglibili dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per un importo stimato di 7,41 milioni di euro. Ogni variazione dovrà essere definita in accordo con quanto indicato nella prescrizione n. 38 dell'Allegato 1 «Prescrizioni e raccomandazioni».

2.4 In sede di progettazione definitiva, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà trasmettere una relazione concernente i criteri per la determinazione del costo per l'acquisizione delle aree con riferimento, in particolare, all'individuazione dell'importo relativo agli «oneri per la gestione delle attività espropriative», posto che questi ultimi risultano ora calcolati nella misura forfettaria del 17,3 per cento delle relative stime per l'acquisizione dei terreni e dei fabbricati, per la mitigazione diretta dei ricettori e per le indennità ex art. 44 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001.

2.5 Con riferimento alle prescrizioni del parere n. 15142 del 18 giugno 2020 del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, su richiesta dello stesso Ministero d'intesa, con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Allegato 1 «Prescrizioni e raccomandazioni», di cui al precedente punto 1.8, è così integrato:

2.5.1 prescrizione n. 44 dell'Allegato 1 «Prescrizioni e raccomandazioni» (corrispondente alla prescrizione n. 2 del parere n. 15142): è aggiunta dopo le parole «in prossimità di beni culturali di cui alla parte II del Codice» e prima della parentesi, la frase: «così come individuati nel parere MIBACT», nel quale ci si riferisce ai seguenti beni culturali: «Chiesa di Santa Caterina, Ex Convento di Ognissanti, Oratorio delle Zitelle, Area di rispetto dell'Oratorio delle Zitelle, Arco delle Scalette, Convento e Chiesa di San Silvestro, Villa Bonollo Anti, Villa Tornieri Mosconi, Villa Bonin Longare, Chiesa di San Giorgio, Seminario Vescovile, Chiesa di San Felice e Fortunato, Resti della chiesetta dell'ex ospedale di San Felice con sedime, Manicomio provinciale di San Felice, Edificio neoclassico a due piani del XIX secolo, Edifici in corso SS. Felice e Fortunato 140, 144, 148, 152, Ex chiesetta di



San Valentino, Ex Caserma della Guardia di Finanzia, Ex Chiesa di San Bovo, Accademia cinematografo Palladio, Villa Volpe, Casa Mater Amabilis, Villa Trissino Muttoni detta Cà Impenta»;

2.5.2 prescrizione n. 45 dell'Allegato 1 «Prescrizioni e raccomandazioni (corrispondente alla prescrizione n. 3 del parere n. 15142): è modificato il terzo punto della prescrizione come segue:

la razionalizzazione dello sviluppo piano altimetrico del prolungamento di via Martiri delle Foibe, da strada dei Pizzolati verso est, studiando una soluzione da concordare preventivamente con la competente Soprintendenza, finalizzata ad allontanarla da Villa Trissino-Muttoni detta Ca' Impenta (ambito tutelato) a ridurre il consumo di suolo e a rispettare le trame agrarie avvicinandole il più possibile agli ambiti urbanizzati e alle infrastrutture esistenti, anche mediante l'eventuale realizzazione di un tratto in trincea o con cortine arboree e arginature in terra.

2.5.3 prescrizione n. 47 dell'Allegato 1 «Prescrizioni e raccomandazioni (corrispondente alla prescrizione n. 5 del parere n. 15142): è reinserita la parte iniziale:

«All'esito dei risultati concernenti la prima fase di indagini preliminari, da eseguirsi così come più specificamente individuate dalla competente Soprintendenza nella nota prot. n. 23709 del 1° ottobre 2019 riportata nelle premesse del presente provvedimento, e ...»;

2.5.4 prescrizione n. 49 dell'Allegato 1 «Prescrizioni e raccomandazioni» (corrispondente alla prescrizione n. 7 del parere n. 15142): la prescrizione viene integrata aggiungendo dopo «fino al» la frase:

«completamento sistematico delle indagini ivi compreso il trattamento dei materiali (lavaggio, siglatura e corretto stoccaggio in contenitori a norma)»;

2.5.5 si aggiunge, inoltre, la seguente raccomandazione in quanto Vicenza è iscritta tra i siti Patrimonio dell'Umanità dall'UNESCO:

«Si tenga conto, nelle successive fasi di progettazione, delle eventuali comunicazioni del Centro del Patrimonio dell'Umanità, con particolare riguardo alle soluzioni progettuali dei ponti e dei cavalcavia di cui alle Raccomandazioni n. 7 e n. 8 della Relazione HIA del marzo 2017 redatta dagli ispettori ICOMOS».

2.6 Nell'ambito delle disposizioni contrattuali vigenti, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti chiederà a Rete ferroviaria italiana S.p.a. di valutare l'applicazione di eventuali penali relative ai ritardi maturati nel corso della procedura di realizzazione e costruzione dell'opera.

2.7 Prima dell'avvio dei lavori per la realizzazione del progetto in esame, dovrà essere stipulato apposito Protocollo di legalità tra la Prefettura territorialmente competente e l'impresa appaltatrice, ai sensi della normativa vigente.

2.8 Rete ferroviaria italiana S.p.a. dovrà aggiornare le informazioni presenti sul MOP e nel CUP, al fine di fornire un quadro coerente dell'opera.

3. Disposizioni finali

3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la

conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare approvato con la presente delibera.

3.2 Il suddetto Ministero, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni che debbono essere recepite in tale fase, ferme restando le verifiche di competenza della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo.

3.3 Il medesimo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà, altresì, a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa.

Roma, 26 novembre 2020

*Il Ministro dello sviluppo economico
con funzioni di presidente*
PATUANELLI

Il Segretario: FRACCARO

*Registrato alla Corte dei conti il 23 febbraio 2021
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle
finanze, reg. n. 158*

ALLEGATO I

PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001).
LINEA FERROVIARIA ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ (AV/AC)
VERONA-PADOVA.
2° LOTTO FUNZIONALE «ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA».
APPROVAZIONE DEL PROGETTO PRELIMINARE
CUP (J41E9100000009)

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI

PARTE PRIMA

Prescrizioni per la progettazione definitiva
Prescrizioni di carattere generale

PARTE SECONDA

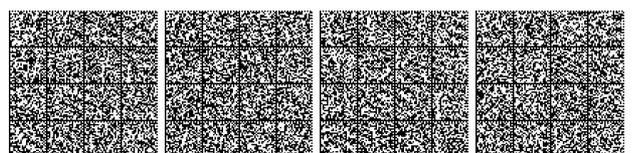
Raccomandazioni

PARTE PRIMA

PROGETTAZIONI PER LA PROGETTAZIONE DEFINITIVA

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. (A.001 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).

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 (A.002 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).



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 (A.003 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).

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 (A.004 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).

5. Specificare il calcolo dei fattori di emissione al secondo per gli NOX e il pubblico ministero 10 e la potenziale attribuzione a sorgenti puntuali e/o lineari (A.005 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).

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 (sementi, 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 (A.006 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019; J.004 - Comune di Sovizzo - nota prot. n. 13963 dell'8 novembre 2017).

Componente ambiente idrico - acque superficiali

7. 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 le verifiche idrauliche delle infrastrutture necessarie per superare le interferenze opera - ambiente idrico superficiale (A.008 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).

8. 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.) (A.009 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).

9. Considerato che il progetto prevede delle variazioni piano-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 eventuali punti di campionamento per il rispetto dei limiti allo scarico previsti dalla normativa di settore vigente (A.010 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).

10. Per stabilire la qualità delle acque superficiali, il calcolo dell'indice LIM (Livello di inquinamento dai macrodescrittori per lo stato ecologico) deve essere calcolato secondo quanto previsto dal decreto ministeriale n. 260 del 2010 (A.011 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).

Componente suolo e sottosuolo - acque sotterranee

11. 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 ed 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 (A.012 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).

12. 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 piano campagna, 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 (A.0013 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019; G.002 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G.n. 172034;

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 (A.014 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019);

13. 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 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 (A.015 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019);

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 (A.016 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019);

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 (A.017 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019; F.015 - Provincia di Vicenza - deliberazione del Consiglio provinciale n. 42 del 12 dicembre 2017; G.005, G.033 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034).



14. 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, dai successivi aggiornamenti (A.018 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).

15. 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 previsti 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 (A.019 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019);

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) (A.020 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).

Componente rumore e vibrazioni

16. 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 (A.021 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019);

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 decreto Presidente del Consiglio dei ministri 14 novembre 1997 - art. 3 e/o, in assenza di zonizzazione comunale, dei valori definiti dall'art. 6 del decreto Presidente del Consiglio dei ministri 1° marzo 1991), (A.022 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).

17. In relazione alla «Concorsualità» con altre infrastrutture che interessano l'opera di cui in oggetto, è necessario:

a) in considerazione del dimensionamento massimo degli interventi di mitigazione acustica previsti in progetto, 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 facendo riferimento al caso I della nota tecnica ISPRA «Nota tecnica in merito alle problematiche dei progetti di infrastrutture di trasporto lineari soggetti a VIA al fine di valutare l'opportunità di ulteriori interventi diretti sui ricettori. (A.023 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019);

b) valutare le eventuali concorsualità in merito al «Riassetto del reticolo viario Comunale» (A.024 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019);

c) 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 (A.025 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).

18. 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 (A.026 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019);

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.

(A.026 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).

19. 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.

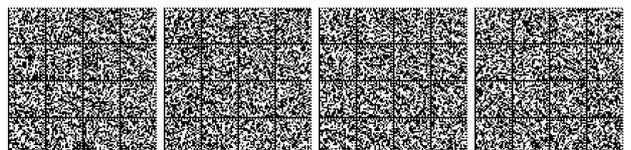
(A.027 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).

20. 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 decreto Presidente della Repubblica 18 novembre 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) (A.028 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019);

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 decreto Presidente della Repubblica 18 novembre 1998, n. 459), sia quelli più prossimi ai limiti delle fasce stesse (per la verifica del rispetto dei limiti della zonizzazione acustica comunale, in assenza della quale si applicano i valori limite definiti dall'art. 6 del decreto Presidente del Consiglio dei ministri 1° marzo 1991), sulle seguenti mappe: i. mappe acustiche *ante operam* ii. mappe acustiche *post operam* e iii. mappe acustiche *post* mitigazione (A.029 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).

21. 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. I flussi di traffico per lo studio acustico dovranno essere resi disponibili dall'ente gestore della strada (A.030 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).

22. 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 m) dai cantieri per la fase di movimentazione e scavo ed ai ricettori che si trovano ad una distanza limite (30 m) 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 (A.031 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019; B.007 - parere Regione del Veneto - Unità operativa VIA nota 3 dicembre 2018 prot 490838).

23. 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 (A.032 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nota prot. n. 2964 del 1° marzo 2019);

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 (A.033 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).

Salute pubblica

24. 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 (A.034 - parere commissione tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).

PMA

25. 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. (A.035 - parere commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019; G.032 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034). In merito alla componente atmosfera, integrare la «relazione generale» di progetto con i riferimenti al Piano regionale di tutela e risanamento dell'atmosfera, di seguito PRTRA, approvato con deliberazione del Consiglio regionale n. 90 del 18 aprile 2016 e all'accordo di Bacino Padano, sottoscritto dalle Regioni Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna e del Veneto per il contenimento dell'inquinamento atmosferico (G.029 e G.030 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034).

26. Il monitoraggio ambientale per la componente atmosfera dovrà essere effettuato anche *post operam* (A.036 - parere commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).

27. Aggiornare il progetto di monitoraggio dell'ambiente idrico per la componente «acque superficiali», con i parametri relativi alla qualità biologica, come previsti dal decreto legislativo n. 152 del 2006 e successive modificazioni, 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 *post operam* deve essere effettuato anche dopo l'esercizio della linea, con la tempistica e le modalità indicate nel decreto ministeriale n. 260 del 2010 e con quanto previsto alla sezione 6.2.1.4. frequenza e durata dei monitoraggi del documento del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, inerente le «Linee guida per la predisposizione del progetto di monitoraggio ambientale (PMA) delle opere soggette a procedura VIA», Rev. 1 del 17 giugno 2015 indirizzi metodologici: Ambiente idrico (A.037 - parere commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019 - B.010 - parere Regione del Veneto - Unità operativa VIA nota 3 dicembre 2018 prot. 490838).

28. Verificare, aggiornare ed eventualmente implementare, in accordo con ARPAV, il PMA nella parte relativa alle componenti acque superficiali in fase di *ante operam*, corso d'opera e *post operam*. Particolare attenzione dovrà essere posta alla problematica connessa alla contaminazione da sostanze perfluoroalchiliche (PFAS) (A.038 - parere commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).

29. Il monitoraggio *ante operam* e *post operam* su ciascun corso d'acqua deve essere effettuato sia a monte sia a valle del tracciato ferroviario (A.039 - parere commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).

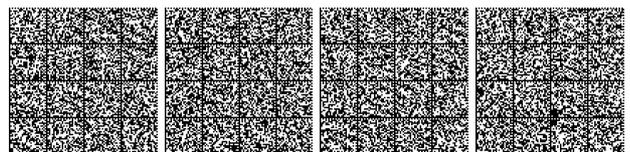
30. Con riferimento al progetto di monitoraggio della componente ambientale «Acque sotterranee»:

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 e prescrizioni CIPE, sia le ulteriori osservazioni fatte dagli Enti competenti (quali Regione del Veneto, ARPAV, Autorità di bacino, Comunità locali) nelle relazioni d'istruttoria e nelle riunioni tecniche, sia per le attività di monitoraggio *ante operam* che in quelle in corso d'opera e *post operam*, 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;

(A.040 - parere commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019; G.034 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034).

31. 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 distribu-



zione, 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) (A.041 - parere commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).

32. 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 Tabella B del decreto Presidente del Consiglio dei ministri 14 novembre 1997; per un corretto confronto con i valori limiti di immissione di cui alla Tabella C del decreto Presidente del Consiglio dei ministri 14 novembre 1997, deve essere valutato il clima acustico *ante operam*, considerabile come il contributo di tutte le sorgenti presenti sul territorio, a cui va sommato il contributo specifico del cantiere, per la realizzazione del nuovo tracciato ferroviario, il riassetto del reticolo viario comunale, limitrofo alla ferrovia e gli interventi (adeguamento, modifica e nuova realizzazione), inerenti gli impianti tecnologici a servizio dell'opera stessa (A.042 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).

33. 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 (ISO 2631/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, dagli interventi inerenti il riassetto del reticolo viario limitrofo alla ferrovia e dagli 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 (ISO 2631/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 (ISO 2631/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.

(A.043 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019 G.040 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034).

34. Nella fase di progettazione definitiva in relazione alla sottostazione elettrica, di seguito 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 0,5mT. All'esterno della sede ferroviaria i valori dei campi magnetici sono sempre abbondantemente inferiori valori limite della suddetta normativa (A.044 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).

Cantieri

35. Nel progetto definitivo i piani di cantierizzazione, dovranno essere 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 (A.045 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019; B.003 - parere Regione del Veneto - Unità operativa VIA nota prot. n. 4908383 dicembre 2018).

36. 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 trenta giorni in accordo con ARPAV. In merito alle precauzioni generali da attuare per ridurre la produzione e il sollevamento delle polveri, si prescrive:

a) la bagnatura periodica delle aree di movimentazione materiali 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 30km/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.

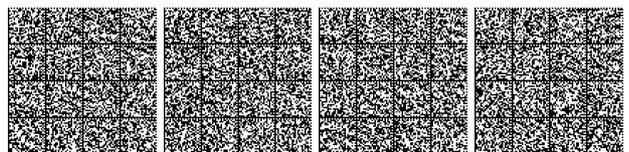
(A.046 e A.047 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019; B.015, B.013 e B.019 parere Regione del Veneto - Unità operativa VIA nota prot. n. 490838 del 3 dicembre 2018; G.007 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034; G.030 e G.031 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034; H.004 Comune di Altavilla Vicentina - nota prot. n. 18275 del 22 novembre 2017).

37. 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 (A.048 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).

Mitigazioni e compensazioni

38. Nel rispetto dei caratteri fondamentali del progetto e dei suoi presupposti tecnici ed economici, per le opere di mitigazione ambientali già previste nel progetto, di concerto con la Regione e i Comuni interessati, fermo restando il limite per opere di ristoro socio-ambientale definito nel quadro economico del progetto preliminare approvato, affrontare 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) 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;

c) 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;

d) 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;

e) utilizzando la rappresentazione dei progetti proposti attraverso l'elaborazione di foto simulazioni;

f) 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;

(A.049 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019; B.016 - parere Regione del Veneto - Unità operativa VIA nota 3 dicembre 2018 prot. n. 490838; G.039 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034).

39. dovranno essere rispettate le prescrizioni imposte dal Comitato tecnico VIA della Regione del Veneto con nota acquisita al prot. DVA-27238 del 3 dicembre 2018 (A.050 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).

40. a titolo di misura di compensazione ambientale ed idraulica, date le ingenti opere previste all'interno del territorio, il proponente dovrà prevedere, all'interno del progetto definitivo, la realizzazione dell'intera cassa di espansione sul torrente Onte con un volume di massima regolazione di 550.000 m³ (superiore ai 334.000 m³ previsti nella relazione idraulica dell'attuale proposta progettuale) così come prevista dal progetto della Regione del Veneto approvato dalla Commissione regionale VIA con parere favorevole n. 171 del 10 ottobre 2007 (B.012 - parere Regione del Veneto - Unità operativa VIA nota prot. n. 490838 del 3 dicembre 2018; D.002 - Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali - nota del 17 ottobre 2019 prot: AGCN. VP.0072037.19.E; L.002 - Consorzio APV - nota prot. n. 14149 del 24 novembre 2017; S.016 - Consiglio superiore dei lavori pubblici, di seguito CSLP nota

prot. n. 71/2017 Seduta del 25 gennaio 2019; G.046 e G.053 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034).

41. modificare la soluzione oggi prevista in progetto preliminare prevedendo, per il sottopasso via Olmo e delle relative connessioni con le viabilità afferenti, una differente soluzione in grado di migliorare le attuali seguenti criticità di viabilità stradale:

l'intersezione a raso di via Vicenza con la S.P. n. 34 rappresenta un nodo difficile e pericoloso, considerato il volume di traffico veicolare;

l'intersezione a «T» della strada che sostituisce la S.P. n. 34-bis con la S.R. n. 11 rappresenta un nodo particolarmente problematico visto il considerevole flusso di traffico veicolare previsto anche per i mezzi pesanti;

l'importante opera infrastrutturale presentata deve rispondere ad una valutazione della domanda di mobilità ben ragionata, al fine di giustificare la necessità di realizzare un nuovo sottopasso così costoso e impattante;

il principale collegamento viario tra i Comuni di Altavilla Vicentina e Creazzo, appartenenti all'Unione dei Comuni Terre del Retrone, viene allungato di quasi 1 km, raddoppiando i nodi stradali da percorrere (da 2 a 4); tutto ciò porterebbe ad aggravare la situazione già compromessa dalle altre importanti infrastrutture viarie (S.P. n. 34, S.R. n. 11) (H.001 - Comune di Altavilla Vicentina - nota prot. n. 18275 del 22 novembre 2017; B.018 - parere Regione del Veneto - Unità operativa VIA nota prot. n. 490838 del 3 dicembre 2018; G.051 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034; I.001 - Comune di Creazzo - nota prot. n. 24524/2017/ATLLPP/gb del 27 novembre 2017; F.002 - Provincia di Vicenza - deliberazione del Consiglio provinciale n. 42 del 12 dicembre 2017).

Si dovrà inoltre prevedere una soluzione ciclabile per il superamento della ferrovia sia in direzione di Altavilla Vicentina, ma anche di Vicenza, in coerenza con le previsioni del Piano urbano della mobilità (rif. ciclovia 1-bis) (G.052 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034).

