



Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza
Energetica

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. 618 del 25 novembre 2022

Progetto:	<p><i>Verifica di Ottemperanza ex artt. 166 e 185 cc. 4 e 5 del Dlgs 163/2006 e valutazione del Piano di Utilizzo ai sensi del D.P.R. 120/2017</i></p> <p>Linea AV/AC Milano – Venezia, tratta AV/AC Verona – Padova, progetto definitivo 2° lotto funzionale Attraversamento di Vicenza</p> <p><i>IDVIP: 8797</i></p>
Proponente:	<p><i>Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.</i></p>

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

Sottocommissione VIA

Ricordata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il D.Lgs del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS*);
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20 agosto 2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10 gennaio 2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24 novembre 2020 e con Decreto del Ministro per la transizione ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 ;

Ricordata la normativa che regola il funzionamento delle procedure di VIA Speciale, e in particolare:

- 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.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*”;

VISTO il D.P.R. n. 120 del 13/06/2017 che, in attuazione dell’art. 8 del D.L. 133/2014, reca le nuove disposizioni di riordino e semplificazione in tema di terre e rocce da scavo;

PREMESSO che:

- la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito il Proponente) con nota prot. RFI-DINDIPAV.PC\346 del 07/12/2021, ha presentato, ai sensi degli artt. 166 e 185, cc. 4 e 5, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile ai sensi dell’art. 216 del D. Lgs. 50/2016, istanza per l’avvio della procedura di Verifica di Ottemperanza relativa all’intervento “*Linea AV/AC Milano-Venezia: lotto funzionale tratta AV/AC Brescia Est-Verona: Progetto definitivo Nodo AV/AC di*

Verona, ingresso Ovest e Aggiornamento del Piano di utilizzo terre e rocce da scavo ai sensi del DM 161/2012”;

- la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Direzione Investimenti Progetti AV/AC Tratta VR-PD, con nota prot.n.36 del 08/08/2022, ha presentato, ai sensi degli artt. 166 e 185, cc. 4 e 5, del D.Lgs.n.163/2006, per quanto applicabile ai sensi dell’art. 216 del D. Lgs.n.50/2016, domanda per l’avvio del procedimento di verifica di ottemperanza relativa alla “Linea AV/AC Milano – Venezia, tratta AV/AC Verona – Padova, progetto definitivo 2° lotto funzionale Attraversamento di Vicenza” e di Verifica del Piano di utilizzo terre, ai sensi dell’art. 9 del D.P.R. 120/2017;
- con la domanda presentata la Società specifica che l’intervento è compreso tra quelli per cui è stato nominato con DPCM del 16/04/2021, ai sensi dell’art. 4, comma 1, del D.L. n. 32/2019, convertito con modificazioni dalla L.n.55/2019, il Commissario Straordinario l’Ing. Vincenzo Macello;
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione generale valutazioni ambientali (d’ora innanzi Divisione) con prot. MiTE-98871 del 08/08/2022;
- la documentazione tecnica su supporto digitale è stata trasmessa dal Consorzio IRICAV DUE con nota prot.n.O/22/06002-PC/FB/kg del 08/08/2022, acquisita con prot. MiTE-100619 del 11/08/2022 e successivamente perfezionata con nota del Consorzio IRICAV DUE prot. n. O/22/06086 – PC/FB/kg del 24/08/2022, acquisita al prot. MiTE-104214 del 29/08/2022;
- la Divisione con nota prot. MiTE-108787 del 08/09/2022, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. CTVA-6478 in data 09/09/2022, ha comunicato l’esito positivo delle verifiche preliminari di competenza in merito alla procedibilità per l’avvio della procedura di verifica di ottemperanza per il progetto in questione con contestuale Piano di utilizzo terre, ai sensi del D.P.R. 120/2021; con la stessa nota la Divisione ha rappresentato che la documentazione progettuale presentata dal Soggetto proponente è pubblicata sul sito internet istituzionale;
- con nota prot. MiTE-116682 del 26/09/2022, acquisita con prot. CTVA-7026 del 26/09/2022, ha trasmesso per i seguiti di competenza, la nota acquisita con prot. MiTE-109451 del 09/09/2022, con la quale l’Ing. Angelo Tonello, in rappresentanza dei sigg. Umberto Bedin, e Federica Cestaro, proprietari di un immobile identificato come ricettore dell’impatto acustico, segnala la difformità tra il progetto preliminare ed il progetto definitivo;
- con nota prot. MiTE-140864 del 11/11/2022, acquisita con prot. CTVA-8732 del 11/11/2022, ha trasmesso per i seguiti di competenza, la nota acquisita con prot. MiTE-124869 del 10/10/2022, con la quale la Sig.ra Elisabetta Brusutti segnala alcune problematiche relativa al quartiere Ferrovieri di Vicenza;

PRESO ATTO che la Regione Veneto:

- con nota acquisita con prot. MiTE-118877 del 29/09/2022 ha chiesto alla Direzione Regionale Difesa del Suolo e della Costa di fornire un supporto tecnico ed un riscontro sull’ottemperanza in merito alla condizione ambientale n.6 di cui al parere del Comitato Tecnico VIA n.40/2018;
- con nota acquisita con prot. MiTE-118920 del 29/09/2022 ha chiesto alla Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso UO VAS, VINCA, Capitale Naturale e NUVV di fornire un supporto tecnico ed un riscontro sull’ottemperanza in merito alla condizione ambientale n.14 di cui al parere del Comitato Tecnico VIA n.40/2018;
- con nota acquisita con prot. MiTE-118933 del 29/09/2022 ha chiesto alla Direzione Regionale Infrastrutture e Trasporti di fornire un supporto tecnico in merito alle condizioni ambientali nn.2 e 12 di cui al parere del Comitato Tecnico VIA n.40/2018;

- con nota acquisita con prot. MiTE-118971 del 29/09/2022 ha chiesto all'ARPA Veneto di fornire un supporto tecnico in merito alle condizioni ambientali n.3, 4, 5, 7, 9, 10 e 13 di cui al parere del Comitato Tecnico VIA n.40/2018;
- con nota acquisita con prot. MiTE-142928 del 16/11/2022 ha chiesto al Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneto l'espressione del parere in merito alla condizione ambientale n.6 di cui al parere del Comitato Tecnico VIA n.40/2018;

PRESO ATTO che:

- il MiC, Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio con nota acquisita con prot. MiTE-123447 del 06/10/2022 e con prot. CTVA-7412 del 06/10/2022, ha fornito il proprio parere con riferimento alle condizioni ambientali impartite da parte dello stesso MiC nn. 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49 di cui all'allegato 1 e al punto 25.5 della Delibera CIPE e per l'approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'art.166 del D.Lgs.n.163/2006;
- l'ARPA con nota acquisita con pot.n.MiTE/125439 del 11/10/2022 e con prot. CTVA-7541 del 11/10/2022, in riscontro alla richiesta di supporto tecnico della Regione Veneto, ha trasmesso il proprio contributo in merito alle seguenti prescrizioni:
 - la prescrizione n. 3 della Regione Veneto ricompresa nella prescrizione. n. 35 della Delibera CIPE;
 - la prescrizione n. 4 della Regione Veneto ricompresa nelle prescrizioni n. 22, 27 della Delibera CIPE;
 - le prescrizioni n. 7, 9, 13 della Regione Veneto ricompresa nella prescrizione. n. 36 della Delibera CIPE;
 - la prescrizione n. 10 della Regione Veneto ricompresa nella prescrizione. n. 38 della Delibera CIPE;

RILEVATO che per il progetto della “Linea AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Verona –Padova”:

- 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 24/10/2003, nell'ambito delle infrastrutture di preminente interesse nazionale;
- con il parere CTVA n. 33 del 06/12/2005 è stato espresso giudizio positivo sulla compatibilità ambientale subordinatamente al rispetto di prescrizioni e raccomandazioni sul progetto preliminare “Linea AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Verona –Padova”;
- la linea AV/AC Verona - Padova risulta articolata in tre lotti funzionali distinti:
 - 1) primo lotto funzionale: Verona - bivio Vicenza;
 - 2) secondo lotto funzionale: attraversamento di Vicenza;
 - 3) terzo lotto funzionale: Vicenza – Padova;
- con la Delibera CIPE n. 94 del 29/03/2006 è stato approvato, 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;
- con la Determina direttoriale n.472 del 29/12/2016, resa sulla base del parere CTVA n. 2233 del 25/11/2016 è stata verificata l'ottemperanza del “Progetto Definitivo della Linea AV/AC Verona

- *Padova 1° Lotto Funzionale Verona – Bivio Vicenza*” alle prescrizioni della Delibera CIPE n. 94/2006, 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.);
- con la Delibera CIPE n. 84 del 22/12/2017 è stato approvato con prescrizioni e raccomandazioni il progetto definitivo “*Linea ferroviaria alta velocità/alta capacità (AV/AC) Verona-Padova. Primo lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (escluso nodo di Verona est)*”;
- con la Determina direttoriale n.121 del 21/04/2021, resa sulla base del parere CTVA n.219 del 06/04/2021, è stata determinata la conclusione della verifica del Piano di Utilizzo terre e rocce da scavo e la sussistenza dei requisiti, ai sensi dell’art.9 del D.P.R. 120/2017, relativo all’intervento “*Linea AV/AC Verona-Padova, 1° Lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza*”;
- con le determinazioni direttoriali n.448 del 23/11/2021, n.144 del 11/07/2022 e n.326 del 10/11/2022 sono state approvate le varianti riguardanti il *Primo lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza*

RILEVATO inoltre che per il progetto in esame riguardante la *Linea AV/AC Milano – Venezia, tratta AV/AC Verona – Padova, progetto definitivo 2° lotto funzionale Attraversamento di Vicenza*:

- con il parere CTVA n.2964 del 01/03/2019 la Commissione ha espresso 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, con riferimento al Piano di Utilizzo del progetto in questione ha ritenuto “*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 rizezionamento del torrente ed innalzamento degli argini*”;
- con la Delibera CIPE n.64/2020 del 26/11/2020 “*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 J41E91000000009). (Delibera n. 64/2020)*” è stato approvato il progetto preliminare della tratta in questione. Infatti, come riportato al punto 1.1 della citata Delibera è riportato che 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, il progetto preliminare 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”*.

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.

- Tra le Altre disposizioni di cui al punto 2 della Delibera viene riportato che “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.”;

CONSIDERATO che nella stessa Delibera n.64/2020 il CIPE, preso atto delle risultanze dell’istruttoria svolta dal MIT ha specificato in particolare che: “sotto l’aspetto tecnico riporta quanto segue:

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 sottoattraversamento 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'Olmo, 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 Iricav 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);”

CONSIDERATO che anche la Commissione nel parere CTVA n.2694 del 01/03/2019 aveva preso atto che il progetto preliminare 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 con la Delibera CIPE n. 94/2006, nonché naturale prosecuzione del 1° lotto funzionale;

CONSIDERATO che l'oggetto del presente parere è:

- l'accertamento, ai sensi dell'art.185, commi 4 (lett. a) e 5 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. della presenza di difformità tra il progetto definitivo e quello preliminare e se tali difformità comportino una significativa modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente tali da rendere necessario l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale e la nuova pubblicazione dello stesso anche ai fini dell'eventuale invio di osservazioni da parte dei soggetti pubblici e privati interessati, limitatamente, se del caso, alla sola parte di progetto interessato dalla variazione;
- l'accertamento, ai sensi dell'art.185, comma 4 (lett. b) del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. della rispondenza del progetto definitivo al progetto preliminare ed alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso con particolare riferimento alla compatibilità ambientale ed alla localizzazione dell'opera.

CONSIDERATO che con il presente parere la Commissione si esprime anche in merito all'approvazione del Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.P.R. n.120/2017;

RILEVATO che:

- oggetto del presente parere è la Verifica di Ottemperanza ai sensi dell'art. 185, cc. 4 e 5, del D.Lgs. 163/2006 del progetto “Linea AV/AC Milano-Venezia: lotto funzionale tratta AV/AC Brescia Est-Verona: Progetto definitivo Nodo AV/AC di Verona, ingresso Ovest” rispetto alle prescrizioni e raccomandazioni disposte con la delibera CIPE n. 69 del 21/11/2019 di approvazione del progetto preliminare e l’“Aggiornamento del Piano di utilizzo terre e rocce da scavo ai sensi del DM 161/2012”;

- la presente verifica, così come disposto dalla Divisione con la nota prot. MiTE-108787 del 8/09/2022, riguarda la seguente documentazione tecnica (per un totale di consiste di 2411 elaborati) trasmessa dal Proponente:
 - ✓ Elaborati del progetto definitivo;
 - ✓ Relazione attestante la rispondenza del progetto definitivo al progetto preliminare e alle condizioni ambientali dettate delibera CIPE di approvazione dello stesso;
 - ✓ Piano di utilizzo terre;
- con riferimento al valore dell'opera, il costo complessivo dell'opera, come approvato sulla base del progetto preliminare, con delibera CIPE n. 69 del 21/11/2019 è di 805 milioni di Euro.

CONSIDERATO che:

Per quanto riguarda il progetto definitivo:

L'intervento è parte integrante della tratta AV/AC Milano – Venezia e comprende la tratta di linea funzionale all'attraversamento di Vicenza.

Il progetto prevede la realizzazione dei seguenti interventi:

- realizzazione della linea AV/AC in affiancamento alla linea storica, in superficie
- adeguamento del PRG ferroviario di Vicenza Viale Roma per consentire l'inserimento della coppia di binari AV/AC e dei relativi marciapiedi;
- realizzazione di una nuova fermata in zona Fiera sia sulla linea esistente (Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale) sia sulla linea AV/AC (con servizio limitato ai periodi degli eventi fieristici);
- risoluzione delle interferenze tra la linea ferroviaria e le viabilità esistenti e realizzazione di viabilità connesse;
- interventi idraulici funzionali alla realizzazione della linea ferroviaria;
- realizzazione della nuova linea urbana di trasporto rapido di massa a trazione elettrica da zona Fiera a Viale della Serenissima (TPL);
- realizzazione della Sottostazione Elettrica di Lerino;
- altri interventi volti a sostenere e potenziare l'intermodalità a livello territoriale e comunale:
 - o sistemazione della zona di Stazione Viale Roma che costituisce nodo di interscambio tra il trasporto su ferro, trasporto pubblico e privato. In particolare, coniugando la visione trasportistica e la visione urbanistica. Il progetto dell'ambito della stazione di Viale Roma 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, attraverso soluzioni misurate, a salvaguardia dell'Eccezionale Valore Universale tutelato dall'UNESCO;
 - o nuovi percorsi ciclabili e ricucitura alla rete ciclabile esistente;
 - o parcheggio scambiatore in corrispondenza del capolinea est della nuova linea TPL

Il progetto interessa i territori comunali di: Altavilla Vicentina (VI), Vicenza, Torri di Quartesolo (VI) (sede di una nuova Sottostazione Elettrica in località Lerino) e Sovizzo (VI) (dove è prevista una cassa di espansione sul Torrente Onte). Il tracciato ha inizio al km 44+250,56 (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 il limite degli interventi tecnologici.

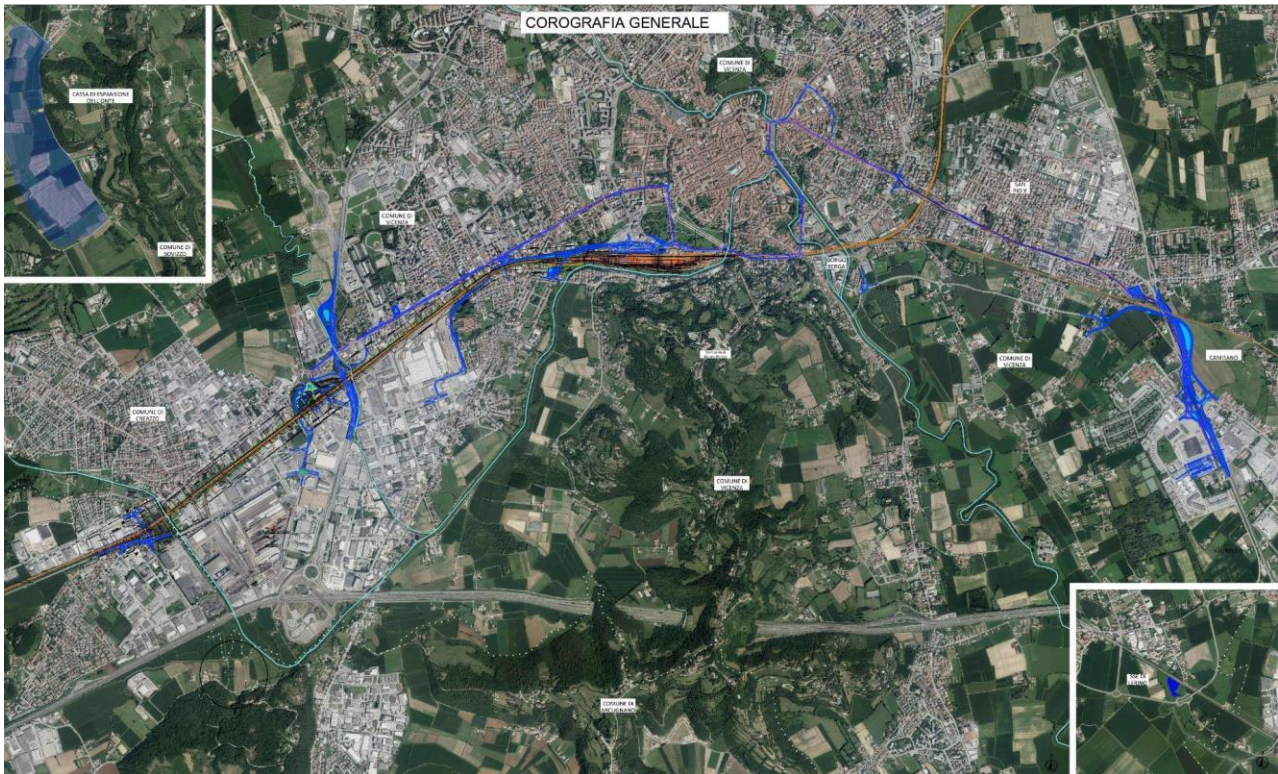


Figura 1 – Corografia degli interventi

Il presente progetto è stato sviluppato in maniera integrata con numerosi altri interventi, a carico di altri progetti di investimento. In particolare, il progetto del 2° Lotto Funzionale della tratta AV/AC Verona-Padova si pone in continuità con il 1° Lotto Funzionale Verona - Bivio Vicenza di cui con la Delibera CIPE n. 84 del 2017 è stato approvato il Progetto Definitivo e il cui progetto esecutivo è in Fase di Verifica di Attuazione [ID_5692].

Le principali variazioni rispetto al progetto preliminare, introdotte a seguito del recepimento delle prescrizioni CIPE e alla verifica puntuale di vincoli presenti, sono individuate dal Proponente come segue:

WBS	DESCRIZIONE
NV01	Nodo Via dell’Olmo
NV02	Asse viario Viale dell’Oreficeria
NV04	Asse viario del Sole – Viale degli Scaligeri
NV05	Asse viario Arsenale
NV06	Asse viario Via Maganza
NV07	Asse viario Viale Roma
NV08	Asse principale Viale Martiri delle Foibe
NV09	Viale Camisano – Viale serenissima
NV10	Ciclopedonale Camisano
NV11	TPL
NV12	Rotatoria dello Stadio
IN04	Cassa di espansione sul torrente Onte
-	Sistema della cantierizzazione

Ottimizzazioni progettuali progetto ferroviario

Gli approfondimenti di scala nell’ambito del Progetto Definitivo (PD) rispetto al progetto preliminare (PP) approvato e conseguenti variazioni puntuali hanno riguardato elementi inerenti i seguenti aspetti:

- tracciato plano-altimetrico

- viadotti ferroviari
- cavalcaferrovia
- nuova viabilità - viadotti
- galleria artificiale camisano (ga01)
- stazioni e fermate

Nel seguito si riportano solo alcune delle variazioni introdotte rimandando per il dettaglio alla relazione redatta dal Proponente (elaborato IN1K20DI2RGMD0000006A_01_C Verifica di rispondenza del progetto definitivo al progetto preliminare ex art. 166 c. 1 del d.lgs. 163/2006 nonché di ottemperanza alle prescrizioni e raccomandazioni formulate nella delibera CIPE 64/2020).

Tracciato plano-altimetrico

Con riferimento al tracciato plano - altimetrico dell'infrastruttura ferroviaria, nella rielaborazione del progetto definitivo, questo è stato integralmente confermato, a meno del minimale adattamento nel tratto tra il ponte sul fiume Retrone, la Nuova Fermata Fiera e sulla Roggia Dioma.

Il tracciato planimetrico in questo tratto è stato adeguato per minimizzare l'ingombro della sezione complessiva mantenendo il limite minimo di 7,00 metri di interbinario e centrando gli allineamenti in maniera da tenersi più distanti possibili dai vincoli presenti delle fabbriche (a nord) ed in particolare il fabbricato delle Acciaierie Valbruna a pk 46+080 e il Casale Bonin (a sud), oltre la presenza del Binario Merci (sempre a sud) delle Acciaierie Beltrame.

Il tracciato altimetrico non ha subito sostanziali modifiche dovendo allinearsi al tracciato altimetrico della linea storica esistente.

Opere d'arte

In corrispondenza del Ponte Retrone, la livelletta della AV/AC ha subito un abbassamento per ottimizzazione dell'impalcato della nuova opera d'arte. La tipologia del ponte a via inferiore con travata reticolare in acciaio con luce di 48,75 m, tale da scavalcare gli attuali argini del corso d'acqua senza occuparne in alcun modo l'alveo, corrisponde a quanto previsto in Progetto Preliminare. Le differenze apportate nella attuale fase di progettazione si riferiscono ad aspetti strutturali e costruttivi che hanno consentito di migliorare l'impatto ambientale dell'opera e la sua durabilità nel tempo. E' stata modificata la struttura del grigliato di appoggio dell'armamento con una riduzione di 70 cm dell'impalcato sotto binario. Questo ha permesso un abbassamento della livelletta di circa 1,90 m, pur mantenendo un franco idraulico di 2,18 m rispetto al livello di piena trecentennale, largamente al di sopra del minimo di 1,50 m richiesto dalla normativa. Per quanto riguarda le fondazioni, è stata prevista, in luogo della soluzione tradizionale su pali Ø1200 realizzati da un piano di scavo al di sotto del piano campagna, una soluzione con diaframmi affiancati, realizzati dal piano di sommità degli argini, evitando scavi estesi in prossimità degli stessi, ma utilizzando i rilevati di approccio esterni. La soluzione aumenta considerevolmente la resistenza dell'opera nei confronti delle azioni di erosione e scalzamento che si possono produrre in particolare durante le piene.

L'attraversamento sul fiume Dioma è realizzato con 3 ponti che costituiscono l'opera di scavalco del fascio ferroviario in ingresso a Vicenza, ad Ovest della Stazione Centrale, e sono strettamente affiancati tra loro e simili per caratteristiche e tipologia strutturale. Tutti sono costituiti da un impalcato a campata unica di circa 30 m di luce; la struttura è realizzata in acciaio, a via inferiore (unica variazione rispetto al progetto preliminare), con due travi – parete in funzione di briglie portanti laterali.

La configurazione del cavalcaferrovia via Maganza- Stazione rispetto al PP è stata oggetto di approfondimenti, in ottemperanza alla Delibera CIPE per la Prescrizione n. 61 e alla disposizione 2.5.5 [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 (Rif. parere Mibact n.15142 del 18 giugno 2020)].

In tabella le principali modifiche con riduzione della lunghezza e dell'altezza sia de cavalcaferrovia che delle rampe

ELEMENTO	PP2017	PD2021
Lunghezza	220 m	206 m
Pendenza rampa sud	10 %	8 %
Quota massima stradale	46.05	44.57
Pendenza rampa nord	10%	6 %
Raggio altimetrico minimo	800m	1450m

La modifica comprende l'inclinazione della rotatoria Maganza, una ottimizzazione dell'andamento planimetrico - con riduzione delle luci delle campate - e l'inclinazione dei pulvini rispetto all'asse stradale.

Con riferimento all'impatto visivo il PD prevede:

- ottimizzazione architettonico- formale: “disegno” degli elementi “impalcato”, “pile”, le “velette metalliche” che, cercando dei riferimenti nell'architettura vicentina, richiamano il profilo del Ponte degli Angeli e i rivestimenti in pietra dei muri di sostegno si conformano alla tradizione locale.
- Ottimizzazione delle sottostrutture per la generale riduzione dell'impatto visivo dell'opera di scavalco. L'impalcato ha una altezza strutturale complessiva pari a 2.39 m (4.00 m nel PP, le travi laterali sono costituite da cassoni metallici di H=4m).

Le pile sono realizzate con fusto a sezione rettangolare piena 4,0 x 1,0 m che, al disopra dei 4,0m dallo spiccato, si allarga salendo fino alla quota degli appoggi formando un piano 9,8 x 1,2 (nel PP le pile sono realizzate con fusto a setto in c.a. e pulvino di sommità.). Compatibilmente all'esigenza di ottimizzare e risolvere l'obliquità delle linee di appoggio richiesta dall'insieme di vincoli esistenti a terra, la forma rastremata è studiata per raggiungere una maggiore trasparenza e leggerezza dell'opera di scavalco, ridurre l'impatto visivo.

Nuova viabilità viadotti

Le ottimizzazioni hanno riguardato :

- Cavalcavia Sole al km 46+551 (NW01)
- Cavalcavia Serenissima (NW02)

In entrambi i casi si tratta di variazioni che riducono l'impatto sul territorio e prendono atto di vincoli legate ad interferenze. Il confronto plano-altimetrico, per i cui dettagli si rinvia alla relazione del proponente mostra che le varianti ricadono all'interno del corridoio già valutato e non introducono nuovi elementi di disturbo.

Galleria artificiale Camisano (GA01)

La galleria Camisano è l'unica galleria da realizzare nell'ambito del 2° Lotto funzionale, anche se è posta oltre il termine intervento (ricade nella tratta ferroviaria del 3° Lotto Funzionale). Essa viene realizzata prioritariamente per consentire l'apertura della nuova viabilità sull'asse di viale Camisano.

Il Progetto Definitivo prevede la rettifica plano-altimetrica di viale Camisano e la demolizione dei cavalcavia esistenti: le nuove opere di scavalco sono costituite, in luogo del cavalcavia Camisano del PP, da gallerie artificiali, a doppia canna per la linea ferroviaria storica e per quella AV/AC, e a canna singola per la nuova viabilità a Sud dei binari di Martiri delle Foibe.

La galleria artificiale sosterrà il rilevato che consente alla viabilità il superamento delle linee ferroviarie, poste sostanzialmente al livello dell'attuale piano campagna. L'opera, nella sua parte coperta, si presenta come una galleria a doppia canna, entro cui trovano collocazione la Linea Storica, a Nord, e la Linea AV/AC, a Sud. In relazione all'angolo di intersezione tra le linee ferroviarie e l'asse della viabilità, le due canne

risultano sfalsate tra loro, così come lo sono entrambe rispetto allo scatolare di via Martiri delle Foibe, nel tratto in cui questa sottopassa lo stesso viale Camisano (SL12).

Stazioni e fermate

FERMATA VICENZA FIERA (FV01)

Il progetto della Fermata Fiera è finalizzato a rafforzare il polo della Fiera di Vicenza e ad introdurre alla scala urbana la città, posizionandosi a sud ovest in prossimità del casello autostradale, nonché come fermata precedente a quella della Stazione Centrale.

La Fermata di Vicenza Fiera verrà realizzata lungo la linea AV/AC Verona – Padova, nella sub tratta Verona – Vicenza, alla progressiva chilometrica 46+400 circa. Così come previsto nella progettazione di altre fermate ferroviarie in prossimità di funzioni fieristiche, essa prevede la costruzione di un sottopasso ferroviario di accesso alle banchine, un sottopasso ciclopedonale, dei sistemi verticali di collegamento tra i servizi di accesso e di fermata e delle pensiline. Per valorizzare lo scambio ed ampliare la fruibilità dei servizi è prevista la realizzazione di un capolinea TPL, bikebox, sosta taxi, kiss & ride, parcheggi privati e un percorso pedonale di collegamento tra gli accessi e le fermate di trasporto pubblico nonché le aree di sosta.

Il Progetto Definitivo rispetto al Progetto Preliminare approvato a Luglio 2017 ridisegna l'assetto urbanistico dell'area in ottemperanza alla prescrizione n. 58 (Comune di Vicenza Delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034), secondo la quale si richiedeva lo spostamento del capolinea TPL e del piazzale di scambio intermodale nell'area ineditata a nord della linea ferroviaria e, per consentire una migliore connessione con la zona industriale ed il quartiere fieristico, lo spostamento del sottopasso pedonale ovest. Questo inoltre è stato allargato per ospitare gli ascensori al centro e avere due rampe di scale per ogni banchina, diventando così l'unico accesso ai binari. Mentre quello ciclopedonale a est, ha mantenuto la posizione prevista dal preliminare, ma senza i collegamenti verticali alle banchine.

