



PROVINCIA DI VICENZA

Contrà Gazzolle n. 1 – 36100 VICENZA C. Fisc. P. IVA 00496080243

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO PROVINCIALE

N. 42 DEL 12/12/2017

L'anno DUEMILADICIASSETTE, il giorno DODICI del mese di DICEMBRE alle ore 17:10 nella sede provinciale si è riunito sotto la presidenza del Presidente ACHILLE VARIATI il Consiglio Provinciale nelle persone dei signori Consiglieri:

All'appello risultano:

VARIATI ACHILLE	Presente	MARANGON RENZO	Presente
BENVENUTI MARIO	Presente	MONTAGNA SANTO	Assente
CATTANEO ROBERTO	Presente	ORSI VALTER	Assente
FERAZZOLI LUCA	Presente	RESTELLO LUCA	Assente
FERRETTO ERNESTO	Presente	SAVONA ALESSIO	Presente
FRANCO MARIA CRISTINA	Presente	SCUCCATO GIADA	Assente
GASPARINI GIOVANNI ANTONIO	Presente	SEGATO RENZO	Presente
GONZO FRANCESCO ENRICO	Presente	TOSETTO ENNIO	Assente/G
MACIOTTI MATTEO	Assente/G		

Partecipa il SEGRETARIO GENERALE ANGELO MACCHIA il quale provvede alla redazione del presente verbale.

PRESENTI n. 11 - ASSENTI n. 6

Sono presenti i gli **Scrutatori** nei Sigg.: /

Sono presenti i **Revisori**: /

Il Presidente, riconosciuta legale l'adunanza in conformità dell'art. 16 dello Statuto Provinciale, invita i membri del Consiglio a deliberare in ordine alla proposta avente ad

OGGETTO: INFRASTRUTTURA STRATEGICA DI INTERESSE NAZIONALE EX ART. 1 DELLA LEGGE 21 DICEMBRE 2001 N. 443. LEGGE OBIETTIVO TRATTA AV/AC VERONA PADOVA. PROGETTO PRELIMINARE DEL 2° LOTTO FUNZIONALE ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA. ESPRESSIONE PARERE IN CONFERENZA DEI SERVIZI EX ARTT. 165 E 168 DEL D.LGS. 163/2006

OGGETTO: INFRASTRUTTURA STRATEGICA DI INTERESSE NAZIONALE EX ART. 1 DELLA LEGGE 21 DICEMBRE 2001, N. 443 – LEGGE OBIETTIVO. TRATTA AV/AC VERONA – PADOVA. PROGETTO PRELIMINARE DEL 2° LOTTO FUNZIONALE “ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA”.

ESPRESSIONE PARERE IN CONFERENZA DI SERVIZI EX ARTT. 165 E 168 DEL D.LGS 163/2006

La Vicepresidente Maria Cristina Franco relaziona:

Premesso che:

In data 29 luglio 2014 è stato sottoscritto un protocollo d’Intesa tra Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Regione Veneto, R.F.I. Spa, Comune di Vicenza e Camera di Commercio di Vicenza per l’attraversamento del territorio vicentino con la linea ferroviaria di Alta Velocità/Alta Capacità della tratta Verona-Padova.

In data 10 dicembre 2014 (PGN 99049) RFI SpA., in ottemperanza agli impegni assunti con il Protocollo d’Intesa, ha formalizzato la consegna dello Studio di Fattibilità che interessa l’intero tratto Montebello Vicentino – Vicenza – Grisignano di Zocco.

In data 30 ottobre 2015 è stato sottoscritto un addendum al Protocollo d’Intesa del 29.7.2014 con il quale il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, la Regione Veneto, il Comune di Vicenza, la Camera di Commercio e la Società RFI SpA hanno convenuto di effettuare, come richiesto dal Sindaco del Comune di Vicenza e dal Presidente della CCIAA di Vicenza, un’analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative per l’attraversamento del Comune di Vicenza.

In data 23 marzo 2016, ns. prot. n. 38693, è pervenuta da parte di RFI l’analisi comparativa tra le seguenti possibili soluzioni alternative:

- Soluzione 1 - Nuova stazione principale in zona Fiera e nuova stazione in zona Borgo Berga/Tribunale per i soli treni regionali (sviluppo Studio di Fattibilità 2014);
- Soluzione 2 - Mantenimento e potenziamento della stazione di Viale Roma;
- Soluzione 3 - Mantenimento e potenziamento della stazione di viale Roma e nuova fermata in Fiera.

In data 1 febbraio 2017 a seguito della deliberazione di Consiglio Comunale n. 30 del 30 giugno 2016, che indicava la “Soluzione 3” quale migliore scenario, con ulteriori n.30 osservazioni, è pervenuto il secondo addendum al Protocollo d’Intesa del 29.7.2014 con il quale si conveniva che i successivi sviluppi progettuali per l’attraversamento del territorio vicentino da parte della tratta AV/AC Verona-Padova, sarebbero stati effettuati avendo a riferimento la soluzione indicata quale “Soluzione 3” nell’analisi comparativa trasmessa da RFI, e indicata dal Consiglio Comunale di Vicenza con osservazioni. In coerenza con quanto sopra, RFI avrebbe analizzato la fattibilità tecnica e la pertinenza all’opera delle citate osservazioni nell’ambito della redazione del progetto preliminare del 2° Lotto Funzionale “Attraversamento di Vicenza” - che avrebbe provveduto a redigere entro 7 mesi dalla sottoscrizione del nuovo addendum.

In data 19 ottobre 2017 è pervenuto da parte di RFI il Progetto Preliminare del 2° Lotto Funzionale "Attraversamento di Vicenza".

Detto progetto è stato inoltrato agli Enti interessati al fine di consentire loro di formulare il parere di competenza da esprimere in sede di Conferenza dei Servizi istruttoria.

Considerato che:

L’“Attraversamento di Vicenza” costituisce il 2° Lotto Funzionale della tratta AV/AC Verona - Padova, la cui progettazione e realizzazione è stata affidata al General Contractor Iricav Due con Convenzione sottoscritta il 15.10.1991 dalla Società TAV (oggi RFI).

L’intervento si configura come una variante al progetto preliminare della tratta AV/AC Verona-Padova, già oggetto di specifica procedura di valutazione di impatto ambientale.

E’ inoltre soggetto alla procedura autorizzativa recata dal D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. e costituisce la naturale prosecuzione del Primo Lotto Funzionale "Verona – Bivio Vicenza", per il quale è in corso

di perfezionamento l'iter autorizzativo, e prevede la realizzazione del nuovo tratto di linea AV/AC compreso tra il Bivio Vicenza, ricadente nel Comune di Altavilla Vicentina, e l'esistente stazione di Vicenza in Viale Roma.

I principali interventi di progetto sono i seguenti:

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

Inoltre, il progetto include interventi finalizzati a favorire l'accessibilità alla Stazione di Vicenza mediante il TPL, nonché interventi di riassetto del reticolo viario, funzionali a ricucire le viabilità interferite dal tracciato della nuova infrastruttura.

Completano il progetto preliminare le opere finalizzate alla mitigazione del rischio idraulico delle aree della nuova fermata Fiera, costituite dalla cassa di espansione sul Torrente Onte e dall'innalzamento di parte degli argini del fiume Retrone.

Le opere ricadono nel territorio dei Comuni di Vicenza, Altavilla Vicentina, Sovizzo, Torri di Quartesolo e Creazzo.

Con protocollo P.G. n. 143872 del 26/10/2017 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha successivamente comunicato che la Società RFI – Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha presentato istanza per lo svolgimento della procedura di VIA Speciale ai sensi degli artt. 165 e 183 del D.Lgs. 163/2006 e dell'art. 216, c.27 del D.Lgs. 50/2016 per il progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" e che, conformemente a quanto stabilito dagli artt. 23, c.4 e 24, cc. 1 e 2 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., è stato dato avviso al pubblico dell'istanza presentata.

Nell'avviso veniva fissato al 25 novembre il termine ultimo per la presentazione di eventuali osservazioni.

In data 27 novembre 2017 con PGN 161125 è pervenuta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la convocazione alla Conferenza di Servizi ex artt. 165 e 168 del D. Lgs. n. 163/2006 che si terrà mercoledì 13 dicembre 2017 presso la sede del Ministero stesso.

Le Amministrazioni invitate hanno facoltà di rimettere il proprio parere direttamente nel corso della seduta della Conferenza di Servizi e potranno partecipare alla seduta tramite rappresentante legittimato ad esprimere e manifestare la volontà dell'Amministrazione.

Ravvisata la necessità di esprimere parere in ordine a taluni aspetti in termini di viabilità, di impatto ambientale e di tutela del patrimonio dell'ente.

Ritenuto, altresì, di fare proprie e condividere le osservazioni trasmesse al Ministero dell'Ambiente dal Comune di Altavilla Vicentina, in data 22 novembre 2017 con prot.n.18275, dal Comune di Creazzo, in data 27 novembre 2017 con prot.n.24524, dal Comune Sovizzo, dal Comune di Torri Quartesolo e dal Comune di Vicenza in data 24 novembre con prot.n.160253, in quanto vanno a rafforzare le motivazioni delle stesse osservazioni presentate dall'Ente Provincia.

Tutto ciò premesso,

- Visto il Progetto preliminare del 2° Lotto Funzionale "Attraversamento di Vicenza" pervenuto il 19 ottobre 2017
- Vista la Convocazione alla Conferenza di Servizi ex artt. 165 e 168 del D. Lgs. n. 163/2006 pervenuta in data 27 novembre 2017 con PGN 161125;
- Vista la L. 241/1990;

Vista la Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 25 del 17/07/2017 con la quale è stato approvato il Bilancio di Previsione 2017/2019;

Visto che con Decreto del Presidente n.65 del 01/08/2017 è stato approvato il PEG 2017/2019;

Acquisito ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 267/2000 il parere favorevole espresso dal responsabile interessato in ordine alla regolarità tecnica;

Preso atto del visto di conformità alle leggi, statuto e regolamenti espresso dal Segretario Generale ai sensi del Decreto presidenziale n. 11 del 27/10/2014;

Tutto ciò premesso

IL CONSIGLIO PROVINCIALE

Udito e fatto proprio quanto esposto dal relatore;

Udita la discussione seguitane, come da sintesi riepilogativa e da registrazione integrale agli atti;

Preso atto dell'eserita votazione, come da sintesi riepilogativa che segue;

DELIBERA

1. di dare atto che le premesse e quanto sopra considerato costituiscono parte integrante del presente provvedimento;
2. di approvare le osservazioni/prescrizioni al "Progetto preliminare del 2° Lotto Funzionale "Attraversamento di Vicenza", così come meglio indicate e riportate in allegato 1) alla presente deliberazione;
3. di recepire le osservazioni dei Comuni di Altavilla Vicentina, Creazzo, Sovizzo, Torri di Quartesolo e Vicenza al "Progetto preliminare del 2° Lotto Funzionale "Attraversamento di Vicenza", già trasmesse al ministero dell' Ambiente , così come meglio indicate e riportate in allegato 2) alla presente deliberazione
4. di incaricare il Direttore Generale a presentare le predette osservazioni/prescrizioni , in allegato 1) e 2) , in sede di Conferenza di Servizi ex artt. 165 e 168 del D.Lgs 163/2006", che si terrà a partire dal 13 dicembre presso la sede del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a Roma;
5. di dare atto che il presente provvedimento non comporta spese, minori entrate, né altri riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio della Provincia.
6. di attestare che non vi sono altri oneri riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio del Comune, ai sensi dell'art.49 del TUEL, D.Lgs. 267/2000, come modificato dall'art.3 del DL 10.10.2012 n.174;
7. di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 comma 4 del D.Lgs 267/2000 e s.m.i.

Responsabile del Procedimento: Andrea BALDISSERI

SINTESI RIEPILOGATIVA
(per la discussione vedasi la registrazione in atti)

Il Presidente Achille Variati, constatata la presenza del numero legale, dichiara aperta la seduta.
Il Presidente Variati ..."omissis"... passa la parola alla Vicepresidente Maria Cristina Franco per l'illustrazione del provvedimento.

La Vicepresidente MARIA CRISTINA FRANCO illustra il provvedimento "omissis"

Entrano i Consiglieri MONTAGNA, RESTELLO e ORSI **p. 14/a. 03**

Il Responsabile del Procedimento ANDREA BALDISSERI "omissis"
La Vicepresidente FRANCO "omissis"
Il Presidente VARIATI "omissis"

Terminata l'illustrazione, il Presidente dichiara aperta la discussione.

Intervengono

Il Consigliere CATTANEO "omissis"
Il Consigliere FERRETTO "omissis"
Il Consigliere RESTELLO "omissis"
Il Consigliere BENVENUTI "omissis"
Il Consigliere SEGATO "omissis"

Nessun altro chiedendo di intervenire, il Presidente Variati dichiara chiusa la discussione e replica ai Consiglieri intervenuti "omissis"

Terminata la replica, il Presidente chiede se vi sono dichiarazioni di voto

Il Consigliere CATTANEO per dichiarazione di voto "omissis"

Nessun altro chiedendo di intervenire, il Presidente mette in votazione il **provvedimento**, che viene approvato all'unanimità dei votanti con:

Consiglieri presenti	14
Consigliere votanti	12
Voti favorevoli	12
Voti contrari	0
Astenuti/Non votanti	02 (i Consiglieri Cattaneo e Restello)

Il Presidente mette ai voti l'**immediata eseguibilità** del provvedimento, che viene approvata all'unanimità dei votanti con:

Consiglieri presenti	14
Consigliere votanti	12
Voti favorevoli	12
Voti contrari	0
Astenuti/Non votanti	02 (i Consiglieri Cattaneo e Restello)

Esaurito l'argomento, il Presidente passa al punto successivo all'ordine del giorno.

Sottoscritto dal
PRESIDENTE
ACHILLE VARIATI
con firma digitale

Sottoscritto dal
SEGRETARIO GENERALE
ANGELO MACCHIA
con firma digitale



PROVINCIA DI VICENZA

Contrà Gazzolle n. 1 – 36100 VICENZA C. Fisc. P. IVA 00496080243

Proposta di Deliberazione

Servizio VIA VINCA
proposta n. 1350/2017

OGGETTO: INFRASTRUTTURA STRATEGICA DI INTERESSE NAZIONALE EX ART. 1 DELLA LEGGE 21 DICEMBRE 2001, N. 443 – LEGGE OBIETTIVO. TRATTA AV/AC VERONA – PADOVA. PROGETTO PRELIMINARE DEL 2° LOTTO FUNZIONALE “ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA”. ESPRESSIONE PARERE IN CONFERENZA DI SERVIZI EX ARTT. 165 E 168 DEL D.LGS 163/2006

VISTO DI CONFORMITA' ALLE LEGGI, STATUTO E REGOLAMENTI
SULLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
(ai sensi del Decreto presidenziale n. 11 del 27/10/2014)

(X) Favorevole () Contrario

.....

Vicenza, 07/12/2017

**Sottoscritto dal Segretario
(MACCHIAANGELO)
con firma digitale**



PROVINCIA DI VICENZA

Contrà Gazzolle n. 1 – 36100 VICENZA C. Fisc. P. IVA 00496080243

Proposta di Deliberazione

Servizio VIA VINCA
proposta n. 1350/2017

OGGETTO: INFRASTRUTTURA STRATEGICA DI INTERESSE NAZIONALE EX ART. 1 DELLA LEGGE 21 DICEMBRE 2001, N. 443 – LEGGE OBIETTIVO. TRATTA AV/AC VERONA – PADOVA. PROGETTO PRELIMINARE DEL 2° LOTTO FUNZIONALE “ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA”. ESPRESSIONE PARERE IN CONFERENZA DI SERVIZI EX ARTT. 165 E 168 DEL D.LGS 163/2006

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITA' TECNICA
SULLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
(ai sensi dell'art. 49 e 147 bis 1° comma del D. Lgs. 18 agosto 2000, n. 267)

(X) Favorevole () Contrario

.....

Vicenza, 07/12/2017

**Sottoscritto dal Dirigente
(MACCHIAANGELO)
con firma digitale**



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE

SERVIZIO V.I.A.

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale: Palazzo Godi - Nieve, contrà Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

Uffici: Palazzo Godi - Nieve, contrà Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

OSSERVAZIONI E PRESCRIZIONI GENERALI

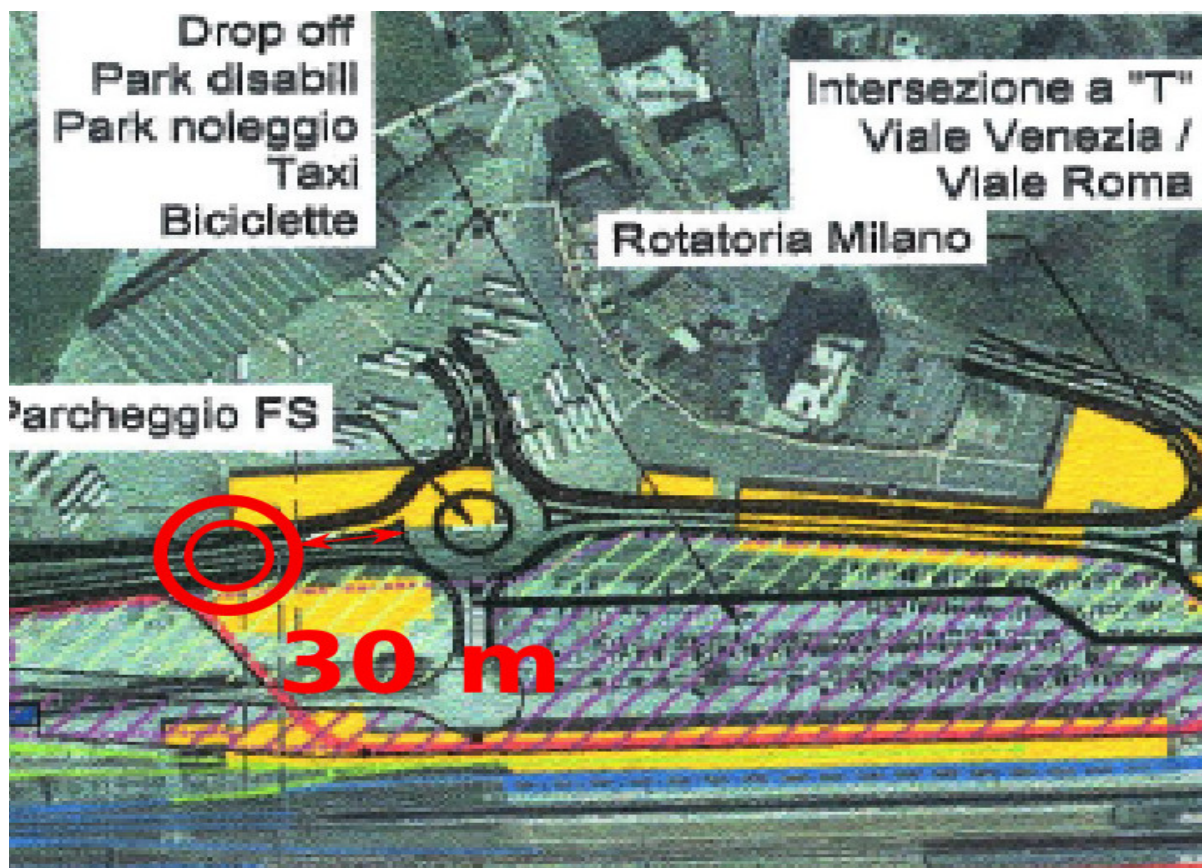
1. La soppressione del tratto di SP 34 MELARO che va dalla rotatoria Olmo con Viale Della Scienza all'innesto a rotatoria sulla SR11 richiede la realizzazione di una infrastruttura in grado di recuperare il collegamento viario.
La proposta del progetto TAV prevede la realizzazione di un tratto stradale che sottopassa la ferrovia e si reinnesta sulla SR11 con una semplice intersezione a T. Si ritiene inadeguata tale soluzione in quanto allunga il percorso di viaggio e presenta una sezione stradale ridotta rispetto alla sezione esistente (tipo C) della SP 34.
Non solo, desta una certa perplessità anche l'intenzione di adottare un semplice innesto a T per collegare il nuovo tratto di SP 34 sulla SR 11, in sostituzione dell'attuale rotatoria.
Inoltre, anche su suggerimento dello stesso Comune di Altavilla Vicentina, si ritiene conveniente approfondire la fattibilità di un aggiornamento del sottopasso ferroviario esistente, magari arretrando e ridimensionando la rotatoria dell'Olmo.
2. Durante le fasi di cantierizzazione dei lavori ferroviari, stradali e filoviari dovrà essere garantita la continuità del servizio di trasporto pubblico di linea, senza pregiudizio per l'accessibilità alle fermate da parte del pubblico e senza peggioramento dei tempi di viaggio. Eventuali deviazioni dovranno sempre essere concordate, sia con l'Amministrazione Provinciale che con SVT.
3. Si chiede che in sede di progettazione e attuazione degli interventi sulle infrastrutture stradali sia considerata, laddove possibile e coerente con la programmazione della mobilità, la realizzazione di misure regolatrici e sistemi di regolazione del traffico che privilegino il movimento dei veicoli adibiti a trasporto pubblico di linea.
4. Il servizio trasporto pubblico di linea richiede una adeguata dotazione di infrastrutture adibite a logistica e manutenzione dei veicoli. A tal fine, si chiede l'ampliamento dell'area adibita a terminal FS in modo da poter ricavare 20 stalli a spina di pesce, compatibili con autobus autosnodati da 18 m, con piattaforme di fermata larghe almeno 2,5 m e relative pensiline. Si chiede, inoltre, di ricavare un deposito dell'estensione di circa 7000 mq dotato di un fabbricato di servizio di circa 100 mq e impianti di distribuzione carburante, in quanto le attuali previsioni di progetto penalizzano fortemente la funzionalità complessiva dell'autostazione autobus.
5. Sistema Filobus a tecnologia alimentazione avanzata: al fine di promuovere l'intermodalità nel trasporto pubblico di persone, si chiede di dimensionare il terminal Ovest prevedendo una superficie in grado di assicurare l'interscambio e lo stazionamento di circa 15 autosnodati e di 10 filobus snodati, con annesso un edificio ove insediare le attrezzature di primo intervento ordinario e le attività di servizio al piazzale. Analogamente, si chiede di dimensionare il terminal Est prevedendo una superficie in grado di assicurare l'interscambio e lo stanziamento di circa 15 autobus snodati contigua al deposito con officina filoviaria, che, peraltro, si chiede venga dimensionata per l'intera rete Lam (40/50 veicoli).
6. Il progetto TAV comporta pesanti interferenze con il deposito e l'autostazione dei veicoli adibiti a servizio pubblico di linea. Conseguentemente, SVT dovrà rivedere completamente tutta l'organizzazione logistica adeguando le proprie infrastrutture al progetto TAV, con le necessità descritte nei punti precedenti. In ogni caso, al fine di garantire una adeguata qualità del servizio trasporto pubblico di linea e vista la notevole sottrazione di spazi attualmente a servizio di SVT, sarà inevitabile ricorrere alla delocalizzazione alcune funzioni fondamentali, come l'officina meccanica, l'area manutenzione, il deposito pneumatici, gli impianti lavaggio, il magazzino, la palazzina direzionale. Tale aspetto richiederà un notevole impegno di risorse, soprattutto economiche, a carico della gestione SVT e della stessa Provincia di Vicenza, per le quali si chiede la formulazione di ipotesi compensative.
7. Con riferimento alle aree interessate dal Piano di recupero "Area ex Ferrotramvie", si fa presente che ai sensi del PTCP vigente art.63 "Sistema della Mobilità" Le aree limitrofe alla

Stazione risultano essere strategiche per la pianificazione provinciale. Al fine di mantenere un'area omogenea di una certa dimensione dove concentrare i servizi strategici a scala anche provinciale e consentire la unitarietà dei futuri interventi presenta la seguente osservazione:

-la rotatoria indicata nella tavola di progetto (elaborato n. IN0I00R11P5IF0001002A), denominata Rotatoria parcheggio FS, ricade in area soggetta a Piano Attuativo ed esiste un protocollo d'intesa (n. 89473 del 04/12/2012) con il Comune di Vicenza per l'attuazione delle previsioni di PI.

L'individuazione della suddetta rotatoria e della viabilità connessa, così come rappresentate nell'ipotesi progettuale, compromettono le potenzialità edificatorie consentite dal Piano Attuativo, in quanto viene ridotta l'effettiva superficie territoriale utilizzabile per l'insediamento della volumetria riconosciuta dal piano.

Si chiede, pertanto, di spostare la predetta rotatoria come da planimetria allegata, al fine di avere un'area unitaria dove individuare le funzione stabilite dal PTCP



8. Dalla documentazione esaminata non appare effettuata una ricerca/verifica di presenza di zone di discarica/abbandono rifiuti nelle aree di intervento, nè verifica sulla necessità di interventi di bonifica ambientale (ai sensi Parte IV del D.Lgs. 152/06). Alla luce dei tempi amministrativi dei procedimenti connessi si rende opportuna una verifica già in fase preliminare. Nonchè la definizione di procedure operative in fase di cantiere.
9. Sia per il carico viario conseguente che per gli impatti ambientali connessi appare eccessivo il ricorso allo smaltimento esterno di rifiuti. Sarebbe auspicata una più approfondita analisi per il riutilizzo o il recupero in cantiere. Appare consigliabile, alla luce dei tempi amministrativi dei procedimenti di VIA/autorizzazione di impianti di recupero/stoccaggio, che già in fase preliminare siano presentate le domande di autorizzazione alla Provincia.
10. In relazione al punto precedente, sia per la configurazione attuale, che in caso di sua revisione, dovrà essere prodotta una specifica relazione sulla gestione del traffico indotto, comprensiva di proposte mitigative.
11. Rispetto a quanto proposto in tema di impatto acustico, sia data evidenza del raffronto con gli specifici piani di classificazione acustica comunale.
12. Nella progettazione e realizzazione delle barriere anti-rumore dovranno essere adottate specifiche soluzioni mitigative, atte a garantire un efficace inserimento paesaggistico ed un ridotto impatto visivo

13. Per quanto riguarda gli interventi strutturali previsti lungo l'argine del fiume Retrone, dovrà essere curato l'inserimento paesaggistico sul cono ottico verso Monte Berico e garantito il livello attuale di naturalizzazione del corso d'acqua, prevedendo, nel caso, specifiche forme di accesso, anche di tipo non controllato.
14. La descrizione della gestione delle acque meteoriche delle aree di cantiere è solo di massima. Dovrà essere presentata, secondo le disposizioni dell'art. 39 del Piano regionale di Tutela Acque, apposita domanda di autoizzazione allo scarico all'autorità competente (Provincia o gestore della fognatura).



COMUNE DI ALTAVILLA VICENTINA

PROVINCIA DI VICENZA

Prot. n. 18275

Altavilla Vicentina, li 22/11/2017

PEC: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Al
**Ministero dell'Ambiente e della
tutela del territorio e del mare**
Direzione Generale per le
valutazioni e le autorizzazioni
ambientali
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

PEC: rff-din.iav@pec.rff.it

A
R.F.I. S.p.a.

PEC: Italferr.ambiente@legalmail.it

A
ITALFERR S.p.A.

PEC: coordinamento.commissioni@pec.regione.veneto.it

Alla
Regione del Veneto

PEC: protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

PEC: provincia.vicenza@cert.ip-veneto.net

Alla
Provincia di Vicenza

PEC: dq.tf@pec.mit.gov.it

Al
**Ministero delle Infrastrutture e
dei Trasporti**

Oggetto: [ID: 3770]. Procedura di VIA Speciale ai sensi degli artt. 165 e 183 del D.Lgs. 163/2006 e dell'art. 216, c. 27 del D.Lgs. 50/2016. Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova".

Osservazioni in merito al progetto NV01 Via Olmo.

Con riferimento al progetto preliminare in oggetto, inviato da RFI – Rete Ferroviaria Italiana, pervenuto a questo Ente in data 26/10/2017 al Prot. N. 15801,

premesso che:

- in data 13 ottobre 2017 la Società RFI – Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ha presentato istanza per lo svolgimento della procedura di VIA Speciale, ai sensi degli artt. 165, 183 del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile ai sensi dell'art. 216 c. 27 del D.Lgs. 50/2016, per il progetto in oggetto emarginato, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
- conformemente a quanto stabilito dagli artt. 23, c. 4 e 24, cc. 1 e 2 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., è stato dato avviso al pubblico dell'istanza presentata, mediante pubblicazione sul sito web del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, del Progetto preliminare, dello Studio di impatto ambientale, della Sintesi non tecnica, nonché dell'Avviso al pubblico stesso;
- entro il termine di 30 (trenta) giorni dalla data di pubblicazione del sopracitato avviso, chiunque abbia interesse potrà prendere visione sul sito web, del progetto e del relativo studio ambientale e presentare in forma scritta le proprie osservazioni di competenza, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi, indirizzandole al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

3^ AREA TECNICA

Aperto al pubblico: lunedì 17.00 - 19.00, martedì e giovedì 11.00 - 13.00
tel. 0444 220340 fax 0444 220347

e-mail: lavoripubblici@comune.altavillavicentina.vi.it

PEC: lavoripubblici.altavillavicentina@legalmail.it



COMUNE DI ALTAVILLA VICENTINA

PROVINCIA DI VICENZA

- in data 30/10/2017 è stata convocata la Conferenza dei Capigruppo per informarla del progetto pervenuto ;
- in data 15/11/2017 l'Amministrazione Comunale ha partecipato all'incontro proposto dal Sindaco di Vicenza Achille Variati, alla presenza dei tecnici RFI, di Italferr e della Provincia;
- in data 22 novembre 2017 l'Amministrazione Comunale ha approvato con deliberazione n. 146 le osservazioni sul progetto preliminare dell'infrastruttura ferroviaria strategica - Linea AV/AC VERONA – PADOVA relativamente al 2° lotto funzionale – “attraversamento di Vicenza”.

tutto ciò premesso il Comune di Altavilla Vicentina nella persona del Sindaco pro - tempore Claudio Catagini intende esprimere le seguenti osservazioni, alla luce dell'analisi della documentazione trasmessa:

1. La realizzazione del sottopasso Via Olmo, presenta le seguenti criticità di viabilità stradale:

- l'intersezione “a raso” di via Vicenza (principale Via comunale di attraversamento del Paese di Altavilla Vicentina molto trafficata) con la SP34 (strada Provinciale di collegamento di due caselli autostradali, Vicenza Ovest e Montecchio Maggiore) rappresenta un nodo difficile e pericoloso, considerato il volume di traffico veicolare; si precisa inoltre che, nelle ore di punta, in corrispondenza dello sbocco di Via Vicenza sulla SP34, si forma una lunga coda di automezzi che non riescono ad immettersi sulla provinciale comportando di conseguenza notevoli disagi di viabilità e di inquinamento;
- l'intersezione a “T” della strada che sostituisce la SP34Bis (Strada Provinciale con sottopasso) con la SR11 (Strada Regionale 11 – Padana Superiore) rappresenta un nodo particolarmente problematico visto il considerevole flusso di traffico veicolare previsto anche per i mezzi pesanti; le conseguenze sono le notevoli difficoltà di immissione tra le due arterie stradali, decisamente molto importanti e strategiche, oltreché l'aumento dell'inquinamento atmosferico creato dalle lunghe code che andrebbero a crearsi;
- si deve considerare, inoltre, che l'importante opera infrastrutturale presentata, deve rispondere ad una valutazione della domanda di mobilità ben ragionata, al fine di giustificare la necessità di realizzare un nuovo sottopasso così costoso ed impattante;
- il principale collegamento viario tra i Comuni di Altavilla Vicentina e Creazzo, appartenenti all'Unione dei Comuni Terre del Retrone, viene allungato di quasi un chilometro, raddoppiando i nodi stradali da percorrere (da due a quattro); tutto ciò porterebbe ad aggravare la situazione già compromessa dalle altre importanti infrastrutture viarie: la Strada Provinciale SP34, la Strada Regionale SR11; inoltre sorgerebbero difficoltà di accesso anche per operazioni ed iniziative ricorrenti ed ordinarie. Ad esempio una parte della popolazione di “Perara” - Via Vicenza, storicamente frequenta la Parrocchia e Chiesa di S. Nicola ad Olmo di Creazzo.

Pertanto, in alternativa, si formulano le seguenti proposte da parte del Comune di Altavilla Vicentina:

1. la realizzazione di una rotatoria all'intersezione di Via Vicenza con la SP34 con caratteristiche identiche a quella precedentemente eseguita in via Verdi con la SP34 (Via Lonigo – Melaro);
2. il mantenimento del sottopasso esistente in SP34Bis (ovvero l'affiancamento di uno nuovo), adeguandolo in larghezza, altezza e profondità alle norme di legge, (con caratteristiche simili al sottopasso di via Tabernulae che collega la SR11 in località Tavernelle), naturalmente dotandolo di passaggio pedonale e pista ciclabile; a tal proposito, si precisa che la demolizione della “Casa Cantoniera”, a ridosso del sottopasso esistente, agevola altresì l'intervento proposto, liberando uno spazio prezioso per la realizzazione dell'opera; si

3^ AREA TECNICA

Aperto al pubblico: lunedì 17.00 -19.00, martedì e giovedì 11.00 – 13.00

tel. 0444 220340 fax 0444 220347

e-mail: lavoripubblici@comune.altavillavicentina.vi.it

PEC: lavoripubblici.altavillavicentina@legalmail.it



COMUNE DI ALTAVILLA VICENTINA

PROVINCIA DI VICENZA

propone altresì, di realizzare un argine a ridosso della rotatoria della SP34 e fino al sottopasso sul lato est, ovvero di alzare la quota di tutta l'area, per evitare gli eventi di esondazione del fiume Retrone (come previsto nel progetto preliminare Italferr per l'altra sponda del fiume in Comune di Vicenza).

3. l'allargamento della rotatoria esistente in SR11, proponendo la demolizione dell'edificio rurale d'angolo, peraltro già inserita nel Piano urbanistico - piano Interventi del Comune di Altavilla Vicentina, al fine di adeguarla al maggior volume di traffico generato (l'attuale sottopasso non viene utilizzato dai veicoli pesanti).

La proposta indicata dall'Amministrazione Comunale, chiaramente molto meno impegnativa sia sotto il profilo economico sia sotto quello di cantierizzazione (per i tempi di esecuzione e i disagi arrecati), prevede sostanzialmente, la ricucitura della struttura viaria esistente attraverso:

- la sostituzione delle intersezioni stradali a "T" con rotatorie;
- l'adeguamento dell'infrastruttura stradale (compreso il sottopasso) esistente, a tutti i tipi di automezzi, comprendendo la realizzazione di vie ciclabili e pedonali di collegamento tra i due Comuni dell'Unione Terre del Retrone, Altavilla Vicentina e Creazzo;
- la rinuncia del sottopasso in progetto da 125 ml che, potrebbe addirittura complicare la viabilità senza adeguati miglioramenti e senza tener conto degli elevati costi di realizzazione e manutenzione dello stesso.
- La realizzazione di un argine ovvero l'aumento di quota dell'area adiacente al fiume Retrone con un riporto di materiale, a difesa del sottopasso stradale della SP34Bis.

