

COMMITTENTE:



ALTA SORVEGLIANZA:



GENERAL CONTRACTOR:



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

PROGETTO ESECUTIVO

**LINEA AV/AC VERONA - PADOVA
SUB TRATTA VERONA – VICENZA**

LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

MB – MONITORAGGIO AMBIENTALE

COMPONENTI AMBIENTALI: VEGETAZIONE E FLORA, FAUNA, ECOSISTEMI E PAESAGGIO

RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE

GENERAL CONTRACTOR		ITALFERR S.p.A.	SCALA:
<p>ATI bonifica Progettista integratore</p> <p>Franco Persio Bocchetto Dottore in Ingegneria Civile iscritto all'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma al n° 8864 - Sez. A settore Civile ed Ambientale</p>	Consorzio IRICAV DUE Il Direttore Ing. Paolo Carmona Data 25/09/2023		-

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

IN2L 20 E I2 RH MB000A B01 A

	VISTO CONSORZIO IRICAVDUE	
	Firma	Data
		25/09/2023

Progettazione

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato
A	Prima emissione	C.Piazzi	25/09/2023	R.Rossetto	25/09/2023	C.Caminiti	25/09/2023	Ing. F.Momoni 25/09/2023

File: IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02	CUP.: J41E91000000009	n. Elab.:
	CIG: 991961446E	

INDICE

1	PREMESSA	4
2	DESCRIZIONE DEL CONTESTO PAESAGGISTICO	7
2.1	CARATTERI FISICO NATURALISTICI	7
2.2	CARATTERI PERCETTIVI	7
2.3	CONTESTO PAESAGGISTICO	8
2.4	CARATTERI FIGURATIVI E FORMALI ALLA SCALA DEL CONTESTO	8
2.5	CARATTERI DEL SISTEMA PERCETTIVO ALLA SCALA DEL CONTESTO	9
3	COMPONENTE PAESAGGIO	11
3.1	OBIETTIVI E FINALITA'	11
3.2	RIFERIMENTI NORMATIVI	12
3.3	IDENTIFICAZIONE DEI PUNTI DI MONITORAGGIO	12
3.3.1	INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO: NODI	14
3.3.1.1	NODO 1	15
3.3.1.2	NODO 2	16
3.3.1.3	NODO 3	17
3.3.1.4	NODO 4	18
3.3.1.5	NODO 5	19
3.3.1.6	TPL FERMATA 10 - VIALE MARGHERITA	20
3.3.1.7	TPL FERMATA 11 - PONTE DEGLI ANGELI	20
3.3.1.8	NODO 6	21
3.3.1.9	NODO 7	21
3.3.1.10	NODO 8	21
3.3.1.11	NODO 9	22
3.4	METODOLOGIA DI MONITORAGGIO	22
3.4.1	VERIFICA DI FATTIBILITA' IN CAMPO	23
3.4.2	ATTIVITA' DI CAMPO	23
3.5	ARTICOLAZIONE TEMPORALE DEL MONITORAGGIO	24
3.5.1	PROGRAMMA DI MONITORAGGIO	25
3.5.2	FREQUENZA DEL MONITORAGGIO	28
3.6	ATTIVITA' DI MONITORAGGIO	28
3.7	DOCUMENTAZIONE E SISTEMA INFORMATIVO	30
4	COMPONENTE AMBIENTE SOCIALE	31

4.1	OBIETTIVI E FINALITA'	31
4.2	RIFERIMENTI NORMATIVI	31
4.3	CRITERI DI INDIVIDUAZIONE DELLE AREE DA MONITORARE	31
4.4	METODOLOGIA DI MONITORAGGIO	31
4.4.1	TIPOLOGIA DI MISURAZIONI	32
4.5	ARTICOLAZIONE TEMPORALE DEL MONITORAGGIO	32
4.6	INDICATORI E PARAMETRI UTILIZZATI	32
4.7	DOCUMENTAZIONE E SISTEMA INFORMATIVO	33
Allegato 1	34

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02	Pag 4 di 34

1 PREMESSA

La presente relazione, riferita al 2° Lotto Funzionale “Attraversamento di Vicenza”, costituisce la sezione del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) dedicata alla componente “Paesaggio, Stato Fisico dei Luoghi ed Ambiente Sociale”, sviluppata al fine di valutare e gestire le prevedibili modificazioni delle caratteristiche pedologiche, geomorfologiche e del sottosuolo dovute alle operazioni di impianto dei cantieri e alle conseguenti lavorazioni in corso d’opera.

Il PMA rappresenta, per tutte le opere soggette a VIA, incluse quelle strategiche ai sensi della L. 443/2010, lo strumento che consente di verificare la reale evoluzione dello stato ambientale nelle fasi di attuazione dell’opera e che consente ai soggetti responsabili quali proponente, autorità, competenti, etc., di individuare i segnali per attivare preventivamente e tempestivamente eventuali azioni correttive (art. 28 del D.Lgs. 152/2006).

Per le componenti oggetto di studio, il monitoraggio verrà eseguito prima, durante e dopo la realizzazione dell’opera al fine di:

- Misurare gli stati di ante operam (AO), corso d’opera (CO) e post operam (PO) in modo da documentare l’evolversi delle caratteristiche ambientali;
- Controllare le previsioni di impatto per le fasi di costruzione ed esercizio;
- Fornire agli Enti preposti al controllo gli elementi di verifica della corretta esecuzione delle procedure di monitoraggio;
- Verificare il rispetto delle normative di settore;
- Consentire, in modo più specificatamente connesso alle procedure di valutazione dell’impatto ambientale, la misura degli impatti dell’opera sull’ambiente nelle diverse fasi;
- Comunicare gli esiti delle attività di cui ai punti precedenti (alle autorità preposte ad eventuali controlli, al pubblico etc.).

Il monitoraggio, nelle diverse fasi, deve essere programmato con lo scopo di tutelare il territorio e la popolazione residente dalle possibili modificazioni che la costruzione dell’opera ed il successivo esercizio possono comportare. Si assumeranno come riferimento (o “stato zero”) i valori registrati nella fase AO (stato attuale), procedendo poi con rilievi nel corso delle fasi di costruzione (a cadenza regolare oppure in relazione alla tipologia di lavorazioni previste), e infine si valuterà lo stato di PO per definire la situazione ambientale a lavori conclusi e con l’opera in effettivo esercizio.

Il PMA è stato pertanto strutturato in maniera sufficientemente flessibile per poter essere eventualmente rimodulato nel corso dei sopralluoghi preliminari previsti ed in seguito alle istruttorie tecniche dei vari soggetti coinvolti (ARPAV, Commissione CT VIA VIA-VAS, CIPE etc.) e/o nelle fasi progettuali e operative successive alla procedura di VIA: in tali fasi potrà infatti emergere la necessità di modificare il PMA, sia a seguito di specifiche richieste avanzate dalle diverse autorità ambientali competenti che a seguito di situazioni oggettive che possono condizionare la fattibilità tecnica delle attività programmate.

Il presente documento è stato redatto in recepimento del quadro prescrittivo stabilito dall’approvazione del Progetto Preliminare da parte del CIPE con Delibera n. 64 del 26/11/2020.

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02	Pag 5 di 34

In particolare, è stata recepita la Prescrizione n. 25, riportata testualmente di seguito:

25) Redigere il PMA prevedendo una rete di rilevamento, per tutte le componenti ambientali, da attuarsi nelle fasi ante operam, in itinere e post operam, scegliendo i ricettori, le modalità di rilevamento e di restituzione dati, nonché la durata e la frequenza delle attività di rilevamento, in accordo e sotto la supervisione di ARPA Veneto, redigendo un unico documento, al fine di verificare l'efficacia delle misure di mitigazione previste. (A.035 - parere commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 2964 del 1° marzo 2019; G.032 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034). In merito alla componente atmosfera, integrare la «relazione generale» di progetto con i riferimenti al Piano regionale di tutela e risanamento dell'atmosfera, di seguito PRTRA, approvato con deliberazione del Consiglio regionale n. 90 del 18 aprile 2016 e all'accordo di Bacino Padano, sottoscritto dalle Regioni Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna e del Veneto per il contenimento dell'inquinamento atmosferico (G.029 e G.030 - Comune di Vicenza - delibera n. 51 del 14 dicembre 2017 P.G. n. 172034).

La relazione sviluppa il PMA per la componente Paesaggio, Stato Fisico dei Luoghi ed Ambiente Sociale per la tratta relativa alla prima fase funzionale della linea AV/AC Verona - Padova compresa tra Bivio Vicenza e il centro di Vicenza e comprende anche il monitoraggio degli effetti sui beni culturali per i quali è stata prevista un'interferenza in sede di SIA con la nuova infrastruttura ferroviaria in progetto.

Il principale riferimento normativo per la componente in oggetto è rappresentato dal D.Lgs. 42/2004, che raccoglie in sé la legislazione inerente la gestione, la tutela e la conservazione del patrimonio culturale, così come previsto dal Decreto stesso quale insieme di beni culturali e paesaggio.

La componente Paesaggio è sostanzialmente valutata in base alla percezione del contesto paesaggistico e dello stato dei luoghi della popolazione ricadente all'interno del territorio di riferimento, si comprende come la complessità del tema e l'elevato livello di difficoltà nella "misurazione" di detta percezione, costituisca, nel suo complesso, la totale trasversalità di questa componente rispetto alle altre.

La percezione del paesaggio, consolidata nel tempo e assimilata dalle comunità locali, deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani (quali lo stato morfologico dei luoghi, lo stato fisico degli insediamenti antropici, la struttura del paesaggio agricolo e produttivo, ecc.) e dalle loro interrelazioni, che consacrano il paesaggio di riferimento come bene comune e fondamento dell'identità culturale delle popolazioni locali rappresentando, nel suo complesso, la componente essenziale della qualità della vita e l'espressione della ricchezza e della diversità del patrimonio culturale, ecologico sociale ed economico di un territorio specifico.

Il paesaggio è, infatti, definito, dalla Convenzione Europea del Paesaggio (Firenze, 2000), come una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni; la stessa Convenzione si impegna a "consacrarlo giuridicamente come bene comune, fondamento dell'identità culturale e locale delle popolazioni, componente essenziale della qualità della vita e espressione della ricchezza e della diversità del patrimonio culturale, ecologico sociale ed economico".

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02	Pag 6 di 34

Ne consegue che il valore del paesaggio, riferito al contesto umano da esso coinvolto, costituisce la vera identità del luogo, rappresentando l'unico risultato possibile della combinazione tra gli aspetti ambientali di un determinato territorio e la tradizione storico-culturale derivante dalle trasformazioni apportate dall'uomo nel tempo.

In particolare, l'area coinvolta dalla realizzazione della nuova linea ferroviaria s'inserisce all'interno di una fascia di territorio pedemontano, talora pianeggiante, talora collinare, facente parte del cosiddetto ambito paesaggistico dell'Alta Pianura Vicentina n.23, come identificato dal PTRC della Regione Veneto.

Oggetto del PMA della componente Paesaggio sono anche le aree di cantiere, propedeutiche alla realizzazione della nuova infrastruttura e la rete viaria posta a servizio delle attività produttive presenti nella fascia di territorio coinvolto dalla tratta in argomento.

L'articolazione temporale del monitoraggio ambientale della componente paesaggio si sviluppa nelle tre seguenti "macrofasi": ante operam (AO), corso d'opera (CO), post operam (PO).

Il monitoraggio della componente Paesaggio prevede l'individuazione di punti di vista, aree e siti su cui focalizzare le successive valutazioni di dinamica evolutiva degli indicatori di paesaggio in relazione all'opera.

L'obiettivo generale attribuito al Monitoraggio Ambientale del paesaggio risulta, pertanto, quello di valutare eventuali scostamenti dalle previsioni di SIA e verificare, sia in CO che in PO l'efficacia degli interventi mitigativi posti in essere. Così come proposto nelle Linee Guida per il Progetto di Monitoraggio Ambientale, il Monitoraggio si effettuerà tenendo conto dei seguenti effetti che l'opera potrà avere sulla componente in oggetto:

- intensità di utilizzo del paesaggio;
- articolazione e funzionalità ecologica;
- aspetti fisionomici, storici, socio-culturali e strutturali.

Pertanto, la componente paesaggio sarà monitorata in funzione della prevenzione della creazione di segni detrattori (anche temporanei) in conseguenza dei lavori e dunque al rischio di perdita di identità paesaggistica; il controllo verterà su tutti quei fattori che potranno incidere negativamente sulle dinamiche evolutive del paesaggio da uno stretto punto di vista estetico-percettivo, in quanto l'approccio riconducibile ai dettami dell'ecologia del paesaggio sarà ampiamente monitorato nelle componenti Vegetazione e Flora, Fauna ed Ecosistemi.

Il monitoraggio della componente Paesaggio tiene conto dei risultati e degli esiti della Relazione Paesaggistica (cod. IN1K20DI2RHIM0002001B) e del progetto degli Interventi Ambientali, Relazione descrittiva generale – Opere a verde (cod. IN1K20DI2RHIA000X002B).

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02	Pag 7 di 34

2 DESCRIZIONE DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

Dal punto di vista geografico il territorio regionale può essere suddiviso in grandi sistemi ambientali figurativamente sintetizzabili dalla seguente immagine: tre grandi fasce con orientamento nord/est-sud/ovest corrispondenti alle pianure generate e modellate dai fiumi Piave, Brenta, Adige; chiuse a nord dalle linee trasversali dei rilievi pedemontani e alpini e a sud dal sistema costiero. All'interno di questa figura emergono al centro i rilievi collinari isolati dei colli Euganei e Berici e alle estremità i due vuoti del lago di Garda e della laguna di Venezia. L'area di indagine relativa all'intervento in oggetto è relativa ad una "strozzatura" dello spazio pianeggiante delimitata a sud dai rilievi pedemontani e a sud dal sistema collinare dei Berici.

2.1 CARATTERI FISICO NATURALISTICI

Il corridoio territoriale al cui interno è localizzata l'infrastruttura occupa la parte del Veneto centrale e ha come polo principale la città di Vicenza. Tale area viene delimitata da due barriere fisico/naturali: i monti Lessini a nord e i Colli Berici a sud-est. Numerosi sono i corsi d'acqua che scendono dai rilievi prealpini e attraversano tale territorio. Il paesaggio è stato costruito e trasformato nel corso del tempo, fortemente condizionato nello sviluppo delle importanti infrastrutture presenti nel territorio: l'autostrada A4, la SR11 e la ferrovia. Tutte queste infrastrutture scorrono quasi parallelamente, collegando i due poli di Verona e Vicenza. Queste grandi vie di comunicazione costituiscono un "muro" fisico che divide il territorio in due parti: la parte nord e la parte sud e su di esse insiste l'aggregazione di aree produttive, industriali, logistiche e in parte residenziali che senza soluzione di continuità accompagna il tracciato ferroviario nell'ambito segnato. In tale contesto la presenza di elementi della matrice naturalistica è molto ridotta, mentre sono ben presenti componenti antropiche sia di carattere storico che contemporaneo, con diversi gradi di valore.