Il PD conferma e sviluppa alcune soluzioni fondamentali adottate nel PP, come l'ubicazione e l'estensione delle banchine, la lunghezza delle pensiline, l'altezza delle barriere antirumore, seppur con delle variazioni sulla configurazione dei singoli elementi: per le barriere è adottata la stessa tipologia impiegata nel Lotto Funzionale 1, mentre il disegno delle pensiline è stato affinato secondo le esigenze emerse nel corso dell'approfondimento progettuale.

STAZIONE DI VICENZA E NODO VIALE ROMA (FV02)

La prescrizione n. 63 richiamava l'attenzione sulla qualità dell'inserimento architettonico-paesaggistico degli interventi dell'area della stazione di viale Roma, in relazione ai valori tutelati dall'UNESCO.

In generale il Progetto Definitivo conferma rispetto al Progetto Preliminare l'assetto funzionale e urbanistico del nodo di Viale Roma caratterizzato da diversi elementi:

- Banchine
- NV07 - Viabilità Viale Roma, che consente la fluidificazione del traffico est-ovest, oltre a connettere le due parti di città separate dai binari.
- Area di scambio intermodale
- Demolizione fabbricati esistenti: demolizione degli attuali edifici della stazione dei bus, per realizzare un ampio parcheggio interrato, sopra il quale trovano spazio gli stalli degli autobus, dei taxi, alcuni parcheggi sosta breve, bikepark, oltre a percorsi, sistemazioni a verde, arredi urbani e elementi di contorno.
- Parcheggio interrato
- TPL: (riferite specificatamente alle prescrizioni n.63 e n. 57)
- Nuovo Sottopasso di stazione

- Terminal AV/AC:

Gli sviluppi e approfondimenti in fase di Progetto Definitivo progettuali, nella ricerca di salvaguardare l'identità storica della Stazione, hanno condotto a una proposta che esclude la nuova volumetria e mira alla realizzazione di una piazza ipogea come collegamento tra la stazione esistente, il parcheggio e il sottopasso. La scelta di tale soluzione consegue dalla necessità di realizzare un progetto non eccessivamente impattante a livello architettonico e paesaggistico pur perseguendo lo scopo funzionale di collegamento.

La nuova piazza ipogea collega, dunque, nel senso trasversale EST-OVEST la stazione principale con il nuovo il parcheggio interrato, e lungo la direttrice NORD-SUD il piano della piazza e della nuova area di interscambio modale al piano banchine attraverso il nuovo sottopasso di stazione.

Viabilità interferite e nuove viabilità

Nello sviluppo del progetto definitivo, a seguito del recepimento delle prescrizioni e raccomandazioni della Delibera Cipe n. 64/2020 e ad approfondimenti progettuali dovuti al maggior livello di dettaglio connesso alla fase della progettazione definitiva medesima, sono state apportate, in riferimento alle wbs da NV01 a NV12 di cui alla tabella che segue, alcune variazioni rispetto al Progetto Preliminare

WBS	DESCRIZIONE
NV01	Nodo Via dell'Olmo
NV02	Asse viario Viale dell'Oreficeria
NV04	Asse viario del Sole – Viale degli Scaligeri
NV05	Asse viario Arsenale
NV06	Asse viario Via Maganza
NV07	Asse viario Viale Roma
NV08	Asse principale Viale Martiri delle Foibe
NV09	Viale Camisano – Viale serenissima
NV10	Ciclopedonale Camisano
NV11	TPL

Lo sviluppo progettuale effettuato nel corso della redazione del Progetto Definitivo, rispetto agli interventi già previsti dal PP 2017, ha introdotto oltre che le modifiche per il recepimento delle richieste delle Amministrazioni Comunali espresse in sede di Conferenza di servizi e confluite nella Delibera CIPE 64/2020, gli affinamenti e ottimizzazioni, dovuti alla verifica puntuale di vincoli presenti che hanno richiesto in alcuni casi il ridisegno dei tracciati. Si richiamano le principali verifiche condotte riguardo a:

- l'interferenza della geometria degli assi stradali e rotatorie con edifici, attività commerciali e accessi dei frontisti;
- gli spazi disponibili tra le edificazioni nell'esistente rispetto alla previsione di marciapiedi;
- la sicurezza della percorrenza dei veicoli, verificando l'esistenza delle distanze di visibilità e il coordinamento plano- altimetrico del tracciamento per la velocità di progetto.

Inoltre, si è ottemperato alle richieste delle Amministrazioni Comunali espresse in sede di Conferenza dei servizi e confluite nella Delibera CIPE 64/2020.

Si rimanda alle relazioni tecniche degli interventi per i dettagli dell'approccio progettuale condotto riguardo agli specifici aspetti sopra richiamati

In ragione della limitata sensibilità specifica delle aree coinvolte, della scarsa significatività delle variazioni apportate, non sussistono impatti aggiuntivi rispetto a quanto già valutato ovvero gli eventuali impatti sono di natura non significativa

Si riportano nel seguito, sintetiche descrizioni delle varianti apportate ove presenti porzioni non ricadenti nel corridoio approvato

NV01 – NODO DI VIA DELL'OLMO

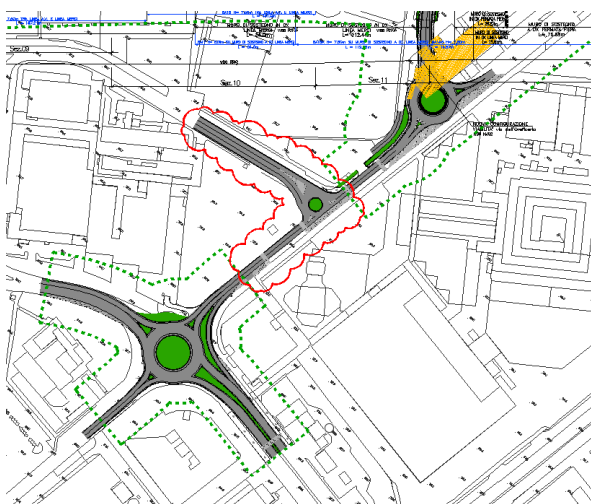
La porzione eccedente i limiti della Fascia di Vincolo Urbanistico, si limita ad essere una sistemazione della pavimentazione alla viabilità esistente a seguito del raccordo con la nuova rotatoria.



NV02 – VIALE DELL'OREFICERIA

L'intervento sul NV02, si divide in configurazione finale e in configurazione provvisoria

In questa configurazione è stato necessario accogliere un traffico superiore rispetto alla configurazione esistente che porta alla demolizione della rotatoria, in modo da poter tenere due corsie per senso di marcia, e al ripristino in fase finale.



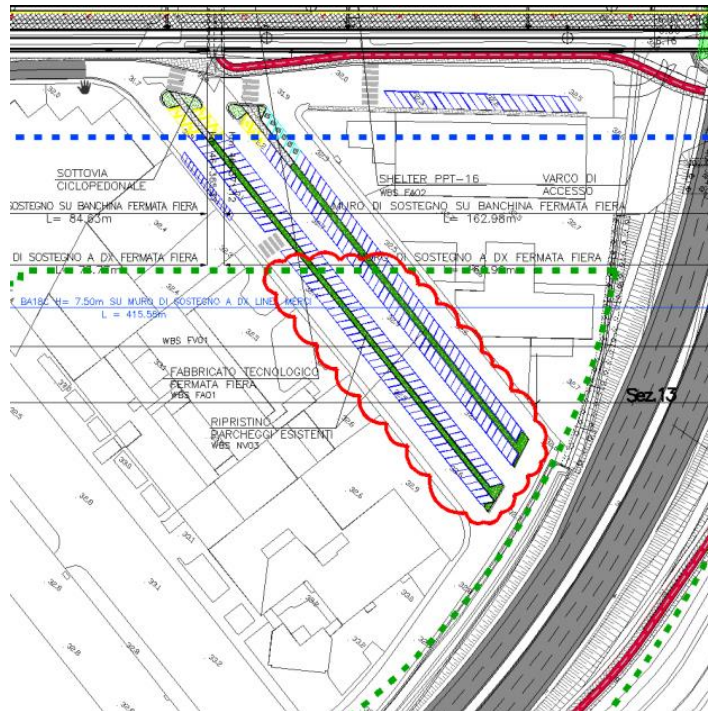
Configurazione definitiva



Configurazione provvisoria

NV03 – RIPRISTINO PARCHEGGI ESISTENTI

L'area di parcheggio viene arretrata a causa dell'inserimento della nuova pista ciclabile che comporta il restringimento della carreggiata esistente.



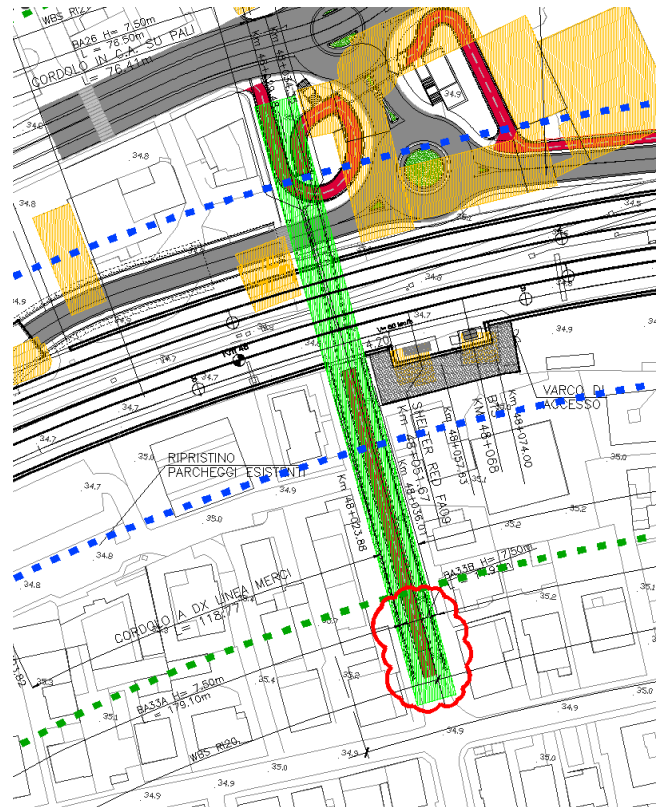
NV04 – VIA DEGLI SCALIGERI

A seguito del rialzo del piano ferro per il passaggio sul fiume Dioma. È stato necessario adeguare la livelletta stradale per lo scavalco del raddoppio ferroviario, e per tanto, è nata l'esigenza di risolvere l'interferenza altimetrica con lo svincolo esistente.



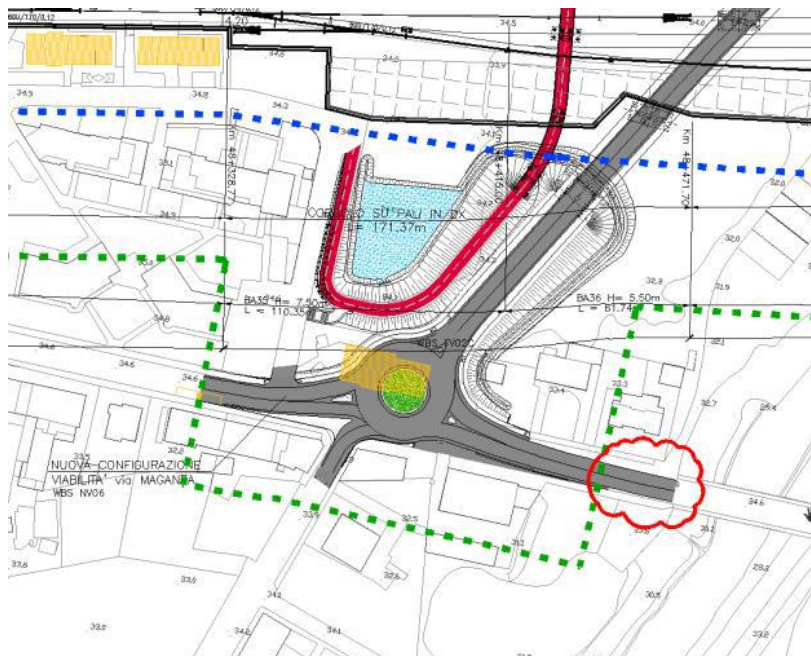
SL07 – SOTTOVIA CICLOPEDONALE VIA DE FERRETI

Per consentire un passaggio ciclopedonale più agevole, è stata garantita una pendenza limite del 5%.



NV06 – VIA MAGANZA

La porzione eccedente i limiti della Fascia di Vincolo Urbanistico, si limita ad essere una sistemazione della pavimentazione alla viabilità esistente a seguito del raccordo con la nuova rotatoria.



NV08 – VIA MARTIRI DELLE FOIBE

La rotatoria di PP2017 all'intersezione con via Pizzolati viene spostata a est di circa 65, con la finalità di evitare le demolizioni previste da PP2017 e di impostare in modo fluido e sicuro l'asse a est della rotatoria, evitando la curva iniziale.

Il ridisegno riguarda l'ottimizzazione dell'andamento planimetrico, con riferimento a:

- la riduzione della criticità per impatto sulla componente agraria, riportando il tracciato alle indicazioni del PATI;
- la riduzione dell'impatto sulla componente storico- monumentale, con l'allontanamento dell'asse dagli ambiti tutelati;
- al disegno con velocità di progetto 80 km/h.



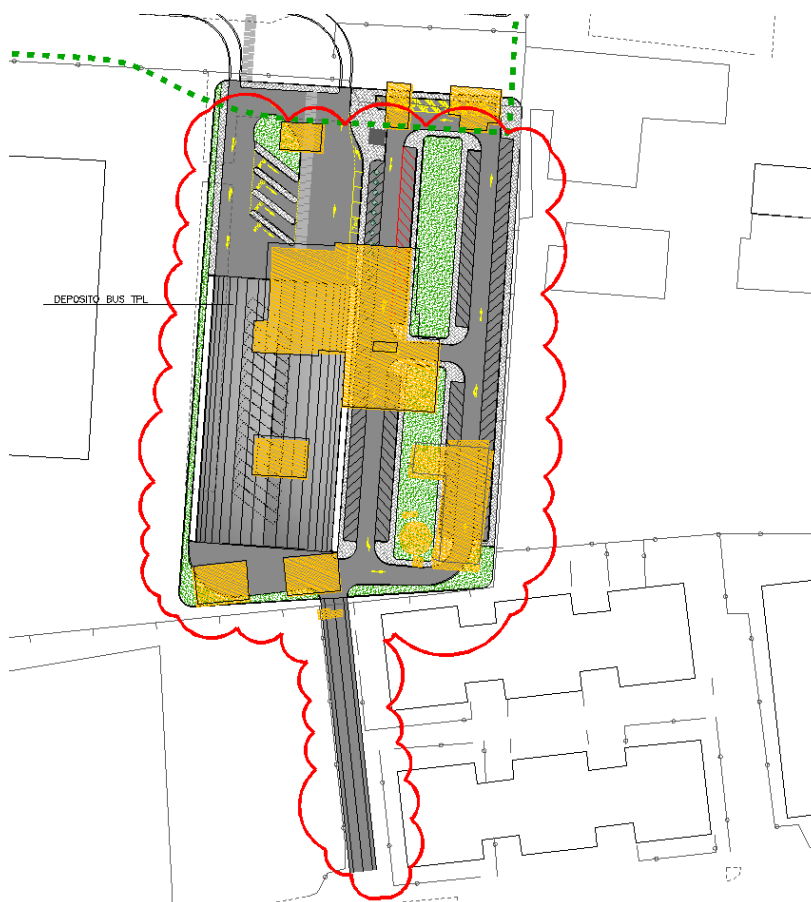
NV11 – NUOVA LINEA TPL

Conformemente alla prescrizione 57 CIPE anche nel nodo della Stanga il tracciato viene ridisegnato per eliminare la doppia stratta curva di PP2017e viene inserito un parcheggio di scambio tra veicoli privati e TPL



NV11 - DEPOSITO BUS TPL

Il deposito dei bus elettrici viene ubicato nel piazzale del capolinea est, come previsto in PP2017, dedicando ad esso un'area di circa 6'000 m²



Cassa di espansione sul Torrente Onte (IN04)

La cassa di espansione sul Torrente Onte (bacino del F. Retrone) rappresenta un'opera di compensazione e mitigazione delle opere ferroviarie e connesse del 'Lotto Funzionale 2, in ottemperanza alle prescrizioni n. 40 e 67.

In particolare, l'opera si inserisce come proseguimento del progetto preliminare condotto dalla Regione del Veneto - Settore Difesa del Suolo, approvata in VIA Regionale nel 2002-2007 (Parere n°171 del 10/10/2007 in DGRV 3576/2007)

Nonostante la configurazione di progetto definitivo sia diversa (più ampia) rispetto a quella presente nel progetto preliminare, la modifica si ritiene non sostanziale in quanto è stato inglobato nel progetto definitivo del 2° lotto funzionale il progetto preliminare della Regione del Veneto relativo alla Cassa di Espansione medesima rispondendo al tempo stesso alle prescrizioni dettate dalla Regione.

Il Proponente riporta che *“tale modifica, seppur localizzativa, quindi da autorizzare ai sensi dell'art. 167 del D.Lgs. 163/2006 s.m.i., si ritiene comunque non sostanziale sotto il profilo ambientale in quanto, fatte salve le valutazioni del MiTE ai sensi dell'art 185 del medesimo D.Lgs., il progetto preliminare della cassa di espansione ha già ottenuto a livello regionale la compatibilità ambientale con parere n. 171 del 10.10.2007 pubblicato nella DGR del Veneto n. 3576/2007 (Allegato 7)”*.

Gli approfondimenti del PD hanno condotto a progettare un'opera 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 superiore a quanto previsto nel PP. La configurazione del PD richiama quella del progetto preliminare della Regione (cassa in linea, quota di massima regolazione, quota di massimo invaso, quote delle arginature, aree di scavo, etc) 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, impedendone/peggiorandone lo scarico);
- 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 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;
- inserire l'intervento puntuale e le valutazioni idrologiche/idrauliche progettuali all'interno dell'intero bacino del Retrone che è soggetto a criticità legate sia alle portate generate dal bacino sia ai livelli presenti all'immissione nel F. Bacchiglione (cfr. elaborato IN1K20DI2RIID0001002)

La soluzione di progetto sviluppata differisce rispetto al preliminare, nella posizione degli argini nella zona di monte non scavata, dove era previsto un rialzo arginale lungo tutto il tratto fluviale del T. Onte che andava dal ponte stradale su via Valdimolino a nord fino alla confluenza col Fosso Brenta a sud. Questa

configurazione causava una riduzione della capacità di portata del T. Onte e insostenibili livelli al ponte di Via Val di Molino (monte cassa). Nella configurazione di PD, invece, il T. Onte e le sue sponde vengono mantenuti come nella configurazione dello stato di fatto nel tratto non scavato a nord; nella parte di cassa scavata a sud viene sempre mantenuta la quota arginale attuale, introducendo un coronamento di larghezza almeno pari a 4 m protetto da geostuoia antiersiva e non scavando in questa fascia

Cantierizzazione

Il sistema di cantierizzazione è stato oggetto di approfondimenti progettuali propri del livello di dettaglio del PD oltre che richiesto dalla prescrizione n.35.

Le ottimizzazioni introdotte sono legate in generale alla effettiva organizzazione delle lavorazioni e alle opere da realizzare, volte a minimizzare l'impatto nel peculiare contesto urbano di Vicenza. Per le fasi realizzative delle opere d'arte maggiori e minori individuate nel PP, peraltro, si è raggiunto un livello di definizione tecnica, legata all'analisi puntuale delle soggezioni, vincoli e interferenze, tale da richiedere necessariamente in taluni casi lo spostamento e in altri l'integrazione di aree tecniche e operative, anche per il rispetto dei tempi e dei costi previsti di realizzazione. Ogni area di lavorazione è definita sulla base degli spazi competenti ai macchinari e alle attrezzature previsti e ai loro spazi di uso e manovra.

Il progetto prevede che 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, prevede l'uso di aree di lavoro più limitate e necessarie alla sola costruzione di tali opere puntuali (aree tecniche, posizionate nell'immediata prossimità dell'opera puntuale da realizzare).

per la realizzazione del 2° LF, si prevede complessivamente l'impianto di n. 21 cantieri, così suddivisi:

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

Si riporta a seguire tabella estratta dalla relazione del Proponente con le caratteristiche dei singoli cantieri e la rispondenza con quanto previsto in PP ed eventuali motivazioni per le modifiche apportate. Il Proponente ritiene che le “ *modifiche analizzate, anche in ragione della loro carattere temporaneo, non modificano in misura sensibile le caratteristiche tecniche delle opere risultano NON sostanziali sotto il profilo ambientale, fatte salve le valutazioni del MiTE (Ministero della Transizione Ecologica) ai sensi dell'art 185 del medesimo D.Lgs., e quindi oggetto di approvazione ai sensi dell'art. 167 del D.Lgs. 163/2006 s.m.i.*”

Le schede di cantiere presentate riportano genericamente un ripristino allo stato ante-operam senza dettagliare nulla. Inoltre la durata dei cantieri è rinviata al cronoprogramma, non consegnato nell'ambito degli elaborati progettuali e comunque non sufficiente per una lettura immediata delle tempistiche, considerando anche che le schede non riportano le WBS cui i singoli cantieri afferiscono. Non sono altresì riportati elementi cartografici e fotografici di tali aree, presenti invece nello studio acustico e che dovrebbero essere evidenziati nelle schede.

CANTIERE	DENOMINAZIONE	PROGR	SUP. tot (mq)	STOCCAGGIO FANGHI	STOCCAGGIO TERRE/VEGETALE	IMPIANTO BETONAGGIO	IMPIANTO PREFABBRICAZ.	STOCCAGGIO MATERIALI	ATTIVITA' PREVISTE	CONFRONTO CON AREE CANTIERI PP	MODIFICA/ MOTIVAZIONE
CB.01	Campo Base Camisano	(55+500)	27.565						Area logistica	CONFERMATO	-----
CB.02	Campo Base Vicenza Ovest	44+000	23.045						Area logistica	NUOVA AREA DI CANTIERE BASE	L'ubicazione del nuovo Cantiere Base e' ritenuta piu' funzionale rispetto al CB1 del PP posto in posizione periferica rispetto allo sviluppo delle opere di linea e delle nuove viabilità,(il CB1 CAMISANO del PP è eliminato nel PD)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 sia delle nuove viabilità, fino a comprendere il nodo di via Camisano- Serenissima.Consente, inoltre, di contenere gli spostamenti di mezzi di cantiere sulla viabilità locale, con ricadute positive sulle componenti rumore ed atmosfericarelativamente alla riduzione degli impatti legati al traffico dei mezzi d'opera.
AS.02	Area Stoccaggio Altavilla	43+800	31.520		X			X	Area di stoccaggio terre e materiali a supporto della realizzazione della linea AV/AC, dell'adeguamento della linea storica e della viabilità di progetto: Cavalcaferrovia – Rilevati ferroviari e stradali – Adeguamento viabilità interferente - Viabilità e intersezioni a raso – Sottovia – Viadotti -Realizzazione tombini – Ponti - Fabbricati	CONFERMATO	-----
AT.05	Area tecnica Retrone nord	44+430	2.685	X				X	Area tecnica a supporto della realizzazione del sottovia di via Olmo (SL02)	NUOVA AREA DI CANTIERE	La nuova area è inserita per la realizzazione del sottovia dell'Olmo (SL02) e come supporto alla realizzazione del ponteRetrone (VI01) (lato nord)
CO.05	Cantiere Operativo Retrone	44+500	9.000					X	Cantiere operativo a supporto della realizzazione della linea AV/AC, dell'adeguamento della linea storica e della viabilità di progetto (in particolare per l'adeguamento del nodo di via Olmo NV01). Rilevati ferroviari e stradali – Adeguamento viabilità interferente - Viabilità e intersezioni a raso – Sottovia – Realizzazione tombini –Ponte sul Retrone VI01	CONFERMATO	-----

CANTIERE	DENOMINAZIONE	PROGR	SUP. tot (mq)	STOCCAGGIO	STOCCAGGIO	IMPIANTO	IMPIANTO	STOCCAGGIO	ATTIVITA' PREVISTE	CONFRONTO CON AREE CANTIERI PP	MODIFICA/ MOTIVAZIONE
				FANGHI	TERRE/VEGETALE						
AT.04	Area tecnica Retrone est	45+000	2.500	X				X	Area tecnica a supporto della realizzazione del ponte sul Retrone VI01	NUOVA AREA DI CANTIERE NECESSARIA A SEGUITO DELLO STUDIO FASI REALIZZATIVE DEL PONTERETRONE	L'area tecnica si rende necessaria per la realizzazione del ponte sul Retrone VI01: è posizionate infatti nell'immediata prossimità dell'VI01
CO.06	Cantiere Operativo via Olmo	45+425	5.785					X	Cantiere Operativo a supporto della realizzazione della linea AV/AC e adeguamento linea storica esistente – Rilevati ferroviari e muri di sostegno	NUOVA AREA DI CANTIERE	Il cantiere operativo si rende necessario per la realizzazione delle opere di linea AV/AC lato nord, al fine di ridurre le distanze percorse dai mezzi d'opera
CO.07	Cantiere Operativo via del Commercio	45+350	2.980					X	Cantiere Operativo a supporto della realizzazione della linea AV/AC e adeguamento linea storica esistente – Rilevati ferroviari e muri di sostegno	NUOVA AREA DI CANTIERE	Il cantiere operativo si rende necessario per la realizzazione delle opere di linea AV/AC lato sud, al fine di ridurre le distanze percorse dai mezzi d'opera
CO.03	Cantiere Operativo viale del Sole	46+505	10.438					X	Campo Operativo a supporto della realizzazione dell'Asse viario via del Sole – viale degli Scaligeri NV04; Cavalcaferrovia – Rilevati stradali e ferroviari – Viabilità e intersezioni a raso – Realizzazione tombini -Ponti	CONFERMATO L'AREA E' SLITTATA A SUD PER ADEGUAMENTO AL PROGETTO STRADALE	-----
CO.04	Cantiere Operativo viale degli Scaligeri	46+550	14.000					X	Campo Operativo a supporto della realizzazione dell'Asse viario via del Sole – viale degli Scaligeri NV04 – Stazione di Vicenza Fiera FV01 Cavalcaferrovia – Rilevati stradali e ferroviari – Viabilità e intersezioni a raso – Realizzazione tombini – Fabbricati - Ponti	CONFERMATO OTTIMIZZAZIONE DEL PERIMETRO AREA DI CANTIERE DEL PP (SUPERFICIE RIDOTTA)	-----
AT.06	Area tecnica Via Oreficeria	46+200	2.630	X				X	Area tecnica a supporto della realizzazione della Stazione di Vicenza Fiera FV01 e del Capolinea Ovest della linea TPL Sottopasso – Fabbricati – Impianti tecnologici – Viabilità stradale – Areaparcheggio	NUOVA AREA	L'area tecnica è di supporto ai lavori per l'ampliamento della stazione Vicenza Fiera FV01 e della nuova viabilità Oreficeria NV02
CL.03	Cantiere industriale OGR (ex AT 03)	47+600	11.320	X				X	Sistemazione interferenze – Galleria artificiale – Prolungamento tombini e sottovia – Fabbricati - Vasche dilaminazione – Cavalcaferrovia – Viadotto	CONFERMATO CAMBIO DESTINAZIONE AREA INDICATA NEL PP COME AREA TECNICA (EX AT.03)	-----