42. rispettare le indicazioni dell'Unità organizzativa Commissioni VAS VINCA NUVV prot. n. 537276 del 22 dicembre 2017, e segnatamente:

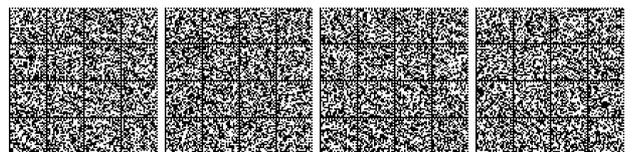
approfondire i temi già individuati all'interno della Società intercomunale ambientale (SIA) a conferma della non interferenza diretta e/o indiretta, degli interventi per la realizzazione dell'intervento in argomento (comprese le opere accessorie e complementari) e la relativa fase di esercizio, con gli *habitat*: *habitat* di specie e specie tutelate dalle Direttive comunitarie n. 92/43/CEE e 09/147/CE (B.020 - parere Regione del Veneto - Unità operativa VIA nota 3 dicembre 2018 prot. 490838);

dimensionare, nello sviluppo del progetto ambientale della cantierizzazione, le barriere antirumore eventualmente ritenute necessarie, nonché, nella medesima fase, approfondire i temi legati alla presenza dell'erpetofauna (B.021 - parere Regione del Veneto - Unità operativa VIA, nota 3 dicembre 2018 prot. 490838);

di impiegare sistemi di illuminazione in grado di attenuare la dispersione luminosa e la modulazione dell'intensità in funzione dell'orario e della fruizione degli spazi e altresì rispondenti ai seguenti criteri: flusso luminoso modulabile, bassa dispersione e con lampade a ridotto effetto attrattivo (con una componente spettrale dell'UV ridotta o nulla) in particolar modo nei confronti di lepidotteri, coleotteri, ditteri, emitteri, neurotteri, tricoteri, imenotteri e ortotteri (B.022 - parere Regione del Veneto - Unità operativa VIA nota 3 dicembre 2018 prot. 490838);

di dotare la viabilità, laddove non sia garantita la permeabilità a causa di opera in grado di generare barriera infrastrutturale, di idonei e sufficienti passaggi per la fauna (nel rispetto dei criteri per la sicurezza stradale) anche mediante passaggi per la fauna minore (tunnel per anfibi e rettili) preferibilmente con sezione quadrata o rettangolare (delle dimensioni minime 50 cm x 50 cm, da adeguare in funzione delle specie), con pendenza di almeno l'1% (in modo da evitare ristagni d'acqua o allagamenti e dotati di aperture sul lato superiore, tramite griglie di aerazione, o sul lato inferiore a diretto contatto con il suolo) e unitamente alle recinzioni di invito e ai dissuasori per l'accesso alla carreggiata. A tal fine possono essere adeguati anche gli attuali manufatti idraulici di attraversamento eventualmente interessati dal tracciato, nel rispetto dei criteri di sicurezza idraulica previsti, alla funzione di passaggio faunistico (B.023 - parere Regione del Veneto - Unità operativa VIA nota 3 dicembre 2018 prot. 490838);

di attuare idonee misure in materia di limitazione della torbidità per tutti gli interventi che prevedono un coinvolgimento della locale rete idrografica, anche minore, garantendo, altresì, per scarichi soluzio-



ni progettuali in grado di non pregiudicare la qualità del corpo idrico per l'intera durata dei lavori e per la fase di esercizio (B.024 - parere Regione del Veneto - Unità operativa VIA nota 3 dicembre 2018 prot. 490838);

di consentire l'attuazione degli interventi identificabili con «mitigazioni» solamente qualora rispettino gli obblighi fissati dall'art. 6 (4) della Direttiva 92/43/CEE e, altresì, gli stessi interventi non derivino dall'applicazione dei medesimi obblighi per altri piani, progetti e interventi precedentemente autorizzati (B.025 - parere Regione del Veneto - Unità operativa VIA nota 3 dicembre 2018 prot. 490838);

di rispettare i divieti e gli obblighi fissati dal decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare n. 184 del 2007 e successive modificazioni, dalla legge regionale n. 112007 (allegato E) e dalle delibere di Giunta regionale n. 786 del 2016, n. 13311/2017, n. 1709 del 2017 (misure di conservazione) e, ai sensi dell'art. 12, comma 3, del decreto del Presidente della Repubblica n. 357 del 1997 e successive modificazioni, per gli impianti in natura delle specie autoctone e ecologicamente coerenti con la flora locale e non si utilizzino miscugli commerciali contenenti specie alloctone (B.026 - parere Regione del Veneto - Unità operativa VIA nota 3 dicembre 2018 prot. 490838);

di informare l'Autorità regionale per la valutazione di incidenza in merito alla fase attuativa dell'opera (comunicandone il crono programma, e relativi aggiornamenti, e l'avvio e conclusioni delle singole fasi operative) e in merito agli esiti del monitoraggio ambientale s.l. (B.027 - parere Regione del Veneto - Unità operativa VIA nota prot. n. 490838 del 3 dicembre 2018);

di estendere il monitoraggio anche agli *habitat*: *habitat* di specie e specie tutelate dalle Direttive comunitarie 92/43/CEE e 09/147/CE, al fine di misurarne la variazione del grado di conservazione secondo i sottocriteri definiti con Decisione 2011/484/UE, in tutte le aree interessate dagli interventi in argomento (individuando opportunamente le unità ambientali omogenee per ciascun *habitat* e specie entro cui provvedere alla stima dei parametri corrispondenti alla condizione non soggetta alle interferenze - c.d. «bianca») (B.028 - parere Regione del Veneto - Unità operativa VIA nota prot. n. 490838 del 3 dicembre 2018).

43. Dovrà essere preventivamente espletata la procedura per la verifica dell'interesse culturale per gli immobili sottoposti alle disposizioni del Codice dei beni culturali e del paesaggio - Parte II del decreto legislativo n. 42 del 2004, per i quali il progetto proposto prevede la demolizione (C.001 - parere Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, di seguito MiBACT - prot. n. 15142 del 18 giugno 2020).

44. Poiché il livello di dettaglio della progettazione preliminare risulta ad una scala inadeguata e non consente di esprimere un parere definitivo, per consentire la verifica delle interferenze in fase di cantiere e di esercizio dovranno essere ulteriormente approfonditi e presentati per le valutazioni del MiBACT gli elaborati (contenenti planimetrie e sezioni ad una scala di maggior dettaglio rispetto alle planimetrie 1:2000 e 1:1000 già trasmesse) relativi al tracciato, alle opere complementari ed alla linea TPL in prossimità di beni culturali di cui alla Parte II del Codice (C.002 - parere MiBACT - prot. n. 15142 del 18 giugno 2020).

45. In coerenza con quanto rappresentato dal Comune di Vicenza nella delibera del Consiglio comunale del 14 dicembre 2017 n. 51, al fine di consentire la piena funzionalità dell'adduzione da est verso la stazione ferroviaria, rappresentata dal completamento di via Martiri delle Foibe, la progettazione definitiva dovrà prevedere:

una rotatoria all'intersezione tra la stessa via Martiri delle Foibe e viale dello Stadio, da rendere coerente con la sezione stradale del tratto esistente prevedendo per tutto il nuovo tratto anche il percorso ciclopedonale in affiancamento;

la possibilità di realizzare il prolungamento stradale in argomento con il maggior anticipo possibile rispetto alla complessiva programmazione temporale dei lavori, al fine di consentire la riduzione di carico veicolare interessante viale della Pace;

la razionalizzazione dello sviluppo piano altimetrico del prolungamento di via Martiri delle Foibe, da strada dei Pizzolati verso est, al fine di allontanarlo da Villa Trissino Muttoni, detta Ca' Impenta (ambito tutelato), anche mediante l'eventuale realizzazione di un tratto in trincea o con cortine arboree e arginature in terra (C.003 - MiBACT - nota prot. n. 15142 del 18 giugno 2020; G.079 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034).

46. Con riferimento alla linea TPL, dovranno essere approfonditi ad una scala più di dettaglio, e presentati alle valutazioni MiBACT, gli elaborati delle nuove banchine, in relazione alle attuali quote dei marciapiedi e delle strade, e per la tipologia di pensiline e degli arredi urbani a corredo delle singole fermate, al fine di valutare possibili interferenze

con gli edifici tutelati prospicienti e lo specifico contesto di inserimento (C.004 - MiBACT - nota prot. n. 15142 del 18 giugno 2020).

47. A seguito della possibile emersione di elementi archeologicamente significativi eseguire le eventuali ulteriori attività archeologiche che saranno indicate dall'Ufficio territoriale del MiBACT (C.005 - MiBACT - nota prot. n. 15142 del 18 giugno 2020).

48. Dovrà essere assicurata l'assistenza in corso d'opera per le aree attualmente non accessibili e non indagabili in fase preliminare tramite indagini preventive (C.006 - MiBACT - nota prot. n. 15142 del 18 giugno 2020).

49. Dovranno essere garantite a conclusione delle indagini, le operazioni di post-scavo secondo gli standard ormai consolidati e in coerenza con le direttive della competente Soprintendenza, unitamente ad una prima schedatura dei reperti mobili rinvenuti, nonché l'esecuzione di eventuali interventi finalizzati alla conservazione, alla analisi e alla valorizzazione dei beni rinvenuti. Nel caso sia ipotizzabile il rinvenimento di grandi quantità di reperti, dovrà essere garantito il loro ricovero temporaneo in locali idonei dal punto di vista della conservazione e della sicurezza. Tali locali dovranno essere accessibili al personale della competente Soprintendenza e ai soggetti incaricati delle attività di indagine e della schedatura dei reperti che dovranno essere mantenuti disponibili fino al termine delle attività di indagine. Oltre tale durata i reperti dovranno essere presi in carico dalla Soprintendenza al fine della loro conservazione in altra sede (C.007 - MiBACT - nota prot. n. 15142 del 18 giugno 2020).

50. Tutti gli interventi strutturali e/o non strutturali dovranno essere identificati e dimensionati per il rispetto di quanto previsto dalle norme tecniche di attuazione, di seguito NTA, del Piano stralcio per l'assetto Idrogeologico, di seguito PAI, dei bacini dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave e Brenta-Bacchiglione (PAI, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 21 novembre 2013 e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 97 del 28 aprile 2014) (D.001 - Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali - nota prot. AGCN. VP.0072037.19.E del 17 ottobre 2019).

51. I rilevati arginali di progetto dovranno essere verificati agli stati limite, come previsto dalle Norme tecniche per le costruzioni, di seguito NTC, (NTC18, approvate con decreto ministeriale 17 gennaio 2018 e pubblicate nelle Gazzette Ufficiali della Repubblica italiana del 20 febbraio 2018 o quelle all'epoca vigenti), tenendo conto anche di possibili fenomeni di filtrazione (D.003 - Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali - nota prot. AGCN. VP.0072037.19.E del 17 ottobre 2019).

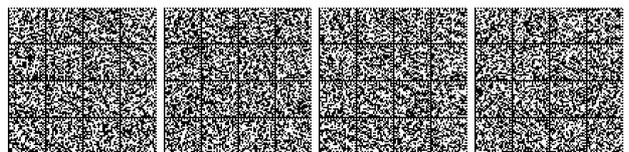
52. La progettazione dei ponti dovrà essere conforme alle indicazioni riportate al capitolo 5.1.2.4 (compatibilità idraulica) delle NTC18 (o quelle all'epoca vigenti), in particolare per quanto riguarda i franchi di sicurezza idraulici (D.004 - Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali - nota prot. AGCN. VP.0072037.19.E del 17 ottobre 2019).

53. Al fine di garantire una corretta funzionalità nell'area destinata al TPL nei pressi della stazione di viale Roma, gli attuali stalli «in linea» dovranno essere sostituiti con stalli a spina di pesce, compatibili con autobus snodati da 18 m, con piattaforme di fermata larghe almeno 2,5 m e relative pensiline. L'abbattimento degli immobili interferiti oggi destinati alla gestione dei servizi di TPL, dovrà prevedere il ripristino dei piazzali secondo le esigenze del gestore del servizio al fine di garantire la costante funzionalità del servizio stesso (G.076 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034; F.005 - Provincia di Vicenza - deliberazione del Consiglio provinciale n. 42 del 12 dicembre 2017).

54. Eseguire ulteriori analisi ed approfondimenti volti a valutare le interferenze delle aree di progetto con i siti contaminati o potenzialmente contaminati censiti dagli Enti competenti, nonché al fine della corretta gestione dei materiali di risulta delle opere in progetto (F.009).

Provincia di Vicenza - deliberazione del Consiglio provinciale n. 42 del 12 dicembre 2017; G.045 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034).

55. Valutare nelle successive fasi progettuali e/o realizzative, sulla base delle risultanze analitiche integrative da eseguirsi in linea con il maggior livello di dettaglio della progettazione e ai sensi della normativa ambientale vigente, eventuali differenti modalità di gestione dei volumi dei materiali di scavo (in esclusione dal regime dei rifiuti e/o in qualità di sottoprodotti) rispetto a quelle previste nel progetto preliminare. Definire, inoltre, un opportuno piano del traffico veicolare nell'ambito del quale, individuare le viabilità interessate dal trasporto dei materiali da conferire agli impianti/sito di conferimento finale nonché proporre eventuali soluzioni mitigative (B.004 - parere Regione del



Veneto - Unità operativa VIA nota 3 dicembre 2018 prot. 490838; F.010 e F.011 - Provincia di Vicenza - deliberazione del Consiglio provinciale n. 42 del 12 dicembre 2017).

56. predisporre un abaco delle tipologie di barriere acustiche, in relazione all'ambito di installazione ed ai vincoli di esercizio della linea, prevedendo, ad esempio, in prossimità della buffer-zone UNESCO e nei pressi delle abitazioni, la possibilità di adottare barriere di tipo trasparente o comunque in armonia con l'ambiente interessato (F.013 - Provincia di Vicenza - deliberazione del Consiglio provinciale n. 42 del 12 dicembre 2017; G.038 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034). Dovrà essere, altresì, prodotta una tavola di simulazione «3D» dell'impatto delle barriere sull'edificato e, in particolare, nelle aree adiacenti la buffer zone individuata per i siti sottoposti a tutela UNESCO (G.037 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034).

57. con riferimento alla linea TPL:

assicurare la perfetta connessione tra l'infrastruttura oggetto del progetto dell'Attraversamento di Vicenza e i veicoli secondo la tipologia che verrà indicata dal Comune di Vicenza rimanendo a carico di quest'ultimo il loro approvvigionamento (G.008 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034);

in viale Margherita, verificare, anche in base allo sviluppo della progettazione urbanistica, la preferenza per le corsie rettilinee in direzione ovest, senza la necessità di percorrere la strada in ansa del fiume Retrone (G.014 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034);

in viale Giuriolo, verificare, anche in base alle scelte di regolazione della circolazione, la preferenza per le corsie di transito TPL in centro strada, con marciapiedi ai lati, anziché la sezione prevista in progetto (G.015 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034);

a titolo di misura di compensazione, nel nodo Quadri-Pace-Padova-Trissino, realizzare un tracciato rettilineo in direzione est, parallelo a quello garantito in direzione ovest, attraverso una rivisitazione dell'intersezione stradale esistente (G.016 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034);

in zona Stanga, verificare la possibilità di adottare una soluzione progettuale che elimini la doppia stretta curva tra viale della Pace e via della Stanga (G.017 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034);

porre particolare attenzione architettonico-compositiva alle fermate che si collocano in ambiti monumentali e all'interno della buffer-zone UNESCO, come ad es. la F11-Levè degli Angeli (G.021 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034);

garantire, per tutte le fermate la totale eliminazione di barriere architettoniche sia in banchina sia intorno, in modo da consentire il raggiungimento della banchina (attraversamenti pedonali e relativi marciapiedi). L'accessibilità universale deve garantire condizioni EBA per tutte le disabilità (motorie e visive) (G.022 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034);

verificare, la possibilità di prevedere banchine di fermata tali da assicurare il servizio in fermata anche da parte dei veicoli TPL non filoviari attualmente in uso sulla rete di Vicenza (G.025 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034).

58. Prevedere, lo spostamento del capolinea ad ovest all'interno dell'area interclusa in prossimità del sottopasso tra via dell'Oreficeria e S.R. n. 11, con prolungamento di uno dei due sottopassi di fermata fiera per consentire la connessione del capolinea così strutturato con la zona industriale ed il quartiere fieristico. Valutare, inoltre, la possibilità di realizzare anche un'area di sosta e prevedere, infine, la realizzazione degli interventi puntuali di protezione idraulica che si rendessero necessari per l'attuazione dello spostamento del suddetto capolinea (G.026 G.048 G.055 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034; U.002 - nota prot. n. 0060317/17 del 12 dicembre 2017) quale opera di compensazione, al fine di consentire la piena funzionalità dell'itinerario tra la S.R. n. 11 e via dell'Oreficeria, attraverso il nuovo sottopasso e con funzioni sostitutive del viadotto di Ponte Alto durante le fasi di demolizione e rifacimento di quest'ultimo, prevedere la realizzazione di una rotatoria dal diametro di almeno 50 m, all'intersezione tra viale della Scienza e via dell'Oreficeria (G.054 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034).

59. In relazione alla nuova rotatoria tra via dell'Industria e via dell'Arsenale procedere con una più attenta verifica progettuale degli spazi necessari, anche per limitare l'impatto sulle attività produttive limitrofe, prevedendo in alternativa la regolazione semaforica dell'inter-

sezione (G.059 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034).

60. Relativamente alla pista ciclabile del nodo Ferretto de' Ferretti, da e per la stazione, prevedere una leggera variazione del percorso della medesima attraverso la realizzazione di una rampa di collegamento tra la pista ciclabile da/per la stazione e la pista ciclabile Ferretto de' Ferretti, al fine di limitare il tratto completamente interrato previsto in progetto preliminare ed eliminare l'attraversamento ciclabile sulla nuova viabilità. La sezione deve essere portata ad almeno 4 m di larghezza utile e 3 m di altezza utili (G.061 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034).

61. Relativamente al Cavalcavia Maganza valutare, a seguito di approfondimenti strutturali, la possibilità di ridurre lo spessore dell'impalcato e, quindi, della pendenza delle rampe lato via Maganza (G.066 - Comune di Vicenza - Delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034). Valutare, inoltre, la possibilità di ridurre le pendenze del percorso ciclo-pedonale affiancato e l'inserimento di marciapiedi affiancati alla pista ciclabile (G.065 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034).

62. Relativamente al Nodo di Viale Roma:

approfondire le soluzioni progettuali relative gli attraversamenti pedonali e ciclabili delle viabilità compresa tra rotatoria Parcheggio FS e rotatoria Milano in modo da garantire l'accessibilità alla stazione anche in provenienza dai quadranti ovest e nord-ovest della città (G.067 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034);

valutare per il nuovo sottopasso realizzato fronte l'attuale fabbricato viaggiatori, un diverso percorso della connessione ciclabile per evitare che le relazioni tra il sottopasso di viale Roma e il piazzale della Stazione siano eccessivamente allungate e, quindi, poco appetibili (G.068 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034);

valutare il possibile miglioramento dell'accessibilità al parcheggio per biciclette in relazione alla connessione rappresentata dal sottopassaggio ciclopedonale su viale Roma (G.069 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034);

risolvere i conflitti tra pedoni e biciclette in ambito di sottopasso viale Roma, incrementando la sezione a 4 m in modo da consentire la ripartizione del flusso pedonale da quello ciclabile (G.070 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034);

concordare con l'Amministrazione comunale i necessari approfondimenti da effettuare, anche con l'ausilio di microsimulazioni, per la verifica funzionale del sistema della mobilità tra rotatoria Parcheggio FS e viale Venezia (G.071 - Comune di Vicenza - Delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034).

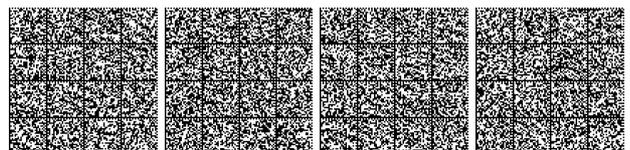
63. La progettazione architettonica della stazione di viale Roma e degli spazi esterni di pertinenza, compresi il parcheggio delle auto e le fermate del TPL, dovrà essere oggetto di particolari attenzioni in quanto, oltre a garantire la funzionalità ed il comfort per tutti gli utilizzatori del luogo, dovrà garantire un inserimento architettonico-paesaggistico coerente e in armonia con i valori tutelati dall'UNESCO, anche attraverso un processo di coinvolgimento del Comune di Vicenza (G.075 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034).

64. Relativamente alla Pista ciclabile viale Roma rampa lato Campo marzo, prevedere un ampliamento della larghezza prevista in progetto preliminare, anche a discapito della rimanente sezione di marciapiede che può essere posta al minimo di 1,50 m (G.077 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034).