2.2 CARATTERI PERCETTIVI

Il sistema percettivo è scenograficamente caratterizzato dai sistemi naturalistici presenti (i monti Lessini, i colli Berici) e dal grande corridoio infrastrutturale centrale formato dall'autostrada A4, dalla SR11 e dalla ferrovia.

Proprio in questo spazio racchiuso, lungo l'asse delle infrastrutture viarie, si collocano le principali conurbazioni e le numerose zone industriali.

Tale corridoio territoriale è percettivamente caratterizzato da un bacino visivo unico e fisicamente ben definito, compreso tra i versanti dei Lessini a nord ed il profilo dei Berici a sud.

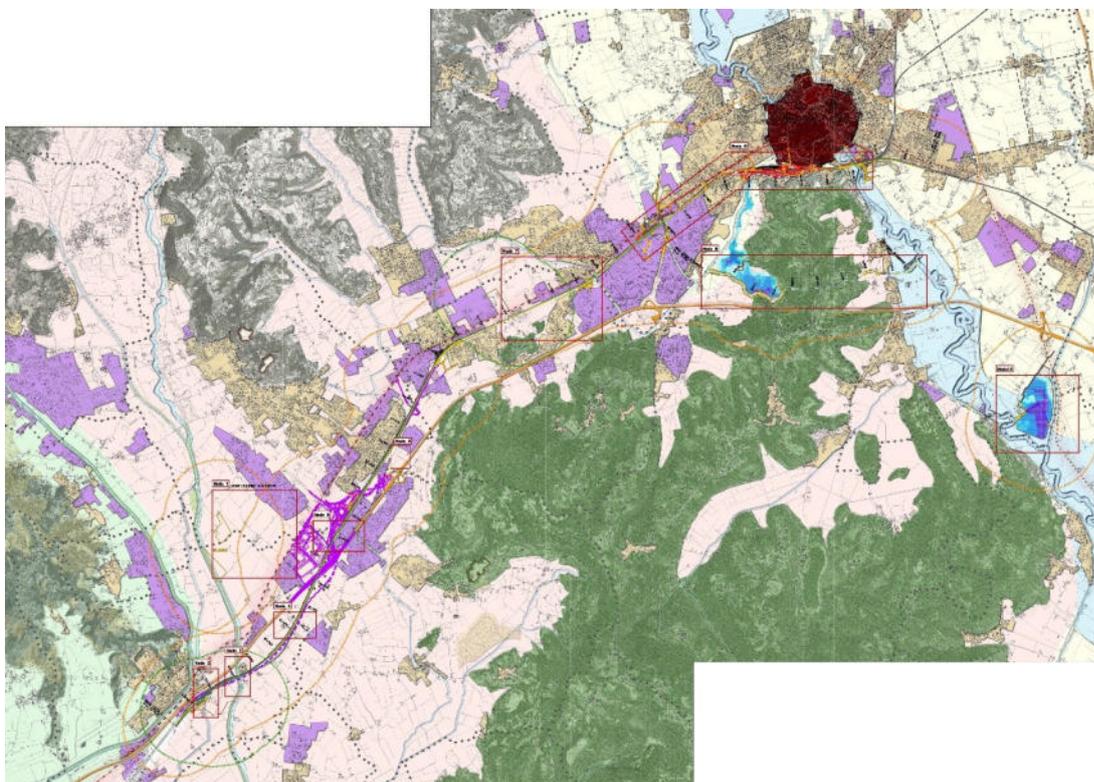
Il sistema percettivo è racchiuso dai rilievi dei Lessini a nord-ovest e i Berici a sud-est, nel tratto in entrata a Vicenza, sebbene tale percezione sia limitata dal contesto più prossimo all'osservatore caratterizzato da edificazione produttiva. In particolare, l'attraversamento urbano di Vicenza dopo aver percorso un tratto molto antropizzato, in stazione centrale il sistema percettivo confronta il centro storico di Vicenza con Monte Berico, tra i quali il fascio di binari si allarga accentuandone la separazione. Subito dopo Vicenza l'immagine di paesaggio prevalente è quella metropolitana formata dai centri periurbani e zone industriali, successivamente il paesaggio diventa diffuso e dispersivo. I rilievi sono la quinta scenografica del paesaggio di pianura, prevalentemente agricolo e coltivato a

vigneto; la vista è costellata dalla presenza di ville venete, tipiche dell'area vicentina, veri e propri capisaldi figurativi ed identitari del sistema paesaggistico.

2.3 CONTESTO PAESAGGISTICO

Il contesto si sviluppa in arrivo a Vicenza provenendo da Verona, muovendosi all'interno del corridoio della SS11. L'immagine di paesaggio prevalente ha carattere urbano e antropizzato, oscillando tra il contesto storico e le zone produttive contemporanee. È comunque presente dal punto di vista percettivo il rilievo collinare

Va rilevato comunque come il densificarsi del sistema insediativo avvicinandosi a Vicenza comporti una sempre maggiore frammentazione dello spazio visivo ed una continua intrusione di manufatti e volumi di carattere produttivo.

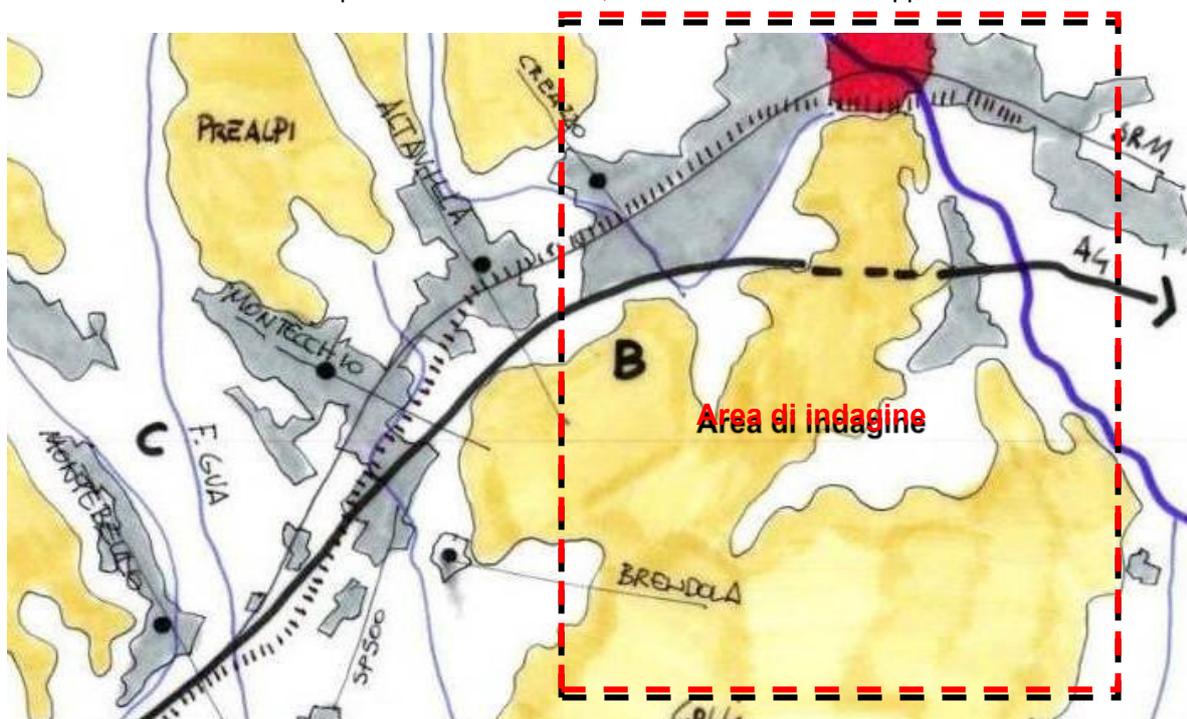


2.4 CARATTERI FIGURATIVI E FORMALI ALLA SCALA DEL CONTESTO

Dal punto di vista figurativo, il territorio all'interno del contesto si presenta come un'ampia valle; ai lati rilievi verdi dalle forme morbide ed arrotondate, separati da uno spazio pianeggiante chiuso a est dal sistema urbano di Vicenza e limitato ad Ovest dalla presenza della conurbazione di Creazzo. Un "nastro" di pianura dai bordi e margini irregolari, margini che su entrambi i lati si dilatano in un mosaico agricolo che segna il piede dei rilievi. La fascia pianeggiante è segnata per tutta la sua lunghezza dal corridoio infrastrutturale SR11/autostrada A4/ferrovia, su cui si condensa il sistema edilizio senza soluzione di continuità: Una robusta struttura centrale da Vicenza a Altavilla ove si alternano con poche discontinuità aree insediative e zone industriali. A nord lungo la linea dei Lessini il sistema dei centri abitati sorti in corrispondenza delle ultime propaggini dei monti verso la pianura. Centri sviluppati linearmente verso la

SR11 le cui espansioni insediative e produttive si sono ormai saldate con il corridoio centrale. Si possono distinguere, all'interno del contesto antropizzato, due micropaesaggi distinti: quello appartenente alle zone produttivo / industriali e alla cinta urbana esterna, e quello afferente al centro storico di Vicenza anche nelle sue relazioni paesaggistiche con Monte Berico.

Mentre il primo riguarda un processo di antropizzazione che ha portato quasi alla saturazione degli spazi attorno alla ferrovia, ma con sostanziale indifferenza verso la stessa (gli edifici mostrano il retro alla linea ferroviaria), il secondo riguarda un diverso rapporto con la città in quanto innanzitutto il centro era presente precedentemente la ferrovia che pertanto ad esso si è dovuta in qualche modo adattare, intrattenendo così un rapporto visuale totalmente diverso.



Schema dei caratteri fisici e individuazione dell'area di indagine

Partendo da Vicenza e muovendo verso ovest, la sezione b) è per buona parte occupata dal primo e più robusto tratto del corridoio metropolitano. Un carattere di prevalenza figurativa del sistema urbano centrale che continua per tutta la seconda sezione fino a Montebelluna. Sono le principali infrastrutture che allontanandosi od avvicinandosi tra di loro, condizionano e disegnano l'urbanizzazione. Da Torri di Quartesolo (ad est di Vicenza) verso Altavilla, autostrada, Sr11 e ferrovia si allontanano, si distanziano, isolano una fascia pianeggiante ormai quasi interamente colonizzata dal sistema urbano, un margine molto forte che di fatto separa Lessini e Berici.

2.5 CARATTERI DEL SISTEMA PERCETTIVO ALLA SCALA DEL CONTESTO

Il sistema della percezione è pesantemente condizionato, tra Vicenza ed Altavilla: la vista è delimitata su ambo i lati dall'edificazione continua, mentre i rilievi orografici che costituiscono il margine visivo naturale sono poco percepibili se non in episodi puntuali. Tale frammentazione visiva viene risolta in prossimità della stazione di via Roma per la

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02	. Pag 10 di 34

dilatazione del fascio di binari che consente rapporti visuali di maggior respiro. Ad Ovest di Vicenza, ai piedi dei colli Berici si apre un bacino visivo di carattere agricolo corrispondente al contesto figurativo compreso tra la chiusura del sistema urbano di Vicenza a Nord, definita dalla linea ferroviaria, l'area commerciale Palladio ad ovest, i colli Berici ad est. Le linee preferenziali di percezione del Paesaggio sono sempre la Sr11 e l'autostrada A4 (itinerari principali) sui quali s'innesta il sistema degli itinerari secondari: verso i Berici a sud, e verso i Lessini a Nord.

I bacini visivi di pertinenza dei principali itinerari a percorrenza veloce (autostrada e Sr11) hanno una dimensione e caratteri variabili. Tra Vicenza e Altavilla, l'urbanizzazione della fascia centrale ed i rilievi delimitano distretti di modeste dimensioni, quasi inesistenti, ad eccezione dell'area a ridosso dei Berici, unico respiro visivo nonché modesta ma paesaggisticamente rilevante fascia di pertinenza figurativa dei colli.

Dal punto di vista tematico l'immagine prevalente è quella della conurbazione metropolitana, con forti richiami sullo sfondo ai paesaggi delle grandi emergenze naturalistiche. In tale conurbazione si susseguono momenti diversi ma caratterizzanti del sistema vicentino: la città storica, il suo rapporto con Monte Berico, con il sistema puntuale delle ville alle pendici, le zone periurbane e di espansione produttiva.

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02	Pag 11 di 34

3 COMPONENTE PAESAGGIO

3.1 OBIETTIVI E FINALITA'

Il monitoraggio della componente Paesaggio e dei beni culturali (beni tutelati ai sensi del D.Lgs. 42/2004) ha lo scopo di esaminare le eventuali variazioni indotte sul paesaggio dalla realizzazione dell'opera e di valutare se tali variazioni sono imputabili alla costruzione della medesima o al suo futuro esercizio, con specifico riferimento alla prevenzione delle alterazioni paesistiche inducibili dal progetto e alla rappresentazione delle evoluzioni territoriali nel contesto di inserimento dell'opera, sulla base di indicatori per la segnalazione di eventuali situazioni di degrado e/o compromissione indotte indirettamente dalla presenza dell'infrastruttura.

Pertanto, l'obiettivo del monitoraggio della componente Paesaggio è, da un lato, quello di valutare la coerenza fra le previsioni di progetto e quanto realizzato e, dall'altro, misurare le variazioni del paesaggio attraverso la costruzione e l'utilizzo di opportuni indicatori percettivi ed ecologici specifici.

In sintesi, il MA della componente Paesaggio ha come obiettivi:

- l'analisi degli effetti della linea ferroviaria in progetto sul futuro utilizzo del territorio implicato dall'opera stessa;
- l'eventuale modificazione della sua funzionalità;
- l'eventuale modificazione degli aspetti storico-culturali eventualmente coinvolti;
- la modificazione dello stato fisico dei luoghi e della percezione collettiva del paesaggio attraversato dalla nuova infrastruttura;
- la modificazione della viabilità.

L'analisi di questi elementi ha lo scopo di mantenere e tutelare, quanto più possibile, l'identità paesaggistica dell'area coinvolta. Il controllo delle alterazioni e delle modifiche, che verranno apportate alla componente Paesaggio dalla realizzazione e dall'attuazione dell'opera, consente, inoltre, di verificare:

- L'efficacia degli interventi di mitigazione ambientale adottati durante le fasi di costruzione e di esercizio, in modo da prevedere, se necessario, l'adozione di ulteriori accorgimenti a tutela dei ricettori sensibili presenti nell'area interessata.

L'analisi e la lettura del territorio e del paesaggio oggetto d'intervento ha permesso di individuare i seguenti aspetti ed elementi significativi del paesaggio che saranno oggetto del monitoraggio della componente:

- le aree di particolare interesse percettivo (aperture visuali, quinte paesaggistiche, vedute) interessate dall'inserimento paesaggistico dell'opera;
- l'individuazione degli elementi qualificabili come detrattori di valore del paesaggio indagato;
- la definizione delle aree o degli ambiti territoriali maggiormente vulnerabili;
- l'individuazione delle zone sensibili (aree di pregio ambientale o naturalistico, aree soggette a regimi di salvaguardia, aree di interesse archeologico, aree di particolare interesse pubblico, immobili tutelati e di pregio, ecc.).

