



PROVINCIA DI VICENZA

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

DETERMINAZIONE N° 1812 DEL 04/12/2019

Servizio VIA VINCA

OGGETTO: ESCLUSIONE PROCEDURA DI VIA ART. 19 D.LGS. 152/2006 E S.M. E I.

DITTA: AUTOSTRADA BRESCIA VERONA VICENZA PADOVA S.P.A..

PROGETTO: RIQUALIFICAZIONE DELLA VIABILITÀ ESTERNA AL CASELLO DELL'AUTOSTRADA A31 DI THIENE.

LOCALIZZAZIONE INTERVENTO: COMUNE DI THIENE, TRA LA SP 111 GASPARONA E IL CASELLO DI THIENE A31.

IL DIRIGENTE

Vista la documentazione presentata con nota prot. 39556 del 19/07/2019, da parte della ditta Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. con sede legale in via Flavio Gioia, 71 a Verona e sede operativa tra la SP 111 Gasparona e il casello di Thiene A31, relativa al progetto di “*Riqualificazione della viabilità esterna al casello dell'Autostrada A31 di Thiene*” richiedendo, contestualmente, l'attivazione della procedura di verifica ai sensi dell'art.19 del D.Lgs. 152/2006 ed in particolare dell'art.13 L.R. 4/2016.

Vista la documentazione integrativa presentata dalla ditta in data 21/11/2019, acquisita agli atti con prot. 61219, a seguito di richiesta integrazioni trasmesse con prot. 52586 del 07/10/2019 da parte del Servizio VIA, secondo quanto deliberato nella seduta del Comitato Tecnico Provinciale per la VIA in data 03/10/2019.

Dato atto che il progetto proposto rientra nella tipologia progettuale indicata al punto 7. progetti di infrastrutture, lettera h) “*strade extraurbane secondarie non comprese nell'allegato II-bis e strade urbane con lunghezza superiore a 1.500 metri non comprese nell'allegato III*” dell'allegato IV della parte seconda del D.Lgs. 152/2006 e s.m. e i..

Tenuto conto che la verifica per tali progetti rientra tra le competenze individuate in capo alla Provincia dalla Legge Regionale n. 4/2016 (Allegato A), con riferimento alla tipologia degli interventi, come individuati negli allegati III e IV alla Parte II del D.Lgs. n. 152/2006.

Dato atto che, ai sensi dell'art. 19 c.2 del D.Lgs 152/2006, è stata effettuata tempestiva pubblicazione sul sito provinciale dello studio preliminare ambientale e che ne è stata data informativa al pubblico sul sito web della Provincia in data 08/08/2019, contestualmente alla comunicazione di avvio procedimento alle amministrazioni e agli enti interessati per le opportune valutazioni di competenza.

Considerato che il citato art. 19 prevede che l'autorità competente, verificato che il progetto non abbia possibili effetti negativi e significativi sull'ambiente, dispone l'esclusione dalla procedura di valutazione ambientale e, se del caso, impartisce le necessarie prescrizioni, ovvero, se il progetto ha

possibili impatti negativi e significativi sull'ambiente, applica le disposizioni del comma 9 del presente articolo.

Tenuto conto che sono pervenute, ai sensi dell'art. 19 c.4 del D.Lgs. 152/2006, le osservazioni di seguito elencate, trasmesse al proponente con la nota di richiesta integrazioni di cui al prot. 52586 del 07/10/2019:

- dal Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta, acquisite agli atti al prot. 44532 del 20/08/2019;
- da Gnata Mirko e altri, acquisita agli atti con prot. 49903 del 23/09/2019;
- da Scanavini Giulia ed altri, acquisita agli atti con prot. 49844 del 23/09/2019.

Tenuto conto risulta pervenuto il parere da parte osservazioni dal Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta (rif. nota prot. 11667 del 30/10/2019), contenenti le considerazioni di pertinenza, acquisite in data 30/10/2019 al prot. provinciale n. 56830.

Dato atto che il Comitato tecnico provinciale VIA, nella seduta del giorno 03/12/2019, ha disposto l'esclusione dalla procedura di valutazione ambientale con le prescrizioni contenute nel parere n.32/2019 allegato al presente provvedimento per costituirne parte integrante e sostanziale.

Ritenuto di far proprie le citate prescrizioni al fine di mitigare gli impatti ambientali e monitorare nel tempo la situazione aziendale.

Dato atto che non è oggetto della presente procedura la verifica della conformità urbanistica/edilizia dell'intervento e tenuto conto che rimangono in capo alle autorità competenti il rilascio di eventuali pareri, nulla osta, autorizzazioni e assensi comunque denominati necessari per l'autorizzazione dell'intervento.

Vista l'istruttoria del Comitato tecnico provinciale VIA conservata agli atti.

Viste le norme di procedura di VIA di cui al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..

Visto che il presente provvedimento viene emanato nel rispetto della tempistica prevista dal succitato D.Lgs. 152/2006 e dal Regolamento sui procedimenti amministrativi di competenza della Provincia di Vicenza (Deliberazione di Consiglio n. 37/2013) che è di giorni 80 ID PROC 45.

Vista la Legge Regionale 4 del 18 febbraio 2016 "Disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale e di competenze in materia di autorizzazione integrata ambientale".

Richiamata la Deliberazione del Consiglio Provinciale n.2 del 10/01/2019 con la quale è stato approvato il Bilancio di Previsione 2019-2021.

Richiamato altresì il Decreto Presidenziale n. 11 del 31/01/2019 con cui è stato approvato il Piano Esecutivo di Gestione 2019/2021 e il Piano Performance 2019/2021.

DETERMINA

1. che il progetto "*Riqualificazione della viabilità esterna al casello dell'Autostrada A31 di Thiene*" della ditta Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A., con sede legale in via Flavio Gioia, 71 a Verona e sede operativa tra la SP 111 Gasparona e il casello di Thiene A31, **è escluso dalla procedura di valutazione di impatto ambientale** di cui al D.Lgs. 152/2006 e alla L.R. 4/2016 e s.m.i. con le prescrizioni riportate nel parere n.32/2019 allegato alla presente determinazione per costituirne parte integrante e sostanziale;
2. che il Responsabile del procedimento provvederà alla pubblicazione del presente provvedimento sul sito di questa Provincia e, in modo sintetico, sul Bollettino Ufficiale della Regione Veneto;
3. che il presente provvedimento verrà pubblicato ai sensi dell'art. 23 D.Lgs. 33/2013;

4. di trasmettere il presente provvedimento alla ditta e consulenti, al comune di Thiene, ad ARPAV, all'Azienda ULSS n.7 Pedemontana, al Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta, a Viacqua S.p.A., a Vi.Abilità S.r.l.
5. Di attestare che il presente provvedimento non comporta spese, minori entrate, nè riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio della Provincia (ai sensi art 49 del TUEL come modificato dalla Legge 213/2012).
6. di dare atto che al presente provvedimento sarà data esecuzione ad avvenuta pubblicazione all'albo pretorio on line.

INFORMA

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso avanti al Tribunale Amministrativo Regionale per il Veneto, nel termine di 60 giorni dalla data di ricevimento della comunicazione del presente atto, ovvero in alternativa ricorso straordinario al Capo dello Stato entro 120 giorni dalla data di ricevimento della comunicazione del presente atto.

Rimangono in capo alle autorità competenti il rilascio di eventuali ulteriori pareri, nulla osta, autorizzazioni e assensi comunque denominati, necessari per l'attuazione dell'intervento.

Vicenza, 04/12/2019

**Sottoscritta dal Dirigente
(MACCHIA ANGELO)
con firma digitale**

Responsabile del Procedimento: Andrea BALDISSERI



PROVINCIA DI VICENZA

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

DETERMINAZIONE N° 1812 DEL 04/12/2019

**OGGETTO: ESCLUSIONE PROCEDURA DI VIA ART. 19 D.LGS. 152/2006 E S.M. E I.
DITTA:AUTOSTRADA BRESCIA VERONA VICENZA PADOVA S.P.A..
PROGETTO: RIQUALIFICAZIONE DELLA VIABILITÀ ESTERNA AL CASELLO
DELL'AUTOSTRADA A31 DI THIENE.
LOCALIZZAZIONE INTERVENTO: COMUNE DI THIENE, TRA LA SP 111
GASPARONA E IL CASELLO DI THIENE A31.**

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Si certifica che copia della presente determinazione è pubblicata all'albo pretorio di questa Provincia per 15 giorni dal 06/12/2019.

Vicenza, 06/12/2019

**Sottoscritto dall'addetto alla pubblicazione
(PONZIO DESIREE)
con firma digitale**



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 - 36100 VICENZA

Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.

PARERE N. 32/2019

Oggetto: riqualificazione dei collegamenti viari tra il Casello dell'Autostrada A31 di Thiene e la S.P. Nuova Gasparona, in Comune di Thiene.