2. Per quanto concerne la realizzazione delle **barriere antirumore**, esse dovranno essere realizzate contemporaneamente alla realizzazione dei due nuovi binari destinati all'alta velocità.

Tale territorio, dato il fitto contesto urbanistico, richiede l'installazione, lungo tutta la tratta, di barriere antirumore. Si chiede che la posa delle barriere sia realizzata contestualmente all'esecuzione degli interventi di quadruplicamento della linea e venga conclusa prima della messa in esercizio della linea in modo da garantire il rispetto dei limiti di rumore previsti dalla normativa nazionale e locale.

3. In merito alla **cantierizzazione** e ai lavori di realizzazione dell'opera si chiede di:

- realizzare le varie opere in momenti diversi, al fine di minimizzare gli impatti sulla viabilità interna al paese. La realizzazione delle suddette opere prevede la chiusura totale o parziale della viabilità di collegamento tra la SR11 e la SP34, per il tempo necessario alla realizzazione dei lavori. Si chiede la condivisione del Comune di Altavilla Vicentina nella definizione delle tempistiche di tali interventi in modo tale da minimizzare il più possibile i disagi che si arrecheranno alla circolazione dei veicoli e garantire i collegamenti all'interno del paese;
- minimizzare il problema dell'alta concentrazione di polveri che saranno prodotte dalle lavorazioni previste in fase di cantierizzazione, nonché della dispersione delle sopracitate polveri su tutto il territorio comunale causata dai percorsi dei camion.

Al fine di minimizzare il problema sopraesposto si chiede:

- a. la puntuale verifica della pulizia e del lavaggio degli automezzi prima che gli stessi lascino le aree tecniche di cantiere e attraversino il territorio comunale;
- b. il lavaggio delle strade comunali interessate dal passaggio degli automezzi almeno due volte la settimana;
- c. la riasfaltatura, al termine dei lavori, delle strade soggette al passaggio degli automezzi.

4. Si chiede di coinvolgere direttamente il Comune di Altavilla Vicentina per addivenire all'esatta definizione delle lavorazioni sia in merito agli interventi e alle relative tempistiche, sia in merito al

3^ AREA TECNICA

Aperto al pubblico: lunedì 17.00 -19.00, martedì e giovedì 11.00 - 13.00

tel. 0444 220340 fax 0444 220347

e-mail: lavoripubblici@comune.altavillavicentina.vi.it

PEC: lavoripubblici.altavillavicentina@legalmail.it



COMUNE DI ALTAVILLA VICENTINA

PROVINCIA DI VICENZA

percorso degli automezzi, a eventuali occupazioni di suolo pubblico, all'interruzione di viabilità, di sottopassi e di servizi comunali; si precisa che il territorio comunale è interessato dal progetto AC/AV per un tratto di circa 6 km.

5. Per quanto riguarda il tema degli espropri e delle demolizioni si chiede che le aree oggetto di esproprio da parte di R.F.I., siano valutate prevedendo per i proprietari un adeguato ristoro, oltre ad un congruo indennizzo per le ricadute di carattere ambientale, urbanistico e sociale lesive degli interessi pubblici/privati coinvolti.

Confidando in una valutazione positiva delle nostre osservazioni rimaniamo in attesa di conoscere le vostre conseguenti determinazioni così come previsto per legge.

Con osservanza,
Comune di Altavilla Vicentina

Il Sindaco
Claudio Catagini



Allegati:

1. Stato di Progetto Sottopasso via Olmo – ITALFERR
2. Osservazioni – Proposta di modifica da parte dell'Amministrazione Comunale
3. Sovrapposizione progetto Italferr – proposta Comune di Altavilla Vicentina

3^ AREA TECNICA

Aperto al pubblico: lunedì 17.00 -19.00, martedì e giovedì 11.00 – 13.00
tel. 0444 220340 fax 0444 220347

e-mail: lavoripubblici@comune.altavillavicentina.vi.it

PEC: lavoripubblici.altavillavicentina@legalmail.it

Cognome **CATASINI**
 Nome **CLAUDIO**
 nato il **23-02-1957**
 (atto n. **399** P. **1** S.A.)
 a **VICENZA (VI)**
 Cittadinanza **ITALIANA**
 Residenza **ALTAVILLA VICENTINA (VI)**
 Via **Canova N 19**
 Stato civile **CONIUGATO**
 Professione **AGENTE MIROPIA**

CONNOTATI E CONTRASSEGNI SALIENTI

Statura **1.77**
 Capelli **BRUNI**
 Occhi **MARRONI**
 Segni particolari



Firma del titolare *Catasini*
ALTAVILLA V. 05/12/2013

Impronta del dito
 indice sinistro

IL SINDACO
 D. G. ...
 in Funzione Incaricato





REPUBBLICA ITALIANA



COMUNE DI
ALTAVILLA VICENTINA

CARTA D'IDENTITA'
N° AX 1036720

DI
CATASINI
CLAUDIO

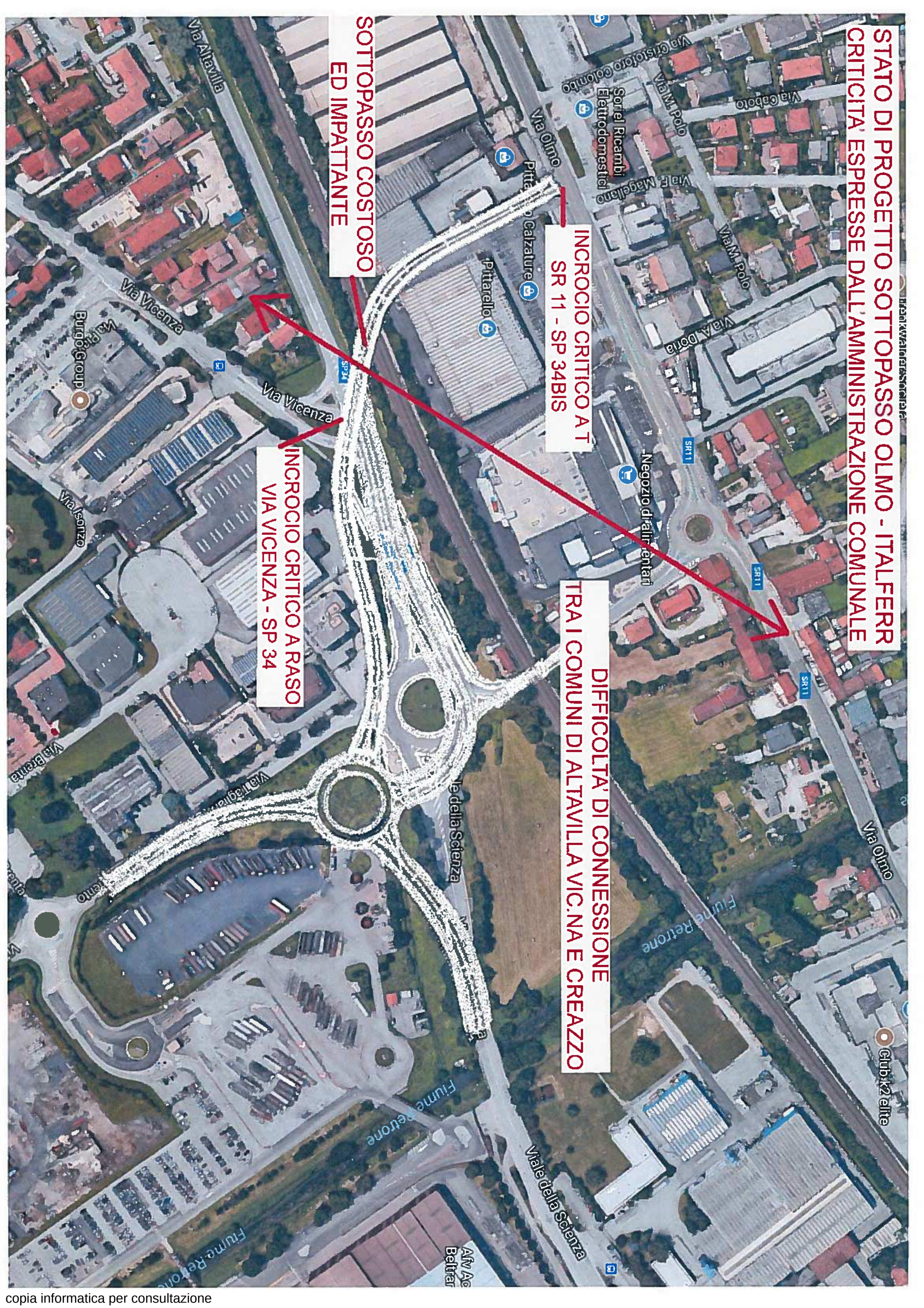
STATO DI PROGETTO SOTTOPASSO OLMO - ITALFERR
CRITICITA' ESPRESSE DALL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE

INCROCIO CRITICO A T
SR 11 - SP 34BIS

DIFFICOLTA' DI CONNESSIONE
TRA I COMUNI DI ALTAVILLA VIC. NA E CREAZZO

SOTTOPASSO COSTOSO
ED IMPATTANTE

INCROCIO CRITICO A RASO
VIA VICENZA - SP 34





Comune di Creazzo

Provincia di Vicenza

Piazza del Comune, 6

C.F. P.IVA 00264180241

AREA III - TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI

SETTORE LAVORI PUBBLICI e SERVIZI

Tel. 0444/338258 - Fax 0444/338297

PROT. 24524/2017/AT/LLPP/gb

Creazzo, 27 novembre 2017

PEC: DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Al
**Ministero dell'Ambiente e della
tutela del territorio e del mare**
Direzione Generale per le
valutazioni e le autorizzazioni
ambientali
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

PEC: italferr.ambiente@legalmail.it

Alla
Società Italferr Spa
via Vito Giuseppe Galati, 71
00155 ROMA
al Responsabile U.O. Costruzioni
Ing. Luigi Evangelista

PEC: pianificazione territoriale@pec.regione.veneto.it

Alla
Regione del Veneto
Area Tutela e sviluppo del Territorio
Direzione Pianificazione Territoriale

PEC: provincia.vicenza@cert.ip-veneto.net

Alla
Provincia di Vicenza-ufficio VIA

PEC: rfi-din.iav@pec.rfi.it

A
R.F.I. S.p.a.

PEC: Dg.tf@pec.mit.gov.it

Al
**Ministero delle Infrastrutture e
dei Trasporti**

Oggetto: [ID: 3770]. Procedura di VIA Speciale ai sensi degli artt. 165 e 183 del D.Lgs. 163/2006 e dell'art. 216, c. 27 del D.Lgs. 50/2016. Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova".

Osservazioni in merito al progetto NV01 Via Olmo.

Con riferimento al progetto preliminare in oggetto, inviato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, pervenuto a questo Ente in data 21/10/2017 al Prot. N. 21680,

premesso che:

- in data 13 ottobre 2017 la Società RFI – Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ha presentato istanza per lo svolgimento della procedura di VIA Speciale, ai sensi degli artt. 165, 183 del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile ai sensi dell'art. 216 c. 27 del D.Lgs. 50/2016, per il progetto in oggetto emarginato;



Comune di Creazzo

Provincia di Vicenza

Piazza del Comune, 6

C.F. P.IVA 00264180241

AREA III - TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI

SETTORE LAVORI PUBBLICI e SERVIZI

Tel. 0444/338258 - Fax 0444/338297

- in data 26/10/2017, conformemente a quanto stabilito dagli artt. 23, c. 4 e 24, cc. 1 e 2 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., è stato dato avviso al pubblico dell'istanza presentata, mediante pubblicazione sul sito web del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, del Progetto preliminare, dello Studio di impatto ambientale, della Sintesi non tecnica, nonché dell'Avviso al pubblico stesso;
- entro il termine di 30 (trenta) giorni dalla data di pubblicazione del sopracitato avviso, chiunque abbia interesse potrà prendere visione sul sito web, del progetto e del relativo studio ambientale e presentare in forma scritta le proprie osservazioni di competenza, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi, indirizzandole al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
- in data 15/11/2017 l'Amministrazione Comunale ha partecipato all'incontro proposto dal Sindaco di Vicenza Achille Variati, alla presenza dei tecnici RFI, di Italferr e della Provincia;
- in data 22 novembre 2017 l'Amministrazione Comunale ha approvato con deliberazione n. 99 del 23 novembre 2017 le osservazioni sul progetto preliminare dell'infrastruttura ferroviaria strategica - Linea AV/AC VERONA – PADOVA relativamente al 2° lotto funzionale – "attraversamento di Vicenza".

tutto ciò premesso il Comune di Creazzo, nella persona del Sindaco pro - tempore Dr. Stefano Giacomini, anche in considerazione che il Comune rappresentato fa parte, assieme al Comune di Altavilla e il Comune di Sovizzo, dell'Unione dei Comuni Terre del Retrone e pertanto ne condivide le problematiche, con riferimento agli aspetti e alle criticità relative alla viabilità, in particolare a quelle riguardanti la S.R. 11, formula di concerto, alla luce dell'analisi della documentazione trasmessa, le proprie **osservazioni**:

La realizzazione del **sottopasso Via Olmo**, presenta le **seguenti criticità di viabilità stradale**:

- l'intersezione "a raso" di via Vicenza (principale Via comunale di attraversamento del Paese di Altavilla Vicentina molto trafficata) con la SP34 (strada Provinciale di collegamento di due caselli autostradali, Vicenza Ovest e Montecchio Maggiore) rappresenta un nodo difficile, considerato il volume di traffico veicolare; si precisa inoltre che, nelle ore di punta, in corrispondenza dello sbocco di Via Vicenza sulla SP34, si forma una lunga coda di automezzi che non riescono ad immettersi sulla provinciale comportando di conseguenza notevoli disagi di viabilità e di inquinamento;
- l'intersezione a "T" della strada che sostituisce la SP34Bis (Strada Provinciale con sottopasso) con la SR11 (Strada Regionale 11 – Padana Superiore) rappresenta un nodo particolarmente problematico visto il considerevole flusso di traffico veicolare previsto anche per i mezzi pesanti; le conseguenze sono le notevoli difficoltà di immissione tra le due arterie stradali, decisamente molto importanti e strategiche, oltretutto l'aumento dell'inquinamento atmosferico creato dalle lunghe code che andrebbero a crearsi;
- si deve considerare, inoltre, che l'importante opera infrastrutturale presentata, deve rispondere ad una valutazione della domanda di mobilità ben ragionata, al fine di giustificare la necessità di realizzare un nuovo sottopasso così costoso ed impattante;
- il collegamento viario tra i Comuni di Altavilla Vicentina e Creazzo, appartenenti all'Unione dei Comuni Terre del Retrone, viene allungato di quasi un chilometro, raddoppiando i nodi stradali da percorrere (da due a quattro); tutto ciò porterebbe ad aggravare la situazione già compromessa dalle altre importanti infrastrutture viarie: la Strada Provinciale SP34, la Strada Regionale SR11.

Pertanto, in alternativa, si formulano le seguenti proposte da parte del Comune di Creazzo

1. il mantenimento del sottopasso esistente in SP34Bis, ovvero l'affiancamento di uno nuovo, adeguandolo in larghezza, altezza e profondità alle norme di legge, (con caratteristiche simili al sottopasso di via Tabernulae che collega la SR11 in località Tavernelle), naturalmente dotandolo di passaggio pedonale e pista ciclabile; a tal proposito, si precisa che la demolizione



Comune di Creazzo

Provincia di Vicenza

Piazza del Comune, 6

C.F. P.IVA 00264180241

AREA III - TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI

SETTORE LAVORI PUBBLICI e SERVIZI

Tel. 0444/338258 - Fax 0444/338297

della "Casa Cantoniera", a ridosso del sottopasso esistente, agevola altresì l'intervento proposto, liberando uno spazio prezioso per la realizzazione dell'opera; si propone altresì, di realizzare un argine a ridosso della rotatoria della SP34 e fino al sottopasso sul lato est, ovvero di alzare la quota di tutta l'area, per evitare gli eventi di esondazione del fiume Retrone (come previsto nel progetto preliminare Italferr per l'altra sponda del fiume in Comune di Vicenza).

2. l'allargamento della rotatoria esistente in SR11, proponendo la demolizione dell'edificio rurale d'angolo, peraltro già inserita nel Piano urbanistico - piano Interventi del Comune di Altavilla Vicentina, al fine di adeguarla al volume di traffico generato.

Confidando in una valutazione positiva delle nostre osservazioni rimaniamo in attesa di conoscere le vostre conseguenti determinazioni così come previsto per legge.

Distintamente

Il Sindaco

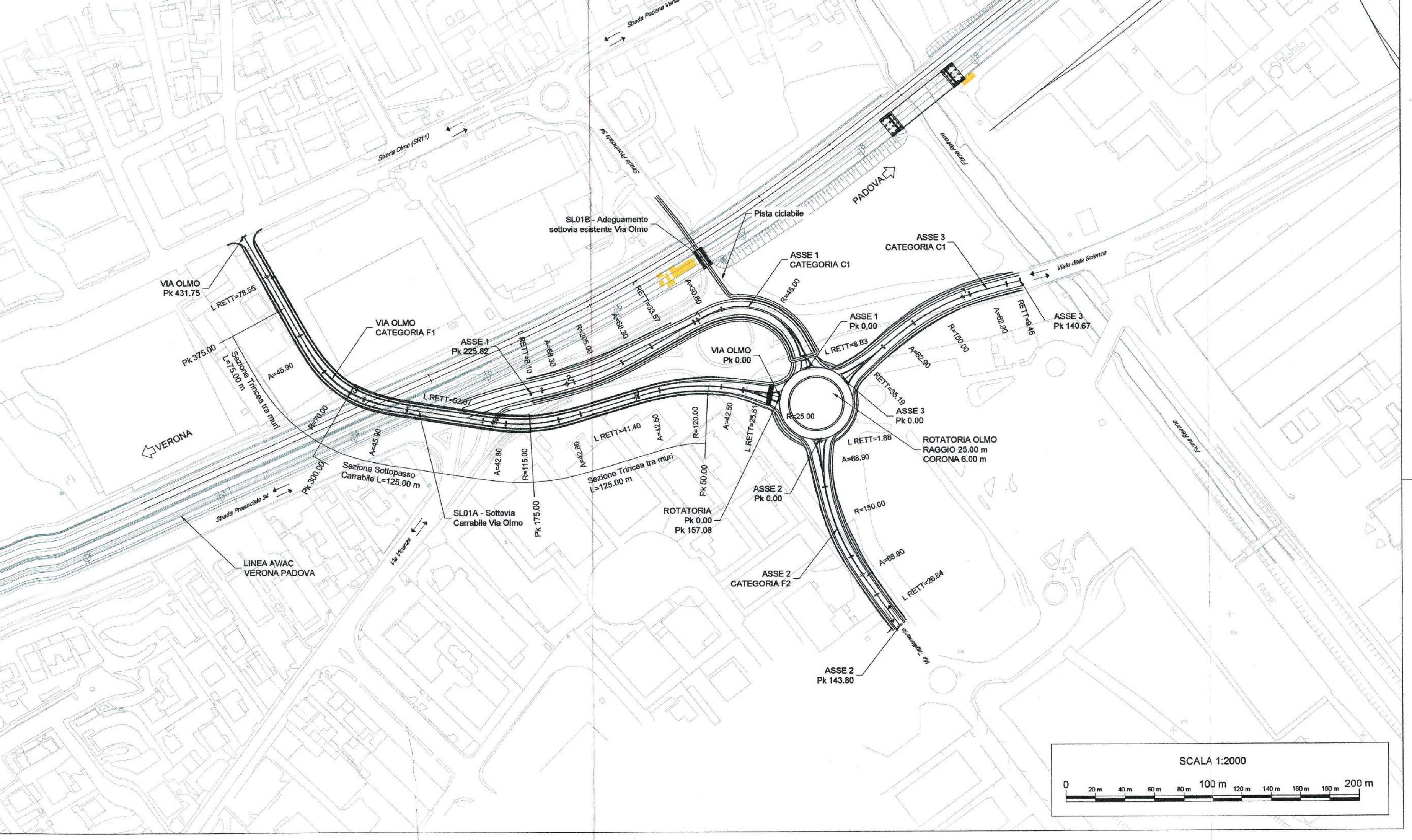
Dr. Stefano Giacomini

(documento informatico firmato digitalmente)

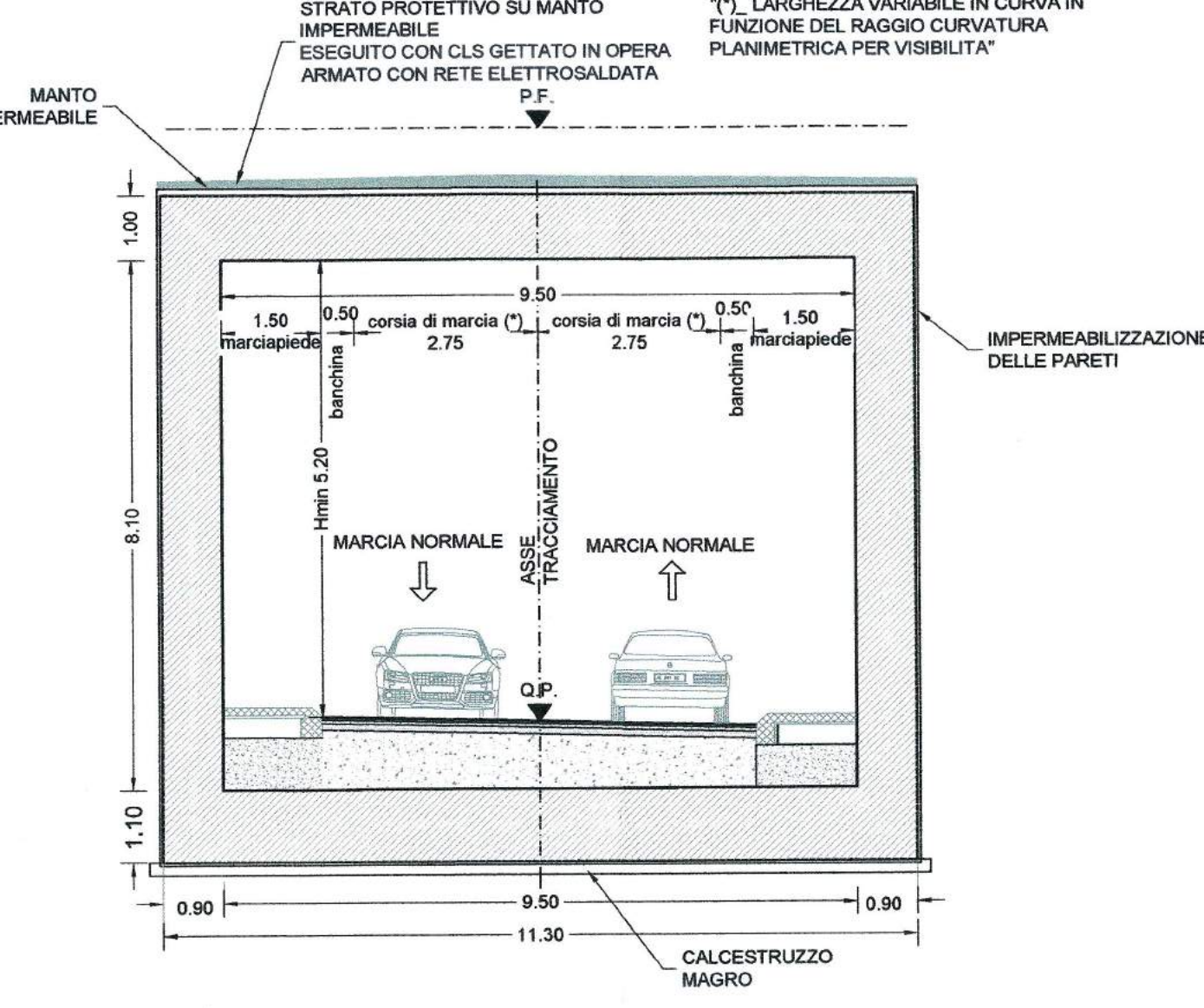
Allegati:

1. Stato di Progetto Sottopasso via Olmo – ITALFERR

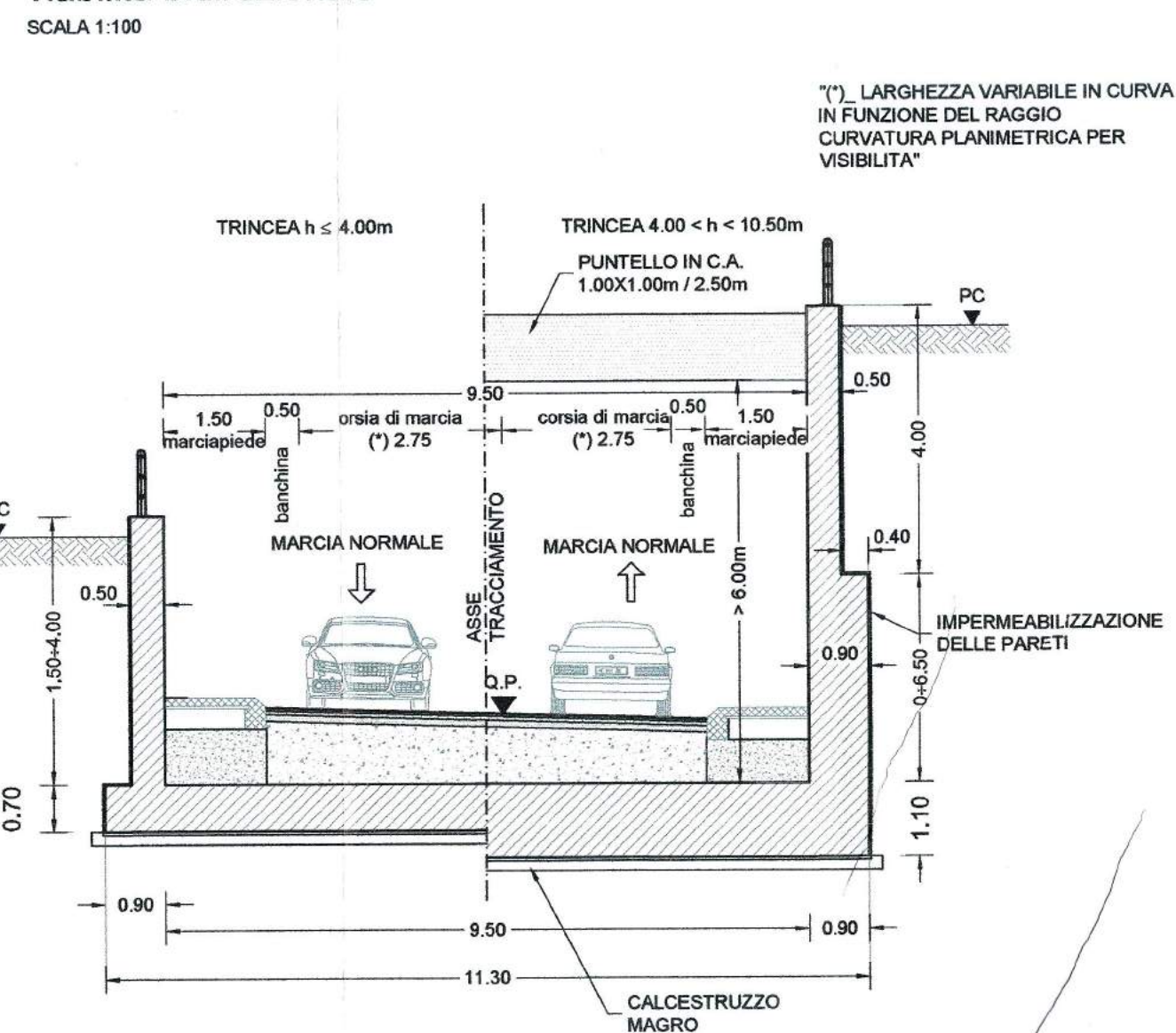
PLANIMETR. A SCALA 1:2000



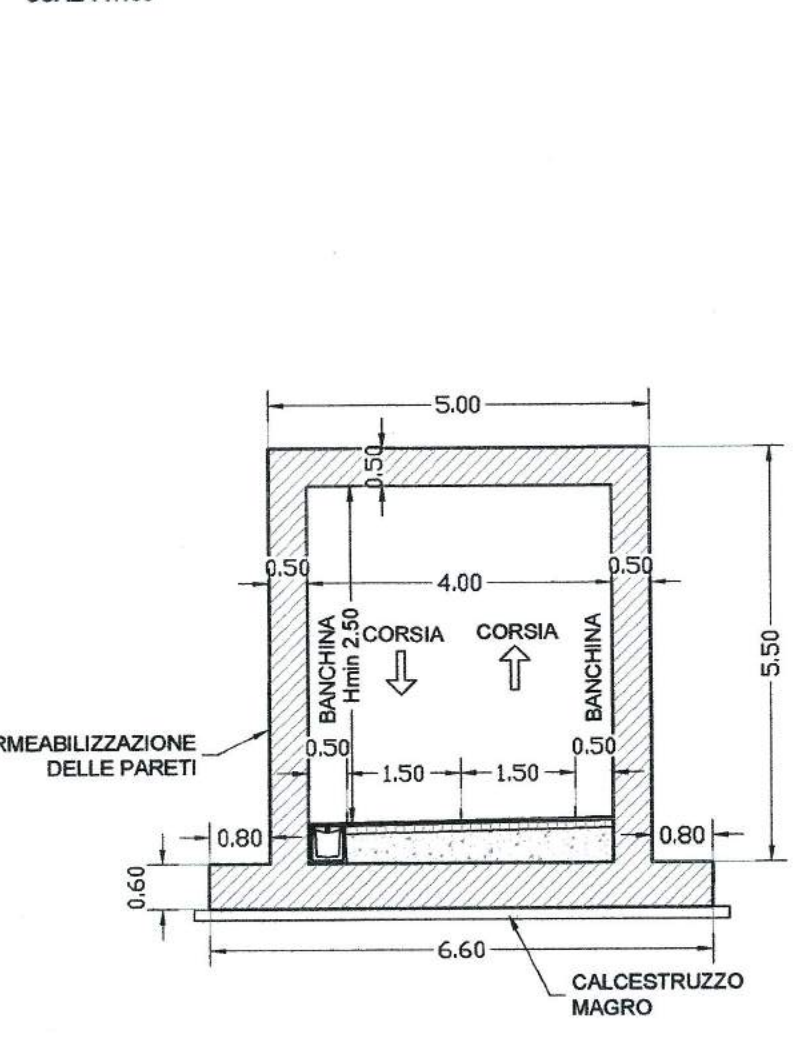
SL01A - SOTTOVIA CARRABILE VIA OLMO SEZIONE TRASVERSALE IN SOTTOVIA - viabilità bidirezionale SCALA 1:100



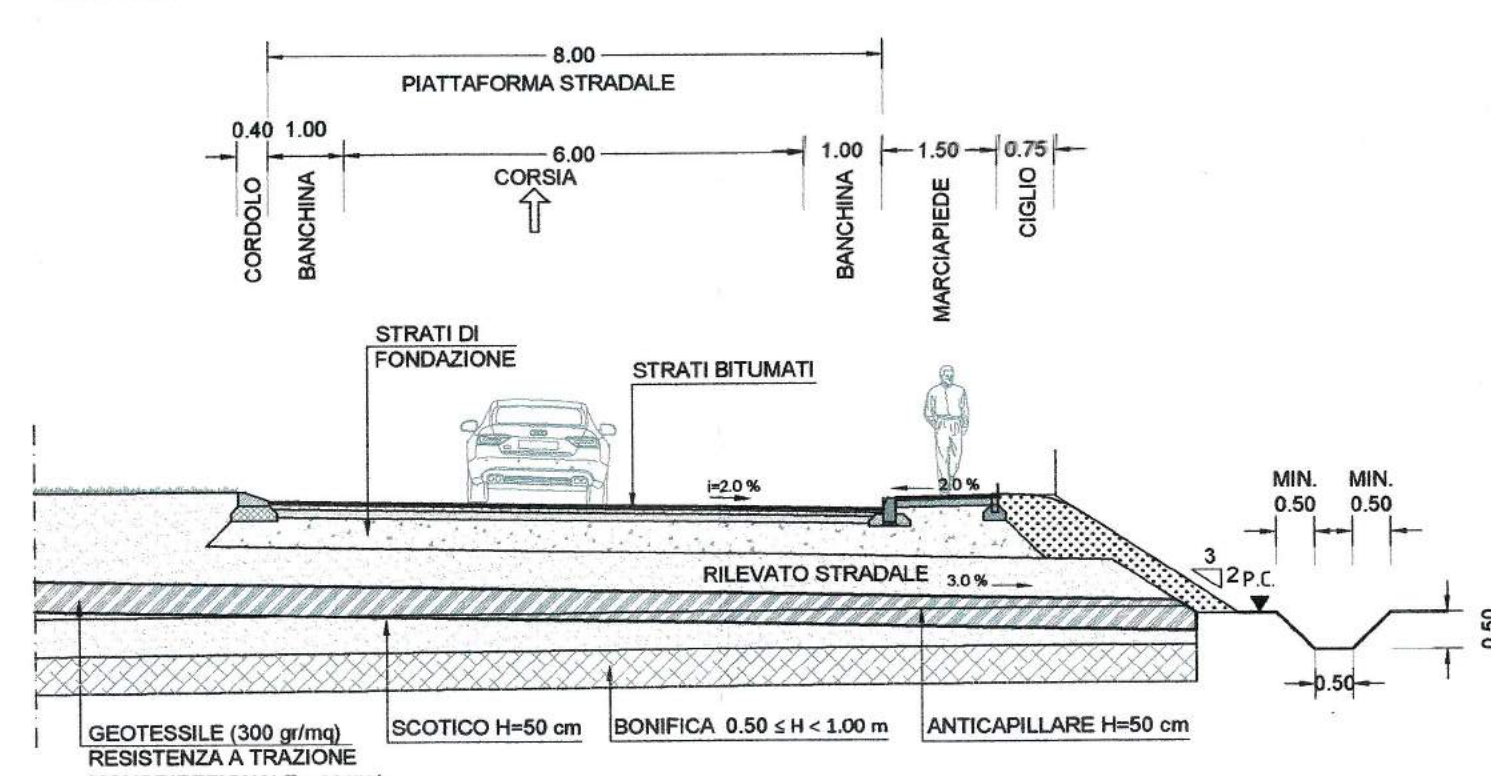
SL01A - SOTTOVIA CARRABILE VIA OLMO SEZIONE TRASVERSALE IN TRINCEA TRA MURI - viabilità bidirezionale SCALA 1:100