65. Quale opera di compensazione, prevedere la rettifica della doppia curva del tracciato del filobus attraverso l'attuale campo da calcio della Stanga e prevedere il suo contestuale spostamento e rifacimento (inclusi gli spogliatoi) nell'area che risulterebbe interclusa posta a sud della linea ferroviaria e a nord del nuovo tratto di via Martiri delle Foibe. Inoltre, sempre quale opera di compensazione dovrà essere prevista, in luogo del campo da calcio esistente, la realizzazione di un parcheggio a servizio della fermata filobus già prevista in progetto preliminare (G.080 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034).

66. Quale opera di compensazione, in prossimità del capolinea TPL di Vicenza est, dovrà essere realizzato un collegamento ciclopedonale tra l'area del capolinea TPL/parcheggio interscambio con l'area commerciale posta a est di viale della Serenissima (G.082 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034).

67. Relativamente alla realizzazione della Cassa di Espansione in Comune di Sovizzo, prevedere l'innalzamento di via Vigo mediante una



variazione plano-altimetrica del suo attuale tracciato al fine di portarla alla medesima quota prevista in progetto per l'adiacente argine. Prevedere, inoltre, le conseguenti modifiche plano-altimetriche ai tratti di strada provinciale su cui via Vigo si innesta. (J.001 - Comune di Sovizzo - nota prot. n. 13963 dell'8 novembre 2017).

68. Prevedere, diversamente dalla soluzione del progetto preliminare, la localizzazione della SSE nell'area individuata dal Comune di Torri di Quartesolo posta nelle immediate vicinanze del cavalcaferrovia di via Borsellino. Tale diversa localizzazione comporta tuttavia una revisione del tracciato dell'elettrodotto di alimentazione della SSE con una nuova soluzione di connessione AT che dovrà essere sviluppata in coerenza con quella indicata dal Comune di Torri di Quartesolo, previo concordamento ed approvazione da parte di Terna S.p.a. (K.001 - Comune Di Torri di Quartesolo - delibera n. 67 del 16 novembre 2017).

69. La nuova linea ferroviaria dovrà mantenere la continuità dello scolo Ferrovia attraverso la conservazione della sezione esistente o, in caso di tombinamento, la realizzazione di dimensioni adeguate (L.001 - Consorzio APV - nota prot. n. 14149 del 24 novembre 2017).

70. Prevedere un rivestimento con pietrame delle sponde in destra Roggia Dioma nei tratti immediatamente a monte e a valle dell'attraversamento ferroviario (L.003 - Consorzio APV - nota prot. n. 14149 del 24 novembre 2017).

71. Procedere alla progettazione delle risoluzioni delle interferenze riscontrate mediante il coinvolgimento degli Enti gestori dei servizi (Viaqua - Nota n. 2077 del 16 febbraio 2018; Snam Rete Gas - note prot. 1586 del 14 dicembre 2017 e 1580 del 12 dicembre 2017; Acegas Aps Amga S.p.a. - nota prot. n. 0139265 del 12 dicembre 2017; SAR Servizi A Rete - Nota prot. AIM prec. del 22 novembre 2017; Terna Rete Italia nota prot. n. 0006362 del 12 dicembre 2017; Ministero Difesa Comando C4 Difesa - nota prot. n. 21095 del 1 dicembre 2017; Ministero Difesa Comando Forze Operative nord nota prot. n. 19774 del 7 marzo 2018).

PROGETTAZIONI DI CARATTERE GENERALE

72. Considerato che il progetto si colloca all'interno degli interventi di realizzazione della più estesa linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia, dovrà essere attivato per l'Attraversamento di Vicenza, un Tavolo tecnico di coordinamento diretto dalla Regione del Veneto e finalizzato a:

condividere i contenuti del Piano di monitoraggio e verificarne i risultati;

verificare il piano delle compensazioni.

Il suddetto Tavolo tecnico di coordinamento, i cui costi di funzionamento saranno a valere sulle somme per opere compensative previste nel Quadro economico di progetto, dovrà prevedere la partecipazione degli enti locali interessati dall'opera e dei soggetti con competenza su temi paesaggistici e sanitari che non rientrano tra le competenze dell'Agenzia per la prevenzione e la protezione ambientale, ma che sono oggetto di monitoraggio periodico da parte del proponente (B.017 - parere Regione del Veneto - Unità operativa VIA nota prot. n. 490838 del 3 dicembre 2018).

73. In coerenza con i futuri sviluppi tecnologici dei sistemi TPL a trazione elettrica, a seguito dell'approvazione del progetto definitivo dell'Attraversamento di Vicenza, procedere con la sottoscrizione di uno specifico accordo/protocollo d'intesa tra RFI, Comune di Vicenza, Regione del Veneto, ed il Consorzio Iricav Due, volto a disciplinare gli impegni e gli obblighi tra le parti in merito al finanziamento ed attuazione della nuova linea TPL. Nello specifico, la convenzione disciplinerà, inoltre, che la realizzazione della parte infrastrutturale della nuova linea TPL prevista nel progetto preliminare dell'Attraversamento di Vicenza, per i soli tratti non interferenti con le opere ferroviarie, sarà realizzata a cura del Comune di Vicenza con contributo economico omnicomprensivo da parte di RFI nel rispetto delle somme disponibili nel quadro economico per tale intervento TPL. La realizzazione delle parti infrastrutturali interferenti con la realizzazione della linea AV/AC rimarranno in capo al soggetto realizzatore del progetto ferroviario con limiti di intervento che saranno definiti in dettaglio nell'ambito della suddetta convenzione (G.008 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034).

74. Stipulare, tra la concessionaria autostradale e il soggetto aggiudicatario, prima dell'avvio dei lavori, un'apposita convenzione, che dovrà essere approvata dal concedente Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - DGVC, per regolamentare:

a. tutti gli interventi per la collocazione/spostamento di soprasservizi (elettrodotti) e sottoservizi previsti in attraversamento dell'infrastruttura autostradale e/o in parallelismo all'interno della fascia di rispetto;

b. i progetti degli interventi di spostamento e adeguamento dei sottoservizi in corrispondenza delle pertinenze autostradali;

c. le occupazioni provvisorie di aree di Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.a. (A4 Autostrada BS-VR-VI-PD) e gli aspetti patrimoniali definitivi;

d. le opere afferenti i manufatti posti nella fascia di rispetto autostrada/e ovvero, se successive, mediante atto istruttorio presso l'ente concedente;

e. il sistema di monitoraggio per le lavorazioni dalle quali derivi il rischio di indurre cedimenti alla piattaforma, alle strade e ai relativi manufatti in gestione alla concessionaria autostradale;

f. la realizzazione delle linee telematiche di protezione al fine di evitare qualsiasi disservizio conseguente a guasti dei collegamenti telematici a servizio degli impianti autostradali, che possano accidentalmente verificarsi durante le lavorazioni;

g. le fasi esecutive che prevedono chiusure e/o limitazioni al traffico in transito lungo la viabilità interferita dei raccordi esterni;

(Q.001, Q.002, Q.003, Q.004, Q.005, Q.006, Q.007, Q.008, Q.009, Q.021, Q.024, Q.025, Q.042 - A4 Autostrada BS-VR-VI-PD - nota prot. 17737/17 del 7 dicembre 2017; Z.001 - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione generale per la vigilanza concessioni autostradali - nota prot. n. 24825 dell'8 ottobre 2020).

75. Nella fase di progettazione definitiva e, in generale, nella realizzazione dell'opera:

le tecniche costruttive, le lavorazioni eseguite ed i materiali utilizzati devono contemplare ogni predisposizione ed accorgimento necessario a garantire l'assenza di sollevamenti e/o cedimenti dei rilevati stradali, delle opere d'arte e dei manufatti in genere (Q.010 A4 Autostrada BS-VR-VI-PD - nota prot. n. 17737/17 del dicembre 2017). Inoltre, per tutte le lavorazioni dalle quali derivi il rischio di indurre cedimenti alla piattaforma stradale ed ai relativi manufatti in gestione ad Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.a., deve essere previsto un sistema di monitoraggio da concordare con la concessionaria ed il Concedente autostradale (Q.011 A4 Autostrada BS-VR-VI-PD - nota prot. n. 17737/17 del 7 dicembre 2017);

all'interno della proprietà Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a. deve essere prevista la rimozione delle opere provvisorie necessarie per la costruzione della linea ferroviaria affinché le stesse non costituiscano limitazione o impedimento per eventuali successivi interventi sui sedimi stradali (Q.012 Q.017 A4 Autostrada BS-VR-VI-PD - nota prot. n. 17737/17 del 7 dicembre 2017);

ogni intervento deve essere corredato da tutte le opere di completamento e finitura stradale necessarie, quali sicurtà, reti di protezione sull'intera lunghezza di viadotti e sovrappassi, alloggiamenti per cavidotti e sottoservizi esistenti, segnaletica orizzontale e verticale, secondo la normativa vigente e preventivamente valutate dagli uffici competenti della concessionaria autostradale (Q.013 A4 Autostrada BS-VR-VI-PD - nota prot. n. 17737/17 del 7 dicembre 2017);

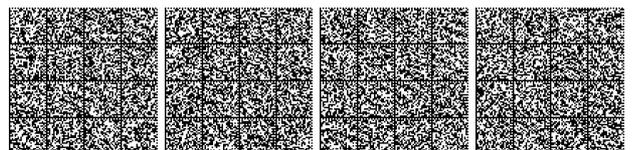
tutte le nuove opere d'arte sovrappassanti la viabilità in gestione e relative aree di pertinenza di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a. dovranno essere dotate di reti di protezione laterale di altezza complessiva pari a 3,50 m comprensiva dell'oggetto in sommità e maglia della rete non superiore a 3x3 cm. La fascia di base dovrà essere cieca nel caso di reti di protezione su competenze della linea AV/AC (Q.014 A4 Autostrada BS-VR-VI-PD - nota prot. n. 17737/17 del 7 dicembre 2017);

andranno garantite dimensioni dei cordoli laterali delle opere d'arte tali da permettere il posizionamento delle reti di protezione ad una distanza non inferiore alla distanza di lavoro dei dispositivi di ritenuta, tenendo anche conto della larghezza di intrusione del veicolo, inoltre, tali da consentire il passaggio pedonale tra rete di protezione e barriera di sicurezza (Q.015 A4 Autostrada BS-VR-VI-PD - nota prot. n. 17737/17 del 7 dicembre 2017);

è necessario il mantenimento dei canali di scolo, dei tombini e di tutti gli elementi costituenti il sistema di raccolta e smaltimento delle acque di piattaforma esistenti (Q.018 A4 Autostrada BS-VR-VI-PD - nota prot. n. 17737/17 del 7 dicembre 2017);

va garantito l'accesso ed il passaggio per provvedere alla manutenzione delle aree verdi di pertinenza (Q.019 A4 Autostrada BS-VR-VI-PD - nota prot. n. 17737/17 del 7 dicembre 2017);

dovrà essere sempre consentito il transito dei veicoli da e per i caselli autostradali di Vicenza ovest e di Vicenza est avendo cura di non ridurre l'attuale livello di servizio dell'infrastruttura viaria (Q.020 A4 Autostrada BS-VR-VI-PD - nota prot. n. 17737/17 del 7 dicembre 2017);



al fine di ridurre il disagio dell'utenza autostradale diretta o proveniente dalla Autostrada A4, verificare la possibilità di evitare la contemporaneità degli interventi previsti nei due nodi viari di Vicenza ovest e Vicenza est (Q.021 A4 Autostrada BS-VR-VI-PD - nota prot. n. 17737/17 del 7 dicembre 2017);

la segnaletica dei cantieri eventualmente previsti nei tratti di competenza di Autostrada BS-PD S.p.a. dovrà essere conforme al manuale «Norme di sicurezza per l'esecuzione di lavori sull'autostrada in presenza di traffico» (M.O. 01 S.M. rev. 05) edizione febbraio 2014 e successive modificazioni (Q.023 A4 Autostrada BS-VR-VI-PD - nota prot. n. 17737/17 del 7 dicembre 2017).

76. I progetti di risoluzione delle seguenti interferenze censite dal Concessionario A4 Autostrada BS-VR-VI-PD, dovranno tenere conto di quanto rappresentato dal medesimo (da Q.026 a Q.040 - A4 Autostrada BS-VR-VI-PD - nota prot. n. 17737/17 del 7 dicembre 2017):

interferenza n. 1.1 - NV05 - Asse viario del Sole - Viale degli scaligeri. Cavalcaferrovia Scaligeri IV01B e relative rampe di approccio;

interferenza n. 1.2 - NV05 - Asse viario via del Sole - viale degli Scaligeri. Ponte sulla Dioma IV02 lungo il ramo di svincolo di collegamento verso l'asse viario S.R.11 - viale San Lorenzo;

interferenza n. 1.3 - NV05 - Asse viario via del Sole - viale degli Scaligeri. Svincolo di collegamento (MCL) da viale degli Scaligeri verso l'asse viario S.R.11 - viale San Lazzaro;

interferenza n. 1.4 - NV05 - Asse viario via del Sole - viale degli Scaligeri. Svincolo di collegamento (MCJ) dall'asse viario S.R. n. 11 - viale San Lazzaro verso viale degli Scaligeri viale San Lazzaro;

interferenza n. 1.6 - Rotatoria di interconnessione (MCC) dell'asse viario S.R.11 - viale San Lazzaro (NV06) con l'asse viario viale dell'Oreficeria (NV02).

PARTE SECONDA

RACCOMANDAZIONI

a) Valutare la possibilità di anticipare la realizzazione delle opere di mitigazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in argomento (B.014 - parere Regione del Veneto - Unità operativa VIA nota 3 dicembre 2018 prot.490838).

b) Durante le fasi di cantierizzazione dei lavori ferroviari, stradali e filoviari dovrà essere garantita la continuità del servizio di trasporto pubblico di linea, senza pregiudizio per l'accessibilità alle fermate da parte del pubblico e senza peggioramento dei tempi di viaggio. Eventuali deviazioni dovranno sempre essere concordate, sia con l'amministrazione provinciale che con SVT (F.003 - Provincia di Vicenza - deliberazione del Consiglio provinciale n. 42 del 12 dicembre 2017).

c) Prevedere che in sede di progettazione e attuazione degli interventi sulle infrastrutture stradali sia considerata, laddove possibile e coerente con la programmazione della mobilità, la realizzazione di misure regolatrici e sistemi di regolazione del traffico che privilegino il movimento dei veicoli adibiti al trasporto pubblico di linea (F.004 - Provincia di Vicenza - deliberazione del Consiglio provinciale n. 42 del 12 dicembre 2017).

d) Nello sviluppo del progetto dovrà essere data particolare rilevanza alla perfetta funzionalità dei percorsi ciclabili di accesso ai servizi ferroviari. Tutte le nuove opere infrastrutturali riguardanti la mobilità urbana, nonché tutte le modifiche indotte sulla viabilità esistente, dovranno sempre risolvere anche il tema della permeabilità pedonale e ciclabile; è quindi necessaria una particolare attenzione nello sviluppo del progetto definitivo (G.001 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034).

e) In merito al servizio TPL, nella fase realizzativa, sviluppare una fasizzazione degli interventi tale da garantire la costante funzionalità del servizio (G.076 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034).

f) Relativamente al tracciato TPL su viale della Pace, prevedere una progettazione complessiva della sede stradale per dare priorità al trasporto pubblico, con attenzione per le aree di sosta, le attività commerciali e gli accessi alle laterali (G.078 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034).

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

Inoltre, prevedere che la realizzazione delle opere avvenga con fasi che consentano la minimizzazione degli impatti viari e che il coordinamento e la programmazione degli interventi sia effettuata di concerto con l'amministrazione comunale (G.081 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034).

h) In merito all'interferenza «n. 2.1 - NV12 - Asse viario viale Camisano / viale Serenissima», censita dal Concessionario A4 Autostrada BS-VR-VI-PD, valutare la possibilità di coordinare gli interventi previsti nell'ambito del progetto dell'Attraversamento di Vicenza in corrispondenza dei «nodo di Vicenza est» e «nodo di Vicenza ovest», al fine di evitare la sovrapposizione di lavorazioni che causerebbe la contemporanea congestione di entrambi i nodi/caselli autostradali (Q.043 - A4 Autostrada BS-VR-VI-PD - nota prot. n. 17737/17 del 7 dicembre 2017).

i) Per tutte le infrastrutture stradali, interessate da interventi modificativi, si ritiene necessario dettagliare per mezzo di appropriati elaborati grafici, lo stato attuale della viabilità in esercizio. Ciò, potrà consentire di riconoscere l'appropriatezza delle caratteristiche di classifica indicate nelle previsioni di progetto, nonché di effettuare e documentare le valutazioni e le verifiche richieste dalla normativa vigente (S.001 - CSLP nota prot. n. 71/2017 - Seduta del 25 gennaio 2019).

j) Per le sezioni stradali modificate, si ritiene opportuno esaminare e risolvere il problema della canalizzazione delle acque di piattaforma che, a causa delle variazioni introdotte, potrebbe presentare specifici problemi riguardo a quote, pendenze e opere di recapito (S.002 - CSLP nota prot. n. 71/2017 - Seduta del 25 gennaio 2019).

k) Per quanto attiene all'infrastruttura per il TPL, si ritiene indispensabile integrare la documentazione tecnica di progetto, con elaborati specifici che ne rappresentino il tracciamento piano-altimetrico, i profili e le sezioni. Ciò, anche al fine di valutare in maniera attendibile la compatibilità dell'infrastruttura con le preesistenze e la sua fattibilità alla luce della normativa (S.005 - CSLP nota prot. n. 71/2017 - Seduta del 25 gennaio 2019).

l) In merito all'infrastruttura per il TPL, si deve evitare la soluzione progettuale in cui le corsie riservate sono state collocate al centro della carreggiata, in quanto tale soluzione non risulta conforme a quanto disposto dal punto 3.4.2 del decreto ministeriale n. 6792 del 5 novembre 2001 (norma cogente) (S.006 - CSLP nota prot. n. 71/2017 - Seduta del 25 gennaio 2019).

m) Relativamente al parcheggio a servizio della stazione si ritiene venga integrata la documentazione progettuale con elaborati grafici opportuni e dettagliati, con particolare riferimento alle rampe per l'accesso e l'uscita dal piano interrato, alle esigenze di compartimentazione antincendio e alle relative predisposizioni di sicurezza. Ciò, infatti, risulta necessario anche al fine di valutare in maniera attendibile la fattibilità e compatibilità dell'opera con le norme tecniche applicabili (S.007 - CSLP nota prot. n. 71/2017 - Seduta del 25 gennaio 2019).

n) È opportuno che, durante le successive fasi progettuali, il livello di falda venga monitorato con continuità nel tempo per valutarne l'oscillazione stagionale (S.008, S.013 - CSLP nota prot. n. 71/2017 - Seduta del 25 gennaio 2019).

o) Si ritiene opportuno che nella successiva fase progettuale venga meglio approfondita la caratterizzazione sismica della zona, con particolare riferimento ai pericoli di liquefazione dei terreni di fondazione (S.010 - CSLP nota prot. n. 71/2017 - Seduta del 25 gennaio 2019).

p) In relazione alla realizzazione dei nuovi rilevati in affiancamento e per l'ampliamento di quelli esistenti, si ritiene opportuno prevedere il monitoraggio dei cedimenti dei rilevati, delle opere e dei manufatti in adiacenza (S.011 - CSLP nota prot. n. 71/2017 - Seduta del 25 gennaio 2019).

q) Nella successiva fase progettuale si ritiene opportuno approfondire la scelta relativa alla tipologia di fondazione da adottare per le opere principali anche in considerazione della presenza di falde in pressione nella zona di intervento (S.012 - CSLP nota prot. n. 71/2017 - Seduta del 25 gennaio 2019).

r) A tergo delle spalle dei ponti in progetto, per ovviare alla mancanza di continuità delle piste di accesso, si ritiene opportuno prevedere la realizzazione di scotolari di dimensioni adeguate alle operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria (S.014 - CSLP nota prot. n. 71/2017 - Seduta del 25 gennaio 2019).

s) Ad esclusione degli impianti strettamente «ferroviari», con particolare riferimento al parcheggio interrato a servizio della stazione ferroviaria dovrà essere svolta una verifica preliminare di rispondenza alla normativa antincendio (S.019 - CSLP nota prot. n. 71/2017 - Seduta del 25 gennaio 2019).



t) Nella successiva fase, laddove sia coerente con l'affidamento a *General Contractor*, produrre uno specifico disciplinare descrittivo e prestazionale relativamente ad eventuali lavorazioni particolari previste nel progetto in esame (S.020 - CSLP nota prot. n. 71/2017 - Seduta del 25 gennaio 2019).