CANTIERE	DENOMINAZIONE	PROGR	SUP. tot (mq)	STOCCAGGIO	STOCCAGGIO	IMPIANTO	IMPIANTO	STOCCAGGIO	ATTIVITA' PREVISTE	CONFRONTO CON AREE CANTIERI PP	MODIFICA/ MOTIVAZIONE
				FANGHI	TERRE/VEGETALE	BETONAGGIO	PREFABBRICAZ.	MATERIALI			
CL.02	Cantiere Industriale via Maganza (ex AT 02)	48+500	13.950	X		X		X	Campo Operativo a supporto della realizzazione degli adeguamenti della Stazione di Vicenza viale Roma FV02 – Cavalcaferrovia via Maganza NV06	CONFERMATO CAMBIO DESTINAZIONE AREA INDICATA NEL PP COME AREA TECNICA (EX AT.02)	-----
CL.01	Cantiere Industriale viale Roma (ex AT 01)	48+700	2.350	X					Campo a supporto della realizzazione degli adeguamenti della Stazione di Vicenza viale Roma – Cavalcaferrovia via Maganza NV06	CONFERMATO CAMBIO DESTINAZIONE AREA INDICATA NEL PP L' AREA COME AREA TECNICA (EX AT.01)	-----
CO.02	Cantiere Operativo viale Roma	48+700	1.155		X			X	Campo Operativo a supporto della realizzazione degli adeguamenti della Stazione di Vicenza viale Roma FV02 – Cavalcaferrovia via Maganza NV06	CONFERMATO	-----
CA.01	Cantiere Armamento Viale Roma	48+250	11.685					X	Lavori di armamento della linea A.C.	CONFERMATO	-----
AT.07	Area tecnica Strada della Caimpenta	53+154	1.219	X				X	Area tecnica a supporto della realizzazione Asse viario Viale Camisano - Asse viario via Martiri delle Foibe (NV09): Cavalcaferrovia – Rilevati stradali – Viabilità e intersezioni a raso – Sottovia – Realizzazione tombini	NUOVA AREA DI CANTIERE	L'area tecnica è prevista a supporto dei lavori per la nuova viabilità Camisano – Serenissima (NV09)
CL.04	Cantiere industriale Camisano	53+154	4.630	X				X	Cantiere Industriale a supporto della realizzazione Asse viario Viale Camisano – viale della Serenissima e Asse viario via Martiri delle Foibe (NV09): Cavalcaferrovia – Rilevati stradali – Viabilità e intersezioni a raso – Sottovia – Realizzazione tombini	NUOVA AREA DI CANTIERE	Il cantiere industriale è prevista a supporto dei lavori per le opere della nuova viabilità afferenti al nodo Camisano – Serenissima (NV09)
CO.01	Cantiere Operativo Camisano	53+154	16.300					X	Campo Operativo a supporto della realizzazione Asse viario Viale Camisano – viale della Serenissima e Asse viario via Martiri delle Foibe (NV09): Cavalcaferrovia – Rilevati stradali – Viabilità e intersezioni a raso – Sottovia – Realizzazione tombini	CONFERMATO	-----

CANTIERE	DENOMINAZIONE	PROGR	SUP. tot (mq)	STOCCAGGIO	STOCCAGGIO	IMPIANTO	IMPIANTO	PREFABBRICAZ.	STOCCAGGIO	ATTIVITA' PREVISTE	CONFRONTO CON AREE CANTIERI PP	MODIFICA/ MOTIVAZIONE
				FANGHI	TERRE/VEGETALE							
AS.01	Area Stoccaggio Camisano	53+154	28.630		X				X	Area di stoccaggio terre e materiali a supporto della realizzazione Asse viario Viale Camisano – viale della Serenissima e Asse viario via Martiri delle Foibe (NV09): Cavalcaferrovia – Rilevati stradali – Viabilità e intersezioni a raso – Sottovia – Realizzazione tombini	CONFERMATO	-----
CO.08	Cantiere Operativo Viale Serenissima (ex A.L.)	53+154	23.000						X	Campo Operativo a supporto della realizzazione Asse viario Viale Camisano – viale della Serenissima e Asse viario via Martiri delle Foibe: Cavalcaferrovia – Rilevati stradali – Viabilità e intersezioni a raso – Sottovia – Realizzazione tombini	CONFERMATO RIFUNZIONALIZZAZIONE DELL'AREA, PRECEDENTEMENTE INDICATA COME AREA DI LAVORO ED ORA DESTINATA A CANTIERE OPERATIVO	-----
CO.09	Cantiere Operativo Cassa di espansione T. Onte	---	---						X	Campo Operativo a supporto della realizzazione Cassa di espansione T. Onte (IN04)	NUOVA AREA DI CANTIERE	Il cantiere operativo è previsto per i lavori di realizzazione della Cassa di espansione del T. Onte
CA.04.4	Cantiere Armamento Guà	34+975	99.470						X	Lavori di armamento della linea A.C.	Cantiere Armamento a servizio del 1° Lotto Funzionale "Verona-Bivio Vicenza".	In fase esecutiva si verificherà la disponibilità effettiva 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

Analisi ambientale

Il Proponente ha sviluppato una analisi ambientale comparativa articolata per componenti ambientali, considerando unicamente le componenti per le quali, in ragione della natura e all'entità delle modifiche progettuali apportate dal Progetto Definitivo, ha ritenuto cautelativamente possibile un'alterazione negativa del quadro degli impatti valutati nello Studio di Impatto Ambientale presentato per l'istanza di compatibilità ambientale per il Progetto Preliminare approvato.

Le componenti ambientali considerate nelle analisi ambientali comparative sono le seguenti:

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Vegetazione, flora e fauna
- Ecosistemi
- Rumore e Vibrazioni
- Paesaggio e Sistema dei vincoli paesaggistici

Nello specifico, per ognuna delle suddette componenti, viene valutata la sensibilità specifica della componente nelle aree direttamente e indirettamente interessate dalle modifiche apportate dalla variante e individuate e analizzate, qualitativamente, le ricadute dovute alla realizzazione delle modifiche di progetto a carico della componente analizzata; la significatività degli impatti è valutata in comparazione agli impatti determinati dalla configurazione del Progetto Preliminare e già oggetto di valutazione. Le valutazioni sono state effettuate sia con riferimento alla componente fisica e operativa, sia per quanto riguarda la cantierizzazione.

In particolare, per ogni cantiere, tenuto altresì conto che, come visto in precedenza il piano di cantierizzazione è risultato aggiornato, sono state predisposte adeguate schede per i singoli cantieri, valutato l'impatto acustico e previste misure di mitigazione.

CONSIDERATO e VALUTATO che

Alla luce della documentazione prodotta, è possibile valutare che variazioni introdotte non alterano le caratteristiche tecnico-funzionali dell'opera né la sua localizzazione

Con riferimento al quadro degli impatti valutati in sede di VIA, questo non è sostanzialmente modificato.

Con riferimento a specifiche variazioni per le quali è stato necessario effettuare approfondimenti ambientali specifici, la documentazione prodotta ha mostrato una non significatività degli impatti introdotti.

Pertanto si evidenzia una sostanziale coerenza del Progetto Definitivo "*Linea AV/AC Milano-Venezia: Linea AV/AC Milano – Venezia, tratta AV/AC Verona – Padova, progetto definitivo 2° lotto funzionale Attraversamento di Vicenza*" con il progetto preliminare approvato, tenendo conto delle variazioni apportate puntualmente.

Con riferimento al progetto della Vasca di Espansione, considerata la sostanziale modifica del volume di invaso rispetto al progetto preliminare oggetto di VIA da parte della Regione Veneto, pur riscontrando la positività dell'intervento, si richiede che prima dell'approvazione esecutiva sia aggiornato lo Studio di Impatto Ambientale, valutando e dettagliando le interferenze con le diverse componenti ambientali introducendo, ove opportuno, eventuali misure di mitigazione.

Per quanto riguarda la rispondenza alle prescrizioni della delibera Delibera CIPE n.64/2020 del 26/11/2020 di approvazione del progetto preliminare:

Per l'ottemperanza alle singole prescrizioni si fa riferimento alla tabella nel seguito.

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
PARTE PRIMA				
PRESCRIZIONI PER LA PROGETTAZIONE DEFINITIVA				
PR_01	In accordo con gli enti locali e le autorità competenti si richiede di elaborare la risoluzione delle interferenze del progetto con gli elementi preesistenti. <i>(A.001 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019)</i>	-----	La stesura del Progetto Definitivo è stata sviluppata in accordo e in condivisione con gli Enti Locali e Autorità Competenti, attraverso numerosi e fattivi tavoli tecnici	OTTEMPERATA
PR_02	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 <i>(A.002 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019)</i>	PROGETTO AMBIENTALE DELLA CANTIERIZZAZIONE (PAC): -RELAZIONE IN1K20DI2RHCA000X001 -PLANIMETRIA INTERVENTI DI MITIGAZIONE - CANTIERE IN1K20DI2P5CA000X001 IN1K20DI2P5CA000X002 IN1K20DI2P5CA000X003 IN1K20DI2P5CA000X004	E' stato predisposto apposito elaborato: "PROGETTO AMBIENTALE DELLA CANTIERIZZAZIONE". Il documento ha per oggetto l'individuazione degli aspetti ambientali significativi, la definizione delle misure di mitigazione e delle procedure operative per contenere gli impatti della fase di costruzione del II Lotto Funzionale "Attraversamento di Vicenza".	OTTEMPERATA
Componente atmosfera				
PR_03	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 <i>(A.003 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° B24marzo 2019)</i>	<u>STUDIO ATMOSFERA- STUDIO PREVISIONALE IN FASE DI CANTIERE</u> -RELAZIONE PIANO CONTROLLO POLVERI PCP IN1K20DI2RGIM000X001	Il contenimento delle emissioni da parte dei mezzi d'opera sarà garantito attraverso l'impiego esclusivo di mezzi conformi alle più recenti e restrittive normative in materia di emissioni e mediante una costante manutenzione dei mezzi stessi. Nello studio specialistico condotto a corredo del PD "Studio Atmosfera - Studio Previsionale in fase di cantiere", si riportano gli interventi per il contenimento delle emissioni da motori	OTTEMPERATA per la fase di progettazione definitiva DA AGGIORNARE IN FASE DI PROGETTAZIONE ESECUTIVA Inserendo le Prescrizione nel CSA e DA OTTEMPERARE IN FASE DI CANTIERE (Verifica di attuazione)

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
PR_04	<p>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).</p>	<p>STUDIO ATMOSFERA- STUDIO PREVISIONALE IN FASE DI CANTIERE -RELAZIONE PIANO CONTROLLO POLVERI PCP IN1K20DI2RGIM000X001 -PLANIMETRIA CONCENTRAZIONI DI PM10 FASE DI CANTIERE - MEDIA ANNUA WORST CASE MITIGATO IN1K20DI2P6IM000XT01 ÷ IN1K20DI2P6IM000XT10 -PLANIMETRIA CONCENTRAZIONI DI PM10 FASE DI CANTIERE - MEDIA GIORNALIERA WORST CASE MITIGATO IN1K20DI2P6IM000XU01 ÷ IN1K20DI2P6IM000XU10</p>	<p>Nell'ambito delle valutazioni modellistiche condotte nello "Studio Previsionale dell'Atmosfera in fase di cantiere", in un'ottica di estrema cautela, è considerata l'attività contemporanea di tutti i cantieri fissi e fronti di avanzamento. Tale approccio consente di valutare eventuali sovrapposizioni degli effetti in presenza di più aree di attività operanti contemporaneamente.</p>	OTTEMPERATA
PR_05	<p>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 (A.005 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019)</p>	<p><u>STUDIO ATMOSFERA-</u> <u>STUDIO PREVISIONALE IN FASE DI CANTIERE</u> RELAZIONE PIANO CONTROLLO POLVERI PCP IN1K20DI2RGIM000X001</p>	<p>Nello "Studio Previsionale dell'Atmosfera in fase di cantiere" sono stati specificati i fattori di emissione. In particolare nel capitolo 10.1.1 vengono specificati i fattori di emissione esauste dei veicoli a motore utilizzati per la movimentazione dei materiali e delle macchine operatrici off road. Il riferimento è al modello COPERT V, COMPUTER PROGRAMME TO CALCULATE EMISSIONS FROM ROAD TRANSPORT, modello sviluppato dall'EMISIA per conto dell'EEA. Nel capitolo 10.1.2 sono forniti i fattori di emissione delle polveri fuggitive non azzerabili con gli interventi di mitigazione e che sono state oggetto di simulazione.</p>	OTTEMPERATA
Componente vegetazione				

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
PR_06	<p>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</p> <p><i>(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)</i></p>	<p>-RELAZIONE DESCRITTIVA GENERALE – OPERE A VERDE IN1K20DI2RHIA000X002</p>	<p>Si valuterà la possibilità di elaborare una programmazione della messa a dimora degli interventi a verde, in funzione di parametri naturalistici, individuando il periodo di minore impatto per le specie, senza che ciò pregiudichi il rispetto delle tempistiche per la realizzazione delle opere. Gli interventi di messa a dimora delle piante saranno realizzati – ove possibile - preferibilmente nel periodo più favorevole all’attecchimento delle specie e di minore disturbo sulla fauna, facendo uso di ecotipi locali di tutte le specie indicate nei documenti del PD. 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.</p>	<p>OTTEMPERATA PARZIALMENTE DA COMPLETARE IN FASE DI PROGETTAZIONE ESECUTIVA (Verifica di attuazione)</p>
Componente ambiente idrico – acque superficiali				
PR_07	<p>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</p>	<p>STUDI E INDAGINI - STUDI IDROLOGICI ED IDRAULICI -RELAZIONE IDROLOGICA E IDRAULICA IN1K20DI2RIID0001001 -STUDIO IDRAULICO CON MODELLO 1D-2D DELLA CONFIGURAZIONE ANTE-OPERAM E POST-OPERAM IN1K20DI2RIID0001002 SCHEMI DEGLI INTERVENTI: -PLANIMETRIA DELLA RETE IDROGRAFICA IN1K20DI2P4ID0001001 -PLANIMETRIA DEGLI ALLAGAMENTI PAI SU BASE CTR IN1K20DI2P4ID0001002</p>	<p>L’idrologia si basa sulle portate idrologiche (scenario M2) fornite dall’Autorità di Bacino Distrettuale della Alpi Orientali nell’aprile 2021. Nel luglio 2021 è stato fornito anche l’andamento dei livelli alla confluenza Retrone- Dioma. Le condizioni al contorno del modello 2d1d sono quindi coerenti con quelle della pianificazione distrettuale; E’ stato redatto uno specifico studio idraulico con modello 2d1d (IN1K20DI2RIID0001002 e tavole allegate, cfr. tabella sottostante) per ricavare le aree allagate/livelli/portate nello stato attuale e in quello di progetto; Sono state adeguate le informazioni cartografiche utilizzando le sezioni più aggiornate degli alvei (Retrone, Dioma e rete minore) nonché tutti i ponti e briglie presenti; a tale scopo un intenso rilievo integrativo;</p>	<p>OTTEMPERATA</p>

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>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).</p>	<p>PLANIMETRIA DEGLI ALLAGAMENTI STORICI SU BASE CTR IN1K20DI2P4ID0001003 - MODELLO IDRAULICO - PLANIMETRIA STATO DI FATTO IN1K20DI2P4ID0001004 -MODELLO IDRAULICO - TIRANTI STATO DI FATTO, TR 30 ANNI, TP 24 ORE IN1K20DI2P4ID0001005 -MODELLO IDRAULICO - TIRANTI STATO DI FATTO, TR 100 ANNI, TP 24 ORE IN1K20DI2P4ID0001006 -MODELLO IDRAULICO - TIRANTI STATO DI FATTO, TR 300 ANNI, TP 24 ORE IN1K20DI2P4ID0001007 -MODELLO IDRAULICO - PLANIMETRIA STATO DI PROGETTO IN1K20DI2P4ID0001008</p>	<p>Sono state inserite le geometrie delle opere stradali e ferroviarie previste dal progetto</p>	

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
		-MODELLO IDRAULICO - TIRANTI STATO DI PROGETTO, TR 30 ANNI, TP 24 ORE IN1K20DI2P4ID0001009 -MODELLO IDRAULICO - TIRANTI STATO DI PROGETTO, TR 100 ANNI, TP 24 ORE IN1K20DI2P4ID0001010 -MODELLO IDRAULICO - TIRANTI STATO DI PROGETTO, TR 300 ANNI, TP 24 ORE IN1K20DI2P4ID0001011 -MODELLO IDRAULICO - DIFFERENZE TIRANTI STATO DI FATTO E DI PROGETTO, TR 30 ANNI, TP 24 ORE IN1K20DI2P4ID0001012 -MODELLO IDRAULICO - DIFFERENZE TIRANTI STATO DI FATTO E DI PROGETTO, TR 100 ANNI, TP 24 ORE IN1K20DI2P4ID0001013 -MODELLO IDRAULICO - DIFFERENZE TIRANTI STATO DI FATTO E DI PROGETTO, TR 300 ANNI, TP 24 ORE IN1K20DI2P4ID0001014		
PR_08	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).	-RELAZIONE IDROLOGICA E IDRAULICA IN1K20DI2RIID0001001	Per tutte le opere progettate (opere di drenaggio delle acque di piattaforma ferroviaria, viabilità e parcheggi con i relativi tombini interferenti, nuovo scolo Altavilla, ponte Retrone e opere di difesa, sistemazione affluente Dioma, ponte Dioma e opere di difesa) sono state condotte le verifiche idrauliche con i parametri idraulici richiesti.	OTTEMPERATA

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
PR_09	<p>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 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).</p>	<p>-RELAZIONE SMALTIMENTO ACQUE DI PIATTAFORMA IN1K20DI2RIID0002001 -PLANIMETRIA SMALTIMENTO ACQUE DI PIATTAFORMA IN1K20DI2P7NV04B0001÷ IN1K20DI2P7NV04B0002 (in corrispondenza di ciascuna nuova viabilità) NV01 NODO VIA DELL'OLMO NV02 ASSE VIARIO VIALE DELL'OREFICERIA NV03 CICLOPEDONALE FERMATA FIERA NV04 ASSE VIARIO VIA DEL SOLE - VIALE DEGLI SCALIGERI NV05 ASSE VIARIO ARSENALE NV06 ASSE VIARIO VIA MAGANZA NV07 ASSE VIARIO VIALE ROMA NV08 ASSE VIARIO VIA MARTIRI DELLE FOIBE NV09 VIALE CAMISANO - VIALE SERENISSIMA NV12 ROTATORIA VIA DELLO STADIO</p>	<p>Il sistema di drenaggio delle acque meteoriche della piattaforma ferroviaria e delle strade interferenti e nuova viabilità è stato definito per tutte le opere in progetto nel rispetto della normativa vigente. I dimensionamenti delle opere e collettori, hanno riguardato il sistema di raccolta delle acque, gli eventuali impianti di sollevamento e i punti di recapito con attenzione alla posizione dello scarico e compatibilità con il corpo idrico ricettore. Sono previsti pozzetti di ispezione e prelievo per i campionamenti previsti dalla normativa vigente lungo tutti i tracciati.</p>	OTTEMPERATA
PR_10	<p>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).</p>	<p><u>PIANO MONITORAGGIO AMBIENTALE</u> RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE AMBIENTE IDRICO : ACQUE SUPERFICIALI IN1K20DI2RHMA00CX001</p>	<p>Nel piano di monitoraggio della componente acque superficiali e' previsto il calcolo dell'indice LIM secondo quanto previsto dal decreto ministeriale n. 260 del 2010.</p>	OTTEMPERATA Viene riportato come si calcola indice LIM

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
<i>Componente suolo e sottosuolo – acque sotterranee</i>				
PR_11	<p>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).A2</p>	<p><u>STUDI E INDAGINI- GEOLOGIA E GEOTECNICA</u> -RELAZIONE GEOLOGICA E GEOMORFOLOGICA IN1K20DI2RHGE0001001 -RELAZIONE IDROGEOLOGICA IN1K20DI2RHGE0002002 -CARTA GEOLOGICA E GEOMORFOLOGICA IN1K20DI2G5GE0001001 -CARTA IDROGEOLOGICA IN1K20DI2G5GE0002001 -PROFILO IDROGEOLOGICO DI LINEA - TAV.1_7 IN1K20DI2FZGE0002001_7 -PROFILO IDROGEOLOGICO SL04 SOTTOVIA VIALE DELL'OREFICERIA IN1K20DI2FZGE0002101 -PROFILO IDROGEOLOGICO - NW01 CAVALCAVIA SOLE IN1K20DI2FZGE0002102 -PROFILO IDROGEOLOGICO - SL06 SOTTOVIA VIA DELL'ARSENALE IN1K20DI2FZGE0002103 -PROFILO IDROGEOLOGICO - IV03 CAVALCAFERROVIA VIA MAGANZA IN1K20DI2FZGE0002104 -PROFILO IDROGEOLOGICO - FV02 PARCHEGGIO INTERRATO IN1K20DI2FZGE0002105 -PROFILO IDROGEOLOGICO - ASSE CAMISANO-SERENISSIMA IN1K20DI2FZGE0002106</p>	<p>Le informazioni sul territorio e sul sottosuolo sono state integrate con documenti desunti dal Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) dei comuni di Vicenza e di Altavilla Vicentina interessati dalle opere di progetto, con la documentazione geologica e idrogeologica afferente al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P) della Provincia di Vicenza, con lo studio di Microzonazione Sismica di 1° livello elaborato dal Comune di Vicenza. A supporto dello studio sono state analizzate e schematizzate le informazioni sul sottosuolo fornite dalla campagna delle indagini geognostiche eseguita nel 2015 (stratigrafie di sondaggi condotti a carotaggio continuo, prove SPT, prove penetrometriche statiche, dati piezometrici raccolti nel corso delle perforazioni, dati di laboratorio geotecnico e i risultati di n.2 indagini geofisiche del tipo Cross- Hole). Inoltre sono state prese in considerazione ed analizzate le misure della falda acquifera acquisite nel corso degli anni 2015, nel 2017, 2018, 2020, nel corso del 2021 e del 2022, in corrispondenza dei piezometri “superstiti” realizzati nel 2015. Ad integrazione delle indagini 2015, è stata predisposta, lungo le opere di progetto, una nuova campagna di indagini geognostiche, integrativa, costituita da sondaggi a carotaggio continuo con prelievo di campioni indisturbati e prove in foro; prove penetrometriche statiche del tipo CPTU ed SCPTU, indagini geofisiche e prove sismiche in foro del tipo down-hole. Partendo dai dati stratigrafici, dalle misure</p>	OTTEMPERATA

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
		-PROFILO GEOLOGICO DI LINEA - TAV.1_7 IN1K20DI2FZGE0002201_7 -PROFILO GEOLOGICO - SL04 SOTTOVIA VIALE DELL'OREFICERIA IN1K20DI2FZGE0002301 -PROFILO GEOLOGICO - NW01 CAVALCAVIA SOLE IN1K20DI2FZGE0002302 -PROFILO GEOLOGICO - SL06 SOTTOVIA VIA DELL'ARSENALE IN1K20DI2FZGE0002303 -PROFILO GEOLOGICO - IV03 CAVALCAFERROVIA VIA MAGANZA IN1K20DI2FZGE0002304 -PROFILO GEOLOGICO - FV02 PARCHEGGIO INTERRATO IN1K20DI2FZGE0002305 -PROFILO GEOLOGICO - ASSE CAMISANO IN1K20DI2FZGE0002306 -PROFILO GEOLOGICO - ASSE SERENISSIMA IN1K20DI2FZGE0002307	piezometriche disponibili e dalle prove di permeabilità eseguite in avanzamento nel corso dei sondaggi geognostici 2021, sono stati ricostruiti i profili geologici lungo la linea ferroviaria di progetto, in corrispondenza delle maggiori e nuove viabilità previste in direzione trasversale alla linea e lungo l'asse.	
PR_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			

PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
<p>protezione e prevenzione di tali rischi, si ritiene necessario:</p>			
<p>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 - <i>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</i>);</p>	<p><u>CANTIERIZZAZIONE GENERALE</u> -INQUADRAMENTO GENERALE DELLA CANTIERIZZAZIONE – RELAZIONE IN1K20DI2RGCA000X001 <u>PROGETTO AMBIENTALE DELLA CANTIERIZZAZIONE (PAC):</u> -RELAZIONE IN1K20DI2RHCA000X001 -PLANIMETRIA INTERVENTI DI MITIGAZIONE IN1K20DI2P5CA000X001_4</p>	<p>Il sottosuolo dell'area di progetto è caratterizzato da una falda freatica più superficiale e da una falda artesianica più profonda. La porzione di sottosuolo interessato dalle opere è costituita prevalentemente da terreni limoso argillosi poco permeabili. Talora sono presenti livelli discontinui, mediamente permeabili caratterizzati da una componente sabbiosa. In tale ambito geologico le perforazioni saranno eseguite con fanghi bentonitici naturali o fanghi polimerici non tossici ad alta biodegradabilità, comunemente utilizzati per la perforazione di pozzi per acqua. I fanghi saranno miscelati con acqua fino ad ottenere una densità tale da garantire l'impermeabilizzazione delle pareti del foro per il contenimento del calcestruzzo. Data la bassa permeabilità della maggior parte dei terreni costituenti il sottosuolo in cui ha sede della falda freatica, il rischio di migrazione dei fanghi di perforazione sarà minimo. Nelle more che tale condizione stratigrafica previsionale sia ovunque riscontrata, lungo il tracciato di progetto è stata predisposta una rete di monitoraggio piezometrico, con lo scopo di controllare eventuali variazioni qualitative e quantitative della falda freatica superficiale in modo da intervenire in punti specifici modificando ad esempio la modalità di perforazione o la tipologia di fango o la densità dello stesso.</p>	<p>OTTEMPERATA</p>

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	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).		I terreni a granulometria grossolana sono più profondi rispetto ai terreni a granulometria. La falda artesianiana è intercettata puntualmente in corrispondenza delle fondazioni più profonde (ponti). Nelle more che la condizione stratigrafica e idrogeologica previsionale sopra descritta venga confermata nel corso dei lavori, è stata predisposta una rete di monitoraggio piezometrico, con lo scopo di controllare eventuali variazioni quali-quantitative della falda artesianiana, al fine di apporre eventuali correttivi studiati ad hoc.	OTTEMPERATA
PR_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 ambiente 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.	<u>CANTIERIZZAZIONE</u> SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE – LINEE GUIDA <u>PIANO MONITORAGGIO AMBIENTALE</u> RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE AMBIENTE IDRICO : ACQUE SOTTERRANEE IN1K20DI2RHMA00CX002	In sede di sviluppo del PE e in coerenza con le procedure di gestione ambientale e Salute e Sicurezza del cantiere, sarà predisposta una specifica procedura in cui sono indicati tutti gli accorgimenti sulla gestione delle emergenze.	DA AGGIORNARE IN FASE DI PROGETTAZIONE ESECUTIVA

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	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);		In sede di sviluppo del PE e in coerenza con le procedure di gestione ambientale e Salute e Sicurezza del cantiere, sarà predisposta una specifica procedura in cui sono indicati tutti gli accorgimenti sulla gestione delle emergenze.	DA AGGIORNARE IN FASE DI PROGETTAZIONE ESECUTIVA
	c) con riferimento alla gestione delle acque di cantiere e 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).	<u>CANTIERIZZAZIONE</u> -INQUADRAMENTO GENERALE DELLA CANTIERIZZAZIONE – RELAZIONE IN1K20DI2RGCA000X001	Con riferimento alle acque di cantiere, si prevede che tutte le acque di rifiuto di tipo civile confluiscono al collettore fognario esistente. Internamente al cantiere, sarà realizzata una rete di fognatura in pvc a cui saranno allacciate tutte le utenze assimilabili di tipo civile e precisamente le acque chiare e nere provenienti dai servizi igienici degli edifici adibiti a spogliatoio, uffici, servizi, etc... Riguardo ai sistemi di raccolta e smaltimento delle acque di piattaforma ferroviaria e stradale, il sistema di drenaggio delle acque meteoriche è stato definito per tutte le componenti delle opere in progetto (collettori di raccolta e allontanamento delle acque; impianti di trattamento acque; scarichi).	OTTEMPERATA

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
PR_14	<p>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).</p>	<p><u>STUDI E INDAGINI – GEOLOGIA E GEOTECNICA</u> RELAZIONE GEOTECNICA GENERALE IN1K20DI2GEGE0006001 <u>SISMICA RELAZIONE SISMICA</u> IN1K20DI2RGGE0000001</p>	<p>La verifica della suscettività al fenomeno della liquefazione dei terreni di fondazione è stata eseguita lungo il tracciato ferroviario di progetto e in corrispondenza delle opere maggiori. L'argomento è trattato nella Relazione Geotecnica Generale ed in particolare nell'appendice D della stessa. La cartografia sismica sarà redatta a valle dei risultati delle indagini geofisiche attualmente in corso.</p>	<p>OTTEMPERATA</p>
PR_15	<p>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:</p>			