PROPONENTE: Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova spa
SEDE LEGALE: Via Flavio Gioia n. 71 - Verona
SEDE INTERVENTO: Tra la SP 111 Gasparona e il casello di Thiene A31
TIPOLOGIA ATTIVITÀ: Strade extraurbane secondarie.
PROCEDIMENTO: Verifica di assoggettabilità ex art.19 del D.Lgs. 152/2006.
MOTIVAZIONE V.I.A: ALLEGATO IV alla Parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. - 7. Progetti di infrastrutture tra h) "strade extraurbane secondarie non comprese nell'allegato II-bis ...".
COMUNE INTERESSATO: \ \ \

DATA DOMANDA: 19 luglio 2019
DATA PUBBLICAZIONE: 08 agosto 2019
DATA INTEGRAZIONI: 21 novembre 2019

DOCUMENTAZIONE TECNICA ED ELABORATI GRAFICI PRESENTATI

- 1 U25 EF00 GEN S0_XXZZ00_Z FS ZM 0001 D00S1 P01 ELENCO ELABORATI -
- 2 U25 EF00 GEN S0_XXZZ00_Z TR ZM 0001 D00S1 P01 RELAZIONE GENERALE -
- 3 U25 EF00 GEN S0_XXZZ00_Z TR TR 0001 D00S1 P01 STUDIO DEL TRAFFICO -
- 6 U25 EF00 GEN S0_XXZZ00_Z DR CH 0001 D00S1 P01 COROGRAFIA GENERALE VARIE
- 7 U25 EF00 GEN S0_XXZZ00_Z DR CH 0002 D00S1 P01 ORTOFOTOPIANO CON SOVRAPPOSIZIONE DEL TRACCIATO 1:2'000
- 8 U25 EFPR GEN S0_XXZZ00_Z DR CH 0001 D00S1 P01 PLANIMETRIA D'INSERIMENTO NEGLI STRUMENTI URBANISTICI - PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO 1:10'000
- 9 U25 EFPR GEN S0_XXZZ00_Z DR CH 0002 D00S1 P01 PLANIMETRIA D'INSERIMENTO NEGLI STRUMENTI URBANISTICI - PIANO DEGLI INTERVENTI 1:5'000
- 11 U25 EF00 GEN S0_XXZZ00_Z IS ZM 0002 D00S1 P01 CRONOPROGRAMMA DEI LAVORI -
- 13 U25 EFGT VTO S0_XXZZ00_Z DR VT 0001 D00S1 P01 PLANIMETRIA STATO DI FATTO - TRATTO EST 1:1'000
- 14 U25 EFGT VTO S0_XXZZ00_Z DR VT 0002 D00S1 P01 PLANIMETRIA STATO DI FATTO - TRATTO OVEST 1:1'000
- 15 U25 EFGE EGT S0_XXZZ00_Z TR CE 0001 D00S1 P01 RELAZIONE GEOLOGICA -
- 16 U25 EFS0 EGT S0_XXZZ00_Z TR CE 0001 D00S1 P01 RELAZIONE GEOTECNICA E SISMICA -
- 17 U25 EFNE EGT S0_XXZZ00_Z TR CE 0001 D00S1 P01 PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO, AI SENSI DEL D.P.R. N. 120 DEL 13.06.2017 S.M.I. -
- 18 U25 EFGE EGT S0_XXZZ00_Z DR CE 0001 D00S1 P01 PLANIMETRIA CON UBICAZIONE DELLE INDAGINI 1:2'000
- 21 U25 EF00 HML S0_XXZZ00_Z DR CH 0001 D00S1 P01 PLANIMETRIA GENERALE DI PROGETTO 1:2'000
- 27 U25 EF00 HML S0_XXZZ00_Z DR CH 0006 D00S1 P01 PROFILI LONGITUDINALI - ASSE PRINCIPALE 1:1'000/1:100



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 - 36100 VICENZA

- 85 U25 EF00 HDG S0_XXZZ00_Z TR CD 0001 D00S1 P01 RELAZIONE IDROLOGICA E IDRAULICA -
- 86 U25 EF00 HDG S0_XXZZ00_Z DR CD 0001 D00S1 P01 SMALTIMENTO ACQUE DI PIATTAFORMA - PLANIMETRIA - TRATTO EST 1:1'000
- 87 U25 EF00 HDG S0_XXZZ00_Z DR CD 0002 D00S1 P01 SMALTIMENTO ACQUE DI PIATTAFORMA - PLANIMETRIA - TRATTO OVEST 1:1'000
- 89 U25 EF00 HDG S0_XXZZ00_Z DE CD 0002 D00S1 P01 VASCHE DI TRATTAMENTO DELLA PRIMA PIOGGIA - PIANTE E SEZIONI 1:50
- 102 U25 EFPR ENV S0_XXZZ00_Z TR LA 0001 D00S1 P01 STUDIO ACUSTICO E RELATIVI ALLEGATI -
- 103 U25 EFPR ENV S0_XXZZ00_Z DR LA 0001 D00S1 P01 RAPPRESENTAZIONE DELL'ISOLIVELLO SONORO -
- 104 U25 EFPR ENV S0_XXZZ00_Z DR LA 0002 D00S1 P01 PLANIMETRIA CON BARRIERA INTEGRATA SICUREZZA E ANTIRUMORE VARIE
- 105 U25 EFPR ENV S0_XXZZ00_Z DE LA 0001 D00S1 P01 BARRIERA INTEGRATA SICUREZZA E ANTIRUMORE - Pianta prospetti e sezioni 1:50
- OPERE A VERDE
- 110 U25 EF00 VUT S0_XXIM00_Z DE CU 0001 D00S1 P01 PONTE CANALE - SCHEMA GENERALE - PIANTE E SEZIONI VARIE
- 111 U25 EF00 VUT S0_XXIM00_Z DR CU 0001 D00S1 P01 RETE DI FOGNATURA (Viacque) - RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE - VIA CAMPAZZI - PLANIMETRIA STATO DI FATTO E DI PROGETTO VARIE
- 112 U25 EF00 VUT S0_XXIM00_Z DR CU 0002 D00S1 P01 RETE DI FOGNATURA (Viacque) - RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE - VIA GOMBE - PLANIMETRIA STATO DI FATTO E DI PROGETTO VARIE
- 113 U25 EF00 VUT S0_XXIM00_Z DE CU 0002 D00S1 P01 RETE DI FOGNATURA (Viacque) - RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE - VIA GOMBE - ELEMENTI TIPO VARIE
- 114 U25 EF00 VUT S0_XXIM00_Z DR CU 0003 D00S1 P01 RETE DI ACQUEDOTTO (Viacque) - RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE - PLANIMETRIA STATO DI FATTO E DI PROGETTO VARIE
- 115 U25 EF00 VUT S0_XXIM00_Z DR CU 0004 D00S1 P01 RETE DI SMALTIMENTO ACQUE (Consorzio di Bonifica- RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE - PLANIMETRIA STATO DI FATTO E DI PROGETTO) VARIE
- 116 U25 EF00 VUT S0_XXIM00_Z DR CU 0005 D00S1 P01 RETE GAS (AP retigas) - RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE - PLANIMETRIA STATO DI FATTO E DI PROGETTO VARIE
- 117 U25 EF00 VUT S0_XXIM00_Z DR CU 0006 D00S1 P01 RETE ELETTRICA (ENEL) - RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE - PLANIMETRIA STATO DI FATTO E DI PROGETTO VARIE
- 118 U25 EF00 VUT S0_XXIM00_Z DR CU 0007 D00S1 P01 RETE DATI (Telecom) - RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE - PLANIMETRIA STATO DI FATTO E DI PROGETTO VARIE
- 119 U25 EF00 VUT S0_XXIM00_Z DR CU 0008 D00S1 P01 RETE DATI (Fastweb)- RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE - PLANIMETRIA STATO DI FATTO E DI PROGETTO VARIE
- 120 U25 EF00 VUT S0_XXIM00_Z DR CU 0009 D00S1 P01 RETE DATI (Infratel)- RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE - PLANIMETRIA STATO DI FATTO E DI PROGETTO VARIE
- 121 U25 EF00 VUT S0_XXIM00_Z DR CU 0010 D00S1 P01 RETE DATI (Pasubio F.O.) - RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE - PLANIMETRIA STATO DI FATTO E DI PROGETTO VARIE