21A01290

COMMISSIONE DI VIGILANZA SUI FONDI PENSIONE

DELIBERA 25 febbraio 2021.

Modificazioni alla delibera del 22 dicembre 2020, recante «Istruzioni di vigilanza in materia di trasparenza».

LA COMMISSIONE DI VIGILANZA SUI FONDI PENSIONE

Visto il decreto legislativo 5 dicembre 2005, n. 252, recante «Disciplina delle forme pensionistiche complementari» (di seguito: decreto n. 252/2005), come modificato dal decreto legislativo 13 dicembre 2018, n. 147 (di seguito: decreto n. 147/2018);

Vista la direttiva (UE) 2016/2341 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016, relativa alle attività e alla vigilanza degli enti pensionistici aziendali o professionali;

Visto l'art. 19, comma 2, lettera g), n. 3), del decreto n. 252/2005, nella parte in cui attribuisce alla COVIP il compito di dettare disposizioni volte all'applicazione di regole comuni per tutte le forme pensionistiche complementari, relativamente alle informazioni generali sulla forma pensionistica complementare, alle informazioni ai potenziali aderenti, alle informazioni periodiche agli aderenti, alle informazioni agli aderenti durante la fase di prepensionamento e alle informazioni ai beneficiari durante la fase di erogazione delle rendite elaborando, a tal fine, appositi schemi;

Visto l'art. 18, comma 5, del decreto n. 252/2005, in base al quale i regolamenti, le istruzioni di vigilanza e i provvedimenti di carattere generale, adottati dalla COVIP per assolvere i compiti di cui all'art. 19, sono pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale* e nel bollettino della COVIP;

Vista la propria deliberazione del 22 dicembre 2020, con la quale sono state adottate le «Istruzioni di vigilanza in materia di trasparenza»;

Vista la comunicazione del 15 febbraio 2021 con la quale le associazioni rappresentative degli operatori del settore hanno richiesto la proroga di alcuni termini previsti in sede di prima applicazione della deliberazione di cui sopra, anche avuto riguardo all'attuale periodo emergenziale;

Rilevata l'opportunità di modificare i termini di prima applicazione di alcune disposizioni della deliberazione del 22 dicembre 2020 sopra citata, così da agevolare l'adeguamento uniforme da parte delle forme pensionistiche complementari e dei soggetti istitutori di forme pensionistiche complementari;

Visto l'art. 23 della legge 28 dicembre 2005, n. 262, recante «Disposizioni per la tutela del risparmio e la disciplina dei mercati finanziari»;

Ritenuto di non dover sottoporre la presente deliberazione a pubblica consultazione in quanto volta meramente a prorogare i termini entro i quali le forme pensionistiche complementari e i soggetti istitutori di forme pensionistiche complementari sono tenuti a adeguarsi ad alcune delle disposizioni adottate dalla COVIP con la deliberazione del 22 dicembre 2020 sopra citata;

Delibera

di apportare le seguenti modificazioni alla propria deliberazione del 22 dicembre 2020:

a) alla lettera b) della deliberazione le parole: «fatta eccezione per quanto riportato nelle seguenti lettere c), d), e) e f)» sono sostituite dalle seguenti: «fatta eccezione per quanto riportato nelle seguenti lettere c), d), d-bis), d-ter), d-quater), e) e f)»;

b) alla lettera c) della deliberazione è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Dal 1° maggio 2021 e fino ai termini indicati dai periodi precedenti possono continuare ad essere utilizzati, per la raccolta delle adesioni, i documenti informativi già in uso alla data del 30 aprile 2021, redatti sulla base delle deliberazioni e delle circolari COVIP di cui alla lettera g), numeri 3), 4), 5), 6), 10), 11) e 18) e le previsioni e disposizioni, in materia di nota informativa, contenute nelle deliberazioni e circolari COVIP, di cui alla lettera h) della presente deliberazione»;

c) la lettera d) della deliberazione è sostituita dalla seguente:

«d) per l'anno 2021, l'informativa periodica agli aderenti è trasmessa entro il 31 luglio 2021, in conformità alle disposizioni relative al «Prospetto delle prestazioni pensionistiche - fase di accumulo», contenute nella sezione IV delle allegate «Istruzioni di vigilanza in materia di trasparenza»»;

d) dopo la lettera d) della deliberazione sono inserite le seguenti lettere:

«d-bis) le disposizioni relative al «Prospetto in caso di liquidazione di prestazioni diverse dalla rendita», contenute nella sezione IV delle allegate «Istruzioni di vigilanza in materia di trasparenza», si applicano a decorrere dal 31 luglio 2021, con riferimento alle liquidazioni effettuate a partire da tale data. Alle liquidazioni di prestazioni effettuate anteriormente alla predetta data continuano a trovare applicazione le previsioni di cui alla deliberazione COVIP del 22 luglio 2010, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 11 agosto 2010, n. 186, recante «Disposizioni in materia di comunicazioni agli iscritti», e successive modificazioni;

d-ter) le previsioni relative al «Prospetto in caso di liquidazione di prestazione in rendita», contenute nella sezione IV delle allegate «Istruzioni di vigilanza in materia di trasparenza», si applicano a decorrere dal 31 luglio 2021, con riferimento alle conversioni in rendita effettuate a partire da tale data;

d-quater) le previsioni relative al «Prospetto delle prestazioni pensionistiche - fase di erogazione», contenu-





Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

UFFICIO DI GABINETTO

Prot 15142
18 giugno 2020
CI 06.01.00/697

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Direzione generale per il trasporto e le
infrastrutture ferroviarie
Div. 2 - Infrastrutture ferroviarie contratto
di programma
(dg.tf@pec.mit.gov.it)

E, p.c.

Al Ministero dell'ambiente e della tutela del
territorio e del mare
Direzione generale per la crescita sostenibile
e la qualità dello sviluppo
Ex Divisione II – Sistemi di valutazione
ambientale
(cress@pec.minambiente.it)

Regione Veneto
Direzione pianificazione territoriale
Area tutela e sviluppo del territorio
(pianificazioneterritoriale@pec.regione.veneto.it)

Alla Direzione generale archeologia belle
arti e paesaggio
Servizio V Tutela paesaggio
(mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it)

SEDE

OGGETTO: [ID_VIP: 3770] – Programma delle Infrastrutture Strategiche (art. 1 Legge 21/12/2001, n. 443) - Progetto preliminare dell'intervento "Linea AV/AC Torino-Trieste – Tratta Verona – Padova - 2° Lotto funzionale: "Attraversamento di Vicenza (CUP: J41E91000000009)". Procedura di V.I.A. ai sensi dell'art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016 e degli artt. 165 e 183 del D.Lgs.163/2006. Proponente: R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.

Si trasmette, firmato digitalmente dall'On. Ministro, il parere di compatibilità ambientale indicato in oggetto.

IL CAPO DI GABINETTO
prof. Lorenzo Casini



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

MINISTERO DELL'INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie
Div. 2 – Infrastrutture ferroviarie contratto di programma
dg.tf@pec.mit.gov.it

Oggetto: [ID_VIP: 3770] – Programma delle Infrastrutture Strategiche (art. 1 Legge 21/12/2001, n. 443) - Progetto preliminare dell'intervento “Linea AV/AC Torino-Trieste – Tratta Verona – Padova - 2° Lotto funzionale: “Attraversamento di Vicenza (CUP: J41E91000000009)”. Procedura di V.I.A. ai sensi dell’art. 216 c. 27 del D.Lgs. 50/2016 e degli artt. 165 e 183 del D.Lgs.163/2006. Proponente: R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.

e, p.c. MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Direzione Generale per la crescita sostenibile
e la qualità dello sviluppo
ex Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale
cress@pec.minambiente.it

REGIONE VENETO
Direzione Pianificazione Territoriale
Area Tutela e Sviluppo del Territorio
pianificazioneterritoriale@pec.regione.veneto.it

DIREZIONE GENERALE
ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
Servizio V – Tutela del paesaggio
mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

VISTO il decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368 recante “Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali a norma dell’articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59”, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 250 del 26 ottobre 1998;

VISTO il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e successive modifiche ed integrazioni, recante “Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell’art. 10 della legge 6 luglio 2002, n.137”, pubblicato nel supplemento ordinario n. 28 alla Gazzetta Ufficiale n. 45 del 24 febbraio 2004;

VISTO il Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modifiche ed integrazioni recante “Norme in materia ambientale”;

VISTO l’articolo 1, commi 2 e 3, della legge 24 giugno 2013, n. 71, che ha disciplinato il trasferimento di funzioni in materia di turismo al Ministero per i beni e le attività culturali, il quale di conseguenza ha assunto la denominazione di “Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo”;

VISTO il decreto legge 12 luglio 2018, n. 86, recante Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri dei beni e delle attività culturali e del turismo, delle politiche agricole alimentari e forestali e dell'ambiente e



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

della tutela del territorio e del mare, nonché in materia di famiglia e disabilità. (pubblicato in G.U.R.I.- Serie Generale n.160 del 12-07-2018), con il quale tra l'altro l'ex Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ha assunto la nuova denominazione di "Ministero per i beni e le attività culturali", così come comunicato dalla Direzione Generale Organizzazione con la Circolare n. 254 del 17/07/2018, prot. n. 22532;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 19 giugno 2019, n. 76, pubblicato sulla G.U. 184 del 07/08/2019, entrato in vigore il 22/08/2019, recante "Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali, degli uffici della diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance";

VISTO l'articolo 1, comma 16, del decreto legge 21 settembre 2019, n. 104, recante "Disposizioni urgenti per il trasferimento di funzioni e per la riorganizzazione dei Ministeri per i beni e le attività culturali, delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo, dello sviluppo economico, degli affari esteri e della cooperazione internazionale, delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché per la rimodulazione degli stanziamenti per la revisione dei luoghi e delle carriere e per i compensi per lavoro straordinario delle Forze di polizia e delle Forze armate e per la continuità delle funzioni dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni" (pubblicato in G.U.- Serie Generale n.222 del 21-09-2019), ai sensi del quale, tra l'altro, le competenze in materia di turismo sono nuovamente assegnate al Ministero per i beni e le attività culturali che assume la denominazione di "Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo";

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 2 dicembre 2019, n. 169, pubblicato sulla G.U. 16 del 21/01/2020, entrato in vigore il 05/02/2020, recante "Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, degli uffici della diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance";

VISTO il decreto interministeriale 24 dicembre 2015, pubblicato sulla G.U. n. 16 del 21/01/2016, sottoscritto dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con l'allora Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, recante "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 5 agosto 2019, registrato presso la Corte dei Conti, al n. 1-2971 del 30 agosto 2019, è conferito all'arch. Federica Galloni l'incarico di funzione dirigenziale di livello generale della Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio;

VISTA la legge 7 agosto 1990, n. 241 recante "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi" e il Decreto Legislativo 14 marzo 2013, n. 33 recante il "riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni";

VISTA la nota prot.n. RFI-DIN-DIPAV\A0011\P\2017\0000823 del 13.10.2017, con la quale RFI – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, ha presentato presso la competente Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio, istanza per la Valutazione dell'Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 216 c. 27 del D.Lgs. 50/2016 e degli artt. 165 e 183 del



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

D.Lgs. 163/2006 concernente il progetto preliminare per l'intervento denominato "Attraversamento di Vicenza – 2° lotto funzionale della Tratta AV/AC Verona – Padova";

CONSIDERATO che l'intervento in parola, che prevede la realizzazione del nuovo tratto di linea AV/AC compreso tra il Bivio di Vicenza, ricadente nel comune di Altavilla Vicentina e l'esistente stazione di Vicenza, è incluso nella Delibera CIPE n. 94 del 29 marzo 2006 concernente il Primo programma delle opere strategiche e di interesse nazionale, di cui all'art. 1 della Legge 21/12/2001, n. 443, si configura come una variante al progetto preliminare della Tratta AV/AC Verona – Padova già oggetto di specifica procedura di valutazione di impatto ambientale e come naturale prosecuzione del progetto definitivo relativo al 1° Lotto Funzionale "Verona – Bivio Vicenza", sul quale la Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio con nota prot. n. 4121 del 23/06/2016, ha espresso il proprio parere favorevole, a condizione;

VISTA la nota DVA.REGISTRO UFFICIALE.U.0024559.26-10-2017 con la quale il MATTM (Ministero dell'ambiente e della tutela del Territorio e del Mare) - Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali ha comunicato l'esito positivo della procedibilità dell'istanza presentata al fine della Valutazione dell'Impatto Ambientale Speciale ai sensi dell'art. 216 c. 27 del D.Lgs. 50/2016 e degli artt. 165 e 183 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., relativa al progetto preliminare per l'intervento denominato "Attraversamento di Vicenza" – 2° lotto funzionale della Tratta AV/AC Verona – Padova", più precisamente per il tratto compreso tra il Km 43+780 e Km 50+457;

VISTA la nota prot. n. 32303 del 16/11/2017 con la quale la Direzione generale Archeologia belle arti e paesaggio ha provveduto all'avvio della procedura in esame per la definizione del parere tecnico-istruttorio di competenza;

VISTA la nota prot. n. 28978 del 07/12/2017 con la quale la competente Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza, ha comunicato le proprie valutazioni di competenza;

VISTA la nota prot. n. 13851 del 21/05/2018 con la quale la Direzione generale Archeologia belle arti e paesaggio, a seguito di riunione tecnica-istruttorio del 04/05/2018 con i rappresentanti di RFI – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, ha chiesto alla medesima Società proponente le integrazioni, di cui alle valutazioni espresse dalla competente Soprintendenza con la su citata nota prot. n. 28978 del 07/12/2017;

VISTA la nota prot.n. RFI-DIN-DIPAV\A0011\P\2018\0000412 del 04/06/2018, con la quale la stessa Società RFI, relativamente alla procedura in esame, ha presentato la documentazione redatta dalla Società Italferr S.p.A. al fine di fornire riscontro alle integrazioni richieste dalla Commissione Tecnica VIA (nota CTVIA.U.1342 del 06/04/2018) e dalla Direzione generale Archeologia belle arti e paesaggio (per quanto concerne i soli profili architettonici e paesaggistici), rinviando ad una successiva nota il completamento della documentazione relativa ai profili archeologici, come concordato con la competente Soprintendenza;

VISTE le note DVA.REGISTRO UFFICIALE.U.0013663.13-06-2018 e 0016203.12-07-2018 con le quali il MATTM (Ministero dell'ambiente e della tutela del Territorio e del Mare) - Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali ha comunicato, ai fini del procedimento in oggetto, l'acquisizione e la formalizzazione della documentazione integrativa redatta dalla Società Italferr S.p.A.;



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

VISTE le note prot. n. 22819 del 31/08/2018 e prot. n. 5472 del 22/02/2019 con le quali la Direzione generale Archeologia belle arti e paesaggio, in relazione alla documentazione integrativa trasmessa dalla Società proponente RFI (di cui alla nota prot.n.412 del 04/06/2018 e successiva nota prot.69 del 10/07/2018) ha chiesto le valutazioni di competenza alla Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza;

VISTA la nota prot. n. 8252 del 01/04/2019 con la quale la competente Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza ha dato riscontro alle richieste formulate dalla Direzione generale Archeologia belle arti e paesaggio con le note su citate, ed ha comunicato le proprie valutazioni;

VISTA la nota prot.n. RFI-DIN-DIPAV\A0011\P\2019\000068 del 15/04/2019, con la quale la Società proponente RFI, ha presentato la documentazione afferente ai profili archeologici, concernente la revisione dello Studio Archeologico e il nuovo progetto delle Indagini Archeologiche preventive, condiviso con la competente Soprintendenza, al fine della fase di Progettazione Definitiva dell'intervento in esame;

VISTO il parere espresso dalla Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza con nota prot. n. 23709 del 01/10/2019, direttamente indirizzata a RFI S.p.A., pervenuta alla Direzione generale con successiva nota prot. n. 26552 del 05/11/2019 della medesima Soprintendenza;

VISTA la nota prot. n. 38811 del 24/12/2019 con la quale il Servizio II della Direzione generale Archeologia belle arti e paesaggio concorda pienamente con le valutazioni espresse dall'Ufficio territoriale Mibact. In particolare, riguardo alla tutela archeologica, ribadisce quanto comunicato dalla competente Soprintendenza, secondo quanto di seguito riportato negli elementi essenziali:

“per quanto riguarda lo studio archeologico preliminare si intendono recepite le richieste di integrazione precedentemente avanzate da questo Ufficio” e condivide “il progetto di indagini archeologiche preliminari comprendente 25 saggi delle dimensioni di m 7 x 7 x3 di profondità, così articolato:

- saggi 1-4 (Rilevato Ferroviario e Viabilità);
- saggi 5-9 (TPL Fermata 16-17 Parcheggio scambiatore in corrispondenza del capolinea est);
- saggi 10-23 (Cassa d'espansione);
- saggi 24-25 (Sottostazione elettrica – Lerino).

All'esito dei risultati di questa prima fase di indagini preliminari a seguito della possibile emersione di elementi archeologicamente significativi, questo Ufficio valuterà eventuali ulteriori attività archeologiche da eseguire; dal momento che una parte delle opere in oggetto ricade in aree fortemente urbanizzate o attualmente non accessibili, dove è molto difficile eseguire attività archeologiche preventive al suolo che possano chiarirne in questa fase il reale potenziale archeologico, richiede, l'assistenza in corso d'opera per le aree attualmente non accessibili e quindi non indagabili in fase preliminare tramite indagini preventive”.