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>a) 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).</p>	<p><u>PIANO MONITORAGGIO AMBIENTALE</u> <u>RELAZIONE SPECIALISTICA</u> <u>COMPONENTE SUOLO E</u> <u>SOTTOSUOLO</u> IN1K20DI2RHMA00CX003</p>	<p>A fronte della durata temporanea della cantierizzazione dell'opera e la possibilità di ripristinare post operam lo stato originario delle aree riportandole all'uso del suolo originale, si determinano effetti temporanei e trascurabili. 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, sono dettagliatamente previste le operazioni e gli interventi atti a garantire un'adeguata protezione del sottofondo. Al fine di poter riutilizzare, in fasi successive, i volumi di terra vegetale e di materiale idoneo per la formazione dei rilevati, sono state individuate, all'interno delle aree di cantiere, delle aree destinate al deposito intermedio dei materiali; dette aree di stoccaggio, diverse dal sito di produzione, consentono il temporaneo deposito del materiale da scavo, in attesa del suo trasferimento al sito di destinazione finale. Nel caso di terreno vegetale da scotico, si avrà cura di tenere separati gli strati superiori del suolo da quelli inferiori. Le aree di stoccaggio delle terre e materiale vegetale, pur dovendo accogliere terre già in precedenza caratterizzate, verranno realizzate in modo tale da garantire una adeguata protezione del sottofondo; ciò avverrà mediante la realizzazione di uno strato anticapillare rivestito con geotessuto in fibre sintetiche a filo continuo del peso non inferiore a 200 g/mq ed avente idonee caratteristiche di porosità e resistenza meccanica.</p>	<p>OTTEMPERATA</p>
	<p>b) 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</p>	<p><u>PROGETTO AMBIENTALE DELLA CAN</u> <u>TIERIZZAZIONE (PAC):</u> -RELAZIONE IN1K20DI2RHCA000X001 -PLANIMETRIA INTERVENTI DI MITIGAZIONE</p>	<p>In accordo con la prescrizione, il Piano di Monitoraggio Ambientale da attuarsi nelle fasi Ante Operam, in Corso d'Opera e Post Operam, specificatamente nella monografia di approfondimento della componente Suolo, individua</p>	<p>OTTEMPERATA</p>

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	deposito temporaneo e per il ripristino delle condizioni iniziali delle aree (A.019 - parere Commissione tecnica di verifica dell'im- patto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019)	IN1K20DI2P5CA000X001_4	le stazioni di rilevamento al fine di verificare e controllare che le misure e le opere di mitigazione previste siano messe in atto e rese efficaci al raggiungimento degli obiettivi prefissati.	
Componente rumore e vibrazioni				
PR_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);	<u>RUMORE</u> - <u>CENSIMENTO RICETTORI ACUSTICI A V, NUOVE VIABILITA' E CANTIERI</u> -RELAZIONE CENSIMENTO DEI RICETTORI IN1K20DI2RGIM0004001 -SCHEDE DI CENSIMENTO DEI RICETTORI AV IN1K20DI2SHIM0004001	L'area di studio del censimento ricettori è stata estesa per una fascia, esterna alla fascia di pertinenza ferroviaria, di dimensione compresa tra 50 m e 250 m, in accordo di metodo a quanto descritto nella Uni 11143-1:2005 in base alla sensibilità del territorio. Per tutti i ricettori all'interno di questo ambito sono state predisposte delle schede di censimento riepilogative delle caratteristiche fisiche e di destinazione del ricettore. In analogia alla linea ferroviaria anche per le infrastrutture stradali il censimento e la mappatura acustica sono state estese oltre la fascia di pertinenza.	OTTEMPERATA
	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	-PLANIMETRIA DI CENSIMENTO RICETTORI TAV.1_10 IN1K20DI2P6IM0004A01_10	In tutti gli elaborati, incluse le mappature acustiche è stata inserita la numerazione di tutti i ricettori al fine di creare una corrispondenza univoca con i valori limite applicabili, gli impatti post operam e post mitigazione.	OTTEMPERATA

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<i>di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).</i>			
PR_17	In relazione alla «Concorsualità» con altre infrastrutture che interessano l'opera di cui in oggetto, è necessario:	<u>RUMORE</u> <u>STUDIO ACUSTICO RUMORE FERROVI</u> <u>ARIO</u> -RELAZIONE ACUSTICA IN1K20DI2RGIM0004005 -TABELLE DI OUTPUT DEL MODELLO DI SIMULAZIONE IN1K20DI2TTIM0004001 -PLANIMETRIE DEI LIMITI APPLICABILI TAV.1_5 IN1K20DI2P6IM0004G01_5 -SCENARIO 2026: MAPPE ISOFONICHE POST OPERAM DIURNO TAV.1_5 IN1K20DI2P6IM0004H01_5 SCENARIO 2026: MAPPE ISOFONICHE POST OPERAM NOTTURNO TAV.1_5 IN1K20DI2P6IM0004I01_5 -SCENARIO 2026: MAPPE ISOFONICHE POST OPERAM MITIGATO DIURNO TAV.1_5 IN1K20DI2P6IM0004J01_5 -SCENARIO 2026: MAPPE ISOFONICHE POST OPERAM MITIGATO NOTTURNO TAV.1-5 IN1K20DI2P6IM0004K01_5 -SCENARIO 2026: LOCALIZZAZIONE DEGLI I NTERVENTI E INDIVIDUAZIONE DEI CONFLITTI TAV.1_5 IN1K20DI2P6IM0004L01_5 <u>STUDIO ACUSTICO NUOVE VIABILITA</u>		

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
		-RELAZIONE ACUSTICA IN1K20DI2RGIM0004007 -TABELLE DI OUTPUT DEL MODELLO DI SIMULAZIONE IN1K20DI2TTIM0004002 -SCENARIO 2026: MAPPE ISOFONICHE POST OPERAM DIURNO TAV.1_8 IN1K20DI2P6IM0004M01_8 -SCENARIO 2026: MAPPE ISOFONICHE POST OPERAM NOTTURNO TAV.1_8 IN1K20DI2P6IM0004N01_8		
	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 1 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)»;		In accordo con la prescrizione, nello studio acustico sviluppato con il PD per la valutazione dei limiti in presenza di sorgenti concorsuali è stato adottato come riferimento la nota tecnica ISPRA. I livelli di soglia, pertanto, sono stati calcolati ai sensi del DM 29/11/2000. Nel caso di livello di soglia superiore al limite di fascia proprio della linea ferroviaria, è stato considerato quest'ultimo, più restrittivo.	OTTEMPERATA

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	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);		In base alle informazioni sulla mappatura acustica stradale del comune di Vicenza, integrate dalle informazioni derivanti dai rilievi di rumore svolti per il LF1, sono state considerate caratterizzate da una concorsualità significativa le seguenti infrastrutture stradali: Viale degli Scaligeri - tipo B Dpr 142/04 S.P. 34 – tipo CB DPR 142/04 S.P. 35 – tipo CB DPR 142/04 Viale Milano / Mazzini – TIPO CB DPR 142/04 SS 11 – urbana di scorrimento DPR 142/04	OTTEMPERATA
	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).		Sono state prodotte specifiche planimetrie in scala 1:2000, illustrative dei limiti applicabili all'interno dell'ambito di studio di 500 m in funzione delle fasce di pertinenza, della concorsualità e delle classificazioni acustiche comunali	OTTEMPERATA
PR_18	In relazione alla «Fase di cantiere del tracciato ferroviario», è necessario:	<u>RUMORE</u> <u>IMPATTO ACUSTICO IN CORSO D'OPERA</u> <u>RA</u> -RELAZIONE ACUSTICA IN CORSO D'OPERA IN1K20DI2RGIM0004008 -TABELLE DI OUTPUT DEL MODELLO DI SIMULAZIONE IN1K20DI2TTIM0004003		

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>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 <i>(A.026 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019);</i></p>	<p>-MAPPE ISOFONICHE IMPATTO FAL SCENARIO DI WORST CASE LEQ(6-22) TAV 1_10 IN1K20DI2P6IM0004P01_10</p>	<p>Nella relazione dello studio specialistico “Rumore-impatto acustico in corso d’opera” i valori di potenza sonora Lw in dB(A) dei principali mezzi e attrezzature di cantiere sono stati organizzati in una tabella al capitolo 7.3 “emissioni acustiche dei macchinari” dove al tipo di attrezzatura è anche associata la fonte dell’informazione (bibliografia e misure dirette). Ulteriori precisazioni sono fornite in riferimento agli impianti fissi al capitolo 7.4.4, al cantiere di armamento al capitolo 7.5.1, al capitolo 7.5.2 per le aree di stoccaggio, al capitolo 7.5.3 per le aree tecniche, al capitolo 7.5.4 per i cantieri industriali e, infine, al capitolo 7.5.5 per i cantieri operativi. I livelli di potenza delle macchine attrezzature utilizzate nei cantieri mobili del FAL sono riportati al capitolo 7.6</p>	<p>OTTEMPERATA</p>
	<p>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. <i>(A.026 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS</i></p>		<p>Le mappature acustiche di ante opera, realizzate per gli studi acustici della linea ferroviaria sono il riferimento per lo studio di impatto acustico in fase di cantiere. Le valutazioni previsionali di impatto acustico in fase di cantiere sono effettuate e documentate tramite calcoli puntuali e mappe orizzontali a 4 m di altezza dal piano campagna, ante e post mitigazione. I livelli di impatto sono stati calcolati e verificati su tutti i piani e su tutte le facciate di ciascun ricettore contenuto all’interno dell’ambito di studio.</p>	<p>OTTEMPERATA</p>

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	n. 2964 del 1° marzo 2019).			
PR_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:	<u>RUMORE</u> <u>IMPATTO ACUSTICO IN CORSO D'OPE</u> <u>RA</u> -RELAZIONE ACUSTICA IN CORSO D'OPERA IN1K20DI2RGIM0004008 -TABELLE DI OUTPUT DEL MODELLO DI SIMULAZIONE IN1K20DI2TTIM0004003 -MAPPE ISOFONICHE IMPATTO FAL SCENARIO DI WORST CASE LEQ(6-22) TAV 1_10 IN1K20DI2P6IM0004P01_10		
	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;		I valori di potenza sonora Lw in dB(A) dei mezzi e attrezzature di cantiere che verranno impiegati per la costruzione della nuova viabilità e degli impianti tecnologici sono analoghi a quelli precedentemente riportati per la PR n. 18.	OTTEMPERATA

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>b) completare gli elaborati inerenti l'impatto acustico in fase di cantiere con l'integrazione della seguente documentazione:</p> <p>i. mappe acustiche ante operam;</p> <p>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);</p> <p>iii. eventuali mappe acustiche di mitigazione;</p> <p>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)</p>		<p>Le mappature acustiche di ante opera realizzate per gli studi acustici delle nuove viabilità sono il riferimento per lo studio di impatto acustico in fase di cantiere.</p> <p>Le valutazioni previsionali di impatto acustico in fase di cantiere sono state effettuate e documentate tramite calcoli puntuali e mappe orizzontali a 4 m di altezza dal piano campagna, ante e post mitigazione. i livelli di impatto sono stati calcolati e verificati su tutti i piani e su tutte le facciate di ciascun ricettore contenuto all'interno dell'ambito di studio.</p>	<p>OTTEMPERATA</p>
<p>PR_20</p>	<p>In relazione alla «Fase di esercizio del tracciato ferroviario», relativa soprattutto al «nuovo modello (scenario) di esercizio», è necessario in fase di progettazione definitiva:</p>	<p>RUMORE - <u>CENSIMENTO RICETTORI ACUSTICI A V, NUOVE VIABILITA' E CANTIERI</u> -RELAZIONE CENSIMENTO DEI RICETTORI IN1K20DI2RGIM0004001 -SCHEDE DI CENSIMENTO DEI RICETTORI AV IN1K20DI2SHIM0004001 -PLANIMETRIA DI CENSIMENTO RICETTORI TAV.1_10 IN1K20DI2P6IM0004A01_10 <u>STUDIO ACUSTICO RUMORE FERROVIARIO</u> -RELAZIONE ACUSTICA IN1K20DI2RGIM0004005 -TABELLE DI OUTPUT DEL MODELLO DI SIMULAZIONE IN1K20DI2TTIM0004001 -PLANIMETRIE DEI LIMITI</p>		

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
		APPLICABILI TAV.1_5		
	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);		L'area di studio del tracciato ferroviario e relativa area di mappatura è stata estesa per una fascia esterna di dimensione compresa tra 50 m e 250 m in accordo di metodo all'area di influenza definita dalla uni 11143-1:2005 in base alla sensibilità del territorio.	OTTEMPERATA
	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)	IN1K20DI2P6IM0004G01_5 -SCENARIO 2026: MAPPE ISOFONICHE POST OPERAM DIURNO TAV.1_5 IN1K20DI2P6IM0004H01_5 -SCENARIO 2026: MAPPE ISOFONICHE POST OPERAM NOTTURNO TAV.1_5 IN1K20DI2P6IM0004I01_5 -SCENARIO 2026: MAPPE ISOFONICHE POST OPERAM MITIGATO DIURNO TAV.1_5 IN1K20DI2P6IM0004J01_5 -SCENARIO 2026: MAPPE ISOFONICHE POST OPERAM MITIGATO NOTTURNO TAV.1-5 IN1K20DI2P6IM0004K01_5 -SCENARIO 2026: LOCALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI E INDIVIDUAZIONE DEI CONFLITTI TAV.1_5 IN1K20DI2P6IM0004L01_5	In tutti gli elaborati incluse le mappature acustiche è stata inserita la numerazione di tutti i ricettori al fine di creare una corrispondenza univoca con i valori limite applicabili, gli impatti ante opera, post opera e post mitigazione.	OTTEMPERATA

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
PR_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- <i>parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019</i>)	<u>STUDIO ACUSTICO NUOVE VIABILITA'</u> -RELAZIONE ACUSTICA IN1K20DI2RGIM0004007 -TABELLE DI OUTPUT DEL MODELLO DI SIMULAZIONE IN1K20DI2TTIM0004002 -SCENARIO 2026: MAPPE ISOFONICHE POST OPERAM DIURNO TAV.1_8 IN1K20DI2P6IM0004M01_8 -SCENARIO 2026: MAPPE ISOFONICHE POST OPERAM NOTTURNO TAV.1_8 IN1K20DI2P6IM0004N01_8	Lo studio acustico “Nuove Viabilità” definisce il quadro di riferimento conoscitivo dell'impatto acustico post opera e post mitigazione all'interno del territorio interessato dalle nuove viabilità in progetto. Lo studio acustico “Nuove Viabilità” fornisce: - caratterizzazione dei ricettori - individuazione dei valori limite di immissione - definizione dei livelli acustici ante opera - definizione dei livelli acustici post opera - dimensionamento degli interventi di mitigazione e livelli acustici post mitigazioni.	OTTEMPERATA
PR_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:	<u>VIBRAZIONI</u> <u>STUDIO PREVISIONALE VIBRAZIONI I N FASE DI CANTIERE</u> -RELAZIONE STUDIO VIBRAZIONI IN1K20DI2RGIM0004011		
	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;		Lo studio delle vibrazioni è stato sviluppato per la fase di cantierizzazione del tracciato ferroviario e delle nuove viabilità in accordo con la prescrizione. E' stato esaminato il disturbo ai sensi della UNI 9614 e sono state altresì effettuate le verifiche sui potenziali danni agli edifici ai sensi della UNI 9916:2014.	OTTEMPERATA

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	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;		In corrispondenza delle aziende che svolgono attività con l'uso di impianti e attrezzature di precisione, identificate in base a specifici sopralluoghi e visite mirate, le valutazioni previsionali sono svolte ai sensi della ISO 10811-2.	OTTEMPERATA
	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).		I PMA della componente Vibrazioni è stato integrato in linea con la prescrizione	OTTEMPERATA

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
PR_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:	<u>VIBRAZIONI</u> <u>STUDIO PREVISIONALE LINEA FERROVIARIA</u> -RELAZIONE STUDIO VIBRAZIONI IN1K20DI2RGIM0004010 -SCHEDE DI VERIFICA PREVISIONALE UNI9614 IN1K20DI2TTIM0004004 -SCHEDE DI VERIFICA PREVISIONALE UNI9916 IN1K20DI2TTIM0004005 - PLANIMETRIA DI INDIVIDUAZIONE AREE CRITICHE TAV.1_5 IN1K20DI2P6IM0004S01_5		
	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);		Lo studio delle vibrazioni per la fase di esercizio del tracciato ferroviario ha esaminato sia la problematica del disturbo ai sensi della UNI 9614, sia quella degli effetti sugli edifici ai sensi della UNI 9916:2014.	
	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).		Le aziende che svolgono attività con l’uso di impianti e attrezzature di precisione, identificate in base a specifici sopralluoghi e visite mirate, sono state oggetto di monitoraggi ante operam e di valutazioni previsionali di impatto ai sensi della ISO 10811-2.	
Componente salute pubblica				

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
PR_24	Allegare alla progettazione definitiva uno specifico elaborato di analisi della componente Salute pubblica in cui esplicitare:	<u>SALUTE PUBBLICA</u> ANALISI DELLO STATO ATTUALE E DELL'INTERAZIONE CON L'OPERA - RELAZIONE IN1K20DI2RGIM000X002	le componenti ambientali maggiormente rilevanti per la loro potenziale interazione con la salute pubblica sono: inquinamento atmosferico; rumore; vibrazioni.	
	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;		sono stati raccolti e analizzati i seguenti dati: • Dati demografici a livello comunale della popolazione residente al 1/1/2019, 1/1/2020 e 1/1/2021 (fonte ISTAT); • Dati di mortalità di mortalità delle Regione Veneto nel periodo 2016-2019, per alcune analisi esteso al periodo 2013-2019 (fonte SER – Servizio Epidemiologico Regionale e Registri della Regione Veneto); <i>L'analisi dei tassi di mortalità standardizzati dell'ambito di studio ed il confronto con i dati a livello regionale non evidenziano peculiarità tali da far sospettare la presenza, all'interno dei territori dei comuni oggetto di approfondimento, di specificità socio/ambientali tali da influenzare negativamente lo stato di salute della popolazione.</i> • <i>Dati ISTAT sul "Benessere equo e sostenibile" (Bes) relativo agli anni 2017, 2018 e 2019 (fonte ISTAT). Alcune considerazioni preliminari che emergono dal confronto evidenziano che la Provincia di Vicenza è caratterizzata per quasi tutti gli indicatori da performance migliori rispetto alla media italiana e sostanzialmente allineate a quelle della Regione Veneto. Si evidenziano alcune potenziali criticità relativamente a pensionati con pensioni basse, sopra la media nazionale, e al tasso di scolarità al di sotto della media nazionale.</i>	OTTEMPERATA

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>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).</p>		<p>Descrizioni generica dei postezioli impatti sulla salute correlati all'inquinamento atmosferico e al rumore ferroviario. Decrizione degli impatti associati all'opera: <u>Inquinamento atmosferico</u>:L'esercizio della nuova linea AV non determinerà alcun incremento delle concentrazioni di inquinanti in atmosfera. In fase di cantiere vi saranno aumenti delle concentrazioni di polveri aerodisperse in corrispondenza dei ricettori prossimi alle aree di cantiere. Le azioni mitigative previste nel POCP, afferma il proponente, consentiranno di ridurre significativamente gli impatti sulla popolazione. <u>Inquinamento acustico</u>: L'esercizio di una linea AV, determina impatti sulla componente rumore per i ricettori prossimi ad esso. Il sistema mitigativo progettato nel suo complesso (barriere antirumore + interventi diretti) garantirà pertanto a tutti i ricettori, almeno in ambiente abitativo, livelli di rumore conformi alla normativa e tali, o da non interferire con la fruizione degli spazi in periodo diurno e notturno. In fase di cantiere le modifiche del clima acustico verranno a sommarsi agli attuali livelli di rumore ambientali, con particolare rilevanza lungo il fronte avanzamento lavori. L'impatto sarà in ogni caso limitati nel tempo, prevalentemente nel periodo diurno e reversibili. Previste azioni mitigative e attività di comunicazione. <u>Inquinamento vibrazionale</u>: L'esercizio della linea AV non determinerà impatti sul sistema ricettore</p>	

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<i>piano di Monitoraggio Ambientale</i>			
PR_25	<p>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.</p> <p><i>(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).</i></p>	<p><u>PIANO MONITORAGGIO AMBIENTALE</u> <u>PARTE GENERALE</u> -RELAZIONE GENERALE IN1K20DI2RGMA0000001 <u>COMPONENTI AMBIENTALI:</u> <u>ATMOSFERA, RUMORE, VIBRAZIONI E</u> <u>CAMPI ELETTROMAGNETICI</u> -RELAZIONE SPECIALISTICA IN1K20DI2RHMA00AX001 -PLANIMETRIA UBICAZIONE PUNTI DI MISURA IN1K20DI2P6MA00AX001_9 <u>COMPONENTI AMBIENTALI:</u> <u>VEGETAZIONE E FLORA, FAUNA, ECOSISTEMI E PAESAGGIO</u> -RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTI VEGETAZIONE FLORA E FAUNA, ECOSISTEMI IN1K20DI2RHMA00BX001 -RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTI PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI ED AMBIENTE SOCIALE IN1K20DI2RHMA00BX002</p>	<p>In accordo con la prescrizione, è stato elaborato il Piano di Monitoraggio Ambientale per tutte le componenti ambientali, da attuarsi nelle fasi Ante Operam, in Corso d'Opera e Post Operam.</p> <p>Il documento redatto in relazione a quanto individuato nello Studio d'Impatto Ambientale allegato al Progetto Preliminare e agli studi specialistici condotti in fase di PD sulle componenti rumore, atmosfera, vibrazioni, campi elettromagnetici, recepisce il quadro prescrittivo della Delibera CIPE esteso alle puntuali componenti ambientali.</p>	OTTEMPERATA

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>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)</p>	<p>-PLANIMETRIA UBICAZIONE PUNTI DI MISURA IN1K20DI2P6MA00BX001_9 <u>COMPONENTI AMBIENTALI:</u> <u>AMBIENTE IDRICO, SUOLO E SOTTOSUOLO</u> -RELAZIONE SPECIALISTICA AMBIENTE IDRICO-ACQUE SUPERFICIALI IN1K20DI2RHMA00CX001 -RELAZIONE SPECIALISTICA AMBIENTE IDRICO-ACQUE SOTTERRANEE IN1K20DI2RHMA00CX002 -RELAZIONE SPECIALISTICA SUOLO E SOTTOSUOLO IN1K20DI2RHMA00CX003 -PLANIMETRIA UBICAZIONE PUNTI DI MISURA IN1K20DI2P5MA00CX001_9</p>	<p>Il Piano è caratterizzato da monografie di approfondimento delle specifiche componenti raggruppate come di seguito individuato: - Atmosfera, Rumore, Vibrazioni e Campi Elettromagnetici; - 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. Il Piano è stato trasmesso a ARPAV per la condivisione e la supervisione. La componente “Atmosfera” è coerente con il 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, come indicato nel § 4.2 della relazione specialistica (IN1K20DI2RGIM000X001)</p>	<p>OTTEMPERATA</p>
<p>PR_26</p>	<p>Il monitoraggio ambientale per la componente ambientale 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).</p>	<p><u>PIANO MONITORAGGIO AMBIENTALE</u> COMPONENTI AMBIENTALI: ATMOSFERA, RUMORE, VIBRAZIONI E CAMPI ELETTRROMAGNETICI- RELAZIONE SPECIALISTICA IN1K20DI2RHMA00AX001 -PLANIMETRIA UBICAZIONE PUNTI DI MISURA IN1K20DI2P6MA00AX001_9</p>	<p>In accordo con la prescrizione, per il monitoraggio componente ambientale atmosfera sono previste le misure anche nella fase post-operam</p>	<p>OTTEMPERATA</p>

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
PR_27	<p>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 - <i>parere commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019</i> - B.010 - <i>parere Regione del Veneto - Unità operativa VIA nota 3 dicembre 2018 prot. 490838</i>).</p>	<p><u>PIANO MONITORAGGIO AMBIENTALE</u> COMPONENTI AMBIENTALI: AMBIENTE IDRICO, SUOLO E SOTTOSUOLO -RELAZIONE SPECIALISTICA AMBIENTE IDRICO-ACQUE SUPERFICIALI IN1K20DI2RHMA00CX001 PLANIMETRIA UBICAZIONE PUNTI DI MISURA IN1K20DI2P6MA00CX001_9</p>	<p>Il progetto di monitoraggio dell'ambiente idrico per la componente "acque superficiali" è coerente con le indicazioni della prescrizione.</p>	<p>OTTEMPERATA Da verificare i risultati dei Monitoraggi in Fase di attuazione</p>

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
PR_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).	<u>PIANO MONITORAGGIO AMBIENTALE</u> COMPONENTI AMBIENTALI: AMBIENTE IDRICO, SUOLO E SOTTOSUOLO -RELAZIONE SPECIALISTICA AMBIENTE IDRICO-ACQUE SOTTERRANEE IN1K20DI2RHMA00CX002 -PLANIMETRIA UBICAZIONE PUNTI DI MISURA IN1K20DI2P6MA00CX001_9	Nel PMA è stata inserita la “Relazione sulle indagini per la determinazione della potenziale contaminazione da PFAS in adempimento alla disposizione 2.2 della Delibera CIPE”.	OTTEMPERATA
PR_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).	<u>PIANO MONITORAGGIO AMBIENTALE</u> COMPONENTI AMBIENTALI: AMBIENTE IDRICO, SUOLO E SOTTOSUOLO -RELAZIONE SPECIALISTICA AMBIENTE IDRICO-ACQUE SUPERFICIALI IN1K20DI2RHMA00CX001 PLANIMETRIA UBICAZIONE PUNTI DI MISURA IN1K20DI2P6MA00CX001_9	Nel PMA della componente acque superficiali sono ubicate le stazioni di rilevamento dei corsi d'acqua secondo il criterio del "Monte" e "Valle", in relazione alle opere di progetto (tracciato ferroviario, aree cantiere, etc.).	OTTEMPERATA
PR_30	Con riferimento al progetto di monitoraggio della componente ambientale «Acque sotterranee»:	<u>PIANO MONITORAGGIO AMBIENTALE</u> <u>PARTE GENERALE</u> -RELAZIONE GENERALE IN1K20DI2RGMA0000001	Nella successiva fase di progettazione sarà predisposto l'allegato tecnico richiesto dalla prescrizione, approfondendo quanto già stabilito nel PMA, ai sensi della normativa vigente, in termini di monitoraggio dei corpi idrici sotterranei che comprende la valutazione dello stato chimico delle	

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>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;</p>		<p>acque sotterranee, l’identificazione ed inversione di tendenze significative e durature all’aumento dell’inquinamento, la presentazione dello stato di qualità delle acque sotterranee. Il documento sarà redatto in funzione degli ulteriori dati di carattere idrogeologico che eventualmente potranno derivare dagli attuali studi di approfondimento. Il PMA redatto con il PD è un documento con una struttura adattabile a recepire in presa diretta qualsiasi variazione determinata da nuove indicazioni o anomalie sperimentali evidenziate durante il suo corso, sia in funzione delle ulteriori osservazioni fatte dagli Enti competenti (quali Regione del Veneto, ARPAV, Autorità di bacino, Comunità locali) nelle relazioni d’istruttoria e nelle riunioni tecniche</p>	<p>OTTEMPERATA PARZIALMENTE DA COMPLETARE IN FASE DI PROGETTAZIONE ESECUTIVA (Verifica di attuazione)</p>
	<p>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; <i>(A.040- parere commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019; G.034-Comune di</i></p>		<p>Il PMA redatto con il PD è un documento con una struttura adattabile a recepire in presa diretta qualsiasi variazione determinata da nuove indicazioni o anomalie sperimentali evidenziate durante il suo corso, sia in funzione delle ulteriori osservazioni fatte dagli Enti competenti (quali Regione del Veneto, ARPAV, Autorità di bacino, Comunità locali) nelle relazioni d’istruttoria e nelle riunioni tecniche</p>	<p>OTTEMPERATA PARZIALMENTE DA VERIFICARE NELLE FASI SUCCESSIVE (Verifica di attuazione)</p>

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<i>Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034).</i>			
PR_31	<p>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)</p> <p><i>(A.041 - parere commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).</i></p>	<p><u>OPERE CIVILI</u> RELAZIONE SUL MONITORAGGIO STRUTTURALE IN CORSO D'OPERA IN1K20DI2RGMD0000005</p>	<p>Il monitoraggio geotecnico previsto con il PD comprende la misura delle pressioni interstiziali nel sottosuolo, al fine di controllare il decorso dei cedimenti nel tempo, ed il rilievo topografico degli spostamenti di punti fissi delle diverse opere. Per questo secondo aspetto si rimanda alla Relazione di Monitoraggio. Le misure delle pressioni interstiziali nel sottosuolo sono eseguite con cella elettrica; è in corso la campagna di indagini che comprende anche l'installazione di questi piezometri elettrici. Sulla base delle letture di "zero" e dopo le verifiche di funzionamento, saranno definite le modalità di raccolta e archiviazione dei dati geotecnici</p>	<p>OTTEMPERATA PARZIALMENTE DA COMPLETARE IN FASE DI PROGETTAZIONE ESECUTIVA (Verifica di attuazione)</p>