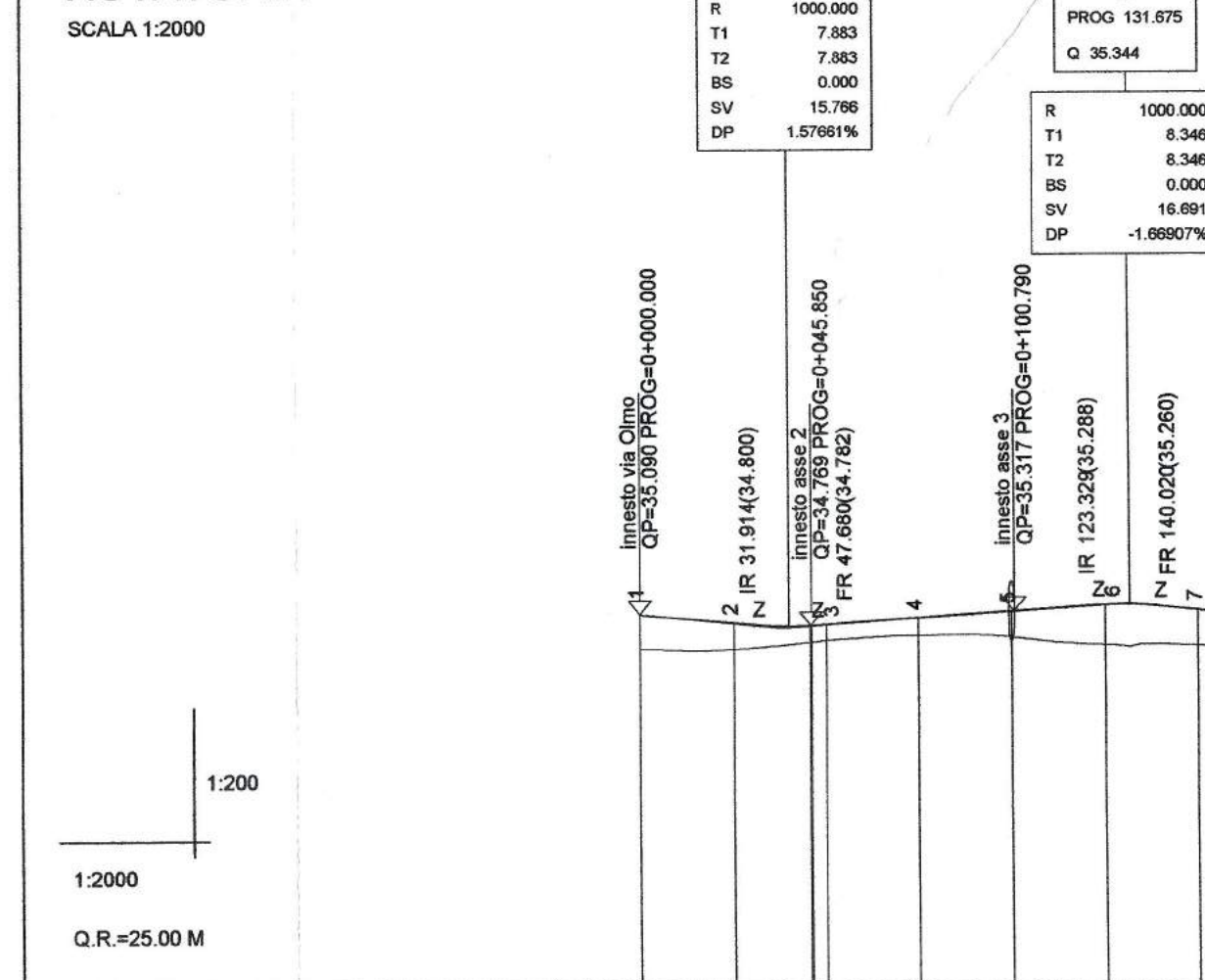
SL01B - ADEGUAMENTO SOTTOVIA ESISTENTE VIA OLMO SEZIONE TRASVERSALE IN SOTTOVIA pista a due corsie in senso opposto SCALA 1:100



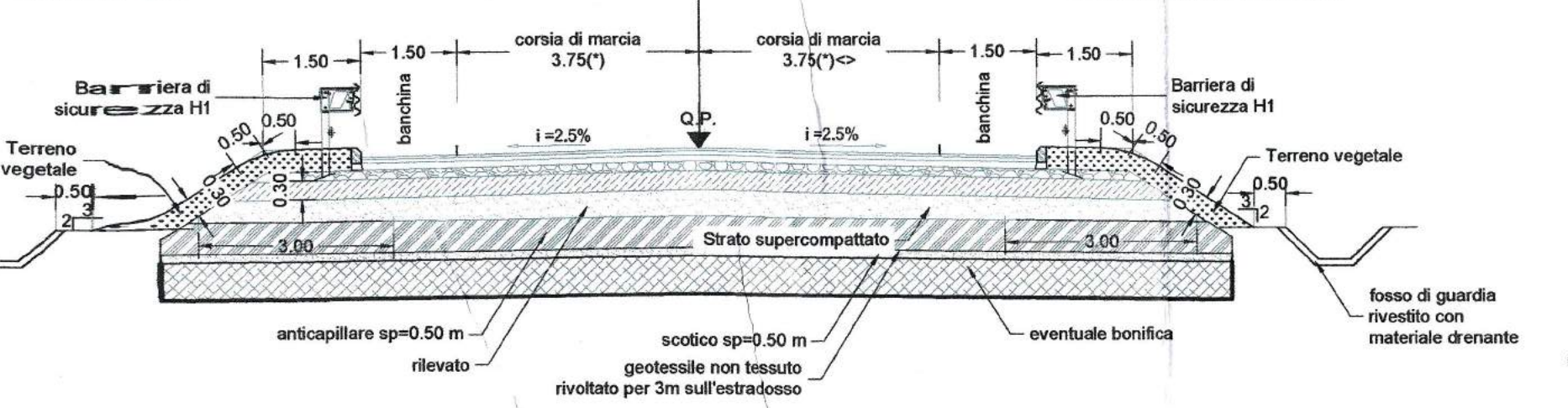
ROTATORIA OLMO (ROTATORIA) SCALA 1:100



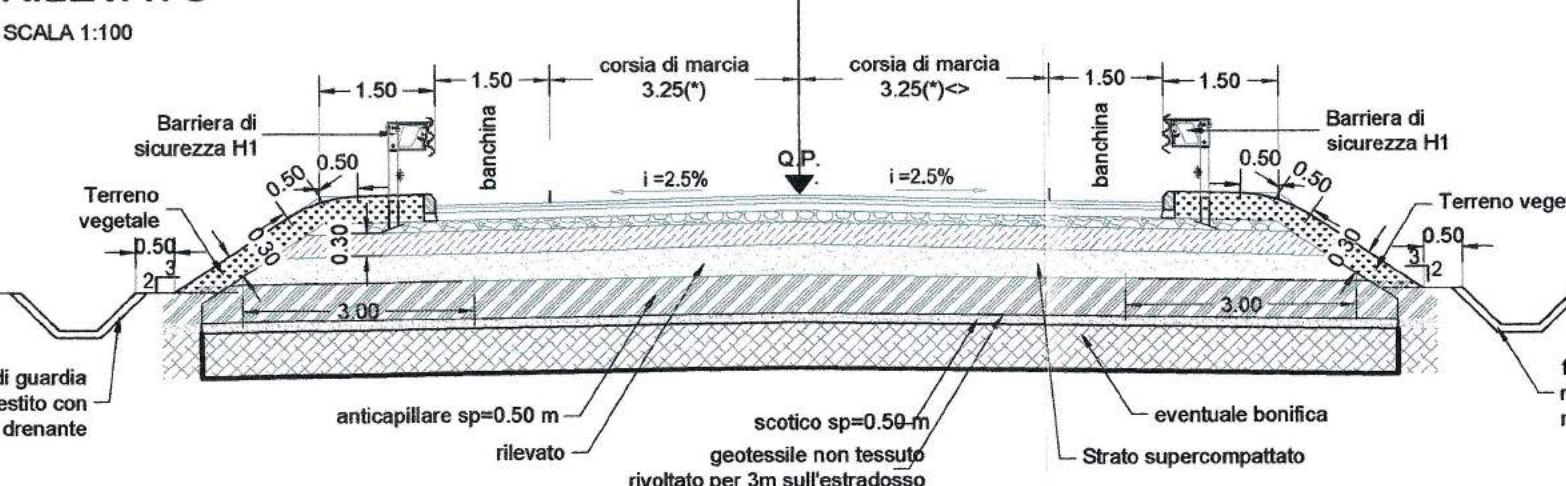
PROFILO ROTATORIA SCALA 1:2000



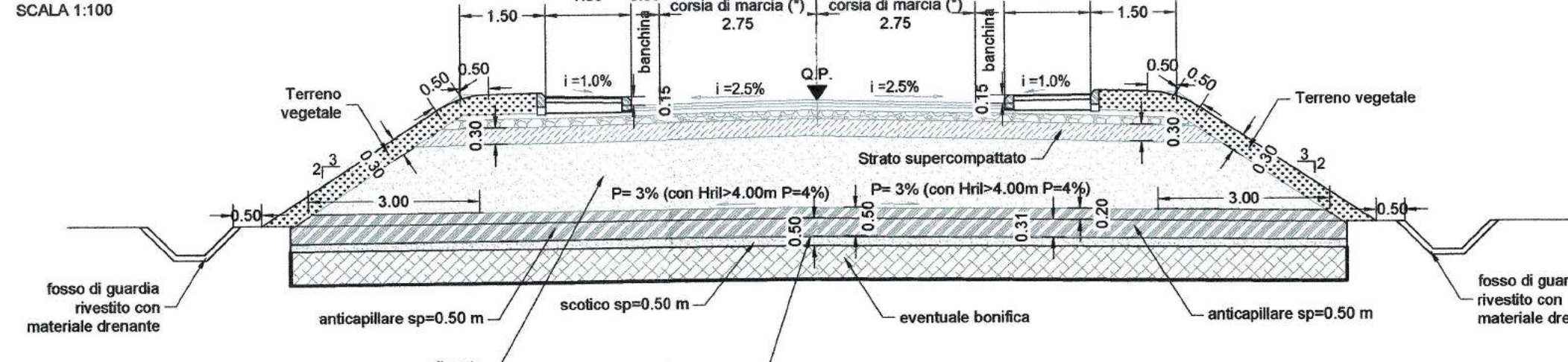
CATEGORIA C1 - EXTRAURBANE SECONDARIE (ASSE 1-ASSE 3) RILEVATO SCALA 1:100



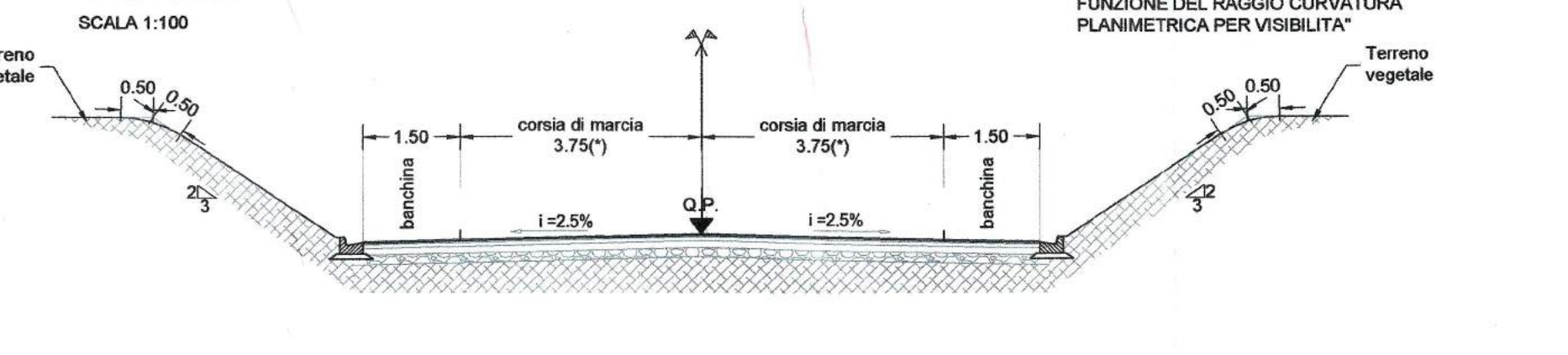
CATEGORIA F2 - LOCALE (ASSE 2) RILEVATO SCALA 1:100



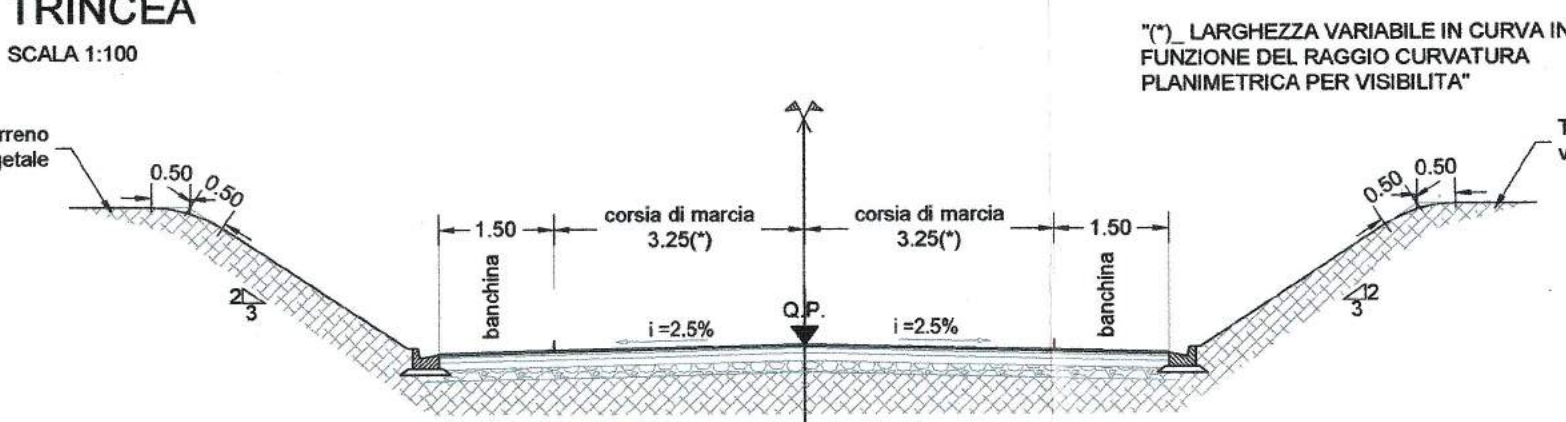
CATEGORIA F1 - LOCALE (VIA OLMO) RILEVATO SCALA 1:100



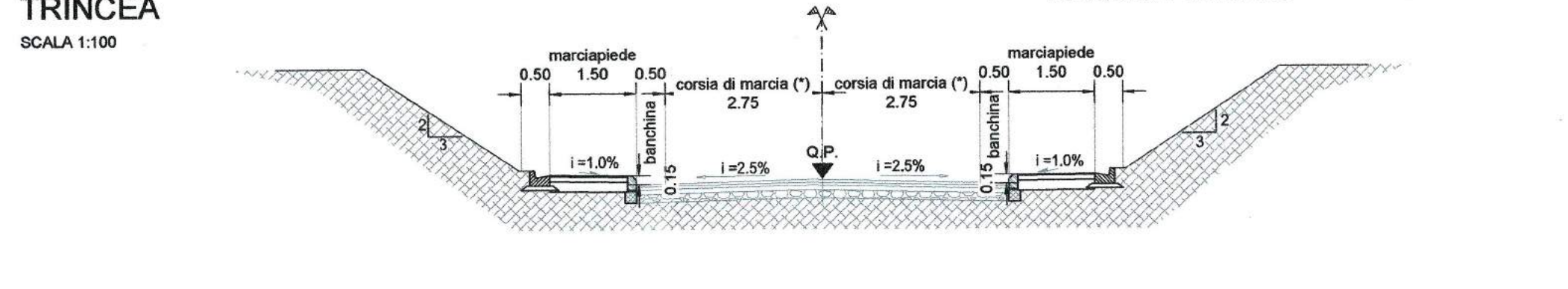
CATEGORIA C1 - EXTRAURBANE SECONDARIE (ASSE 1) TRINCEA SCALA 1:100



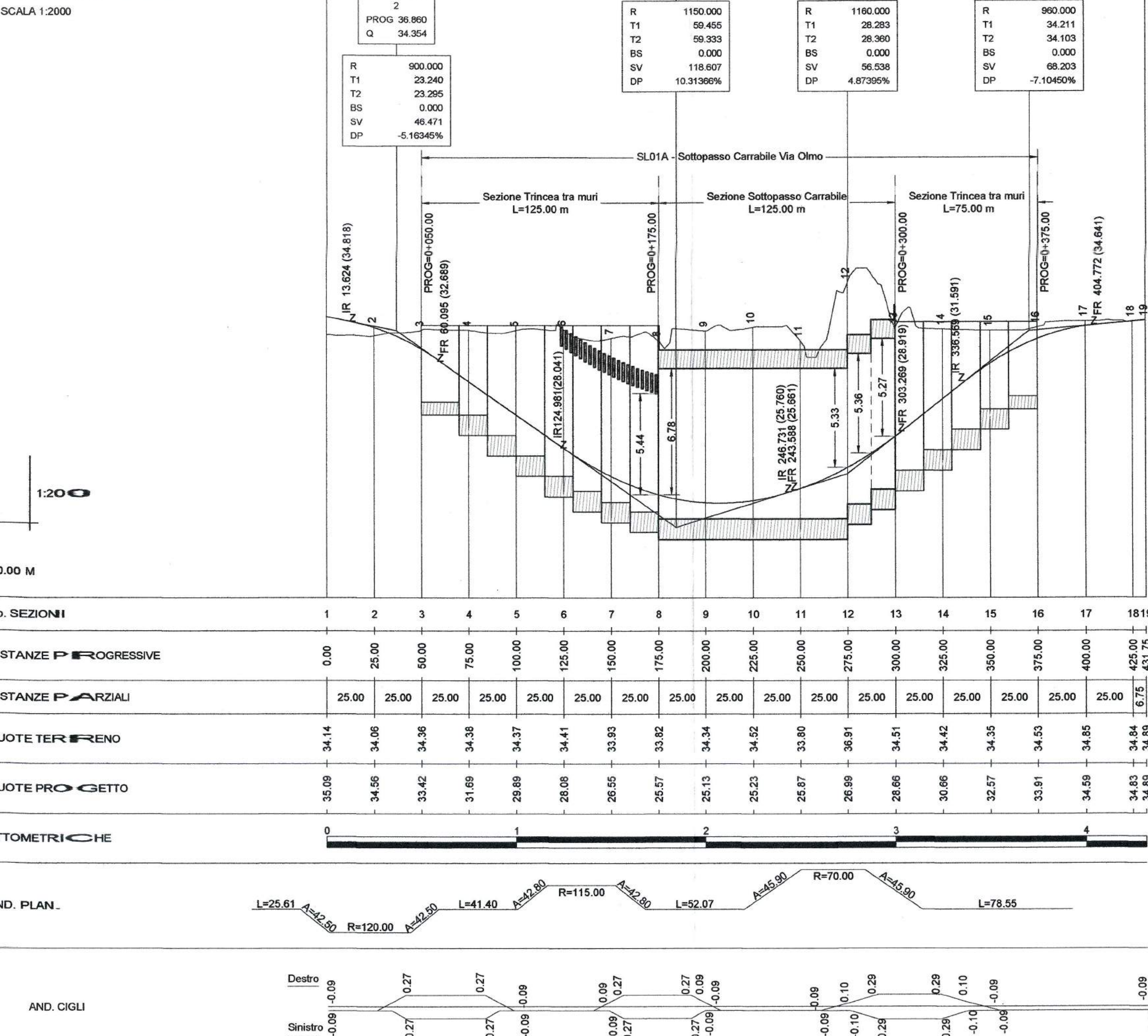
CATEGORIA F2 - LOCALE (ASSE 2) TRINCEA SCALA 1:100



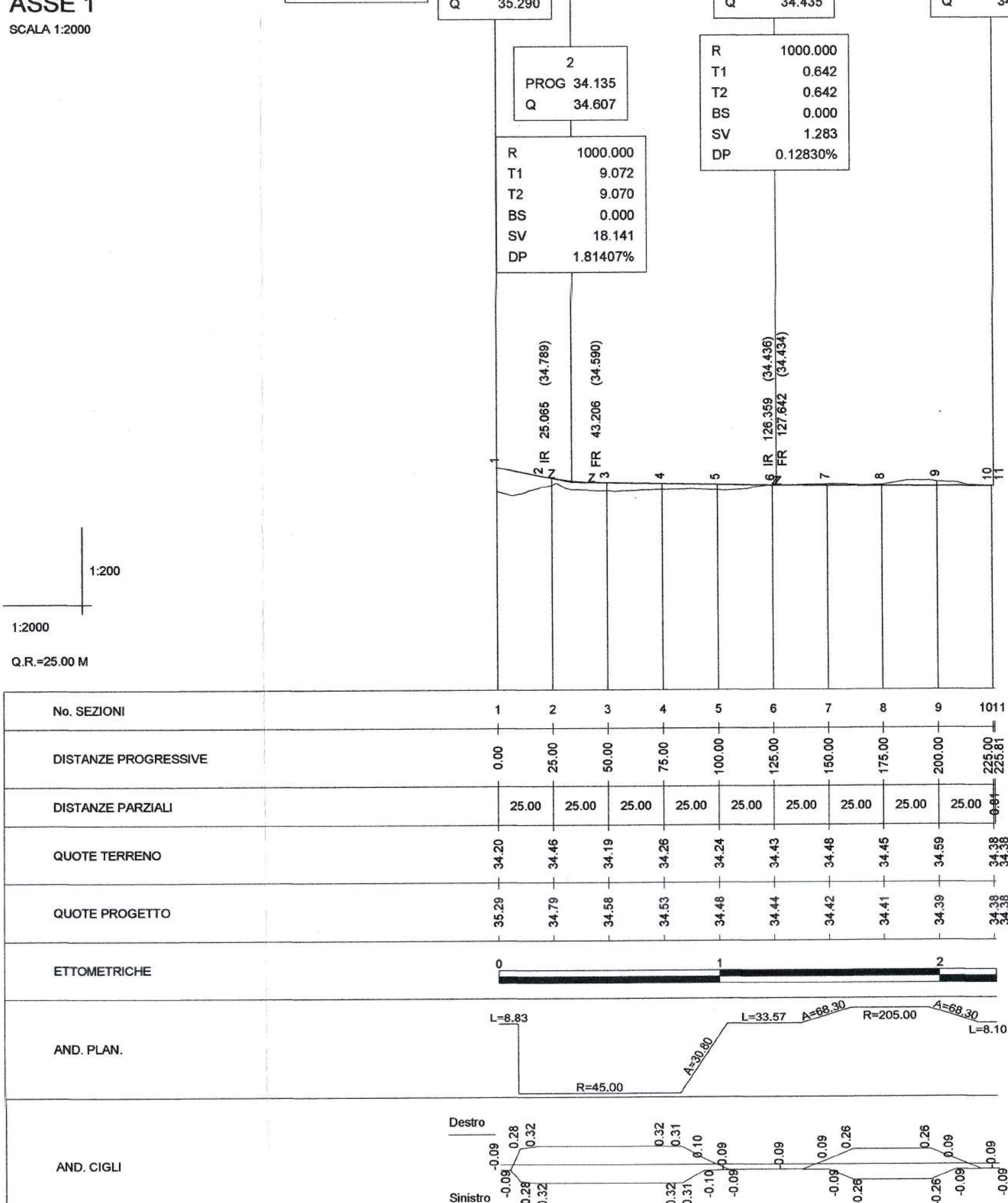
CATEGORIA F1 - LOCALE (VIA OLMO) TRINCEA SCALA 1:100



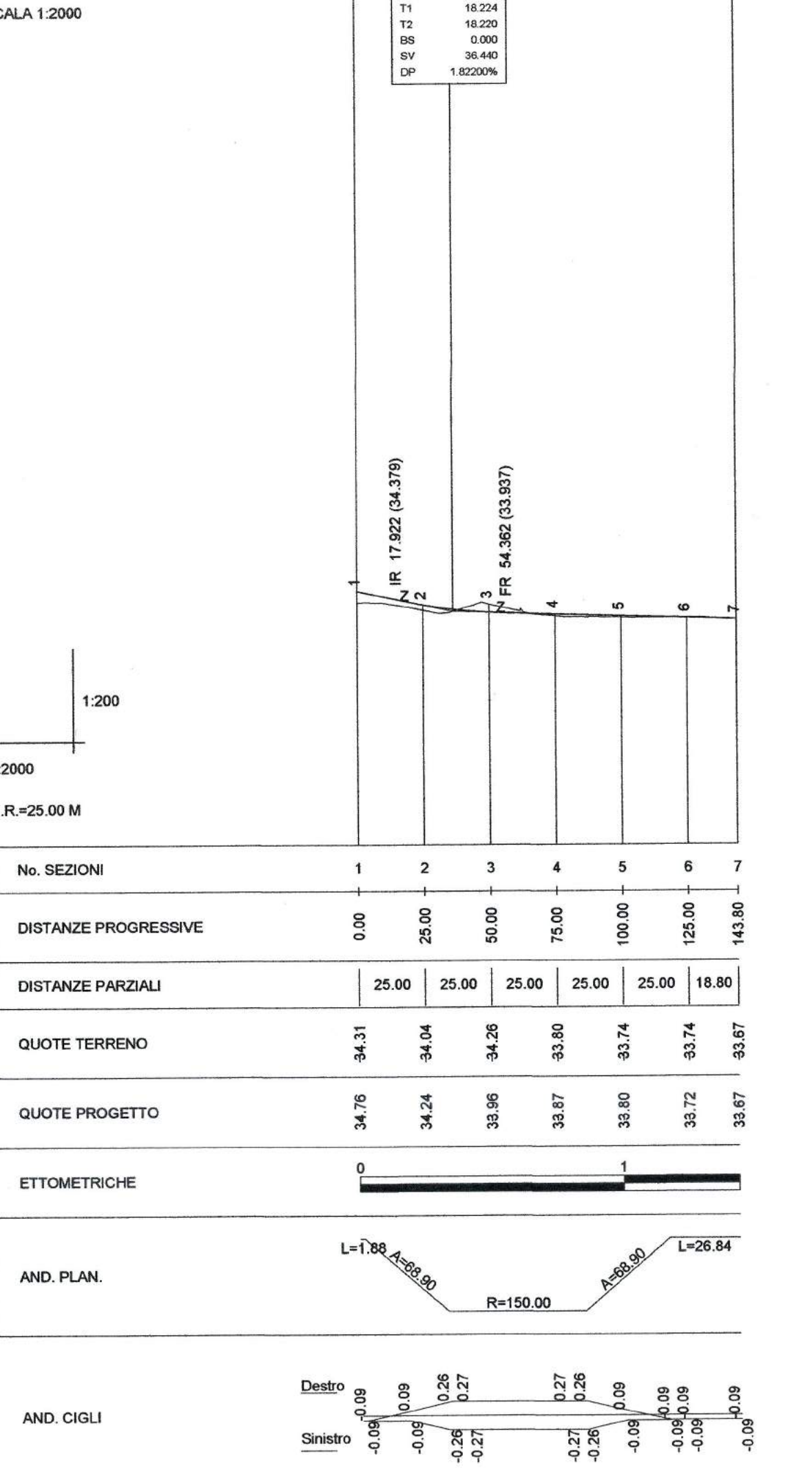
PROFILO VIA OLMO SCALA 1:2000



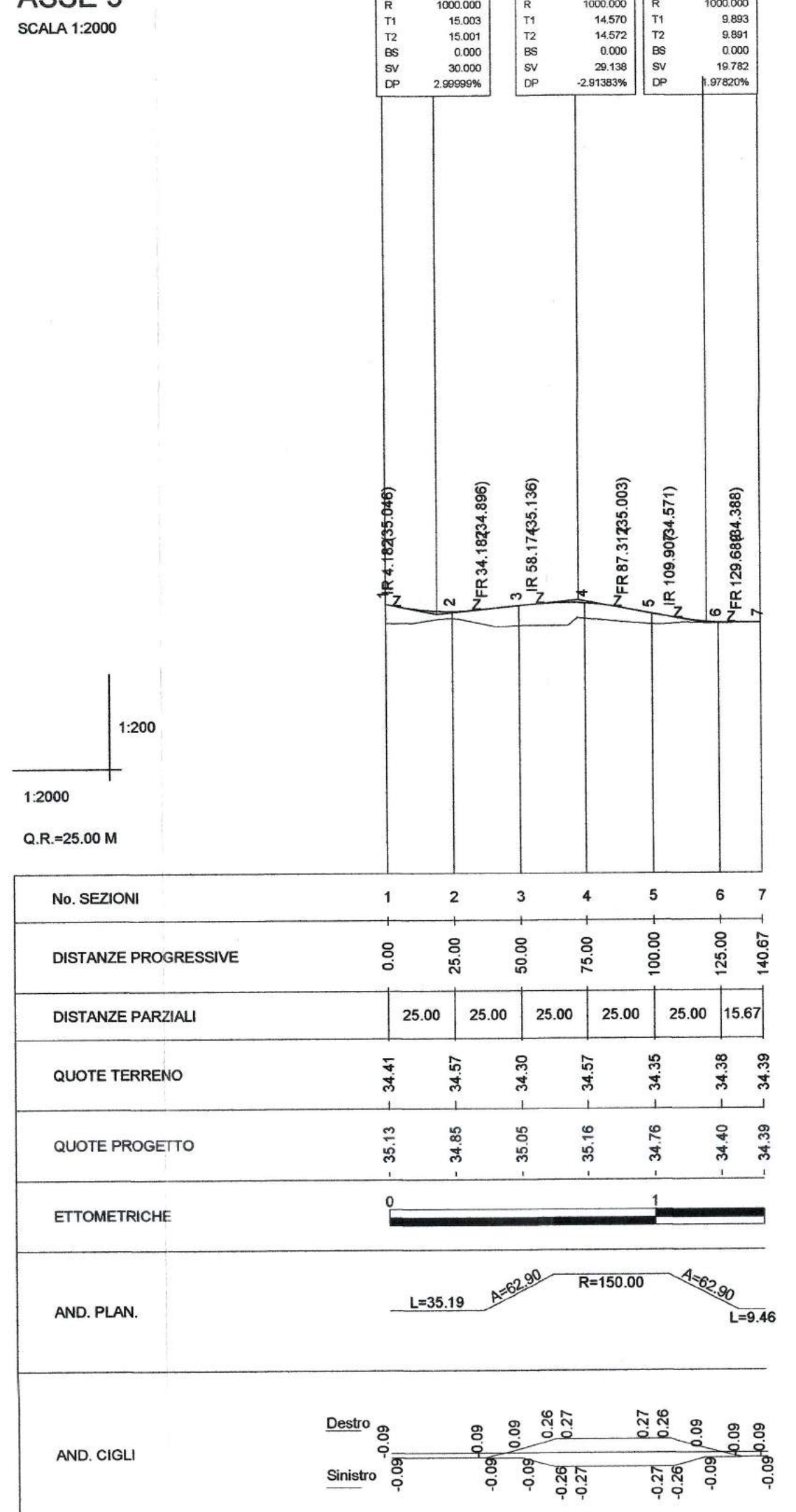
PROFILO ASSE 1 SCALA 1:2000



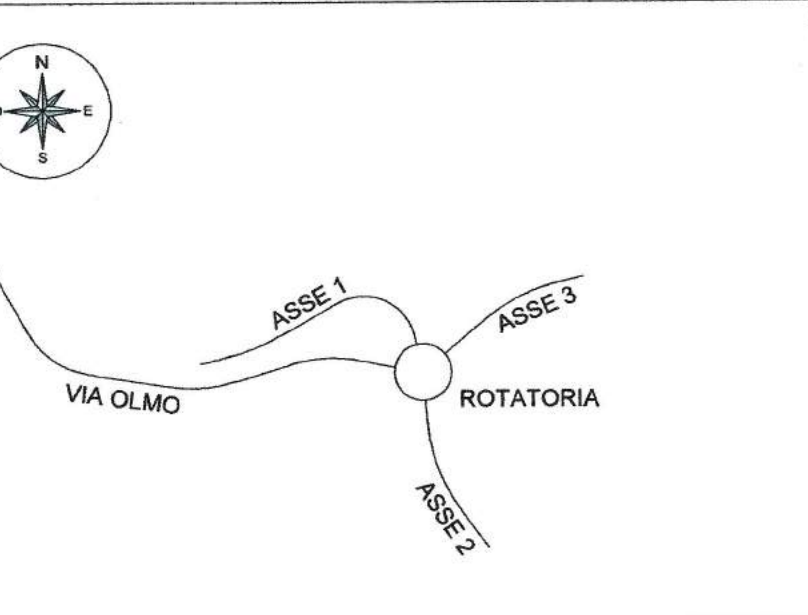
PROFILO ASSE 2 SCALA 1:2000



PROFILO ASSE 3 SCALA 1:2000



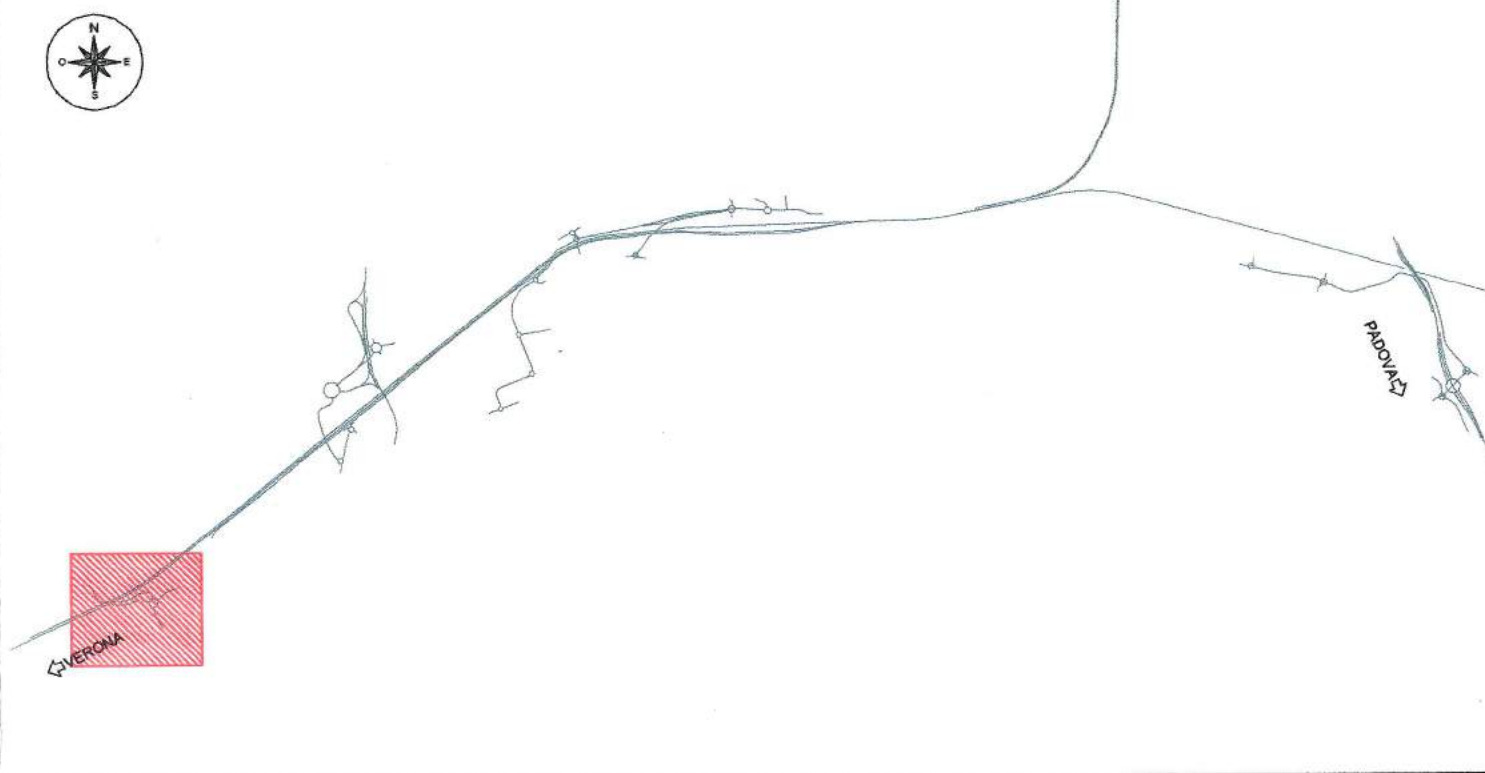
PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO



LEGENDA VIABILITA' STRADALE



KEY PLAN



COMMITTEE:



PROGETTAZIONE:



INFRASTRUTTURE FERROVIERIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OGGETTIVO N.443/01

U.O. INFRASTRUTTURE CENTRO

PROGETTO PRELIMINARE

LINEA AVIAC VERONA - PADOVA

LOTTO FUNZIONALE II

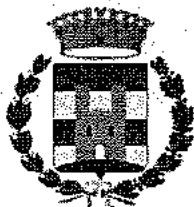
ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

PROGETTO VIABILITA' STRADALE

Nv01 Via Olmo

Planimetria di progetto, profili e sezioni tipo

IN001		00	R	11	PZ	NV0100		001	A
Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzazio	
A	EMISSIONE ESISTIVA	F. F. F.	Giugno 2017	M. Vercellotti	Giugno 2017	S. G			



COMUNE DI SOVIZZO

Via Cavalieri di Vittorio Veneto, 21- 36050 Sovizzo (VI)



Area URBANISTICA

Settore: Urbanistica Edilizia

Sistema di qualità certificato

UNI EN ISO 9001:2008

Certificato n. 9159.SOVZ

Mod. 4.2.03 Rev. 01 del 21/06/2010

Prot.n. 13963

Sovizzo, 08.11.2017

pec 13966

Spett.le
RFI Direzione Investimenti AV/AC
Piazza della croce rossa, 1
Roma
PEC rfi-din.iav@pec.rfi.it

Spett.le
Italferr s.p.a.
PM Tratta AV/AC Verona-Padova
Piazza XXV aprile 6c/6d
Verona
PEC italferr.ambiente@legalmail.it

Spett.le
Regione Veneto
Area Tutela e Sviluppo del Territorio - Direzione
Pianificazione Territoriale,
Calle Priuli, Cannareggio 99
Venezia
PEC:pianificazioneterritoriale@pec.regione.veneto.it;

Spett.le
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del
Mare
Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni
Ambientali
Via C. Colombo 44
Roma
PEC DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it.

pec 13967

OGGETTO: RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA (RFI) - PROGETTO PRELIMINARE
"ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA" (CUP J41E91000000009) - OPERE FINALIZZATE ALLA MITIGAZIONE
DEL RISCHIO IDRAULICO - OSSERVAZIONI.