VISTO il parere tecnico-istruttorio positivo con prescrizioni, prot. n. 16547 del 29-05-2020, espresso dalla competente Direzione generale Archeologia belle arti e paesaggio, parte integrante del presente provvedimento, che si condivide;



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

RITENUTO che, la documentazione presente agli atti consente di esprimere le valutazioni richieste in coerenza con quanto indicato dal Codice dei beni culturali e del paesaggio e dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 2 dicembre 2019, n. 169, pubblicato sulla G.U. 16 del 21/01/2020, recante “Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, degli uffici della diretta collaborazione del Ministro e dell’Organismo indipendente di valutazione della performance”;

QUESTO MINISTERO

esprime parere favorevole all’istanza presentata da RFI - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane con nota prot.n. RFI-DIN-DIPAV\A0011\P\2017\0000823 del 13.10.2017 per la procedura di Valutazione dell’Impatto Ambientale, ai sensi dell’art. 216 c. 27 del D.Lgs. 50/2016 e degli artt. 165 e 183 del D.Lgs. 163/2006, concernente la compatibilità ambientale del progetto preliminare per l’intervento denominato “Linea AV/AC Torino-Trieste – Tratta Verona – Padova - 2° Lotto funzionale: Attraversamento di Vicenza (CUP: J41E91000000009)”, **alle condizioni** espresse dalla competente Direzione generale Archeologia belle arti e paesaggio con il parere tecnico-istruttorio prot. n. 16547 del 29-05-2020....., parte integrante del presente provvedimento, di cui ai sotto elencati punti nn. **1, 2, 3, 4, 5, 6, 7** e ferma restando la facoltà di questa Amministrazione di intervenire con ulteriori prescrizioni e indicazioni, sulla scorta dei dati che emergeranno dagli esiti delle indagini archeologiche e delle altre verifiche richieste, con riguardo anche ad eventuali comunicazioni del Centro del Patrimonio dell’Umanità, circa le soluzioni progettuali dei ponti e dei cavalcavia, di cui alla Raccomandazione n. 7 e Raccomandazione n. 8 della Relazione HIA del marzo 2017 redatta dagli ispettori ICOMOS, a seguito dei quali il progetto potrà subire modificazioni a salvaguardia del patrimonio culturale.

aspetti paesaggistici ed architettonici

- 1) dovrà essere preventivamente espletata la procedura per la verifica dell’interesse culturale per gli immobili sottoposti alle disposizioni del Codice dei beni culturali e del paesaggio - Parte II del D.Lgs. 42/2004, per i quali il progetto proposto prevede la demolizione;
- 2) poiché il livello di dettaglio della progettazione preliminare risulta ad una scala inadeguata e non consente di esprimere un parere definitivo, per consentire la verifica delle interferenze in fase di cantiere e di esercizio dovranno essere ulteriormente approfonditi e presentati per le valutazioni Mibact gli elaborati (contenenti planimetrie e sezioni ad una scala di maggior dettaglio rispetto alle planimetrie 1:2000 e 1:1000 già trasmesse) relativi al tracciato, alle opere complementari ed alla linea TPL in prossimità di beni culturali di cui alla Parte II del Codice; in particolare, l’approfondimento riguarderà le interferenze di cui sopra rispetto ai seguenti immobili: Chiesa di Santa Caterina, ex Convento di Ognissanti, Oratorio delle Zitelle, area di rispetto dell’Oratorio delle Zitelle, Arco delle Scalette, Convento e Chiesa di San Silvestro, Villa Bonollo Anti, Villa Tornieri Mosconi, Villa Bonin Longare, Chiesa di San Giorgio, Seminario Vescovile, Chiesa di San Felice e Fortunato, resti della



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

chiesetta dell'ex ospedale di San Felice con sedime, Manicomio provinciale di San Felice, edificio neoclassico a due piani del XIX secolo, edifici in corso SS. Felice e Fortunato 140, 144, 148, 152, ex chiesetta di San Valentino, ex Caserma della Guardia di Finanza, ex Chiesa di San Bovo, Accademia cinematografo Palladio, Villa Volpe, Casa Mater Amabilis, Villa Trissino Muttoni detta Cà Impenta;

- 3) relativamente alle opere previste in prossimità della villa Cà Impenta, nel richiamare quanto osservato dalla competente Soprintendenza nella nota prot. n. 8252 del 01/04/2019, citata nelle premesse del presente provvedimento, dovrà essere approfondito il tracciato stradale previsto per il prolungamento di via Martiri delle Foibe, che come proposto risulta del tutto casuale, e può essere invece ricondotto in sovrapposizione della viabilità esistente di Strada degli Alidosio, limitando al minimo l'impatto di questa opera complementare rispetto alla componente che costituisce il paesaggio agrario e la stratigrafia storico-geografica legata alla villa. Per quanto riguarda, infine, le opere di mitigazione, nel progetto esaminato considerate come semplici opere di mascheramento, dovranno altresì essere predisposte soluzioni progettuali che consentano un migliore e più coerente inserimento del nuovo intervento con le componenti del paesaggio esistente;
- 4) con riferimento alla linea TPL, inoltre, dovranno essere approfonditi ad una scala più di dettaglio, e presentati alle valutazioni Mibact, gli elaborati delle nuove banchine, in relazione alle attuali quote dei marciapiedi e delle strade, e per la tipologia di pensiline e degli arredi urbani a corredo delle singole fermate, al fine di valutare possibili interferenze con gli edifici tutelati prospicienti e lo specifico contesto di inserimento;

aspetti archeologici

- 5) all'esito dei risultati concernenti la prima fase di indagini preliminari, da eseguirsi così come più specificamente individuate dalla competente Soprintendenza nella nota prot. n. 23709 del 01/10/2019 riportata nelle premesse del presente provvedimento, e a seguito della possibile emersione di elementi archeologicamente significativi, l'Ufficio territoriale Mibact valuterà eventuali ulteriori attività archeologiche da eseguire;
- 6) poiché una parte delle opere in oggetto ricade in aree fortemente urbanizzate o attualmente non accessibili, dove è molto difficile eseguire attività archeologiche preventive al suolo che possano chiarire in questa fase il reale potenziale archeologico, dovrà essere assicurata l'assistenza in corso d'opera per le aree attualmente non accessibili e non indagabili in fase preliminare tramite indagini preventive;
- 7) dovranno essere garantite a conclusione delle indagini, le operazioni di post-scavo secondo gli standard ormai consolidati e in coerenza con le direttive della competente Soprintendenza, unitamente ad una prima schedatura dei reperti mobili rinvenuti, nonché l'esecuzione di eventuali interventi finalizzati alla conservazione, alla analisi e alla valorizzazione dei beni rinvenuti. Nel caso sia ipotizzabile il rinvenimento di grandi quantità di reperti, dovrà essere garantito il loro ricovero temporaneo in locali idonei dal punto di vista della conservazione e della sicurezza. Tali locali dovranno essere accessibili al personale della competente Soprintendenza e ai soggetti incaricati delle attività di indagine e della schedatura dei reperti che dovranno essere mantenuti disponibili fino



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

a quando non sarà possibile assicurare, da parte della Soprintendenza medesima, la loro conservazione in altra sede.

Prescrizione n. 1 - Ambito di applicazione: beni culturali/paesaggio

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza

ANTE OPERAM - Fase precedente alla progettazione definitiva

Verifica di ottemperanza: MiBACT - Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza;

Prescrizioni nn. 2, 3, 4 - Ambito di applicazione: beni culturali/paesaggio

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza

ANTE OPERAM - Fase di progettazione definitiva

Verifica di ottemperanza: MiBACT - Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza;

Prescrizione n. 5 - Ambito di applicazione: beni culturali/archeologia

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza

ANTE OPERAM - Fase antecedente la progettazione definitiva

Verifica di ottemperanza: MiBACT - Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza;

Prescrizione n. 6 - Ambito di applicazione: beni culturali/archeologia

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza

CORSO D'OPERA

Verifica di ottemperanza: MiBACT - Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza;

Prescrizione n. 7 - Ambito di applicazione: beni culturali/archeologia

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza

ANTE OPERAM - Fase precedente alla progettazione definitiva ed esecutiva - CORSO D'OPERA/POST OPERAM

Verifica di ottemperanza: MiBACT - Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza.

IL MINISTRO



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SERVIZIO V

4

AL GABINETTO DELL'ON. MINISTRO
mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it

Oggetto: [ID_VIP: 3770] – Programma delle Infrastrutture Strategiche (art. 1 Legge 21/12/2001, n. 443) - Progetto preliminare dell'intervento “Linea AV/AC Torino-Trieste – Tratta Verona – Padova - 2° Lotto funzionale: Attraversamento di Vicenza (CUP: J41E91000000009)”. Procedura di V.I.A. ai sensi dell'art. 216 c. 27 del D.Lgs. 50/2016 e degli artt. 165 e 183 del D.Lgs.163/2006.

Proponente: R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.

Parere tecnico-istruttoria D.G.ABAP.

VISTO il decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368 recante “Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali a norma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59”, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 250 del 26 ottobre 1998;

VISTO il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e successive modifiche ed integrazioni, recante “Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n.137”, pubblicato nel supplemento ordinario n. 28 alla Gazzetta Ufficiale n. 45 del 24 febbraio 2004;

VISTO il Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modifiche ed integrazioni recante “Norme in materia ambientale”;

VISTO l'articolo 1, commi 2 e 3, della legge 24 giugno 2013, n. 71, che ha disciplinato il trasferimento di funzioni in materia di turismo al Ministero per i beni e le attività culturali, il quale di conseguenza ha assunto la denominazione di “Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo”;

VISTO il decreto legge 12 luglio 2018, n. 86, recante Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri dei beni e delle attività culturali e del turismo, delle politiche agricole alimentari e forestali e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché in materia di famiglia e disabilità. (pubblicato in G.U.R.I.- Serie Generale n.160 del 12-07-2018), con il quale tra l'altro l'ex Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ha assunto la nuova denominazione di “Ministero per i beni e le attività culturali”, così come comunicato dalla Direzione Generale Organizzazione con la Circolare n. 254 del 17/07/2018, prot. n. 22532;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 19 giugno 2019, n. 76, pubblicato sulla G.U. 184 del 07/08/2019, entrato in vigore il 22/08/2019, recante “Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le



SERVIZIO V “TUTELA DEL PAESAGGIO”
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SERVIZIO V

attività culturali, degli uffici della diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance”;

VISTO l'articolo 1, comma 16, del decreto legge 21 settembre 2019, n. 104, recante “Disposizioni urgenti per il trasferimento di funzioni e per la riorganizzazione dei Ministeri per i beni e le attività culturali, delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo, dello sviluppo economico, degli affari esteri e della cooperazione internazionale, delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché per la rimodulazione degli stanziamenti per la revisione dei luoghi e delle carriere e per i compensi per lavoro straordinario delle Forze di polizia e delle Forze armate e per la continuità delle funzioni dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni” (pubblicato in G.U.- Serie Generale n.222 del 21-09-2019), ai sensi del quale, tra l'altro, le competenze in materia di turismo sono nuovamente assegnate al Ministero per i beni e le attività culturali che assume la denominazione di “Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo”;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 2 dicembre 2019, n. 169, pubblicato sulla G.U. 16 del 21/01/2020, entrato in vigore il 05/02/2020, recante “Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, degli uffici della diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance”;

VISTO il decreto interministeriale 24 dicembre 2015, pubblicato sulla G.U. n. 16 del 21/01/2016, sottoscritto dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con l'allora Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, recante “Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 5 agosto 2019, registrato presso la Corte dei Conti, al n. 1-2971 del 30 agosto 2019, è conferito all'arch. Federica Galloni l'incarico di funzione dirigenziale di livello generale della Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio;

VISTA la legge 7 agosto 1990, n. 241 recante “Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi” e il Decreto Legislativo 14 marzo 2013, n. 33 recante il “riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni”;

VISTA la nota prot.n. RFI-DIN-DIPAV\A0011\P\2017\0000823 del 13.10.2017, con la quale RFI – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, ha presentato istanza per la Valutazione dell'Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 216 c. 27 del D.Lgs. 50/2016 e degli artt. 165 e 183 del D.Lgs. 163/2006 concernente il progetto preliminare per l'intervento denominato “Attraversamento di Vicenza – 2° lotto funzionale della Tratta AV/AC Verona – Padova”;



SERVIZIO V “TUTELA DEL PAESAGGIO”
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SERVIZIO V

CONSIDERATO che l'intervento in parola, che prevede la realizzazione del nuovo tratto di linea AV/AC compreso tra il Bivio di Vicenza, ricadente nel comune di Altavilla Vicentina e l'esistente stazione di Vicenza, è incluso nella Delibera CIPE n. 94 del 29 marzo 2006 concernente il Primo programma delle opere strategiche e di interesse nazionale, di cui all'art. 1 della Legge 21/12/2001, n. 443, si configura come una variante al progetto preliminare della Tratta AV/AC Verona – Padova già oggetto di specifica procedura di valutazione di impatto ambientale e come naturale prosecuzione del progetto definitivo relativo al 1° Lotto Funzionale "Verona – Bivio Vicenza", sul quale questa Direzione generale con nota prot. n. 4121 del 23/06/2016, ha espresso il proprio parere favorevole, a condizione; **VISTA** la nota DVA.REGISTRO UFFICIALE.U.0024559.26-10-2017 con la quale il MATTM (Ministero dell'ambiente e della tutela del Territorio e del Mare) - Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali ha comunicato l'esito positivo della procedibilità dell'istanza presentata al fine della Valutazione dell'Impatto Ambientale Speciale ai sensi dell'art. 216 c. 27 del D.Lgs. 50/2016 e degli artt. 165 e 183 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., relativa al progetto preliminare per l'intervento denominato "Attraversamento di Vicenza" – 2° lotto funzionale della Tratta AV/AC Verona – Padova", più precisamente per il tratto compreso tra il Km 43+780 e Km 50+457;

VISTA la nota prot. n. 32303 del 16/11/2017 con la quale questa Direzione generale Archeologia belle arti e paesaggio ha provveduto all'avvio della procedura in esame per la definizione del parere tecnico-istruttorio di competenza;

VISTA la nota prot. n. 28978 del 07/12/2017 con la quale la competente Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza ha comunicato le proprie valutazioni, come di seguito riportate nelle parti essenziali:

Considerato che l'opera in oggetto interessa aree ed immobili sottoposti alla tutela di cui alla Parte II e Parte III del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.e i.;

Considerato che l'opera interessa aree ricadenti nel sito UNESCO IT 712 bis "Vicenza e le ville del Palladio";

Visto l'elaborato Manufatti da demolire IN0I00R22RGSA000P002A;

Vista la Relazione Paesaggistica IN0I00R22RGSA000P003A e la documentazione progettuale di corredo;

Tutto ciò richiamato e premesso questa Soprintendenza, per quanto riguarda gli aspetti paesaggistici e architettonici, osserva quanto segue:

- degli immobili elencati come da demolire, devono essere individuati quelli sottoposti a tutela di cui alla Parte II del D.Lgs. 42/2004 in base ai requisiti previsti dalla normativa;

- gli elaborati relativi al tracciato ed alle opere complementari non sono sviluppati ad una sufficiente scala di dettaglio da consentire una valutazione degli aspetti relativi alla tutela dei beni culturali;





Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SERVIZIO V

- la linea TPL risulta individuata nel tracciato e nelle impostazioni di massima, pertanto non è possibile una valutazione degli impatti e delle criticità rispetto agli aspetti della tutela di competenza.

Questa Soprintendenza, onde acquisire maggiori elementi di valutazione ritiene necessario che siano preliminarmente effettuate le seguenti attività:

- verifica dell'interesse culturale degli immobili soggetti a tutela di cui alla Parte II del Codice, individuati come da punto precedente, per i quali è prevista la demolizione e successiva autorizzazione ministeriale di competenza da parte della Commissione regionale come stabilito dal DPCM n. 171/2014 all'art. 39;
- con riferimento alla Raccomandazione n. 7 e Raccomandazione n. 8 della Relazione HIA del marzo 2017 redatta dagli ispettori ICOMOS, le soluzioni progettuali dei ponti e cavalcavia individuati, dovranno essere preliminarmente inviate al Centro per il Patrimonio dell'Umanità;
- con riferimento al tracciato in prossimità di beni culturali di cui alla Parte II del Codice, planimetrie e sezioni ad una scala di maggior dettaglio delle planimetrie 1:2000 e 1:1000, considerando che, tutte le opere relative al tracciato, dovranno essere rappresentate architettonicamente e non come schemi astratti; relativamente ai seguenti ambiti dovrà essere ulteriormente approfondito il livello progettuale per la verifica delle interferenze in fase di cantiere e di esercizio: Chiesa di Santa Caterina, Ex Convento di Ognissanti, Oratorio delle Zitelle, Area di rispetto dell'Oratorio delle Zitelle, Arco delle Scalette, Convento e Chiesa di San Silvestro, Villa Bonollo Anti, Villa Tornieri Mosconi, Villa Bonin Longare, Chiesa di San Giorgio, Seminario Vescovile, Chiesa di San Felice e Fortunato, Resti della chiesetta dell'ex ospedale di San Felice con sedime, Manicomio provinciale di San Felice, Edificio neoclassico a due piani del XIX secolo, Edifici in corso SS. Felice e Fortunato 140, 144, 148, 152, Ex chiesetta di San Valentino, Ex Caserma della Guardia di Finanza, Ex Chiesa di San Bovo, Accademia cinematografo Palladio, Villa Volpe, Casa Mater Amabilis, Villa Trissino Muttoni detta Cà Impenta;
- con riferimento alla TPL, dovranno essere dettagliate le nuove banchine in relazione alle attuali quote dei marciapiedi e delle strade al fine di valutare le possibili interferenze con gli edifici tutelati prospicienti, dovranno essere dettagliate progettualmente la tipologia di pensiline e arredi urbani di corredo alle singole fermate in relazione allo specifico contesto di inserimento.

Considerato che l'opera in oggetto è sottoposta alla procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'art. 25 del D.Lgs. 50/2016;

Visto lo studio di verifica preventiva dell'interesse archeologico redatto nel 2015 dalla dott.ssa Elena Natali, aggiornamento di un precedente studio condotto nel 2003, e a sua volta integrato nel 2017 dai dott. Angelo Amoroso e Andrea Iannaccone di Italferr SpA, ai sensi dell'art. 25, comma 1 del D.Lgs. 50/2016, limitatamente alla valutazione del rischio archeologico potenziale relativo alle nuove opere in progetto;



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SERVIZIO V

Considerato che l'intervento interessa anche aree tutelate da strumenti di pianificazione urbanistica relativi alla tutela di beni archeologici (PAT di Vicenza, NTO del P.I. - 2014, art. 14 c.7 e tavola 2- Vincoli e tutele).

Tutto ciò richiamato e premesso questa Soprintendenza, per quanto riguarda gli aspetti archeologici, osserva quanto segue:

- *l'elaborato di verifica preventiva dell'interesse archeologico, trasmesso unitamente al progetto preliminare dell'opera e acquisito con prot. 24585 del 19/10/2017, ripropone lo studio relativo alla tratta Montebello Vicentino-Vicenza già agli atti della già Soprintendenza Archeologia del Veneto dall'aprile 2015, con l'integrazione del solo capitolo finale inerente la valutazione del rischio archeologico delle nuove opere di attraversamento della città di Vicenza. In riferimento a quest'ultima, si concorda con il fatto che il rischio sia rappresentato, oltre che dalla nuova linea ferroviaria, soprattutto dalle ingenti opere di movimentazione del terreno necessarie alla realizzazione di sottopassi, cavalcavia, rotatorie e viabilità accessoria, di nuovi fabbricati, come il parcheggio auto interrato presso la stazione di viale Roma, di grandi opere idrauliche come la cassa di espansione del torrente Onte in Comune di Sovizzo;*
- *in generale, l'ambito territoriale oggetto di intervento riveste un potenziale interesse archeologico "intrinseco", essendo la linea non solo tangente al centro storico di Vicenza, insediato senza soluzione di continuità fra l'VIII secolo a.C. e i giorni nostri, ma disponendosi- nel tratto a ovest della città- in corrispondenza o in adiacenza al percorso della via Postumia. L'intera opera presenta un diffuso rischio archeologico, stante la possibilità di imbattersi in depositi archeologici e nei resti di tutte quelle strutture insediative e funerarie, urbane, suburbane o extraurbane, incardinate su una viabilità di primaria e durevole importanza storica. Indagini archeologiche in corso stanno dimostrando che anche il territorio del suburbio a est di Vicenza, finora poco documentato e considerato a minor rischio, è connotato da diffuse testimonianze insediative a carattere rustico di età romana e altomedievale, sepolte a debole profondità;*
- *per la realizzazione di una cassa di espansione sul torrente Onte, il progetto prevede che un'area superiore a 30.000 mq sarà interessata da scavi di profondità di m 0,65 per l'approvvigionamento del terreno necessario a realizzare i rilevati arginali della cassa; gli stessi, sviluppati per un'ampiezza di circa 2 km, saranno costruiti dopo uno scotico per il piano d'imposta di m 0,75, quote alle quali la maggior parte dei contesti archeologici tipici del paesaggio agrario pianiziale antico sono già emergenti. Inoltre, il contesto agrario indisturbato nel quale si colloca il bacino, per di più in un territorio come quello di Sovizzo, noto per le importanti preesistenze preistoriche e longobarde, contribuisce ad aumentare il potenziale archeologico di quest'area;*
- *la linea ferroviaria e le opere connesse interessano un territorio in larga parte già fortemente urbanizzato e/o occupato da insediamenti industriali e artigianali, nel quale è molto difficile mettere in atto sistematiche indagini*



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SERVIZIO V

preventive al suolo, fatte salve alcune aree non edificate, coltivate o incolte e la zona della cassa di espansione, a destinazione interamente agraria.

Questa Soprintendenza pertanto, sulla base degli elementi disponibili, onde acquisire maggiori elementi di valutazione ritiene necessario che siano garantite le seguenti attività:

- *l'integrazione dello studio finora eseguito con i dati archeologici relativi alla zona meridionale della città di Vicenza e alla cassa di espansione sull'Ontè e una campagna sistematica di ricognizione di superficie in corrispondenza di quest'ultima;*
- *la realizzazione- nelle zone inedificate ritenute critiche secondo lo studio di valutazione archeologica preventiva e secondo le indicazioni fornite dalla Scrivente - di attività archeologiche preliminari (saggi stratigrafici e carotaggi geoarcheologici), secondo i commi 8 e ss dell'art. 25 del menzionato decreto, il cui piano andrà meglio definito ed elaborato in accordo con la Scrivente.*

All'esito dei risultati di questa fase di indagini e dell'emersione di eventuali elementi archeologicamente significativi, questo Ufficio valuterà possibili ulteriori approfondimenti da svolgere nelle successive fasi progettuali.