Il monitoraggio degli effetti sulla componente Paesaggio determinati dalla realizzazione e dalla fase di esercizio della nuova infrastruttura ferroviaria è finalizzato:

- alla verifica e alla valutazione dell'integrazione delle opere nel paesaggio, attraverso il confronto ante operam e

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02	Pag 12 di 34

post operam della struttura e percezione dei luoghi paesaggisticamente sensibili, tramite l'ausilio di rilievi fotografici;

- alla valutazione dell'efficacia delle opere di mitigazione ambientale e paesaggistica (opere a verde), per la fase di esercizio;
- alla segnalazione di impatti residui o non previsti.

3.2 RIFERIMENTI NORMATIVI

Le azioni di monitoraggio dovranno essere condotte nel rispetto dei seguenti riferimenti metodologici generali:

- Convenzione Europea del Paesaggio, sottoscritta dagli Stati membri del Consiglio d'Europa a Firenze il 20.10.2000;
- Modello DPSIR "Determinanti-Pressione-Stato-Impatto-Risposta" proposto dall'Agenzia Europea dell'Ambiente (EEA);
- Direttiva 85/37/CEE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati tenendo conto, ai fini della valutazione, anche degli effetti diretti e indiretti di un progetto sul paesaggio (art. 3);
- Direttiva 92/43/CEE del 21.05.1992 modificata – che tratta circa la conservazione degli elementi del paesaggio;
- Direttiva 2011/92/UE sulla Valutazione d'Impatto Ambientale;
- D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. "Norme in materia ambientale";
- D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. - Allegato XXI (Sezione II);
- D.Lgs. 22.01.2004, n. 42 e s.m.i.: Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 06.07.2002, n. 137;
- Legge 09.01.2006, n. 14: Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea sul paesaggio, fatta a Firenze il 20 ottobre 2000;
- Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a Valutazione di Impatto Ambientale (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.; D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) Indirizzi metodologici generali;
- Norma UNI11109 "Impatto Ambientale - Linee guida per lo studio dell'impatto sul paesaggio nella redazione degli studi d'impatto ambientale, formulata dall'Ente Nazionale Italiano di Unificazione e pubblicata nell'aprile 2004;
- Linee guida dell'Ambiente e Paesaggio nei settori infrastrutturali" promosso da ISPRA e CATAP (Coordinamento delle Associazioni Tecnico – Scientifiche per l'Ambiente e il Paesaggio) – 65.5/2010.

3.3 IDENTIFICAZIONE DEI PUNTI DI MONITORAGGIO

I punti di monitoraggio corrispondono ad aree rappresentative e sensibili del paesaggio attraversato e delle aree connesse alla realizzazione di opere di mitigazione e compensazione ambientale - paesaggistica, con particolare riferimento alle aree identificate come critiche:

- aree di cantiere;
- tratti in viadotto di nuova realizzazione;
- tratti in rilevato;

IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02

- svicoli, le deviazioni stradali e i cavalca-ferrovia;
- zone prossime ai corsi d'acqua;
- zone boschive;
- aree e immobili tutelati;
- aree oggetto di specifici interventi di inserimento paesaggistico.

Di seguito s'individuano le stazioni di monitoraggio individuate per il MA della componente Paesaggio (in allegato alla presente relazione specialistica le Schede dei punti di monitoraggio).

Le stazioni ove si predispone il monitoraggio della componente sono identificate da un codice composto dalla sigla "PAE" seguita da una sigla a due lettere indicante il Comune di ubicazione della stazione e, infine, da un numero a tre cifre progressivo.

N.	Nodo / fermata TPL	Localizzazione	Note	Fasi
PAE-RF-AV-001	1	Fiume Retrone	Interferenza dell'area di cantiere con l'ambito agricolo ripariale. Il progetto prevede il ripristino dell'area agricola, con il rinforzo delle componenti paesaggistiche ed ambientali relative al corso d'acqua.	AO, CO, PO
PAE-RF-VI-001	2	Villa Bonin	Interferenza visiva relativa alle barriere antirumore. Le opere a verde, anche con funzione di mitigazione visiva delle barriere, intendono rinforzare la quinta scenica costituita dal filare di pioppi cipressini.	AO, CO, PO*
PAE-RF-VI-002	3	Roggia Dioma	interferenza con l'ambito ripariale, già compromesso. Le mitigazioni intendono rinforzare la componente ripariale riconnettendo figurativamente la porzione a sud della SS11 con l'ambito ripariale naturale a nord della stessa.	AO, CO, PO
PAE-RF-VI-003	3	Roggia Dioma	interferenza con l'ambito ripariale, già compromesso. Le mitigazioni intendono rinforzare la componente ripariale riconnettendo figurativamente la porzione a sud della SS11 con l'ambito ripariale naturale a nord della stessa. Contribuiscono inoltre al mascheramento del cavalcavia	AO, CO, PO*
PAE-RF-VI-004	4	Fiume Retrone	Interferenza dell'area di cantiere con l'ambito ripariale.	AO, CO, PO
PAE-RF-VI-005	5	Prossimità zona Buffer Unesco	Interferenza visiva delle opere con l'area BUFFER UNESCO – intervistibilità	AO, CO, PO
PAE-RF-VI-006	5	Prossimità zona Buffer Unesco e art.136 Colli Berici	Possibile impatto visivo dal piazzale di Monte Berico	AO, CO, PO*
PAE-RF-VI-007	5	Campo Marzio	Interferenza con l'ambito vincolato per il ridisegno della viabilità	AO, CO, PO
PAE-RF-VI-008	TPL10	Santa Margherita	Interferenza della fermata e della corsia TPL con areale vincolato art. 136	AO, CO, PO
PAE-RF-VI-009	TPL11	Ponte degli Angeli	Possibile interferenza visiva con Palazzo del Territorio	AO, CO, PO*
PAE-RF-VI-010	7	Ca' Impenta	Possibile interferenza visiva con villa vincolata	AO, CO, PO
PAE RF VI 011	6	FA06	Interferenza con ambito fluviale Bacchiglione	AO, CO, PO
PAE RF TQ 001	9	FA07	Interferenza con ambito fluviale Tesinella e Tergola	AO, CO, PO
PAE RF SO 001	8	Cassa di Espansione	Interferenza con ambito fluviale Rio Onte	AO, CO, PO

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02	Pag 14 di 34

Tabella punti di monitoraggio (PO* per queste stazioni il Post Opera verrà monitorato per ulteriori 2 anni, con frequenza 1/anno)

3.3.1 INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO: NODI

Il progetto di inserimento paesaggistico si configura come un sistema integrato di azioni per ricucire e migliorare parti del paesaggio attraversato e come occasione per riconfigurare “nuovi paesaggi”, determinati dalla costruzione dell’infrastruttura, capaci di relazionarsi con il contesto in cui si inseriscono, sia dal punto di vista ecologico che paesaggistico.

Gli interventi, distribuiti lungo il tracciato ferroviario, che mirano alla mitigazione visiva delle opere di maggiore impatto, tenderanno a diminuire il livello di frammentazione del paesaggio, determinato dall’intrusione dell’opera infrastrutturale. In questo senso, gli interventi di mitigazione hanno il ruolo di “modulare” gli impatti sul contesto attraversato, intensificando la presenza della vegetazione e indebolendo l’impatto paesaggistico, visuale e ambientale dell’opera.

Di seguito si riportano, rispetto agli interventi previsti e descritti nel progetto delle opere a verde, le aree ritenute “critiche” in cui l’interferenza paesaggistica determina l’individuazione di un “nodo”, che sono oggetto di MA.

3.3.1.1 NODO 1



FIUME RETRONE (IN1K20D12P7IA00AX003B - PLANIMETRIA MITIGAZIONI OPERE A VERDE)

Il nodo si genera per l'interferenza delle opere in previsione per la linea AV/AC con l'ambito vincolato ai sensi dell'art 142 lett. C) del D.Lgs. 42/2004, in ragione della presenza del fiume Retrone. L'area attualmente è definita dalla presenza della direttrice principale dell'area produttiva, via della Scienza, dal momento in cui si stacca dal tracciato ferroviario, dal tracciato ferroviario stesso, e dal corso d'acqua. Tra questi tre elementi permane una porzione a verde che costituisce l'unica eccezione all'interno del vasto contesto antropizzato dell'area produttiva a sud della line ferroviaria, posizionata ad un livello leggermente inferiore (circa 2m) rispetto alla quota della direttrice stradale.

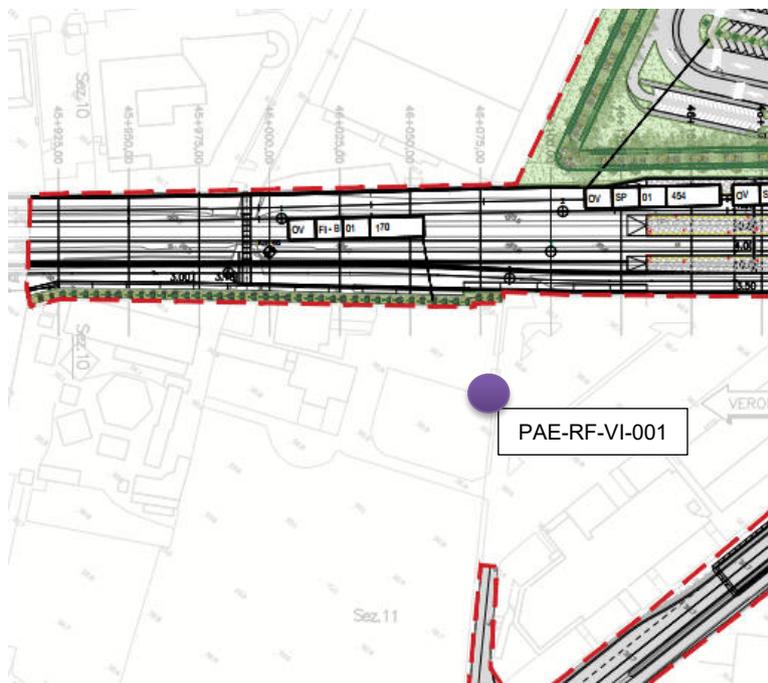
L'ambito sarà interessato dalla presenza del cantiere CO.05.

L'area sarà interessata dal ripristino della fascia arboreo-arbustiva di interesse ripariale sulla sponda sinistra. L'area che si trova oltre la sponda destra, interessata dal cantiere, prevede il ripristino di una fascia arboreo-arbustiva parallelamente al tracciato ferroviario e per la restante area sarà restituita ad uso agricolo.

Dal punto di vista paesaggistico il monitoraggio dovrà verificare l'efficacia delle azioni previste, ovvero un rinforzo delle componenti paesaggistico ambientali relative al corso d'acqua.

È previsto un unico punto di monitoraggio PAE-RF-AV-001

3.3.1.2 NODO 2



VILLA BONIN (IN1K20DI2P7IA03B0001A - PLANIMETRIA MITIGAZIONI OPERE A VERDE)

Il nodo si riferisce all'interferenza visiva della nuova linea e delle barriere antirumore con Villa Bonin.

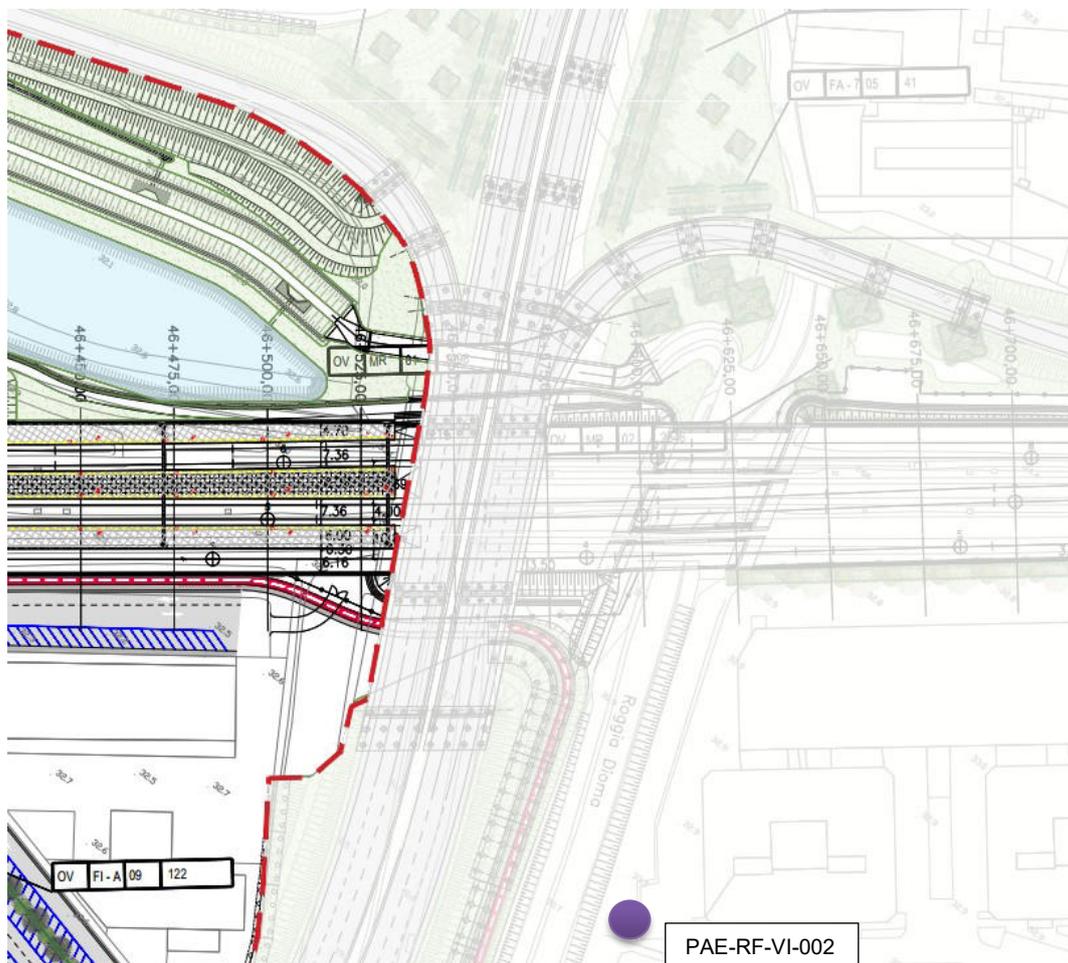
La villa è ormai interclusa all'interno della zona industriale, completamente decontestualizzata per la totale saturazione dello spazio a sud della linea ferroviaria operata da parte degli edifici produttivi senza alcuna relazione con le trame storiche che sono state così obliterate, sopravvivendo in modo semplificato solamente negli elementi funzionali, come ad esempio le rogge che continuano ad attraversare da nord a sud il comparto, adattando però alle sue geometrie le proprie forme.