Unitamente alla presente si trasmettono copia dei provvedimenti in merito al progetto preliminare di cui all'oggetto.

Restando a disposizione per eventuali chiarimenti si porgono distinti saluti.



Il Responsabile dell'Area Urbanistica
(geom. Edoardo Bacchiocchi)

Allegati: delibera di G.C. 125 del 07.11.2017 completa dei relativi allegati
Attestazione urbanistica prot. 13955 del 08.11.2017

Ufficio Edilizia Privata
Responsabile Area Bacchiocchi Edoardo
Responsabile /Procedimento: Masiero Stefano
Tel. 0444/1802121 - Fax 0444/1802146
e-mail ediliziaprivata@comune.sovizzo.vi.it sito internet www.comune.sovizzo.vi.it

Orari di apertura al pubblico:
Lunedì dalle 10.00 alle 12.30
Giovedì dalle 10.00 alle 12.30
Martedì dalle 16.00 alle 18.30



Area Urbanistica

ALLEGATO "A"

CASSA ESPANSIONE TORRENTE ONTE – OSSERVAZIONI

Con riferimento al Progetto Preliminare del secondo lotto funzionale "Attraversamento di Vicenza" (CUP: J41E91000000009), trasmessoci in data 19/10/2017 ns. prot.n.13705 da Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. ed in particolare alle previsioni inerenti alla realizzazione nel Comune di Sovizzo della Cassa di Espansione a margine del torrente Onte compresa tra la S.P. 35 "Peschiera dei Muzzi", via Vigo e il torrente Onte, si formulano le seguenti osservazioni.

OSSERVAZIONE N.1

L'art.29 delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del Piano di Assetto del Territorio (PAT) del Comune di Sovizzo, nel sottolineare che l'intervento ricade nell'ambito del "contesto figurativo Ville Venete", precisa tra l'altro che *"...le opere idrauliche e gli adeguamenti orografici che si rendessero eventualmente necessari per la funzionalità dell'invaso stesso, non dovranno compromettere la percezione unitaria del contesto figurativo né introdurre elementi detrattori del paesaggio..."*.

Visto quanto normato dal PAT si ritiene che la previsione relativa all'argine Sud del bacino, che sovrasta la parallela via Vigo di circa m.2, non sia adeguata poiché andrebbe a limitare la percezione visiva da parte dei fruitori del contesto relativo alla valle posta a Nord di via Vigo.

Si propone pertanto che il tratto di argine in esame venga realizzato nell'area di sedime dell'attuale via Vigo e che pertanto tale via sia innalzata fino alla sommità arginale.

OSSERVAZIONE N.2

Si chiede che il percorso carrabile previsto in sommità arginale sia fruibile per usi ciclopeditoni e che in tal senso siano previste anche alcune opere di collegamento dalla viabilità ordinaria. Inoltre si propone che il percorso carrabile in esame sia realizzato anche nel tratto a margine della SP "Peschiera dei Muzzi", ove non è prevista alcuna arginatura, in modo da creare un "anello ciclopeditono continuo protetto" (vedi allegato "A"). Ai fini sempre della fruibilità della sommità arginale si avanza la richiesta di realizzare una passerella di collegamento ciclopeditono tra i due argini all'altezza della "traversa per il sostegno dei livelli".

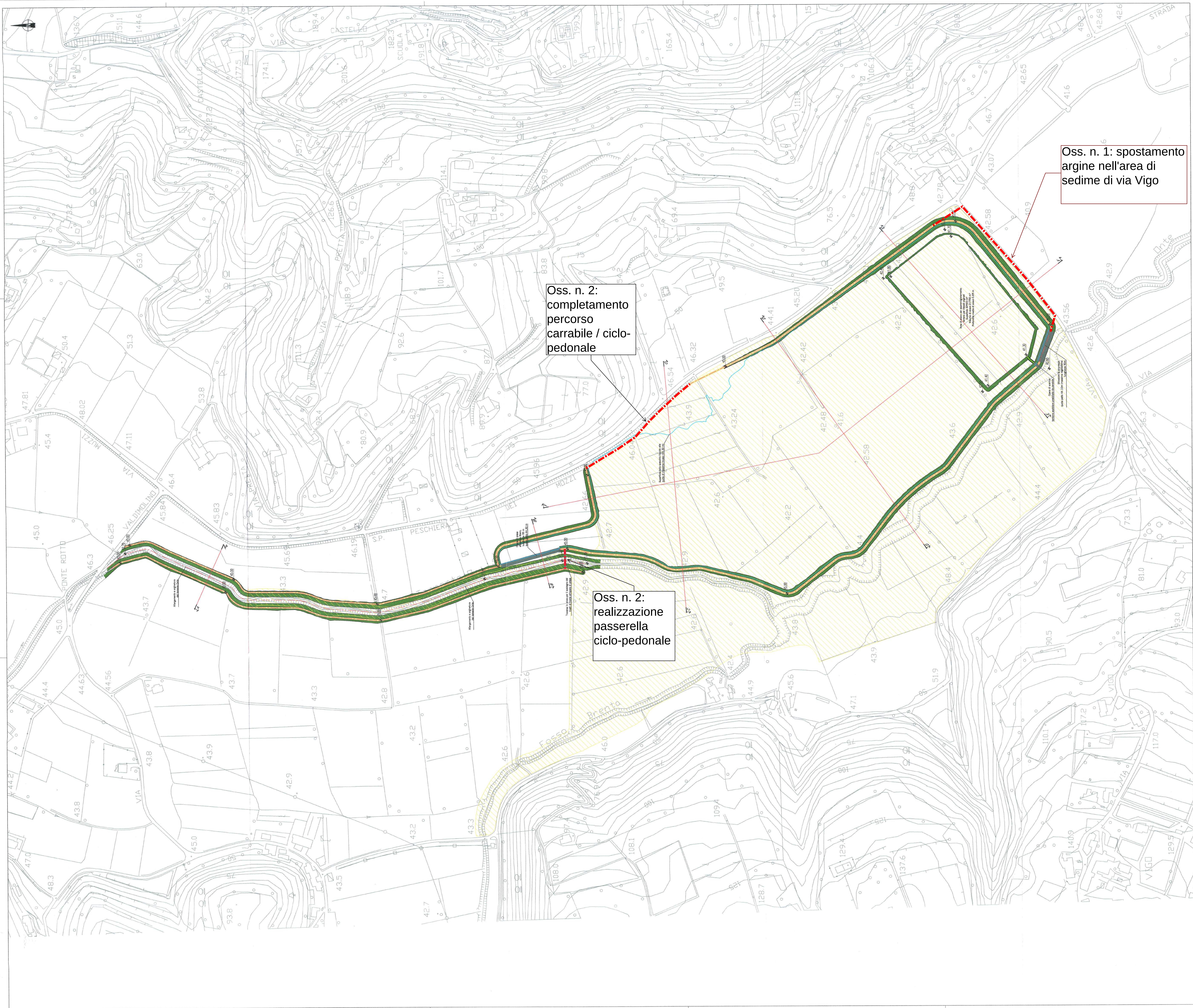
OSSERVAZIONE N.3

Non è chiaro, a seguito della procedura di esproprio, quale Ente divenga proprietario delle aree medesime e chi ne curerà la manutenzione futura. Qualora la manutenzione delle aree arginali venga posta a carico del Consorzio Alta Pianura Veneta, si chiede che il medesimo Ente provveda, oltre allo sfalcio delle scarpate arginali in misura di almeno quattro volte all'anno, anche alla manutenzione della strada arginale, qualora ve ne fosse la necessità. Da ultimo si propone che ai piedi delle scarpate arginali vengano messe a dimora alcune essenze tipiche della pianura Padana quali *Alnus glutinosa*, *Acer campestre*, *Populus alba/nigra*, *Quercus robur*, *Salix alba*, *Ulmus minor*, *Fraxinus oxycarpa* ...

Sovizzo, lì 07/11/2017

Il Sindaco
Prof.ssa Marilisa Munari

Il Responsabile Area Urbanistica
geom. Edoardo Bacchiocchi



- LEGENDA
- Argine in progetto
 - Fondo nuova invasione torrente Onte
 - Asse arginature e alveo
 - Strada in sommità arginale
 - Scarpate argini e scavo cassa
 - Contorno superficie occupata dall'invaso alla quota di massimo invaso
 - Area cassa del Progetto Preliminare della Regione del Veneto (2004)

COMMITTENTE:

PROGETTAZIONE:

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

U. O. OPERE CIVILI E GESTIONE DELLE VARIANTI

PROGETTO PRELIMINARE

LINEA AVIAC VERONA - PADOVA
LOTTO FUNZIONALE II
ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA
CASSA D'ESPANSIONE
PLANIMETRIA DI PROGETTO SU CTR

SCALA: 1:2000

COMMESSA	LOTTO	FABE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
IN01	00	R	09	P5	ID0002	002	A

REV.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autografo	Data
A	Emissione definitiva	M. Cosato	Luglio 2017	F. Cosato	Luglio 2017	F. Cosato	Luglio 2017		

File: IN01OR09P5ID0002002A n. Elab:



Comune di Torri di Quartesolo

Via Roma, 174 - 36040 TORRI DI QUARTESOLO (VI)

Codice Fiscale - Partita Iva : 00530900240

Posta Elettronica Certificata (PEC) : torridiquartesolo.vi@cert.ip-veneto.net

Official Web Site : www.comune.torridiquartesolo.vi.it



Sistema di Qualità Certificato
UNI EN ISO 9001:2008
Certificato n. 9159/CDTQ

IL SINDACO

Prot. n. _____

Torri di Quartesolo, 7.12.2017

Rif. prot. n. 20797 del 19.10.2017

Rif. Vs. prot. UA 13.10.2017 RFI-DIN-DIPAV\A0011\PI\2017\0000824

Spettabile Società
**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E
DEI TRASPORTI**
*Direzione Generale per il Trasporto e le
Infrastrutture Ferroviarie*
Via G. Caraci, 36
00157 – ROMA –
PEC: dg.tf@pec.mit.gov.it

Oggetto: **Infrastruttura Strategica di interesse nazionale ex art. 1 della Legge 21 dicembre 2001, n. 443 – Legge Obiettivo.**
Tratta AV/AC Verona – Padova. Progetto preliminare del 2^ Lotto Funzionale “Attraversamento di Vicenza” (CUP: J41E91000000009).

In riferimento alla nota pervenuta dalla Direzione Investimenti Progetti AV/AC di RFI, a firma dell'ing. Daniela Lezzi, con la quale è stato inviato il progetto preliminare dell'intervento **“Attraversamento di Vicenza”**, al fine di formulare il parere di competenza in merito alla “Ricognizione dei vincoli territoriali”, comunico quanto già espresso in merito all'Area Tutela e Sviluppo Territoriale della Direzione Pianificazione Territoriale Regione Veneto, cioè che tale opera non è conforme allo strumento urbanistico comunale, in quanto non compatibile con la destinazione di zona, trattandosi di Z.T.O. “E – agricola”.

Si raccoglie, inoltre, l'invito a far pervenire eventuali comunicazioni in merito al progetto in questione informando che questo Comune ha approvato, con deliberazione di Consiglio Comunale n. 67 in data 16.11.2017, le osservazioni riferite alla parte di progetto che insiste sul territorio comunale, che prevede la realizzazione di una sottostazione ferroviaria, ivi denominata “S.S.E. Lerino”, consultabili al seguente link:

<https://we.tl/VbctKMqJrC>

Ufficio: **Lavori ed Opere Pubbliche/Manutenzioni al Patrimonio**

Responsabile del Procedimento: **arch. Roberto Grisolia**

Informazioni e visione atti: **geom. Moreno Pertegato**

Telefono: 0444-250228

Fax: 0444-250237

email: lavoripubblici@comune.torridiquartesolo.vi.it

Nel ringraziare per la disponibilità e l'attenzione che vorrete cortesemente prestare alla presente, è gradita l'occasione per porgere,

Distinti saluti.

IL SINDACO
Ernesto Ferretto

Documento firmato digitalmente ai sensi degli artt. 21, 24 e 40 D.Lgs. 82/2015 e ss.mm.ii.

16 NOVEMBRE 2017

**OSSERVAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE LINEA AV/AC VERONA-PADOVA
LOTTO FUNZIONALE II ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA
SOTTOSTAZIONE ELETTRICA DI LERINO (SSE LERINO) COMUNE DI TORRI DI QUARTESOLO (VI)**



UFFICIO TECNICO LAVORI PUBBLICI

COMUNE DI TORRI DI QUARTESOLO (VI)

Via ROMA 174 – 36040

PEC torridiquarteso.vi@cert.ip-veneto.net

INDICE

1 PREMESSA 2

2 ESAME DELLA DOCUMENTAZIONE PROGETTO PRELIMINARE 3

 2.1 Relazione Illustrativa Generale 3

 2.2 Relazione Geologica 3

 2.3 Relazione generale degli interventi – Trazione elettrica e SSE 3

 2.4 Grafica SSE Lerino 4

 2.5 Relazione generale di cantierizzazione 4

 2.6 Grafica SSE Lerino cantierizzazione..... 4

 2.7 Programma Lavori..... 4

 2.8 Relazione giustificativa per le espropriazioni et al..... 4

3 PRINCIPALI CRITICITA’ DELLA SOLUZIONE PROPOSTA 5

 3.1 Viabilità Interferita 5

 3.1.1 Simulazioni di transitabilità mezzi d’opera 7

 3.2 Vincoli ed Invarianti 7

 3.3 Analisi dei Dati Catastali..... 8

4 PROPOSTA NUOVA LOCALIZZAZIONE SSE LERINO 9

 4.1 Viabilità Interferita 10

 4.1.1 Simulazioni di transitabilità mezzi d’opera 11

 4.2 Vincoli ed Invarianti 12

 4.3 Analisi dei Dati Catastali..... 13

 4.4 Aree Disponibili 13

5 STIMA COMPARATIVA DEL COSTO DI INTERVENTO 14

6 RICHIAMI ALLE OSSERVAZIONI PRECEDENTI 15

7 SINTESI E CONCLUSIONI 17

ALLEGATI:

- ALLEGATO 1 – Invarianti – Viabilità – SSE Lerino da Via Marco Polo
- ALLEGATO 2 – Simulazione di Transito Via Marco Polo – Mezzo 10m lunghezza
- ALLEGATO 3 – Simulazione di Transito Via Marco Polo – Mezzo 16m lunghezza
- ALLEGATO 4 – Proposta Comune di Torri di Quartesolo – Spostamento e Nuova Posizione SSE
- ALLEGATO 5 – Proposta Comune di Torri di Quartesolo – Elettrodotto nuovo
- ALLEGATO 6 – Simulazione di Transito Via Borsellino – Mezzo 16m lunghezza
- ALLEGATO 7 – Osservazioni Precedenti al Progetto Linea AV/AC nel tratto interessato nel Comune di Torri di Quartesolo

1 PREMESSA

Nell'ambito dei lavori previsti nel Progetto Preliminare della Linea AV/AC VERONA-PADOVA, Lotto Funzionale II, Attraversamento di Vicenza, è previsto, nel territorio comunale di Torri di Quartesolo (VI), il potenziamento dell'attuale Sotto Stazione Elettrica (SSE) di Lerino al fine di garantire la corretta alimentazione della Linea Storica e della Linea (futura) AV/AC della quale non è presente il tracciato previsto in progetto.

L'intervento è propedeutico all'attraversamento di Vicenza, con il suo conseguente potenziamento, vista la presenza di una precedente SSE nella località di Lerino. L'attuale SSE è posizionata sul binario lato Milano della Linea Storica servita da elettrodotto dedicato che attraversa un'area urbanizzata del Comune di Torri di Quartesolo.

La previsione di progetto consiste nello spostamento dell'attuale SSE sul lato binario Venezia della Linea Storica, in prossimità della Stazione di Lerino immediatamente di fronte all'esistente.

Il presente documento, redatto al fine di fornire utili informazioni territoriali locali, vista la natura dell'opera e la fase di Progettazione proposta, illustra le principali criticità della soluzione adottata e nel contempo propone una soluzione tecnicamente sostenibile che permetta di essere accolta e valutata nelle successive fasi di Progettazione dell'opera.

Nell'ottica di una fattiva collaborazione, dell'ente territoriale interessato dalle lavorazioni di costruzione della Linea AV/AC, il presente documento viene articolato per punti che possono essere sintetizzati in:

- Esame della Documentazione di Progetto Preliminare resa disponibile;
- Principali Criticità Emerse dalla valutazione della documentazione disponibile;
- Proposta di soluzione progettuale alternativa che ne permetta l'esecuzione e che comporti un miglioramento dell'impatto dell'opera nel contesto urbano del Comune di Torri di Quartesolo con stima preliminare dei costi di intervento proposti.

Il documento, si conclude con una sintesi finale ed un rimando alle precedenti osservazioni avanzate per la risoluzione dell'attraversamento del territorio comunale di Torri di Quartesolo (VI).

Tale ultima considerazione è stata a suo tempo redatta sulla base dell'allora presa visione del tracciato previsto per la Linea AV/AC che nel tempo potrebbe avere subito delle ulteriori modifiche non ancora note agli scriventi (Lotto Funzionale III – Vicenza-Padova).

2 ESAME DELLA DOCUMENTAZIONE PROGETTO PRELIMINARE

Dall’Elenco Elaborati reso disponibile, la documentazione di Progetto Preliminare afferente alla SSE di Lerino è riportata nella seguente Tabella 2.1.

Tabella 2.1. Elenco Elaborati afferenti alla SSE Lerino.

DESCRIZIONE ELABORATO	SCALA	CODIFICA DELL'ELABORATO																				
		COM	M	ESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO	DISCIPL.	PROGR.	TR.	P.TE	PROGR.	REV.								
Elaborati generali																						
Elenco elaborati	-	I	N	O	I	O	O	R	0	5	L	S	M	D	0	0	0	0	0	0	1	C
Relazione illustrativa generale	-	I	N	O	I	O	O	R	0	5	R	G	M	D	0	0	0	0	0	0	1	B
Corografia generale	1:25:000	I	N	O	I	O	O	R	1	1	C	3	I	F	0	0	0	1	0	0	1	B
Schema aree tecnologiche e impianti	-	I	N	O	I	O	O	R	9	7	D	X	M	D	0	0	0	0	0	0	5	A
Geologia e Idrogeologia																						
Relazione geologica, geomorfologica e idrogeologica	-	I	N	O	I	O	O	R	6	9	R	H	G	E	0	0	0	1	0	0	1	B
Impianti tecnologici																						
Linea di Contatto e SSE / Cabine TE																						
Relazione generale degli interventi - Trazione elettrica e SSE	-	I	N	O	I	O	O	R	1	8	R	O	S	E	0	0	0	0	0	0	1	A
Planimetria ubicazione SSE Lerino	1:500	I	N	O	I	O	O	R	1	8	P	8	S	E	0	2	0	0	0	0	1	A
Layout e sezioni di impianto SSE Lerino	1:200	I	N	O	I	O	O	R	1	8	P	9	S	E	0	2	0	0	0	0	1	A
Sezioni impianto SSE Lerino	1:100	I	N	O	I	O	O	R	1	8	W	A	S	E	0	2	0	0	0	0	1	A
Schema Elettrico generale SSE Lerino	-	I	N	O	I	O	O	R	1	8	D	X	S	E	0	2	0	0	0	0	2	A
Planimetria su cartografia della sottostazione elettrica di Lerino	1:2000	I	N	O	I	O	O	R	1	1	P	6	S	E	0	2	0	0	0	0	1	A
Cantierizzazione																						
Relazione generale di cantierizzazione	-	I	N	O	I	O	O	R	5	3	R	G	C	A	0	0	0	0	0	0	1	C
Planimetria su cartografia della sottostazione elettrica di Lerino	1:2000	I	N	O	I	O	O	R	5	3	P	6	C	A	0	0	0	0	0	0	1	A
Programma lavori	-	I	N	O	I	O	O	R	5	3	P	H	C	A	0	0	0	0	0	0	1	B
Espropri																						
Relazione giustificativa per le espropriazioni	-	I	N	O	I	O	O	R	4	3	R	G	A	Q	0	0	0	0	0	0	1	B
Comune di Torri di Quartesolo S.S.E. di Lerino Piano particellare	1:2000	I	N	O	I	O	O	R	4	3	B	D	A	Q	0	0	0	2	0	0	1	A
Perizia della spesa delle espropriazioni	-	I	N	O	I	O	O	R	4	3	E	P	A	Q	0	0	0	0	0	0	1	B

Per ogni singolo documento analizzato, viene riportato il sunto o l’estratto del contenuto dello stesso e se pertinente un commento specifico, come di seguito evidenziato.

2.1 Relazione Illustrativa Generale

Al punto 17.2.2 si legge: “L’attuale SSE di Lerino presenta una configurazione con un gruppo da 3.6MVA fisso esercito in parallelo ad una SSE ambulante da 5.4MVA. Gli impianti fissi, sebbene funzionanti, risultano essere vetusti e con potenzialità al limite. Data l’importanza rivestita da detta SSE nell’alimentazione del nodo di Vicenza ed in previsione dell’aumento del carico elettrico nella futura configurazione con l’arrivo della linea AV, il progetto prevede la realizzazione della nuova SSE con due gruppi da 5.4MVA e le predisposizioni, in termini di spazi, per il terzo gruppo e per il futuro eventuale entra/esce di Terna. Al fine di ridurre l’impatto sul territorio e di limitare eventuali fasizzazioni, la nuova SSE sarà realizzata sull’area antistante a quella esistente. L’intervento potrà così essere eseguito in totale autonomia mantenendo in esercizio la SSE esistente fino al momento della connessione con Terna. Questa scelta comunque anticipa un intervento necessario in fase di realizzazione del prolungamento della linea AV verso Padova in quanto i futuri tracciati

sono interferenti con la SSE esistente. Il nuovo impianto sarà alimentato dall’esistente elettrodotto che verrà allungato di qualche decina di metri rimanendo sempre all’interno di pertinenze ferroviarie.”

Da quanto emerge dalla Relazione Illustrativa, la nuova SSE di Lerino viene localizzata di fronte a quella attuale con il fine ultimo di minimizzare l’impatto sul territorio e nell’ottica di limitare eventuali fasizzazioni della stessa, anticipando lavori comunque necessari durante l’esecuzione dei binari della nuova Linea AV/AC. Come si vedrà nel prosieguo del documento, l’area scelta non è minimizzante in termini di impatto sul territorio; di fatto, l’accessibilità alla stessa è minata dalla strada individuata per l’accesso all’area (Via Marco Polo), strada di quartiere privata e non pubblica oltre che di larghezza e geometria non idonea al transito di mezzi d’opera. Si rimanda al successivo punto 3.1, per l’illustrazione di quanto evidenziato.

Al punto 20 si legge: “Le opere in progetto interessano i territori comunali di Altavilla Vicentina, Vicenza, Torri di Quartesolo e Sovizzo, per un totale di ... [omissis] ... nel Comune di Torri di Quartesolo mq 10309 ... [omissis].” (ndr. Per effetto della realizzazione della SSE e sue dipendenze) ... [omissis] ... “nel Comune di Torri di Quartesolo la destinazione urbanistica è agricola ... [omissis].”.

Anche in questo caso, nel successivo punto 3.3 verrà data piena evidenziazione dell’area in termini di occupazione aree ed in termini di esproprio aree con relativa valorizzazione economica della stessa.

2.2 Relazione Geologica

Si rimanda al documento specifico, in particolare si evidenzia come il sottosuolo su cui insiste la SSE di Lerino sia, di fatto, compatibile con le risultanze stratigrafiche attraversate nelle rimanenti parti di tracciato dal punto di vista geologico. Nessun commento specifico viene avanzato in questa sede, più approfondite analisi sono invece necessarie nelle successive fasi di Progettazione.

2.3 Relazione generale degli interventi – Trazione elettrica e SSE

Il documento riporta quanto già evidenziato nella Relazione Illustrativa Generale per quanto riguarda gli aspetti generali che hanno guidato la scelta di posizionare la nuova SSE in prossimità della SSE esistente di Lerino. Nel merito del documento si legge in dettaglio: “La nuova SSE di Lerino verrà realizzata su una superficie di circa 7885m², di forma rettangolare in un’area delimitata dalla sede ferroviaria, da proprietà agricole e dalla viabilità di accesso.”.

Nel computo della superficie non è considerata l’occupazione temporanea prevista nella fase di cantieramento, come desumibile da altri documenti di PP resi disponibili (vedi punto 2.6 seguente), l’ammontare complessivo dell’occupazione permanente e definitiva ammonta ad indicativi 11685m², che non coincidono né con la superficie sopra indicata né con quanto indicato nel piano particellare di esproprio.

Continuando: “Il piazzale ed il fabbricato di SSE è stato predisposto per poter alloggiare il terzo gruppo di conversione e le apparecchiature per il futuro prolungamento della linea AV/AC. Le lavorazioni relative alla preparazione dei piazzali, alla costruzione dei fabbricati ed alla posa delle apparecchiature di piazzale, non interferiranno con il traffico ferroviario e pertanto non sono previste soggezioni all’esercizio ferroviario. Per quanto attiene invece le lavorazioni connesse alla realizzazione delle linee di alimentazione le stesse dovranno essere eseguite in regime di disalimentazione della linea di contatto e pertanto andranno concordate le necessarie interruzioni in modo da non comportare particolari ricadute negative sulla regolarità del servizio ferroviario. Per la realizzazione della nuova SSE oggetto del presente intervento andranno realizzati essenzialmente gli impianti e le opere di seguito genericamente descritte ...[omissis]...”

Nella soluzione di PP si prevede che per la messa in funzione della SSE di debba operare in regime di disalimentazione di linea, nella soluzione proposta dagli scriventi pertanto non vi è nessuna differente gestione del regime transitorio sia di costruzione sia di messa in servizio della SSE, pertanto una sua delocalizzazione e ricollocazione non altera le lavorazioni previste e contenute nel PP, si veda allo scopo quanto proposto nel capitolo 4 del presente documento.

Al punto 3.2.2.1 Impianto di terra, si legge: *“L’impianto di terra di piazzale sarà realizzato mediante corde di rame nudo interrate alla profondità di circa 0.6m e posate in maniera tale da realizzare una magliatura di dimensione minima di 5x5m. Al fine di limitare le tensioni di passo presso le aree perimetrali di SSE, il conduttore più esterno verrà posato ad una profondità di circa 1.2m. Completano la rete di terra un numero adeguato di picchetti infissi nel terreno in corrispondenza di alcuni nodi della maglia sopra descritta.” A tale maglia saranno collegate tutte le masse metalliche presenti in SSE mediante appositi cavi in rame di sezione minima pari a 120mm². Nelle fasi successive del progetto verranno eseguiti i rilievi della resistività del terreno in maniera da permettere un corretto dimensionamento della maglia di terra. Inoltre, qualora in sede di verifica dell’impianto emergessero valori di passo e di contatto superiori a quelli previsti dalla Normativa, dovranno essere adottate tutte le soluzioni tecniche migliorative necessarie (esempio posa di uno strato di asfalto di adeguato spessore).”.*

Non è chiara la quota di imposta della nuova SSE di Lerino, ovvero se la stessa abbia piano campagna coincidente con il piano binari (piano ferro) o se la stessa sia posizionata sul piano campagna attuale con idoneo franco di sicurezza. Tale posizione altimetrica della SSE risulta fondamentale per il corretto dimensionamento dell’impianto di messa a terra oltre al fatto che si segnala la presenza dell’acquedotto Euganeo - Berico come interferenza principale sottostante l’area ipotizzata per la realizzazione della nuova SSE. Si rimanda anche in questo caso al punto specifico del presente documento.

2.4 Grafica SSE Lerino

Nella planimetria ubicazione SSE Lerino, si evidenzia l’area di intervento costituita da una superficie pressoché rettangolare avente dimensione longitudinale parallela alla linea pari a circa 116.60m e trasversale ortogonale alla linea pari a circa 74.30m con antistante area di accesso destinata a parcheggio (le cui dimensioni non sono riportate nell’estratto planimetrico di progetto) e viabilità di accesso su Via Marco Polo. La grafia indica lo spostamento dell’elettrodotto Terna da sud verso nord ed il tracciato dei nuovi binari AV previsti.

Nel Layout e Sezioni di Impianto SSE di Lerino, l’area di intervento presenta una superficie sensibilmente inferiore rispetto a quella riportata nella planimetria di ubicazione. In particolare la dimensione trasversale non risulta variata mentre la dimensione longitudinale alla linea risulta pari a circa 106.10m, inferiore a quella riportata nella planimetria generale. Mentre non vi sono indicazioni specifiche ulteriori rispetto alle aree esterne di accesso alla nuova SSE.

Sia nel layout sia nelle sezioni dell’impianto sono evidenti due torri faro, la cui altezza risulta compresa nell’intervallo di 15÷18m rispetto al piano stazione, non è evidenziato se il piano stazione della SSE sia comparabile o pari al piano binari dell’attuale linea storica e/o al piano binari previsto per la futura linea AV/AC.

La nuova SSE di Lerino viene prevista alla pk 205+424 della L.S., a monte della Stazione di Lerino in direzione Vicenza.

Aldilà della mera diversa dimensione planimetrica dell’intervento, non è indicato nel PP l’area da destinare a parcheggio e come venga realizzata (anche come tipologico) la viabilità di accesso che viene prevista in adiacenza di esistente manufatto abitativo. Si prende atto che i nuovi binari AV previsti transitino a sud della L.S., opposti pertanto all’attuale Stazione di Lerino. A tal riguardo si rimanda al capitolo specifico del presente documento che sintetizza alcune osservazioni proprie redatte dal Comune di Torri di Quartesolo sul precedente PP della tratta Vicenza – Padova che meritano di essere prese in considerazione.

2.5 Relazione generale di cantierizzazione

Il documento riporta quanto già evidenziato nella Relazione Illustrativa Generale per quanto riguarda gli aspetti generali che hanno guidato la scelta di posizionare la nuova SSE in prossimità della SSE esistente di Lerino.

2.6 Grafica SSE Lerino cantierizzazione

Da quanto è possibile osservare nella Planimetria di Cantierizzazione, l’accessibilità viene prevista solo ed esclusivamente da Via Marco Polo, indicata quale asse di viabilità secondaria. L’area di SSE è correlata anche all’installazione degli impianti di:

- C.B.1E per complessivi 1200m² (Campo Base);
- C.O1E per complessivi 1600m² (Cantiere Operativo);
- A.S.1E per complessivi 1000m² (Area di Stoccaggio);

che andranno a sommarsi temporaneamente alle superfici previste per la SSE di Lerino.