Qualsiasi variazione derivante dalle indagini archeologiche dovrà essere nuovamente valutata anche per la compatibilità paesaggistica e relativa ai beni culturali.;

VISTA la nota prot. n. 13851 del 21/05/2018 con la quale questa Direzione generale Archeologia belle arti e paesaggio, a seguito di riunione tecnica-istruttoria del 04/05/2018 con i rappresentanti di RFI – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, ha formalizzato le valutazioni espresse dalla competente Soprintendenza con la su citata nota prot. n. 28978 del 07/12/2017 nei confronti della medesima Società proponente, al fine di consentire le opportune integrazioni per i successivi adempimenti e per la definizione del parere tecnico-istruttorio di competenza;

VISTA la nota prot.n. RFI-DIN-DIPAV\A0011\P\2018\0000412 del 04/06/2018, con la quale la Società proponente RFI, relativamente alla procedura in esame, ha presentato la documentazione redatta dalla Società Italferr S.p.A. al fine di fornire riscontro alle integrazioni richieste dalla Commissione Tecnica VIA (nota CTVIA.U.1342 del 06/04/2018) e da questa Direzione generale per quanto concerne i soli profili architettonici e paesaggistici (nota prot. n. 13851 del 21/05/2018), rinviando ad una successiva nota il completamento della documentazione relativa ai profili archeologici, come concordato con la competente Soprintendenza;

VISTE le note DVA.REGISTRO UFFICIALE.U.0013663.13-06-2018 e 0016203.12-07-2018 con le quali il MATTM (Ministero dell'ambiente e della tutela del Territorio e del Mare) - Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali ha comunicato, ai fini del procedimento in oggetto, l'acquisizione e la formalizzazione della documentazione integrativa redatta dalla Società Italferr S.p.A.;





Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SERVIZIO V

VISTE le note prot. n. 22819 del 31/08/2018 e prot. n. 5472 del 22/02/2019 con le quali questa Direzione generale Archeologia belle arti e paesaggio, in relazione alla documentazione integrativa trasmessa dalla Società proponente RFI (di cui alla nota prot.n.412 del 04/06/2018 e successiva nota prot.69 del 10/07/2018) ha chiesto le valutazioni di competenza alla Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza;

VISTA la nota prot. n. 8252 del 01/04/2019 con la quale la competente Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza ha dato riscontro alle richieste formulate da questa Direzione generale con le note su citate, ed ha comunicato le proprie valutazioni, di seguito riportate:

- *le valutazioni sugli immobili elencati come da demolire, saranno effettuate solo a seguito delle procedure di verifica dell'interesse culturale;*
- *il livello di progettazione preliminare, come già specificato nella nota prot. n. 28978 del 07/12/2017, non consente di esprimere un parere in considerazione dei livelli di dettaglio e definizione a scala non adeguata degli elaborati relativi al tracciato ed alle opere complementari e della linea TPL;*
- *in data 09/01/2019 il Comune di Vicenza ha trasmesso al Segretariato Generale – Servizio I la proposta progettuale da inviare al Centro del Patrimonio Mondiale come da Raccomandazione n.7 e raccomandazione n.8 della Relazione HIA del marzo 2017 redatta dagli ispettori ICOMOS, questo Ufficio è ancora in attesa di una comunicazione nel merito;*

Questa Soprintendenza, considerato il livello di approfondimento del progetto, esprime per gli aspetti di tutela paesaggistici e architettonici, un parere favorevole di massima riservandosi di modificare e integrare il parere quando gli elaborati progettuali consentiranno di effettuare delle adeguate valutazioni;

Per quanto è stato possibile istruire dalla documentazione progettuale e dagli elaborati integrativi si prescrive quanto di seguito:

- *relativamente alle opere previste in prossimità della villa Cà Impenta, vista la documentazione IN0100R22RHSA0000004A, si rileva che le analisi proposte sono solo di tipo percettivo. Ad una valutazione più approfondita il tracciato previsto per il prolungamento di via Martiri delle Foibe, è del tutto estraneo al disegno del territorio. Per quanto di competenza si rileva che il paesaggio agrario è una stratigrafia storico geografica legata alla villa e il taglio della componente coltivata con un tracciato stradale del tutto casuale e che può essere ricondotto in sovrapposizione della viabilità esistente di Strada degli Alidosio, limitando al minimo l'impatto di questa opera complementare. A tal proposito si specifica che le opere di mitigazione non possono essere concepite come dei semplici mascheramenti, ma devono essere delle soluzioni progettuali atte a rendere più congruente l'inserimento del nuovo intervento con le componenti del paesaggio esistente.*





Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SERVIZIO V

Per quanto di competenza archeologica, come evidenziato dalla documentazione IN0I00RHSA0000003A, si resta in attesa della trasmissione della documentazione integrativa concordata per il 2° Lotto funzionale Attraversamento di Vicenza, non ancora pervenuta, e precisamente della revisione dello Studio Archeologico e del susseguente Progetto di Indagini Archeologiche preventive.;

VISTA la nota prot.n. RFI-DIN-DIPAV\A0011\2019\000068 del 15/04/2019, con la quale la Società proponente RFI, ha presentato la documentazione afferente ai profili archeologici, concernente la revisione dello Studio Archeologico e il nuovo progetto delle Indagini Archeologiche preventive, condiviso con la competente Soprintendenza, al fine della fase di Progettazione Definitiva dell'intervento in esame;

VISTO il parere espresso dalla Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza con nota prot. n. 23709 del 01/10/2019, direttamente indirizzata a RFI S.p.A., pervenuta a questa Direzione generale con successiva nota prot. n. 26552 del 05/11/2019 della medesima Soprintendenza;

CONSIDERATO che a seguito di esame della documentazione integrativa afferente ai profili archeologici, di cui sopra, nel richiamare quanto precedentemente espresso con nota prot. n. 28978 del 07/12/2017, la competente Soprintendenza ha comunicato quanto segue:

Per quanto riguarda lo studio archeologico preliminare si intendono recepite le richieste di integrazione precedentemente avanzate da questo Ufficio.

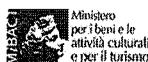
Si ritiene altresì di condividere, in linea di massima, il progetto di indagini archeologiche preliminari comprendente 25 saggi delle dimensioni di m. 7 x 7 x 3 di profondità, così articolato:

- saggi 1-4 (Rilevato Ferroviario e Viabilità);
- saggi 5-9 (TPL Fermata 16-17 Parcheggio scambiatore in corrispondenza del capolinea est);
- saggi 10-23 (Cassa d'espansione);
- saggi 24-25 (Sottostante elettrica – Lerino).

All'esito dei risultati di questa prima fase di indagini preliminari e a seguito della possibile emersione di elementi archeologicamente significativi, questo Ufficio valuterà eventuali ulteriori attività archeologiche da eseguire.

Si rammenta inoltre che una rilevante parte delle opere in oggetto ricade in aree fortemente urbanizzate o attualmente non accessibili, dove è molto difficile eseguire attività archeologiche preventive al suolo, che possano chiarirne in questa fase il reale potenziale archeologico.

A conclusione delle indagini, andranno garantite le operazioni di post-scavo secondo gli standard ormai consolidati e secondo le direttive di questo Ufficio, unitamente ad una prima schedatura dei reperti mobili rinvenuti, nonché l'esecuzione di eventuali interventi finalizzati alla conservazione, alla analisi e alla valorizzazione dei beni rinvenuti.





Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SERVIZIO V

Conformemente a quanto previsto al paragrafo 11.4. della circolare 1/2016 della Direzione Generale Archeologia, questa Soprintendenza, nel caso sia ipotizzabile il rinvenimento di grandi quantità di reperti, non disponendo allo stato attuale di spazi adeguati al deposito dei reperti, richiede che il loro ricovero temporaneo sia garantito in locali idonei dal punto di vista della conservazione e della sicurezza. Tali locali dovranno essere accessibili al personale della Soprintendenza e ai soggetti incaricati delle attività di indagine e della schedatura dei reperti e dovranno essere mantenuti disponibili fino a quando non sarà possibile assicurare in altra sede la conservazione dei suddetti reperti.;

VISTA la nota prot. n. 38811 del 24/12/2019 con la quale il Servizio II della Direzione generale concorda pienamente con le valutazioni espresse dall'Ufficio territoriale Mibact. In particolare, riguardo alla tutela archeologica, ribadisce quanto comunicato dalla competente Soprintendenza, secondo quanto di seguito riportato negli elementi essenziali:

“per quanto riguarda lo studio archeologico preliminare si intendono recepite le richieste di integrazione precedentemente avanzate da questo Ufficio” e condivide “il progetto di indagini archeologiche preliminari comprendente 25 saggi delle dimensioni di m 7 x 7 x3 di profondità, così articolato:

- saggi 1-4 (Rilevato Ferroviario e Viabilità);
- saggi 5-9 (TPL Fermata 16-17 Parcheggio scambiatore in corrispondenza del capolinea est);
- saggi 10-23 (Cassa d'espansione);
- saggi 24-25 (Sottostazione elettrica – Lerino).

All'esito dei risultati di questa prima fase di indagini preliminari a seguito della possibile emersione di elementi archeologicamente significativi, questo Ufficio valuterà eventuali ulteriori attività archeologiche da eseguire; dal momento che una parte delle opere in oggetto ricade in aree fortemente urbanizzate o attualmente non accessibili, dove è molto difficile eseguire attività archeologiche preventive al suolo che possano chiarirne in questa fase il reale potenziale archeologico, richiede, l'assistenza in corso d'opera per le aree attualmente non accessibili e quindi non indagabili in fase preliminare tramite indagini preventive”.

A **conclusione** dell'istruttoria inerente la procedura in oggetto, viste e condivise le valutazioni della Soprintendenza ABAP competente (di cui alle note note prott. n. 28978 del 07/12/2017, n. 8252 del 01/04/2019 e n. 23709 del 01/10/2019), e il contributo istruttorio del Servizio II - *Scavi e tutela del patrimonio archeologico* di questa Direzione generale ABAP (di cui alla nota prot. n. 38811 del 24/12/2019) , esaminati gli elaborati progettuali, il SIA e tutta l'ulteriore documentazione prodotta dalla Società proponente, questa **Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio** esprime,

parere favorevole

alle **condizioni** rappresentate nei successivi punti nn. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 e ferma restando la facoltà di questa Amministrazione di intervenire con ulteriori prescrizioni e indicazioni, sulla scorta dei dati che emergeranno dagli esiti



SERVIZIO V “TUTELA DEL PAESAGGIO”
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SERVIZIO V

delle indagini archeologiche e delle altre verifiche richieste, con riguardo anche ad eventuali comunicazioni del Centro del Patrimonio dell'Umanità, circa le soluzioni progettuali dei ponti e dei cavalcavia, di cui alla Raccomandazione n. 7 e Raccomandazione n. 8 della Relazione HIA del marzo 2017 redatta dagli ispettori ICOMOS, a seguito dei quali il progetto potrà subire modificazioni a salvaguardia del patrimonio culturale.

aspetti paesaggistici ed architettonici

- 1) dovrà essere preventivamente espletata la procedura per la verifica dell'interesse culturale per gli immobili sottoposti alle disposizioni del Codice dei beni culturali e del paesaggio - Parte II del D.Lgs. 42/2004, per i quali il progetto proposto prevede la demolizione;
- 2) poiché il livello di dettaglio della progettazione preliminare risulta ad una scala inadeguata e non consente di esprimere un parere definitivo, per consentire la verifica delle interferenze in fase di cantiere e di esercizio dovranno essere ulteriormente approfonditi e presentati per le valutazioni Mibact gli elaborati (contenenti planimetrie e sezioni ad una scala di maggior dettaglio rispetto alle planimetrie 1:2000 e 1:1000 già trasmesse) relativi al tracciato, alle opere complementari ed alla linea TPL in prossimità di beni culturali di cui alla Parte II del Codice; in particolare, l'approfondimento riguarderà le interferenze di cui sopra rispetto ai seguenti immobili: Chiesa di Santa Caterina, ex Convento di Ognissanti, Oratorio delle Zitelle, area di rispetto dell'Oratorio delle Zitelle, Arco delle Scalette, Convento e Chiesa di San Silvestro, Villa Bonollo Anti, Villa Tornieri Mosconi, Villa Bonin Longare, Chiesa di San Giorgio, Seminario Vescovile, Chiesa di San Felice e Fortunato, resti della chiesetta dell'ex ospedale di San Felice con sedime, Manicomio provinciale di San Felice, edificio neoclassico a due piani del XIX secolo, edifici in corso SS. Felice e Fortunato 140, 144, 148, 152, ex chiesetta di San Valentino, ex Caserma della Guardia di Finanza, ex Chiesa di San Bovo, Accademia cinematografo Palladio, Villa Volpe, Casa Mater Amabilis, Villa Trissino Muttoni detta Cà Impenta;
- 3) relativamente alle opere previste in prossimità della villa Cà Impenta, nel richiamare quanto osservato dalla competente Soprintendenza nella nota prot. n. 8252 del 01/04/2019, citata nelle premesse del presente provvedimento, dovrà essere approfondito il tracciato stradale previsto per il prolungamento di via Martiri delle Foibe, che come proposto risulta del tutto casuale, e può essere invece ricondotto in sovrapposizione della viabilità esistente di Strada degli Alidosio, limitando al minimo l'impatto di questa opera complementare rispetto alla componente che costituisce il paesaggio agrario e la stratigrafia storico-geografica legata alla villa. Per quanto riguarda, infine, le opere di mitigazione, nel progetto esaminato considerate come semplici opere di mascheramento, dovranno altresì essere predisposte soluzioni progettuali che consentano un migliore e più coerente inserimento del nuovo intervento con le componenti del paesaggio esistente;



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SERVIZIO V

- 4) con riferimento alla linea TPL, inoltre, dovranno essere approfonditi ad una scala più di dettaglio, e presentati alle valutazioni Mibact, gli elaborati delle nuove banchine, in relazione alle attuali quote dei marciapiedi e delle strade, e per la tipologia di pensiline e degli arredi urbani a corredo delle singole fermate, al fine di valutare possibili interferenze con gli edifici tutelati prospicienti e lo specifico contesto di inserimento;

aspetti archeologici

- 5) all'esito dei risultati concernenti la prima fase di indagini preliminari, da eseguirsi così come più specificamente individuate dalla competente Soprintendenza nella nota prot. n. 23709 del 01/10/2019 riportata nelle premesse del presente provvedimento, e a seguito della possibile emersione di elementi archeologicamente significativi, l'Ufficio territoriale Mibact valuterà eventuali ulteriori attività archeologiche da eseguire;
- 6) poiché una parte delle opere in oggetto ricade in aree fortemente urbanizzate o attualmente non accessibili, dove è molto difficile eseguire attività archeologiche preventive al suolo che possano chiarirne in questa fase il reale potenziale archeologico, dovrà essere assicurata l'assistenza in corso d'opera per le aree attualmente non accessibili e non indagabili in fase preliminare tramite indagini preventive;
- 7) dovranno essere garantite a conclusione delle indagini, le operazioni di post-scavo secondo gli standard ormai consolidati e in coerenza con le direttive della competente Soprintendenza, unitamente ad una prima schedatura dei reperti mobili rinvenuti, nonché l'esecuzione di eventuali interventi finalizzati alla conservazione, alla analisi e alla valorizzazione dei beni rinvenuti. Nel caso sia ipotizzabile il rinvenimento di grandi quantità di reperti, dovrà essere garantito il loro ricovero temporaneo in locali idonei dal punto di vista della conservazione e della sicurezza. Tali locali dovranno essere accessibili al personale della competente Soprintendenza e ai soggetti incaricati delle attività di indagine e della schedatura dei reperti che dovranno essere mantenuti disponibili fino a quando non sarà possibile assicurare, da parte della Soprintendenza medesima, la loro conservazione in altra sede.

Prescrizione n. 1 - Ambito di applicazione: beni culturali/paesaggio

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza

ANTE OPERAM - Fase precedente alla progettazione definitiva

Verifica di ottemperanza: MiBACT - Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza;



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SERVIZIO V

Prescrizioni nn. 2, 3, 4 - Ambito di applicazione: beni culturali/paesaggio

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza

ANTE OPERAM - Fase di progettazione definitiva

Verifica di ottemperanza: MiBACT - Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza;

Prescrizione n. 5 - Ambito di applicazione: beni culturali/archeologia

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza

ANTE OPERAM - Fase antecedente la progettazione definitiva

Verifica di ottemperanza: MiBACT - Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza;

Prescrizione n. 6 - Ambito di applicazione: beni culturali/archeologia

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza

CORSO D'OPERA

Verifica di ottemperanza: MiBACT - Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza;

Prescrizione n. 7 - Ambito di applicazione: beni culturali/archeologia

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza

ANTE OPERAM - Fase precedente alla progettazione definitiva ed esecutiva - CORSO D'OPERA/POST OPERAM

Verifica di ottemperanza: MiBACT - Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza;

Il responsabile del procedimento
U.O.T.T. n. 8 - Arch. Sergio Mazza
(sergio.mazza@beniculturali.it)

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO V

Arch. Roberto Banchini

IL DIRETTORE GENERALE
Arch. Federica Galloni





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

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

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
15

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

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":

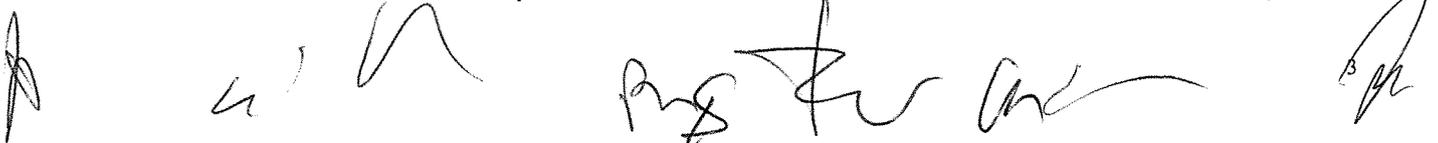
- in data 6/12/2005 con parere n. 33_CS VIA_PRR_VIA la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) ha espresso parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, sul progetto preliminare;
- con la Delibera n. 94 del 29/3/2006 il CIPE ha approvato ai sensi 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 Montebelluna 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 initials]

			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 Tecnicos 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 'A' on the left, several scribbles in the center, and a signature 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)

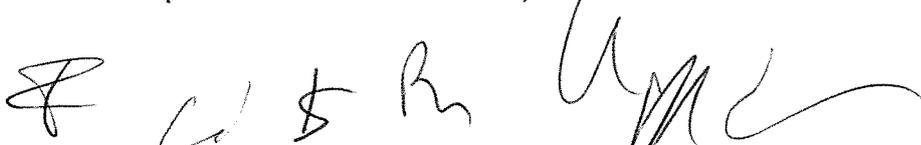
Nel progetto preliminare è stata valutata la presenza dei principali stabilimenti suscettibili di causare incidenti rilevanti, al fine di verificare eventuali interferenze con il progetto in esame, ai sensi del D.lgs. 17/08/1999 n.334 che detta disposizioni finalizzate a prevenire incidenti rilevanti 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 m³.

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 Onte 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 slm, 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 m³ 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 m³ 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 m³ 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

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

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
IMPIANTI DI RECUPERO per RIFIUTI NON PERICOLOSI							
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
IMPIANTI DI RECUPERO per RIFIUTI PERICOLOSI							
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 m². 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 sotterraneo, con rischio teorico di interferenza con la falda idrica sotterranea;
- 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:

- **a₂**; Alluvioni sabbiose e argillose
- **O**; Calcari bioclastici e nulliporici in grosse bancate con intercalazioni marnose e calcareo-marnose.
- **B**; Basalti, tufi e brecciole 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_r**. 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).