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

- 125 U25 EF00 LLO S0_XXZZ00_Z DR ZL 0001 D00S1 P01 PLANIMETRIA CATASTALE 1:2'000
- 129 U25 EF00 TTW S0_XXZZ00_Z DR CW 0002 D00S1 P01 FASI COSTRUTTIVE - MACROFASE 1 - SVINCOLO GASPARONA - PLANIMETRIE VARIE
- 130 U25 EF00 TTW S0_XXZZ00_Z DR CW 0003 D00S1 P01 FASI COSTRUTTIVE - MACROFASE 2 - SVINCOLO ROTATORIE NORD-SUD - PLANIMETRIE VARIE
- 131 U25 EF00 TTW S0_XXZZ00_Z DR CW 0004 D00S1 P01 FASI COSTRUTTIVE - MACROFASE 3 - SVINCOLO VIA GOMBE - PLANIMETRIE VARIE
- 132 U25 EF00 TTW S0_XXZZ00_Z DR CW 0005 D00S1 P01 FASI COSTRUTTIVE - MACROFASE 4 - SVINCOLO VIA CAMPAZZI - PLANIMETRIE VARIE
- 133 U25 EF00 TTW S0_XXZZ00_Z DR CW 0006 D00S1 P01 FASI COSTRUTTIVE - MACROFASE 5 - SVINCOLO VIA DELL'AUTOSTRADA - PLANIMETRIE VARIE
- 134 U25 EF00 TTW S0_XXZZ00_Z DR CW 0007 D00S1 P01 FASI COSTRUTTIVE - MACROFASE 6 - COMPLETAMENTO ASSE PRINCIPALE - PLANIMETRIE VARIE
- 139 U25 EF00 GEN S0_XXZZ00_Z BQ QS 0003 D00S1 P01 COMPUTO METRICO ESTIMATIVO - VOLUME 1 di 2 -
- 140 U25 EF00 GEN S0_XXZZ00_Z BQ QS 0004 D00S1 P01 COMPUTO METRICO ESTIMATIVO - VOLUME 2 di 2 -
- 141 U25 EF00 GEN S0_XXZZ00_Z BQ QS 0005 D00S1 P01 QUADRO ECONOMICO -
- 143 U25 EFPR EAC S0_XXZZ00_Z TR LE 0001 D00S1 P01 VINCA - RELAZIONE TECNICA E DICHIARAZIONE DI NON INCIDENZA -
- 144 U25 EFPR EAC S0_XXZZ00_Z TR LE 0002 D00S1 P01 STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE - VERIFICA ASSOGGETTABILITA' A VIA -
- U25 EFPR EAC SO_XXZZ00_Z TR LE 0003 D00S1 P01 COMPARAZIONE SINOTTICA DEL PROGETTO VALUTATO 2011 E NUOVO PROGETTO DEFINITIVO 2019
- U25 EFPR EAC SO_XXZZ00_Z TR LE 0004 D00S1 P01 ELEMENTI E CONTENUTI PER LA DEFINIZIONE DEL P.M.A. DELL'INTERVENTO

PREMESSE ED UBICAZIONE

Le principali finalità dell'opera sono l'innalzamento del livello di servizio del sistema viario provinciale, garantendo in particolare un adeguato collegamento trasversale coerentemente con la duplice esigenza di raccordo locale fra gli importanti distretti industriali della zona (Thiene e Schio) e di innesto immediato nella rete di grande comunicazione per gli scambi a media e lunga distanza (Nove, Bassano del Grappa); più specificatamente, le finalità che si intendono raggiungere, consistono in:

- attenuare il traffico, garantendo benefici per l'utenza locale e per i residenti dei centri urbani interessati dall'intenso transito veicolare;
- consentire un più breve collegamento alle relazioni est-ovest collegando di fatto la A31 con la SP Nuova Gasparona e preannunciando un collegamento del tipo alto, ovvero quello dell'alta pianura veneta e friulana che si concretizzerà nella futura Superstrada Pedemontana Veneta, creando di fatto un'alternativa parallela all'A4.

Nel 2004 la Società "A4 Brescia-Verona-Vicenza-Padova SpA", di seguito A4 BS-PD, ha predisposto il progetto preliminare dell'opera ai fini del suo inserimento nel Piano Finanziario allegato alla Convenzione sottoscritta con ANAS nel 2007, mentre nel 2011 la Società ha sviluppato la progettazione definitiva dell'intervento individuandone, grossomodo, l'assetto viabilistico. Nel Dicembre 2012 il progetto è stato quindi depositato presso il Servizio VIA della Provincia di Vicenza, con iter conclusosi con determinazione n. 363 del 16/04/2012 con il non assoggettamento a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale con prescrizioni.



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

Nel 2013 il Comune di Thiene ha aggiornato la propria pianificazione inserendo nel piano degli interventi il tracciato del progetto definitivo.

Nel 2018 sono caduti i vincoli imposti dal Piano Urbanistico Attuativo (PUA) e il Comune di Thiene, con delibera di giunta n. 95 del 10/10/2018, ha prorogato il PUA fino al 2023.

La soluzione progettuale in esame recepisce le osservazioni formulate al progetto definitivo 2011 ed introduce alcune migliorie relative ai collegamenti viari della rete urbana interferita, che portano ad una migliore ridistribuzione dei flussi di traffico.

L'aggiornamento e le modifiche proposte sono sinteticamente proposte di seguito:

- all'interno dell'impronta urbanistica indicata, e senza aggiungere nuovi manufatti, si introducono nuovi collegamenti, per permettere a numerose linee di desiderio di evitare le congestionate via Gombe - via del Lavoro - via Campazzi;
- si introduce una nuova rotatoria a sud dell'asse principale, speculare all'esistente a nord, davanti al centro commerciale, che permette di servire molte linee di desiderio senza coinvolgere via Gombe e/o via del Lavoro;
- il rapporto benefici/costi dell'intervento tiene conto della domanda futura collegata allo sviluppo programmato della zona commerciale;
- con un'asta sul bordo sud della trincea viene collegata via del Lavoro all'itinerario che prosegue fino a via Corso Campagna, permettendo di riservare via Campazzi ai soli frontisti e ciclisti;
- l'ingresso e l'uscita della zona commerciale/produttiva, con i relativi rallentamenti e potenziali congestioni, vengono organizzati in modo da non appesantire la viabilità della SP 349;
- la profondità della trincea viene contenuta, in modo da ridurre scavi, occupazioni e opere di sostegno.

L'intervento interessa quindi il territorio comunale di Thiene, in Provincia di Vicenza.

Il progetto di miglioramento dei collegamenti tra la SP 111 Nuova Gasparona e l'autostrada A31 della Valdastico prevede sostanzialmente la realizzazione del prolungamento della strada provinciale da via Gombe, dove attualmente essa ha termine, sino a via dell'Autostrada.

La nuova Gasparona prosegue in trincea verso ovest fino all'intersezione con circolazione rotatoria di via dell'Autostrada e al casello dell'A31.



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 - 36100 VICENZA



Ortofoto del sito

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE REGIONALE, PROVINCIALE E COMUNALE



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

Gli strumenti di pianificazione presi in considerazione dallo studio riguardano:

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) della Regione Veneto;
- Piano Territoriale Provinciale di Coordinamento (P.T.C.P.) della Provincia di Vicenza;
- Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) del Comune di Thiene;
- Piano degli Interventi (P.I.) del Comune di Thiene;
- Piano Regionale di Tutela delle Acque (P.T.A.);
- Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.);
- Rete Natura 2000.

Il Quadro Programmatico evidenzia una sufficiente individuazione ed analisi degli strumenti di pianificazione territoriale che interessano l'area, ma si ritengono necessari i seguenti approfondimenti.

PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE: a riguardo non è stato messo in risalto il fatto che l'area interessata è all'interno:

- delle zone omogenee di protezione – zona della ricarica (Tav. 36 relativa alle “Zone Omogenee di protezione dall'inquinamento”);
- delle zone vulnerabili “Alta pianura – zona di ricarica degli acquiferi” (Fig. 2.3 - Zone vulnerabili da nitrati di origine agricola (Deliberazione del consiglio regionale n. 62 del 17 maggio 2006);
- di un'area con grado di vulnerabilità E-elevato (Valori sintacs 70-80) e di un'area con grado di vulnerabilità A-Alto (Valori sintacs 50-70) (Fig. 2.2 relativa alla “Carta delle Vulnerabilità Intrinseca della falda freatica della Pianura Veneta”).



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO (P.A.T.) DI THIENE

Nello S.P.A., nella parte relativa all'analisi del PAT, non viene preso in considerazione il rapporto tra il progetto con quanto previsto nell'elaborato S4 del PAT (Progetto di riqualificazione, valorizzazione e miglioramento ambientale); in detta tavola, nella parte interessata alla realizzazione dell'infrastruttura, sono presenti indicazioni progettuali relative alla realizzazione di: Vegetazione lineare urbana; Fasce boscate di mitigazione infrastrutture e Verde urbano.

L'infrastruttura, inoltre, interferirebbe con altre ipotesi progettuali relative a:

- Collegamento sicuro/leggero alle scuole, alla città e alla stazione;
- Collegamenti naturalistici-ambientali e di connessione con i comuni contermini;
- Interventi di riqualificazione della linea ferroviaria;

Occorre che nello studio presentato siano messe in relazione con l'infrastruttura prevista le indicazioni progettuali di riqualificazione, valorizzazione e miglioramento ambientale sopraindicate anche al fine di individuare correttamente le eventuali misure di mitigazione necessarie.

Inoltre, nello S.P.A. presentato si indica che:

Nella Carta delle invariati l'area d'intervento è collocata tra due aree di invariante di natura agricola-produttiva, ovvero gli ambiti Santo e Cappuccini (art. 27), che possiedono al loro interno elementi lineari quali formazioni arboree e viabilità rurale (art. 26).

Nella Carta delle Trasformabilità indica che l'intervento ... , si trova in un'area ... e idonea per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale (artt. 37-39). Inoltre, il tracciato è classificato come un'infrastruttura e attrezzatura di maggior rilevanza (art. 46). Nel tratto ad est la presenza del polo commerciale è regolamentata da limiti fisici alla nuova edificazione (art. 34) e lungo linee preferenziali di sviluppo insediativo (art. 35). Dall'ambito agrario verso l'area d'intervento è individuato un cono visuale di degrado (art. 12).