Si prende atto che la cantierizzazione prevede non solo la realizzazione della SSE di Lerino ma anche la realizzazione di un Campo Base, di un Cantiere Operativo e la localizzazione di un’area di Stoccaggio materiale. Sembrerebbe che l’intervento del nodo di Vicenza non sia disgiunto dall’attivazione dei lavori previsti per il prolungamento Vicenza-Padova, altrimenti non si comprende la necessità per la sola realizzazione di una SSE di complessivi 3800m² di superficie da occupare temporaneamente. L’accessibilità viene sempre prevista da Via Marco Polo ed anche in questo caso si rimanda al successivo punto specifico l’analisi relativa alla transitabilità della stessa.

2.7 Programma Lavori

Dall’esame del cronoprogramma lavori, per la SSE di Lerino sono previsti 810g lavorativi, a cui si devono sommare le occupazioni temporanee dei cantieri, che non sono evidenziate in dettaglio nel cronoprogramma lavori. È attendibile che l’occupazione, viste le lavorazioni coinvolte possano stimarsi in un 50% dell’arco temporale previsto di lavorazioni per l’attraversamento di Vicenza, pari a circa 1170g lavorativi a cui si devono sommare (se in sovrapposizione o in continuità) i giorni lavorativi previsti per la realizzazione della linea AV/AC in prolungamento dal Nodo di Vicenza a Padova.

2.8 Relazione giustificativa per le espropriazioni et al.

Nella relazione giustificativa per le espropriazioni et al., al punto 5.1.3 si evidenzia che per il Comune di Torri di Quartesolo viene prevista una indennità di esproprio per zona agricola pari a 14.00 €/m², non è indicato l’onere di occupazione provvisoria di terreno e la sua valorizzazione economica.

Nella planimetria degli espropri vengono indicate le particelle interessate dagli stessi, ovvero la 398, 399, 110, 400, del foglio 9 del Comune di Torri di Quartesolo.

Nella perizia di spesa per gli espropri in Comune di Torri di Quartesolo sembra venga allocata una spesa complessiva di €. 292448.00, per una superficie di 10309m².

Come si evince da quanto sopra riportato, la superficie complessiva soggetta ad esproprio, se comparata con la superficie occupata non è correlabile. È plausibile che la superficie sottoposta ad esproprio sia quella indicata nel piano particellare e nella perizia di spesa il che farebbe presumere un’area destinata al parcheggio e viabilità connessa da Via Marco Polo pari a circa 2424m².

3 PRINCIPALI CRITICITA’ DELLA SOLUZIONE PROPOSTA

Dall’esame della documentazione di PP della SSE di Lerino emergono delle criticità in merito alla sua localizzazione, per effetto della presenza di interferenze di primaria importanza e per l’accessibilità all’area stessa (vedi Allegato 1). Il dettaglio di tali criticità è riportato di seguito.

3.1 Viabilità Interferita

L’accesso alla nuova SSE di Lerino è previsto da Via Marco Polo, laterale di Via Dal Ponte nella frazione di Lerino, del Comune di Torri di Quartesolo. Prima della valutazione dell’effettiva possibilità di transito in tale strada, che come si vedrà nel seguito è una in parte comunale ed in parte privata, è utile riportare una documentazione fotografica che permetta di valutare lo stato dei luoghi e pertanto la loro accessibilità.

Nella Figura 3.3 e seguenti si riportano la planimetria e i cono ottici. Dal cono ottico 1 al cono ottico 4 è riportato lo stato di innesto in Via Marco Polo da Via Dal Ponte. Come si evidenzia dal cono ottico 2-3-4, l’ingresso presente la prossimità di edificato esistente praticamente su strada. Il tratto di Via Marco Polo compreso fra l’innesto con Via Dal Ponte e quanto riportato nel cono ottico 5 e 6 è di proprietà mista comunale e privata, mente il tratto compreso fra i cono ottici 9-10-11 è di proprietà privata.

La strada è classificabile come di tipo “F” con larghezza di carreggiata di 6.50m con mancanza, nel tratto privato, dei marciapiedi in entrambi i lati della carreggiata, nei tratti a proprietà promiscua il marciapiede è presente su un solo lato della carreggiata. Si segnala che già nel 2003 il Comune di Torri di Quartesolo ha classificato tutte le strade di quartiere come facenti parte della classificazione ai sensi del CdS come tipo “F”, mentre più recentemente ha adottato una classificazione ancora più restrittiva, declassando l’intera viabilità comunale come strade di tipo “F” scomponendole ulteriormente in sottoclassi di tipo “F”, da 1 a 4, in funzione del rango di importanza ove, Via Marco Polo assurge il rango di strada tipo “F4” ovvero il livello più basso di tutta la viabilità comunale (strada interna di quartiere).

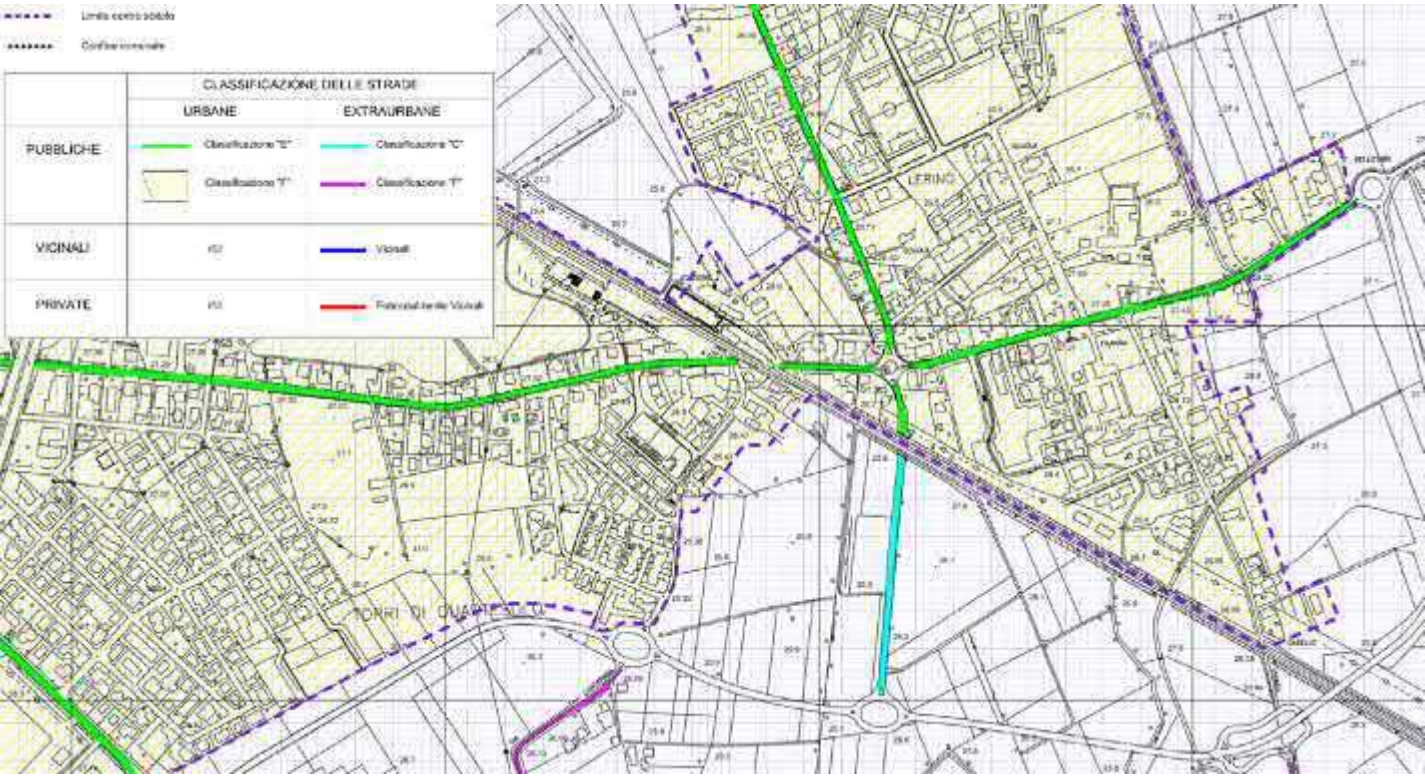


Figura 3.1. Classificazione Stradale Comune di Torri di Quartesolo – ai sensi del CdS.

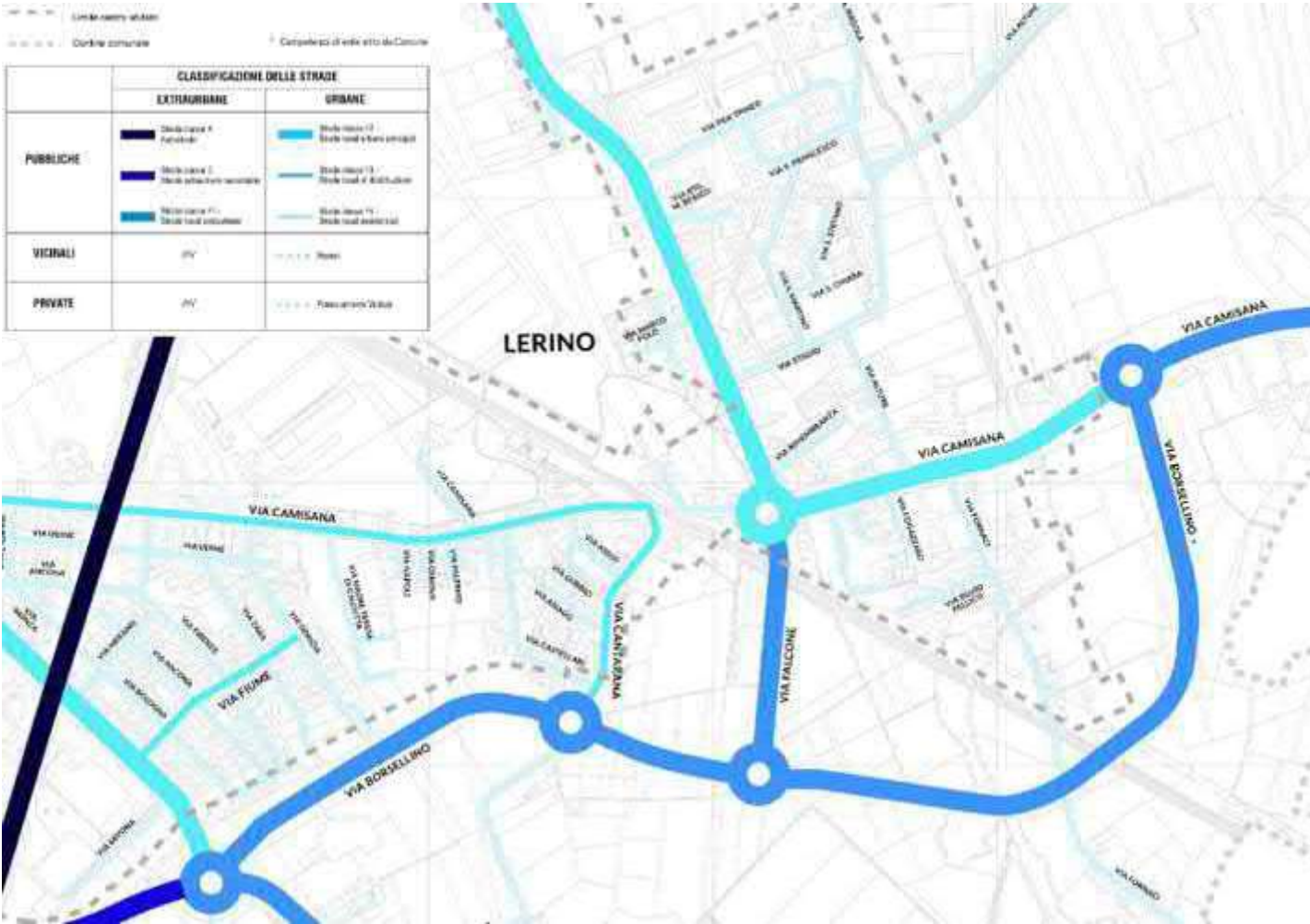


Figura 3.2. Nuova Classificazione Stradale Comune di Torri di Quartesolo.

Qualora un mezzo fosse parcheggiato, non si garantirebbe il passaggio se non a veicoli quali automobili o piccoli furgoncini. Già l’automezzo impiegato per la raccolta dei rifiuti (lunghezza circa 8.00m) presenta difficoltà di manovra all’interno della via, soprattutto per effetto della presenza di una doppia curva a gomito (90+90°) su tratto limitato che non permette un’agevole manovra di svolta e contro-svolta. Tale passaggio è evidenziato nei cono ottici 6-7-8-12.

Si dubita pertanto che sia possibile, impiegare Via Marco Polo, per l’accesso alla nuova SSE di Lerino, dal momento che mezzi d’opera superiori a 8.00m di lunghezza troverebbero difficoltà oggettive di transitabilità. Allo scopo, si sono condotte due simulazioni con mezzi d’opera tipologici che potrebbero essere impiegati durante l’esecuzione dei lavori e durante la manutenzione nel tempo del manufatto. Tali simulazioni verranno illustrate nel seguito.

Si può pertanto ritenere che per l’accesso alla nuova SSE di Lerino si debba trovare una viabilità alternativa, che potrebbe essere eseguita ex-novo con stacco diretto da Via Dal Ponte in posizione da definirsi. L’intersezione con Via Dal Ponte, essendo la stessa molto trafficata per effetto dell’accesso alla Stazione di Lerino, dovrebbe essere garantita con una intersezione in rotatoria che gioverebbe a vantaggio reciproco sia del Comune sia del gestore della SSE. Tale scenario però soffre di incremento degli oneri di costruzione della nuova strada oltre che dell’incremento del costo di esproprio. Poi, come si vedrà al punto successivo, sono presenti due vincoli che minano di fatto la scelta di localizzare la SSE dove prevista sul PP, rischio idraulico e presenza dell’acquedotto Euganeo-Berico.

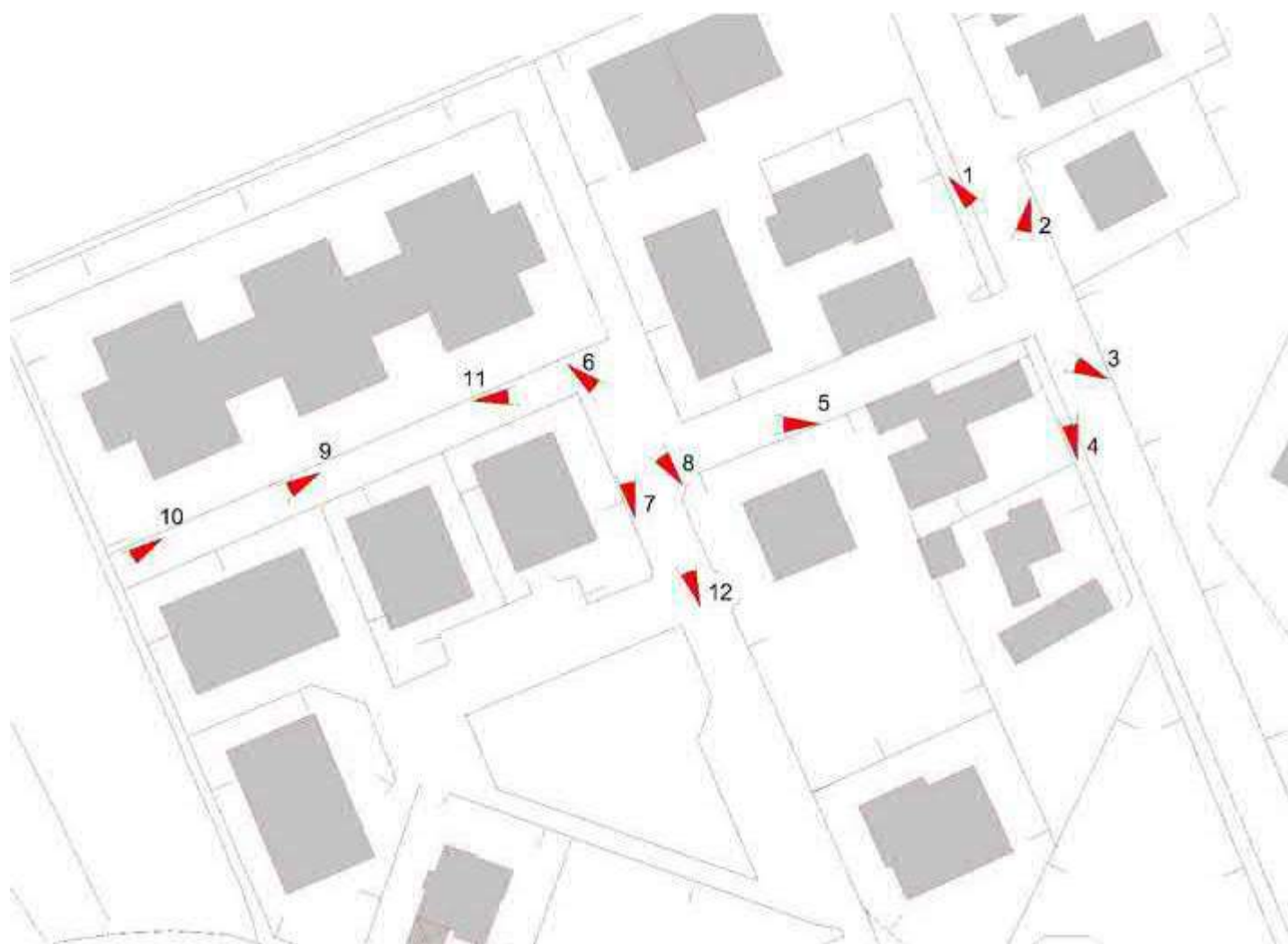


Figura 3.3. Planimetria Coni Ottici – Via Marco Polo.



Figura 3.6. Cono ottico 3.



Figura 3.7. Cono ottico 4.



Figura 3.8. Cono ottico 5.



Figura 3.9. Cono ottico 6.



Figura 3.4. Cono ottico 1.



Figura 3.5. Cono ottico 2.



Figura 3.10. Cono ottico 7.



Figura 3.11. Cono ottico 8.



Figura 3.12. Cono ottico 9.



Figura 3.13. Cono ottico 10.



Figura 3.14. Cono ottico 11.



Figura 3.15. Cono ottico 12.

3.1.1 Simulazioni di transitabilità mezzi d'opera

Al fine di verificare, in ogni caso, l'accessibilità e transitabilità di mezzi d'opera nell'area oggetto di intervento lungo Via Marco Polo, si sono effettuate due simulazioni di transito. Si sono ipotizzati due mezzi d'opera, usualmente impiegati e costituiti da un mezzo a 4 assi di lunghezza complessiva pari a 10m circa ed un mezzo carellato a 3 assi per la motrice ed a 3 assi per il trasporto di lunghezza complessiva pari a 16m circa. Esempi tipici di tali mezzi d'opera sono riportati in Figura 3.16 e Figura 3.17.

Le simulazioni di transito all'interno di Via Marco Polo, per i due mezzi considerati, sono riportate negli Allegati 2 e 3, dai quali si evince che in entrambi i casi la transitabilità degli stessi è compromessa dalla geometria stradale. Nei diagrammi di manovra, le curve rosse rappresentano la posizione delle ruote mentre le curve verdi rappresentano l'ingombro della cassa del mezzo d'opera.

Quello che è possibile evidenziare è che entrambi i mezzi, ammesso che venga impiegato completamente il raggio di sterzata del mezzo stesso (100% di utilizzo) avrebbero serie difficoltà sia in corrispondenza dell'accesso da Via Dal Ponte su Via Marco Polo, sia in corrispondenza del doppio tratto a gomito per raggiungere il tratto terminale di Via Marco Polo stessa.

I mezzi dovrebbero effettuare una serie di manovre al limite della loro capacità per poter bypassare l'area con conseguente fermo della circolazione stradale su Via Dal Ponte per quanto riguarda l'innesto e fermo interno alla transitabilità del quartiere.

Inoltre, nelle simulazioni, non si è ipotizzata la presenza di veicoli in sosta/fermata o condizioni di traffico usuali che richiederebbero ulteriori margini di manovra che non sono disponibili. In altre parole, per l'accesso su Via Marco Polo ci dovrebbe essere un moviere fisso per ogni mezzo in ingresso alla via stessa da Via Dal Ponte (nel caso di ingresso con svolta a destra si invaderebbe la corsia opposta al senso di marcia, nel caso di ingresso con svolta a sinistra la manovra necessaria sarebbe tale da provocare la chiusura della strada fino al termine della manovra).

Immediatamente dopo l'innesto su Via Marco Polo, la presenza della doppia curva a gomito richiederebbe la modifica locale della geometria stradale (eliminando l'area a parcheggio attuale temporaneamente con successivo ripristino al termine dei lavori) per favorire o incrementare sensibilmente l'accesso, però non sufficiente a garantire i raggi di sterzata e di manovra di mezzi di trasporto attrezzature (l'impiantistica della sottostazione elettrica ad esempio) se non con un numero di manovre non sufficienti a garantire il transito del mezzo e di eventuali fermi mezzi dei residenti nell'area. Infine, per l'accesso alla SSE, nessuna auto dovrebbe essere parcheggiata lungo il tratto terminale di Via Marco Polo visto che la stessa presenta larghezza di 6.50m, un eventuale veicolo in sosta in destra e sinistra carreggiata minerebbe il transito del mezzo d'opera.



Figura 3.16. Mezzo d'opera a 4 assi 10m circa lunghezza.



Figura 3.17. Mezzo d'opera auto articolato 16m lunghezza circa.

Si ritiene pertanto che, alla luce delle osservazioni di cui sopra, e delle analisi di simulazione effettuate, sia impossibile accedere alla SSE prevista in PP della Linea AV/AC da Via Marco Polo. Sia la classificazione stradale, sia l'analisi di simulazione hanno mostrato evidenti criticità al transito dei mezzi e l'oggettiva impossibilità di utilizzo della strada di quartiere sia durante la costruzione della SSE sia e soprattutto per la manutenibilità del sito a lungo termine. Un eventuale guasto alla SSE comporterebbe il reimpiego di tale via con le conseguenti problematiche di accessibilità.

3.2 Vincoli ed Invarianti

Un aspetto importante, che non è stato considerato nella pianificazione e localizzazione della nuova SSE di Lerino è la presenza di un invariante critico rappresentato dal tracciato dell'acquedotto Euganeo-Berico (come si vedrà nell'analisi dei dati catastali) **il cui suolo è di proprietà del Comune di Padova** (vedi Figura 3.18). L'acquedotto, mappato anche sulla CTR elemento 125082, taglia ortogonalmente la SSE essendo parallelo alla L.S., pertanto ci si troverebbe nell'impossibilità di gestire l'impianto di messa a terra e la necessità di garantire l'accesso per manutenzione all'acquedotto stesso al personale addetto in area sensibile dal punto di vista della sicurezza per fenomeni di elettrocuzione. Alternativamente, si dovrebbe prevedere lo spostamento od il by-pass dell'acquedotto con incremento dell'onere finanziario collegato alla deviazione dello stesso e dell'acquisto di nuovi terreni da cedere successivamente all'Ente gestore competente.



Figura 3.18. Estratto ALLEGATO 1 – Tracciato Acquedotto Euganeo-Berico.

Ulteriore vincolo è rappresentato dalla valutazione del rischio idraulico associato all'area in esame. **Dalla Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale del PAT del Comune di Torri di Quartesolo, l'area oggetto di intervento è classificata come "zona di attenzione idraulica", ovvero zona intermedia fra la classificazione a rischio di pericolosità moderata P1 e di pericolosità media P2.** Potenzialmente, la nuova SSE di Lerino, a meno che non venga realizzata a quota binari, si troverebbe nella condizione di potenziale allagamento per esondazione del Fiume Tesina, stante le simulazioni idrauliche disponibili nel Comune di Torri di Quartesolo. **Qualora, invece, fosse realizzata a quota binari, si dovrebbe garantire che per effetto "schermo" o "diga" l'edificio limitrofo non si venga a trovare in condizioni di rischio idraulico aumentato rispetto allo stato attuale.**

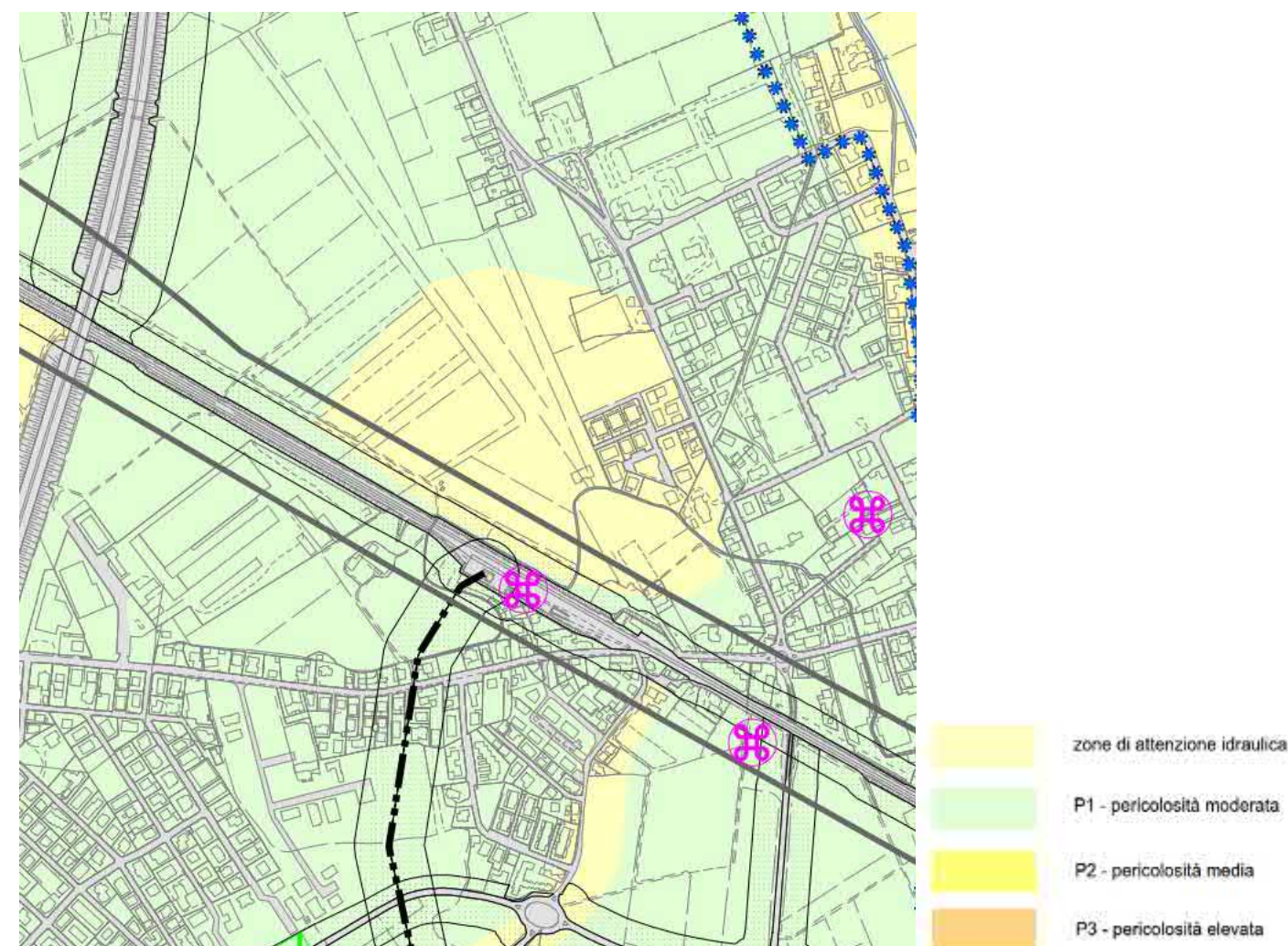


Figura 3.19. Estratto PAT – Comune di Torri di Quartesolo – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale.

3.3 Analisi dei Dati Catastali

Come evidenziato sopra, si riportano i principali dati catastali delle particelle interessate dai lavori. In particolare si vuole focalizzare l'attenzione su Via Marco Polo e sull'interferenza idraulica dell'acquedotto Euganeo-Berico. Nella seguente figura si riporta l'estratto mappa catastale del Foglio 9 del Comune di Torri di Quartesolo, mentre nella Tabella 2.1, gli estratti delle visure relative ai mappali attraversati, si rimanda agli allegati per gli estratti catastali.

È evidente che Via Marco Polo sia strada di proprietà privata, fatte salve alcune porzioni della stessa di proprietà del Comune di Torri di Quartesolo, principalmente legate all'accesso all'area verde insistente nell'area, vedi mappale 99. I rimanenti tratti, corrispondenti ai mappali 1057 e 665, sono di proprietà privata e non pubblica.

È altresì degno di nota segnalare che il mappale 399, identifica univocamente l'acquedotto Euganeo-Berico, di servizio alla Città di Padova, come si evince dall'estratto catastale di pertinenza del Comune di Padova, soggetto al quale si dovrebbe richiedere parere di conformità in apposita conferenza dei servizi al fine di valutare anche loro osservazioni di merito dal momento che la SSE sorgerebbe sopra tale acquedotto.

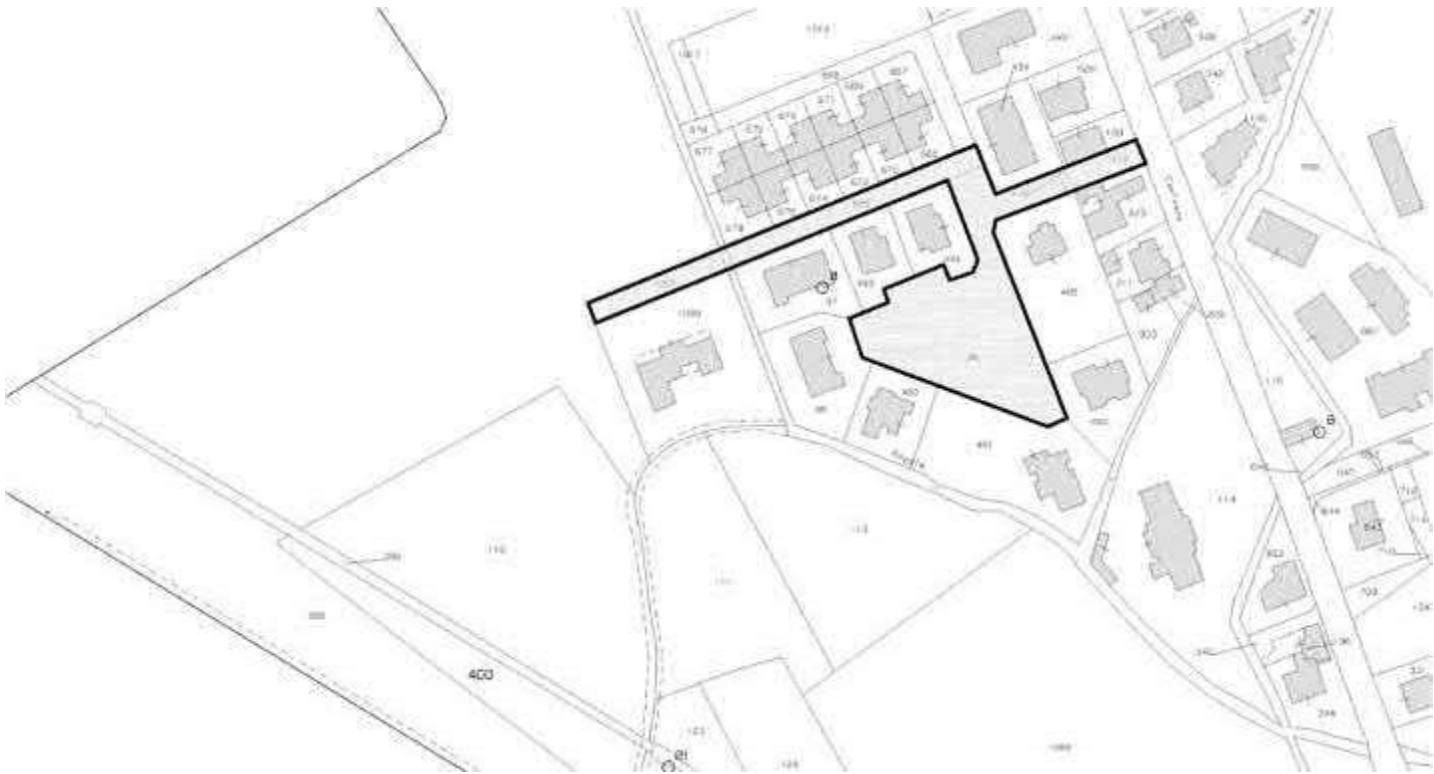


Figura 3.20. Estratto mappa catastale Foglio 9 – Comune di Torri di Quartesolo.

Tabella 3.1. Estratto visure catastali Foglio 9 – Comune di Torri di Quartesolo, particelle interessate dai lavori.

FOGLIO	PARTICELLA	INTESTATARIO	R.D.	R.A.
9	99	COMUNE DI TORRI DI QUARTESOLO	29.49	15.43
9	110	DALLE PALLE LILIANA, DALLE PALLE LORETTA, DALLE PALLE RICCARDO	62.55	34.81
9	398	DALLE PALLE LILIANA, DALLE PALLE LORETTA, DALLE PALLE RICCARDO	78.27	40.96
9	399	COMUNE DI PADOVA	7.89	4.39
9	400	DALLE PALLE LILIANA, DALLE PALLE LORETTA, DALLE PALLE RICCARDO	16.28	9.06
9	418	COMUNE DI TORRI DI QUARTESOLO	0.20	0.10
9	419	COMUNE DI TORRI DI QUARTESOLO MICHELETTO ANNA ROSA, MICHELETTO CARLA, MICHELETTO MANSUETO, ZERBA MARIA ALBERTINA ACAMPORA MADDALENA, ADAMO SAVERIO, ARCARO LUCIANO, BAU LEONILDA, BERNABEI BRUNO, BOSCOLO ALESSANDRO, BOSCOLO GIANNANDREA MELA, BOSCOLO STEFANO MELA, CERA VITTORIA, CESTARO MARIO VITTORIO, COSTA ANNA MARIA, DAL MOLIN MARINA, FACCHIN GIANCARLO, MANFRIDI GIOVANNI, MICERI CONSIGLIA, OTTURINI FEDORA, PIERETTI DANIELA, ROCCA ALBERTO, SACCO FEDERICO, STOCCO MARIA GRAZIA, ZACCHINO JAMES JOSEPH, ZOCCA SANDRA	2.11	1.08
9	665		5.83	3.05
9	1057	DALLE PALLE LILIANA, DALLE PALLE LORETTA, DALLE PALLE RICCARDO	2.08	1.10
9	1058	DALLE PALLE LILIANA, DALLE PALLE LORETTA, DALLE PALLE RICCARCO	39.35	20.88

4 PROPOSTA NUOVA LOCALIZZAZIONE SSE LERINO

Alla luce di quanto esposto nel capitolo 3 precedente risulta alquanto difficile localizzare la nuova SSE di Lerino nell’area prevista nel PP della Linea AV/AC. I due principali motivi ostativi, come visto, possono essere sintetizzati in:

- impossibilità di accesso all’area da Via Marco Polo;
- l’interferenza idraulica con l’acquedotto Euganeo-Berico (proprietà del Comune di Padova).