Con lo scopo di rinforzare le esigue componenti paesaggistiche afferenti al bene, nonché di contribuire al mascheramento degli elementi intrusivi la scena, è stato progettato un filare arboreo, posizionato nelle immediate adiacenze della nuova linea, costituito da pioppo cipressino e carpino, in modo tale da proseguire il filare di *Populus nigra* esistente e costituire una unica quinta che possa fungere da sfondo scenico per l'edificio. Il filare viene integrato con il carpino allo scopo di addensare la massa per la porzione inferiore, onde poter mascherare le barriere antirumore presenti.

Dal punto di vista paesaggistico il monitoraggio dovrà verificare l'efficacia delle azioni previste, ovvero un rinforzo delle componenti paesaggistico residuali quali il filare di pioppi cipressini, ed il mascheramento che le stesse producono verso la linea ferroviaria.

È previsto un unico punto di monitoraggio PAE-RF-VI-001.

3.3.1.3 NODO 3



ROGGIA DIOMA (IN1K20DI2P7IA03B0001A - PLANIMETRIA MITIGAZIONI OPERE A VERDE)

Il nodo si genera per l'interferenza sia della linea che della viabilità con l'areale vincolare ai sensi dell'art. 142 per Roggia Dioma.

Il contesto è caratterizzato dalla compresenza di elementi della matrice naturale e della matrice antropica in un rapporto in cui prevale nettamente la seconda. La confluenza tra roggia Dioma e scolo Piazzon ravviva la percezione del sistema idrografico di regimentazione torrentizia, articolando la matrice formale all'interno dell'area residuale tra lo svincolo del Sole e la ferrovia; a nord, visibile dalla SS11 si conserva una pala di mulino sul muro verso la roggia di un edificio industriale, racconto di un'epoca precedente. Oltre a questi frammenti, il contesto è caratterizzato in modo omogeneo dalle edificazioni contemporanee, produttive a sud della ferrovia e prevalentemente commerciali a nord, a meno di un'area agricola residuale ad Ovest del cavalcavia Scaligeri. È proprio il sistema infrastrutturale che prevale percettivamente nell'ambito, in ragione della propria morfologia, e lo caratterizza con una dominante di tipo infrastrutturale, anche per la continua presenza visiva degli impalcati dei viadotti.

Le opere di mitigazione previste sono pensate per rinforzare la componente vegetazionale ripariale, pur presente ma in forma attenuata, a partire dalla nuova rampa ovest del cavalcavia del Sole, sino all'intersezione tra roggia Dioma e linea ferroviaria. Lungo l'asse stradale, ove la conformazione dei rilevati lo consente, sono state previste opere a verde con lo scopo predetto.

Il monitoraggio dovrà verificare l'efficacia del rinforzo delle componenti paesaggistiche ed ambientali che intendono prolungare l'ambito ripariale lungo l'infrastruttura, anche con funzione di mascheramento delle nuove pile.

Per la presente infrastruttura viaria è prevista una: PAE-RF-VI-002. Non si esclude, per le dimensioni dell'intervento di poter integrare con altri punti di monitoraggio.

3.3.1.4 NODO 4



FIUME RETRONE (IN1K20DI2P7IA00AX010B - PLANIMETRIA MITIGAZIONI OPERE A VERDE)

Lo stretto ambito di intervento si trova ai lati dei binari, a sud degli stessi in corrispondenza di un'area ineditata compresa tra l'ansa del Retrone, la ferrovia e il quartiere Ferrovieri, in funzione della realizzazione del cavalcaferrovia Maganza. La potenziale interferenza dell'opera riguarda, relativamente al fiume Retrone, l'occupazione dell'ambito ripariale; riguarda inoltre l'impatto visivo del manufatto di scavalco con riferimento al vincolo ai sensi dell'art. 136 per Monte Berico per quanto riguarda la porzione a sud della ferrovia. La porzione a nord della ferrovia interessa per un rapporto di visibilità anche la zona BUFFER UNESCO.

Nell'area sono previste la realizzazione di un bosco ripariale costituito da macchie e fasce arboreo-arbustive.

Il monitoraggio dovrà verificare l'effettiva restituzione dell'area all'ambito ripariale, con formazione di un boschetto ripariale a seguito della dismissione del cantiere, verificando l'efficacia delle opere a verde previste rispetto all'effetto

voluti. Dovrà inoltre valutare l'impatto visivo del manufatto di scavalco dal punto di maggiore prossimità rispetto all'interferenza visiva con Monte Berico.

Per quanto sopra è previsto un punto di monitoraggio PAE-RF-VI-003.

Al fine di monitorare il potenziale impatto del cavalcavia ferroviario rispetto alla zona BUFFER UNESCO, è stato individuato un punto interno all'area ferroviaria da cui sarà possibile vedere entrambi i soggetti: la nuova opera e l'ambito dell'ex manicomio S Felice tra cui oggi esiste una separazione visiva che, in ragione degli interventi a verde, sarà effettivamente ripristinata.

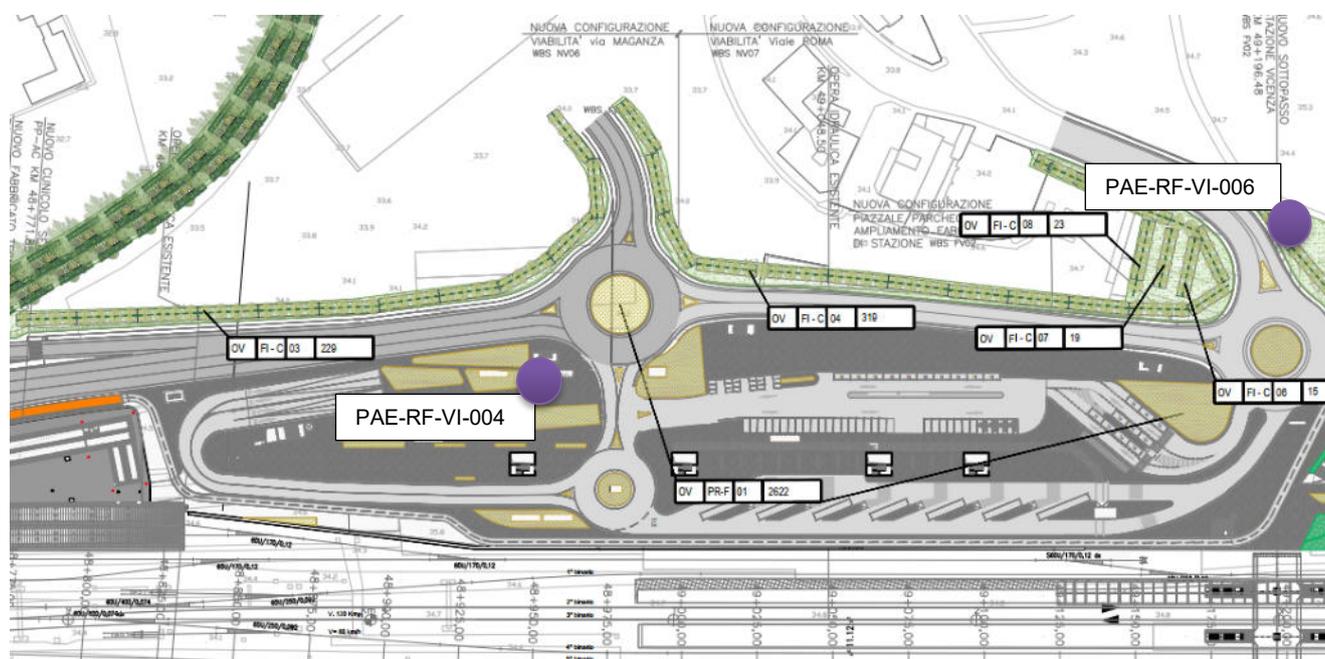
Per quanto sopra è previsto un punto di monitoraggio PAE-RF-VI-004.

Al fine di poter valutare l'impatto visivo alla scala paesaggistica sottesa dal vincolo ex art. 136, unitamente al rapporto visuale con la zona BUFFER dalla distanza, è stato individuato un punto di monitoraggio sul belvedere del sacrario di Monte Berico, in quanto punto panoramico privilegiato.

Il punto di monitoraggio è PAE-RF-VI-005.

Il monitoraggio dovrà verificare l'efficacia dell'integrazione delle opere con gli ambiti di riferimento (ripariale per PAE-RF-VI-003, zona BUFFER UNESCO PAE-RF-VI-004 e PAE-RF-VI-005) e dell'efficacia del mascheramento (PAE-RF-VI-005).

3.3.1.5 NODO 5



STAZIONE VIA ROMA. (IN1K20DI2P7IA00AX010B - PLANIMETRIA MITIGAZIONI OPERE A VERDE)

L'ambito della stazione viene interessato da diverse tipologie di opere; che interferiscono direttamente con gli areali vincolati nella zona ovest del nuovo parcheggio interrato, e dal ridisegno della viabilità antistante l'attuale stazione ove interferisce con il vincolo ai sensi dell'art. 136 Dlgs 42/2004. La prima interferenza viene coperta dal punto PAE-

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02	Pag 20 di 34

RF-VI-005, sebbene per tale visuale sia predominante il tema relativo al BUFFER UNESCO. La seconda interferenza verrà monitorata con il punto PAE-RF-VI-006.

Le opere di mitigazione sono indirizzate sia alla caratterizzazione dei manufatti, sia all'integrazione delle nuove opere con il sistema dei valori esistenti. La caratterizzazione riguarda soprattutto gli elementi architettonici di rivestimento: rivestimento in pietra per i paramenti verticali degli elementi di sostegno del rilevato, richiamando l'uso locale; rivestimento con elementi metallici sagomati per l'impalcato, sia per il sottovia che per la porzione sopra via, a rimando dell'arco teso di alcuni ponti cittadini.

L'integrazione, che riguarda maggiormente gli aspetti identitari in quanto è volta ad inserire e adeguare l'intervento al sistema di valori presenti, riconosce innanzitutto il sistema vegetazionale esistente su Campo Marzio quale riferimento principe, identificando nei filari di tigli lungo viale Venezia, via Roma e in parte viale Milano l'elemento distintivo degli accessi alla stazione. Tale elemento distintivo e caratterizzante, quindi, viene ripreso e riproposto lungo la nuova viabilità: un primo addensamento verso l'edificio della stazione, nella posizione ove oggi si trova la stazione dei bus, ricollega visivamente la massa arborea con la macchia boscata di Campo Marzio appena al di là della strada, mentre il filare prosegue di qui verso ovest, costeggiando la viabilità sul lato nord sino al punto in cui inizia la salita della rampa Maganza.

In questa posizione, infatti, un ulteriore elemento vegetale, una siepe arboreo arbustiva di 15 m di larghezza, è volta alla ricostruzione del margine vegetazionale esistente al fine di ridurre il potenziale rapporto visivo tra l'ambito dell'ex manicomio ed i nuovi manufatti all'attuale condizione la quale, sostanzialmente, non comprende un rapporto visivo diretto tra i due ambiti. La stessa fascia arboreo arbustiva proseguirà inoltre, ripercorrendo un tracciato ferroviario scomparso che portava allo scalo merci cittadino, dal punto in cui finisce il filare di tigli verso nord, portando avanti la barriera visiva anche tra l'attuale piazzale dei bus e la zona Buffer UNESCO e offrendo di conseguenza un margine di monitoraggio dovrà monitorare l'effettiva integrazione delle opere di mitigazione con il sistema del verde di Campo Marzio, così come la relazione tra il nuovo corpo di collegamento con il parcheggio interrato e l'edificio della stazione.

3.3.1.6 TPL FERMATA 10 - VIALE MARGHERITA

La stazione di monitoraggio si riferisce al TPL e si genera per l'interferenza relativa alla realizzazione di una fermata all'interno di un ambito vincolato ai sensi dell'art. 136 del Codice.

La stazione PAE-RF-VI-007 è finalizzata al monitoraggio delle modifiche apportate in relazione alla realizzazione delle fermate TPL.

Non si è ritenuto di definire un punto di monitoraggio della viabilità di collegamento con via Martiri delle Foibe in quanto la soluzione proposta accoglie le indicazioni della precedente fase progettuale, allontanandosi il più possibile dal bene senza frammentare l'area agricola.

3.3.1.7 TPL FERMATA 11 - PONTE DEGLI ANGELI

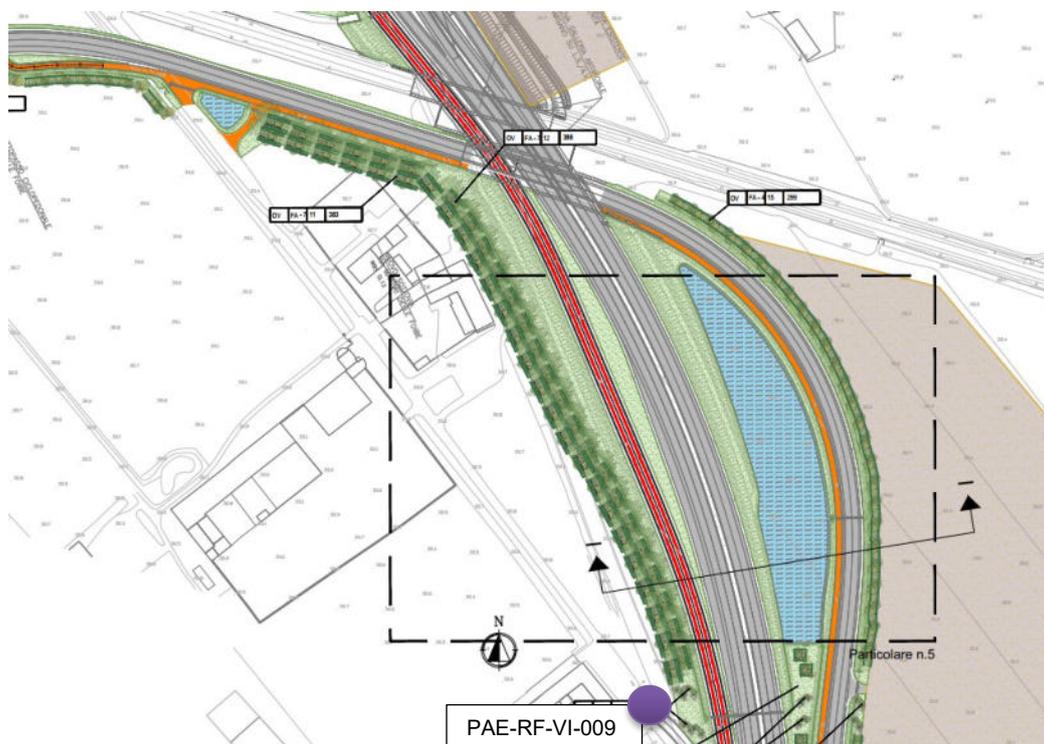
Ambito monumentale di Levà degli Angeli. È prevista la realizzazione di una normale fermata TPL, senza pensiline. La stazione PAE-RF-VI-008 è finalizzata al monitoraggio delle visuali verso Palazzo del Territorio.

IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02

3.3.1.8 NODO 6

Il nodo si genera per l'interferenza relativa all'ampliamento della sottostazione elettrica in prossimità del fiume Bacchiglione. L'ambito oggi è un comparto isolato all'interno di una grande area a parcheggio e accoglie già una sottostazione delle ferrovie.

3.3.1.9 NODO 7



CA' IMPENTA (IN1K20DI2P7IA00AX013B - PLANIMETRIA MITIGAZIONI OPERE A VERDE)

Il nodo si genera per la prossimità del bene vincolato (art. 10 Dlgs42/2004) denominato Ca Impenta con il cavalcaferrovia Camisano e la nuova linea TPL.

Le opere di mitigazione sono indirizzate sia alla caratterizzazione della nuova viabilità che alla mitigazione di questa, con particolare riferimento all'ambito del bene oggetto di vincolo. In tale contesto è, pertanto, prevista la realizzazione di una fascia arboreo-arbustiva doppia di mascheramento. Nello stesso ambito sono definite, unitamente a queste, le sistemazioni delle aree intercluse tra la nuova viabilità attraverso opportune macchie vegetate, nonché fasce arboreo-arbustive in affiancamento alla nuova viabilità al fine di mitigare l'impatto sulle porzioni di contesto agricolo presenti.

La stazione PAE-RF-VI-009 è finalizzata al monitoraggio del rapporto visuale tra il bene vincolato e il rilevato stradale, e all'efficacia dell'intervento di mascheramento dell'opera.

3.3.1.10 NODO 8

Il nodo viene definito per la realizzazione della vasca di espansione del torrente Onte.

IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02

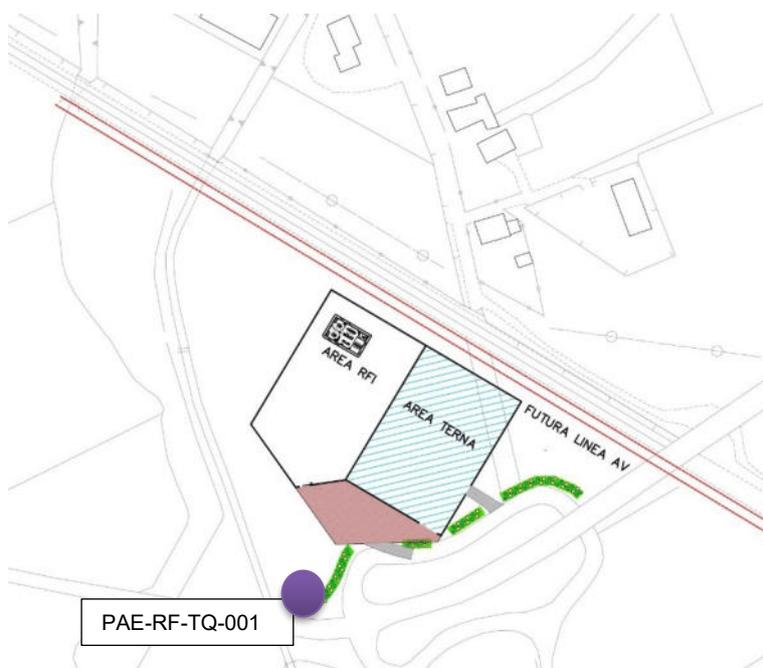
	Linea AV/AC VERONA – PADOVA LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02	Pag 22 di 34

L'opera a verde prevista in tale area prevede la realizzazione di sottobanche vegetate a protezione del piede della sponda attraverso realizzare fasce con vegetazione elofitica (=alte erbe di sponde come carici, cannuce ecc.), in quanto importante habitat ripariale in grado di assolvere diverse funzioni quali:

- Fitodepurazione;
- Supporto alla biodiversità animale e vegetale;
- Protezione delle sponde dall'erosione.

La stazione PAE-RF-SO-001 è finalizzata al monitoraggio delle modifiche dell'area agricola e all'efficacia delle misure di protezione e leggibilità delle trame agricole presenti.

3.3.1.11 NODO 9



FIUME TESINA (IN1K20DI2P7IA00AX015B - PLANIMETRIA MITIGAZIONI OPERE A VERDE)

Il nodo si genera per l'interferenza relativa all'ampliamento della sottostazione elettrica in prossimità del corso d'acqua Tesina. L'ambito attualmente è una zona agricola, delimitata su due lati da ferrovia e viabilità.

Nell'area è prevista una fascia arboreo-arbustiva di mitigazione tra la viabilità e l'area.

La stazione PAE-RF-TQ-001 è finalizzata al monitoraggio delle modifiche dell'area agricola.

3.4 METODOLOGIA DI MONITORAGGIO

Il monitoraggio del Paesaggio, nelle diverse fasi, si svolge attraverso:

- sopralluoghi in campo;
- acquisizione della documentazione;
- rilievi fotografici in corrispondenza dei punti di misura (stazioni di monitoraggio previste dal PMA);

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02	Pag 23 di 34

- elaborazione dei dati e aggiornamento delle schede;
- emissione di reportistica e inserimento in banca dati.

In caso di criticità riscontrate, attribuibili all'opera in oggetto, alle opere connesse e alle attività di cantierizzazione, sarà segnalata la criticità riscontrata in modo da intervenire tempestivamente con misure correttive. Le Linee Guida per il Progetto di Monitoraggio Ambientale redatte dalla Commissione VIA Speciale richiedono in modo chiaro la realizzazione di riprese fotografiche correlate alle principali posizioni di percezione umana: punti di vista privilegiati, che coincidono con le stazioni di monitoraggio scelte per la componente Paesaggio (cfr. schede dei punti di monitoraggio in allegato alla presente relazione specialistica), da cui verranno effettuate le riprese fotografiche.

I rilievi fotografici si eseguiranno applicando la stessa metodologia e le stesse specifiche tecniche durante le tre fasi di monitoraggio, al fine di renderli comparabili.

Nello specifico si utilizzeranno obiettivi che riproducano più fedelmente possibile il "campo di visione umana" (50 mm o 35 mm), nel caso in cui sia necessario rendere anche la spazialità della visuale e la panoramica del contesto paesaggistico interferito si adotteranno obiettivi fotografici per una ripresa statica grandangolare (24 mm o 28 mm). Le riprese verranno effettuate con fotocamera digitale (risoluzione minima 6 Megapixel) e, di norma, su cavalletto, in bolla, posto ad un'altezza compresa tra 1,60-1,70 m.

Fondamentale sarà fissare tutti questi parametri di ripresa nel corso delle indagini AO perché la riproducibilità delle medesime condizioni dello scatto è alla base delle considerazioni che verranno effettuate in fase PO. Si dovranno pertanto effettuare i rilievi della fase AO adottando rilevatori GPS, anche integrati nella fotocamera digitale, in modo da definire univocamente e nel modo più preciso possibile la posizione dell'osservatore e poter trasferire i rilievi direttamente sulla cartografia del sistema informativo di progetto.

3.4.1 VERIFICA DI FATTIBILITA' IN CAMPO

Per ciascun punto di misura si effettueranno, prima dell'inizio delle attività specifiche di MA, le verifiche delle seguenti condizioni:

- l'accessibilità alle aree e ai punti per tutta la durata prevista del monitoraggio ambientale;
- il consenso di accesso all'eventuale proprietà;
- la disponibilità e la facilità all'accesso agli spazi esterni delle proprietà private da parte dei tecnici incaricati delle misure.

Nel caso in cui, a seguito dei sopralluoghi in campo eseguiti preliminarmente all'attività di esecuzione delle indagini di monitoraggio, non si verifichi una o più delle condizioni di fattibilità per l'accesso ai siti, sarà necessario procedere a una rilocalizzazione dei punti avendo cura di coinvolgere ogni soggetto decisionale e di controllo in merito alle nuove scelte. Eventuale rilocalizzazione saranno effettuate individuando in situ un'ubicazione alternativa che risponda alle medesime finalità del punto di misura da sostituire.

3.4.2 ATTIVITA' DI CAMPO

L'attività in campo sarà realizzata da tecnici paesaggisti che effettueranno le riprese fotografiche e compileranno le apposite schede di campo al cui interno saranno riportate le seguenti informazioni:

IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02	Pag 24 di 34

- stralcio cartografico in scala 1:2000 con l'indicazione del punto di vista;
- tipologia del punto di vista (lineare/puntuale);
- localizzazione geografica (coordinate);
- localizzazione rispetto all'infrastruttura in progetto;
- la descrizione degli eventuali ostacoli presenti;
- data e ora del rilievo;
- eventuali attività di cantiere in corso;
- nome dell'operatore addetto al rilievo.

3.5 ARTICOLAZIONE TEMPORALE DEL MONITORAGGIO

Il monitoraggio della componente Paesaggio sarà articolato nelle 3 seguenti macro-fasi: *ante operam* (AO); *corso d'opera* (CO); *post operam* (PO).

Nella **fase AO** saranno predisposte le informazioni necessarie a descrivere lo scenario ambientale di riferimento e lo stato fisico dei luoghi, con riferimento a una serie di stazioni di monitoraggio rappresentative delle diverse tipologie di opere previste.

La banca dati di riferimento sarà realizzata tramite lo svolgimento di campagne fotografiche e la costituzione di un repertorio fotografico descrittivo delle stazioni di monitoraggio. A questo scopo saranno individuati i coni visivi maggiormente significativi sia dal punto di vista del fruitore delle strade (punti di ripresa lineari), sia da particolari punti di vista (punti di ripresa puntuali).

Le immagini e le informazioni così prodotte saranno organizzate in schede riferite alle singole stazioni di monitoraggio, che costituiranno i riferimenti con cui confrontare gli esiti delle indagini di *corso d'opera* e di *post operam*, al fine di testimoniare lo stato dei luoghi e le caratteristiche dell'ambiente naturale e antropico preesistenti all'apertura dei cantieri e al completamento delle opere (scenario di riferimento).

Il monitoraggio di AO e la definizione dello scenario paesaggistico di riferimento è volto inoltre all'individuazione di situazioni di criticità e vulnerabilità preesistenti alla realizzazione dell'opera in progetto al fine di evidenziare specifiche esigenze ambientali e orientare opportunamente eventuali interventi di mitigazione.

Nella **fase CO** le attività prevedono la ripetizione delle campagne fotografiche nei punti di presa coincidenti con quelli della fase AO, coordinate con le fasi di avanzamento del fronte lavori e il cronoprogramma delle opere. In particolare le finalità del monitoraggio della fase CO sono:

- documentare l'eventuale variazione dello stato fisico dei luoghi, precedentemente rilevati nella fase AO, dovuta allo svolgimento delle fasi di realizzazione dell'infrastruttura di progetto;
- individuare eventuali situazioni critiche che si dovessero verificare nella fase di realizzazione delle opere, allo scopo di prevedere opportune azioni correttive da attuarsi mediante modifiche nella gestione delle attività di cantiere e/o realizzazione di adeguati interventi di tipo temporaneo;
- verificare l'efficacia delle eventuali azioni di mitigazione e le eventuali misure correttive determinate in CO dal monitoraggio stesso.

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02	Pag 25 di 34

Il monitoraggio della **fase PO**, da realizzarsi dopo il completamento delle opere relative alla tratta in oggetto e alla dismissione e ripristino delle aree di cantiere, è finalizzato a conseguire i seguenti obiettivi specifici:

- verificare l'assenza di danni e/o modifiche fisico/ambientali nelle aree interessate a valle della dismissione dei cantieri;
- verificare la corretta realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale previste dal progetto;
- verificare l'efficacia delle misure di mitigazione e compensazione ambientale previste dal progetto per la fase di esercizio.

3.5.1 PROGRAMMA DI MONITORAGGIO

Il monitoraggio dei caratteri percettivi del paesaggio sarà così articolato:

- la fase di AO avrà durata pari a 1 anno;
- la fase di CO corrisponderà con la durata delle lavorazioni previste, fino allo smantellamento dei cantieri;
- la fase di PO avrà una durata pari a 1 anno per tutti i punti individuati, più ulteriori 2 anni, con frequenza annuale, in corrispondenza dei soli punti oggetto di monitoraggio sull'efficacia degli interventi di inserimento paesaggistico (stazioni VI-001, VI-003, VI-006, VI-009).

Monitoraggio AO

Il monitoraggio AO del Paesaggio è strettamente finalizzato a verificare la componente ambientale dalle indagini del SIA, allo scopo di avviare le operazioni propedeutiche alla verifica in corso e post opera delle variazioni del paesaggio imputabili alla realizzazione delle opere; col fine di costituire lo scenario di riferimento.

Per cui, le attività da svolgere saranno le seguenti:

- documentazione fotografica dell'area di intervento dal punto di monitoraggio o dal recettore individuato, mettendo in evidenza le parti del territorio dove presumibilmente sarà elevata la visibilità dell'opera infrastrutturale e dei suoi elementi costruttivi di particolare impatto visivo (rilevati, imbocchi gallerie, viadotti, ecc.);
- redazione di una scheda di classificazione dell'indagine e di uno stralcio planimetrico in scala 1:2.000 con individuazione dei con visuali prevalenti e dei principali elementi del progetto presenti nel campo visivo.
- Redazione di una relazione che illustri:
 - i caratteri strutturanti, caratterizzanti e qualificanti del paesaggio, ponendo in evidenza gli elementi caratterizzanti del paesaggio agricolo (tessiture agrarie, filari, nuclei abitativi, ecc.) e il rapporto tra questo e gli elementi di sfondo paesaggistico;
 - le misure di mitigazione ed inserimento paesaggistico previste da progetto;
 - indicatori intesi come strumenti di "misura" del paesaggio (tabella sotto riportata).