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
PR_32	<p>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 <i>(A.042 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).</i></p>	<p><u>PIANO MONITORAGGIO AMBIENTALE</u> COMPONENTI AMBIENTALI: ATMOSFERA, RUMORE, VIBRAZIONI E CAMPI ELETTROMAGNETICI RELAZIONE SPECIALISTICA IN1K20DI2RHMA00AX001 -PLANIMETRIA UBICAZIONE PUNTI DI MISURA IN1K20DI2P6MA00AX001_9</p>	<p>Prescrizione per la fase di attuazione. Si evidenzia che il PMA della componente rumore è stato redatto in riferimento agli esiti degli studi specialistici condotti con il PD allo studio acustico per la fase di esercizio e per la fase di cantiere, in accordo alle PR. n° 16, 17, 18, 19, 20, 21. Negli studi si è tenuto conto della presenza della linea AV/AC di progetto, nonché delle sorgenti concorsuali esistenti e, in particolare delle infrastrutture di trasporto stradali. Le mappature acustiche di ante opera, realizzate per gli studi della linea ferroviaria e delle nuove viabilità, sono state il riferimento per lo studio di impatto acustico in fase di cantiere. Nella successiva fase di attuazione delle opere, a cantieri realizzati e con le attività in corso sarà possibile avere un quadro informativo completo su cui basare le simulazioni e confrontare il quadro anticipato in questa fase progettuale</p>	<p>DA VERIFICARE IN FASE DI CANTIERE</p>
PR_33	<p>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:</p>	<p><u>PIANO MONITORAGGIO AMBIENTALE</u> COMPONENTI AMBIENTALI:</p>	<p>Il PMA della componente Vibrazioni recepisce le indicazioni della prescrizione</p>	<p>OTTEMPERATA</p>

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>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)</p>	<p>ATMOSFERA, RUMORE, VIBRAZIONI E CAMPI ELETTROMAGNETICI RELAZIONE SPECIALISTICA IN1K20DI2RHMA00AX001 -PLANIMETRIA UBICAZIONE PUNTI DI MISURA IN1K20DI2P6MA00AX001_9</p>		
	<p>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;</p>			

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>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 4 1 50, 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.</p> <p><i>(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).</i></p>			
PR_34	<p>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.</p> <p>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</p>	<p><u>CAMPI ELETTROMAGNETICI</u> VALUTAZIONE DI IMPATTO DA CAMPI ELETTROMAGNETICI RELAZIONE IN1K20DI2RGIM000X003</p>	<p>E' stato condotto lo studio specialistico per la componente Campi elettromagnetici in relazione alla SSE di Lerino, escludendo l'elettrodotto di alimentazione in quanto stralciato dai lavori del 2^ LF (lavori a carico di TERNA). Nello studio sono stati verificati i limiti di esposizione.</p>	OTTEMPERATA

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	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 sem- pre abbondantemente inferiori valori limite della suddetta normativa. (A.044 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambienta- le VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019).			
Cantieri				
PR_35	Nel progetto definitivo i piani di cantierizzazione, dovranno essere dettagliati con i seguenti dati progettuali:	<u>CANTIERIZZAZIONE GENERALE</u> -INQUADRAMENTO GENERALE DELLA CANTIERIZZAZIONE RELAZIONE IN1K20DI2RGCA000X001 SITI DI CANTIERE - SCHEDE IN1K20DI2SHCA000X003 SEZIONI CARATTERISTICHE FASI DI CANTIERE IN1K20DI2W9CA000X001 CANTIERE BASE CB.01 IN1K20DI2P8CA0000001 CANTIERE BASE CB.02 IN1K20DI2P8CA0000002 CANTIERE OPERATIVO CO.01 IN1K20DI2P8CA0000003 CANTIERE OPERATIVO CO.03 IN1K20DI2P8CA0000004 CANTIERE OPERATIVO CO.04 IN1K20DI2P8CA0000005 CANTIERE OPERATIVO CO.05		OTTEMPERATA PARZIALMENTE
	a) la localizzazione esatta dei cantieri, i loro confini, le eventuali interferenze con altri cantieri in zona, etc.;		La localizzazione dei cantieri, i loro confini, etc. sono evidenziati nelle corografie del piano di cantierizzazione	
	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;		Nella relazione dello studio specialistico "Rumore - impatto acustico in corso d'opera" i valori di potenza sonora Lw in dB(A) dei principali mezzi e attrezzature di cantiere sono stati organizzati in una tabella al capitolo 7.3. (cfr. PR 18)	
	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;		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 sono raffigurati nelle planimetrie del PD-cap. CANTIERIZZAZIONE	

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>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.;</p>	<p>IN1K20DI2P8CA0000006 CANTIERE OPERATIVO CO.06-CO.07 IN1K20DI2P8CA0000007 CANTIERE OPERATIVO CO.08 IN1K20DI2P8CA0000008 CANTIERE INDUSTRIALE CI.02 IN1K20DI2P8CA0000009 CANTIERE INDUSTRIALE CI.03 IN1K20DI2P8CA0000010 CANTIERE DI ARMAMENTO CA.01 IN1K20DI2P8CA0000011 RUMORE- IMPATTO ACUSTICO IN CORSO D'OPE RA -RELAZIONE IN1K20DI2RGIM0004008</p>	<p>Le acque provenienti dall'officina, dal lavaggio degli automezzi e le acque di prima pioggia hanno caratteristiche simili nei riguardi degli elementi inquinanti in esse presenti. Infatti si tratta di acque per lo più di lavaggio a seguito di pulizia o di piogge intense che contengono sostanze in genere galleggianti quali olii, gasolio, benzine, petrolio, olio grezzo, olio per lubrificazione, ed olii minerali accoppiate a sostanze solide sedimentabili (terra). Non sono previsti utilizzi di acqua ad alta pressione ed apparecchi a getto di vapore e quindi non si prevede presenza di acque di scarico emulsionate. Anche se, in ottemperanza alle disposizioni vigenti, tutti i fluidi oleosi sono manipolati in condizioni di sicurezza (i cambi olio vengono effettuati con recupero integrale dell'olio esausto che viene stoccato e periodicamente inviato al centro raccolta oli usati per il ritrattamento) non è evitabile che l'area su cui si effettuano operazioni di manutenzione e riparazione sia soggetta ad occasionali stillicidi di fluidi oleosi. Dobbiamo pertanto considerare che tutti i dilavamenti di queste aree pavimentate così come le acque di risulta dal lavaggio degli automezzi e parti meccaniche possono contenere tracce di sostanze oleose oltre che solidi in sospensione originati dalla movimentazione dei mezzi. Pertanto tutte queste acque reflue verranno raccolte convogliate ed inviate agli impianti di trattamento.</p> <p>Tutti i reflui di tipo industriale, uniti alle acque di prima e seconda pioggia, verranno assoggettati a trattamento mediante disoleazione.</p> <p>Il sistema di smaltimento delle acque è descritto nella citata Relazione generale della cantierizzazione.</p>	

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	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).		In sede di sviluppo del PE e in coerenza con le procedure di gestione ambientale e Salute e Sicurezza del cantiere, è stata predisposta una specifica procedura in cui sono indicati tutti gli accorgimenti sulla gestione delle emergenze.	
PR_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.	<u>PIANO MONITORAGGIO AMBIENTALE</u> COMPONENTI AMBIENTALI: ATMOSFERA, RUMORE, VIBRAZIONI E CAMPI ELETTROMAGNETICI -RELAZIONE SPECIALISTICA IN1K20DI2RHMA00AX001 -PLANIMETRIA UBICAZIONE PUNTI DI MISURA IN1K20DI2P6MA00AX001_9		DA OTTEMPERARE IN FASE SUCCESSIVA
	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 materia- le 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	<u>STUDIO ATMOSFERA-</u> <u>STUDIO PREVISIONALE IN FASE DI CA</u> <u>NTIERE</u> -RELAZIONE PIANO CONTROLLO POLVERI PCP IN1K20DI2RGIM000X001 -PLANIMETRIA CONCENTRAZIONI DI PM10 FASE DI CANTIERE - MEDIA ANNUA WORST CASE MITIGATO IN1K20DI2P6IM000XT01_10 -PLANIMETRIA CONCENTRAZIONI DI PM10 FASE DI CANTIERE - MEDIA GIORNALIERA WORST CASE MITIGATO IN1K20DI2P6IM000XU01_10	Il PMA della componente Atmosfera è coerente con la prescrizione. Riguardo alle misure e accorgimenti da attuare per ridurre la produzione e il sollevamento delle polveri, è stato prodotto uno studio specialistico, in cui, alla luce delle analisi sviluppate sono stati definite le dotazioni mitigative che, associate alla definizione di procedure operative per il corretto svolgimento delle attività e all'azione di controllo del "Dust manager", consentiranno di minimizzare gli impatti da polvere sul sistema ricettore potenzialmente impattato durante le attività di realizzazione dell'opera. Sono pertanto compresi gli interventi indicati nella prescrizione.	OTTEMPERATA

PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
<p>sui mezzi operanti all'interno del cantiere e l'uso di veicoli omologati Euro 4/ Stage IIIB;</p> <p>g) la bagnatura delle piste di cantiere, con frequenza funzione delle condizioni operative e meteorologiche;</p> <p>h) informazione e formazione delle maestranze sulle prescrizioni impartite al fine di ridurre al minimo le dispersioni di polveri.</p> <p><i>(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).</i></p>			

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
PR_37	<p>Dettagliare le modalità di esecuzione delle protezioni in jetgrouting 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.</p> <p><i>(A.048 - parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019)</i></p>	<p><u>CANTIERIZZAZIONE GENERALE</u> -INQUADRAMENTO GENERALE DELLA CANTIERIZZAZIONE RELAZIONE IN1K20DI2RGCA000X001</p>	<p>Le modalità di scavo previste nell'ambito degli interventi del 2LF sono riconducibili alla tipologia scavi all'aperto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - materiali scavati all'aperto con mezzi meccanici per la realizzazione di sbancamenti e trincee; - materiali scavati per la realizzazione di fondazioni profonde di tipo indiretto e per il contenimento degli scavi (paratie) ricorrendo prevalentemente all'utilizzo di fanghi bentonitici, cementiti e additivi polimerici. <p>Si tratta di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rilevati, - trincee (solo brevissimi tratti) - galleria artificiale (galleria Camisano), - viadotti, - ponti, - cavalcaferrovia, sottopassi, - opere d'arte minori (tombini, muri, ecc.). 	<p>OTTEMPERATA</p>

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
<i>Mitigazioni e compensazioni</i>				
PR_38	<p>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:</p>	<p><u>IA - INTERVENTI AMBIENTALI GENERALE</u> -RELAZIONE PIANO D'AREA DELLE OPERE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AMBIENTALE IN1K20DI2RHIA000X001 -QUADRO DI INSIEME DELLE OPERE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AMBIENTALE IN1K20DI2PZIA000X001 -TAVOLA GENERALE DELLE OPERE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AMBIENTALE E DELLE SENSIBILITÀ TERRITORIALI IN1K20DI2C4IA000X001_2 -TAVOLA GENERALE DELLE MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI AMBIENTALE E DEI SISTEMI DI DEFRAMMENTAZIONE ECOSISTEMICA IN RELAZIONE ALLA CONNETTIVITÀ ECOLOGICA IN1K20DI2C4IA000X003_4 -TAVOLA GENERALE DELLE MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI AMBIENTALE IN -RELAZIONE ALLA RETE ECOLOGICA REGIONALE IN1K20DI2CZIA000X005 -RELAZIONE DESCRITTIVA GENERALE - OPERE A VERDE IN1K20DI2RHIA000X002</p>	<p>è stato redatto uno specifico elaborato atto a comprendere e riepilogare i “temi” legati alla verifica degli effetti e/o le criticità ambientali indotte dalla nuova infrastruttura in relazione alle sensibilità paesaggistiche, territoriali, sociali e alle aree vincolate a diverso titolo. Il Piano d’area delle opere di mitigazione e compensazione ambientale è strutturato nelle sezioni seguenti di analisi e valutazione: § IL TERRITORIO; § LE SENSIBILITÀ TERRITORIALI E CRITICITÀ AMBIENTALI CONNESSI AL TRACCIATO DI PROGETTO - la classificazione ecologica e paesaggistica - unità ecosistemiche - aree protette e rete ecologica - approfondimento sulle significatività delle incidenze sulla distribuzione di alcune specie di interesse comunitario; § CRITERI, OBIETTIVI E FINALITÀ DEGLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE § LE AREE DI AZIONE - potenziamento della connettività ecologica - paesaggi “riconosciuti” § OPERE DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO-AMBIENTALE E DI COMPENSAZIONE: CATEGORIE DI INTERVENTO - le aree critiche - tipologici ambientali di progetto § IMPATTI CUMULATIVI</p>	

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>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:</p> <p>I. l'analisi degli impatti sulla fauna presente nell'area di studio, anche in seguito alla possibile alterazione degli habitat di specie;</p> <p>II. la stesura di Piani d'azione per specie di interesse conservazionistico in accordo con gli enti gestori delle aree tutelate;</p> <p>b) sviluppando, lungo tutta la tratta e per una fascia da definire a seconda delle specificità dei luoghi, progetti di:</p> <p>III. 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;</p> <p>IV. 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-</p>		<p>è stato condotto specifico approfondimento (cfr. 3.1.5 relazione Piano d'Area). La prescrizione fa riferimento al punto 14), lettera a) del Parere della Regione del Veneto del 3 dicembre 2018 (prot. 490838). Scopo delle analisi svolte è quello di presentare i risultati dell'applicazione di un metodo per la valutazione della significatività delle incidenze dirette e indirette che gli elementi progettuali possono avere sulla distribuzione prevista di alcune specie di interesse comunitario. In sintesi, l'analisi si articola in due fasi: realizzazione di mappe di idoneità dell'habitat; valutazione della significatività delle incidenze delle opere da realizzarsi.</p> <p>nella Relazione del piano d'area vengono descritte le scelte che hanno condotto alla localizzazione e progettazione dei passaggi fauna E sono fissate "le regole" per la predisposizione degli interventi, nella Relazione delle opere a verde al capitolo 4.3 sono state descritte i criteri per la scelta delle specie vegetali.</p>	<p>OTTEMPERATA</p> <p>+</p> <p>ALTRO ENTE</p>

PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
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;		Al fine di definire interventi di inserimento paesaggistico – ambientale a seconda delle specificità dei luoghi, solo state individuate 4 macro-aree critiche per le quali sono stati previsti specifici interventi di mitigazione, volti alla riduzione dell’impatto che l’opera genera sul contesto di riferimento paesaggistico ed ambientale	
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;		Per la valutazione degli impatti cumulativi, sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio, sono considerate le infrastrutture esistenti (Autostrada A4, Linea storica ferroviaria Milano – Venezia, Linea AV/AC LF1 – Verona /Bivio Vicenza in corso di realizzazione, SR11,Tangenziale Ovest di Vicenza, Viale Serenissima-Camisano e Viale degli Scaligeri /del Sole) e quelle di futura realizzazione, quali il Collegamento Tangenziale Sud – Arcugnano, il Polo Amazon posto a ridosso del Capolinea Est del TPL e il Parco Commerciale “Pomari” in prossimità di viale del Sole. Sono analizzate le potenziali ricadute in rapporto alle componenti ambientali	
e) utilizzando la rappresentazione dei progetti proposti attraverso l’elaborazione di foto simulazioni;		Gli interventi di mitigazione verificati e proposti, sono oggetto di approfondimento nella Relazione Paesaggistica (cfr. cap. 8). All’interno di ogni contesto sono individuate le aree critiche dal punto paesaggistico, denominate nodi. Ciascun nodo è oggetto di specifico approfondimento e relative fotosimulazioni	
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		Nella Relazione delle opere a verde vengono indicati i requisiti del materiale vegetale (cfr. cap. 7.6.1, 7.6.2) e descritta la metodologia della messa a dimora delle piante. Sono altresì indicate le metodologie di manutenzione e monitoraggio dell’attecchimento delle opere a verde (cfr. cap. 9), individuate le linee guida per l’irrigazione, oggetto di progettazione di dettaglio nella successiva fase di PE, il periodo di	

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>all'uso;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>(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).</p>		<p>messa a dimora della componente vegetazionale</p>	
PR_39	<p>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 - <i>parere Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019</i>).</p>			<p>VEDI SINGOLE PRESCRIZIONI</p>

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
PR_40	<p>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).</p>	<p><u>IN04-</u> <u>CASSA DI ESPANSIONE SUL TORRENTE ONTE</u> <u>-RELAZIONE GENERALE</u> <u>IN1K20DI2RHIN0400001</u> <u>-RELAZIONE GEOLOGICA</u> <u>IN1K20DI2RHIN0401001</u> <u>-CARTA GEOLOGICA</u> <u>IN1K20DI2G6IN0401001</u> <u>-CARTA IDROGEOLOGICA</u> <u>IN1K20DI2G6IN0402001</u> <u>-CARTA GEOMORFOLOGICA</u> <u>IN1K20DI2G6IN0403001</u> <u>-PROFILI GEOLOGICI DELLA CASSA DI ESPANSIONE</u> <u>IN1K20DI2F6IN0401001</u> <u>-RELAZIONE GEOTECNICA SULLA CASSA DI ESPANSIONE</u> <u>IN1K20DI2GEIN0406001</u> <u>-RELAZIONE IDROLOGICA E IDRAULICA</u> <u>IN1K20DI2RIIN0400001</u> <u>-RELAZIONE STRUTTURALE</u> <u>IN1K20DI2CLIN0400001</u> <u>-RELAZIONE SUI VOLUMI DI SCAVO</u> <u>IN1K20DI2RHIN0400002</u> <u>-DISCIPLINARE DESCRITTIVO E PRESTAZIONALE DEGLI ELEMENTI TECNICI</u> <u>IN1K20DI2MIIN0400001</u> <u>-PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO SU BASE CTR</u> <u>IN1K20DI2P4IN0400001</u> <u>-PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO SU BASE ORTOFOTOGRAFICA</u> <u>IN1K20DI2P5IN0400001</u> <u>-RILIEVI TOPOGRAFICI - PLANIMETRIA TAV.1_17</u></p>		<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA + ALTRO ENTE</p>

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
		<u>IN1K20DI2P8IN0400001</u> <u>-RILIEVI TOPOGRAFICI - SEZIONI</u> <u>TRASVERSALI TORRENTE ONTE E</u> <u>FOSSO BRENTA</u> <u>IN1K20DI2W9IN0400001</u>		

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
		RILIEVI TOPOGRAFICI - PROFILI LONGITUDINALI TORRENTE ONTE E FOSSO BRENTA IN1K20DI2F6IN0400001 -PLANIMETRIA GENERALE DELLO STATO DI FATTO IN1K20DI2P6IN0400001 -PLANIMETRIA GENERALE DELLO STATO DI PROGETTO IN1K20DI2P6IN0400002 -CASSA DI ESPANSIONE - SEZIONI TRASVERSALI - TAV.1_2 IN1K20DI2WZIN0400001_2 -CASSA DI ESPANSIONE - SEZIONI TIPOLOGICHE DELLE ARGINATURE IN1K20DI2WAIN0400002 -TRAVERSA DI REGOLAZIONE DELLA CASSA DI ESPANSIONE - PIANTA E SEZIONI IN1K20DI2PAIN0400001 -SCARICHI DI FONDO DELLA CASSA DI ESPANSIONE - PIANTA E SEZIONI IN1K20DI2PAIN0400002 -PONTE STRADALE DI VIA VIGO SUL TORRENTE ONTE - PIANTA E SEZIONI IN1K20DI2PZIN0400001 -DIVERSIVO FOSSO BRENTA - PROFILO LONGITUDINALE IN1K20DI2F6IN0400002 -DIVERSIVO FOSSO BRENTA - SEZIONI TRASVERSALI IN1K20DI2W9IN0400004 -DIVERSIVO FOSSO BRENTA - ATTRAVERSAMENTI STRADALI IN1K20DI2PAIN0400003		

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
		ADEGUAMENTO SEDE STRADALE DI VIA VIGO - PROFILO LONGITUDINALE E SEZIONI TRASVERSALI IN1K20DI2FZIN0400001 -PLANIMETRIA SCAVI E RIPORTI IN1K20DI2P6IN0400003 -PLANIMETRIA DELLA CANTIERIZZAZIONE IN1K20DI2P6IN0400004 -CARTA DELLE AREE ALLAGABILI TR 30, 100, 300 ANNI - STATO DI FATTO IN1K20DI2G5IN0400001 -CARTA DELLE AREE ALLAGABILI TR 30, 100, 300 ANNI - STATO DI PROGETTO IN1K20DI2G5IN0400002 -DIFFERENZE AREE ALLAGABILI STATO DI FATTO E DI PROGETTO TR 30, 100, 300 ANNI IN1K20DI2P5IN0400002		
PR_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: a) 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; b) 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;	<u>NV01 - NODO VIA DELL'OLMO</u> GENERALE RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA IN1K20DI2RHN0100001 FASI DI CANTIERE TAV.1 IN1K20DI2DZNV01A0001 FASI DI CANTIERE TAV.2 IN1K20DI2DZNV01A0002 PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO GENERALE SU ORTOFOTO IN1K20DI2P5IN0400001 PLANIMETRIA DI PROGETTO IN1K20DI2P7NV01A0001 PLANIMETRIA DI TRACCIAMENTO IN1K20DI2P7NV01A0002 PROFILO LONGITUDINALE - TAV.1_2		OTTEMPERATA ALTRO ENTE ALTRO ENTE

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	c) 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;	IN1K20DI2FZNV01A0001_2 SEZIONI TIPO IN1K20DI2WZNV01A0001		ALTRO ENTE
	d) 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).			ALTRO ENTE
	e) 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).	SP 34 PROFILO A - SEZIONI TRASVERSALI IN1K20DI2W9NV01A0001 ROTATORIA R1 - SEZIONI TRASVERSALI IN1K20DI2W9NV01A0002 VIA VICENZA - SEZIONI TRASVERSALI IN1K20DI2W9NV01A0004 SP 34 PROFILO C - SEZIONI TRASVERSALI - TAV.1_2 IN1K20DI2W9NV01A0005_6		ALTRO ENTE

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
		ROTATORIA R2 - SEZIONI TRASVERSALI - TAV.1 IN1K20DI2W9NV01A0007 VIALE TAGLIAMENTO - SEZIONI TRASVERSALI IN1K20DI2W9NV01A0009 VIALE DELLA SCIENZA - SEZIONI TRASVERSALI IN1K20DI2W9NV01A0010 VIA DELL'OLMO - SEZIONI TRASVERSALI - TAV.1_2 IN1K20DI2W9NV01A0011_12 ROTATORIA R3 - SEZIONI TRASVERSALI IN1K20DI2W9NV01A0013 SR 11 PROFILO G - SEZIONI TRASVERSALI IN1K20DI2W9NV01A0014 SR 11 PROFILO H - SEZIONI TRASVERSALI IN1K20DI2W9NV01A0015 VERIFICHE VISIBILITA' E PERCORRENZA ROTATORIE IN1K20DI2D8NV01A0001 DIAGRAMMA DI VELOCITA' E VISIBILITA' IN1K20DI2D7NV01A0001 SEGNALETICA STRADALE - PLANIMETRIA IN1K20DI2P7NV01A0003 PLANIMETRIA SMALTIMENTO ACQUE DI PIATTAFORMA IN1K20DI2P7NV01B0003 RELAZIONE TECNICA IMPIANTI IN1K20DI2RHNV01C0001 SCHEMA A BLOCCHI ALIMENTAZIONE GENERALE IN1K20DI2DZNV01C0001		

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
		SCHEMA UNIFILARE IN1K20DI2DZNV01C0002 LAYOUT DISPOSIZIONE APPARECCHIATURE, SEZIONI E DETTAGLI TIPOLOGICI IN1K20DI2PZNV01C0001 COLLEGAMENTO CICLOPEDONALE PLANIMETRIA DI PROGETTO - TRACCIAMENTO - PROFILO LONGITUDINALE - SEZ TIPO IN1K20DI2PZNV01D0001 PISTA CICLOPEDONALE - SEZIONI TRASVERSALI IN1K20DI2W9NV01D0001		
PR_42	Rispettare le indicazioni dell'Unità organizzativa Commissioni VAS VINCA NUVV prot. n. 537276 del 22 dicembre 2017, e segnatamente:			ALTRO ENTE
	- approfondire i temi già individuati all'interno dello studio di impatto 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);	<u>IA - INTERVENTI AMBIENTALI</u> GENERALE -RELAZIONE PIANO D'AREA DELLE OPERE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AMBIENTALE IN1K20DI2RHIA000X001		ALTRO ENTE

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>- 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'erpeto fauna; (B.021 - parere Regione del Veneto - Unità operativa VIA, nota 3 dicembre 2018 prot. 490838);</p>	<p><u>RUMORE</u> <u>IMPATTO ACUSTICO IN CORSO D'OPERA</u> <u>RA</u> -RELAZIONE ACUSTICA IN CORSO D'OPERA IN1K20DI2RGIM0004008 -TABELLE DI OUTPUT DEL MODELLO DI SIMULAZIONE IN1K20DI2TTIM0004003 -MAPPE ISOFONICHE IMPATTO FAL SCENARIO DI WORST CASE LEQ(6-22) TAV 1_10 IN1K20DI2P6IM0004P01_10</p>		ALTRO ENTE
	<p>- 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);</p>			ALTRO ENTE

PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
<p>- 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 <i>(B.023 - parere Regione del Veneto - Unità operativa VIA nota 3 dicembre 2018 prot. 490838);</i></p>	<p><u>IA - INTERVENTI AMBIENTALI</u> GENERALE -RELAZIONE PIANO D'AREA DELLE OPERE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AMBIENTALE IN1K20DI2RHIA000X001</p>		<p>ALTRO ENTE</p>

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>- 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 soluzioni 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);</p>	<p>-RELAZIONE SMALTIMENTO ACQUE DI PIATTAFORMA IN1K20DI2RIID0002001 -PLANIMETRIA SMALTIMENTO ACQUE DI PIATTAFORMA (in corrispondenza di ciascuna nuova viabilità) NV01 NODO VIA DELL'OLMO NV02 ASSE VIARIO VIALE DELL'OREFICERIA NV03 CICLOPEDONALE FERMATA FIERA NV04 ASSE VIARIO VIA DEL SOLE - VIALE DEGLI SCALIGERI NV05 ASSE VIARIO ARSENALE NV06 ASSE VIARIO VIA MAGANZA NV07 ASSE VIARIO VIALE ROMA NV08 ASSE VIARIO VIA MARTIRI DELLE FOIBE NV09 VIALE CAMISANO - VIALE SERENISSIMA NV12 ROTATORIA VIA DELLO STADIO</p>		<p>ALTRO ENTE</p>
	<p>- 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);</p>	<p><u>IA - INTERVENTI AMBIENTALI</u> GENERALE -RELAZIONE PIANO D'AREA DELLE OPERE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AMBIENTALE IN1K20DI2RHIA000X001</p>		<p>ALTRO ENTE</p>

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>- di rispettare i divieti e gli obblighi fissati dal decreto del Ministero 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);</p>	<p><u>IA - INTERVENTI AMBIENTALI</u> GENERALE RELAZIONE DESCRITTIVA GENERALE - OPERE A VERDE IN1K20DI2RHIA000X002</p>		<p>ALTRO ENTE</p>
	<p>- 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 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);</p>	<p>-----</p>		<p>ALTRO ENTE</p>

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>- 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).</p>	<p><u>PIANO MONITORAGGIO AMBIENTALE</u> <u>PARTE GENERALE</u> COMPONENTI AMBIENTALI: VEGETAZIONE E FLORA, FAUNA, ECOSISTEMI E PAESAGGIO -RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTI VEGETAZIONE FLORA E FAUNA IN1K20DI2RHMA00BX001 -RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTI PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI ED AMBIENTE SOCIALE IN1K20DI2RHMA00BX002 -PLANIMETRIA UBICAZIONE PUNTI DI MISURA IN1K20DI2P5MA00BX001_9</p>		ALTRO ENTE
PR_43	<p>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).</p>	<p><u>MANUFATTI INTERFERITI EX ART. 12 DEL D.LGS 42-2004</u> -DOSSIER - BENI RFI IN1K20DI2SHIM000X001 -DOSSIER - BENI TRENITALIA IN1K20DI2SHIM000X002 -DOSSIER - BENI COMUNE DI VICENZA IN1K20DI2SHIM000X003 -DOSSIER - BENI PROVINCIA DI VICENZA IN1K20DI2SHIM000X004 -DOSSIER - BENI AUTOSTRADA BRESCIA-PADOVA IN1K20DI2SHIM000X005</p>		ALTRO ENTE