La risoluzione della prima criticità potrebbe essere quella di realizzare un nuovo tratto di strada, a servizio esclusivo della SSE di Lerino e della Stazione FF.SS. di Lerino, che si stacchi da Via Dal Ponte e che favorisca l’ingresso alla SSE ed alla Stazione, realizzando una sorta di percorso viabilistico circolare. Adottando tale soluzione, rimane in ogni caso irrisolto il problema dell’interferenza idraulica con l’acquedotto Euganeo-Berico, per il quale sarebbe necessario prevederne il by-pass in modo da permettere sia l’installazione della rete di messa a terra della sottostazione elettrica sia favorirne l’accessibilità manutentiva in area esterna all’area individuata per la realizzazione della SSE.

L’insieme di interventi, appare, di notevole complessità operativa. Di fatto, tale soluzione, denota oneri economici superiori rispetto a quanto previsto in sede di PP, poiché richiederebbe: un maggior costo di esproprio, un maggior costo di realizzazione delle opere e dei manufatti. Tale scenario, verrà illustrato nel capitolo seguente, ove si espliciteranno le variabili economiche connesse alla realizzazione di tali opere.

Il Comune di Torri di Quartesolo, nell’ottica di una fattiva collaborazione, propone invece una diversa localizzazione della nuova SSE di Lerino, compatibile con l’esercizio ferroviario attuale e futuro, in altra area che favorisce la risoluzione di entrambe le due criticità sopra indicate. La localizzazione della nuova SSE di Lerino, rispetto alla posizione proposta nel PP è evidenziata nella seguente Figura 4.1.



Figura 4.1. Localizzazione nuova SSE Lerino – Progetto Preliminare evidenziato in Rosso – Proposta Comune di Torri di Quartesolo in giallo.

La proposta di localizzazione prevede la realizzazione della SSE a sud del tracciato della Linea Storica attuale, in un’area agricola fuori centro abitato e collegata direttamente con una bretella sub-urbana all’autostrada A4 ed ai Comuni limitrofi. L’area individuata non presenta nessuna interferenza con sottoservizi specifici, quali ad esempio l’acquedotto di cui la criticità individuata (lo stesso passa a nord della Linea Storica), presenta porzioni di superficie di dimensioni compatibili, come si vedrà nel seguito, con le ipotesi di impiego previste nel PP (vedi Allegato 4).

Dal punto di vista ferroviario, i portali di ormeggio e di alimentazione TE della Linea Storica sono posti a monte ed a valle della Stazione di Lerino. La localizzazione proposta è in prossimità (circa 200m) dalla posizione dei portali di ormeggio esistenti, pertanto, nel regime transitorio intercorrente fra la realizzazione della tratta AV/AC Vicenza-Padova e la

realizzazione del nodo di Vicenza, la dismissione della vecchia SSE di Lerino è fattibile ed il disservizio provocato è compatibile con quello previsto dalla realizzazione della nuova SSE di Lerino così come proposta nel PP.

Le fasi esecutive dovrebbero prevedere:

- realizzazione della nuova SSE di Lerino nell'area in giallo indicata nella proposta del Comune di Torri di Quartesolo;
- attrezzamento della TE di collegamento nel transitorio sulla Linea Storica ed adeguamento con la futura linea AV/AC (lavorazione neutra, nel senso che sarebbe necessaria in entrambe le soluzioni: quella di PP e quella qui proposta);
- spostamento dell'elettrodotto entrante in area urbanizzata su area agricola e collegamento con la nuova SSE (la lavorazione dovrebbe prevedere la realizzazione dell'elettrodotto dalla SSE al palone più prossimo in area agricola, il collegamento dovrà essere condotto con la minimizzazione dell'interruzione di linea), con smantellamento dell'elettrodotto attuale, liberando di fatto l'area urbanizzata dalla servitù di passaggio esistente.

I principali vantaggi della soluzione proposta possono pertanto essere sintetizzati in:

- **nel breve termine:**
 - o minor impatto viabilistico del cantiere;
 - o maggior accessibilità all'area da parte di mezzi operativi;
 - o superficie destinabile a cantiere temporaneo maggiore;
 - o nessuna interferenza critica con sottoservizi (acquedotto euganeo-berico);
- **nel lungo termine:**
 - o maggiore facilità di accesso per attività manutentive;
 - o eliminazione della servitù di passaggio dell'elettrodotto nell'area urbanizzata (principale vantaggio alla cittadinanza del Comune di Torri di Quartesolo);
 - o nessuna problematica nella realizzazione della tratta Vicenza-Padova della Linea AV/AC.

Al fine di illustrare compiutamente quanto sopra indicato, analizzando gli stessi punti del capitolo 3, si riportano nel seguito le osservazioni specifiche analizzate.

4.1 Viabilità Interferita

L'accesso alla nuova SSE di Lerino, nella configurazione proposta, è da Via Borsellino e da Via Fornaci.

Via Borsellino è classificabile secondo il CdS come strada ExtraUrbana di tipo "E" compatibile per il transito con veicoli autoarticolati e direttamente collegata con la bretella Autostradale che porta al Casello Autostradale di Vicenza EST. Come si evince dalla classificazione stradale del Comune di Torri di Quartesolo del 2003, la strada indicata è compatibile per il transito di mezzi e soprattutto non incide su area urbanizzata di quartiere e/o di paese. Anche l'attuale classificazione stradale, adottata nel 2016, non si ripercuote sulla scelta dell'accessibilità stradale dal momento che la strada interessata dal transito è di proprietà di altro Ente Pubblico.

L'unico tratto interessato da una circolare è Via Fornaci, in corrispondenza del cavalcavia ferroviario, dove è stato realizzato all'epoca di costruzione del cavalcavia stesso, un percorso atto a favorire l'inversione di marcia dei veicoli in transito. È evidente nella Figura 4.2 in basso a destra.

Pertanto, alla luce delle precedenti osservazioni, l'accesso alla nuova SSE di Lerino è più favorevole nel breve termine con minor impatto viabilistico del cantiere, incremento di accessibilità e minimizzazione dell'impatto sulla viabilità per i cittadini poiché ricadente in area extra-urbanizzata del Comune di Torri di Quartesolo. Nel lungo termine, l'accessibilità all'area per interventi manutentivi non comporta l'accesso in area urbanizzata, oltre che, le proprietà intrinseche favorevoli di cui alle condizioni di breve termine vengono mantenute nel tempo. L'area oggetto di intervento non è passibile di sviluppo urbanistico così come previsto dal vigente PAT del Comune di Torri di Quartesolo.

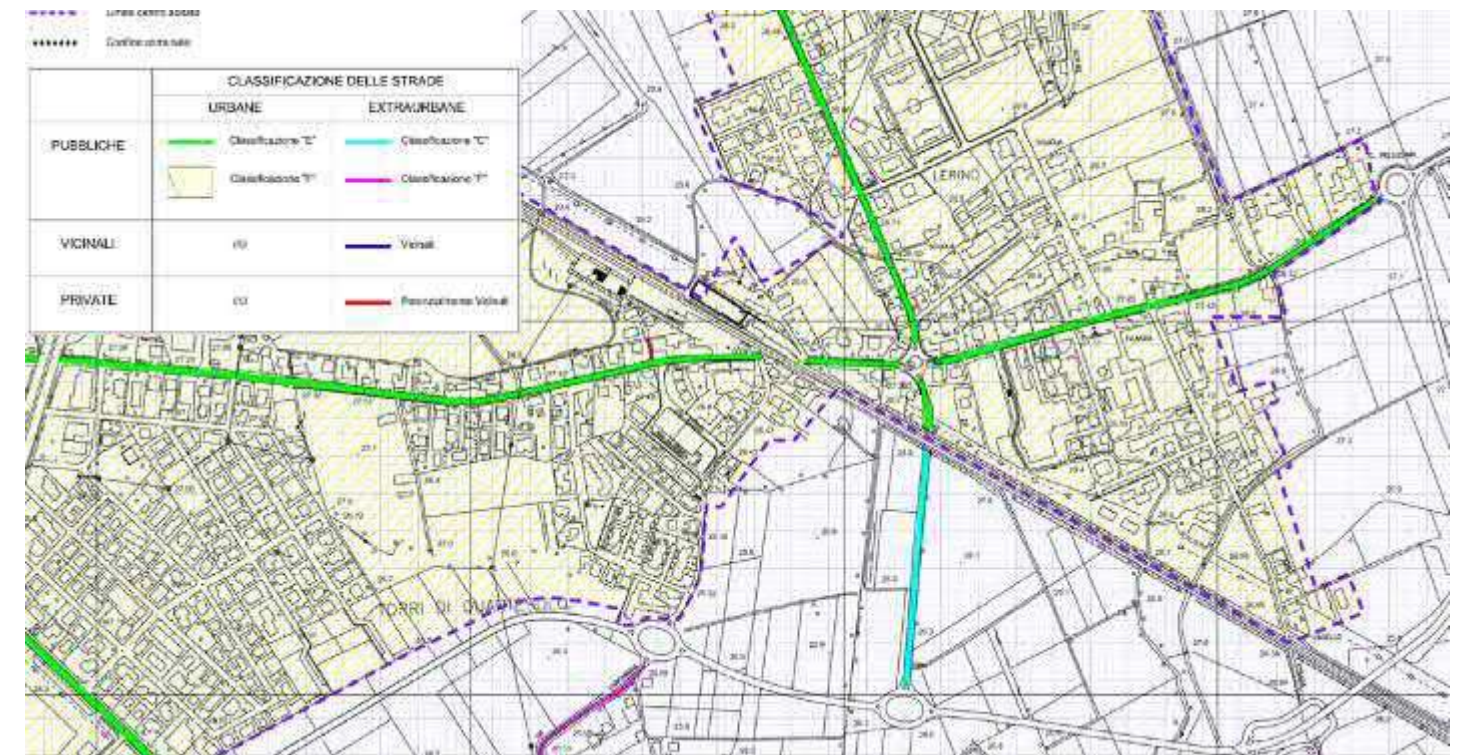


Figura 4.2. Classificazione Stradale Comune di Torri di Quartesolo – ai sensi del CdS.

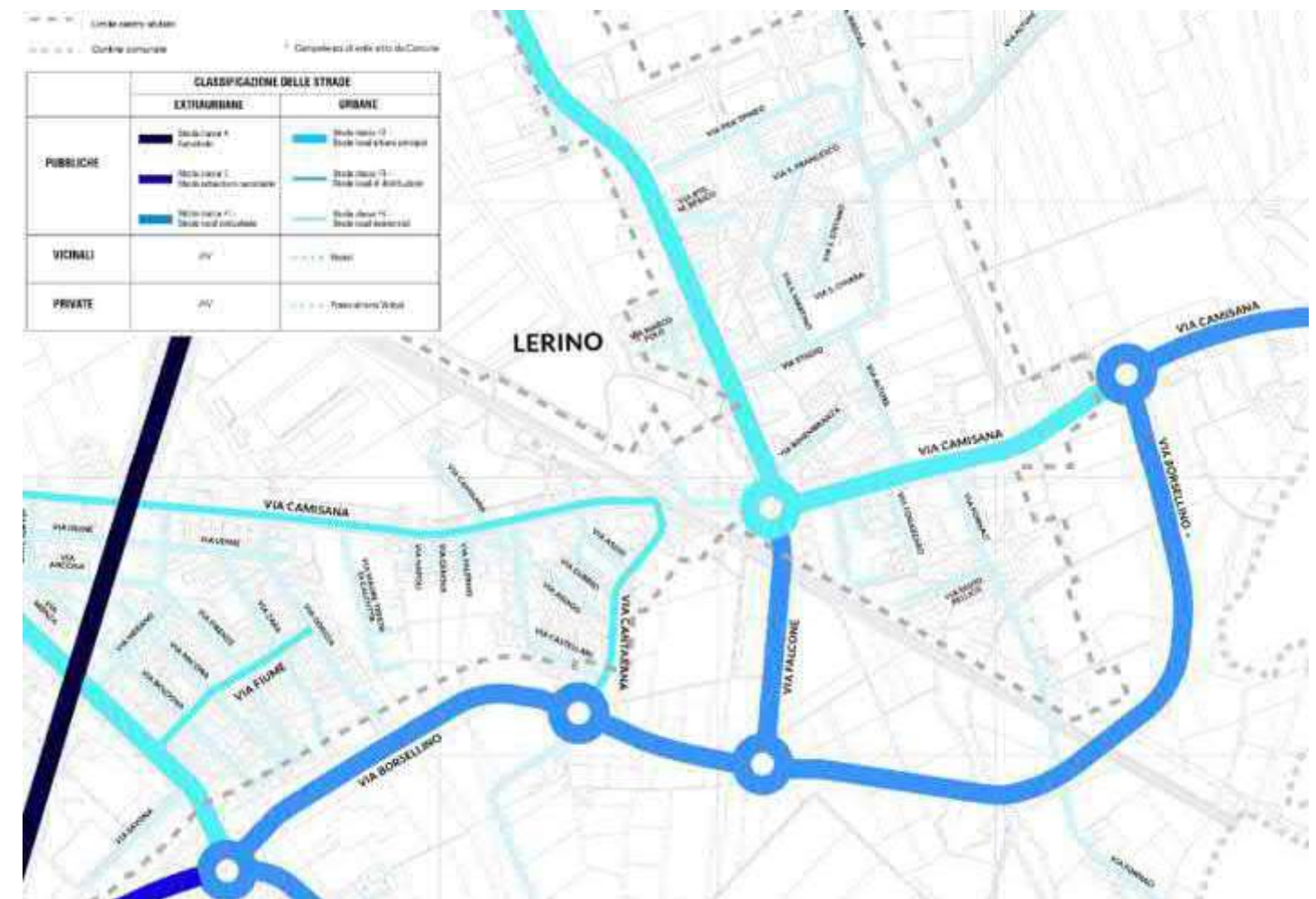


Figura 4.3. Nuova Classificazione Stradale Comune di Torri di Quartesolo.

Al fine di fornire un utile supporto a quanto sopra indicato, si riporta nelle seguenti figure la planimetria con i coni ottici dove si localizza l'area.

Il cono ottico 13 rappresenta l'accesso di Via Borsellino visto dal ramo di rotatoria di innesto dalla viabilità proveniente dalla rotatoria della bretella Autostradale.

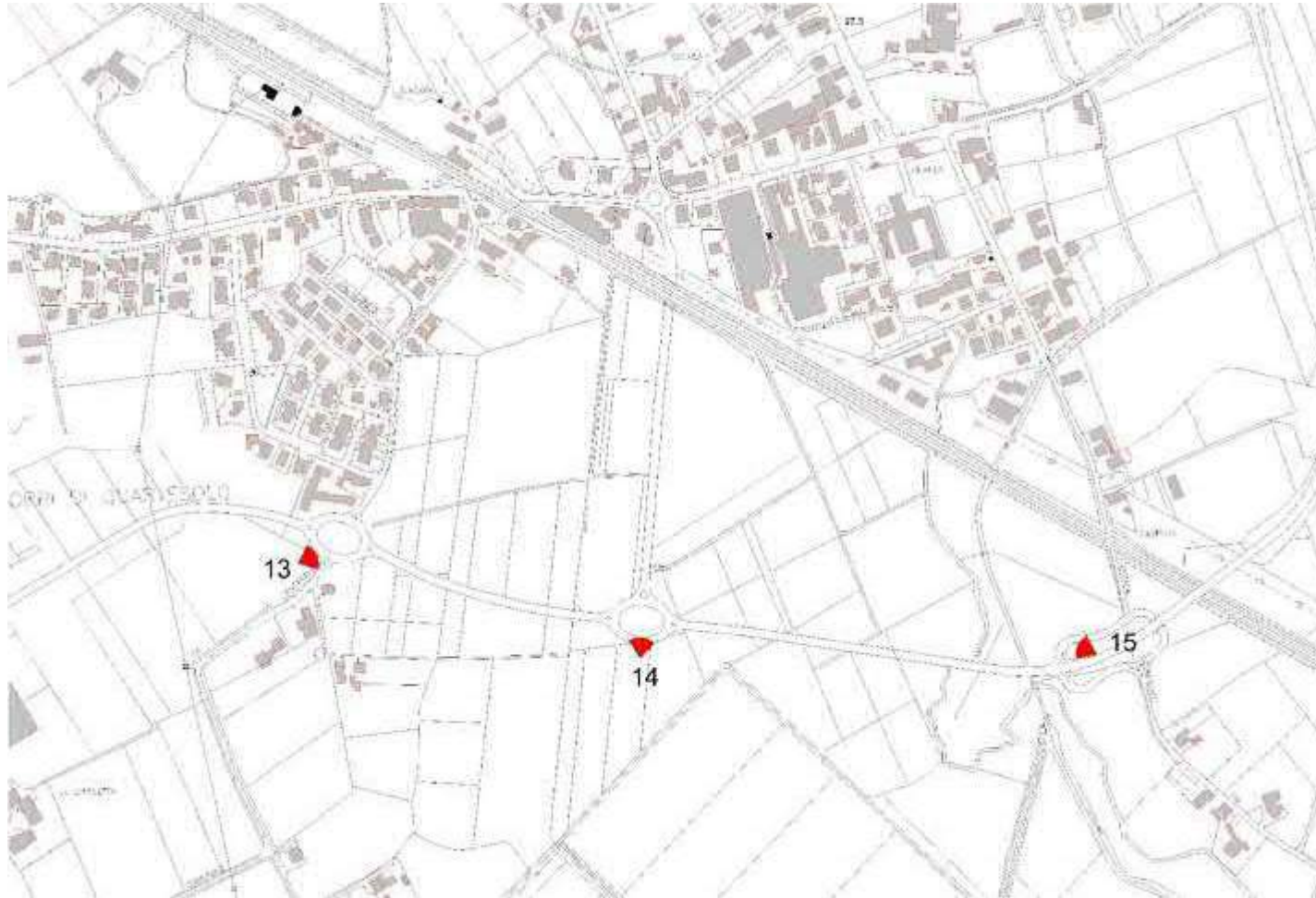


Figura 4.4. Planimetria Coni Ottici – Via Borsellino.



Figura 4.5. Cono ottico 13.

I coni ottici 14 e 15 rappresentano la viabilità in corrispondenza della rotatoria su Via Falcone e la viabilità del cavalcavia ferroviario. In particolare, l'area individuata nel cono ottico 15 è quella in cui si propone l'installazione della nuova SSE di Lerino con evidenziazione della viabilità di Via Fornaci ad uso esclusivo dell'area stessa, viabilità in questo caso pubblica, contrariamente invece a quanto visto per Via Marco Polo nella viabilità di accesso prevista nel PP della Linea AV/AC di proprietà privata.



Figura 4.6. Cono ottico 14.



Figura 4.7. Cono ottico 15.

4.1.1 Simulazioni di transitabilità mezzi d'opera

Come precedentemente effettuato, la verifica di transitabilità dei mezzi d'opera è stata effettuata solo con il mezzo a 3 assi per la motrice ed a 3 assi per il trasporto di lunghezza complessiva pari a 16m circa. Si rimanda alla Figura 3.17 per il modello analizzato.

La simulazione di transito su Via Borsellino e su Via Fornaci è riportata nell'Allegato 6 dal quale si evince che il mezzo può transitare senza nessuna difficoltà di manovra e non interessa o preclude il transito nella viabilità interferita. Nel diagramma di manovra, le curve rosse rappresentano la posizione delle ruote mentre le curve verdi rappresentano l'ingombro della cassa del mezzo d'opera.

Non viene mai raggiunto il limite massimo di sterzata (100%) ma si rimane a valori di sterzata compatibili con l'asse stradale di riferimento e di manovra (<85%).

Si ritiene pertanto che, la localizzazione della nuova SSE nella posizione proposta non presenti nessuna criticità nei confronti della transitabilità dei mezzi, né sia ostativa alla circolazione stradale nel Comune di Torri di Quartesolo.

4.2 Vincoli ed Invarianti

Nell'area proposta per la nuova localizzazione della SSE di Lerino, evidenziata in giallo nella seguente Figura 4.8, non vi è nessuna interferenza con il tracciato dell'acquedotto Euganeo-Berico (come si vedrà nell'analisi dei dati catastali). L'acquedotto, mappato anche sulla CTR elemento 125082, passerebbe a nord della SSE parallelamente alla L.S. e nessun onere sarebbe necessario per l'adeguamento di tale manufatto.



Figura 4.8. Estratto ALLEGATO 4 – Tracciato Acquedotto Euganeo-Berico.

Dal punto di vista idraulico e del relativo rischio associato, l'area è migliorativa rispetto alla soluzione adottata nel PP. Dalla Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale del PAT del Comune di Torri di Quartesolo, l'area proposta è classificata come "zona di pericolosità moderata P1", come quasi tutto il territorio comunale. Potenzialmente, la nuova SSE di Lerino, nell'area proposta, non si troverebbe in condizioni di potenziale allagamento per effetto di esondazione del Fiume Tesina, stante le simulazioni idrauliche disponibili nel Comune di Torri di Quartesolo. **L'eventuale sua realizzazione a quota binari, non provocherebbe effetti "schermo" o "diga" nell'edificio limitrofo in quanto collocata in area agricola.**



Figura 4.9. Estratto PAT – Comune di Torri di Quartesolo – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale.

Il maggior vincolo, invece, è rappresentato dall'elettrodotto esistente che andrebbe modificato nel tracciato al fine di raggiungere la nuova area proposta per la SSE di Lerino.

L'elettrodotto esistente attraversa l'abitato di Lerino, generando una servitù di passaggio ed una conseguente fascia di rispetto che nella pianificazione territoriale del Comune di Torri di Quartesolo interessa circa 40m (20+20m), vedi Figura 4.10, fascia ridotta rispetto a quanto indicato nell'evoluzione del PAT del Comune di Torri di Quartesolo nel quale la fascia di rispetto prevista era di 100m (50+50m) rispetto all'asse dell'elettrodotto.

Al fine di alimentare la nuova SSE nella posizione indicata, si propone una deviazione dell'elettrodotto esistente lungo un nuovo corridoio, compatibile con le fasce di rispetto, in aperta campagna e che sia funzionale al servizio associato. L'ipotesi presentata nell'Allegato 5, propone un elettrodotto simile a quello esistente, da concordare con l'Ente gestore e non prevede la sua realizzazione interrata.

In particolare, si evidenzia che il tratto di elettrodotto da realizzare ex-novo è di lunghezza pari a circa 1000m, comparabile con la lunghezza di elettrodotto da dismettere che risulta pari a circa 1100m. La fascia di rispetto massima che si riesce a garantire è pari a 140m (misurata rispetto all'edificio più prossimo) corrispondente ad un corridoio di larghezza 70+70m misurato rispetto l'asse di sviluppo della nuova linea elettrificata da 132kV.

Sono altresì rappresentate le fasce di rispetto a partire dai 20+20m fino a quelle massime di 70+70m, nell'ottica di minimizzare tali fasce a seguito degli studi da condursi per l'inquinamento elettromagnetico del nuovo elettrodotto.

Se l'elettrodotto rappresenta il maggior vincolo che preclude il posizionamento della nuova SSE presso l'area individuata, è pur vero che la soluzione è tecnicamente fattibile con margini di rispetto superiori a quelli attuali per l'elettrodotto esistente. Inoltre, la sua deviazione d'asse rispetto alla situazione attuale è tale migliorare le condizioni di vita dell'edificio esistente nel tratto compreso fra Via Camisana e Via Borsellino dal momento che la dismissione di quel tratto eliminerebbe di fatto sia la servitù di passaggio sia il rischio di inquinamento elettromagnetico attualmente in essere.

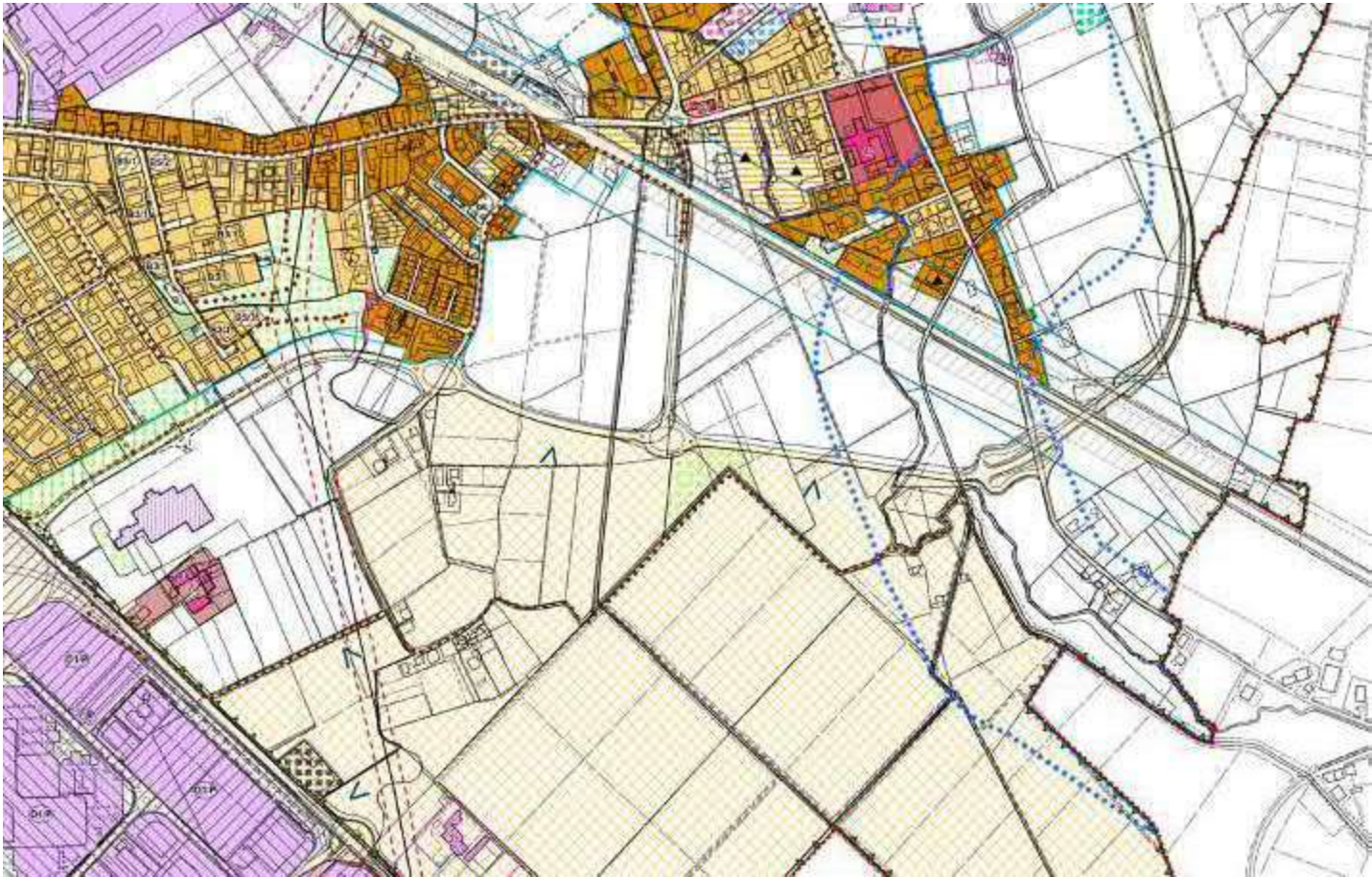


Figura 4.10. Estratto 3°PI – Comune di Torri di Quartesolo – Zonizzazione.

4.3 Analisi dei Dati Catastali

La proposta di nuova localizzazione della SSE, offre come vantaggio maggiore superficie utile sia per la SSE stessa sia per le attività di cantierizzazione dell’opera.

La superficie teoricamente occupabile risulta pari a 19084m2, quasi doppia rispetto alla superficie prevista in sede di PP.

Non essendo interessata da nessuna interferenza, l’area si presta alla realizzazione della SSE. Lungo il lato confinante con la roggia del Tergola esistente è necessario comunque prevedere la fascia di rispetto per la manutenzione della stessa e prevedere la piantumazione di alberi ed essenze arboree a mascheramento della SSE (mitigazione ambientale dell’area).

Tabella 4.1. Estratto visure catastali Foglio 13 – Comune di Torri di Quartesolo, particelle interessate dai lavori.

FOGLIO	PARTICELLA	INTESTATARIO	R.D.	R.A.
13	181	GHELLER LICIA, SLAVIERO LAURA, SLAVIERO MILEDI, SLAVIERO PATRIZIA	37.16	23.82
13	381	COMUNE DI TORRI DI QUARTESOLO	0.00	0.00
13	399	GIARETTA BRUNA, SLAVIERO ALBERTO, SLAVIERO CLAUDIO, SLAVIERO GIANNA, SLAVIERO IVANA	10.02	5.58
13	487	GIARETTA BRUNA, SLAVIERO ALBERTO, SLAVIERO CLAUDIO, SLAVIERO GIANNA, SLAVIERO IVANA	66.45	36.99

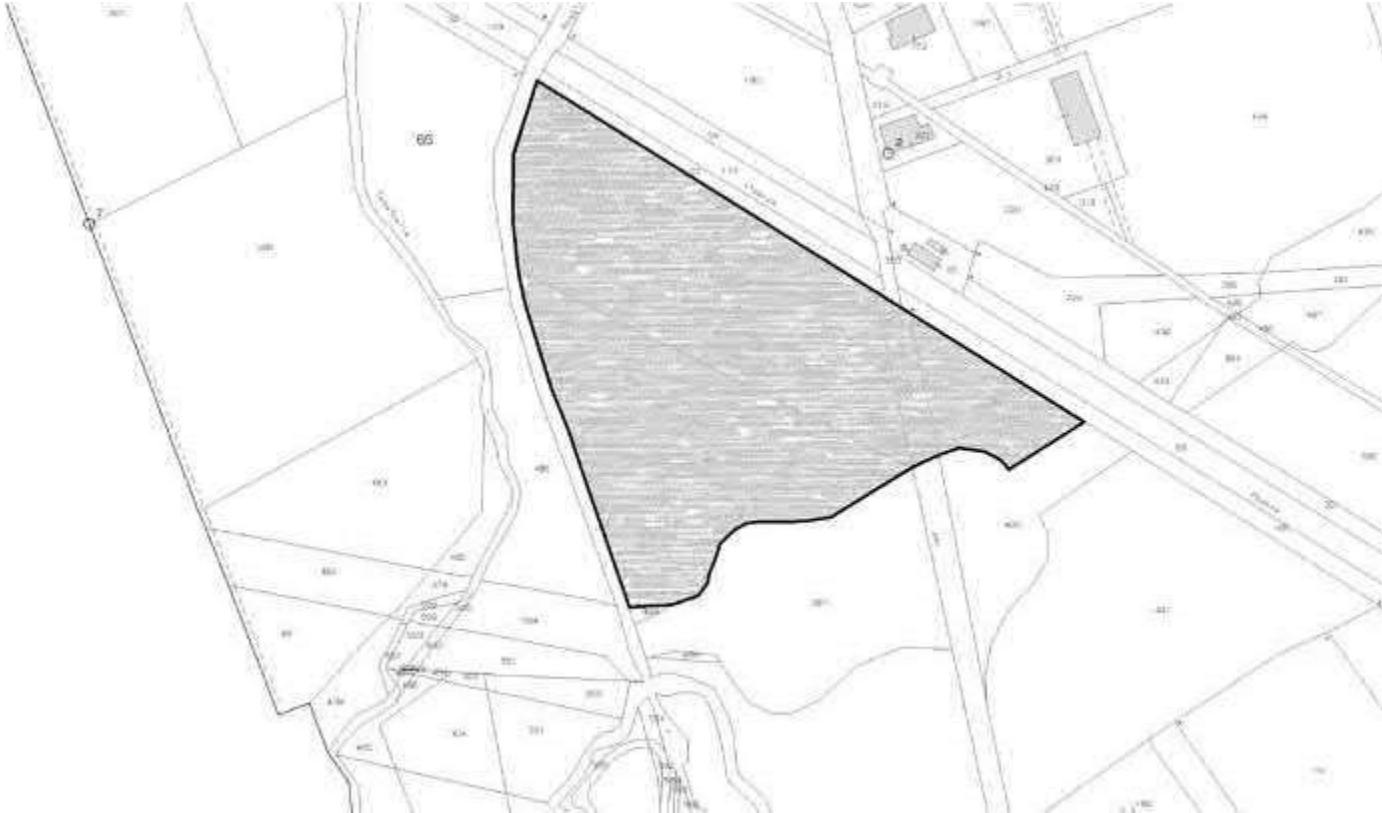


Figura 4.11. Estratto mappa catastale Foglio 13 – Comune di Torri di Quartesolo.

4.4 Aree Disponibili

Qualora si rendessero necessarie ulteriori superfici per la cantierizzazione, l’area proposta presenta nelle immediate vicinanze anche ulteriori superfici utilizzabili temporaneamente di cantiere, che una volta terminato la costruzione delle opere dovranno essere ripristinate.

Le aree più prossime sono identificate dai mappali 486 e 65 per complessivi ulteriori 7749m², portando di fatto la superficie occupabile a 26833m².

5 STIMA COMPARATIVA DEL COSTO DI INTERVENTO

Noto il costo allocato per l’indennità di esproprio dell’area della SSE di Lerino nel PP, visto quanto discusso ed illustrato nei capitoli precedenti, rimane utile eseguire una stima comparativa dei costi di intervento nell’ottica di uniformare la soluzione proposta e la necessaria variante al PP vista la presenza dell’acquedotto Euganeo-Berico e la non transitabilità di Via Marco Polo.

L’entità del valore di esproprio non è equivalente nei due scenari proposti, poiché l’indennità di esproprio della soluzione di PP prevede anche la necessità di realizzare una bretella di collegamento con Via Marco Polo, mentre nell’area proposta non sarebbe necessaria. Però se si analizzano i dati puri, ovvero, l’impossibilità di accesso su Via Marco Polo che rende indispensabile realizzare una nuova bretella stradale, le superfici di esproprio fisiche della sola SSE sono equivalenti sia nella collocazione di progetto preliminare, sia nella collocazione proposta dal Comune di Torri di Quartesolo.

Il confronto in termini economici, pertanto, si basa solo ed esclusivamente sulla valorizzazione economica derivante dalle opere necessarie all’accesso alla SSE da Via Dal Ponte, e per la soluzione proposta la deviazione dell’elettrodotto.