CATEGORIA	INDICATORE	DESCRIZIONE	UDM	AMB. DI APPLICAZIONE
PERCETTIVO GENERICO	NATURALITÀ / ANTROPIZZAZIONE	Descrittore definito per assenza/presenza di: Edificazione Infrastrutture Insediamenti Attività agricole/produktive. Definisce inoltre i significati di naturalità attribuibili ai luoghi di interesse.	% di antropizzazione	Vengono utilizzati per classificare e valutare l'importanza sotto il profilo percettivo del paesaggio e della sua visibilità scenica.
PERCETTIVO DA SINGOLI PUNTI DI VISTA	PRESENZA DI DETRATTORI VISIVI Discariche Controllate, Cumuli di rifiuti, Fronti di cava, Elementi di Dequalificazione	Aspetto qualitativo del paesaggio.	Presenza / assenza con valutazioni della magnitudo.	--
PERCETTIVO DA SINGOLI PUNTI DI VISTA	PRESSIONI ANTROPICHE PUNTUALI	Definisce la tipologia delle attività antropiche a impatto ambientale: cave, discariche, industrie	Presenza / assenza	Utilizzato per definire gli elementi ad impatto ambientale
PERCETTIVO STORICO CULTURALE	PRESENZA DI LUOGHI DELLA MEMORIA / BENI TUTELATI E DI PREGIO	Descrittori/indicatori riguardanti l'identificazione dei luoghi della memoria / beni tutelati e di pregio, che contribuiscono alla connotazione qualitativa del paesaggio.	Presenza / assenza	Sono utilizzati per: Descrizione del paesaggio; Definizione di unità di paesaggio; Valutazione del paesaggio.
PERCETTIVO DA SINGOLI PUNTI DI VISTA RISPETTO ALL'INSERIMENTO DI NUOVI INTERVENTI	GRADO DI INTRUSIONE VISIVA	Definisce l'ingombro fisico di un nuovo intervento e la sua "magnitudo" (rispetto al contesto in cui l'opera è situata) percepiti da un punto di osservazione predeterminato (stazione visiva).	Entità dell'intrusione nel quadro visuale: mq /altezza / larghezza / profondità / % del quadro visivo ostruito, natura degli elementi schermanti	Utilizzabile per descrivere, classificare, valutare gli effetti dell'intervento proposto. L'uso dell'indicatore può essere aiutato da strumenti quali fotomontaggi.
PERCETTIVO DA SINGOLI PUNTI DI VISTA RISPETTO ALL'INSERIMENTO DI NUOVI INTERVENTI	DISTANZA DEL NUOVO INTERVENTO	Distanza dell'oggetto osservato rispetto al soggetto percepente.	Metri	
PERCETTIVO DA SINGOLI PUNTI DI VISTA RISPETTO ALL'INSERIMENTO DI NUOVI INTERVENTI	ANGOLO DI VISIONE	Misura dell'angolo di visione della nuova opera dai punti di osservazione predeterminati (stazioni visive).	Gradi	Utilizzabile per valutare le caratteristiche della fruizione visuale nelle aree in studio
PERCETTIVO DA SINGOLI PUNTI DI VISTA RISPETTO ALL'INSERIMENTO DI NUOVI INTERVENTI	VARIAZIONE DELLA QUALITÀ PAESAGGISTICA COMPLESSIVA	Definisce le modificazioni del nuovo intervento sul significato e valori del paesaggio individuati nell'unità paesistica senza l'intervento.	Giudizi su: Perdita di beni ambientali Perdita della connotazione dei luoghi Aumento o riduzione del degrado visivo Miglioramento dei caratteri compositivi e della qualità paesaggistica	Valutazione finale nell'ambito del sistema paesaggistico

Tavola sinottica indicatori di paesaggio.

Monitoraggio CO

Il monitoraggio in corso d'opera verificherà il rispetto del progetto esecutivo e di cantierizzazione. La programmazione del monitoraggio non può prescindere dalla conoscenza delle attività di cantiere. Devono essere in particolare

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02	Pag 27 di 34

individuati: il cronoprogramma dei lavori, le fasi di lavorazione, il layout dei cantieri, gli interventi di mitigazione previsti.

Tale indagine è particolarmente utile per i punti di monitoraggio prossimi al fronte di avanzamento lavori e/o prossime alle aree di cantiere. L'indagine è finalizzata anche alla verifica dell'efficacia dei sistemi di mitigazione paesaggistica delle cantierizzazioni e, consisterà essenzialmente nelle seguenti operazioni:

- Ricognizione fotografica dell'area di intervento secondo le modalità indicate per la fase di AO;
- Redazione di una scheda di classificazione dell'indagine e di uno stralcio planimetrico in scala 1:2.000 con individuazione dei con visuali prevalenti e dei principali elementi del progetto presenti nel campo visivo;
- Redazione di una relazione che illustri, per ogni punto di monitoraggio, i risultati della verifica, le eventuali criticità riscontrate in CO e l'efficacia delle opere di mitigazione.

Inoltre, saranno rivalutati gli indicatori percettivi, di cui alla tabella sopra riportata, in relazione agli inserimenti dei nuovi interventi e ancor più la variazione della qualità paesaggistica complessiva definendo le modificazioni prodotte dall'intervento sulla qualità paesaggistica del contesto di riferimento.

Il Corso d'opera per l'opera ferroviaria, opere stradali connesse (nuove viabilità) e la "Cassa di espansione sul Torrente Onte". è stato distinto in due fasi consecutive: la 1^a fase corrispondente alla realizzazione delle opere civili della durata di 5,5 anni; mentre la 2^a fase corrispondente alla realizzazione dell'armamento e tecnologie ha la durata di ,5 anni. Pertanto, le attività di monitoraggio del CO sono suddivise in CO-1^a fase e CO-2^a fase.

Monitoraggio PO

Il programma riferito al monitoraggio PO riguarderà la verifica della assimilazione socioculturale dell'opera realizzata nei modi e tempi previsti in progetto rilevando l'eventuale gradimento rappresentato dalle comunità locali.

La fase PO consiste nella documentazione del lavoro svolto e nella verifica finale dell'efficacia della metodologia operativa adottata. Pertanto, l'attività sarà costituita dalle seguenti operazioni:

- Ricognizione fotografica dell'area di intervento secondo le modalità indicate per le fasi di AO e CO;
- Redazione di una scheda di classificazione dell'indagine e di uno stralcio planimetrico in scala 1:2.000 con individuazione dei con visuali prevalenti e dei principali elementi del progetto presenti nel campo visivo;
- Redazione di una relazione che illustri, per ogni punto di monitoraggio, i risultati della verifica, le eventuali criticità riscontrate per la fase di esercizio della nuova infrastruttura e l'efficacia delle opere di mitigazione.

La fase PO avrà inizio successivamente al completo smantellamento delle opere di cantierizzazione e sarà effettuata per 1 anno per tutti i punti individuati, più ulteriori 2 anni, con frequenza annuale, in corrispondenza dei soli punti per verificare l'effettiva efficacia e la buona riuscita degli interventi di inserimento paesaggistico e ambientale e in particolare delle opere a verde che rappresentano le opere principali di mitigazione. Il fine di questa indagine è quello di avere un riscontro confrontabile con quanto ipotizzato in fase di progettazione rappresentato dalle foto-simulazioni, per cui si procederà al raffronto fra queste e le foto delle indagini PO per valutare l'effettiva efficacia degli interventi di mitigazione.

3.5.2 FREQUENZA DEL MONITORAGGIO

La cadenza delle campagne di rilievo sarà legata alla stagionalità in tutte le fasi; infatti, al fine di tener conto dell'effetto della vegetazione esistente nonché del fatto che le azioni di mitigazione ambientale sono rappresentate principalmente da opere a verde e che molte specie utilizzate sono caducifoglie, si effettueranno, nell'arco dell'anno e per ogni fase di MA prevista e sopra descritta, **due riprese fotografiche**:

- **n. 1 in inverno** quando gli individui arboreo-arbustivi sono spogli e la loro capacità di mascheramento è minima;
- **n.1 in primavera-estate** durante il periodo di massimo sviluppo dell'apparato fogliare.
- Per i punti oggetto di MA nella fase PO nei successivi 2° e 3° anno è prevista n.1 ripresa fotografica, nel periodo primavera-estate.

STAZIONE MONITORAGGIO	AO – DURATA (FREQUENZA)	CO-1 – DURATA (FREQUENZA)	CO-2 – DURATA (FREQUENZA)	PO – DURATA (FREQUENZA)
PAE-RF-AV-001	1 anno (1 riprese/anno)	5 e 1/2 anni (2 riprese/anno)	2 e 1/2 anno (2 riprese/anno)	1 anno (2 riprese/anno)
PAE-RF-VI-001	1 anno (1 riprese/anno)	5 e 1/2 anni (2 riprese/anno)	2 e 1/2 anno (2 riprese/anno)	1 anno (2 riprese/anno) + 2 anni (1 ripresa/anno)
PAE-RF-VI-002	1 anno (1 riprese/anno)	5 e 1/2 anni (2 riprese/anno)	2 e 1/2 anno (2 riprese/anno)	1 anno (2 riprese/anno)
PAE-RF-VI-003	1 anno (1 riprese/anno)	5 e 1/2 anni (2 riprese/anno)	2 e 1/2 anno (2 riprese/anno)	1 anno (2 riprese/anno) + 2 anni (1 ripresa/anno)
PAE-RF-VI-004	1 anno (1 riprese/anno)	5 e 1/2 anni (2 riprese/anno)	2 e 1/2 anno (2 riprese/anno)	1 anno (2 riprese/anno)
PAE-RF-VI-005	1 anno (1 riprese/anno)	5 e 1/2 anni (2 riprese/anno)	2 e 1/2 anno (2 riprese/anno)	1 anno (2 riprese/anno)
PAE-RF-VI-006	1 anno (1 riprese/anno)	5 e 1/2 anni (2 riprese/anno)	2 e 1/2 anno (2 riprese/anno)	1 anno (2 riprese/anno) + 2 anni (1 ripresa/anno)
PAE-RF-VI-007	1 anno (1 riprese/anno)	5 e 1/2 anni (2 riprese/anno)	2 e 1/2 anno (2 riprese/anno)	1 anno (2 riprese/anno)
PAE-RF-VI-008	1 anno (1 riprese/anno)	5 e 1/2 anni (2 riprese/anno)	2 e 1/2 anno (2 riprese/anno)	1 anno (2 riprese/anno)
PAE-RF-VI-009	1 anno (1 riprese/anno)	5 e 1/2 anni (2 riprese/anno)	2 e 1/2 anno (2 riprese/anno)	1 anno (2 riprese/anno) +2 anni (1 ripresa/anno)
PAE-RF-TQ-001	1 anno (1 riprese/anno)	5 e 1/2 anni (2 riprese/anno)	2 e 1/2 anno (2 riprese/anno)	1 anno (2 riprese/anno)
PAE-RF-SO-001	1 anno (1 riprese/anno)	5 e 1/2 anni (2 riprese/anno)	2 e 1/2 anno (2 riprese/anno)	1 anno (2 riprese/anno)

3.6 ATTIVITA' DI MONITORAGGIO

I fattori pressione evidenziati nel SIA hanno consentito di chiarire il rapporto fra l'opera e il contesto paesaggistico in cui si inserisce, sia in riferimento ai fattori strutturali del sistema di paesaggio interessato che agli elementi legati alla percezione visiva.

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02	Pag 29 di 34

Riguardo alle potenziali trasformazioni degli elementi strutturali del paesaggio le attività di monitoraggio sono volte a:

- a) verificare se l'azione di progetto interferisce con il sistema di paesaggio cui appartiene (insediativo, agrario,...) introducendo elementi estranei (ad esempio materiali, cromatismi, allineamenti, direttrici, ecc.; ovvero impianti ed essenze vegetali alloctone, infestanti, nel caso di paesaggi naturali);
- b) verificare se l'azione di progetto produca frammentazione di un sistema di paesaggio;
- c) valutare gli effetti potenziali dell'opera sui fattori legati alla percezione visiva. In particolare, i fattori di pressione consentono di valutare le alterazioni potenziali ai diversi campi e piani visuali;
- d) valutare le alterazioni conseguenti all'introduzione nelle unità di paesaggio di elementi degradanti lo stato di equilibrio ambientale generale;
- e) valutare e verificare eventuali interferenze con strutture e complessi edificati di pregio e tutelati.

L'**analisi percettiva** si concentrerà quindi sul paesaggio inteso come bene culturale a carattere identitario, con un'attenzione specifica (in linea coi dettami della Convenzione Europea sul Paesaggio) alla percezione da parte della popolazione; verrà pertanto considerato il paesaggio come prodotto sociale e storico, frutto di un'interazione tra la soggettività umana, i caratteri oggettivi dell'ambiente (antropico e naturale).

La principale tipologia d'impatto sul paesaggio, relativa all'inserimento di una infrastruttura ferroviaria, è legata alla modificazione della percezione visiva dei recettori sensibili, dovuta: a fenomeni di mascheramento visivo, alterazione dell'equilibrio reciproco dei lineamenti caratteristici dell'unità paesaggistica per intromissione di nuove strutture fisiche estranee al contesto paesaggistico di riferimento. La stima della misura dell'alterazione della percezione visiva, rileva in senso inverso l'integrazione dell'opera nel contesto paesaggistico in cui si va ad inserire; questa alterazione può avvenire sui diversi piani del campo visivo:

- primo piano (0 – 250/500 m);
- secondo piano o piano intermedio (250/500 – 1000 m);
- quinta visiva (> 1000 m).

A tal fine saranno effettuate una serie articolata di rilievi fotografici da punti di vista privilegiati, selezionati in seguito agli studi effettuati in sede di SIA, di stesura della Carta del Paesaggio e all'individuazione delle *aree critiche* e sensibili del paesaggio interferito dall'opera oggetto di specifici interventi nel progetto delle opere a verde.

Nel caso specifico, le indagini previste sono finalizzate alla verifica e valutazione dei seguenti parametri/indicatori:

- alterazioni permanenti sulle vedute;
- alterazioni permanenti sui beni paesaggistici;
- alterazioni permanenti sui beni culturali;
- estensione ed efficacia delle opere di mitigazione ambientale e paesaggistica;
- frammentazione / variazione della frammentazione del paesaggio dovuta alle nuove infrastrutture.

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02	Pag 30 di 34

3.7 DOCUMENTAZIONE E SISTEMA INFORMATIVO

Tutti i dati saranno resi fruibili mediante il Sistema Informativo descritto nella Relazione Generale del Piano di Monitoraggio Ambientale.

I parametri che saranno inseriti nel Sistema Informativo sono tutti quelli oggetto delle attività di monitoraggio della presente componente.

Nel corso del monitoraggio saranno rese disponibili le seguenti informazioni:

- SCHEDE DI MISURA: schede descrittive relative ai punti di monitoraggio.
- RELAZIONI:
 - *Relazione di fase AO*: la relazione AO (annuale) conterrà tutte le informazioni in precedenza descritte per questa specifica fase. Rispetto a altre componenti di monitoraggio verranno tratte informazioni non solo dalle osservazioni, dai rilievi fotografici e dalle elaborazioni relative alla componente ecologica del paesaggio, ma anche dallo studio e dalla cartografia tematica prodotta in sede di analisi ambientale, dagli studi di approfondimento di settore e di progettazione definitiva. Le immagini e gli indicatori desunti da tale attività costituiranno gli elementi base per tutti i successivi confronti.
 - *Relazioni di CO*: al fine di restituire una sintesi dei dati acquisiti nella fase di CO, sarà redatta una relazione annuale eventualmente integrata da report specifici nel caso in cui nelle aree interessate dai lavori si venissero a determinare situazioni ritenute anomale, con conseguenti interventi di potenziamento delle mitigazioni di carattere paesaggistico.
 - *Relazione di PO*: Nella fase PO sarà redatta un'unica relazione finale (dopo 1 anno e dopo gli ulteriori 2 anni di monitoraggio previsti per gli specifici punti di monitoraggio sull'efficacia degli interventi di inserimento paesaggistico-opere a verde) i cui contenuti rifletteranno le attività sopra descritte per questa fase. Dalla fase PO potranno inoltre emergere utili indicazioni in termini di manutenzione, della durata di n. 3 anni, e gestione dell'opera, sia per quanto riguarda la componente ecologico-paesaggistica che percettiva. Eventuali criticità verranno caratterizzate cartograficamente, restituite a scala adeguata e determineranno l'attivazione di eventuali misure correttive.