Le integrazioni fornite hanno soddisfatto quanto richiesto.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti aggiuntivi e significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

DESCRIZIONE E CARATTERISTICHE STRUTTURALI DELL'INTERVENTO

L'intervento interessa il territorio comunale di Thiene, in Provincia di Vicenza, ed è sostanzialmente riconducibile alla realizzazione di un collegamento diretto tra il casello autostradale e la strada Provinciale n. 111 "Gasparona", bypassando la Zona Industriale, con la ricucitura della viabilità ordinaria interferita. Esso ha quindi l'obiettivo di ridurre i tempi di accesso all'autostrada e drenare sostanziali flussi di traffico che oggi congestionano la viabilità urbana nelle ore di punta.

L'intervento di progetto realizza il collegamento diretto e riduce sensibilmente i tempi di accesso alla rete autostradale da Est drenando, nel contempo, elevate quote di traffico dal suddetto sistema viario. In particolare, ne trovano diretto beneficio sia il sistema circolatorio Via Gombe - Via del Terziario della SP 349, sia Via del Lavoro e la zona Industriale. Un beneficio indiretto ma comunque importante lo riceve anche il centro di Thiene che viene sgravato dal traffico di attraversamento Sud/Est – Nord/Ovest costituito dagli utenti che, sapendo congestionato il nodo di Via Gombe – Via del Terziario – Via del Lavoro, optano per le strade interne, ipotizzando di ridurre il tempo di viaggio.

La nuova viabilità di progetto, di categoria C1 extraurbana secondaria (una corsia per senso di marcia), collega direttamente la SP111 «Gasparona» ad Est e l'ingresso al casello autostradale sull'A31 di Thiene, nel territorio dell'omonimo comune. Il nuovo asse misura 1.35 km, di cui 1.1 in trincea e 0.25 a raso su piano campagna. L'intervento inizia in trincea, ad Est lungo la strada Provinciale 111 "Gasparona" dall'esistente



PROVINCIA DI VICENZA

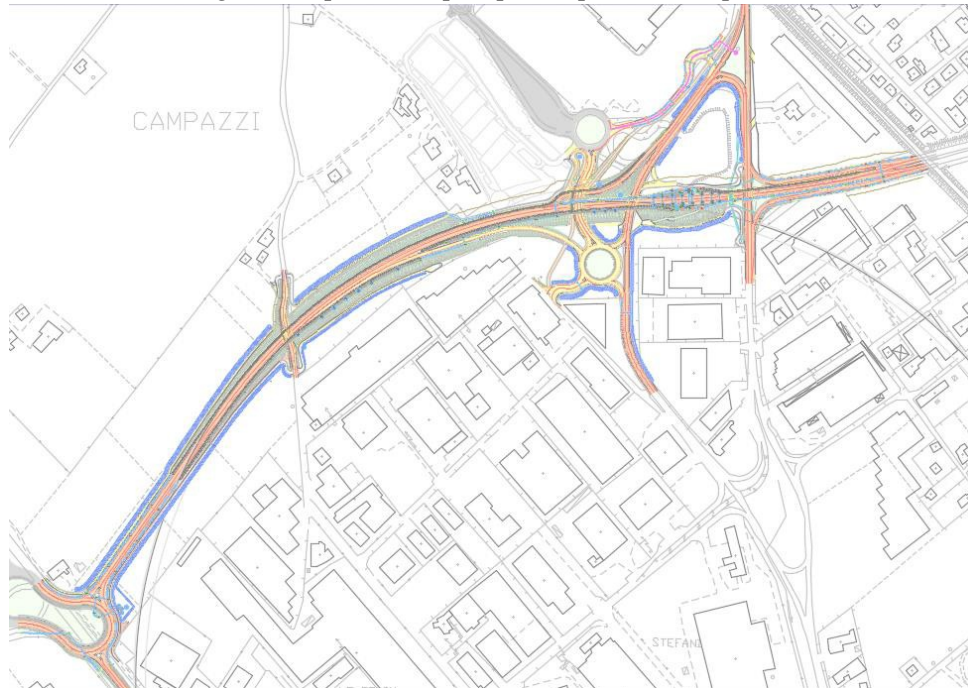
AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

sottopasso della linea ferroviaria Vicenza-Schio, dove due nuove rampe monodirezionali confermano il collegamento con la viabilità urbana. Il tracciato principale rimane, invece, in trincea profonda, insinuandosi in un varco esistente tra la zona Industriale e la zona commerciale di Thiene. In questo frangente la trincea è profonda circa 8 m dal piano campagna ed è scavalcata dal sovrappasso di via Gombe e via del Terziario, che mantengono l'attuale andamento altimetrico, e dal viadotto di collegamento tra la rotatoria nord (esistente di accesso al centro commerciale "Carrefour") e sud. La trincea diviene poi meno profonda, dell'ordine di 5-6m e si allinea con la perimetrazione nord dei capannoni, limitando la creazione di relitti. Il tracciato, prima di terminare la trincea, viene scavalcato anche da una strada comunale (Via Campazzi) e risale quindi in superficie, attestandosi sulla rotatoria di via dell'Autostrada, davanti al casello autostradale. La rotatoria esistente è a 3 bracci. Per migliorare l'efficienza del nodo con l'inserimento dell'asse di progetto, vengono equilibrate le distanze tra i rami della rotatoria, che diviene a 4 bracci: essa assume, quindi, una conformazione cosiddetta "a fagiolo" rispettando, per quanto possibile, le pertinenze dei frontisti.



DESCRIZIONE DELL'ARTICOLAZIONE INFRASTRUTTURA

La SP 349 var Schio-Thiene (Via dell'Autostrada) è collegata direttamente al casello autostradale, mentre le SP 349 e 111 confluiscono, a Sud del centro di Thiene, nell'ampio sistema circolatorio costituito dai rami di Via Gombe e Via del Terziario. Da questo nodo i veicoli diretti all'A31 ed a Schio devono uscire dal sistema circolatorio in corrispondenza di Via del Lavoro, attraversare la zona Industriale per raggiungere Via dell'Autostrada e risalire verso Nord fino alla rotatoria davanti al casello. Manca, quindi, il collegamento diretto tra la SP 111 Gasparona e Viale dell'Autostrada/Casello A31 e tra SP 48 Molina e SP 124 Priabonese (asse pedemontano vicentino).

Il collegamento indiretto avviene mediante la viabilità interna alla zona industriale che risulta, pertanto, densamente trafficata, pur avendo sezione stradale inadeguata e numerosi accessi diretti delle attività produttive/commerciali. Inoltre, sono presenti rotatorie di connessione con la viabilità interna alla zona industriale e di dimensioni inadeguate. Tutti questi fattori comportano frequenti e prolungati fenomeni di congestione lungo questi assi viari.

Si evidenzia, ad integrazione, come vadano verificate ed analizzate, anche per le singole matrici ambientali, le potenziali criticità determinate dal cumulo con il progetto denominato "AMPLIAMENTO DEL CENTRO



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

COMMERCIALE “CARREFOUR” di un edificio commerciale da parte del proponente Carmila Thiene srl, considerando che lo stesso risulta in corso di istruttoria ed oggetto di procedura di V.I.A, presso gli uffici della Provincia.

Le integrazioni fornite hanno soddisfatto quanto richiesto.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

COMPONENTI AMBIENTALI ANALIZZATE NELLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

CARATTERIZZAZIONE DELL'ARIA E DEL CLIMA

Durante le fasi di realizzazione dell'infrastruttura, per la salvaguardia della componente atmosferica e il contenimento degli impatti dovuti a dispersioni di polveri o inquinanti aerodispersi, dovranno essere adottate le seguenti misure:

- Copertura dei cumuli di materiale depositato, sia durante il trasporto che nella fase di accumulo temporaneo nei siti di stoccaggio, ricorrendo all'impiego di idonei teli impermeabili e resistenti.
- Bagnatura di piste e superfici sterrate, nonché dei cumuli di materiale non coperto.
- Ottimizzazione delle modalità e dei tempi di carico e scarico, di creazione dei cumuli di scarico e delle operazioni di stesa.
- Bassa velocità di transito per i mezzi d'opera nelle zone di lavorazione.
- Contenimento delle superfici non asfaltate all'interno delle aree di cantiere.
- Predisposizione di sistemi tipo a pioggia per l'umidificazione delle aree di stoccaggio temporaneo degli inerti e delle piste di cantiere.
- Pulizia dei pneumatici attraverso appositi impianti lavar ruote posti in corrispondenza dell'accesso/uscita del cantiere fisso.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti aggiuntivi e significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

CARATTERIZZAZIONE DELL'AMBIENTE IDRICO

L'area di indagine si colloca nell'alta pianura alluvionale veneta, limitata a Nord dalle Prealpi, a Ovest dai Monti Lessini e a Sud dal limite delle risorgive. Il sottosuolo risulta costituito da potenti accumuli di materiali alluvionali ghiaiosi indifferenziati, appartenenti al conoide dei Fiumi Astico, Bacchiglione e Brenta. Il piano campagna non presenta ravvisabili indizi di fenomeni erosivi o di instabilità, in atto o potenziali. Dal punto di vista idrogeologico, alla varietà spaziale dei depositi nei megafan corrisponde una profondità di falda sempre minore, man mano che ci si avvicina alla fascia delle risorgive e alla linea di costa, caratterizzata da sedimenti poco permeabili rispetto ai sedimenti ghiaiosi dell'alta pianura. Nella zona di indagine il livello statico della falda è posto ad una profondità di circa 80 m s.l.m., variabile in funzione delle piogge e dei corsi d'acqua limitrofi.