SCENARIO 1 – Nuovo Accesso da Via Dal Ponte alla SSE prevista nel Progetto Preliminare

Per la realizzazione dell’accesso da Via Dal Ponte si rende necessario realizzare una strada di accesso di larghezza corrispondente ad una classe stradale di tipo “E”, con innesto su Via Dal Ponte con incrocio a raso o meglio su rotatoria, oltre ai lavori di by-pass dell’acquedotto Euganeo-Berico (si trascurano i costi derivanti dall’interruzione di servizio).

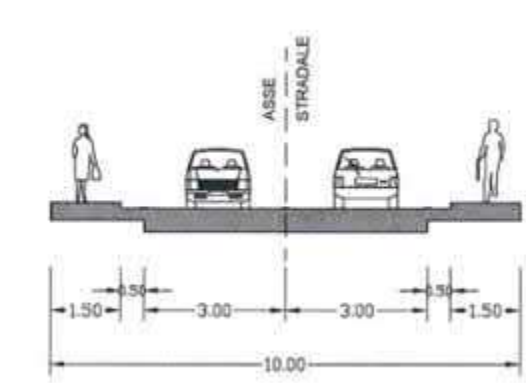


Figura 5.1. Piattaforma stradale tipica per strada tipo “E”.

La lunghezza complessiva dell’intervento può stimarsi in circa 600ml, essendo necessario realizzare la strada in rilevato, l’occupazione planimetrica risulterebbe non inferiore a 15ml, per una superficie complessiva occupata stimabile pari a 9000m².

Il costo parametrico stimato per tale infrastruttura può essere ritenuto variabile da 60 a 100€/m², al netto degli oneri di esproprio. È pur vero che in uno scenario di tal tipo, potrebbe essere valutato nelle successive fasi di progettazione anche il prolungamento di tale arteria fino al raggiungimento della Stazione Ferroviaria, il cui delta di costo viene proposto quale valore aggiunto ulteriore.

Il costo da sostenere risulterebbe pari a:

oneri di esproprio:	9000 x 14,00	€.	126.000,00
oneri per la realizzazione della strada:	9000 x 60,00	€.	540.000,00
oneri per la realizzazione rotatoria Via Dal Ponte:	a corpo	€.	250.000,00
oneri per la realizzazione del by-pass Acquedotto Euganeo-Berico:	a corpo	€.	300.000,00
TOTALI		€.	1.216.000,00

L’eventuale estensione per il raggiungimento della Stazione Ferroviaria ammonterebbe a circa €. 340.000,00 che favorirebbe la realizzazione di un percorso circolare di accesso alla stazione stessa.

SCENARIO 2 – Proposta di Posizionamento SSE lungo l’asse di Via Borsellino

L’unico intervento necessario per lo spostamento della SSE lungo l’asse di Via Borsellino è quello di dismissione e realizzazione ex-novo dell’elettrodotto esistente di alimentazione alla SSE.

Da quanto è stato possibile reperire da “Guida per le connessioni alla rete elettrica di Enel distribuzione”, alla voce costi unitari per tipologia di impianto è emerso che per un elettrodotto come quello proposto in variante all’attuale l’onere di costruzione al netto del costo delle servitù risulta pari a circa €. 310.000 per km di tracciato (dati 2014). Al fine della presente si ipotizza un onere di costruzione pari a €. 350.000 al km.

Per lo smantellamento dell’esistente, si ipotizza che l’onere economico sia pari alla metà del costo di nuova realizzazione.

Per la valutazione dell’indennità di servitù, si ipotizza che la stessa risulti pari ad 1/3 del valore di esproprio per le fasce di rispetto e sia pari al valore di esproprio per i basamenti ove insistono i tralicci porta cavo.

Il costo da sostenere risulterebbe pari a:

oneri di esproprio Tralicci:	4 x 25 x 14,00	€.	1.400,00
oneri di servitù elettrodotto:	(1/3) x 32 x 1000 x 14,00	€.	149.340,00
oneri per la realizzazione dell’elettrodotto:	1 x 350.000	€.	350.000,00
oneri per la rimozione dell’elettrodotto esistente:	(1/2) x 1.1 x 350.000	€.	192.500,00
oneri di mitigazione ambientale	: a corpo	€.	75.000,00
TOTALI		€.	768.240,00

Il costo complessivo, nella configurazione proposta, di intervento risulta inferiore a quello che è ipotizzabile avvenga per la realizzazione della SSE nella posizione prevista nel Progetto Preliminare.

Il solo onere di by-pass dell’acquedotto unito ad una soluzione di minimo stradale che preveda l’accesso alla SSE dalla sola Stazione ammonterebbe a circa €. 640.000, che però si troverebbe nelle medesime condizioni di interferenza stradale e limitata accessibilità.

6 RICHIAMI ALLE OSSERVAZIONI PRECEDENTI

È opportuno, in questa sede, visto che nel lotto funzionale II di attraversamento della città di Vicenza è prevista la realizzazione della nuova SSE di Lerino, richiamare le osservazioni redatte per il precedente studio di fattibilità nell’ottica di fornire utili spunti progettuali in fase di progettazione preliminare del lotto funzionale III, Vicenza – Padova.

Stante la documentazione disponibile, il tracciato dei binari AV/AC vengono ancora previsti con passaggio a sud della LS esistente, non risolvendo di fatto il flesso che si verrebbe a realizzare tra il cavalcavia ferroviario autostradale della A31 con l’innesto in corrispondenza della Stazione di Lerino.

Proprio per tali motivi, si sottopone quale allegato al presente documento, quanto prodotto dal Comune di Torri di Quartesolo nella propria Commissione Territorio che deve essere visto come utile compendio alle successive fasi di progettazione ed evoluzione della soluzione tecnica di attraversamento del territorio comunale.

In estrema sintesi vengono di seguito riportate le principali osservazioni, demandando all’allegato la disamina delle stesse con maggior dettaglio.

Osservazioni di valenza generale

- dovranno essere mantenuti i sottovia esistenti prolungandoli ove necessario ovvero sostituendoli con altri nuovi, aventi idonea o paragonabile funzionalità ai fini dei collegamenti viari che assicurano attualmente e che dovranno continuare ad assicurare;
- dovranno essere previste adeguate opere di mitigazione acustica ed ambientale in conformità alle vigenti norme di legge sia per la nuova linea ferroviaria che per quella esistente (spostata od adeguata), nonché per la rete stradale di nuova realizzazione;
- dovranno essere mantenuti in esercizio o sostituiti gli attuali sottopassi pedonali ai binari allungandoli in conseguenza delle esigenze di raddoppio della linea; in mancanza di idonei manufatti nelle immediate vicinanze, si prevedano manufatti di sotto o sovrappassaggio per consentire l’agevole raggiungimento delle stazioni e quindi dei treni anche da parte dell’utenza ciclistica senza soluzione di continuità e quindi con idonee rampe di salita e discesa o in alternativa prevedendo idonee e sicure aree di parcheggio per le biciclette sui lati della linea ferroviaria opposti a quelli delle stazioni;
- deve essere chiarita la questione inerente l’accessibilità dei sottopassi pedonali di accesso alle banchine anche dai lati della linea ferroviaria opposti alle stazioni così come già avviene regolarmente in molti casi anche nell’ambito di stazioni di altre province (ad es. stazioni di Mestre e Padova).
- si chiede di adottare una particolare attenzione alle fasi di cantiere che potrà comportare la chiusura del sottopasso di via Marconi (km 55+513) per un lungo periodo con elevati disagi per la popolazione; si chiede quindi di adottare opportune soluzioni a tal proposito;**
- si chiede di risolvere adeguatamente l’interferenza dell’opera con Via del Sottopasso (km 55+025);**
- si chiede venga comunque mantenuta la continuità della viabilità interpodereale in particolare riguardo agli attraversamenti ai km 55+951 e km 56+304;**
- si chiede che in corrispondenza del nuovo ponte sul fiume Tesina sia mantenuta la transitabilità ciclopeditone su entrambi gli argini o in adiacenza ad essi.**

Osservazioni tracciato AV/AC

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

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

potrebbero pervenire dai comuni limitrofi (ndr: Lo spostamento a nord del tracciato non interferisce con la presenza dell’acquedotto Euganeo – Berico che rimarrebbe al piede dell’impronta del rilevato in allargamento, una soluzione promiscua potrebbe essere il passaggio nel tratto di Stazione di Lerino con un binario a Nord ed un binario a Sud della L.S. attuale, da riconfigurare con le opportune fasi costruttive in sede di Progettazione Definitiva/Esecutiva/Costruttiva dell’intervento).

Osservazioni sul Ponte Tesina

Da quanto è emerso dall’esame dello Studio di Fattibilità, per il nuovo ponte sul Tesina si prevede che il piano del ferro sia + 4.50 metri rispetto al piano del ferro attuale, per la soluzione del problema idraulico di passaggio sul fiume stesso. Appare pertanto poco congruente il mantenimento del ponte attuale in muratura, anche per il fatto che nella relazione generale gli stessi progettisti indicano “...fatta salva l’idoneità statica del manufatto...”. Qualora fosse accertato che il manufatto esistente sia da consolidare e/o rinforzare è plausibile, giocoforza, che i ponti da realizzarsi siano due, quello della nuova linea storica e quello della linea AV/AC. La tipologia di ponte prevista dallo studio è, a nostro avviso, molto impattante rispetto al contesto urbano esistente e sarebbe auspicabile l’adozione di soluzioni architettonicamente più compatibili con il territorio. Inoltre, l’inserimento di pile in alveo, in un contesto critico quale è il fiume Tesina, a meno di assicurazioni idrauliche opportune per effetto del potenziale innalzamento del flusso idraulico a monte, sarebbe da sostituire con soluzioni mono-campata o con assenza di pile in alveo. I due scatolari di approccio previsti, a meno di giustificazioni tecniche, non si possono assolutamente accettare vista l’altezza fuori terra stimata di tali opere pari a circa 10 metri rispetto al piano campagna attuale a cui si devono aggiungere le altezze delle barriere fonoassorbenti previste (5 metri ulteriori) per un totale ipotetico di +15 metri circa rispetto al piano campagna attuale. **Visto quanto sopra illustrato si osserva che potrebbe essere presa in considerazione una soluzione che valorizzi l’ambito nel quale andrà ad inserirsi conciliando quindi la dovuta funzionalità tecnica con la tipologia architettonica. Tale soluzione potrebbe essere quella di un ponte in acciaio ad arco a via inferiore con due viadotti di approdo, ad ovest (per risolvere l’interferenza con la roggia Caveggiara) e ad est (per risolvere l’interferenza con Via del Sottopasso). A titolo di esempio le caratteristiche del nuovo ponte potrebbero essere:**

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

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

Ndr: Proprio in corrispondenza del Fiume Tesina è prevista da Parte della Regione Veneto la realizzazione di un bacino di laminazione atto a ridurre il rischio idraulico sull’abitato di Torri di Quartesolo e facente parte di un disegno più complessivo di riordino idraulico dell’asta fluviale del Fiume Bachiglione che si ricorda mina l’assetto idraulico della Città di Padova. A tal proposito, sia la linea storica sia la nuova linea AV/AC si troverebbe in direzione Venezia in corrispondenza degli argini di tale nuovo vaso oltre che delle opere di scarico dello stesso. Durante le successive fasi di progettazione se ne dovrà tener conto per la salvaguardia dell’esercizio ferroviario, non da ultimo valutarne l’inserimento all’interno del Progetto Loto Funzionale III a maggior tutela della Linea AV/AC stessa.

Osservazioni Sottopassi

Dall’esame della documentazione, emergerebbe che la piattaforma ferroviaria esistente, per effetto dei requisiti di AV/AC, dovrebbe essere sensibilmente allargata con conseguente potenziale allargamento della stessa verso Sud, con interferenza sui manufatti esistenti (allungati sia a sud che a nord) e sulla cantierizzazione nei quartieri limitrofi alla zona d’intervento. In particolare è previsto l’allungamento del sottopasso di Via Marconi mantenendolo nella stessa posizione

dell'attuale. **Visto quanto sopra illustrato si osserva che si dovrà dare particolare approfondimento per i sotto attraversamenti esistenti dal momento che, vista la documentazione e la viabilità del Comune, l'interclusione o la chiusura contemporanea degli stessi provocherebbe di fatto il taglio del paese in due durante la fase di costruzione e realizzazione dell'opera. In particolare per il sottopasso di Via Marconi si potrà procedere con la costruzione di un nuovo manufatto in sede diversa dall'esistente (potrebbe essere quella del vecchio passaggio a livello compatibilmente con gli accessi alle proprietà) così da mantenere la viabilità sull'attuale fino alla completa realizzazione del nuovo. In questo caso l'attuale manufatto potrebbe essere adibito a futuro percorso ciclopeditonale di collegamento nord e sud.**

Osservazioni Stazione/Fermata di Lerino e Parcheggi a servizio dei Viaggiatori

Attualmente la Stazione di Lerino riveste un grandissimo interesse per la mobilità ferroviaria a carattere regionale, essendo polo attrattivo per gli studenti, i pendolari e per i viaggiatori in genere provenienti dalle località vicine del territorio dell'est Vicentino. Tali località: Longare, Grumolo delle Abbadesse, Quinto Vicentino, Bolzano Vicentino, parte di Vicenza Est tra cui Bertesina e Bertesinella, attualmente gravitano attorno alla Stazione di Lerino con presenze, tra partenze e arrivi di circa 500-600 viaggiatori/giorno. La stazione/fermata di Lerino è fortemente coinvolta nelle lavorazioni di adeguamento. Dallo studio di Fattibilità si evince solamente che la LS rimane in sede attuale mentre vi sarà una traslazione a sud della linea AV/AC con conseguente demolizione di alcuni fabbricati, compreso quello d'angolo tra le vie Cantarana e Camisana; inoltre viene completamente compromessa l'attuale pista ciclopeditonale promiscua alle pertinenze prospicienti la stessa. La soluzione pertanto occlude l'unico passaggio esistente di collegamento nord-sud ciclopeditonale. La traslazione a sud della linea AV/AC riduce inoltre drasticamente le possibilità di parcheggio di sosta prolungata con intasamento del limitrofo quartiere. Infine, la presenza del "muro di sostegno" e delle relative barriere compromettono tutta l'area. Lo Studio di Fattibilità prevede la completa demolizione dell'attuale Stazione di Lerino e il fabbricato produttivo lungo via Camisana (proprietà Zoppelletto) a nord. **Visto quanto sopra illustrato si osserva sempre con riferimento a quanto evidenziato in precedenza, per quanto riguarda la stazione di Lerino, si potrebbe pensare ad uno spostamento ad est della stazione/fermata in prossimità dell'attuale sedime dell'edificio già previsto in demolizione (proprietà Zoppelletto) al fine di recuperare ulteriori posti auto a nord e permettere una più razionale intermodalità con le attuali linee autoferrotranviarie di superficie. Visto l'elevato traffico passeggeri che quotidianamente utilizza la stazione/fermata, viene già richiesto che durante le fasi di potenziamento siano analizzate tutte le possibili interferenze tali da garantire in ogni condizione l'esercizio della stessa. Per effetto dell'adeguamento della fermata agli standard ferroviari, un unico passaggio di collegamento fra le banchine sembrerebbe insufficiente per cui si chiede che venga realizzato almeno un altro sottopassaggio (da standard ferroviario le banchine dovrebbero essere adeguate a 250 metri).** Come previsto nel progetto preliminare S.F.M.R. e già individuato dagli strumenti urbanistici vigenti (P.A.T.) vi è la possibilità di ampliare l'offerta di sosta prolungata a sud con realizzazione di un parcheggio lungo via Cantarana in prossimità di un'esistente fermata del sistema autoferrotranviario di superficie. Inoltre, l'attuale parcheggio a sud (attualmente in comodato d'uso gratuito al Comune di Torri di Quartesolo) potrebbe essere riqualificato e ampliato fino all'attuale sottostazione, mentre il parcheggio a nord (anch'esso in comodato gratuito al Comune di Torri di Quartesolo, potrebbe essere ampliato fino alla roggia Tesinella).

Osservazioni Sottopasso di Via Falcone

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

Osservazioni Sovrappasso di Via Borsellino

Visto e considerato che il sovrappasso dovrà essere allungato si osserva che qualora fosse necessaria la sostituzione di una o più campate del ponte, tale intervento non sia concomitante con l'intervento previsto per il sottopasso di via Falcone.

Si ribadisce che qualsiasi soluzione di linea non debba prevedere nessun abbattimento dei condomini sopra indicati e che le soluzioni tecniche attuabili garantiscano come requisito minimo una distanza non inferiore alla proiezione orizzontale dell'altezza del fabbricato e/o relative pertinenze ferroviarie. Devono in ogni caso essere garantite tutte le tutele normative di riprotezione dalla linea ferroviaria. Contestualmente si chiede che venga mantenuto inalterato l'accesso all'attività produttiva prospiciente via Camisana (Zoppelletto) posta a nord della linea esistente garantendone comunque la riprotezione. Per quanto riguarda l'abitazione isolata su via Fornaci (proprietà Peron) si ribadisce che qualsiasi soluzione di linea non deve prevedere nessun abbattimento, ne venga garantita l'accessibilità e tutte le tutele normative di riprotezione dalla linea ferroviaria.

Ndr: Vista la nuova localizzazione della SSE di Lerino, gli interventi sopra descritti sono compatibili con il nuovo assetto proposto. Difatti, l'adozione di area di cantiere temporanea gioca a vantaggio degli interventi proposti già nel precedente esame di progetto. L'area si presta ad offrire tutto il supporto logistico (sia per viabilità sia per spazi) durante le fasi di cantierizzazione delle opere.

Osservazioni Cantierizzazione

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

Mitigazioni Ambientali e Compensazioni per il Territorio Comunale

LAVORAZIONI IN CORRISPONDENZA DEI SOTTOPASSI: Per quanto riguarda le lavorazioni in prossimità dei sottopassi di Via Marconi e Via Falcone, si ritiene che la soluzione debba prevedere la non contemporaneità di intervento, ma la loro fasizzazione temporale in modo tale da garantire il collegamento fra le frazioni di Lerino e Marola con una sola interruzione per volta. Per quanto concerne il sottopasso di Via Marconi, una potenziale miglione potrebbe essere l'affiancamento di una nuova viabilità in sottopasso sfruttando il sedime della preesistente Via Marconi deviata per effetto dell'esecuzione in sottopasso. Tale sottopasso di nuova realizzazione potrebbe essere sede al termine della cantierizzazione di pista ciclopeditonale di attraversamento. Per il sottopasso di via Falcone, l'allargamento ed adeguamento è prevedibile con interventi da ambo i lati, ma il vicino cavallo ferroviario di Via Fornaci dovrebbe limitare le interferenze durante le lavorazioni.

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

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

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

Ndr: In aggiornamento rispetto a quanto prima prospettato, per la città di Vicenza vi è una radicale trasformazione viabilistica che può interessare anche il Comune di Torri di Quartesolo. Il prolungamento della bretella autostradale di Via Serenissima stravolge l’assetto viario attuale e l’accessibilità ai centri commerciali, pertanto è plausibile un aumento del carico stradale su Via Roma con ulteriore appesantimento della precaria situazione attuale. Si propone di valutare la realizzazione di un collegamento Casello Autostradale Vi-Est, centro commerciale per ridurre il carico lungo via Roma e garantire accessibilità dei cantieri direttamente coinvolti nella costruzione della linea e di raccordo con le aree previste e proposte per la nuova localizzazione della SSE di Lerino.

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

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

7 SINTESI E CONCLUSIONI

Nell’ambito dei lavori previsti nel Progetto Preliminare della Linea AV/AC VERONA-PADOVA, Lotto Funzionale II, Attraversamento di Vicenza, è previsto, nel territorio comunale di Torri di Quartesolo (VI), il potenziamento dell’attuale Sotto Stazione Elettrica (SSE) di Lerino al fine di garantire la corretta alimentazione della Linea Storica e della Linea (futura) AV/AC della quale non è presente il tracciato previsto in progetto. L’intervento è propedeutico all’attraversamento di Vicenza, con il suo conseguente potenziamento, vista la presenza di una precedente SSE nella località di Lerino. L’attuale SSE è posizionata sul binario lato Milano della Linea Storica servita da elettrodotto dedicato che attraversa un’area urbanizzata del Comune di Torri di Quartesolo. La previsione di progetto consiste nello spostamento dell’attuale SSE sul lato binario Venezia della Linea Storica, in prossimità della Stazione di Lerino immediatamente di fronte all’esistente.

Come dimostrato nei capitoli precedenti, le principali criticità sono rappresentate da:

- la viabilità di accesso alla nuova SSE di Lerino, realizzata su strada di quartiere di proprietà privata;
- dalla presenza di una interferenza critica rappresentata dall’acquedotto Euganeo – Berico di proprietà del Comune di Padova, che taglia a metà la SSE di Lerino proposta;
- dal rischio idraulico dell’area interessata dal sedime della nuova SSE se comparato con il rischio idraulico del Comune di Torri di Quartesolo.

Il Comune di Torri di Quartesolo, propone, in alternativa alla localizzazione proposta nel Progetto Preliminare, un’area posta nelle immediate vicinanze del cavalcavia ferroviario di Via Borsellino, la quale presenta i seguenti benefici:

- è compatibile con l’esercizio ferroviario attuale e futuro (Lotto Funzionale III della direttrice Vicenza – Padova);
- presenta superfici occupabili superiori a quelle previste nel Progetto Preliminare esaminato;
- non denota criticità dal punto di vista viabilistico; anzi, insiste su strada provinciale extra urbana secondo quanto previsto dal CdS;
- non denota criticità dal punto di vista idraulico e del suo rischio associato;
- non presenta interferenze specifiche con l’acquedotto Euganeo – Berico insistente a nord del tracciato esistente della Linea Storica, essendo la localizzazione proposta della nuova SSE a Sud della Linea Storica;
- è compatibile con le osservazioni precedentemente espresse sul tracciato della futura Linea AV/AC, prolungamento verso Padova che sembra essere definibile come “Lotto Funzionale III – Linea AV/AC”;

per contro, la localizzazione proposta, necessita la revisione del tracciato dell’elettrodotto di alimentazione della SSE attuale.

Ovvero si rende necessario lo spostamento dello stesso al fine di raggiungere l’area localizzata nella presente proposta. Se è pur vero che l’impatto economico di tale spostamento sia superiore a quello indicato nel Progetto Preliminare esaminato, è da osservare che:

- i costi necessari da sottoporre per la risoluzione delle criticità evidenziate nei punti precedenti, qualora si mantenga la posizione della SSE di Lerino nella configurazione prevista nel Progetto Preliminare, sono superiori ai costi derivanti dallo spostamento del tracciato dell’elettrodotto, a parità di costo di realizzazione della sottostazione elettrica (realizzazione nuova viabilità di accesso e by-pass dell’acquedotto vs. spostamento del solo elettrodotto);
- la manutentabilità della SSE di Lerino nella posizione proposta è più agevole sia in termini di accessibilità sia in termini di rapidità di raggiungimento dell’area;
- le ricadute in termini di eliminazione della servitù di passaggio nell’area edificata compresa fra Via Borsellino e Via Camisana, comprendente il Parco Baden Powell dell’elettrodotto, nonché dei fenomeni di elettromagnetismo sono superiori al valore economico stimato per lo spostamento dell’elettrodotto;
- la posizione proposta del nuovo elettrodotto garantisce fasce di rispetto superiori a quelle attualmente in essere con l’attuale tracciato dello stesso.

In estrema sintesi, riportando in forma tabellare tali aspetti risulterebbe.

Localizzazione	Criticità / Vantaggi		Soluzione	
SSE Posizione Prevista in Progetto Preliminare	Viabilità Interferita: Via Marco Polo è strada privata, di quartiere classe “F” non idonea al transito di mezzi d’opera		Nuova Viabilità: Costo	
	Rischio Idraulico		Interventi esposti nelle Osservazioni precedenti progetti di realizzazione Linea AV/AC, ora Lotto Funzionale III	
	By-Pass Idraulico dell’acquedotto Euganeo - Berico		Nuovo by-pass: costo	
SSE Proposta Nuova Posizione a fianco Linea Storica – Via Borsellino	Viabilità Interferita			
	Rischio Idraulico		Interventi esposti nelle Osservazioni precedenti progetti di realizzazione Linea AV/AC, ora Lotto Funzionale III, anche se non direttamente influenti potrebbero incrementare ulteriormente il livello di sicurezza complessivo per il Comune di Torri di Quartesolo	
	Interferenze con acquedotto Euganeo - Berico			
	Compatibilità con esercizio ferroviario attuale e futuro			
	Disponibilità di maggiori superfici potenziali per la cantierizzazione dei lavori e delle opere			
	Compatibilità con le precedenti osservazioni sul tracciato della Linea AV/AC ora “Lotto funzionale III”			
	Necessità di spostamento dell’elettrodotto di alimentazione della SSE		Spostamento dell’elettrodotto: Costo inferiore al costo di realizzazione della nuova viabilità	
			Manutentabilità nel tempo, migliore accessibilità all’area coperta da direttrice stradale primaria	
			Eliminazione della servitù dell’elettrodotto esistente sull’abitato esistente e minimizzazione del rischio elettromagnetico	
			Fasce di rispetto superiori a quelle attuali con conseguente minimizzazione del rischio elettromagnetico anche alle abitazioni lambite dal nuovo tracciato dell’elettrodotto	

Nella soluzione proposta i vantaggi sono nettamente superiori rispetto alle criticità derivanti dalla realizzazione della SSE ove prevista in Progetto Preliminare.

L’unica invariante, che rimane inalterata nell’analisi conclusiva sopra riportata è relativa la rischio idraulico, che non è da valutarsi solo ed esclusivamente per la realizzazione della SSE di Lerino.

L’inserimento della SSE di Lerino nel progetto preliminare di attraversamento della città di Vicenza, offre lo spunto per suggerire ai Progettisti utili indicazioni circa lo stato dei luoghi del Comune di Torri di Quartesolo e delle problematiche idrauliche insistenti sul territorio. In altre parole, se si analizza la sola SSE, nella soluzione proposta il rischio idraulico è inferiore rispetto al rischio idraulico associato nella posizione proposta.

Se invece si allarga la scala di presa visione del territorio, una maggiore e più generalizzata attenzione dovrà essere posta dal punto di vista idraulico, visti gli scenari di allagamento previsti dal P.A.I. ed insistenti la futura linea AV/AC.

L’unica criticità della soluzione proposta è derivante dallo spostamento dell’elettrodotto esistente, il quale potrebbe rappresentare ostacolo all’adozione dell’area proposta.

I vantaggi dello spostamento dell’elettrodotto sono indubbi e superiori a quelli di mantenerlo in sede attuale, oltre alle valutazioni di costo stimate in modo favorevole.

Dal momento che si è dimostrata la fattibilità dell’opera nel pieno rispetto di compatibilità all’esercizio ferroviario nella sede proposta, unita poi, alla rimozione dell’elettrodotto in ambito urbano non può non essere accolte queste osservazioni al Progetto Preliminare e di considerarle nei successivi livelli di Progettazione.

Il presente documento è stato redatto con la consulenza e supervisione specialistica del Dott. Ing. Maurizio SCHIAVO, a titolo non oneroso a favore della Cittadinanza, quanto Consigliere di minoranza dell’Amministrazione del Comune di Torri di Quartesolo.



COMUNE DI VICENZA

Prot. n. 160253

Vicenza, 24.11.2017

AL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali Via
Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA
DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

e p.c.

REGIONE DEL VENETO
Direzione Commissioni Valutazioni
coordinamento.commissioni@pec.regione.veneto.it

R.F.I. S.p.A. Direzione Centro
rfi-din.iav@pec.rfi.it

ITALFERR S.p.A.
Italferr.ambiente@legalmail.it

ARCHIVIO VIA/VAS
dva-div2archivio@minambiente.it

PROVINCIA DI VICENZA
Contrà Gazzolle, 1
36100 VICENZA
provincia.vicenza@cert.ip-veneto.net

OGGETTO: [ID: 3770]. Procedura di VIA Speciale ai sensi degli artt. 165 e 183 del D. Lgs. 163/2006 e dell'art. 216, c. 27 del D. Lgs. 50/2016.

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

OSSERVAZIONI COMUNE DI VICENZA

Il Comune di Vicenza,

- 1 -



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

CITTÀ DECORATA DI DUE MEDAGLIE D'ORO PER IL RISORGIMENTO E LA RESISTENZA

PALAZZO TRISSINO BASTON – CORSO A. PALLADIO, 98 - 36100 VICENZA - TEL. 0444.221111 - CODICE FISCALE/PARTITA IVA N. 00516890241



COMUNE DI VICENZA

- vista l'istanza per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale speciale ai sensi degli artt. 165 e 183 del D. Lgs. 163/2006 e dell'art. 216, c. 27 del D. Lgs. 50/2016 relativa al Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" – 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova" - Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" – 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova";
- Visto l'Avviso al pubblico pubblicato in data 26 ottobre 2017 sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS – VIA;
- Visti gli elaborati pubblicati sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

Il Comune di Vicenza ritiene necessario formulare le seguenti osservazioni:

1. OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE

Nello sviluppo del progetto dovrà essere data particolare rilevanza alla perfetta funzionalità dei percorsi ciclabili di accesso ai servizi ferroviari. Tutte le nuove opere infrastrutturali riguardanti la mobilità urbana, nonché tutte le modifiche indotte sulla viabilità esistente, dovranno sempre risolvere anche il tema della permeabilità pedonale e ciclabile; è quindi necessaria una particolare attenzione nello sviluppo del progetto definitivo.

In fase di redazione del progetto definitivo dovranno essere approfonditi gli aspetti relativi alle ricadute delle opere sull'assetto idrogeologico del territorio, al fine di evitare e prevenire criticità che dovessero generarsi per la realizzazione di opere nel sottosuolo, in particolare in riferimento ad eventuali interferenze con la falda freatica. Si evidenzia, inoltre, la necessità di approfondire le interferenze delle opere con i sottoservizi e le reti esistenti, tra le quali si evidenziano la rete dell'acquedotto di Padova e la rete del teleriscaldamento cittadino.

Alla luce delle maggiori soggezioni all'esercizio dei treni in particolare provenienti da Schio, risulta necessario ed indispensabile eliminare l'interferenza con la circolazione ferroviaria costituita dal passaggio a livello di Anconetta; l'eliminazione del passaggio a livello è a carico di una diversa progettualità, alla quale il progetto definitivo potrà, se necessario, coordinarsi.

A parità di funzionalità deve essere valutata e garantita, anche mediante modifiche planimetriche delle infrastrutture in progetto, la minimizzazione delle interferenze comportanti espropri. Al fine di limitare i disagi e consentire l'adozione di misure alternative all'esproprio, dovranno essere puntualmente previste e garantite le tempistiche di erogazione degli indennizzi a favore degli espropriati. Al fine di garantire un adeguato ristoro anche per danni indiretti generati dall'attuazione del progetto, si dovrà considerare la possibilità di definire modalità di applicazione degli indennizzi in analogia a quanto attuato dalla Regione Veneto in occasione della realizzazione del Passante di Mestre.

Relativamente allo smaltimento delle acque piovane, raccolte dalla piattaforma ferroviaria allargata, è necessario approfondire i ricettori anche con il gestore della rete Acque Vicentine.

- 2 -



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

CITTÀ DECORATA DI DUE MEDAGLIE D'ORO PER IL RISORGIMENTO E LA RESISTENZA

PALAZZO TRISSINO BASTON – CORSO A. PALLADIO, 98 - 36100 VICENZA - TEL. 0444.221111 - CODICE FISCALE/PARTITA IVA N. 00516890241



COMUNE DI VICENZA

Per le interferenze delle opere con le reti e i sottoservizi esistenti, in sede di progetto definitivo dovranno essere previste le adeguate soluzioni condivise con gli enti gestori. Tuttavia visto la tipologia dell'intervento complessivo, dovranno essere concordate con gli uffici tecnici comunali le modalità di ripristino degli interventi.

Relativamente alle aree di cantiere, si prende atto dell'impostazione preliminare che dovrà essere approfondita nelle successive fasi progettuali anche alla luce degli impatti potenziali e quindi con una valutazione del traffico indotto lungo la rete stradale esistente. In relazione a quest'ultimo punto, in particolare, potranno essere valutate azioni di ripristino delle sedi viarie interessate a seguire il completamento dell'opera.

2. OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE SUL FILOBUS e TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Premesso che il "nuovo filobus" si caratterizza come *sistema* di trasporto rapido di massa, nel quale deve sussistere completa connessione tra infrastruttura/tracciato/veicoli, è necessario che, anche alla luce delle diverse fonti di finanziamento tra infrastrutturazione ed acquisizione veicoli, sia sempre garantita in tutte le fasi progettuali la coerenza e la coattività tra tutte le componenti che compongono il *sistema* stesso.

Occorre pertanto che sia individuata una cabina di regia unica tra tali componenti e gli attori che ne determinano scelta, finanziamento ed attuazione.