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02	Pag 31 di 34

4 COMPONENTE AMBIENTE SOCIALE

4.1 OBIETTIVI E FINALITA'

La realizzazione di un'opera infrastrutturale coinvolge non solo risorse fisiche, ma anche risorse sociali, economiche e territoriali e condiziona innegabilmente la vita delle persone, dei gruppi sociali, determinando effetti sensibili sulle relazioni e sui comportamenti di tutti i soggetti sociali.

E' dunque necessario monitorare l'ambiente sociale, anche in questo ambito secondo le fasi temporali ed i criteri generali richiamati nel documento IN1K20DI2RGMA000001B_01 – Relazione Generale, al fine di poter porre in atto quelle misure correttive e/o mitigative che dovessero rendersi necessarie per ristabilire condizioni di equilibrio nella relazione ambiente sociale – nuova opera infrastrutturale.

4.2 RIFERIMENTI NORMATIVI

La particolare tipologia della componente, unitamente alla sua recente introduzione nel piano di monitoraggio delle opere, attualmente non dispone di un apparato normativo definito.

4.3 CRITERI DI INDIVIDUAZIONE DELLE AREE DA MONITORARE

Il monitoraggio della componente non prevede specifici punti ma una serie di canali mediatici da cui rilevare le informazioni.

4.4 METODOLOGIA DI MONITORAGGIO

L'azione di controllo degli impatti generati sull'ambiente sociale dalla realizzazione del II Lotto Funzionale Attraversamento Vicenza sarà realizzata mediante:

1. la valutazione attraverso raffronto di alcuni indicatori oggettivi riferiti agli ambiti e settori in cui si manifestano gli effetti della realizzazione dell'opera;
2. screening, schedatura e repertoriazione degli interventi mediatici riguardanti l'opera, attraverso la redazione di apposite schede critiche relative a:
 - comunicazioni stampa, suddivise ed organizzate secondo le diverse tipologie (quotidiani, periodici, magazine, riviste specializzate, ecc.);
 - siti web e canali social gestiti dalle amministrazioni locali, dalle associazioni culturali di volontariato e, in genere, dai gruppi di opinione.
3. sondaggi realizzati ricorrendo all'uso di operatori appositamente istruiti, con la compilazione telefonica di questionari indicatori degli elementi di conoscenza dell'Opera e degli effetti prodotti dalla stessa, intesi a rilevare e valutare la "temperatura sociale" indotta dalla costruzione dell'Opera e realizzati in fase ante-opera.
4. attività di ufficio stampa per monitorare feedback attraverso utilizzando i canali di informazione locale e/o istituzionali e delle associazioni locali.
5. raccolta ed archiviazione documentale di atti conseguenti azioni specifiche di reazione alla realizzazione dell'opera, quali: esposti, denunce, petizioni, osservazioni, ecc..

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02	Pag 32 di 34

4.4.1 TIPOLOGIA DI MISURAZIONI

L'attività di monitoraggio sociale è organizzata effettuando il monitoraggio dell'informazione proveniente da diverse fonti e riferita all'individuazione della percezione e delle diverse questioni che interessano la componente sociale utilizzando molteplici canali quali:

- a) stampa locale, regionale e nazionale;
- b) siti internet dedicati (Istituzionali, di Associazioni, di Partiti Politici, blog);
- c) iniziative locali dirette organizzate da Associazioni, Comitati, Forze politiche e Istituzioni;
- d) fonti multimediali video della stampa locale, regionale e nazionale (Reteveneta, TVA, Antenna 3, Tgr Veneto, Rai, Mediaset ecc.).

4.5 ARTICOLAZIONE TEMPORALE DEL MONITORAGGIO

L'attività di rilevazione sociale consiste nella realizzazione di un sondaggio ante opera e di un approfondimento, nella fase corso d'opera, attraverso l'analisi delle variabili rilevate dai diversi canali mediatici.

Le informazioni del monitoraggio sociale nella fase corso d'opera sono territorializzate (ove il dato lo permetta), aggregati per Comune di riferimento dell'informazione. La rilevazione mediatica individuata sull'area territoriale, e la conseguente rendicontazione, è prevista con l'apertura dei lavori sui nuovi lotti e sarà oggetto di specifiche analisi. Per questi dati viene utilizzato uno specifico database di rilevazione e rendicontazione con variabili specifiche in grado di approfondire la rilevanza mediatica delle informazioni.

Grazie allo strumento ciascuna notizia presenta una serie di informazioni e indicatori allo scopo di favorire una lettura mirata del documento mediatico; questi dati rappresentano la base informativa nei report semestrali previsti ed in quello di corso d'opera durante tutto il periodo di lavorazioni e durante il corso dell'annualità prevista per la fase di monitoraggio post opera.

4.6 INDICATORI E PARAMETRI UTILIZZATI

I risultati acquisiti dalla realizzazione dei sondaggi e dalle azioni sopradescritte saranno registrati e restituiti mediante supporti e sistemi informatici in modo da produrre:

- una banca dati accessibile anche da una sezione del sito web dedicato alla diffusione dei risultati dell'intera azione di monitoraggio ambientale;
- dei report periodici semestrali sintetizzanti i risultati dallo screening dell'informazione mediatica, da indagini e rilevazioni, dei problemi emersi e delle relative azioni correttive attivate;
- rapporti straordinari e specifici in relazione a criticità di rilevante interesse.

Il controllo degli interventi mediatici sarà realizzato con lo screening quotidiano dell'informazione cartacea, tv e web. I siti web di istituzioni, associazioni e comitati saranno monitorati puntualmente mediante aggregatori di notizie funzionalizzati ad hoc (su parole chiave individuate).

Per la raccolta delle informazioni derivate dai molteplici canali il monitoraggio prevede la costruzione di un database in grado di catalogare le rilevazioni ed estrarre alcuni indicatori derivati dalle uscite come riportato nello schema sottostante.

IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02

	Linea AV/AC VERONA – PADOVA LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA	
	Titolo: RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02	Pag 33 di 34

Indicatori
Area coinvolgimento tema
Autore
Bacino Media
Data
Numero Attori
Percezione
Testata
Titolo
Comune

Tali informazioni aggregate divengono funzionali ad individuare l'andamento per ciascun indicatore nel semestre e per ciascun anno del periodo di corso d'opera.

4.7 DOCUMENTAZIONE E SISTEMA INFORMATIVO

Report Semestrale

Semestralmente verrà redatto un apposito report che elabora e commenta i dati rilevati durante i sei mesi di monitoraggio, riportando un'analisi di alcune variabili e indicatori che hanno quale fonte i media raccolti nel database.

Si tratta una sintesi delle informazioni provenienti dalla stampa analizzando una serie di variabili quali:

- fonti di diffusione
- bacino di diffusione
- numerosità degli attori
- contesto territoriale di riferimento
- percezione rilevata da parte dell'opinione pubblica
- argomento trattato da media.

L'analisi semestrale va ad arricchire ed approfondire quanto rilevato nei report mensili.

Le attività di cantiere, insieme all'apertura di lavorazioni su nuove viabilità, permette al monitoraggio sociale di individuare più puntualmente la localizzazione delle informazioni rilevate. Pertanto, il report contiene anche una visualizzazione su mappa delle rilevazioni.



Linea AV/AC VERONA – PADOVA

LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

Titolo:

RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI
LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.
IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02

Pag
34 di 34

Allegato 1

Schede descrittive dei punti/areali di monitoraggio



IRICAV2

ATI bonifica

Linea AV/AC VERONA – PADOVA

LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

Titolo:

RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.
IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02

. Pag
1 di 13

Allegato 1- Schede descrittive dei punti/areali di monitoraggio



ATI bonifica

Linea AV/AC VERONA – PADOVA

LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

Titolo:
RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.
IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02

Pag
2 di 13

SCHEDA MONOGRAFICA STAZIONE DI MONITORAGGIO

CODICE STAZIONE

PAE-RF-AV-001

COMPONENTE	PAESAGGIO
TIPO STAZIONE	Lineare/puntuale
FASI DI INDAGINE	AO, CO, PO

FOTO STAZIONE/LOCALITA'



COMUNE	ALTAVILLA VICENTINA
LOCALITA'	VIA OLMO
DISTANZA DALL'OPERA	100 mt
COORDINATE UTM (WGS84)	11.427810 E 45.544845 N

INDIVIDUAZIONE SITO MONITORAGGIO SU ORTOFOTO



CARATTERISTICHE SITO

Il punto di monitoraggio è posizionato in corrispondenza del ponte sul Retrone al fine di poter monitorare sia l'impatto visivo prodotto dal nuovo ponte, sia la ricomposizione dell'area di cantiere e la sua corretta restituzione come area agricola, al fine di monitorare l'efficacia dell'azione dettata dallo schema direttore, ovvero del rinforzo delle componenti paesaggistiche relative al corso d'acqua.

TIPOLOGIA ATTIVITA'

Valutazione della qualità paesaggistica. Analisi e valutazione percettiva del paesaggio.
Campagne fotografiche stagionali. Realizzazione di report fotografici.



ATI bonifica

Linea AV/AC VERONA – PADOVA

LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

Titolo:
RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.
IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02

Pag
3 di 13

SCHEDA MONOGRAFICA STAZIONE DI MONITORAGGIO

CODICE STAZIONE

PAE-RF-VI-001

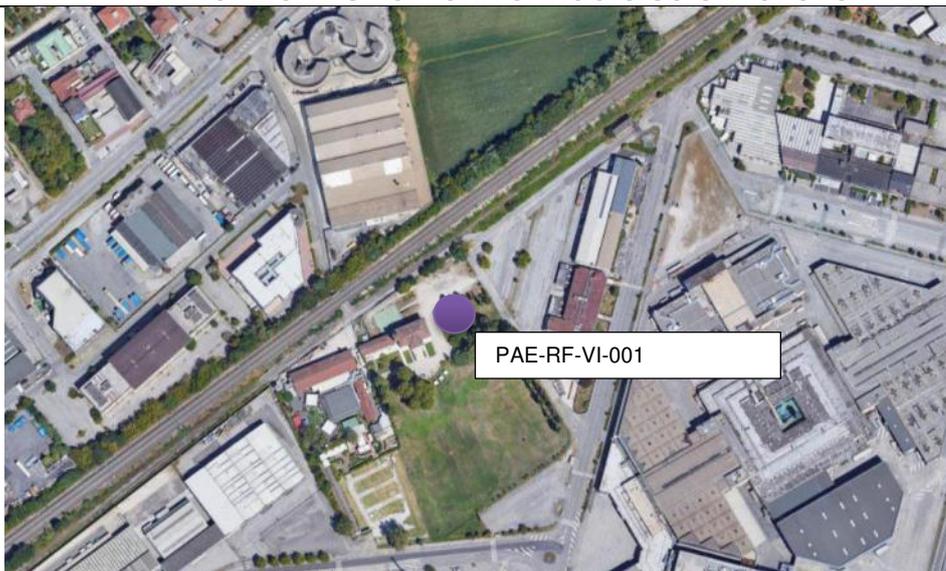
COMPONENTE	PAESAGGIO
TIPO STAZIONE	Lineare/puntuale
FASI DI INDAGINE	AO, CO, PO

FOTO STAZIONE/LOCALITA'



COMUNE	VICENZA
LOCALITA'	FIERA
DISTANZA DALL'OPERA	30 mt
COORDINATE UTM (WGS84)	11.5040529 E 45.5296302 N

INDIVIDUAZIONE SITO MONITORAGGIO SU ORTOFOTO



CARATTERISTICHE SITO

Il punto di monitoraggio rappresenta un cono visuale prefissato, finalizzato al monitoraggio del potenziale impatto visivo dell'opera in prossimità di villa Bonin, così come dell'efficacia dell'azione dettata dallo schema direttore, ovvero il rinforzo delle componenti paesaggistiche (filare di pioppo cipressino) realizzando una ulteriore quinta che costituirà il fondale scenico dell'edificio, cui si aggiunge la funzione di mascheramento attraverso la messa a dimora del carpino.

TIPOLOGIA ATTIVITA'

Valutazione della qualità paesaggistica. Analisi e valutazione percettiva del paesaggio.
Campagne fotografiche stagionali. Realizzazione di report fotografici



ATI bonifica

Linea AV/AC VERONA – PADOVA

LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

Titolo:
RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.
IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02

Pag
4 di 13

SCHEDA MONOGRAFICA STAZIONE DI MONITORAGGIO

CODICE STAZIONE

PAE-RF-VI-002

COMPONENTE	PAESAGGIO
TIPO STAZIONE	Lineare/puntuale
FASI DI INDAGINE	AO, CO, PO

FOTO STAZIONE/LOCALITA'



COMUNE	VICENZA
LOCALITA'	FIERA
DISTANZA DALL'OPERA	100 mt
COORDINATE UTM (WGS84)	11.5104686 E 45.5322456 N

INDIVIDUAZIONE SITO MONITORAGGIO SU ORTOFOTO



CARATTERISTICHE SITO

La stazione, posizionata sulla sponda sinistra del corso d'acqua, è finalizzata al monitoraggio dell'impatto visivo potenziale prodotto dalla costruzione del nuovo ponte. Potrà eventualmente anche monitorare l'intrusione visiva del nuovo cavalcaverrovia, ma questa opzione sarà valutata in CO in funzione delle visuali liberate con gli interventi sulla vegetazione del rilevato..

TIPOLOGIA ATTIVITA'

Valutazione della qualità paesaggistica. Analisi e valutazione percettiva del paesaggio. Campagne fotografiche stagionali. Realizzazione di report fotografici.



ATI bonifica

Linea AV/AC VERONA – PADOVA

LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

Titolo:
RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.
IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02

Pag
5 di 13

SCHEDA MONOGRAFICA STAZIONE DI MONITORAGGIO

CODICE STAZIONE

PAE-RF-VI-003

COMPONENTE	PAESAGGIO
TIPO STAZIONE	Lineare/puntuale
FASI DI INDAGINE	AO, CO, PO

FOTO STAZIONE/LOCALITA'



COMUNE	VICENZA
LOCALITA'	VIA MAGANZA
DISTANZA DALL'OPERA	150 mt
COORDINATE UTM (WGS84)	11.5298048 E 45.5396140 N

INDIVIDUAZIONE SITO MONITORAGGIO SU ORTOFOTO



CARATTERISTICHE SITO

La stazione è posizionata in corrispondenza dell'attraversamento su Retrone di via Maganza, da cui si ha una visuale tale per cui è possibile valutare sia l'impatto visivo del nuovo cavalcavia Maganza, in relazione alle visuali provenienti da Monte Berico, sia monitorare l'area di cantiere e il suo ripristino, nonché l'efficacia delle opere a verde previste per il reinserimento

TIPOLOGIA ATTIVITA'

Valutazione della qualità paesaggistica. Analisi e valutazione percettiva del paesaggio. Campagne fotografiche stagionali. Realizzazione di report fotografici.