Le fragilità individuate lungo il tracciato d'intervento sono l'area esondabile o a ristagno idrico presente in prossimità del collegamento con la SP 111 “Nuova Gasparona” a est dell'intervento, mentre a ovest il terreno è contraddistinto dalla presenza di un acquifero inquinato.

Il sistema idrografico nel quale è inserita l'area di intervento del presente progetto definitivo ha come principale corpo idrico la linea Roggia di Thiene – Ramo Lampertico. La Roggia di Thiene è un'opera che deriva l'acqua dal torrente Timonchio presso Santorso. Il suo deflusso è perenne e la sua portata oscilla normalmente tra un massimo di 0.5 mc/s e un minimo di poche decine di l/s. Confluisce nella Roggia Verleta,



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

poco a monte di Villaverla. Nell'attraversamento di Thiene presenta numerosi tratti coperti, lunghi ciascuno 200- 300 m. Nella parte centro-nord della città, la Roggia di Thiene ed il Torrente Rozzola viaggiano parallelamente da nord verso sud, la prima tombinata nel tratto del centro storico, fino ad unirsi poco dopo il distacco dalla roggia del Ramo Lampertico che più a sud, nella zona del depuratore comunale, diviene il Ramo del Santo che si va ad immettere nella Roggia Verlatà. La gestione è affidata al Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta. Lungo il suo alveo la roggia disperde nel sottosuolo circa il 30-35 % della sua portata.

Come si osserva, il Ramo Lampertico affianca per un lungo tratto via Gombe in forma di condotta interrata, andando a costituire una potenziale interferenza con il nuovo tracciato. Si prevede pertanto la locale deviazione planimetrica del ramo, che sovrappasserà l'asse principale di progetto in corrispondenza di un ponte canale per poi raccordarsi nuovamente a sud dell'intersezione al tracciato originario.

Il sistema di raccolta delle acque di piattaforma è costituito da ampie cunette laterali in trincea e caditoie/tubazioni per i tratti in rilevato, che recapitano a 3 impianti di trattamento che operano in continuo, e a gravità. A valle del trattamento una rete di tubazioni/possa perdenti conferisce le acque depurate nel sottosuolo.

Il modello idraulico utilizzato per la progettazione della rete di smaltimento delle acque meteoriche, ha permesso il corretto dimensionamento di ogni ramo della rete di collettamento, scarico e infiltrazione descritta in precedenza. Di seguito si elencano per punti le principali conclusioni a coronamento dei dimensionamenti e delle verifiche idrauliche condotte:

1- La rete di raccolta e di scarico acque delle acque meteoriche è in grado di smaltire portate caratterizzate da un tempo di ritorno dell'ordine di 200 anni senza dare luogo a significativi fenomeni di allagamento localizzato, nemmeno nelle aree altimetricamente più depresse. In particolare, l'effetto di abbattimento delle portate ad opera dei pozzi in linea, sia di quelli in ambito delle piazzole di sosta si rivelerà di primaria importanza.

2- La rete progettata, oltre a garantire lo scarico delle portate di progetto, è in grado di fornire un volume di invaso complessivo comunque superiore al valore minimo richiesto. Nel complesso, il sistema consente, infatti, l'invaso di circa 2318 mc >> 945 e pari al 60% del volume definito per l'area per un evento con tempo di ritorno di 200 anni e coefficiente idrometrico imposto allo scarico di 5 l/s,ha.

3- La distribuzione nella rete degli impianti di trattamento in continuo è stata progettata con lo scopo di minimizzare per quanto possibile il percorso degli afflussi meteorici in condotta. In questo modo è previsto il regolare trattamento delle acque di prima pioggia per un range molto ampio di eventi meteorici.

4- La scelta di sistemi di trattamento in continuo è stata preferita in quanto, esaminando l'ammontare degli afflussi meteorici ricadenti in un ampio orizzonte temporale, è molto maggiore la percentuale trattata rispetto a sistemi di trattamento dei soli afflussi di prima pioggia.

5- Nei dimensionamenti della rete è stata considerata una permeabilità del terreno in situ pari a circa 3×10^{-4} m/s, caratteristica propria dei terreni a buona permeabilità. Tale valore è molto più cautelativo rispetto a quello misurato in sito da specifiche prove di misura quali le prove Lefranc a carico costante, che valutano una permeabilità dell'ordine dei 3×10^{-3} m/s. Nel caso in esame, tuttavia è stato utilizzato un coefficiente particolarmente cautelativo che tenga conto di due fattori: l'abbattimento della permeabilità del terreno in condizioni di persistente saturazione, tipica di eventi meteorici di lunga durata; la graduale leggera diminuzione nel lungo termine delle capacità di infiltrazione del sistema condotte drenanti-pozzi, per effetto di sedimentazioni e ostruzioni, anche accidentali, oggi non prevedibili. Il progetto da questo punto di vista si caratterizza pertanto per un elevato grado di sicurezza.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti aggiuntivi e significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

CARATTERIZZAZIONE DEL SUOLO E DEL SOTTOSUOLO

In relazione alla gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi del DPR 120/2017 dell'opera oggetto di studio, le indagini e le determinazioni sperimentali effettuate consentono di esprimere delle valutazioni finalizzate alle modalità di gestione delle stesse sulla base della normativa vigente.

In particolare, lo studio alla base del Piano di Utilizzo è stato condotto con la finalità di verificare che i materiali di scavo non risultino contaminati in riferimento alla destinazione d'uso del medesimo, nonché la compatibilità di detto materiale con i siti di utilizzo individuati

In termini generali:

- ❖ Il sito in esame è stato oggetto di un'indagine inerente la caratterizzazione chimica del terreno oggetto dello scavo interessati dalla realizzazione dell'opera di collegamento tra il casello dell'autostrada A31 di Thiene e la S.P. Nuova Gasparona;
- ❖ Trattandosi di opera infrastrutturale di tipo lineare, il campionamento è stato effettuato ad un intervallo di circa 500 metri lineari di tracciato, mediante determinazione dei parametri individuati dalla Tabella 4.1 all'allegato 4 del DPR 120/17, evidenziando la necessità di eseguire in corso d'opera;
- ❖ I test effettuati sui materiali prelevati sono stati confrontati con i valori previsti dalla tabella n° 1 dell'Allegato 5 alla parte IV – Titolo V del D. Lgs 152/2006: le analisi chimiche non hanno evidenziato sforamenti rispetto ai limiti fissati della colonna A della succitata tabella, permettendo l'impiego dei materiali nei siti di deposito definitivo individuati;
- ❖ Parte dei materiali scavati appartenenti all'orizzonte A, pari a 37.098,47 mc, saranno reimpiegati internamente al cantiere per la realizzazione delle opere a verde; i restanti materiali appartenenti all'orizzonte A, pari a 23.653,33 mc, saranno conferiti ai siti di utilizzo individuati;
- ❖ Parte dei materiali scavati appartenenti all'orizzonte B, pari a 97.720,41 mc, saranno reimpiegati internamente al cantiere per la realizzazione delle opere di progetto; i restanti materiali appartenenti all'orizzonte B, pari a 22.368,77 mc, saranno conferiti ai siti di utilizzo individuati;
- ❖ Tutti i materiali scavati appartenenti all'orizzonte C, pari a 160.788,89 mc, saranno conferiti ai siti di utilizzo individuati.

Ai fini del reimpiego delle terre e rocce da scavo provenienti dalla realizzazione dell'opera sono stati individuati i seguenti siti di utilizzo:

- ❖ Cava Vianelle in comune di Marnao Vicentino, con una disponibilità a ricevere terre e rocce che rispettino i limiti di colonna A per circa 395.000 mc, collocata a circa 5 km rispetto ai siti di produzione. All'interno del medesimo sito è possibile inoltre il conferimento di: Terre e rocce che rispettano i limiti di colonna B (idonei per discarica non adeguata alla legge 36), rifiuti inerti provenienti da attività di costruzione e demolizione da sottoporre a recupero, discarica per rifiuti inerti.
- ❖ Cava Bai in comune di Zanè disponibilità a ricevere terre e rocce che rispettino i limiti di colonna A per circa 300.000 mc, collocata a circa 10 km rispetto ai siti di produzione.
- ❖ Impianto lavorazione inerti ditta SIPEG in comune di Zugliano che riceve materiali con matrice ghiaiosa che rispettano i limiti di colonna A, collocato a circa 10 km rispetto ai siti di produzione.

Durante le attività di corso d'opera, dovrà essere eseguita un'idonea campagna di campionamento delle terre e rocce da scavo, allo scopo di garantire l'esecuzione di almeno 1 campione ogni 3.000 mc, come previsto dalle linee guida Arpav "Indirizzi operativi per l'accertamento del superamento dei valori delle concentrazioni soglia di contaminazione di cui alle colonne A e B della tabella 1 dell'allegato 5 alla parte IV del D. Lgs. n. 152/2006, con riferimento alle caratteristiche delle matrici ambientali e alla destinazione d'uso urbanistica DPR 120/2017 artt. 20-22".