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
PR_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 così come individuati nel parere MIBACT (C.002 - parere MiBACT - prot. n. 15142 del 18 giugno 2020).	-----		ALTRO ENTE
PR_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:	<u>NV08-</u> <u>ASSE VIARIO VIA MARTIRI DELLE FOIBE</u> <u>RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA</u> <u>IN1K20DI2RHNV080001</u> <u>PLANIMETRIA STATO DI FATTO CON</u> <u>INGOMBRO DELLE OPERE</u> <u>IN1K20DI2P7NV080001</u> <u>FASI DI CANTIERE</u> <u>IN1K20DI2D6NV08A0001</u> <u>PLANIMETRIA DI PROGETTO</u> <u>IN1K20DI2P7NV08A0001</u> <u>PLANIMETRIA DI TRACCIAMENTO</u> <u>IN1K20DI2P7NV08A0002</u> <u>PROFILI LONGITUDINALI</u> <u>IN1K20DI2FZNV08A0001</u> <u>SEZIONI TIPO</u> <u>IN1K20DI2WZNV08A0001</u> <u>PROFILO - SEZIONI TRASVERSALI</u> <u>TAV.: 1_12</u> <u>IN1K20DI2W9NV08A0001_12</u>		ALTRO ENTE

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
		<u>VERIFICHE VISIBILITA' E PERCORRENZA ROTATORIE</u> <u>IN1K20DI2D8NV08A0001</u> <u>DIAGRAMMA DI VELOCITA' E VISIBILITA' IN1K20DI2DZNV08A0001</u> <u>SEGNALETICA STRADALE - PLANIMETRIA</u> <u>IN1K20DI2P7NV08A0003</u> <u>BARRIERE DI SICUREZZA - PLANIMETRIA</u> <u>IN1K20DI2P7NV08A0004</u> <u>PLANIMETRIA SMALTIMENTO ACQUE DI PIATTAFORMA</u> <u>IN1K20DI2P7NV08B0001</u> <u>PISTE CICLABILI - PLANIMETRIE E PROFILI</u> <u>IN1K20DI2L7NV08C0001</u> <u>SEZIONI TIPOLOGOCHE E TRASVERSALI</u> <u>IN1K20DI2LZNV08C0001</u> <u>RELAZIONE TECNICA IMPIANTI</u> <u>IN1K20DI2RHN08D0001</u> <u>SCHEMA A BLOCCHI</u> <u>ALIMENTAZIONE GENERALE</u> <u>IN1K20DI2DZNV08D0001</u>		
	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;	SCHEMA UNIFILARE IN1K20DI2DZNV08D0002 LAYOUT DISPOSIZIONE APPARECCHIATURE, SEZIONI E DETTAGLI TIPOLOGICI IN1K20DI2PZNV08D0001		
	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;			

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	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 (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)			
PR_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).	<u>NV11- TPL</u> -RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA IN1K20DI2RHNV1100001 -PLANIMETRIA GENERALE CON UBICAZIONE DELLE FERMATE IN1K20DI2P5NV1100001 -PLANIMETRIA DI PROGETTO TAV.1_12 IN1K20DI2P7NV1100001_12		ALTRO ENTE
		-PLANIMETRIA DELLA SEGNALETICA - TAV.1_9 IN1K20DI2P8NV11A0001_9 -SMALTIMENTO ACQUE DI PIATTAFORMA – -PLANIMETRIA – TAV.1_2 IN1K20DI2P7NV11B0001_2 -PLANIMETRIA DELLE DEMOLIZIONI – STRADA DELLA CAIMPENTA		

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
		IN1K20DI2D7NV11C0001 -SEZIONI TRASVERSALI TIPO IN1K20DI2WZNV11D0001 -SEZIONI CARATTERISTICHE - TAV.1 IN1K20DI2W9NV11D0001 -TIPOLOGICO FERMATE IN1K20DI2PZNV11F0001 -FERMATA 2 IN1K20DI2P8NV11F0001 -FERMATA 3 IN1K20DI2P8NV11F0002 -FERMATA 4 IN1K20DI2P8NV11F0003 -FERMATA 5 IN1K20DI2P8NV11F0004 -FERMATA 6 IN1K20DI2P8NV11F0005 -FERMATA 7 IN1K20DI2P8NV11F0006 -FERMATA 8 IN1K20DI2P8NV11F0007 -FERMATA 9 IN1K20DI2P8NV11F0008 -FERMATA 10 IN1K20DI2P8NV11F0009 -FERMATA 11 IN1K20DI2P8NV11F0010 -FERMATA 12 IN1K20DI2P8NV11F0011 -FERMATA 13 IN1K20DI2P8NV11F0012 -FERMATA 14 IN1K20DI2P8NV11F0013 -FERMATA 15 IN1K20DI2P8NV11F0014 -FERMATA 16 IN1K20DI2P8NV11F0015 -FERMATA 17 IN1K20DI2P8NV11F0016 -CARREGGiate BUS IN1K20DI2P8NV11G0001 -IMPIANTI IN1K20DI2P8NV11G0002 -PARCHEGGIO SCAMBIATORE IN1K20DI2P8NV11G0003 -CARREGGiate BUS IN1K20DI2P8NV11H0001 -IMPIANTI IN1K20DI2P8NV11H0002 -PARCHEGGIO SCAMBIATORE IN1K20DI2P8NV11H0003 -NODO VIALE G. TRISSINO – VIA G. BATTISTA QUADRI IN1K20DI2P8NV11I0001		

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
PR_47	<p>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 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).</p>	<p><u>ARCHEOLOGIA</u> -RELAZIONE PROGETTO DI SAGGI ARCHEOLOGICI PREVENTIVI IN1K20DI2RHAH0002001 -INQUADRAMENTO GENERALE DEI SAGGI - QUADRO COMPLESSIVO IN1K20DI2P5AH0002001 -PLANIMETRIA GENERALE CON INDICAZIONE DEI SAGGI NN. 1 E 2 – VICENZA IN1K20DI2P6AH0002001 -PLANIMETRIA GENERALE CON INDICAZIONE DEI SAGGI NN. 3 E 4 - VICENZA IN1K20DI2P6AH0002002 - PLANIMETRIA GENERALE CON INDICAZIONE DEI SAGGI DAL NN. 5 AL NN. 9 – VICENZA IN1K20DI2P6AH0002003 -PLANIMETRIA GENERALE CON INDICAZIONE DEI SAGGI DAL NN. 10 AL NN. 23 - SOVIZZO IN1K20DI2P6AH0002004 -PLANIMETRIA GENERALE CON INDICAZIONE DEI SAGGI NN. 24 E 25 - TORRI DI QUARTESOLO (VI), LOC. LERINO IN1K20DI2P8AH0002005</p>		ALTRO ENTE
PR_48	<p>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).</p>	<p>PRESCRIZIONE FASE DI ATTUAZIONE DELL’OPERA</p>		ALTRO ENTE

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
PR_49	<p>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 completamento sistematico delle indagini ivi compreso il trattamento dei materiali (lavaggio, siglatura e corretto stoccaggio in contenitori a norma). 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).</p>	<p>PRESCRIZIONE FASE DI ATTUAZIONE DELL'OPERA</p>		<p>ALTRO ENTE</p>
PR_50	<p>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)</p>	<p><u>STUDI E INDAGINI - STUDI IDROLOGICI ED IDRAULICI</u> -RELAZIONE IDROLOGICA E IDRAULICA IN1K20DI2RIID0001001 -STUDIO IDRAULICO CON MODELLO 1D-2D DELLA CONFIGURAZIONE ANTE-OPERAM E POST-OPERAM IN1K20DI2RIID0001002</p>		<p>ALTRO ENTE</p>

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	(D.001 - Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali - nota prot. AGCN. VP.0072037.19.E del 17 ottobre 2019).			
PR_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).	<u>CASSA DI ESPANSIONE SUL TORRENT E ONTE</u> -RELAZIONE GEOTECNICA IN1K20DI2GEIN0406001		ALTRO ENTE
PR_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).	<u>STUDI E INDAGINI - STUDI IDROLOGICI ED IDRAULICI</u> -RELAZIONE IDROLOGICA E IDRAULICA IN1K20DI2RIID0001001 -STUDIO IDRAULICO CON MODELLO 1D-2D DELLA CONFIGURAZIONE ANTE-OPERAM E POST-OPERAM IN1K20DI2RIID0001002		ALTRO ENTE
PR_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	<u>FV02- STAZIONE DI VICENZA VIALE ROMA</u> <u>-AREA DI INTERSCAMBIO MODALE</u> -PLANIMETRIA DI PROGETTO E SEZIONI TRASVERSALI IN1K20DI2PZV020B005		ALTRO ENTE

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<i>(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).</i>			
PR_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 <i>(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).</i>	<u>CANTIERIZZAZIONE – GESTIONE DEI MATERIALI DI RISULT</u> <u>A</u> - RELAZIONE GENERALE E SCHEDE IN1K20DI2RGCA000X002 <u>PIANO DI UTILIZZO TERRE -</u> RELAZIONE IN1K20DI2RHCA0000201		ALTRO ENTE
PR_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 <i>(B.004 - parere Regione del Veneto - Unità operativa VIA nota 3 dicembre 2018 prot. 490838;</i>	<u>CANTIERIZZAZIONE -GENERALE</u> <u>PIANO DI UTILIZZO TERRE –</u> RELAZIONE IN1K20DI2RHCA0000201		ALTRO ENTE

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<i>F.010 e F.011 - Provincia di Vicenza - deliberazione del Consiglio provinciale n. 42 del 12 dicembre 2017).</i>			
PR_56	<p>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).</p> <p>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).</p>	<p><u>IA - INTERVENTI AMBIENTALI GENERALE</u> -RELAZIONE PIANO D'AREA DELLE OPERE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AMBIENTALE IN1K20DI2RHIA000X001 -RELAZIONE PAESAGGISTICA IN1K20DI2RHIM0002001</p>		ALTRO ENTE
PR_57	<p>Con riferimento alla linea TPL:</p> <p>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);</p>	<p><u>NV11- TPL</u> (V.Elaborati PR_46)</p>		ALTRO ENTE

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	in viale Margherita, verificare, anche in base allo sviluppo della progettazione urbanistica, la preferenza per un tracciato rettilineo 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);			

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>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);</p>			
	<p>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).</p>			

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
PR_58	<p>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.</p> <p><i>(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</i></p> <p><i>(G.054 - Comune di Vicenza -delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034).</i></p>	<p><u>FV01-</u> <u>FERMATA FIERA DAL KM 46+134 AL</u> <u>KM 46+534</u> -RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA IN1K20DI2RHFV010X001 -RELAZIONE DI CALCOLO OPERE DI SOSTEGNO IN1K20DI2CLFV0100001 -RELAZIONE IDRAULICA IN1K20DI2RIFV0100001 -PLANIMETRIA SMALTIMENTO ACQUE - AREA INTERSCAMBIO MODALE E NUOVO -SOTTOPASSO IN1K20DI2P8FV0100001 <u>IN03 -</u> <u>DEVIAZIONE AFFLUENTE DIOMA (PI</u> <u>AZZON)</u> -RELAZIONE DI CALCOLO CANALE IN C.A. IN1K20DI2CLIN0300001 -RELAZIONE IDROLOGICA E IDRAULICA IN1K20DI2RIIN0300001 -PLANIMETRIA CON L'INDICAZIONE DELLE INTERFERENZE CON LA RETE FOGNARIA IN1K20DI2P8IN0300001 -PLANIMETRIA, PROFILO E SEZIONI TIPO IN1K20DI2PZIN0300001 -CARPENTERIA – PIANTE, SEZIONI E DETTAGLI IN1K20DI2BZIN0300001</p>		ALTRO ENTE

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
PR_59	<p>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'intersezione (G.059 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034).</p>	<p><u>NV05- ASSE VIARIO ARSENALE</u> <u>-RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA</u> <u>IN1K20DI2RHN0500001</u> <u>-PLANIMETRIA STATO DI FATTO CON</u> <u>INGOMBRO DELLE OPERE - TAV.1 2</u> <u>IN1K20DI2P7NV0500001_2</u> <u>-FASI DI CANTIERE - TAV.1 2</u> <u>IN1K20DI2D6NV05A0001_2</u> <u>-PLANIMETRIA DI PROGETTO -</u> <u>TAV.1 2</u> <u>IN1K20DI2P7NV05A0001_2</u> <u>-PLANIMETRIA DI TRACCIAMENTO -</u> <u>TAV.1 2</u> <u>IN1K20DI2P7NV05A0003_4</u> <u>-PROFILI LONGITUDINALI - TAV.1 2</u> <u>IN1K20DI2FZNV05A0001_2</u> <u>-SEZIONI TIPO</u> <u>IN1K20DI2WZNV05A0001</u> <u>-VIA DELL'INDUSTRIA PROFILI MC9,</u> <u>MCX - SEZIONI TRASVERSALI</u> <u>IN1K20DI2W9NV05A0001</u> <u>- VIA DELL'INDUSTRIA PROFILI MCY,</u> <u>MCZ E MC5 - SEZIONI TRASVERSALI</u> <u>IN1K20DI2W9NV05A0002</u> <u>-VIE DELL'INDUSTRIA, ARSENALE</u> <u>PROFILI MCA E MC8 - SEZIONI</u> <u>TRASVERSALI</u> <u>IN1K20DI2W9NV05A0003</u> <u>-VIA ARSENALE PROFILO MC8 -</u> <u>SEZIONI TRASVERSALI</u> <u>IN1K20DI2W9NV05A0004</u> <u>-PROFILI MC4 E MC7 - SEZIONI</u> <u>TRASVERSALI</u> <u>IN1K20DI2W9NV05A0005</u> <u>-PROFILO MC7 - SEZIONI</u> <u>TRASVERSALI</u> <u>IN1K20DI2W9NV05A0006</u></p>		ALTRO ENTE

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
		PROFILI MC3 E MC6 - SEZIONI TRASVERSALI IN1K20DI2W9NV05A0007 -PROFILO MC6 - SEZIONI TRASVERSALI IN1K20DI2W9NV05A0008_11 -PROFILI MCC, MCF E MCH - SEZIONI TRASVERSALI IN1K20DI2W9NV05A0012 -VIALE VERONA PROFILI MCD E MCG - SEZIONI TRASVERSALI IN1K20DI2W9NV05A0013 -VERIFICHE VISIBILITA' E PERCORRENZA ROTATORIE - TAV.1_2 IN1K20DI2D8NV05A0001_2 -DIAGRAMMA DI VELOCITA' E VISIBILITA' IN1K20DI2DZNV05A0001 -SEGNALETICA STRADALE - PLANIMETRIA - TAV.1_2 IN1K20DI2P7NV05A0005_6 -BARRIERE DI SICUREZZA - PLANIMETRIA - TAV.1_2 IN1K20DI2P7NV05A0007_8		

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
PR_60	<p>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).</p>	<p><u>NV05- ASSE VIARIO ARSENALE</u> ITINERARI CICLO-PEDONALI -PISTE CICLABILI - PLANIMETRIE, PROFILI E SEZIONI TIPOLOGICHE IN1K20DI2LZNV05C0001 <u>SL07-</u> <u>SOTTOPASSO CICLOPEDONALE VIA</u> <u>DE FERRETI 48+031</u> -RELAZIONE DI CALCOLO SCATOLARE IN1K20DI2CLSL0700001 -RELAZIONE DI CALCOLO RAMPE DI IMBOCCO IN1K20DI2CLSL0700002 -RELAZIONE GEOTECNICA IN1K20DI2GESL0700001 -CONFIGURAZIONE FINALE - PLANIMETRIA E SEZIONI IN1K20DI2P9SL0700001 -CARPENTERIA RAMPA NORD - PIANTA E CARPENTERIA SCATOLARI IN1K20DI2BZSL0700001 -CARPENTERIA RAMPA NORD - PROFILO LONGITUDINALE, SEZIONI E DETTAGLI IN1K20DI2BZSL0700002_3 -FASI ESECUTIVE IN1K20DI2D9SL0700001</p>		ALTRO ENTE

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
PR_61	<p>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 ciclopedonale 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).</p>	<p><u>NV06- ASSE VIARIO VIA MAGANZA</u> -RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA IN1K20DI2RHN0600001 -PLANIMETRIA STATO DI FATTO CON INGOMBRO DELLE OPERE IN1K20DI2P7NV0600001 FASI DI CANTIERE IN1K20DI2D6NV06A0001 PLANIMETRIA DI PROGETTO IN1K20DI2P7NV06A0001 PLANIMETRIA DI TRACCIAMENTO IN1K20DI2P7NV06A0002 PROFILI LONGITUDINALI - TAV.1_2 IN1K20DI2FZNV06A0001_2 SEZIONI TIPO IN1K20DI2WZNV06A0001 PROFILO MCR - SEZIONI TRASVERSALI – TAV. 1_21 IN1K20DI2W9NV06A0001_21 VERIFICHE VISIBILITA' E PERCORRENZA ROTATORIE - TAV.1_2 IN1K20DI2D8NV06A0001_2 DIAGRAMMA DI VELOCITA' E VISIBILITA' IN1K20DI2DZNV06A0001 SEGNALETICA STRADALE - PLANIMETRIA IN1K20DI2P7NV06A0003 BARRIERE DI SICUREZZA - PLANIMETRIA IN1K20DI2P7NV06A0004 <u>ITINERARI CICLO-PEDONALI</u></p>		ALTRO ENTE

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
		PISTE CICLABILI - PLANIMETRIE, PROFILI E SEZIONI TIPOLOGICHE IN1K20DI2LZNV06C0001 <u>IV03-</u> <u>CAVALCAFERROVIA VIA MAGANZA</u> <u>AL KM 48+505 RELAZIONE TECNICA</u> DESCRITTIVA DELL'OPERA IN1K20DI2RHIV0300001 RELAZIONE DI CALCOLO IMPALCATO IN1K20DI2CLIV0309001 RELAZIONE DI CALCOLO SOTTOSTRUTTURE IN1K20DI2CLIV030X001 PLANIMETRIA, PROSPETTO E SEZIONI DELL'OPERA IN1K20DI2PZIV0300001 FASI ESECUTIVE IMPALCATO IN1K20DI2DZIV0309001 FASI ESECUTIVE, SCAVI E OPERE PROVVISORIALI IN1K20DI2DZIV030X001 RELAZIONE GEOTECNICA IN1K20DI2GEIV0300001 PROFILO GEOTECNICO IN1K20DI2FZIV0300001 PIANTA FONDAZIONI, PROFILO LONGITUDINALE E SEZIONI TIPO IN1K20DI2PZIV0300002 CARPENTERIA SPALLA A IN1K20DI2BBIV0304001 CARPENTERIA PILE 1 E 4 IN1K20DI2BBIV0305001 CARPENTERIA PILA 2 IN1K20DI2BBIV0305002 CARPENTERIA PILA 3 IN1K20DI2BBIV0305003 CARPENTERIA SPALLA B IN1K20DI2BBIV0304002 ARCHITETTONICO, DETTAGLI		ALTRO ENTE

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
		COSTRUTTIVI E FINITURE IN1K20DI2BZIV0300001 IMPALCATO - PIANTA, PROSPETTO E SEZIONI TRASVERSALI IN1K20DI2PZIV0309001 IMPALCATO - CARPENTERIA METALLICA: PIANTA IMPALCATO IN1K20DI2BZIV0309001 IMPALCATO - CARPENTERIA METALLICA: SEZIONI IN1K20DI2BZIV0309002 IMPALCATO - CARPENTERIA SOLETTA IN1K20DI2BZIV0309003 IMPALCATO - PARTICOLARI COSTRUTTIVI E FINITURE IN1K20DI2BZIV0309004 IMPALCATO - SCHEMA APPOGGI IN1K20DI2DZIV0309002		
PR_62	Relativamente al Nodo di Viale Roma : approfondire le soluzioni progettuali relative	<u>NV07- ASSE VIARIO VIALE ROMA</u> RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA		ALTRO ENTE

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>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);</p> <p>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);</p> <p>valutare il possibile miglioramento dell'accessibilità al parcheggio per biciclette in relazione alla connessione rappresentata dal sotto- passaggio ciclopedonale su viale Roma (G.069 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034);</p> <p>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);</p> <p>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).</p>	<p>IN1K20DI2RHN0700001 FASI DI CANTIERE IN1K20DI2D8NV07A0001 PLANIMETRIA E PROFILI DI PROGETTO IN1K20DI2LZNV07A0001 PLANIMETRIA DELLA SEGNALETICA E PLANIMETRIA DI TRACCIAMENTO IN1K20DI2P7NV07A0001 SEZIONI TIPO IN1K20DI2WZNV07A0001 ASSE A - SEZIONI TRASVERSALI - TAV.1_2 IN1K20DI2W9NV07A0001_2 ASSE B - SEZIONI TRASVERSALI IN1K20DI2W9NV07A0003 ASSE C - SEZIONI TRASVERSALI IN1K20DI2W9NV07A0004 ASSE D - SEZIONI TRASVERSALI - TAV.1_3 IN1K20DI2W9NV07A0005_7 ASSE E - SEZIONI TRASVERSALI IN1K20DI2W9NV07A0008 ASSE F - SEZIONI TRASVERSALI IN1K20DI2W9NV07A0009 ROTATORIA R1 - SEZIONI TRASVERSALI - TAV.1_4 IN1K20DI2W9NV07A0010_13 VERIFICHE VISIBILITA' E PERCORRENZA ROTATORIA R1 IN1K20DI2P8NV07A0001 DIAGRAMMA DI VELOCITA' E VISIBILITA' IN1K20DI2DZNV07A0001</p>		

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
PR_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).	<u>FV02 - STAZIONE DI VICENZA VIALE ROMA</u>		ALTRO ENTE
PR_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).	<u>NV07 - ASSE VIARIO VIALE ROMA -PLANIMETRIA E PROFILI DI PROGETTO IN1K20DI2LZNV07A0001</u>		ALTRO ENTE
PR_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).	<u>NV11- TPL</u>		ALTRO ENTE

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
PR_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 2017P.G. n. 172034).	<u>NV11- TPL</u>		ALTRO ENTE
PR_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).	<u>IN04- CASSA DI ESPANSIONE SUL TORREN TE ONTE</u> Rif. EE PR_40		ALTRO ENTE

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
PR_68	<p>Prevedere, differentemente 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).</p>	<p><u>FA07- CABINA SSE DI LERINO</u> -RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA IN1K20DI2RHFA0700001 -RELAZIONE DI CALCOLO STRUTTURALE FABBRICATO SSE IN1K20DI2CLFA0700001 -PLANIMETRIA E SEZIONI DI PROGETTO IN1K20DI2PZFA0700001 -PIAZZALE - PLANIMETRIA RETE SMALTIMENTI IDRAULICI IN1K20DI2PZFA0700002 -ARCHITETTONICO - PIANTE IN1K20DI2PBFA0700001 -ARCHITETTONICO - PROSPETTI IN1K20DI2PBFA0700002 -ARCHITETTONICO - SEZIONI IN1K20DI2WBFA0700001 -ARCHITETTONICO - DETTAGLI COSTRUTTIVI IN1K20DI2BZFA0700001 -STRUTTURALE CARPENTERIE - PIANTE E SEZIONI IN1K20DI2BAFA0700001</p>		<p>ALTRO ENTE</p>

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
PR_69	<p>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).</p>	<p><u>IN01- SCOLO DI ALTAVILLA</u> RELAZIONE DI CALCOLO - SCATOLARE IN1K20DI2CLIN0100001 RELAZIONE IDROLOGICA E IDRAULICA IN1K20DI2RIIN0100001 PLANIMETRIA CON L'INDICAZIONE DELLE INTERFERENZE CON LA RETE FOGNARIA IN1K20DI2P7IN0100001 PLANIMETRIA, PROFILO E SEZIONI TIPO IN1K20DI2PZIN0100001 PLANIMETRIA GENERALE DELL'AREA DI INTERVENTO IN1K20DI2P7IN0100002 PLANIMETRIA DI DETTAGLIO DELL'AREA DI INTERVENTO – TAV.1_3 IN1K20DI2P8IN0100001_3 PROFILI E SEZIONI IN1K20DI2LZIN0100001</p>		ALTRO ENTE
PR_70	<p>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).</p>	<p><u>VI02 - PONTE DIOMA</u> PROTEZIONE SPONDALE E ARGINATURA -INTERVENTO SISTEMAZIONE IDRAULICA - PIANTE E SEZIONI IN1K20DI2PZVI020D001 -FASI ESECUTIVE IN1K20DI2DZVI020D001</p>		ALTRO ENTE

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
PR_71	<p>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 prott. 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).</p>	<p><u>SI - INTERFERENZE CON I SOTTOSERVIZI</u></p>		<p>ALTRO ENTE</p>
PRESCRIZIONI DI CARATTERE GENERALE				
PR_72	<p>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:</p> <p>a) condividere i contenuti del Piano di monitoraggio e verificarne i risultati;</p> <p>b) verificare il piano delle compensazioni.</p> <p>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</p>	<p>-----</p>		<p>ALTRO ENTE</p>

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>monitoraggio periodico da parte del proponente. (B.01 - parere Regione del Veneto - Unità operativa VIA nota prot. n. 490838 del 3 dicembre 2018).</p>			
PR_73	<p>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.</p> <p>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).</p>	-----		ALTRO ENTE

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
PR_74	<p>Stipulare, tra la concessionaria autostradale e il soggetto aggiudicatore, prima dell'avvio dei lavori, un'apposita convenzione, che dovrà essere approvata dal concedente Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - DGVCA, per regolamentare:</p> <p>a) tutti gli interventi per la collocazione/spostamento di sopra-servizi (elettrorodotti) e sottoservizi previsti in attraversamento dell'infrastruttura autostradale e/o in parallelismo all'interno della fascia di rispetto;</p> <p>b) i progetti degli interventi di spostamento e adeguamento dei sottoservizi in corrispondenza delle pertinenze autostradali;</p> <p>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;</p> <p>d) le opere afferenti i manufatti posti nella fascia di rispetto autostrada/e ovvero, se successive, mediante atto istruttorio presso l'ente concedente;</p>	-----		ALTRO ENTE
	<p>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;</p> <p>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;</p> <p>g) le fasi esecutive che prevedono chiusure e/o limitazioni al traffico in transito lungo la</p>			ALTRO ENTE

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>viabilità interferita dei raccordi esterni; (<i>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</i>).</p>			
PR_75	<p>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 (<i>Q.010 A4 Autostrada BS-VR-VI-PD - nota prot. n. 17737/17 del dicembre 2017</i>). 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 (<i>Q.011 A4 Autostrada BS-VR-VI- PD - nota prot. n. 17737/17 del 7 dicembre 2017</i>); all'interno della proprietà Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a. deve essere prevista la rimozione delle opere provvisoria- li necessarie per la costruzione della linea ferroviaria affinché le stesse non costituiscano</p>	-----		ALTRO ENTE

PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
<p>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 sicurvia, 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'aggetto 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 ri- tenuta, 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);</p>			

PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
<p>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).</p>			

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
PR_76	<p>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):</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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). 	-----		ALTRO ENTE
PARTE SECONDA				
RACCOMANDAZIONI				

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
R_a	Valutare la possibilità di anticipare la realizzazione delle opere di mitigazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in argomento. <i>(B.014 - parere Regione del Veneto - Unità operativa VIA nota 3 dicembre 2018 prot.490838).</i>	-----		ALTRO ENTE
R_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 <i>(F.003 - Provincia di Vicenza - deliberazione del Consiglio provinciale n. 42 del 12 dicembre 2017).</i>	-----		ALTRO ENTE
R_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 <i>(F.004 - Provincia di Vicenza - deliberazione del Consiglio provinciale n. 42 del 12 dicembre 2017).</i>	-----		ALTRO ENTE

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
R_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).	-----		ALTRO ENTE
R_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).	-----		ALTRO ENTE
R_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).	<u>NV11- TPL</u>		ALTRO ENTE
R_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	<u>NV09- VIALE CAMISANO – VIALE SERENISSIMA</u> RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA IN1K20DI2RHNV0900001 FASI DI CANTIERE - TAV.1_4 IN1K20DI2DZNV09A0001_4 PLANIMETRIA DI PROGETTO - TAV.1_2 IN1K20DI2P7NV09A0001_2		ALTRO ENTE

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>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).</p>			
R_h	<p>In merito all'interferenza «n. 2.1 - NV12 - Asse viario viale Camisano / viale Serenissima», censita dal Concessionario A4 Auto- strada 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 nodi/caselli autostradali. (Q.043 -A4 Autostrada BS-VR-VI-PD - nota prot. n. 17737/17 del 7 dicembre 2017).</p>	-----		ALTRO ENTE
R_i	<p>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).</p>	-----		ALTRO ENTE