ATI bonifica

Linea AV/AC VERONA – PADOVA

LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

Titolo:
RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.
IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02

Pag
6 di 13

SCHEDA MONOGRAFICA STAZIONE DI MONITORAGGIO

CODICE STAZIONE

PAE-RF-VI-004

COMPONENTE	PAESAGGIO
TIPO STAZIONE	Lineare/puntuale
FASI DI INDAGINE	AO, CO, PO

FOTO STAZIONE/LOCALITA'



COMUNE	VICENZA
LOCALITA'	VIA ROMA
DISTANZA DALL'OPERA	50 mt
COORDINATE UTM (WGS84)	11.5361842 E 45.5415994 N

INDIVIDUAZIONE SITO MONITORAGGIO SU ORTOFOTO



CARATTERISTICHE SITO

La stazione è posizionata internamente all'attuale sedime ferroviario, in quanto è l'unico punto da cui ora è possibile apprezzare la relazione visuale tra l'ambito ove sorgerà il nuovo cavalcavia e l'ambito dell'ex manicomio SS Felice e Fortunato che rappresenta l'ambito della zona Buffer del sito UNESCO di maggior prossimità alle opere previste.

La stazione pertanto dovrà avere una visuale prefissata (vedi foto) e fornire una ampiezza tale da consentire di visualizzare l'ampio ambito interessato.

TIPOLOGIA ATTIVITA'

Valutazione della qualità paesaggistica. Analisi e valutazione percettiva del paesaggio.
Campagne fotografiche stagionali. Realizzazione di report fotografici.



ATI bonifica

Linea AV/AC VERONA – PADOVA

LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

Titolo:
RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.
IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02

Pag
7 di 13

SCHEDA MONOGRAFICA STAZIONE DI MONITORAGGIO

CODICE STAZIONE

PAE-RF-VI-005

COMPONENTE	PAESAGGIO
TIPO STAZIONE	Lineare/puntuale
FASI DI INDAGINE	AO, CO, PO

FOTO STAZIONE/LOCALITA'



COMUNE	VICENZA
LOCALITA'	MONTE BERICO
DISTANZA DALL'OPERA	600 mt
COORDINATE UTM (WGS84)	11.545242 E 45.535632 N

INDIVIDUAZIONE SITO MONITORAGGIO SU ORTOFOTO



CARATTERISTICHE SITO

La stazione è collocata sul belvedere del sacrario di Monte Berico, sia per l'importanza simbolica del punto, sia perché certamente il luogo da cui si sviluppano le visuali panoramiche più frequentate, sebbene le cortine arboree presenti lascino solamente intuire l'ambito di intervento. In questa fase non è stato possibile valutare la reale schermatura visuale da parte della vegetazione, che sarà considerata in fase AO in funzione della stagionalità, al fine di valutare, eventualmente, l'integrazione con altra stazione.

TIPOLOGIA ATTIVITA'

Valutazione della qualità paesaggistica. Analisi e valutazione percettiva del paesaggio.
Campagne fotografiche stagionali. Realizzazione di report fotografici.



ATI bonifica

Linea AV/AC VERONA – PADOVA

LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

Titolo:
RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.
IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02

Pag
8 di 13

SCHEDA MONOGRAFICA STAZIONE DI MONITORAGGIO

CODICE STAZIONE

PAE-RF-VI-006

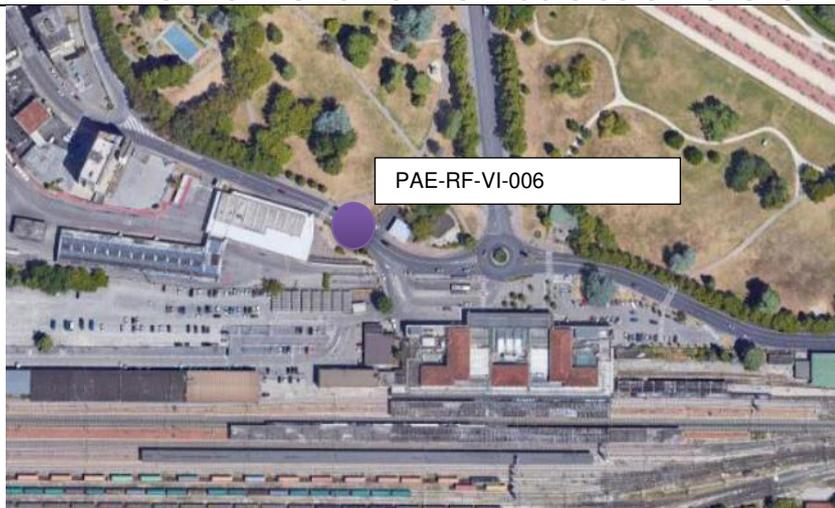
COMPONENTE	PAESAGGIO
TIPO STAZIONE	Lineare/puntuale
FASI DI INDAGINE	AO, CO, PO

FOTO STAZIONE/LOCALITA'



COMUNE	VICENZA
LOCALITA'	VIA ROMA
DISTANZA DALL'OPERA	150 mt
COORDINATE UTM (WGS84)	11.5395342 E 45.5421471 N

INDIVIDUAZIONE SITO MONITORAGGIO SU ORTOFOTO



CARATTERISTICHE SITO

Il punto di monitoraggio è collocato in modo tale da visualizzare il rapporto tra l'edificio della stazione e l'ambito immediatamente antistante su cui si attesta Campo Marzio. Lo scopo della stazione è monitorare gli effetti prodotti dalle opere progettuali, nonché l'efficacia della misura di integrazione paesaggistica prevista: la realizzazione di ulteriori filari di tigli che si integrino con l'assetto esistente estendendolo ad ovest della stazione.

TIPOLOGIA ATTIVITA'

Valutazione della qualità paesaggistica. Analisi e valutazione percettiva del paesaggio.
Campagne fotografiche stagionali. Realizzazione di report fotografici.



ATI bonifica

Linea AV/AC VERONA – PADOVA

LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

Titolo:
RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.
IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02

Pag
9 di 13

SCHEDA MONOGRAFICA STAZIONE DI MONITORAGGIO

CODICE STAZIONE

PAE-RF-VI-007

COMPONENTE	PAESAGGIO
TIPO STAZIONE	Lineare/puntuale
FASI DI INDAGINE	AO, CO, PO

FOTO STAZIONE/LOCALITA'



COMUNE	VICENZA
LOCALITA'	VIALE SANTA MARGHERITA
DISTANZA DALL'OPERA	130 mt
COORDINATE UTM (WGS84)	11.5528585 E 45.5423672 N

INDIVIDUAZIONE SITO MONITORAGGIO SU ORTOFOTO



CARATTERISTICHE SITO

La stazione rappresenta la visuale lungo Viale Margherita verso nord, in modo tale da monitorare l'impatto delle opere previste rispetto all'areale vincolato.

TIPOLOGIA ATTIVITA'

Valutazione della qualità paesaggistica. Analisi e valutazione percettiva del paesaggio.
Campagne fotografiche stagionali. Realizzazione di report fotografici.



ATI bonifica

Linea AV/AC VERONA – PADOVA

LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

Titolo:
RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.
IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02

Pag
10 di 13

SCHEDA MONOGRAFICA STAZIONE DI MONITORAGGIO

CODICE STAZIONE

PAE-RF-VI-008

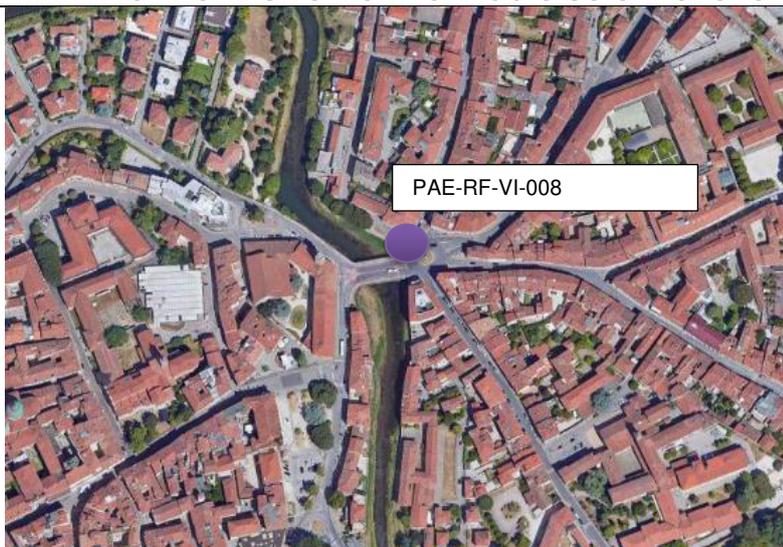
COMPONENTE	PAESAGGIO
TIPO STAZIONE	Lineare/puntuale
FASI DI INDAGINE	AO, CO, PO

FOTO STAZIONE/LOCALITA'



COMUNE	VICENZA
LOCALITA'	PONTE DEGLI ANGELI
DISTANZA DALL'OPERA	1.000 mt
COORDINATE UTM (WGS84)	11.5504701 E 45.5504473 N

INDIVIDUAZIONE SITO MONITORAGGIO SU ORTOFOTO



CARATTERISTICHE SITO

Il punto di monitoraggio è stato individuato in modo tale da poter monitorare l'eventuale impatto visivo delle opere previste rispetto alle visuali su Palazzo del Territorio.

TIPOLOGIA ATTIVITA'

Valutazione della qualità paesaggistica. Analisi e valutazione percettiva del paesaggio.
Campagne fotografiche stagionali. Realizzazione di report fotografici.



ATI bonifica

Linea AV/AC VERONA – PADOVA

LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

Titolo:
RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.
IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02

Pag
11 di 13

SCHEDA MONOGRAFICA STAZIONE DI MONITORAGGIO

CODICE STAZIONE

PAE-RF-VI-009

COMPONENTE	PAESAGGIO
TIPO STAZIONE	Lineare/puntuale
FASI DI INDAGINE	AO, CO, PO

FOTO STAZIONE/LOCALITA'



COMUNE	VICENZA
LOCALITA'	CA' IMPENTA
DISTANZA DALL'OPERA	300 mt
COORDINATE UTM (WGS84)	11.589883 E 45.534020 N

INDIVIDUAZIONE SITO MONITORAGGIO SU ORTOFOTO



CARATTERISTICHE SITO

La stazione è stata collocata lungo la viabilità esistente, al fine di poter monitorare sia l'impatto previsto per le nuove opere che vede un sostanziale allontanamento dell'attuale rilevato e un maggior respiro per gli edifici, nonché l'efficacia delle misure di mitigazione delle opere a verde che intendono mascherare, attraverso l'utilizzo di apposite banche sui nuovi rilevati, le carreggiate di nuova realizzazione.

TIPOLOGIA ATTIVITA'

Valutazione della qualità paesaggistica. Analisi e valutazione percettiva del paesaggio.
Campagne fotografiche stagionali. Realizzazione di report fotografici.



ATI bonifica

Linea AV/AC VERONA – PADOVA

LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

Titolo:
RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.
IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02

Pag
12 di 13

SCHEDA MONOGRAFICA STAZIONE DI MONITORAGGIO

CODICE STAZIONE

PAE-RF-TQ-001

COMPONENTE	PAESAGGIO
TIPO STAZIONE	Lineare/puntuale
FASI DI INDAGINE	AO, CO, PO

FOTO STAZIONE/LOCALITA'



COMUNE	TORRI DI QUARTESOLO
LOCALITA'	VIA BORSELLINO – LERINO
DISTANZA DALL'OPERA	7.000 mt
COORDINATE UTM (WGS84)	11.383820 E 45.305114 N

INDIVIDUAZIONE SITO MONITORAGGIO SU ORTOFOTO



CARATTERISTICHE SITO

La stazione viene collocata sull'itinerario di maggior frequentazione, la nuova viabilità, per monitorare da tale punto di vista l'intrusione delle opere all'interno del bacino agricolo.

TIPOLOGIA ATTIVITA'

Valutazione della qualità paesaggistica. Analisi e valutazione percettiva del paesaggio.
Campagne fotografiche stagionali. Realizzazione di report fotografici.



ATI bonifica

Linea AV/AC VERONA – PADOVA

LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

Titolo:
RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE: PAESAGGIO, STATO FISICO DEI LUOGHI E AMBIENTE SOCIALE

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.
IN2L-20-E-I2-RH-MB00-0A-B01-A02

Pag
13 di 13

SCHEDA MONOGRAFICA STAZIONE DI MONITORAGGIO

CODICE STAZIONE

PAE-RF-SO-001

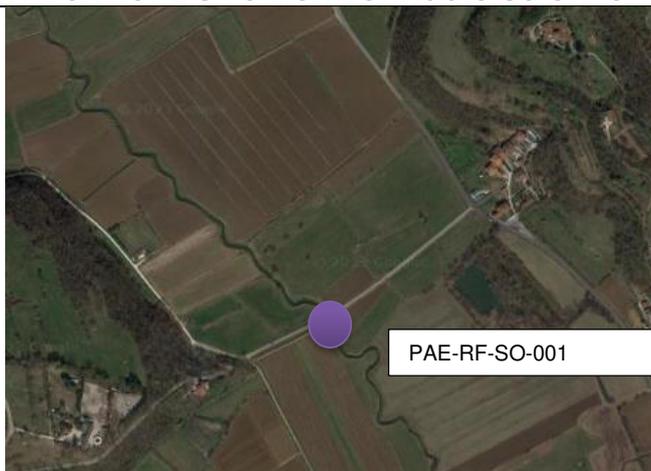
COMPONENTE	PAESAGGIO
TIPO STAZIONE	Lineare/puntuale
FASI DI INDAGINE	AO, CO, PO

FOTO STAZIONE/LOCALITA'



COMUNE	SOVIZZO
LOCALITA'	VIA VIGO
DISTANZA DALL'OPERA	5.000 mt
COORDINATE UTM (WGS84)	11.427810 E 45.544845 N

INDIVIDUAZIONE SITO MONITORAGGIO SU ORTOFOTO



CARATTERISTICHE SITO

La stazione si colloca lungo l'attuale via Vigo, con angolo panoramico, al fine di monitorare l'impatto generato dalla cassa di espansione; la necessità dell'angolo panoramico deriva dal fatto che non è stato possibile individuare lungo le dorsali alcun punto da cui fosse possibile apprezzare l'opera e pertanto il punto individuato si è confermato il migliore possibile.

TIPOLOGIA ATTIVITA'

Valutazione della qualità paesaggistica. Analisi e valutazione percettiva del paesaggio.
Campagne fotografiche stagionali. Realizzazione di report fotografici.