In particolare, per quanto riguarda le analisi chimiche di laboratorio da effettuare, si ritiene necessario verificare i parametri relativi a:



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 - 36100 VICENZA

- ❖ Arsenico, Cadmio, Cobalto, Cromo totale, Cromo VI, Mercurio, Nichel, Piombo, Rame, Vanadio e Zinco (in corsivo i metalli e metalloidi che superano i valori CSC per l'area deposizionale Conoidi dell'Astico).
- ❖ Idrocarburi pesanti (C>12)
- ❖ Amianto (solo in caso di presenza di materiali di riporto o per scavi eseguiti in vicinanza a strutture in cui sono presenti materiali contenenti amianto, art. 4 commi 3-4 DPR 120/2017).

Per quanto riguarda la Relazione Geologica, si osserva che i contenuti di quanto riportato al Cap. 6 - Risposta Sismica Locale non corrispondono ai dettami di normativa (NTC 2018), in quanto l'analisi della risposta sismica locale, eseguita alla scala delle opere di ingegneria, mediante metodi sperimentali e, più frequentemente, con metodi numerici consiste nella quantificazione delle modifiche esercitate sul moto sismico dalle condizioni locali permettendo una stima più accurata delle sollecitazioni sismiche sulle strutture e quindi una più accurata progettazione antisismica, basandosi su indagini geofisiche sperimentali in sito (Downhole, MASW, Re.Mi., HVSR, etc.). Allo stesso modo, la Relazione Geotecnica e Sismica, riporta un capitolo relativo alla Risposta Sismica Locale nel quale al contrario viene utilizzato il metodo semplificato delle NTC 2018, dichiarando che *"In mancanza di studi specifici della risposta sismica locale, la normativa vigente definisce cinque categorie di suolo di fondazione (A,B,C,D,E) a diversa rigidità sismica, caratterizzate da velocità delle onde di taglio decrescenti e quindi ad effetti amplificativi crescenti."*

Si ritiene opportuno e necessario che gli elaborati vengano resi congruenti ai dettami delle NTC 2018, effettuando realmente uno Studio di Risposta Sismica Locale basato su indagini sperimentali, anche in relazione alla complessità delle opere di sostegno e di fondazione in progetto.

Le integrazioni fornite hanno soddisfatto quanto richiesto.

Si ritiene, tuttavia, di prescrivere la presentazione dello "Studio di Risposta Sismica Locale" (RSL), allo stato attuale risulta presente l'indagine geologica e sismica per la determinazione sperimentali dei parametri della categoria di sottosuolo secondo l'approccio semplificato di cui alle NTC 2018, nell'ambito del progetto esecutivo, ove si affronta il dimensionamento delle opere geotecniche (sostegno e fondazione).

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

CARATTERIZZAZIONE DELL'IMPATTO ACUSTICO

Il Comune di Thiene si è dotato di Piano di Classificazione acustica del territorio, stabilendo i valori massimi dei livelli sonori tollerabili nelle diverse zone secondo i dettami del DPCM 1/3/1991, L.26/10/1995 n.447, DPCM 14/11/1997 e quindi:

Classe di destinazione d'uso del territorio	Valori limite di immissione dB(A)	
	Diurno (06.00-22.00)	Notturno (22.00-06.00)
I - Aree particolarmente protette	50	40
II - Aree prevalentemente residenziali	55	45
III - Aree di tipo misto	60	50
IV - Aree di intensa attività umana	65	55
V - Aree prevalentemente industriali	70	60
VI - Aree esclusivamente industriali	70	70

L'infrastruttura oggetto di intervento risulta inserita a margine di un ambito produttivo di classe VI che confina con un'area periferica prevalentemente agricola posta in classe III secondo il Piano di Classificazione Acustica Comunale. Marginalmente sono interessate porzioni di territorio poste in classe IV. L'infrastruttura viaria inoltre, rientra in un ambito normativo specifico che identifica limiti propri, per il periodo diurno e notturno, relativi alle sole infrastrutture stradali DPR n. 142/2204.

L'intervento consiste nella realizzazione di una nuova infrastruttura di collegamento tra il casello A31 di Thiene e la SP 111 Gasparona, in comune di Thiene. La nuova infrastruttura verrà realizzata



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

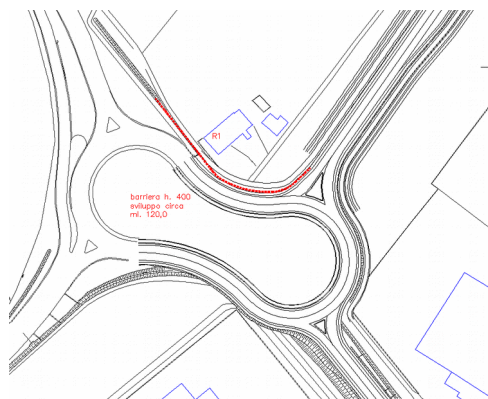
prevalentemente in trincea e verranno ridefiniti gli innesti su Via dell'Autostrada e i raccordi con Via Gombe e con l'area commerciale. Durante i sopralluoghi effettuati sono stati i recettori soggetti a possibile disturbo. La maggior parte dei recettori individuati sono edifici a carattere produttivo o commerciale. Risultano alcuni edifici a carattere residenziale di tipo isolato o funzionali ad edifici di tipo produttivo. Non risultano in prossimità dell'area di intervento recettori di tipo sensibile quali scuole, o edifici di tipo ospedaliero. Come recettore viene considerata anche un'area di futura urbanizzazione a carattere commerciale.

La relazione previsionale contiene i risultati dello studio relativo al clima acustico e delle eventuali variazioni di questo (impatto acustico) prodotto da un intervento di realizzazione di una nuova infrastruttura stradale di collegamento tra il casello A31 di Thiene e la SP 111 "Nuova Gasparona".

Tale nuova infrastruttura da realizzarsi prevalentemente in trincea, risulta classificata come strada di tipo C1 (extraurbana secondaria). Tramite rilievi strumentali e simulazioni è stata valutata la situazione acustica del sito interessato dall'intervento progettato. Contestualmente ai rilievi fonometrici sono stati anche annotati i flussi veicolari sulle strade di contorno. Tali dati sono stati poi utilizzati ai fini della taratura del modello di calcolo. Ai fini delle simulazioni relative allo stato di progetto sono invece stati utilizzati i dati desunti dal documento STUDIO DEL TRAFFICO che ha considerato le indagini effettuate durante la redazione del Piano Urbano del Traffico di Thiene redatto dalla società ATA Engineering di Arco nel 1997 e del suo successivo aggiornamento PUT 2008, sulla scorta delle indagini integrative effettuate nel 2007.

La stima dei flussi veicolari nello scenario di progetto è stata effettuata sulla base dei dati reperiti dal P.U.T. di Thiene del 1997, proiettati al 2020 secondo i tassi di crescita annua dell'1,5% sino al 2010 e dell'1,0% per i successivi dieci anni. Il D.P.R. n.142 del 30.03.2004 "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447" indica per le strade extraurbane secondarie tipo C1 a cui appartiene l'infrastruttura di nuova realizzazione, una fascia di pertinenza acustica di 250 m con limiti nel periodo di riferimento diurno e notturno rispettivamente di 65 e 55 dB(A), in corrispondenza di tutti i recettori ad esclusione di scuole, ospedali, case di cura e di riposo per cui sono stabiliti limiti rispettivamente pari a 50 dB(A) in periodo di riferimento diurno e 40 dB(A) in periodo di riferimento notturno.

La nuova infrastruttura e la modifica alla rotatoria di Via dell'Autostrada determinano in corrispondenza del recettore R1 un aggravio della situazione esistente con superamento dei valori limiti prescritti dal DPR 142/2004 (situazione verificata anche allo stato attuale). E' stato pertanto previsto in corrispondenza di tale recettore un intervento di contenimento e mitigazione della sorgente stradale mediante barriere acustiche fonoassorbenti e parzialmente trasparenti. Per tutti gli altri recettori posti lungo il nuovo tracciato appaiono rispettati i valori previsti entro la fascia di pertinenza acustica, senza necessitare di ulteriori mitigazioni. L'intervento in via previsionale, con le dovute analisi sui sistemi di mitigazione da attuare, risulta pertanto compatibile la normativa vigente in materia.



Planimetria posizionaiento barriere acustiche a protezione del recettore R1.



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

relativamente alle emissioni di rumore che saranno prodotte dalla fase di cantiere si indica l'opportunità di chiedere all'Amministrazione Comunale specifica richiesta di deroga ai limiti relativi al periodo diurno (e notturno se si prevedono attività di cantiere nell'arco temporale dalle 22.00 alle 6.00) specificando come di seguito: il tipo di attività in analisi con gli impianti, le macchine e le attrezzature nonché il numero di mezzi pesanti che serviranno all'attività stessa, gli orari delle lavorazioni e i livelli di emissione acustica calcolati in facciata ai ricettori più coinvolti dalle lavorazioni di progetto.

Nel caso di eventuali riscontri di potenziali o manifeste criticità acustiche si predisponga dei sistemi di contenimento e di mitigazione delle emissioni di rumore impattanti, nei confronti dei ricettori più prossimi alle attività, mezzi e impianti di progetto, così come indicato nel PMA .