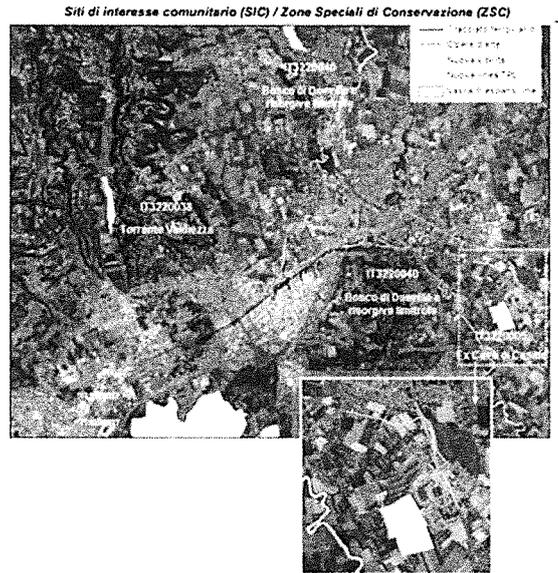
Il territorio esaminato si presenta profondamente alterato rispetto al paesaggio originario e all'assetto vegetale. Dalla lettura della Carta dell'uso del suolo della Regione Veneto, si evince che la maggior parte del territorio in cui ricade il progetto sia caratterizzato dalla presenza di aree urbane (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:

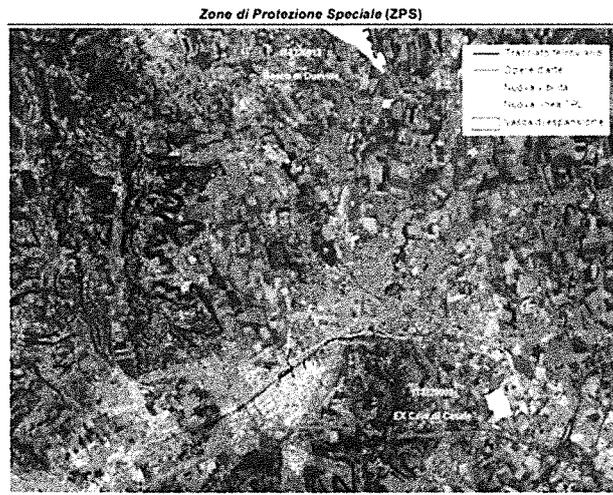
- Querco – ostrieti
- Castagneti
- Saliceti e altre formazioni ripariali
- Robinieti

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.

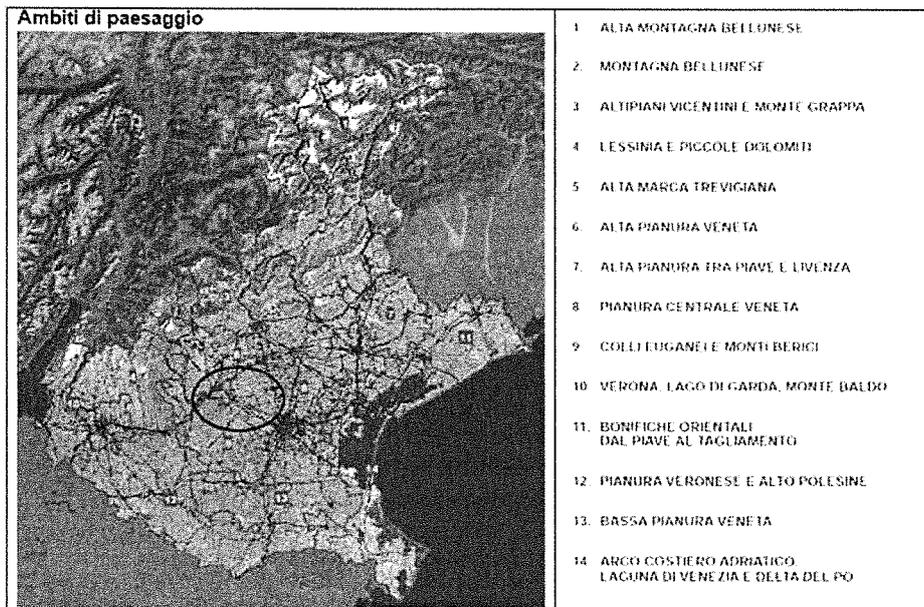
Fase di esercizio

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 visualità 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 Cplli 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'elettronarcosi 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_{eq} giornaliero*; *L_{eq} diurno*; *L_{eq} 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:

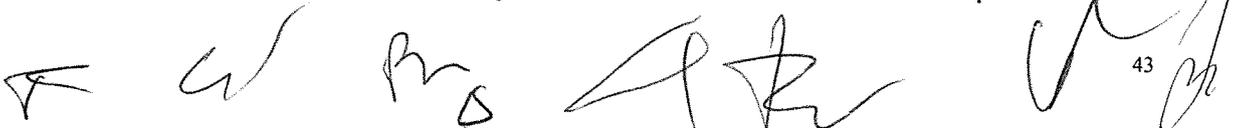
- a. estendere l'area di studio oltre le fasce di pertinenza, non solo per i ricettori sensibili (come dall'art. 4 del DPR 18.11.1998 n. 459), al fine di individuare gli eventuali ricettori prossimi ai limiti delle fasce stesse, eventualmente impattati dall'infrastruttura in fase di esercizio (Area

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.

Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta A/AC "Verona-Padova"		
ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI		
N°	Mittente – Data/Prot.	Sintesi Osservazione
1.	Comune di Torri di Quartesolo in data 31/08/2018 DVA-2018-0019604	Osservazione facente parte della osservazione n°2
2.	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>
3.	Comune di Torri di Quartesolo in data 31/08/2018 DVA-2018-0019601	Osservazione facente parte della osservazione n°2
4.	Comune di Torri di Quartesolo in data 31/08/2018 DVA-2018-0019602	Osservazione facente parte della osservazione n°2
5.	Comune di Torri di Quartesolo in data 31/08/2018 DVA-2018-0019603	Osservazione facente parte della osservazione n°2
6.	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>
7.	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.
8.	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.
9.	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.
10.	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".
11.	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.
12.	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.
13.	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.
14.	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.
15.	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
16.	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-Salgareda)
17.	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 - cantierizzazione: 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.
18.	Regione Veneto trasmette osservazioni e prescrizioni del Comune di Vicenza DVA-2017-0030154 del 29/12/2017	- 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 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>- Atmosfera: 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>- Acque: indicare i sistemi di depurazione degli scarichi “domestici” (campo base). Monitoraggio ante-operam e post-operam per acque sotterranee</p> <p>- Rumore: 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>- Vibrazioni - prescrizione: 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>- Vegetazione, Flora e Fauna: manca la VINCA</p> <p>- Illuminazione esterna: riportare riferimenti legislativi regionali e regolamento comunale PICIL</p> <p>- Gestione dei rifiuti: evidenziare modalità di gestione dei rifiuti nelle varie fasi di realizzazione</p> <p>- Aree a rischio archeologico: ulteriore approfondimento, specie in aree attualmente non sottoposte a tutela diretta</p> <p>- Aree oggetto di procedimento di bonifica ambientale: stazione ferroviaria in prossimità della rimessa, ex distributore carburanti fiale Fusinato, distributore carburanti viale san Lazzaro</p> <p>- Idraulica - prescrizione: 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 – prescrizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● zona ovest: viabilità quartiere fieristico - rotatorie tra viale Verona, Strada Nuova dell’Arsenale e viale della Stazione – viale San Lazzaro e viale Verona – 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 ● zona Vicenza centro: pista ciclabile nodo Ferreto d’ Ferreti da e per la stazione – 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 	<p>oggetto del presente parere.</p>

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI <i>Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta A/V/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"> 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 <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>	
19.	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>Nodo di Vicenza Ovest</p> <ul style="list-style-type: none"> NV05 – asse viario via del Sole: 1) viale degli Scaligeri. Cavalcferrovia 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 IN01 – deviazione dell'affluente del fiume Dioma Rotatoria di interconnessione (MCC) dell'asse viario S.R.II – viale san Lazzaro (NV06) con l'asse viario viale dell'Oreficeria (NV02) VI02 – ponte sulla Dioma <p>Nodo di Vicenza Est</p> <ul style="list-style-type: none"> NV12 – asse viario viale Camisano / viale Serenissima <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>
20.	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: > la <i>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</i> > il <i>mantenimento e la valorizzazione degli aspetti naturali del territorio storico-agricolo circostante</i> > 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. 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
21.	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.
22.	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.
23.	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>
24.	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 circostanti 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"> • Si allega documentazione fotografica. 	<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"> - <u>sottopasso Via Olmo</u>: 1) disaggi 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"> o mantenimento del sottopasso esistente con affiancamento di uno nuovo o allargamento della rotatoria esistente in SR11. 	<p>Per quanto riguarda gli aspetti di carattere ambientale:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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.
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"> - prevedere un percorso ciclabile dalla stazione di viale Roma alla pista ciclabile di Riviera Berca - 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 - prevedere barriere antirumore nelle zone residenziali tra piazzale Fracon e il termine della zona interessata dall'intervento. 	<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"> - gli elaborati progettuali e grafici, anche per la generale mancanza di riferimenti toponomastici, non sono di agevole lettura - manca l'elenco degli estremi degli immobili oggetto di esproprio o di limitazione al diritto di proprietà - non sono considerate, nel progetto, le possibili alternative - 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. - 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. - 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/m³ 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 Scaligeri 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. <p>Il Comitato chiede quindi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'ammodernamento e adeguamento tecnologico della linea storica invece del raddoppio dei binari - l'eliminazione della previsione della linea filobus e dei conseguenti sconvolgimenti della viabilità - 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. 	<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">Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova"</p> <p align="center">ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI</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.

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
36.	Laboratorio Spazi Rurali Boschi Urbani DVA-2017-0027430 del 27/11/2017	<ul style="list-style-type: none"> • <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 • <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 • <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. • 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) • 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 • impatto paesaggistico del bacino di laminazione sul torrente Onte a Sovizzo, 	<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'Onte, 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 Onte 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"> • Vengono quindi proposte, descrivendole, le seguenti soluzioni alle criticità evidenziate: • utilizzo aree già impermeabilizzate per cantierizzazione salvaguardando i servizi ecosistemici • eliminazione del raccordo di progetto tra via del sole e s.r. 11 • redazione di un masterplan per le opere a verde • realizzazione di infrastrutture verdi lungo le nuove reti viarie • creazione di boschi planiziali in grandi aree intercluse • realizzazione di infrastrutture verdi lungo le barriere fonoassorbenti ferroviarie • 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. 	L'osservazione riguarda aspetti legati all'analisi Costi/Benefici.

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI <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
		<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>	
38.	Società Toronto Srl DVA-2017-0027428 del 27/11/2017	<p>La società è proprietaria dell'immobile Villa Bonin-Maistriello (adibito a ristorazione e bed&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>
39.	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"> - 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 - 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. <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>
40.	Società Bilding 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>

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI <i>Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova"</i>		
N°	Mittente - Data/Prot.	Sintesi Osservazione
41.	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>
42.	Associazione Civica Vicenza Capoluogo DVA-2017-0027408 del 27/11/2017	<p>Si chiede che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vengano rispettate le osservazioni contenute nella "Relazione sulla Missione consultiva ICOMOS/UNESCO per la Città di Vicenza e Ville del Palladio nel Veneto (C712bis)" - vengano messe in atto tutte le soluzioni tecnologiche per il contenimento di rumore e vibrazioni - 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)" - 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 - 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 - si facciano tutte le dovute verifiche in Via dell'Arsenale nella parte interferente

Controdeduzioni e Note

L'osservazione riguarda aspetti legati alle espropriazioni.

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.

In fase di progettazione definitiva dovranno essere approfonditi gli aspetti legati alle componenti "Rumore" e "Vibrazione".

In relazione ai risulanti ottenuti è necessario proporre soluzioni atte a compensare/risolvere gli impatti causati.

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.	
43.	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.
44.	Sig. Lorenzo Caiolotto DVA-2017- 0027454 del 27/11/2017	Presenta una serie di riflessioni su: <ul style="list-style-type: none"> • vieferro su-elevate • stazioni e fermate • opere aggiuntive • una, fra le strutture tralicciate, di sostegno • le opere su-elevate • il completamento bifronte della stazione di Vicenza • benefici • osservazione migliorativa. 	Le diverse ipotesi progettuali e migliorative sono state valutate con il Comune di Vicenza
45.	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.
46.	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"> - tali lavori, per il periodo di realizzazione, occuperanno un'area di cantiere ancora più estesa incrementando quindi la succitata problematica - 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 - 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; - l'innesto della strada in progetto con la SR 11 sarebbe quanto mai difficoltoso data l'elevata densità di traffico lungo le due strade - pertanto, per le condizioni susposte, si presume sarà per la scrivente impossibile poter continuare l'attività all'interno di questo sito creando un 	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.

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI <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
47.	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. L'esproprio determinerebbe la demolizione dell'edificio esistente, sito in via dell'Oreficeria e il pregiudizio irreversibile dell'attività produttiva che vi insiste. 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.
48.	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"> - 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 - 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 9 metri dalla parete finestrata dell'edificio - l'edificio "il Sestante" risulta intercluso - nell'area adiacente a quella dell'edificio "il Sestante" è previsto il Cantiere Operativo 04 che rende impossibile qualsiasi convivenza di tipo residenziale. <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.
49.	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"> - <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 - <u>Considerazioni ambientali</u> - <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 - <u>Acque</u>: indicare i sistemi di depurazione degli scarichi “domestici” (campo base). Monitoraggio ante-operam e post-operam per acque sotterranee - <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 - <u>Vibrazioni</u>: si ritiene opportuno venga previsto in sede di monitoraggio delle vibrazioni, a campione, l’esecuzione del contraddittorio con ARPAV. - <u>Vegetazione, Flora e Fauna</u>: manca la VINCA - <u>Illuminazione esterna</u>: riportare riferimenti legislativi regionali e regolamento comunale PICIL - <u>Gestione dei rifiuti</u>: evidenziare modalità di gestione dei rifiuti nelle varie fasi di realizzazione - <u>Aree a rischio archeologico</u>: ulteriore approfondimento, specie in aree attualmente non sottoposte a tutela diretta - <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 - <u>Idraulica</u>: potenziare opere di mitigazione idraulica (casce di espansione). Adeguamento argine Dx del fiume Retrone nella zona di Viale Fusinato. <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"> • <u>zona ovest</u>: nodo via Olmo – Deviazione Dioma – nuova rotatoria tra via dell’Industria e via dell’Arsenale • <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 • <u>zona est</u>: viale della Pace – via Martiri delle Foibe – interferenze filobus con 	<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>	
50.	<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"> - creazione del nuovo sottopasso a ridosso o addirittura affiancato agli immobili della ditta scrivente e di altre attività - allargamento della sede ferroviaria con conseguente avvicinamento dei binari all'edificio avente l'attività di officina - immissione a T tra la SP34 e la SR11 che, dati i flussi importanti di mezzi, risulta assolutamente complicato. <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>
51.	<p>Confcommercio di Vicenza DVA-2017-0027384 del 24/11/2017</p>		<p>La presente osservazione riguarda ambiti legati alla viabilità.</p>
52.	<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>
53.	<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>

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
54.	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>
55.	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>
56.	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"> • criticità: <ul style="list-style-type: none"> – intersezione a raso di via Vicenza – intersezione a T della strada che sostituisce la SP34Bis con la SR11 – l'importante opera deve essere giustificata da una domanda di mobilità ragionata – il collegamento viario tra Altavilla Vicentina e Creazzo viene allungato di 	<p>In fase di progettazione definitiva:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 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.); 3. In fase realizzativa dell'opera le tempistiche relative all'esecuzione delle

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"> proposte: <ul style="list-style-type: none"> sostituzione delle intersezioni stradali a "T" con rotatorie 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 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 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. <p><u>Realizzazione barriere antirumore</u></p> <ul style="list-style-type: none"> contemporaneamente al progetto <p><u>Fase di costruzione</u></p> <ul style="list-style-type: none"> realizzare le varie opere in momenti diversi, al fine di minimizzare gli impatti sulla viabilità interna al paese minimizzare il problema dell'alta concentrazione di polveri che saranno prodotte <p><u>Coinvolgimento diretto del Comune di Altavilla</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <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 Beltrame Group Spa DVA-2017- 0027240 del 23/11/2017	<p>Sintesi Osservazione</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 Beltrame.</p>
59.	Sig. Carlo Pozzerle DVA-2017- 0027192 del 23/11/2017	<p>Sintesi Osservazione</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>	
60.	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).
61.	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"> 1. si adottino sistemi di contenimento e/o attenuazione delle vibrazioni 2. si installino sistemi di contenimento e/o attenuazione del rumore 3. sia prestata particolare cura alle forme e alte superfici di pile e spalle e alla loro naturalizzazione 4. siano recepite e messe in atto le raccomandazioni emesse nel Report on the ICOMOS/UNESCO 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 	<p>Per quanto riguarda gli aspetti ambientali, in fase di progettazione definitiva dovranno essere approfonditi</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. gli aspetti legati alle componenti "Rumore" e "Vibrazione". 2. il progetto delle opere a verde che include gli interventi di naturalizzazione

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

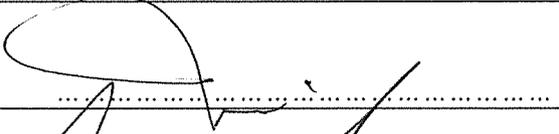
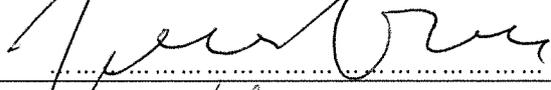
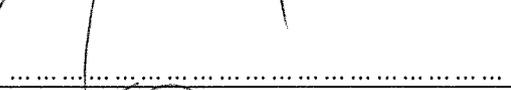
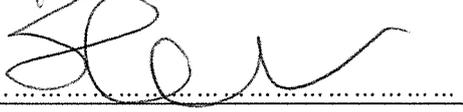
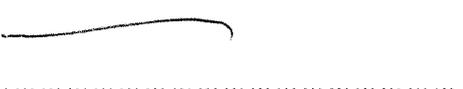
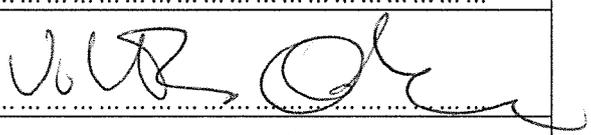
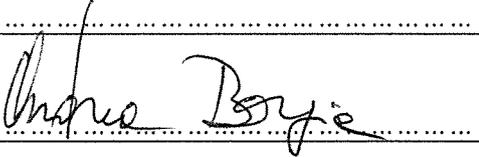
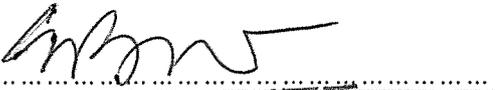
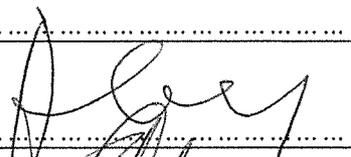
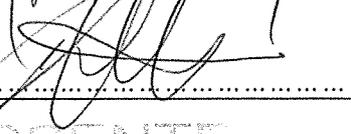
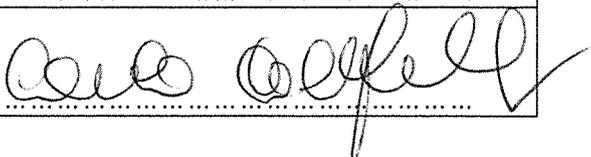
N°	Mittente – Data/Prot.	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni e Note
		<p>Risorgimento Nazionale a Vicenza</p> <p>6. si valuti la possibilità di non modificare lo svincolo SR11/viale del Sole e di non abbattere i cavalcavia di viale degli Scaligeri e viale del Sole (oggetto di un completo rifacimento 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>	

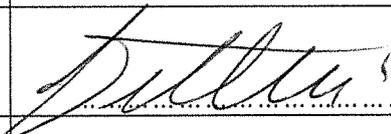
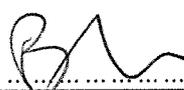
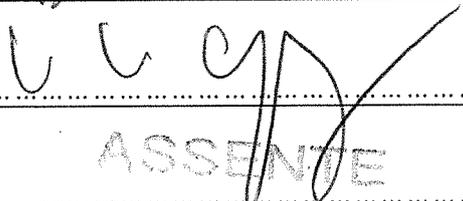
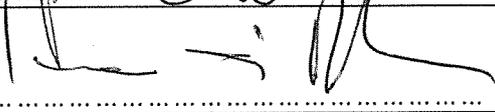
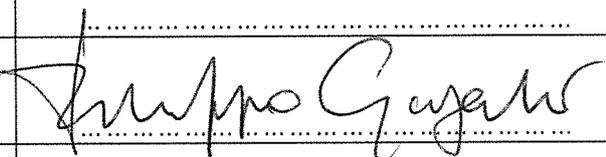
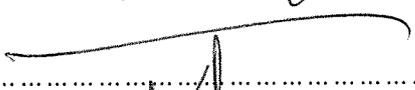
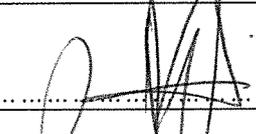
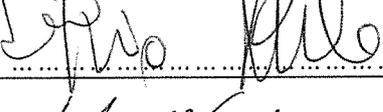
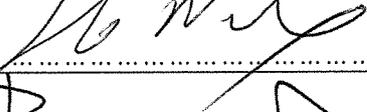
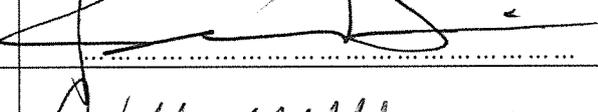
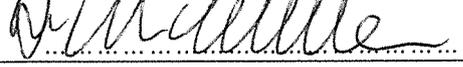
ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

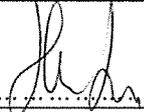
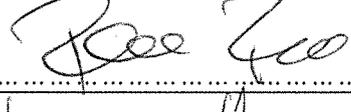
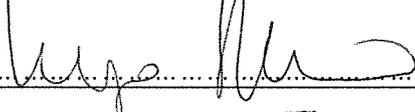
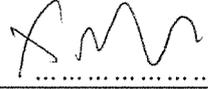
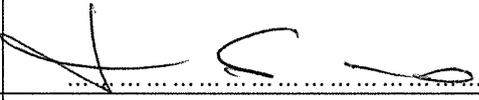
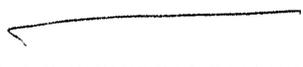
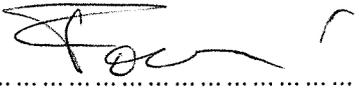
Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova"

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"> • 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 • 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 • l'eliminazione del parcheggio interrato da 500 posti in Stazione; • la trasformazione del previsto cavalcavia stradale di via Maganza in cavalcavia (o sottovia) esclusivamente ciclopedonale • 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). 	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"> 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. 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". 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 	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.