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
R_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).	RIF. EE PR_09		ALTRO ENTE
R_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 plano-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).	<u>NV11- TPL</u>		ALTRO ENTE
R_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).	<u>NV11- TPL</u>		ALTRO ENTE
R_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,	<u>FV02</u>		ALTRO ENTE

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	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).			
R_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).			ALTRO ENTE
R_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).	RIF. EE PR_14		ALTRO ENTE
R_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).	GENERALE-OPERE CIVILI RELAZIONE SUL MONITORAGGIO STRUTTURALE IN CORSO D'OPERA IN1K20DI2RGMD0000005		ALTRO ENTE
R_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			ALTRO ENTE

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<i>del 25 gennaio 2019).</i>			
R_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 scatolari di dimensioni adeguate alle operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria <i>(S.014 - CSLP nota prot.n. 71/2017 - Seduta del 25 gennaio 2019).</i>			ALTRO ENTE

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
R_s	<p>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).</p>	<p><u>FV02-</u> <u>STAZIONE DI VICENZA VIALE ROMA</u> <u>- OPERE CIVILI</u> <u>PARCHEGGIO INTERRATO</u> -RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA IN1K20DI2RHFV020B002 INDICAZIONI PRELIMINARI DI PREVENZIONE INCENDI IN1K20DI2RHFV020B003 FV02- STAZIONE DI VICENZA VIALE ROMA – IMPIANTI CIVILI -RELAZIONE TECNICA IMPIANTI ELETTRICI E SPECIALI IN1K20DI2RHFV020X001 -RELAZIONE TECNICA IMPIANTI MECCANICI IN1K20DI2RHFV020X002 PARCHEGGIO INTERRATO -LAYOUT DISPOSIZIONE APPARECCHIATURE IMPIANTO DI RIVELAZIONE INCENDI IN1K20DI2PZFV020X403 -LAYOUT DISPOSIZIONE APPARECCHIATURE RETE IDRANTI UNI 45 ED ESTINTORI - TAV.1_2 IN1K20DI2PZFV020X406_7 -LAYOUT DISPOSIZIONE APPARECCHIATURE RETE SPRINKLER - TAV.1_2 IN1K20DI2PZFV020X408_9 -LAYOUT DISPOSIZIONE APPARECCHIATURE IMPIANTO DI RIVELAZIONE INCENDI IN1K20DI2PZFV020X403</p>		ALTRO ENTE

	PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
R_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).			ALTRO ENTE
R_u	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	<u>VERIFICA DI OTTEMPERANZA</u> <u>ADEMPIMENTO ALLA DISPOSIZIONE</u> <u>2.5.5: RACCOMANDAZIONI 7 E 8</u> <u>REPORT WHC/ICOMOS 2017 E DELLA</u> <u>HIA 2017</u> -INQUADRAMENTO GENERALE DELL'INTERVENTO – COROGRAFIA IN1K20DI2A5MD0000001 -CAVALCAFERROVIA MAGANZA: CONFRONTO PP2017-PD2021 IN1K20DI2DZMD0000001 -CAVALCAFERROVIA MAGANZA: VERIFICA IMPATTI VISIVI – FOTOINSERIMENTI TAV.1_2 IN1K20DI2DZMD0000002_3 -INSERIMENTO PAESAGGISTICO DELLE BARRIERE ANTIRUMORE IN1K20DI2DZMD0000004 <u>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI</u> <u>DEL DPCM 12/12/2005</u> IN1K20DI2RHIM0002001		ALTRO ENTE

Per quanto riguarda il Piano utilizzo terre:

PRESO ATTO che l'opera cui fa riferimento il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo (PUT) è quella definita dal progetto definitivo "Linea ferroviaria Alta velocità/Alta capacità Verona – Padova. 2^a lotto funzionale "Attraversamento di Vicenza". Le opere, ricadenti nell'ambito della Regione del Veneto, interessano il territorio dei Comuni di Vicenza, Altavilla Vicentina, Sovizzo, Creazzo e Torri di Quartesolo, tutti in Provincia di Vicenza. L'intervento prevede l'attraversamento ferroviario di Vicenza della linea AV/AC Verona-Padova mediante la realizzazione di circa 5+577 km (da 44+250 a 49+827) di corpo stradale ferroviario, 2 ponti ferroviari, 1 galleria artificiale, 3 cavalcaferrovia, 2 cavalcavia, 12 sottovia mentre nel tratto compreso tra il km 49+827 ed il km 50+457 si prevedono lavori di tipo tecnologico sulle linee esistenti. Nel progetto sono, inoltre, compresi interventi di risoluzione delle interferenze con le viabilità esistenti per il ripristino della continuità stradale oltre che per il collegamento con i nuovi fabbricati viaggiatori AV in città, consistenti in n.12 nuove viabilità. Per l'attivazione del servizio viaggiatori AV la stazione di viale Roma viene mantenuta e potenziata 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. È altresì prevista la realizzazione della cassa di espansione sul Torrente Onte in comune di Sovizzo funzionale alla realizzazione dell'intervento ferroviario, degli interventi stradali in zona Fiera e la nuova sotto stazione elettrica di Lerino in comune di Torri di Quartesolo. Il progetto del 2^a Lotto Funzionale si completa con la nuova linea TPL che collegherà la zona ovest della città di Vicenza (zona Fiera) con la zona est (Viale della Serenissima) in cui sorgeranno i due capolinea della nuova linea di trasporto pubblico.

PRESO ATTO che il PUT (cfr. Codice Elaborato IN1K20DI2RHCA0000201C) si articola nelle seguenti sezioni:

- Premessa comprensiva di: considerazioni introduttive; riferimenti normativi; definizioni; schema di gestione delle terre e rocce da scavo;
- Descrizione sintetica delle opere del II Lotto Funzionale;
- Descrizione del sistema della cantierizzazione articolata in: organizzazione del cantiere; criteri generali nella scelta dei siti di cantiere; localizzazione delle aree di cantiere, modalità di preparazione e ripristino delle condizioni iniziali per le aree scelte; tipologie dei siti di cantiere previsti (Campi Base, con la sigla CB; Cantieri industriali con annesse aree operative, con la sigla CI-CO; Cantieri Operativi, con la sigla CO; Cantieri di Armamento, con la sigla CA; Cantieri Tecnologici, con la sigla CT; Aree di Stoccaggio, con la sigla AS; Aree Tecniche con la sigla AT);
- Ubicazione e descrizione dei Siti di approvvigionamento inerti, dei Siti di deposito intermedio e dei Siti di destinazione finale;
- Inquadramento delle aree interessate dal progetto in termini di inquadramento geologico e morfologico, inquadramento idrogeologico, inquadramento urbanistico;
- Caratterizzazione geotecnica e ambientale dei materiali di scavo comprensiva di: ubicazione delle indagini, modalità di perforazione ai fini del campionamento delle TRS, campionamento delle TRS, procedure di caratterizzazione chimico-fisiche e caratterizzazione ambientale delle TRS, modalità di gestione e conservazione dei campioni, valori di fondo naturale, esiti della caratterizzazione, indagini ambientali in corso d'opera comprensive di modalità e frequenze di indagine e protocollo di verifica;
- Tecniche di scavo: scavi all'aperto con mezzi meccanici, scavi per la realizzazione di pali e diaframmi (scavi di pali trivellati con cestello, scavi di pali trivellati ad elica continua, vibro sostituzione colonne di ghiaia, scavi con benna mordente), rimozione di opere in terra;
- Approfondimenti di indagine sui siti potenzialmente critici sotto il profilo ambientale;
- Bilancio delle materie in termini di: Tipologia e caratteristiche dei flussi dei materiali di scavo, Riutilizzo finale interno all'opera, deposito temporaneo e modalità di deposito temporaneo, utilizzo

finale esterno all'opera;

- Gestione e tracciabilità dei materiali di scavo comprensivi di: aspetti generali, obblighi degli esecutori del PUT per la tracciabilità materiali da scavo (Documenti di trasporto e Dichiarazione di Avvenuto Utilizzo), piano delle percorrenze;
- Validità del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo;
- Allegati:
 - o Documenti autorizzativi e dichiarazione disponibilità siti esterni (Allegato 01);
 - o Cronoprogramma dei Lavori (Allegato 02);
 - o Stratigrafie e sondaggi lungo la linea (Allegato 03);
 - o Certificati esiti analitici indagini lungo linea (Allegato 04);
 - o Quantitativi di materiali di scavo prodotti (Allegato 05);
 - o Siti di destinazione finale: Schede (Allegato 06);
 - o Siti di deposito intermedio: Schede (Allegato 07).

CONSIDERATO che per la tipologia d'opera l'intero tracciato è stato configurato come unico sito di produzione.

VALUTATO che ai fini della valutazione e della validazione, secondo quanto previsto dall'Allegato 5 del DPR 120/2017, è stato descritto l'inquadramento delle aree interessate in termini inquadramento geologico, geomorfologico ed idrogeologico. In merito all'inquadramento urbanistico nel PUT sono stati presi a base i vari piani urbanistici vigenti per i diversi comuni che l'opera interessa: Altavilla Vicentina (VI), Creazzo (VI), Vicenza, Torri di Quartesolo (VI) sede di una nuova sottostazione elettrica in loc. Lerino, Sovizzo (VI) dove è prevista una cassa di espansione sul Torrente Onte. Inoltre, relativamente all'inquadramento urbanistico delle aree di tracciato il PUT rimanda alle Tavole di Inquadramento urbanistico dell'opera.

VALUTATO che ai fini della valutazione e della validazione, secondo quanto previsto dall'Allegato 5 del DPR 120/2017, sono state descritte come attività pregresse svolte nel sito di produzione gli approfondimenti di indagine sui siti potenzialmente critici sotto il profilo ambientale e per il dettaglio sui siti potenzialmente critici sotto il profilo ambientale si rimanda all'Elaborato IN1K20DI2RGCA000X002B01.

CONSIDERATO che nel corso delle attività di cantiere previste per la realizzazione dell'opera in progetto, il PUT prevede che saranno installati n.23 cantieri ubicati lungo la linea, per una superficie complessiva di occupazione temporanea di circa 352.035 m² ossia circa 35 ha: n.2 Cantieri Base, n.4 Cantieri industriali, n.8 Cantieri Operativi, n.2 Cantieri di Armamento, n.1 Cantiere Tecnologico, n.4 Aree Tecniche e n.2 Aree di Stoccaggio. La localizzazione delle aree di cantiere e della viabilità di accesso alle stesse è illustrata nelle planimetrie IN1K20DI2ASCA000X001A-002A-003A. I layout dei cantieri sono illustrati nei seguenti elaborati: IN1K20DI2P8CA0000001-11

CANTIERE	DENOMINAZIONE	PROGR	SUP. tot (mq)	STOCC. FANGHI	STOCC. TERRE/VEGETALE	IMP. BETONAG.	IMP. PREFAB.	STOCC. MAT.LI
CB.01	Campo Base Camisano	55+000	27.565		X			
CB.02	Campo Base Vicenza Ovest	44+000	23.045		X			
CI.01	Cant Industriale viale Roma (ex AT 01)	48+700	2.350	X	X			
CI.02	Cant Industriale via Maganza (ex AT 02) Impianto di Betonaggio	48+500	13.950	X	X	X		X
CI.03	Cantiere industriale OGR (ex AT 03)	47+600	11.320	X	X			X
CI.04	Cantiere industriale Camisano	53+154	4.630	X	X			X
CO.01	Cant Operativo Camisano	53+154	16.300		X			X

CANTIERE	DENOMINAZIONE	PROGR	SUP. tot (mq)	STOCC. FANGHI	STOCC. TERRE/VEGETALE	IMP. BETONAG.	IMP. PREFAB.	STOCC. MAT.LI
CO.02	Cant Operativo viale Roma	48+700	1.155		X			X
CO.03	Cant Operativo viale del Sole	46+505	10.438		X			X
CO.04	Cant Operativo viale degli Scaligeri	46+550	14.000		X			X
CO.05	Cant Operativo Retrone	44+500	9.000		X			X
CO.06	Cant Operativo via Olmo	45+425	5.785		X			X
CO.07	Cant Operativo via del Commercio	45+350	2.980		X			X
CO.08	Cant Operativo Viale Serenissima	53+154	23.000		X			X
CA.01	Cant Armamento Viale Roma	48+250	11.685		X			X
CA.04.4	Cant Armamento Guà	34+975	99.470		X			X
CA 05.1	Cantiere Armamento/Tecnologico Altavilla	41+400	6.178		X			X
AT.04	Area tecnica Retrone est	45+000	2.500	X	X			X
AT.05	Area tecnica Retrone nord	44+430	2.685	X	X			X
AT.06	Area tecnica Via Oreficeria	46+200	2.630	X	X			X
AT.07	Area tecnica Str. Della Caimpenta	53+154	1.219	X	X			X
AS.01	Area Stoccaggio Camisano	53+154	28.630		X			X
AS.02	Area Stoccaggio Altavilla	43+800	31.520		X			X

Tabella 1 Ubicazione cantieri

PRESO ATTO che al PUT sono allegate le schede dei siti di deposito intermedio recanti l'inquadramento su ctr e su ortofoto storiche, l'inquadramento geologico, idrogeologico, l'inquadramento urbanistico, la descrizione delle attività previste, la viabilità di accesso e le modalità di ripristino finale (Allegato 07), come previsto dall'Allegato 5 del DPR 120/2017

CONSIDERATO che per la realizzazione dell'opera nel PUT è stato condotto un censimento dei siti esistenti sul mercato di possibile reperimento dei materiali granulari che si renderanno necessari per la costruzione dell'opera ferroviaria in oggetto e dei siti di smaltimento e/o trattamento rifiuti ai quali conferire i materiali di risulta delle lavorazioni non altrimenti utilizzabili per la costruzione dell'opera. Detto censimento è riportato all'interno dell'elaborato denominato "Censimento aree potenzialmente idonee attività estrattive, depositi e impianti industriali (cfr. Codice Elaborato IN1K20DI2RSCA000X001A).

CONSIDERATO altresì che dall'esame dei volumi residui forniti dalle cave esaminate, suddivisi per tipologia di materiale approvvigionabile, nel PUT risulta che: per l'approvvigionamento dei materiali inerti per il confezionamento di calcestruzzi in considerazione delle volumetrie necessarie per tipologia di materiale, sono state riscontrate disponibilità nel distretto di Verona, Vicenza e Treviso; per l'approvvigionamento dei materiali inerti per la formazione di stabilizzati, per la formazione di strati anticapillari e misti cementati, ovvero la totalità delle volumetrie costituenti il cosiddetto inerte pregiato, disponibilità nei distretti di Verona, Vicenza e Treviso; per l'approvvigionamento del materiale cosiddetto tout venant sono state individuate disponibilità nei distretti di Verona, Vicenza e Treviso.

VALUTATO che il PUT riporta n.16 schede sintetiche dei siti di cava indentificati recanti tra le informazioni lo stato autorizzativo ed il volume disponibile da fornire;

CONSIDERATO che secondo quanto previsto dal DPR 120/2017 all'art. 5, comma 1, il deposito del materiale scavato in attesa dell'utilizzo può avvenire all'interno del sito di produzione, dei siti di deposito intermedio o dei siti di destinazione e all'art. 2 comma 1, lettera n, si intende per «sito di deposito intermedio»: il sito, diverso dal sito di produzione, come risultante dal Piano di Utilizzo di cui alla lettera f) del presente articolo, in cui il materiale da scavo è temporaneamente depositato in attesa del suo trasferimento al sito di destinazione.

CONSIDERATO che per la realizzazione del 2° LF, sono previste le seguenti operazioni di scavo, identificabili in: Scotico del terreno vegetale; Approfondimento dello scavo per la preparazione del piano di posa dei rilevati, trincee; Scavo di pali e diaframmi con bentonite. Nel caso di terreno vegetale da scotico, il PUT prevede che saranno tenuti separati gli strati superiori del suolo da quelli inferiori; si provvederà quindi a dei saggi preliminari che consentano di individuare il limite inferiore dello strato da asportare evitando il rimescolamento dello strato fertile con quelli inferiori a prevalente frazione di inerti. Gli strati fertili superficiali verranno quindi raccolti in cumuli non più alti di 2-3 m e protetti con teli di tessuto - non tessuto o, in alternativa, con inerbimento con leguminose da foraggio (ad esempio Medicago sativa) e stoccati in apposite aree (deposito intermedio) durante la costruzione dell'opera. I mucchi di terreno fertile verranno quindi tenuti separati da altri materiali e collocati in posizione ove sia reso minimo il rischio di inquinamento con materiali plastici, oli minerali, carburanti, etc. Invece il materiale da scotico prodotto durante la preparazione delle aree di cantiere, il quale, come noto, sarà riutilizzato per successivo ripristino alle condizioni iniziali dell'area interessata, costituirà le dune di mitigazione che circondaeranno tutti i cantieri per l'intera durata. Per quanto riguarda il deposito dei materiali provenienti dalle operazioni di scavo, si segnala che il conferimento presso le aree individuate (sito di destinazione finale), dovrà essere attuato in modo selettivo con il procedere delle lavorazioni; anche in questo caso, saranno previsti dei saggi preliminari che consentano di individuare le caratteristiche e la compatibilità ambientale dei materiali prodotti, senza quindi la necessità di uno stoccaggio intermedio. Detto stoccaggio intermedio, si renderà necessario solo per questioni logistiche come nel caso di impossibilità temporanea di conferimento presso una delle cave previste dal progetto o presso l'area interessata dalla realizzazione. Al fine di poter riutilizzare, in fasi successive, i volumi di terra vegetale e di materiale idoneo per la formazione dei rilevati, sono state individuate nel PUT, all'interno delle aree di cantiere, delle aree destinate al deposito intermedio dei materiali, dette aree di stoccaggio (AS), diverse dal sito di produzione che consentono il temporaneo deposito del materiale da scavo, in attesa del loro trasferimento al sito di destinazione finale. Le aree di stoccaggio (siti di deposito intermedio) sono quelle inserite nella tabella riassuntiva dei cantieri, con indicate le aree di stoccaggio (AS). Ad integrazione delle aree di stoccaggio che prevedono anche lo stoccaggio dei materiali di scavo (AS), nella tabella successiva sono inserite anche le aree di deposito temporaneo (IA) con le relative superfici ed in Allegato 07 al PUT le rispettive schede descrittive e localizzative:

AREE DEPOSITO TEMPORANEO (IA)	m²
IA - NV01	10.510
IA - NV02	1.307
IA - FERMATA FIERA	7.792
IA - NV08	2.542
IA - NV09 - 01	9.098
IA - NV09 - 02	7.423

Tabella 2 Aree di deposito temporaneo (IA)

VALUTATO che ai fini della valutazione e della validazione, secondo quanto previsto dall'Allegato 5 del DPR 120/2017, in riferimento ai siti di deposito intermedio il PUT ha fornito gli elementi richiesti come

inquadramento territoriale topo-cartografico, inquadramento urbanistico, inquadramento geologico ed idrogeologico, ecc.

CONSIDERATO che nel corso delle attività di cantiere previste per la realizzazione dell'opera in progetto i materiali derivanti da operazioni di scavo potranno essere generati principalmente dal seguente processo produttivo: Scavi all'aperto (materiali scavati all'aperto con mezzi meccanici per la realizzazione di sbancamenti e trincee; materiali scavati per la realizzazione di fondazioni profonde di tipo indiretto e per il contenimento degli scavi (paratie) ricorrendo prevalentemente all'utilizzo di fanghi bentonitici, cementiti e additivi polimerici) per la realizzazione di rilevati, trincee (solo brevissimi tratti), galleria artificiale (galleria Camisano), viadotti, ponti, cavalcaferrovia, sottopassi, opere d'arte minori (tombini, muri, ecc.). Nel complesso, il PUT prevede che per la realizzazione dell'opera del lotto funzionale venga eseguito lo scavo di circa 1.143.633 m³/banco di materiale valutato in banco;

VALUTATO che ai fini della valutazione e della validazione, secondo quanto previsto dall'Allegato 5 del DPR 120/2017, sono state fornite le modalità di scavo. A tal proposito, si fa presente che per le attività di realizzazione dei pali, in cui è previsto il sostegno delle pareti tramite bentonite, cementiti e additivi polimerici, in linea con quanto previsto dalle Linee Guida SNPA 54/2019, in corso d'opera il materiale proveniente da questi scavi dovrà essere caratterizzato ai sensi del DPR n. 120/2017 al fine di accertare il non superamento delle Concentrazioni Soglia di Contaminazione (CSC) di cui alla tabella 1, colonna A o B dell'allegato 5 alla Parte Quarta del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. in base alla destinazione d'uso e qualora sia conforme verrà gestito come sottoprodotto, diversamente se non conforme dovrà essere gestito come rifiuto.

CONSIDERATO che, al fine di migliorare le caratteristiche merceologiche dei materiali di scavo e renderne l'utilizzo maggiormente produttivo e tecnicamente efficace, è previsto il ricorso a trattamenti di normale pratica industriale, così come definiti dall'Allegato 3 del D.P.R. 120/2017 e dalla Delibera SNPA 54/2019. Le operazioni di normale pratica industriale previsti in progetto sono: la selezione granulometrica delle terre e rocce da scavo, con l'eventuale eliminazione degli elementi/materiali antropici; la riduzione volumetrica mediante macinazione; la stesa al suolo per consentire l'asciugatura e la maturazione delle terre e rocce da scavo al fine di conferire alle stesse migliori caratteristiche di movimentazione, l'umidità ottimale e favorire l'eventuale biodegradazione naturale degli additivi utilizzati per consentire le operazioni di scavo, stabilizzazione con leganti idraulici (ad esempio calce, cementi o miscele idoneamente sperimentate) per conferire ai materiali da scavo le caratteristiche geotecniche necessarie per il loro utilizzo anche in termini di umidità ad esempio per la preparazione del piano di posa dei rilevati o per la realizzazione dei rilevati stessi, riduzione degli elementi/materiali antropici riferibili alle necessarie opere di esecuzione dello scavo (compresi frammenti di legno, metallo, plastiche, cementi, bentoniti, ecc.) eseguita sia manualmente che con mezzi meccanici. Inoltre, il PUT prevede che laddove se ne verificherà la necessità, l'utilizzo del trattamento a calce potrà essere adottato quale metodologia per il miglioramento delle prestazioni dei terreni. Tale trattamento può essere consentito come normale pratica industriale a condizione che: venga verificato, ex ante ed in corso d'opera, il rispetto delle CSC con le modalità degli Allegati 2, 4 ed 8 al DPR 120/2017 o dei valori di fondo naturale; sia indicata nel Piano di utilizzo l'eventuale necessità del trattamento di stabilizzazione e specificati i benefici in termini di prestazioni geo-meccaniche; sia esplicitata nel Piano di utilizzo la procedura da osservare per l'esecuzione della stabilizzazione con leganti idraulici al fine di garantire il corretto dosaggio del legante idraulico stesso; siano descritte le tecniche costruttive adottate e le modalità di gestione delle operazioni di stabilizzazione previste al fine di prevenire eventuali impatti negativi sull'ambiente. Detta pratica potrà essere intrapresa solo a seguito di una valutazione istruttoria condotta dall'autorità competente. Inoltre, nel PUT si precisa che, ferme restando le specifiche competenze dell'ARPA: in merito alle lavorazioni specifiche per la realizzazione del rilevato ferroviario con materiale trattato, queste saranno eseguite conformemente a quanto previsto nei Capitolati per la costruzione di opere civili di RFI allegati all'Atto Integrativo per la Progettazione Esecutiva e l'Esecuzione dei lavori. Alcuni dettagli delle lavorazioni saranno comunque definiti a valle del campo prove; la calce a contatto con l'umidità del terreno reagisce e, pertanto, non può filtrare nel terreno durante il processo di lavorazione ad opera sia di acque meteoriche sia di acque di lavorazione stessa. Nel PUT vengono descritte le attività da condurre in fase di progettazione esecutiva per valutare i possibili effetti della stabilizzazione a calce dei materiali da scavo sulle matrici ambientali potenzialmente interferite nel corso delle lavorazioni, nonché le

misure adottate per la protezione dell'ambiente (Recinzioni antipolvere, Barrieramento ad acqua, Sistemi di monitoraggio PM10 aerodisperso e parametri meteorologici, Lavaggio ruote, Pratiche di cantiere finalizzate al contenimento delle emissioni, ecc.)

VALUTATO che non è riportato il volume di materiale da sottoporre a trattamenti di normale pratica industriale e che è necessario averne la sua evidenza, si fa presente che dette operazioni dovranno essere condotte sempre nel rispetto dei requisiti previsti per i sottoprodotti e dei requisiti di qualità ambientale.

Prima dell'inizio dei lavori, il Proponente dovrà presentare l'aggiornamento del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo (PUT) in forma definitiva. **CONSIDERATO** che, gli interventi necessari alla realizzazione dell'opera d'arte saranno caratterizzati dai seguenti flussi di materiale:

- materiali da scavo da riutilizzare nell'ambito dell'opera, che verranno trasportati dai siti di produzione ai siti di lavorazione e di deposito in attesa di utilizzo, sottoposti a trattamenti di normale pratica industriale, ove necessario, ed infine conferiti ai siti di utilizzo interni al cantiere: tali materiali saranno gestiti ai sensi del DPR 120/2017 (oggetto del presente Piano di Utilizzo);
- materiali da scavo in esubero trasportati dai siti di produzione ai siti di deposito in attesa di utilizzo, ed infine conferiti ai siti di destinazione esterni al cantiere: tali materiali saranno gestiti ai sensi del DPR 120/2017 (oggetto del presente Piano di Utilizzo);
- materiali di risulta non riutilizzati nell'ambito delle lavorazioni come sottoprodotti ai sensi del DPR 120/2017 e pertanto gestiti in regime rifiuti: essi saranno gestiti ai sensi della Parte IV del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. (non oggetto del presente Piano di Utilizzo).
- materiali necessari per il completamento/realizzazione dell'opera che dovranno essere approvvigionati dall'esterno (non oggetto del Piano di Utilizzo).

CONSIDERATO che, le tipologie di scavo nel PUT sono così distinte:

- terreno di scotico (corrispondente al primo strato di terreno, risultante dalle operazioni di scotico in aree agricole, fino ad una profondità massima di circa 50 cm);
- terreno di sbancamento: derivante dagli scavi all'aperto (generalmente sbancamento generico), trincee, gallerie artificiali, materiale di scavo derivante dalla rimozione di opere in terra (siano esse preesistenti quali deviazioni di rilevati stradali e ferroviari, siano esse connesse alla rimozione dei piazzali e della viabilità di cantiere a fine lavori e alla rimozione di rilevati provvisorio propedeutici alla realizzazione delle opere);
- materiale derivanti da perforazioni profonde per la realizzazione di pali e diaframmi.

CONSIDERATO altresì che nel PUT si riporta che in base alle esigenze interne, potranno essere riutilizzate nell'ambito dei lavori di costruzione a seconda dei fabbisogni distinti secondo le seguenti categorie: terre per rilevati ferroviari e/o stradali; terre per riempimenti; terre per vegetale e/o rimodellamenti; inerti pregiati per calcestruzzi, drenanti, stabilizzati, supercompattati e misti cementati, pali in ghiaia. Le diverse categorie elencate corrispondono a differenti requisiti tecnici e caratteristiche di base.