Si indica fin d'ora un monitoraggio di rumore atto alla valutazione delle effettive future emissioni prodotte dall'infrastruttura dei trasporti in questione sia in fase di Post Operam che di massimo esercizio a regime.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

CARATTERIZZAZIONE DELL'IMPATTO DA AGENTI FISICI

Le linee guida adottate nella progettazione degli impianti, ed in particolare per quanto concerne il progetto illuminotecnico, hanno avuto quindi come finalità ultima il perseguimento dei seguenti obiettivi principali: elevati livelli di affidabilità e manutenibilità, minimizzazione dei costi di gestione ed elevato confort visivo per gli utenti. La classificazione illuminotecnica, condotta secondo la normativa di riferimento (in particolare per quanto riguarda l'analisi dei rischi), ha individuato, per ciascuna area di interesse, i relativi requisiti illuminotecnici idonei allo specifico compito visivo (luminanza / illuminamento).

I corpi illuminanti saranno equipaggiati di un reattore dotato di protezione al corto circuito, circuito aperto, sovratemperatura, sovraccarico e ove richiesto da sovratensioni. Il sistema sarà inoltre configurato con alimentatori provvisti di:

- regolazione del flusso mediante profilo di dimmerazione automatica che permette di sfruttare la massima intensità luminosa nelle prime e nelle ultime ore di accensione dell'impianto, riducendo i consumi energetici nelle ore centrali della notte;
- funzionamento di tipo FLC (a flusso luminoso costante) ovvero è prevista la compensazione del decadimento naturale del flusso luminoso dei LED mediante regolazione della corrente di alimentazione degli stessi. In tal modo si garantisce un livello praticamente costante del flusso luminoso di uscita nell'arco di vita dell'impianto permettendo, in fase di progettazione, di considerare un fattore di manutenzione superiore a quanto normalmente utilizzato.

Si prevede sostanzialmente l'installazione di due distinte tipologie di apparecchi illuminati in funzione degli enti che gestiscono le varie tratte di viabilità. Gli interventi previsti infatti si sviluppano su impianti gestiti da un lato dal comune di Thiene e dall'altro dalla società Autostrada BS-PD. Per garantire adeguati livelli di gestione, manutenzione, uniformità "visiva" e soprattutto per assicurare l'assoluta rispondenza con quanto già installato e/o previsto in altri ambiti progettuali, le tipologie di armature stradali sono state individuate in accordo con i gestori del servizio. Il progetto prevede poi sostanzialmente l'installazione di due distinte tipologie di pali ciascuna caratterizzata da una diversa altezza. Infatti, per quanto concerne la viabilità a servizio del casello autostradale si sono previsti pali aventi altezza f.t. di 11m dotati di sbraccio del tutto simili agli attuali. Mentre, per la viabilità gestita dal comune di Thiene si sono previsti pali aventi altezza f.t. di 8m dotati, ove, necessario di sbraccio.

La distribuzione dei punti luce adottata e le tipologie di apparecchi illuminanti scelte garantiscono il rispetto, oltre che della normativa nazionale, della legge regionale sull'inquinamento luminoso.



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

Si ritiene di prescrivere, in previsione della presentazione del progetto esecutivo, un monitoraggio sull'eventuale presenza di radon, considerando che il territorio del Comune di Thiene è individuato tra quelli oggetto di "Mappatura delle aree ad elevato potenziale di Radon".

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

CARATTERIZZAZIONE DELL'IMPATTO PAESAGGISTICO

L'intervento è inserito in un ambito di alta pianura che interessa il sistema insediativo di Schio e Thiene. È delimitato a nord-ovest dalla linea dei massicci e rilievi prealpini uniformemente inclinati, a nord-est dalla linea di demarcazione geomorfologica tra i rilievi prealpini dei costi e l'alta pianura recente, ad est dal corso del fiume Astico, a sud dall'hinterland vicentino e ad ovest dal confine tra i rilievi collinari vicentini e la pianura. L'intervento non interferisce con elementi del paesaggio. Si segnala solo la presenza di due piccoli corsi d'acqua e di due assi ciclabili relazionali che verranno potenziati nel progetto.



Figura 5 -Inquadramento dell'area di studio da Google Earth.

Il nuovo asse misura 1.35 km, di cui 1.1 in trincea e 0.25 a raso su piano campagna. L'intervento inizia in trincea, ad Est lungo la strada Provinciale 111 "Gasparona" dall'esistente sottopasso della linea ferroviaria Vicenza-Schio, dove due nuove rampe monodirezionali confermano il collegamento con la viabilità urbana. Il tracciato principale rimane, invece, in trincea profonda, insinuandosi in un varco esistente tra la zona Industriale e la zona commerciale di Thiene. In questo frangente la trincea è profonda circa 8 m dal piano campagna ed è scavalcata dal sovrappasso di via Gombe e via del Terziario, che mantengono l'attuale andamento altimetrico, e dal viadotto di collegamento tra la rotonda nord (esistente di accesso al centro commerciale "Carrefour") e sud. La trincea diviene poi meno profonda, dell'ordine di 5-6m e si allinea con la perimetrazione nord dei capannoni, limitando la creazione di relitti. Il tracciato, prima di terminare la trincea, viene scavalcato anche da una strada comunale (Via Campazzi) e risale quindi in superficie, attestandosi sulla rotonda di via dell'Autostrada, davanti al casello autostradale.

L'intervento di progetto è completato da uno sviluppo importante di muri di sostegno rivestiti con pietra locale per favorirne l'inserimento, in corrispondenza dei tratti in trincea, necessari per limitare l'occupazione di territorio; un sistema di raccolta e trattamento in continuo delle acque meteoriche di piattaforma dell'asse



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

principale; un sistema di reti di tubazioni/fossati per invasare le maggiori portate generate dall'incremento delle superfici impermeabili e con successiva consegna finale al sottosuolo, attraverso idonei pozzi perdenti ed in virtù delle caratteristiche permeabili di quest'ultimo e dell'elevata profondità dell'orizzonte acquifero; installazione di barriere fonoassorbenti e opere a verde che favoriscono l'inserimento ambientale dell'opera nel suo complesso; la realizzazione, in sommità ad entrambe le scarpate delle trincee, di una strada bianca in continuità con l'andamento di quest'ultima al fine di ripristinare l'accessibilità ai fondi agricoli interrotta dalla nuova viabilità e contestualmente consentire un'agevole accessibilità ai mezzi per le attività di manutenzione e sfalcio; la risoluzione delle interferenze con linee di servizio esistenti, particolarmente significative in corrispondenza dei manufatti sulle viabilità esistenti e tali da richiedere (Via Gombe) anche la costruzione di un manufatto di scavalco dedicato (ponte canale) che ospita fognatura, condotta consortile, cavi e linea Enel MT.

Rispettando le geometrie dettate dal DM 05/11/2001 in relazione alla categoria C1 di strada extraurbana secondaria, il tracciato si insinua dapprima in un varco esistente tra un'attività commerciale a Nord e la zona Industriale a Sud e poi devia verso Ovest allineandosi alla perimetrazione della Zona industriale. Rimangono delle aree agricole comprese tra quest'ultimo limite e l'ingombro delle opere di progetto. Fatta eccezione di alcune particelle marginali che verranno probabilmente acquisite in qualità di relitti, le altre sono di dimensioni tali da consentirne, comunque, il proseguo della coltivazione, tanto che il progetto prevede la costruzione di una strada podereale per ripristinarne l'accessibilità.

La sequenza operativa di costruzione dell'intervento è stata sviluppata con l'obiettivo di minimizzare, per quanto possibile, le deviazioni stradali su percorsi alternativi, evitando di interessare il centro cittadino di Thiene. In funzione dello sviluppo sostanzialmente lineare dell'opera, sono state individuate 6 macrofasi, corrispondenti, in linea di massima a 6 cantieri operativi, tra di loro geograficamente distinti.

Per la realizzazione dell'infrastruttura stradale di progetto, in considerazione dell'estensione dell'intervento, dell'ubicazione delle opere di progetto e del sistema di accessibilità e di mobilità interno al cantiere si prevede di realizzare un cantiere fisso posto nei pressi della rotatoria su via dell'Autostrada a ridosso dell'area industriale del comune di Thiene. Il cantiere costituisce l'area di riferimento per l'organizzazione di tutte le lavorazioni previste dal progetto. Al fine di garantire l'adeguato accesso al cantiere, si prevede la realizzazione di una viabilità provvisoria di collegamento dalle esistenti vie dell'Autostrada e Campazzi, rispettivamente la prima a sud-ovest, la seconda a nord-est rispetto dell'area individuata. Si prevedono inoltre alcune aree da adibire a deposito temporaneo lungo i lati a nord e a sud del tracciato infrastrutturale di progetto. Le scelte localizzative e logistiche adottate per la progettazione del cantiere sono state operate al fine di limitare al minimo gli impatti sui recettori sensibili, costituiti sostanzialmente dagli insediamenti di tipo residenziale posti a nord del cantiere medesimo.

L'operatività di cantiere vera e propria ha inizio con l'**allestimento del cantiere**, ovvero con la predisposizione delle piste di cantiere, adeguamento della viabilità di accesso ai fondi, costruzione dei fossati a margine dell'ingombro dell'opera, recinzioni e installazione del cantiere direzionale. La **Macrofase 1** riguarda il cantiere operativo riguarda l'adeguamento dello svincolo con la strada Provinciale 111 Gasparona.