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI <i>Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova"</i>		
N°	Mittente – Data/Prot.	Controdeduzioni e Note
	Sintesi Osservazione	
	Alta Pianura Veneta, si chiede che il medesimo Ente provveda, oltre allo sfalcio delle scarpate arginali in misura di almeno quattro volte all'anno, anche alla manutenzione della strada arginale, qualora ve ne fosse la necessità. Da ultimo si propone che ai piedi delle scarpate arginali vengano messe a dimora alcune essenze tipiche della pianura Padana. Si allega attestazione di conformità urbanistica e cartografia.	
64.	<p>Sig.ra Paola Martini DVA-2017- 0025602 del 07/11/2017</p>	<p>La scrivente è proprietaria di alcuni immobili in viale Verona e via Ferreti e segnala, a nome di tutti i residenti in viale Verona 83, che soprattutto nelle ore serali e notturne si ha l'effetto "tipo terremoto" per rumorosità e forti vibrazioni. Fa presente la preoccupazione che tali effetti possano aumentare in relazione al progetto.</p> <p>Da più anni, inoltre, chiedono il distacco delle linee elettriche dei fabbricati adiacenti il cavalcavia ferrovia di via Ferreti e la rottura delle tubazioni acqua e fognatura.</p> <p>Si segnala, inoltre, una incongruenza nei documenti progettati sulla espropriazione del fabbricato di sua proprietà, quindi chiede un chiarimento.</p> <p>Per quanto riguarda gli aspetti ambientali, in fase di progettazione definitiva dovranno essere approfonditi gli aspetti legati alle componenti "Rumore" e "Vibrazione". Per quanto riguarda l'osservazione in questione, il progetto preliminare prevede la demolizione dell'immobile in questione.</p>

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)	



REGIONE DEL VENETO

giunta regionale

Data - 3 DIC. 2018 Protocollo N° *UPO838* Class: *H. 400.03.1* Prat. Fasc. Allegati N° 3

Oggetto: R.F.I. S.p.A. - Progetto della "Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia. Tratta AV/AC Verona-Padova. Lotto funzionale II: attraversamento di Vicenza".
Procedura di VIA statale e Legge Obiettivo (D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. e L.O. n. 443/01, L.R. n. 4/2016).
[Codice progetto n. VII/2017 - Rif. MATTM ID_VIP: 3770].

Anticipazione quadro prescrittivo del parere regionale

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare
Dir. Gen. per le Valutazioni Ambientali
dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it

e p.c. Al Rappresentante della Regione Veneto
presso la Commissione VIA statale
Ing. Giuseppe Fasiol

Con riferimento alla procedura di valutazione impatto ambientale per l'impianto di cui all'oggetto, nelle more dell'emanazione del provvedimento da parte della Giunta regionale finalizzato all'espressione del parere regionale di competenza, che sarà trasmesso non appena i tempi tecnici lo permetteranno, si fa presente che, nella seduta del 12/09/2018, il Comitato Tecnico VIA della Regione del Veneto ha espresso, ai sensi della L.R. 4/2016, parere favorevole di compatibilità ambientale sul progetto in esame, subordinatamente al rispetto condizioni ambientali di seguito riportate.

CONDIZIONI AMBIENTALI

1. Tutti gli impegni assunti dal Proponente con la presentazione della domanda e della documentazione trasmessa, si intendono vincolanti ai fini della realizzazione dell'opera proposta, salvo diverse prescrizioni e raccomandazioni sotto specificate.
2. Condivise le osservazioni dei Comuni di Altavilla Vicentina e di Creazzo, si richiede al Proponente, in sede di progetto definitivo, di seguirne le indicazioni. In particolare dovranno essere approfonditi gli aspetti legati all'inserimento del tracciato nella pianificazione urbanistica dei Comuni, raccogliendo ed evidenziando le istanze delle Amministrazioni Comunali e integrando/modificando conseguentemente il progetto per quanto reso possibile dalle inderogabili esigenze tecnico-realizzative dell'opera e dello stato delle procedure approvate della stessa.
3. Per quanto concerne la circolazione dei mezzi d'opera, in fase di costruzione, il progetto dovrà contenere un documento riportante i dettagli operativi di questa attività in termini di:

Area Tutela e Sviluppo del Territorio
Direzione Commissioni Valutazioni

Unità Operativa Valutazione Impatto Ambientale

Calle Priuli – Cannaregio 99 – 30121 Venezia – tel 041/2792292-2203-2114 fax 041/2792015
PEC: dip.ambiente@pec.regione.veneto.it - e-mail: valutazioneimpattoambientale@regione.veneto.it
sito internet VIA: www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/via



- a. percorsi impegnati;
 - b. tipo di mezzi;
 - c. volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario ed orario di transito;
 - d. percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati.
4. In fase di progettazione definitiva il Proponente, relativamente alle seguenti tematiche ambientali, dovrà:

Terre e rocce da scavo:

- applicare l'art. 24, comma 3 del DPR 120/2017 a tutto l'ambito progettuale relativo alla realizzazione della cassa di espansione sul torrente Onte, compresi gli scavi effettuati in alveo per il risonamento del torrente ed innalzamento degli argini. Nella successiva fase di progettazione esecutiva dovrà applicarsi quanto previsto dall'art. 24, comma 4 del medesimo DPR.

Rifiuti:

- giustificare con elementi tecnici la necessità di approvvigionamento dall'esterno di 781.945 m³ di materiale, e provvedere ad una valutazione delle alternative nella gestione dei materiali di risulta, favorendo il recupero (anche in loco) allo smaltimento delle terre e rocce e del pietrisco ferroviario.
- considerato che nell'elaborato IN0100R69RHTA0000001B "Gestione dei materiali di risulta" si afferma che tali materiali potranno essere gestiti come CER 170504 e 170503* (per i terreni/materiali da riporto) e CER 170508 (per il pietrisco ferroviario), giustificare la necessità di prevedere tra gli impianti previsti come possibili siti di conferimento dei materiali di risulta quelli autorizzati a gestire i codici CER 170904 e 170507*.

Vibrazioni:

- adeguare la documentazione progettuale ed il PMA, alla nuova NORMA UNI 9614: 2017.

Rumore:

- effettuare lo studio acustico anche per la tratta di 0.630 km (verso Venezia) interessata dalla presenza di un numero considerevole di ricettori a ridosso della linea ferroviaria, sebbene per tale tratta siano previsti solo interventi di tipo tecnologico.

Campi elettromagnetici a bassa frequenza:

- relativamente alla realizzazione della nuova SSE di Lerino ed al previsto prolungamento dell'elettrodotto 132 kV singola terna che alimenta l'attuale SSE e che passa per un centro abitato, qualora il potenziamento della SSE comportasse un potenziamento/modifica dell'elettrodotto esistente, dovrà essere calcolata la nuova Distanza di Prima Approssimazione (DPA) e la nuova fascia di rispetto.
- effettuare la valutazione modellistica per definire la fascia di rispetto per la nuova SSE di Lerino.

PMA:

- predisporre un progetto di Monitoraggio Ambientale, redatto secondo le Linee Guida ministeriali "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006 e s.m.i., D.Lgs.163/2006 e s.m.i.), 2008", da sottoporre alla valutazione di ARPAV.

5. Sviluppare gli interventi di mitigazione così come proposti nello Studio di Impatto Ambientale esaminato e nelle sue integrazioni, alla luce degli esiti della progettazione definitiva e di quanto oggetto delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia e le modalità di esecuzione.
6. A titolo di misura di compensazione ambientale ed idraulica, date le ingenti opere previste all'interno del territorio, il Proponente dovrà prevedere, all'interno del progetto definitivo, la realizzazione dell'intera cassa di espansione sul torrente Onte così come prevista dalla progettazione della Regione del Veneto.

Area Tutela e Sviluppo del Territorio

Direzione Commissioni Valutazioni

Unità Operativa Valutazione Impatto Ambientale

Calle Priuli – Cannaregio 99 – 30121 Venezia – tel 041/2792292-2203-2114 fax 041/2792015

PEC: dip.ambiente@pec.regione.veneto.it - e-mail: valutazioneimpattoambientale@regione.veneto.it

sito internet VIA: www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/via



7. Al fine di ridurre le emissioni di polveri, gas di scarico e rumori in fase di cantiere dovranno adottarsi le seguenti precauzioni:
 - a) ridurre la velocità di transito dei mezzi lungo le strade di accesso al cantiere;
 - b) umidificare i percorsi dei mezzi d'opera, i contesti circostanti e i punti potenzialmente generatori di polveri;
 - c) pulire periodicamente la viabilità di accesso alle aree di cantiere per un tratto di almeno 500 m;
 - d) ottimizzare il carico dei mezzi di trasporto e utilizzare mezzi di grande capacità, per limitare il numero di viaggi;
 - e) impiegare mezzi telonati e umidificare il materiale;
 - f) installazione di opportune opere di mitigazione quali le barriere anti-polvere;
 - g) utilizzare automezzi con standard qualitativo minimo di omologazione Euro 5 e STAGE IV.
8. Anticipare nel programma dei lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in argomento.
9. Al termine dei lavori ripristinare ciascun sito di lavorazione alle condizioni iniziali e restituirlo per l'uso originario, con l'eccezione di quelle parti occupate dalla nuova linea ferroviaria o altrimenti destinate dal progetto di riqualificazione ambientale.
10. L'attecchimento ottimale della vegetazione dovrà essere seguito per almeno tre anni al fine di garantire un risultato ambientale ottimale.
11. Considerato che il progetto si colloca all'interno degli interventi di realizzazione della più estesa linea ferroviaria AV/AC Torino – Venezia, si ritiene necessario sia attivato per le diverse tratte di tale linea ferroviaria da cui è interessato il territorio Regionale Veneto, un unico strumento di coordinamento (sia esso Osservatorio Ambientale o Tavolo Tecnico) di volta in volta integrato con gli Enti locali o altri soggetti competenti per la specifica tratta, con le finalità di:
 - condividere i contenuti del Piano di Monitoraggio e verificarne i risultati;
 - verificare il piano delle compensazioni.Si ritiene inoltre opportuno prevedere la partecipazione, a detto coordinamento, anche di soggetti aventi competenza su temi paesaggistici e sanitari, che sono oggetto di monitoraggio periodico da parte del proponente.
In applicazione di quanto stabilito dall'art. 28 comma 2 del D.Lgs. 152/06 si richiede che gli oneri per il funzionamento dello strumento di coordinamento di cui sopra siano a carico del Proponente, al fine di assicurare la copertura dei costi aggiuntivi derivanti dalle attività di controllo svolte dagli enti coinvolti nelle verifiche di ottemperanza.
12. La progettazione delle nuove viabilità di collegamento con la rete stradale esistente dovrà essere accompagnata da idoneo studio del traffico, al fine di valutare le capacità ed il livello di servizio degli assi e dei nodi di progetto ed i flussi di traffico veicolare anche in fase di cantiere. Si chiede di sviluppare tale analisi con particolare riferimento al collegamento con la S.R. 11 "Padana Superiore" e la S.P. 64.
13. Durante l'esecuzione dell'opera ed al termine dei lavori, dovrà essere garantita un'idonea manutenzione di tutta la viabilità interessata dai mezzi di cantiere.
14. Con riferimento al parere dell'Unità Organizzativa Commissioni VAS VINCA NUVV prot. n. 537276 del 22/12/2017, si prescrive:

Area Tutela e Sviluppo del Territorio
Direzione Commissioni Valutazioni

Unità Operativa Valutazione Impatto Ambientale

Calle Priuli – Cannaregio 99 – 30121 Venezia – tel 041/2792292-2203-2114 fax 041/2792015
PEC: dip.ambiente@pec.regione.veneto.it - e-mail: valutazioneimpattoambientale@regione.veneto.it
sito internet VIA: www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/via



giunta regionale

- a) di evitare il coinvolgimento di habitat, habitat di specie e specie tutelate dalle Direttive comunitarie 92/43/Cee e 09/147/Ce con gli effetti, diretti ed indiretti, conseguenti agli interventi per la realizzazione del nodo e del tracciato ferroviario in argomento (comprese le opere accessorie e complementari), e la relativa fase di esercizio. In tal senso va mantenuta invariata l'idoneità degli ambienti ricadenti nell'ambito di attuazione degli interventi in argomento rispetto alle specie di interesse comunitario laddove è possibile o accertata la presenza in tale ambito secondo la D.G.R. n. 2200/2014 (Himantoglossum adriaticum, Lycaena dispar, Protochondrostoma genei, Telestes souffia, Cobitis bilineata, Cottus gobio, Triturus carnifex, Bufo viridis, Emys orbicularis, Podarcis muralis, Hierophis viridiflavus, Natrix tessellata, Ixobrychus minutus, Egretta garzetta, Pernis apivorus, Porzana parva, Caprimulgus europaeus, Alcedo atthis, Lanius collurio, Pipistrellus kuhlii, Pipistrellus pipistrellus, Hipsugo savii) ovvero andranno acquisite e mantenute superfici di equivalente idoneità per le specie segnalate;
- b) di delimitare le aree di cantiere, sia fisse che mobili, con barriere per l'erpetofauna e con le barriere fonoassorbenti ovvero, nel caso in cui ciò non fosse possibile, di attuare altre misure precauzionali atte a ridurre il disturbo nei confronti delle specie di interesse conservazionistico ivi presenti e in particolare durante il relativo periodo riproduttivo;
- c) di impiegare sistemi di illuminazione in grado di attenuare la dispersione luminosa e la modulazione dell'intensità in funzione dell'orario e della fruizione degli spazi e altresì rispondenti ai seguenti criteri: flusso luminoso modulabile, bassa dispersione e con lampade a ridotto effetto attrattivo (con una componente spettrale dell'UV ridotta o nulla) in particolar modo nei confronti di lepidotteri, coleotteri, ditteri, emitteri, neurotteri, tricotteri, imenotteri e ortotteri;
- d) di dotare la viabilità, laddove non sia garantita la permeabilità a causa di opera in grado di generare barriera infrastrutturale, di idonei e sufficienti passaggi per la fauna (nel rispetto dei criteri per la sicurezza stradale) anche mediante passaggi per la fauna minore (tunnel per anfibi e rettili) preferibilmente con sezione quadrata o rettangolare (delle dimensioni minime 50 cm x 50 cm, da adeguare in funzione delle specie), con pendenza di almeno l'1% (in modo da evitare ristagni d'acqua o allagamenti e dotati di aperture sul lato superiore, tramite griglie di aerazione, o sul lato inferiore a diretto contatto con il suolo) e unitamente alle recinzioni di invito e ai dissuasori per l'accesso alla carreggiata. A tal fine possono essere adeguati anche gli attuali manufatti idraulici di attraversamento eventualmente interessati dal tracciato, nel rispetto dei criteri di sicurezza idraulica previsti, alla funzione di passaggio faunistico;
- e) di attuare idonee misure in materia di limitazione della torbidità che per tutti gli interventi che prevedono un coinvolgimento della locale rete idrografica, anche minore, garantendo altresì per scarichi soluzioni progettuali in grado di non pregiudicare la qualità del corpo idrico per l'intera durata dei lavori e per la fase di esercizio;
- f) di consentire l'attuazione degli interventi identificabili con "mitigazioni" solamente qualora rispettino gli obblighi fissati dall'art. 6 (4) della Direttiva 92/43/Cee e altresì gli stessi interventi non derivino dall'applicazione dei medesimi obblighi per altri piani, progetti e interventi precedentemente autorizzati;
- g) di rispettare i divieti e gli obblighi fissati dal D.M. del MAITM n. 184/2007 e ss.mm.ii., dalla L.R. n. 1/2007 (allegato E) e dalle DD.G.R. n. 786/2016, n. 1331/2017, n. 1709/2017 (misure di conservazione) e, ai sensi dell'art. 12, c.3 del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii., per gli impianti in natura delle specie autoctone e ecologicamente coerenti con la flora locale e non si utilizzino miscugli commerciali contenenti specie alloctone;
- h) di informare l'Autorità regionale per la valutazione di incidenza in merito alla fase attuativa dell'opera (comunicandone il crono programma, e relativi aggiornamenti, e l'avvio e conclusione delle singole fase operative) e in merito agli esiti del monitoraggio ambientale s.l.;

Area Tutela e Sviluppo del Territorio

Direzione Commissioni Valutazioni

Unità Operativa Valutazione Impatto Ambientale

Calle Priuli – Cannaregio 99 – 30121 Venezia – tel 041/2792292-2203-2114 fax 041/2792015

PEC: dip.ambiente@pec.regione.veneto.it - e-mail: valutazioneimpattoambientale@regione.veneto.it

sito internet VIA: www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/via



REGIONE DEL VENETO

giunta regionale

- i) di estendere il monitoraggio anche agli habitat, habitat di specie e specie tutelate dalle Direttive comunitarie 92/43/Cee e 09/147/Ce, al fine di misurarne la variazione del grado di conservazione secondo i sottocriteri definiti con Decisione 2011/4 84/Ue, in tutte le aree interessate dagli interventi in argomento (individuando opportunamente le unità ambientali omogenee per ciascun habitat e specie entro cui provvedere alla stima dei parametri corrispondenti alla condizione non soggetta alle interferenze - c.d. "bianco").

Si allega altresì la nota (con relativi n. 2 allegati) inviata dal Comune di Sovizzo dopo la partecipazione alla succitata seduta del Comitato Tecnico VIA della Regione del Veneto acquisita al protocollo con n. 372440 del 13/09/2018.

Distinti saluti.

Il Presidente del
Comitato Tecnico Regionale V.I.A.
Dott. Nicola Dell'Acqua

Il VicePresidente del
Comitato Tecnico Regionale V.I.A.
Dott. Luigi Masia

Il Dirigente
U.O. V.I.A.
Ing. Gianni Carlo Silvestrin

Per informazioni:
Ing. Elisa Edessa
elisa.edessa@regione.veneto.it

\\Venezia\condivisione\UC-VIA\PROGETTI\2017\STATALIST_VIISTRUTTORIA\RFI spa-Invio parere al ministero.doc

Allegati: n. 1: [osservazioni_VIA-comune_Sovizzo-13-09-18.pdf](#)
n. 2: [delCc110-06_montecchio_maggioreVI.pdf](#)
n. 3: [delCc36-06_sovizzoV.pdf](#)

Area Tutela e Sviluppo del Territorio
Direzione Commissioni Valutazioni

Unità Operativa Valutazione Impatto Ambientale

Calle Priuli – Cannaregio 99 – 30121 Venezia – tel 041/2792292-2203-2114 fax 041/2792015

PEC: dip.ambiente@pec.regione.veneto.it - e-mail: valutazioneimpattoambientale@regione.veneto.it

sito internet VIA: www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/via