VALUTATO che il volume totale di scavo proveniente dai materiali di scavo di sbancamento e di perforazione ammonta a 1.244.221 m³ in banco, con una previsione di riutilizzo interno di 413.534 m³ in banco (33%) e di 216.247 m³ in banco (17%) di riutilizzo esterno al sito, a fronte di un totale di fabbisogno per la realizzazione dell'opera di 888.165 m³ in banco (71%). Nella tabella seguente estratta dal PUT si riportano i volumi dei materiali prodotti/reimpiegabili espressi in m³ in banco previsti dal progetto:

TRATTO DI LINEA	SCAVO				FABBISOGNI			RIUTILIZZO					
	PRODUZIONE DA SCAVI			TOTALE (mc/banco)	TERRE PER RILEVATI FERROVIARI (mc/banco)	TERRE PER RIEMPIMENTI (mc/banco)	TERRE PER VEGETALE / RIMOD.TI (mc/banco)	UTILIZZO INTERNO			UTILIZZO ESTERNO		
	SCAVO DI SBANCAMENTO		PERFOR.NE					STESSO TRATTO DI LINEA				ALTRO TRATTO (mc/banco)	SOTT.TI A SITI DI DEPOSITO FINALI (mc/banco)
	SCOTICO (mc/banco)	TOTALE SCAVI (mc/banco)	PALIDIAFRAMMI (mc/banco)					per Rilevati (mc/banco)	per Riemp.ti (mc/banco)	per Vegetale e Riamb.zioni (mc/banco)			
LINEA	99.271	338.062	106.279	543.612	238.334	88.029	96.603		88.029	96.603		2.667	
TPL	8.475	10.770	1.398	20.644	37.694	2.775	6.343						
STAZIONE e PARCHEGGIO	6.780	229.384	27.063	263.227	16.136	40.460	549		40.460	549			
CASSA ONTE	-	276.851	743	277.593	-	143.839	-		143.839			133.012	
CAMISANO	41.322	83.299	14.524	139.146	179.692	22.363	15.347		22.363	15.347	6.343	80.568	
SUBTOTALE	155.848	938.366	150.007	1.244.221	471.856	297.466	118.843	0	294.690	112.500	6.343	216.247	
						416.309		407.190					
TOTALE	1.094.214		150.007	1.244.221	888.165			413.534			216.247		

Tabella 3 Volumi dei materiali prodotti/reimpiegabili espressi in m³ in banco previsti dal progetto

VALUTATO che il volume totale di fabbisogno dei materiali per la realizzazione dell'opera risulta essere quindi quanto riassumibile nella seguente tabella:

FABBISOGNI		
TERRE PER RILEVATI FERROVIARI (mc/banco)	TERRE PER RIEMPIMENTI (mc/banco)	TERRE PER VEGETALE / RIMOD.TI (mc/banco)
238.334	88.029	96.603
37.694	2.775	6.343
16.136	40.460	549
-	143.839	-
179.692	22.363	15.347
471.856	297.466	118.843
	416.309	
888.165		

Tabella 4 Fabbisogni espressi in m³ in banco previsti dal progetto

VALUTATO che ai fini della valutazione e della validazione, secondo quanto previsto dall'Allegato 5 del DPR 120/2017, è stato riportato il bilancio delle materie per tratte di linea sia in forma sintetica nel corpo del testo sia in forma dettagliata nell'Allegato 05 al PUT.

CONSIDERATO che la caratterizzazione ambientale dei materiali di scavo è stata effettuata in fase di Progetto Definitivo, atte a definire lo stato qualitativo dei materiali da scavo provenienti dalla realizzazione delle

opere lineari all'aperto e la corretta gestione degli stessi, ai sensi del D.P.R.120/2017 e della Delibera SNPA 54/2019 relativamente ai grandi cantieri.

CONSIDERATO che la campagna di campionamento dei materiali da scavo ai fini della caratterizzazione ambientale si inserisce nell'ambito della campagna geognostica finalizzata alla ricostruzione del modello stratigrafico geologico e geotecnico dei terreni di fondazione, e della campagna di perforazioni finalizzate alla realizzazione della rete piezometrica per il monitoraggio quali-quantitativo delle acque sotterranee.

CONSIDERATO che la densità dei punti di indagine nonché la loro ubicazione sono basate su un modello concettuale preliminare delle aree (campionamento ragionato) previsto dall'allegato 2 del DPR 120-2017. Lungo il tratto ferroviario di progetto sono state applicate due diverse tipologie di approccio: lineare ed areale. L'Allegato 2 del DPR 120/2017 stabilisce *che in caso di progetto definitivo di opere infrastrutturali lineari, il campionamento è effettuato almeno ogni 500 metri lineari di tracciato "salva diversa previsione del piano di utilizzo, determinata da particolari situazioni locali, quali, la tipologia di attività antropiche svolte nel sito; in ogni caso è effettuato un campionamento ad ogni variazione significativa di litologia."*

Per tutto ciò premesso nel PUT lungo la linea ferroviaria è stato applicato l'approccio di tipo lineare. Nel caso in esame la densità dei punti d'indagine è risultata maggiore rispetto a quanto previsto dalla normativa in quanto il rilevato ferroviario esistente, presente nell'area da oltre 100 anni, costituisce una linea di separazione tra le diverse attività antropiche a nord e a sud del rilevato stesso. Il progetto attraversa aree caratterizzate da diverse condizioni stratigrafiche da Ovest verso Est; lungo il tracciato stesso sono inoltre prevista la realizzazione di scavi per i sottopassi che integrano i volumi di terre da scavo. In corrispondenza di questi interventi è stato applicato un approccio di tipo "misto" andando ad integrare almeno un punto indagine. In corrispondenza dell'area destinata al parcheggio interrato è stato invece applicato un approccio di tipo areale come previsto dall'allegato n.2 del DPR 120-2017, ovvero avendo una superficie maggiore di 10.000 m², il numero di sondaggi previsti è pari a 7+1 sondaggio per ogni superficie pari a 5.000 m² eccedente i 10.000 m². I punti di indagine ai fini del campionamento sono indicati negli elaborati IN1K20DI2P6CA0000201-4. Inoltre, in merito alla profondità di campionamento, determinata dalle profondità massime di scavo previste dal progetto, nel PUT per il progetto in oggetto variano da 2m a circa 6m dal piano campagna attuale (lungo ogni verticale d'indagine a carotaggio sono stati prelevati al massimo n.4 campioni (C1: 0m-0.5m topsoil; C2: 1m-3m (inizio scavo); C3: 4m-5m (profondità intermedia); C4: 5m-6m (fondo scavo)).

Sondaggi geognostici- ambientali-Terre									
n°	TAV	ID	previsione campioni n.	opera	max scavo (m da p.c.)	C1 (m da p.c.)	C2 (m da p.c.)	C3 (m da p.c.)	C4 (m da p.c.)
ASSE PRINCIPALE - 20 PUNTI									
1	I	BS2	4	muri inizio tratta (N)	3,5	0,0-0,5	0,5-1,5	2-3	3,5-4,0
1	I	BS2b	4	muri inizio tratta (S)	3,5	0,0-0,5	0,5-1,5	2-3	3-3,5
1	I	BS4b	4	sottopasso Olmo (S) (monolite)	6	0,0-0,5	1-3	4-5	5-6
1	I	BS4	4	sottopasso Olmo (N) (monolite)	6	0,0-1,0	1-2,5	2,5-4	4-5
1	I	BS5	4	Ponte Retrone (S) -dx Retrone	6	0,0-1,0	1-2,5	2,5-4	4-5
1	I	BS8	4	Ponte Retrone (N) -sx Retrone	6	0,0-0,5	1-3	4-5	5-6
1	I	BS10a	4	muri (N)	6	0,0-0,5	1-3	4-5	5-6
1	I	BS10b	4	muri (S)	3,5	0,0-0,5	0,5-1,5	2-3	3-3,5
1	I	BS11	4	muri (N)	3,5	0,0-0,5	0,5-1,5	2-3	3-3,5
1	I	BS11b	4	muri (S)	3,5	0,0-0,5	0,5-1,5	2-3	3-3,5
1	I-II	BS13	4	sottopasso Oreficeria (S) (monolite) lato W	6	0,0-0,5	1-3	4-5	5-6
1	I-II	BS16b	4	sottopasso Oreficeria (N) (monolite) lato E	6	0,0-0,5	1-3	4-5	5-6
1	II	BS17b	4	ponte Scaligeri (S) lato W	12	0,0-0,5	2,3-5	7-9	10-12
1	II	BS18a	4	ponte Scaligeri (N) lato W	12	0,0-0,5	2-5	7-9	10-12
1	II	BS20	4	ponte Scaligeri (N) lato E-sistemazioni	5	0,0-0,5	1-2	2-3	4-5
1	II	BS21b	4	muri (N)	3,5	0,0-0,5	0,5-1,5	2-3	3-3,5
1	II	BS21c	4	muri (S)	3,5	0,0-0,5	0,5-1,5	2-3	3-3,5
1	II-III	BS26b	4	sottopasso Via Maganza (S)	5	0,0-0,5	1-2	3-4	4-5
1	II-III	BS26c	4	sottopasso Via Maganza (N)	5	0,0-0,5	1-2	3-4	4-5
1	III	BS26e	4	muri (S)	3,5	0,0-0,5	0,5-1,5	2-3	3-3,5
STAZIONE (AREALE) - 14 PUNTI									
1	III	BS32a	4	parcheggio 1 piano interrato	5	0,0-0,5	1-2	3-4	4-5
1	III	BS32b	4	parcheggio 1 piano interrato	5	0,0-0,5	1-2	3-4	4-5
1	III	BS32d	4	parcheggio 1 piano interrato	5	0,0-0,5	1-2	3-4	4-5
1	III	BS32e	4	parcheggio 1 piano interrato	5	0,0-0,5	1-2	3-4	4-5
1	III	BS21i	4	parcheggio 1 piano interrato	5	0,0-0,5	1-2	3-4	4-5
1	III	BS21h	4	parcheggio 1 piano interrato-sottopasso	5	0,1-0,5	1-2	3-4	4-5
1	III	BS33a	4	sottopassaggio pedonale	5	0,0-0,5	1,1-2	3-4	4-5
1	III	BS33	4	sottopassaggio pedonale (probabile)	5	0,1-0,5	1-2	2-3	4-5
1	III	BS33a	4	sottopassaggio pedonale 1	5	0,0-0,5	1,1-2	3-4	4-5
1	III	BS33b	4	sottopassaggio pedonale 2	5	0,0-0,5	1-2	3-4	4-5
1	III	BS33c	4	sottopassaggio pedonale 2	5	0,0-0,5	1-2	3-4	4-5
1	III	BS33d	4	sottopassaggio pedonale 3	5	0,0-0,5	1-2	3-4	4-5
1	III	BS33e	4	sottopassaggio pedonale 3	5	0,0-0,5	1-2	3-4	4-5
1	III	PA29	2	sistemazioni superficiali	2	0,0-1	1-2		
1	III	PA33c	2	Viabilità stazione (N)	2	0,0-1	1-2		
NUOVA VIABILITA' + ASSI SECONDARI - 18 PUNTI									
1	I	PZ1b	2	viabilità (S)	2	0,0-1	1-2,5	2,5-4	4-5
1	I	PA4e	2	viabilità (N)	2	0,0-1	1-2		
1	I-II	PZ10b	2	viabilità Oreficeria (S)	2	0,0-1	1-2,5	2,5-4	4-5
1	II	PA15c	2	viabilità Oreficeria (N)	2	0,0-1	1-2		
1	III	PA20b	2	nuova viabilità Viale Sole (N)	2	0,0-1	1-2		
1	II	PA20d	2	Nuova rotonda Viale Sole (N)	2	0,0-1	1-2		
1	II	PA20e	2	nuova viabilità Viale Sole (N)	2	0,0-1	1-2		
1	III	PA28b	2	sistemazioni	2	0,0-1	1-2		
1	III	PZ18b	4	opere fondazione ponte cavalferrovia	3,5	0,0-0,5	0,5-1,5	2-2,5	2,5-3,5
1	IV	PA01	2	Viabilità Via foibe	2	0,0-1	1-2		
1	IV	PA02	2	Viabilità Via foibe	2	0,0-1	1-2		
1	IV	PA04	2	Viabilità Camisano	2	0,0-1	1-2		
1	IV	PA05	2	Viabilità Camisano	2	0,0-1	1-2		
1	IV	PA09	2	Viabilità Camisano	2	0,0-1	1-2		
1	IV	BS36	4	muro e cavalferrovia lato W	5	0,0-1,0	1-2,1	2,1-4	4-5
1	IV	BS38	4	muro e cavalferrovia lato E	5	0,0-0,5	1-2	3-4	4-5
1	IV	BS43	4	ponte	3	0,0-1	1-2	2-2,5	2,5-3
1	IV	BS44	4	ponte	3	0,0-0,5	0,5-1	1-2	2-3
Legenda									
		BS...b		pz1a					
		PA		pozzetto ambientale con campionamenti TRS					
		BS		sondaggio geotecnico a carotaggio continuo con prelievo di TRS					
		Pz...b		piezometro con campionamenti TRS					
		TAV		Tavola di riferimento per l'ubicazione					

Tabella 5 Indagini eseguite

Oltre alle indagini riportate sopra, sono state eseguite degli ulteriori campionamenti prelevando dei campioni dai sondaggi a carotaggio continuo realizzati a fini geotecnici o per l'esecuzione di piezometri. I campioni relativi a tali indagini sono identificati nella tabella sottostante.

Sondaggi geognostici-piezometri da cui si sono prelevati campioni per indagini SUOLI							
ID	previsione campioni n.	opera	Prof (m)	C1 (m da p.c.)	C2 (m da p.c.)	C3 (m da p.c.)	C4 (m da p.c.)
ASSE PRINCIPALE - 20 PUNTI							
BS 3	4			0,0-1,0	1,0-2,5	2,5-4,0	
BS 4 BS5	4			0,0-1,0	1,0-2,5	2,5-4,0	4,0-5,0
BS 10	4			0,0-1,0	1,0-2,5	2,5-4,0	4,0-5,0
STAZIONE (AREALE) - 14 PUNTI							
NUOVA VIABILITA' + ASSI SECONDARI - 18 PUNTI							
Pz1a	4	Ante Retrone, nuovo rilevato su colonne ghiaia (L circa 7m), muri e cordoli su pali, realizzazione scavi nuovo	20	0,0-1,0	1,0-2,5	2,5-4,0	4,0-5
Pz3b	4	sottopasso Olmo e scolo Altavilla, nuovo ponte su fiume Retrone (scavi)	10/11	0,0-1,0	1,0-2,5	2,5-4,0	4,0-5
Pz4b	4	Rilevati Nord e Sud su colonne di ghiaia (L circa 7m), muri e cordoli su pali Nord e Sud, controllo falda acquifera superficiale e profonda a Sud del tracciato ferroviario tra Fiume Retrone e nuovo sottopasso Oreficeria	10/11	0,0-1,0	1,0-2,4	2,4-3,7	3,7-5,0
Pz8a	4		35	0,0-1,0	1,0-2,5	2,5-4,0	4,0-5
Pz8b	4			0,0-1,1	1,0-2,5	2,5-4,0	4,0-5
Pz23a	4	Nuovo cavalcaviaferrovia Viale Camisano controllo falda acquifera superficiale e/o profonda N tracciato W ponte	40	0,0-0,8	0,8-2,5	2,5-4,0	4,0-5,0
Pz24a	4	Nuovo viadotto Viale Serenissima controllo falda superficiale e profonda Sud tracciato E opera	40	0,0-1,0	1,0-2,5	2,5-4,0	4,0-5,0
BS 37	4	cavalcaferrovia lato W		0,0-1,0	1,0-2,5	2,5-4,0	4,0-5,5
BS 39	4	cavalcaferrovia lato E		0,0-1,0	1,0-2,5	2,5-4,0	4,0-5,0
BS 40	4			0,0-1,0	1,0-2,5	2,5-4,0	4,0-5,0
BS 41	4			0,0-1,0	1,0-2,5	2,5-4,0	4,0-5,0
BS 42	4			0,0-1,0	1,0-2,5	2,5-4,0	4,0-5,0
BS 45	4	ponte		0,2-0,7	0,7-2,5	2,5-4,0	4,0-5,0

Legenda






	BS...b	pz1a
	PA	pozzetto ambientale con campionamenti TR5
	BS	sondaggio geotecnico a carotaggio continuo con prelievo di TR5
	Pz...b	piezometro con campionamenti TR5
	TAV	Tavola di riferimento per l'ubicazione

Tabella 6 Ulteriori campionamenti prelevando dei campioni dai sondaggi a carotaggio continuo realizzati a fini geotecnici o per l'esecuzione di piezometri

CONSIDERATO che nel PUT sono state descritte le procedure di caratterizzazione chimico – fisiche e caratterizzazione ambientale delle terre e rocce da scavo, le modalità di gestione e conservazione dei campioni, sono stati eseguiti degli approfondimenti volti a confrontare i valori di concentrazione rilevati con i valori di fondo naturali caratteristici delle diverse unità fisiografiche e deposizionali incontrate (La carta dei valori di fondo di metalli e metalloidi nei suoli del Veneto, aggiornata nel 2019).

CONSIDERATO che nel PUT è riportata nel corpo del testo una tabella di sintesi riepilogativa in cui sono presenti le informazioni relative a: il campione di riferimento e la profondità relativa di prelievo, il risultato analitico reso rispetto alla conformità di col. A o B della tabella 1, allegato 5, alla parte quarta, titolo V, d.lgs.15/06 e ss.mm.ii riguardo alle analiti "Suolo" e gli eventuali analiti in superamento e in Allegato 04 al PUT i certificati analitici delle indagini eseguite, ma non una sintesi interpretativa degli stessi.

VALUTATO che ai fini della valutazione e della validazione, secondo quanto previsto dall'Allegato 5 del DPR 120/2017, sono state fornite le modalità di esecuzione e le risultanze della caratterizzazione ambientale delle terre e rocce da scavo eseguita in fase progettuale. Dalla tabella fornita non emerge con chiarezza se sono stati prelevati e sottoposti a determinazioni analitiche anche le terre e rocce da scavo dei siti dei depositi intermedio. Dalla tabella emerge che: in alcuni campioni i valori di concentrazione riscontrati non superano né i valori limiti di CSC di Col.A né di Col. B, Tabella 1, Allegato 5, Parte IV, Titolo V, D.Lgs. 152/06 e ss.mm. e ii.; in altri campioni i valori di concentrazione riscontrati superano i valori limiti di CSC di Col.A ma non quelli di Col. B, Tabella 1, Allegato 5, Parte IV, Titolo V, D.Lgs. 152/06 e ss.mm. e ii.; in nessuno dei campioni prelevati e sottoposti a determinazioni analitiche i valori di concentrazione riscontrati non superano i valori limiti CSC di Col. B, Tabella 1, Allegato 5, Parte IV, Titolo V, D.Lgs. 152/06 e ss.mm. e ii. Si ricorda al Proponente che ai fini del riutilizzo interno e esterno, così come previsto dal progetto, dovrà essere conforme alla destinazione d'uso corrispondente al sito di riutilizzo finale, previa ricaratterizzazione in corso d'opera.

CONSIDERATO E VALUTATO che, ai fini della valutazione e della validazione, secondo quanto previsto dall'Allegato 5 del DPR 120/2017, nel PUT sono state descritte le modalità di caratterizzazione ambientale in corso d'opera, le modalità, le analisi chimiche da eseguirsi sui campioni di materiale scavato al fine della loro corretta gestione o in regime di sottoprodotto o in regime di rifiuto qualora non rispondente ai requisiti

del sottoprodotto, ma non è riportata né nel corpo del testo del PUT e né allegata al PUT stesso una o più planimetrie di ubicazione di tutti i sondaggi che saranno oggetto di caratterizzazione in corso d'opera.

PRESO ATTO che all'Allegato 1 del PUT si riporta la documentazione autorizzativa che il Proponente dichiara *ad oggi disponibile inerente alle attività di riqualifica dei siti di destinazione individuati* e nell'Allegato 6 le schede identificative di ogni sito recanti la distanza dai rispettivi siti di produzione e lo specifico percorso

CAVE DI DEPOSITO FINALE DEL MATERIALE DA SCAVO		
SITO	COMUNE	Km dal cantiere
Cava Pagliarina	Montecchio Maggiore (VI)	11+300
Cava Bai	Zanè (VI)	31+300
Cava Vianelle	Marano Vicentino (VI)	25+600
Cava Quartieri	Sarcedo (VI)	21+800
ex Cava Terraglioni	Montecchio Precalcino (VI)	19+400
Cà Erizzo	Albettono (VI)	26+000

PRESO ATTO altresì che i siti di destinazione dei materiali di scavo prodotti durante la realizzazione dell'opera nel PUT vengono individuati in: Opera stessa con riutilizzo dei materiali per la realizzazione di rilevati e opere di riambientalizzazione finale; Cave di mercato esistenti e autorizzate a ricevere materiali da scavo come sottoprodotto.

CONSIDERATO che nel PUT si riportano per ogni cava di conferimento identificata le seguenti informazioni: Denominazione sito, Comune, Località, tipologia, sito, stato, autorizzazione, estensione, produzione, dati progettuali (quantità), dati geologici/geotecnici, disponibilità fornitura (agosto 2021), disponibilità ricezione (agosto 2021), potenziale utilizzo per il progetto in esame, limiti e vincoli, identificativo piano cave, viabilità d'accesso e note.

CONSIDERATO che nel PUT si riporta in merito alle disponibilità effettive di ogni sito di destinazione finale individuato che *le stesse sono suscettibili di modifiche nel tempo e al momento non è possibile alcuna prelazione formale con i diversi siti di destino sopra elencati, l'esatta volumetria di conferimento - e l'aggiornamento di tutti i dati richiesti - proveniente da ciascun sito di produzione sarà comunicata con frequenza semestrale (aggiornamento del bilancio dei materiali di scavo) senza che ciò comporti modifica sostanziale al presente Piano stesso.*

VALUTATO che il PUT trasmesso è di livello progettuale definitivo e che dal PUT non emerge se i siti di destinazione finale individuati siano stati caratterizzati dal punto di vista ambientale e che nel successivo livello di progettazione e comunque prima dell'inizio dei lavori il PUT dovrà essere aggiornato e presentato secondo i tempi di legge prima dell'avvio dei lavori.

VALUTATO altresì che nel PUT in riferimento ai siti di destinazione finale a fronte di un riutilizzo esterno previsto di 216.247 m³ in banco non si riporta la quantità prevista da conferire ad ognuno dei siti di destinazione finale individuati ma che verosimilmente dalla somma dei volumi di disponibilità di ricezione espressi in m³ aggiornata ad Agosto 2021 potrebbero garantire la copertura del volume da conferire (per la Cava di conferimento Vianelle nella scheda risulta che la disponibilità di ricezione è di 200.000 m³; per la Cava di conferimento Ca' Erizzo nella scheda risulta che la disponibilità di ricezione è di 200.000 m³; per la cava di conferimento ex Cava Terraglioni nella scheda risulta che la disponibilità di ricezione è di 200.000 m³; per la cava di conferimento Pagliarina nella scheda risulta che la disponibilità di ricezione è di 1.500.000 m³; per la cava di conferimento SEB nella scheda risulta che la disponibilità di ricezione è di 200.000 m³; per la cava di conferimento Quartieri nella scheda risulta che la disponibilità di ricezione è di 1.500.000 m³). Inoltre, dalle schede presenti nel PUT risulta che: per la cava di conferimento Quartieri non è presente alcun estremo autorizzativo, così come per la cava di conferimento SEB si riporta "In corso di rilascio", per la cava

di conferimento Pagliarina nella scheda risulta che è attiva e che è autorizzata con DGRV n.594 del 09/11/2020, per la cava di conferimento ex Cava Terraglioni nella scheda risulta che è attiva ed è autorizzata dalla Provincia di Vicenza con provvedimento n.892 del 27/07/2020; per la Cava di conferimento Ca' Erizzo nella scheda risulta che è attiva ed è autorizzata con DGRV n. 860 del 04/06/2013 e con DGRV n. 541 del 21/10/2020; ed infine per la Cava di conferimento Vianelle nella scheda risulta che è attiva ed è autorizzata con DGR n.474 del 12.12.2017 e scadenza 31.12.2017. Inoltre, nel PUT non è chiaro se i siti di destinazione finale individuati saranno utilizzati per recuperi/ripristini ambientali o altro. A tal proposito, nel successivo livello di progettazione e comunque prima dell'inizio dei lavori il PUT dovrà essere aggiornato e presentato secondo i tempi di legge prima dell'avvio dei lavori.

PRESO ATTO che la durata del Piano di Utilizzo, di cui all'art. 14 comma 1 del D.P.R. 120/2017 è pari alla stessa durata dei lavori strettamente connessa alle tempistiche di produzione dei materiali e al loro utilizzo in siti interni e esterni al cantiere. Come riportato nel cronoprogramma (Allegato 02), per quanto non esplicitamente riportato nel corpo del testo del PUT, emerge che la durata dei lavori è pari a 3240 gg.

VALUTATO che il PUT presentato contiene tutti i dati che è possibile fornire in relazione alla fase progettuale in esame (progetto definitivo) per il passaggio alla successiva fase progettuale di progetto esecutivo in cui tutti gli elementi di cui al DPR 120/2017 dovranno essere censiti e verificati mediante contestuale aggiornamento del PUT e presentato secondo i tempi di legge prima dell'avvio dei lavori, indicando anche il nome dell'Esecutore del PUT.

Tutto ciò **ACCERTATO E VALUTATO**, in base alle risultanze dell'istruttoria,

**la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Sottocommissione VIA**

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

ai sensi degli art. 166 e 185, cc. 4 e 5, del D.Lgs. 163/2006

- Sussiste una sostanziale coerenza del Progetto Definitivo "*Linea AV/AC Milano – Venezia, tratta AV/AC Verona – Padova, progetto definitivo 2° lotto funzionale Attraversamento di Vicenza*" con il progetto preliminare come approvato con la Delibera CIPE n. 64/2020 del 26/11/2020;
- Le varianti introdotte con il progetto definitivo della "*Linea AV/AC Milano – Venezia, tratta AV/AC Verona – Padova, progetto definitivo 2° lotto funzionale Attraversamento di Vicenza*", come dettagliate nel corpo del parere, non assumono in generale rilievo sotto l'aspetto localizzativo, né comportano altre sostanziali modificazioni, rispetto al progetto preliminare di cui alla Delibera CIPE n.64/2020.
- Per le variazioni introdotte per le quali è ascrivibile una modifica più significativa (cantierizzazione e cassa di espansione) è verificata la compatibilità ambientale delle variazioni introdotte, alle seguenti condizioni:

Condizione ambientale 1.	
Macrofase	ANTE-OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Cantierizzazione
Oggetto della prescrizione	Con riferimento alle aree di cantiere, il progetto esecutivo dovrà prevedere progettazione di dettaglio dei ripristini finali. Le schede di cantiere dovranno essere altresì integrate riportando, caratteristiche delle aree con apposita documentazione cartografica e fotografica, durata dei cantieri (senza rinviare al cronoprogramma), relazione alle WBS, ecc.)
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo. Verifica di attuazione ex Art. 185 cc. 6 e 7 del Dlgs 163/2006 – Fase 1
Ente vigilante	Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - CTVA
Enti coinvolti	

Condizione ambientale 2.	
Macrofase	ANTE-OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Opere idrauliche
Oggetto della prescrizione	Con riferimento al progetto della cassa di espansione su torrente Onte, considerata la sostanziale modifica del volume di invaso rispetto al progetto preliminare oggetto di VIA da parte della Regione Veneto, pur riscontrando la positività dell'intervento, si richiede che prima dell'approvazione del progetto esecutivo sia aggiornata la valutazione dei possibili impatti descritti nel SIA del progetto preliminare, valutando e dettagliando le interferenze con le diverse componenti ambientali e introducendo, ove opportuno, eventuali misure di mitigazione.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo. Verifica di attuazione ex Art. 185 cc. 6 e 7 del Dlgs 163/2006 – Fase 1
Ente vigilante	Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - CTVA
Enti coinvolti	

- È verificata l'ottemperanza del progetto Definitivo "Linea AV/AC Milano – Venezia, tratta AV/AC Verona – Padova, progetto definitivo 2° lotto funzionale Attraversamento di Vicenza" alle prescrizioni e raccomandazioni contenute nella Delibera CIPE n. 64/2020 del 26/11/20 di approvazione del Progetto Preliminare, per quanto di competenza del MiTE, come da tabella soprariportata.

Si conferma la necessità di ottemperare alle condizioni ad oggi non ottemperate secondo la relativa tempistica, incluse quelle applicabili a fasi successive,

ai sensi del D.P.R. n.120/2017

- che il PUT ai sensi del DPR 120/2017 del progetto “Linea AV/AC Milano – Venezia, tratta AV/AC Verona – Padova, progetto definitivo 2° lotto funzionale Attraversamento di Vicenza” contiene gli elementi essenziali per il passaggio alla successiva fase progettuale di progetto esecutivo in cui tutti gli elementi di cui al DPR 120/2017 dovranno essere censiti e verificati mediante contestuale aggiornamento del PUT e dovrà essere presentato secondo i tempi di legge prima dell’avvio dei lavori, indicando anche il nome dell’Esecutore del PUT, secondo quanto richiesto con la condizione ambientale n.3.

Condizione ambientale	3.
Macrofase	ANTE-OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	PUT
Oggetto della prescrizione	Prima dell’inizio dei lavori, il Proponente dovrà presentare l’aggiornamento del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo (PUT) in forma definitiva.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell’avvio dei lavori
Ente vigilante	Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica - CTVA
Enti coinvolti	ARPA Veneto

Condizione ambientale	4.
Macrofase	ANTE-OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale
Oggetto della prescrizione	A seguito dell’aggiornamento del PUT come da condizione ambientale 3., il Proponente aggiorni il PMA, in linea con il grado di dettaglio della successiva fase di Progetto Esecutivo da eseguirsi in fase di Corso d’Opera (CO) sulle matrici ambientali interessate dall’attuazione del Piano di Utilizzo aggiornato
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell’approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica - CTVA
Enti coinvolti	ARPA Veneto

Avv. Paola Brambilla-Coordinatrice Sottocommissione VIA