Sotto il profilo del tracciato e del relativo attrezzaggio tecnologico per l'esercizio, si evidenzia:

- va garantita la regolarità di esercizio del filobus, pena il decadimento di qualità del servizio e la drastica riduzione di attrattività del sistema, con conseguenti minori risultati nel numero di passeggeri e nell'equilibrio economico, nonché con ricadute sui costi-benefici in particolare sul sistema della mobilità (minore riduzione della congestione) e dell'ambiente (ripartizione modale, emissioni) e della sicurezza (incidentalità). Tra gli interventi da garantire, vi sono i seguenti:
 - nel superamento di intersezioni con rotatoria, è necessario verificare progettualmente la convenienza e l'opportunità di passaggio delle corsie TPL in centro rotatoria, senza impegnare l'anello, con la garanzia di opportuna protezione semaforica al transito del filobus, con miglioramento in termini di regolarità dell'esercizio. Ciò richiede approfondimenti progettuali anche in termini di micro simulazione del funzionamento dei nodi;
 - nel superamento dei nodi viari e per esigenze di prioritarizzazione del servizio TPL (tecniche "salta-coda"), è necessario prevedere un sistema semaforico centrale asservito al TPL ed attuato dal traffico. Ciò richiede approfondimenti progettuali anche in termini di micro simulazione del funzionamento dei nodi;
 - il nuovo sottopasso tra via dell'Oreficeria e SR11 viene realizzato per ospitare 2+2 corsie di circolazione durante l'accantieramento del viadotto Scaligeri-Sole, per poi configurarsi a regime come asta viaria a 1+1 corsia con affiancata la pista ciclabile. E' necessario verificare e prevedere, nello stato a regime, che il manufatto garantisca la corsia riservata TPL in direzione SR11, come soluzione "salta coda" nelle ore di punta ed in particolare in occasione delle manifestazioni fieristiche, quando la congestione veicolare rischia di perturbare pesantemente l'intero esercizio della linea. Tale esigenza non va garantita nel caso dell'auspicato spostamento del terminal filobus nelle aree a nord della stazione Fiera;

- 3 -



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

CITTÀ DECORATA DI DUE MEDAGLIE D'ORO PER IL RISORGIMENTO E LA RESISTENZA

PALAZZO TRISSINO BASTON – CORSO A. PALLADIO, 98 - 36100 VICENZA - TEL. 0444.221111 - CODICE FISCALE/PARTITA IVA N. 00516890241



COMUNE DI VICENZA

- in viale San Lazzaro, la realizzazione della sede riservata in centro strada determina una dimensione delle corsie veicolari residue insufficiente (m 2,75): è necessario chiarire se tale sezione sia prevista in corrispondenza dei soli ambiti di fermata, oppure se sia estesa a tutto il viale. E' comunque necessario che il progetto si formi sulla scorta di un rilievo puntuale dell'intera asta e dell'intera larghezza, comprensiva dei marciapiedi, anche considerando che la sezione della sede riservata può essere leggermente ridotta a fronte del tracciato rettilineo;
- analogo approfondimento progettuale va condotto sull'asta di viale Venezia, per la quale sono state previste 1+1 corsie veicolari ed 1 sola corsia riservata TPL in direzione ovest. In ogni caso, questo disegno non è accoglibile senza una preliminare verifica di micro simulazione del nodo X Giugno-Fusinato-Risorgimento correlata con la micro simulazione, già condotta, per il nodo Risorgimento-Margherita-Borgo Berga-Gallo;
- in viale Margherita, occorre verificare, anche in base allo sviluppo della progettazione urbanistica, la preferenza per un tracciato rettilineo del servizio TPL in direzione ovest, senza la necessità di percorrere la strada in ansa del fiume Retrone;
- in viale Giuriolo, occorre verificare, anche in base alle scelte di regolazione della circolazione, la preferenza per le corsie di transito TPL in centro strada, con marciapiedi ai lati, anziché la sezione prevista in progetto;
- nel nodo Quadri-Pace-Padova-Trissino, occorre verificare la realizzabilità di un tracciato rettilineo in direzione est, parallelo a quello garantito in direzione ovest;
- in zona Stanga, va eliminata la doppia stretta curva tra viale della Pace e via della Stanga, dannosa in termini di confort a bordo e di velocità commerciale.

Sotto il profilo delle fermate, si evidenzia:

- la scelta progettuale di tipologia di fermata che esclude la "fermata promiscua centrale" deve essere verificata con l'eventuale acquisizione di un veicolo con porte di imbarco su entrambi i lati. Questa scelta di sistema avrebbe indubbi vantaggi in presenza di sezioni stradali ridotte nonché di più semplice inserimento urbanistico delle banchine di fermata;
- l'attrezzaggio di alcune fermate per la ricarica flash va commisurato non solo con profilo di linea, ma anche con la tipologia di fermata, evidenziando che in presenza di fermate in piena corsia veicolare non riservata al TPL la sosta del filobus potrebbe comportare eccessivi rallentamenti o blocchi alla circolazione; il problema si pone in n. 2 fermate in direzione est e n. 4 fermate in direzione ovest;
- l'ubicazione delle fermate F9-Risorgimento vanno attentamente verificate sulla scorta delle micro simulazioni da condurre sull'intero nodo Risorgimento;
- va riservata particolare attenzione architettonico-compositiva alle fermate che si collocano in ambiti monumentali e all'interno della buffer-zone UNESCO, come ad es. la F11-Levè degli Angeli;
- tutte le fermate devono garantire la totale eliminazione di barriere architettoniche sia in banchina sia nell'intorno che consente il raggiungimento della banchina (attraversamenti pedonali e relativi marciapiedi). L'accessibilità universale deve garantire condizioni EBA per tutte le disabilità (motorie e visive). Anche in questo caso, solo il *sistema* garantisce il perfetto accoppiamento veicolo-banchina (altezza piattaforme, complanarità dell'imbarco...);
- per quanto sopra, è d'obbligo adottare nel progetto un sistema di "guida automatica" per l'accostamento veicolo/banchina, in modo da garantire analoghi standard di accessibilità ed imbarco presenti nei sistemi TPL a guida vincolata;

- 4 -



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

CITTÀ DECORATA DI DUE MEDAGLIE D'ORO PER IL RISORGIMENTO E LA RESISTENZA

PALAZZO TRISSINO BASTON – CORSO A. PALLADIO, 98 - 36100 VICENZA - TEL. 0444.221111 - CODICE FISCALE/PARTITA IVA N. 00516890241



COMUNE DI VICENZA

- tale sistema di "guida automatica" va progettato anche per essere funzionali ai movimenti operativi dei veicoli in ambito di deposito per le attività di manutenzione (lavaggio) e di ricarica, in particolare per le operazioni di ricarica notturna;
- le banchine di fermata dovranno altresì essere progettate in modo da garantire il servizio in fermata anche da parte dei veicoli TPL non filoviari in uso sulla rete di Vicenza;
- in relazione ad un possibile capolinea in area ovest, da collocarsi in area interclusa in prossimità sottopasso tra via dell'Oreficeria e SR11, nello sviluppo progettuale -se tale scelta sarà confermata- risulterà necessario prevedere l'attestamento a nord con linee tpl gomma e park pendolari e un conseguente adeguamento del sottopasso della "stazione fiera" per consentire la connessione del capolinea così strutturato con la zona industriale ed il quartiere fieristico. L'interessamento di tale area per l'implementazione di un capolinea pone necessità di approfondimento in relazione al rischio idraulico. Dovrà essere inoltre definita la consistenza delle attrezzature e volumi necessari all'esercizio delle funzioni TPL;
- Quando si parla di *"asse viario completamente rimodulato"* andrà chiarito se ciò interessa anche i marciapiedi.

Sotto il profilo della tecnologia per la trazione elettrica la scelta progettuale prevede la totale eliminazione delle catenarie lungo la linea, con fondamentali risultati positivi in termini di inserimento urbanistico-architettonico della linea e di vincolo di tracciato. Occorre almeno prevedere le condizioni di eventuale ampliabilità del sistema per percorrenze da estendere sia verso ovest sia verso est, all'interno delle previsioni generali della rete TPL per la città di Vicenza;

3. CONSIDERAZIONI GENERALI DI TIPO AMBIENTALE

Con riferimento agli aspetti ambientali si osserva quanto segue:

ATMOSFERA

- Si prende atto delle analisi preliminari riportato nel documento "relazione generale", relative alla legislazione di riferimento e ai parametri di qualità dell'aria. Si ritiene integrare tale capitolo con i riferimenti al Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (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 Veneto per il contenimento dell'inquinamento atmosferico.
- Si prende atto della simulazione del contributo delle PM 10 sia in fase di cantierizzazione che in esercizio. Tuttavia la centralina di background sita nel Quartiere Italia è di riferimento dell'intero agglomerato Vicenza ed in riferimento ai valori misurati dalla stessa vengono emessi, nel periodo invernale, idonei provvedimenti per la limitazione, ad esempio, della circolazione stradale. Si ritiene di valutare attentamente il valore del "fondo ambientale" del modello di simulazione che, stante la situazione reale, in particolare nella stagione invernale, è ben superiore a quanto indicato.
- In ragione dell'osservazione precedente e della qualità dell'aria, in particolare durante la stagione invernale, si prescrive l'utilizzo di mezzi d'opera classificati almeno Euro 3.

- 5 -



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

CITTÀ DECORATA DI DUE MEDAGLIE D'ORO PER IL RISORGIMENTO E LA RESISTENZA

PALAZZO TRISSINO BASTON – CORSO A. PALLADIO, 98 - 36100 VICENZA - TEL. 0444.221111 - CODICE FISCALE/PARTITA IVA N. 00516890241



COMUNE DI VICENZA

- Si ritiene, nonostante le assicurazioni operative quali ad esempio la nebulizzazione o l'installazione delle barriere antipolvere, di valutare in fase di cantierizzazione una campagna di rilievi puntuali, eventualmente da concordare con ARPAV, mediante l'utilizzo di stazioni mobili.

ACQUE

- Si chiede vengano indicati i sistemi di depurazione degli scarichi "domestici", la cui autorizzazione è in capo al comune, con particolare riferimento al campo base.
- Va valutato attentamente l'ante-operam ed il post-operam relativo al monitoraggio della componente acque sotterranee ai fini ambientali, con particolare riferimento ai parametri di cui alla tabella 1, allegato 5 alla parte IV del Dlgs 152/2006.

RUMORE

- Si ritiene opportuna un'integrazione nel merito delle disposizioni di cui al Dlgs 194/2005 modificato dal Dlgs 42/2017, in merito ai livelli e alla stesura della mappatura strategica e piano d'azione di competenza RFI.
- In ragione delle conseguenti modifiche alla mappatura acustica strategica del Comune di Vicenza, si chiede venga aggiornata quest'ultima con l'inserimento del modello RFI.
- Si chiede venga prodotta una tavola di simulazione 3D dell'impatto delle barriere sull'edificato ed in particolare nelle aree adiacenti la buffer zone individuata per i siti sottoposti a tutela UNESCO.
- Si chiede di predisporre un abaco della tipologie di barriere acustiche, in relazione all'ambito di installazione, prevedendo, ad esempio, in prossimità della buffer-zone UNESCO e nei pressi delle abitazioni barriere di tipo trasparente o comunque in armonia con l'ambiente interessato.

VIBRAZIONI

- Si ritiene opportuno venga previsto in sede di monitoraggio delle vibrazioni, a campione, l'esecuzione del contraddittorio con ARPAV.

VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA

- Prendendo atto dell'analisi condotta, si rileva la mancanza del documento di Valutazione di Incidenza Ambientale.

ILLUMINAZIONE ESTERNA

- Relativamente ai sistemi di illuminazione per esterni, si chiede di riportare i riferimenti legislativi regionali (LR Veneto 17/2009) e del regolamento comunale PICIL (Piano dell'Illuminazione per il Contenimento dell'Inquinamento Luminoso).





COMUNE DI VICENZA

GESTIONE DEI RIFIUTI

- Si chiede di evidenziare le modalità di gestione dei rifiuti (urbani e non) in tutte le fasi di realizzazione dell'infrastruttura.

AREE A RISCHIO ARCHEOLOGICO

- Si chiede di valutare un ulteriore approfondimento degli aspetti di rischio archeologico in particolare nelle aree attualmente non sottoposte a tutela diretta.

AREE OGGETTO DI PROCEDIMENTO DI BONIFICA AMBIENTALE

- Si evidenzia che in alcune aree oggetto di intervento sono interessate da procedimenti di bonifica ambientale e precisamente:
 - Stazione ferroviaria, in prossimità della rimessa.
 - Ex distributore carburanti viale Fusinato (ditta Brixia).
 - Distributore carburanti Q8 Viale San Lazzaro.

IDRAULICA

Al fine di garantire un aumento della sicurezza idraulica nelle porzioni di territorio interessate dalla progettazione, in particolare nella zona di Vicenza Ovest, si chiede di potenziare le opere di mitigazione idraulica (casce di espansione) già previste a monte del fiume Retrone. Si chiede, inoltre, l'adeguamento dell'argine Dx del Fiume Retrone nella zona di Viale Fusinato (retro stazione Viale Roma), considerato che il progetto prevede un intervento solo nel lato Sx del fiume stesso, creando di fatto nello stesso tratto di fiume argini con altezze diverse.

4. INCONGRUENZE/ CARENZE NEGLI ELABORATI

Da una prima verifica degli elaborati di progetto nelle Tavole relative agli espropri, gli "Edifici da demolire" localizzati con retino giallo (edifici residenziali, edifici produttivi, garage, tettoie, cabine elettriche, manufatti tecnologici, ecc) risultano essere di gran lunga superiori di numero rispetto a quanto riportato nella relazione allegata al progetto.

Si segnalano di seguito alcune incongruenze riscontrate negli elaborati relativi:

181. Relazione giustificativa per le espropriazioni

A pagina 7 Cap. 4.2 Fabbricati:

- il mappale 693 Fg 45 individua un edificio fuori ambito progettuale (Via Luzzatti).
- i mappali 91 Fg 48 e il mappale 1442 Fg 45 risultano inesistenti;
- relativamente alla localizzazione del mappale 23 Fg. 50 e del mappale 673 Fg 48, la specifica "+ altri" non risulta sufficiente all'individuazione delle proprietà;
- fg 45 mappale 1385 (ora Banca) precisare se è interessato dal progetto





COMUNE DI VICENZA

182. Piano particellare delle espropriazioni comune di Vicenza tav. 1/3

La Tavola non risulta chiara. La sovrapposizione di alcuni retini ne nasconde altri (es. aree da espropriare – rosa, nasconde gli edifici da demolire – gialli, vedi edificio “Palakiss” - Vicenza ovest). La rappresentazione delle strade – gialle si confonde con quella degli edifici da demolire.

Non risultano censiti tra le aree da espropriare i mappali di proprietà Toronto srl (Villa Bonin) probabilmente interferiti da nuova viabilità.

Risultano interessati da lavori (nuovo fabbricato tecnologico- riqualificazione parcheggi esistenti) alcuni mappali di proprietà comunale (strada parcheggio lato nord fiera).

Viene censita come viabilità esistente una porzione di strada che in realtà non esiste (collegamento via Randaccio con via Granezza, lato sud Lanerossi: si tratta di una particella senza numero attualmente occupata da verde.

Viene censita con la grafia “Aree da espropriare per deviazione strade...” un’area che dalla “rotatoria Granezza” si collega alla viabilità non esistente di cui sopra ma che di fatto non trova riscontro negli elaborati progettuali.

183. Piano particellare delle espropriazioni comune di Vicenza tav. 2/3

La Tavola non risulta chiara. La sovrapposizione di alcuni retini ne nasconde altri. E’ individuato un edificio in demolizione (Fg 45 mapp. 212 Viale verona, 98) ma di fatto non esiste più.

Si segnala possibile errore di rappresentazione edificio lato destro previsto in demolizione rispetto alle Tavole di progetto.

184. Piano particellare delle espropriazioni comune di Vicenza tav. 3/3

La Tavola non risulta chiara. La sovrapposizione di alcuni retini ne nasconde altri (es. aree da espropriare – rosa, nasconde gli edifici da demolire – gialli, vedi edifici “ex Foroboario” - Vicenza est).

Non è presente la demolizione del manufatto Fg 15 mapp 499 e del Fg 13 mapp 929.

Viene censita con la grafia “Aree da espropriare per deviazione strade...” una porzione dell’area Ex Enel di V.le della pace destinata alla fermata F14, occorrerà coordinare le opere con quelle già previste a carico del Soggetto attuatore dell’accordo ex art. 6 LR 11/2004 sottoscritto con il Comune.

Gli elaborati dovranno recepire la versione più recente del Piano Stralcio per l’assetto idrogeologico dei bacini dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione (Decreto n. 52 del 7.12.2016).

Si segnalano le seguenti tavole errate (illeggibili e non georeferenziate):

- STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – inquadramento urbanistico dell’opera nel PAT di Vicenza Tav. 1/2 (File IN0100R22N4SA000P003A)
- STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – inquadramento urbanistico dell’opera nel PAT di Vicenza Tav. 2/2 (File IN0100R22N4SA000P004A)
- STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – inquadramento urbanistico dell’opera nel Pi di Vicenza Tav.1/2 (File IN0100R22N4SA000P005A)
- STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – inquadramento urbanistico dell’opera nel Pi di Vicenza Tav.2/2 (File IN0100R22N4SA000P006A)

Manca infine un Quadro Economico per macro voci (Opere Ferroviarie- Opere Complementari).

- 8 -



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

CITTÀ DECORATA DI DUE MEDAGLIE D’ORO PER IL RISORGIMENTO E LA RESISTENZA

PALAZZO TRISSINO BASTON – CORSO A. PALLADIO, 98 - 36100 VICENZA - TEL. 0444.221111 - CODICE FISCALE/PARTITA IVA N. 00516890241



COMUNE DI VICENZA

- Nella relazione generale dello studio acustico manca la pagina 16.
- Pagina 79 della "relazione generale volume 2" del SIA: correggere le parole Tesina con "Tesina" e Sant'agostino con "Sant'Agostino".
- Pagina 108 della "relazione generale volume 2" del SIA: correggere Torrente Retrone con "Fiume Retrone".

5. OSSERVAZIONI DI DETTAGLIO

Si ritiene, per comodità di lettura e per facilitare la comprensione delle osservazioni, procedere per aree e ambiti geografici, da ovest verso est.

ZONA OVEST

In riferimento agli interventi previsti a Vicenza Ovest, sia in fase di cantiere sia di assetto definitivo, dovrà essere garantita la completa continuità funzionale del quartiere fieristico e un adeguato studio sull'accessibilità veicolare e pedonale atta ad evitare interferenze tra le attività fieristiche e ferroviarie, con particolare riguardo al tema della sosta. Questa richiesta è importante poiché il quartiere fieristico si troverebbe interessato da flussi e relazioni in attraversamento (mentre oggi è sostanzialmente un isolato separato).

Il punto di scambio dei flussi veicolari tra Viale Verona, "Strada Nuova dell'Arsenale" e "Viale della Stazione" dovrà garantire tutte le manovre mediante un opportuno disegno del nodo già previsto, in corrispondenza dell'area d'innesto dell'attuale cavalcaferrovia Ferreto de' Ferreti su Viale Verona, da verificarsi in dettaglio per geometrie e sviluppo piano altimetrico, anche al fine di minimizzare le interferenze con gli edifici esistenti.

Al fine di un inserimento performante del nuovo sistema di trasporto pubblico, l'asse viario di viale San Lazzaro e viale Verona dovrà essere completamente rimodulato, al fine di garantire il percorso in sede propria, evitare le interferenze con gli accessi laterali e con la mobilità veicolare privata, ed allestendo la sede stradale nel modo più idoneo a garantire le esigenze della residenza, delle attività economiche, della ciclabilità e della pedonalità.

Nodo via Olmo – andrà verificato, anche con microsimulazione, il funzionamento della nuova rotatoria progettata tra Vicenza ed Altavilla Vicentina, per gli ingenti flussi veicolari che vi si intersecano al fine di garantire adeguata capacità di deflusso in entrata e soprattutto in uscita dalla viabilità del capoluogo (via della Scienza).

Analoga verifica va condotta sul nuovo innesto previsto tra nuovo sottopasso e SR11, anche in considerazione delle importanti linee TPL in transito sulla SR11.

La soluzione ciclabile per il superamento della ferrovia, utilizzando l'esistente sottopasso, ma connessa sia in direzione di Altavilla Vicentina, ma anche di Vicenza, in coerenza con le previsioni del Piano Urbano della Mobilità (rif. ciclovias 1bis).





COMUNE DI VICENZA

Risulta necessario valutare un intervento di potenziamento idraulico a monte, al fine di migliorare la situazione di pericolosità idraulica sul sottopasso esistente e sull'asta del Retrone, per consentire lo sviluppo di quanto sopra osservato.

Asse viario via dell'Oreficeria e aree limitrofe - Va garantita sempre la connessione pedonale tra lato nord e sud della ferrovia, anche in fase di cantiere ferroviario, nella relazione oggi soddisfatta nel sottopasso esistente di via Frassini.

Al fine di ridurre l'impatto sul contesto figurativo di Villa Bonin, la nuova viabilità tipo F2 dovrà svilupparsi parallelamente alla ferrovia confluendo ai margini dell'area a parcheggio.

Area interclusa fermata Fiera (area tra nuova fermata Fiera e SR11) - L'attuale proposta progettuale rende interclusa l'area compresa tra la nuova viabilità del sottopasso, la rotatoria e la linea ferroviaria, anche con implicazioni per l'accesso al fabbricato esistente. Un eventuale esproprio potrà essere motivato a partire dalla caratteristica di area interclusa e compromessa dal cantiere.

Si chiede di valutare, sulla base delle funzioni attribuite all'area, una razionalizzazione del tracciato del sottopasso per consentire un ingresso e uscita dall'area interclusa. La pendenza delle rampe del sottopassaggio (4,5%) appare migliorabile.

In relazione anche alla sopra esposta osservazione inerente all'area oggi interclusa posta a Nord della fermata Fiera, si propone di destinarla all'organizzazione di funzioni del TPL, ed in particolare si chiede di valutare:

- spostamento all'interno dell'area del terminal ovest del filobus, con conseguente individuazione e predisposizione di un'area di interscambio filobus, bus extraurbano, auto, treni. Tale area, in sostituzione di quanto oggi previsto in via dell'Oreficeria, dovrà essere dotata di parcheggi per auto private, area per la sosta di circa 15 autobus, 10 filobus snodati e un minimo fabbricato ove insediare le attrezzature di primo intervento e attività di servizio al terminal Ovest stesso;
- il sottopasso pedonale della fermata Fiera sia passante e opportunamente dimensionato e organizzato non solo per le utenze ferroviarie ma anche per la connessione tra il capolinea e l'area a sud/zona Fiera;

L'organizzazione dell'area di sosta nei pressi della fermata Fiera, dovrà comunque evitare sovrapposizione tra le manifestazioni fieristiche e l'ordinario utilizzo da parte di abbonati (funzione di interscambio). Potrà essere valutata la necessaria sopraelevazione di aree di sosta già esistenti, attigue sia all'area delle fermate TPL e ferroviaria, sia al quartiere fieristico.

Asse viario Sole-Scaligeri e rotatoria su sottopasso verso via dell'Oreficeria

- nelle sezioni di progetto, non è chiaro il disegno della pedonalità, con marciapiedi esistenti in alcuni tratti e non in altri;
- verifica dimensioni anello rotatoria (ml 4 R= 49 – ml 6 in trincea?) Nelle sezioni parapetto e guard-rail dove serve.

Ambito "ponte Alto" - Vanno chiariti esattamente i "limiti di batteria" tra il cantiere RFI/AVAC e quello in ambito di attuazione urbanistica area "ex Noaro".





COMUNE DI VICENZA

Deviazione Dioma da ottimizzare - In zona Ponte alto il PAI segnala una zona di criticità idraulica in corrispondenza del tratto tombinato della roggia Dioma. Prevedere degli approfondimenti idraulici ed eventuali provvedimenti che limitino la criticità.

Nuova rotatoria tra via dell'Industria e via dell'Arsenale - il diametro esterno di 30 m non appare ben dimensionato sulle tipologie di traffico, anche pesante, che impegnano tutti i rami confluenti in rotatoria. Lo spazio disponibile appare vincolato dall'edificato e dalle attività economiche esistenti (interferenze). Occorre procedere con una più attenta verifica progettuale degli spazi necessari. In alternativa, si può prevedere la verifica di una regolazione semaforica dell'intersezione Arsenale-Industria.

Verificare il tracciato, pendenze rampe elevate, sezioni tipo - Verificare le necessità di sosta per attività produttive e soprattutto del tempo libero presenti lungo via dell'Arsenale, nonché le necessità di sosta su strada (nel tratto in proprietà RFI) da parte di dipendenti ed operatori di OGR per insufficienza spazi interni.

ZONA VICENZA CENTRO

Pista ciclabile nodo Ferretto de' Ferretti - Si propone una leggera variazione del percorso, prevedendo un unico sottopasso e una intersezione a "T" tra i due bracci della ciclabile, al fine di limitare il tratto completamente interrato ed eliminare l'attraversamento ciclabile sulla nuova viabilità. La sezione deve essere portata ad almeno 4 metri di larghezza utile e 3 m. di altezza utile.

E' necessaria una riflessione sul posizionamento della ciclabile sulla nuova viabilità verso la Stazione: valutare se mantenerne il posizionamento tra ferrovia e nuova viabilità o se porla a nord della nuova viabilità, direttamente interconnessa in più punti con viale Verona.

Le opere ferroviarie e l'abbattimento del cavalcavia Ferreto de' Ferreti in zona Ferrovieri dovranno essere realizzate solo successivamente alla realizzazione delle opere di viabilità connesse (sottopasso ciclo-pedonale di via Ferreto de' Ferreti e sottopasso veicolare di collegamento tra "Strada Nuova dell'Arsenale" e "Viale della Stazione") al fine di evitare l'isolamento del quartiere durante la cantierizzazione dell'ampliamento ferroviario e dell'intervento sulle opere civili interferenti con esso.

Passerella via D'Annunzio - Dalle tavole grafiche sembrano esserci interferenze (fabbricato residenziale e cabina elettrica) da valutarsi nel corso del progetto definitivo.

Possibile connessione con via Rossi - La soluzione progettuale non deve prevedere la realizzazione dello svincolo, che determinerebbe carichi veicolari importanti su via Rossi.

Pista ciclabile Cavalcavia Maganza e incrocio con pista ciclabile - In relazione alla possibilità di spostamento della pista ciclabile sul lato nord della nuova viabilità, risulterà necessario rivedere il collegamento con la ciclabile che arriva dal quartiere Ferrovieri (cavalcavia Maganza), in ottica di coordinamento delle intersezioni e attraversamenti.

La pista ciclopedonale indicata in progetto, affiancata all'opera stradale, deve garantire le caratteristiche di pista ciclabile affiancata a marciapiedi, con sezione adeguata, in forza anche delle pendenze che inducono velocità ciclabili non compatibili con promiscuità con pedoni. Dove sono indicate le piste ciclabili (largh $\geq$ m 2,5), pertanto, queste vanno sempre considerate come affiancate a percorsi pedonali (largh $\geq$ m 1,5).

- II -



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

CITTÀ DECORATA DI DUE MEDAGLIE D'ORO PER IL RISORGIMENTO E LA RESISTENZA

PALAZZO TRISSINO BASTON - CORSO A. PALLADIO, 98 - 36100 VICENZA - TEL. 0444.221111 - CODICE FISCALE/PARTITA IVA N.

00516890241



COMUNE DI VICENZA

Il cavalcavia Maganza è ricompreso nella buffer zone con necessità quindi di introdurre appositi accorgimenti di mitigazione, come le barriere trasparenti. Va altresì garantita con maggior dettaglio la mitigazione paesaggistica con riguardo particolare alla vista dal Monte Berico.

Cavalcavia Maganza – giacché il cavalcavia è ricompreso nella buffer zone si dovrà valutare la possibilità di uno sviluppo del cavalcavia di minore lunghezza per mitigarne ancor più l'impatto, peraltro si riscontrano pendenze elevate e un impalcato da 2,40 m sulla via di corsa inferiore. Il cavalcavia di progetto prevede pendenze importanti delle rampe: nel progetto definitivo sarà necessario approfondire le parti strutturali al fine di ottenere una riduzione dello spessore dell'impalcato e, quindi, una riduzione della pendenza delle rampe lato via Maganza.

Nodo stazione di viale Roma - occorre progettare gli attraversamenti pedonali e ciclabili delle viabilità compresa tra Rotatoria Parcheggio FS e Rotatoria Milano in modo da garantire l'accessibilità alla stazione anche in provenienza dai quadranti Ovest e Nord-Ovest della città.

Il nuovo sottopasso realizzato fronte attuale fabbricato viaggiatori appare funzionale agli accessi dal centro città e dai quadranti est; occorre però valutare un diverso percorso della connessione ciclabile fronte attuale fabbricato viaggiatori per evitare che le relazioni tra il sottopasso di viale Roma e il piazzale della Stazione siano eccessivamente allungate e, quindi, poco appetibili.

Il parcheggio per biciclette dovrà essere più direttamente accessibile proprio in relazione alla connessione rappresentata dal sottopassaggio ciclopedonale su viale Roma.

Per quanto sopra appare necessario risolvere i conflitti tra pedoni e biciclette in ambito di sottopasso viale Roma, anche con interventi sulle sezioni dello stesso.

E' necessario procedere con una verifica funzionale, anche con l'ausilio di microsimulazione, del funzionamento del sistema mobilità tra Rotatoria Parcheggio FS e viale Venezia, con particolare riguardo agli importanti flussi in destinazione alle funzioni ferroviarie, riferiti a tutte le modalità (pedonalità, ciclabilità, TPL, auto, sharing mobility, persone a mobilità ridotta...) ed alle relative interferenze, nonché alla protezione del tracciato filobus nell'innesto di viale Roma sull'asta di viale Venezia.

Occorre altresì valutare la fattibilità di una connessione verso l'argine sinistro del Retrone, a sud della stazione, a partire dal sottopasso di stazione -lato viale Venezia- da prolungarsi fino all'ambito Fondazione FS, e di qui all'argine con un percorso protetto e recintato. Tale connessione risulta una ulteriore modalità di accesso alla stazione dall'ambito Gogna, Ferrovieri e viale Fusinieri. La sistemazione dell'argine per quanto sopra dovrà essere preceduta da una verifica delle ricadute e delle interferenze con la quota arginale in destra Retrone, più bassa rispetto al lato opposto.

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

Terminal TPL stazione Viale Roma

Al fine di garantire una corretta funzionalità nell'area destinata al TPL nei pressi della stazione di Viale Roma, gli attuali stalli "in linea" dovranno essere sostituiti con n.20 stalli a spina di pesce, compatibili con autobus snodati da 18 m, con piattaforme di fermata larghe almeno 2,5 m e relative pensiline.

- 12 -



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

CITTÀ DECORATA DI DUE MEDAGLIE D'ORO PER IL RISORGIMENTO E LA RESISTENZA

PALAZZO TRISSINO BASTON - CORSO A. PALLADIO, 98 - 36100 VICENZA - TEL. 0444.221111 - CODICE FISCALE/PARTITA IVA N.

00516890241



COMUNE DI VICENZA

L'abbattimento degli immobili interferiti oggi destinati alla gestione dei servizi di TPL, dovrà prevedere il ripristino dei piazzali secondo le esigenze del gestore del servizio al fine di garantire la costante funzionalità del servizio stesso.

Pista ciclabile V.le Roma rampa lato Campo Marzo - Si evidenzia una discrepanza cartografica, per la quale la rampa appare realizzata abbattendo il filare di alberi. La larghezza della ciclabile, nel tratto in progressivo interrimento da viale Roma alla Stazione, dovrà essere ampliata, anche a discapito della rimanente sezione di marciapiede che può essere posta al minimo di 1,50 m.

ZONA EST

Viale della Pace – Analogamente a quanto osservato per viale San Lazzaro, anche su Viale della Pace andrà prevista una progettazione complessiva della sede stradale per dare priorità al trasporto pubblico, con attenzione per le aree di sosta, le attività commerciali e gli accessi alle laterali.

Via Martiri delle Foibe – risulta necessario ottimizzare la progettazione delle rotatorie in relazione alle aree di occupazione. Andrà verificata la sezione di progetto del nuovo tratto di via Martiri delle Foibe, da rendere coerente con la sezione stradale del tratto esistente, inserendo i percorsi ciclabili e pedonali almeno fino a via Caimpenta.

Lo sviluppo piano altimetrico del prolungamento di via Martiri delle Foibe, da strada dei Pizzolati verso est, dovrà essere razionalizzato al fine di allontanarlo da Villa Trissino Muttoni, detta Ca' Impenta (ambito tutelato), prevedendo anche l'eventuale realizzazione del tratto in trincea o con cortine arboree e arginature in terra. Si dovrà comunque prevedere un'area - tra la nuova strada e la ferrovia - di ampiezza idonea ad ospitare il riposizionamento del campo da calcio e degli spogliatoi.

E' necessario prevedere un sottopasso, sul prolungamento di via Martiri delle Foibe, per la continuità della ciclabile verso via Zamenhof.

Stanga – interferenze filobus con campo da calcio Stanga. Il percorso del filobus attraverso l'attuale campo da calcio della Stanga deve essere verificato per le condizioni geometriche e la stessa funzionalità e confort dell'esercizio (il progetto prevede una doppia curva non accettabile).

Il progetto dovrà prevedere lo spostamento degli spogliatoi e del campo da calcio esistente a nell'area che risulterebbe interclusa posta a sud della linea ferroviaria e a nord del nuovo tratto di via Martiri delle Foibe. In luogo del campo da calcio esistente, si dovrà realizzare un parcheggio a servizio della fermata filobus già prevista.

Nodo Ca' Balbi - Il progetto interferisce con i più importanti assi viari di Vicenza. Si richiede, pertanto, che la realizzazione delle opere avvenga con fasi che consentano la minimizzazione degli impatti viari e che il coordinamento e la programmazione degli interventi sia effettuata di concerto con l'Amministrazione Comunale. In particolare, la progettazione e la cantierizzazione delle infrastrutture dovranno essere coordinate con i progetti della nuova tangenziale di Vicenza, sia a est sia ad ovest, in special modo per quanto riguarda il nodo di Cà Balbi.





COMUNE DI VICENZA

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

Dovrà essere definita la competenza della Società Autostrade Brescia-Padova, anche in relazione alla presenza in conferenza dei servizi.

Deposito TPL e filobus a Vicenza Est - L'area del deposito appare sottodimensionata rispetto alle esigenze (circa 23.000 mq) e andrà pertanto verificato con il soggetto gestore del TPL, anche in relazione alle scelte tipologiche di carattere generale sul tema filobus, il corretto dimensionamento. Dovrà essere progettualmente verificata la piena funzionalità di accesso al parcheggio scambiatore, anche con provenienza dal casello autostradale.

Al fine del risparmio del consumo di suolo, il progetto del capolinea est del sistema di trasporto pubblico elettrico di massa che verrà adottato, dovrà valutare l'accorpamento del deposito e del capolinea in un'unica sede corrispondente al parcheggio di interscambio sito in Viale Leonardo Da Vinci (ex APA).

UNESCO: si chiede che copia della sintesi non tecnica del SIA, opportunamente tradotta in lingua inglese, sia trasmessa all'Unesco unitamente agli elaborati progettuali.

IL SINDACO

Achille Variati

- 14 -



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

CITTÀ DECORATA DI DUE MEDAGLIE D'ORO PER IL RISORGIMENTO E LA RESISTENZA

PALAZZO TRISSINO BASTON - CORSO A. PALLADIO, 98 - 36100 VICENZA - TEL. 0444.221111 - CODICE FISCALE/PARTITA IVA S.

00516890241



PROVINCIA DI VICENZA

Contrà Gazzolle n. 1 – 36100 VICENZA C. Fisc. P. IVA 00496080243

DELIBERAZIONE N° 42 DEL 12/12/2017

OGGETTO: INFRASTRUTTURA STRATEGICA DI INTERESSE NAZIONALE EX ART. 1 DELLA LEGGE 21 DICEMBRE 2001 N. 443. LEGGE OBIETTIVO TRATTA AV/AC VERONA PADOVA. PROGETTO PRELIMINARE DEL 2° LOTTO FUNZIONALE ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA. ESPRESSIONE PARERE IN CONFERENZA DEI SERVIZI EX ARTT. 165 E 168 DEL D.LGS. 163/2006

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Si certifica che copia della presente deliberazione è pubblicata all'albo pretorio di questa Provincia per 15 giorni dal 12/12/2017.

Vicenza, 12/12/2017

**Sottoscritto dall'addetto alla pubblicazione
(POLO PAOLA)
con firma digitale**