La **Macrofase 2** riguarda la costruzione di una serie di opere definitive che consentiranno poi di deviare localmente il traffico che oggi impegna il nodo viario Via Gombe – Via del Terziario, con lo scopo di liberare l'area interna a questi due rami della viabilità ordinaria per realizzare la parte di trincea più profonda dell'asse principale e i relativi manufatti di sovrappasso compresi. La **Macrofase 3**, più impegnativa e di maggiore durata prevede, come detto, la costruzione del tratto più profondo della trincea dell'asse principale e i relativi manufatti di sovrappasso compresi in questo tratto. La successiva **Macrofase 4** riguarda la costruzione del manufatto di sovrappasso di Via Campazzi, la **Macrofase 5** riguarda la costruzione dell'adeguamento della rotatoria su via dell'Autostrada. E l'ultima **Macrofase 6** riguarda il completamento dei rilevati e trincee dei tratti di asse principale non ancora realizzati nelle fasi precedenti. Infine, le



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

lavorazioni vengono completate con le rimozioni delle installazioni di cantiere ed il ripristino allo stato originale delle relative aree.

Non si riscontrano interferenze con elementi naturali di rilevante importanza.

Le valutazioni integrative vengono trattate nell'ambito della sezione sulla caratterizzazione dell'impatto sulle risorse naturali, agronomiche, flora e fauna.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

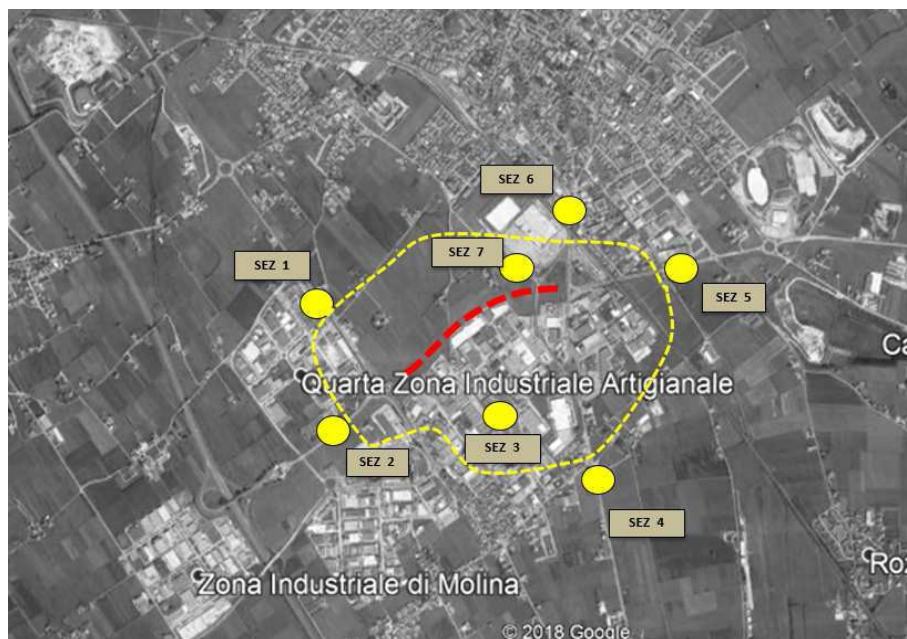
CARATTERIZZAZIONE DELL'IMPATTO VIABILISTICO

Lo studio del traffico ha valutato gli effetti trasportistici indotti dall'opera viaria denominata "RIQUALIFICAZIONE DEI COLLEGAMENTI VIARI TRA IL CASELLO DELL' AUTOSTRADA A31 DI THIENE E LA S.P. NUOVA GASPARONA" localizzato a sud dell'abitato di Thiene in provincia di Vicenza.

La nuova viabilità di progetto, di categoria C1 extraurbana secondaria (una corsia per senso di marcia), collega direttamente la SP 111 "Nuova Gasparona" ad est e l'ingresso al casello autostradale di Thiene sull'A31, nel territorio dell'omonimo comune.

Il nuovo asse misura 1,35 km, di cui 1,1 in trincea e 0,25 a raso su piano campagna. L'ambito territoriale in esame è idealmente compreso tra il casello di Thiene, ad ovest, e l'asse della SP 111 "Nuova Gasparona" ad est, racchiuso nella fascia territoriale compresa tra il centro urbano di Thiene a nord, e l'asse della SP 48 "Molina" che collega Malo con Thiene e la SP 349 "Costo", a sud.

Il riferimento analitico alla base delle valutazioni trasportistiche è costituito da rilievi del traffico veicolare automatici (in continuo 24h su 24h) e semi-automatici (ore di punta) svolti per 7 giorni consecutivi su 7 sezioni stradali bidirezionali svolte nel periodo di novembre 2018, attraverso i quali si è definito il quadro completo della mobilità che interessa l'area di studio.



Sulla base dei dati raccolti è stato determinato l'attuale assetto viabilistico e caratterizzati in termini di qualità e sicurezza del deflusso veicolare gli archi e i nodi viari dell'area. L'ampio database informativo raccolto ha permesso di disporre di un quadro aggiornato della mobilità persone/merci che interessa l'intero ambito



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

territoriale in esame. In particolare sono emersi i seguenti elementi che caratterizzano la rete viaria in esame, nell'ora di punta del venerdì sera:

1- In relazione ai valori di punta della sera (ora di punta della rete registrata) le tratte viarie con un carico veicolare più rilevante sono la sezione di via dell'Autostrada e la SP 349 a sud del centro urbano di Thiene, con oltre 2.000 e 1.900 veic/h rispettivamente. Queste aste sono caratterizzate da un flusso veicolare in parte diretto a Thiene, ed in parte da un flusso di attraversamento nord-sud e/o diretto al casello autostradale dell'A31 o ancorché verso l'area di Marostica e Bassano del Grappa, ad est.

2- Da un esame generale si osserva che nelle ore di massimo afflusso tendono a generarsi importanti accodamenti nel nodo tra la SP 349 e la SP 111 in ingresso a Thiene da Sud, lungo via dell'Autostrada in particolare tra via dei Cappuccini e il Casello dell'A31.

Sulla base della ricostruzione dello stato di fatto, e delle criticità osservate, è stato implementato un modello di assegnazione del traffico implementato ad hoc (marco e micro), che ha permesso di valutare l'impatto delle opere viarie in progetto.

1. **Scenario 1 - Stato di fatto** (rete attuale anno 2019);

2. **Scenario 2** – Realizzazione collegamento SP 111 via dell'Autostrada/casello di Thiene – orizzonte temporale Anno 2019;

3. **Scenario 3** – Rete Stato di fatto con SPV completa – orizzonte temporale anno 2021;

4. **Scenario 4** – Opere in progetto con scenario 3 (con rete attuale e SPV completa) – orizzonte temporale anno 2023;

5. **Scenario 5** – Opere in progetto con scenario 3 (con rete attuale e SPV completa) – orizzonte temporale anno 2028;

6. **Scenario 6** – Opere in progetto con scenario 3 (con rete attuale e SPV completa) – orizzonte temporale anno 2033.

L'asse viario in progetto, nei diversi scenari di studio valutati, presenta le seguenti portate veicolari:

Asse viario in progetto	Punta SERALE (veic/h)	Punta MATTINALE (veic/h)
Scenario 2 – anno 2019	1.600	1.350
Scenario 4 – anno 2023	1.630	1.380
Scenario 5 – anno 2028	1.660	1.450
Scenario 6 – anno 2033	1.740	1.510

In termini di traffico "trasferito", cioè di flussi che si istradano sulla nuova viabilità "alleggerendo" o "incrementando" le aste viarie esistenti, si osserva che gli assi viari che vengono messi in comunicazione diretta dall'arteria in progetto, cioè la SP 111 e via dell'Autostrada, presentano un incremento di traffico di circa +23% e +15 rispettivamente, mentre via dei Cappuccini e via Vittorio Veneto verso il centro di Thiene hanno una diminuzione di -10% e -45%.

Altra viabilità che trae beneficio in termini di traffico trasferito è l'asse di via del Lavoro che vede una diminuzione di circa il -20%, e tra gli assi locali si segnala il parziale alleggerimento di via Campazzi.

Strada	SC 1 -SdF (veic/h)	SC2 con intervento (veic/h)	Diff. % SC1 – Sc0
Via dell'autostrada	1.972	2.265	+15%
Via del Lavoro	1.736	1.254	-28%
Via del Casello	1.427	1.619	+13%
Sp 111	1.839	2.267	+23%
Via dei Capuccini	1.419	1.295	-10%
Viale Vittorio Veneto	1.280	690	-45%

Confronto flussi veicolari ora di punta serale principale aste viarie dell'area



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

valori scenario 1 stato di fatto – scenario 2 con intervento (anno 2019)

Si nota che il nuovo itinerario comporta un trasferimento di flussi altrimenti diretti al centro urbano di Thiene, nonché un incremento dei flussi diretti al casello di Thiene (+13%).

Altro effetto importante è che il nodo tra la SP 111, la SP 349 e via del Lavoro ha un alleggerimento di circa il 35% del flusso attuale.

Lo studio ha inoltre valutato, in termini puntuali, le dinamiche e i livelli di servizio dei due nodi ove si attesta l'infrastruttura in progetto, nei diversi scenari di studio implementati.

In relazione al nodo tra via dell'Autostrada e la nuova arteria si è osservato che rispetto allo stato attuale, i livelli di servizio rimangono buoni con un lieve peggioramento nel 2028 in corrispondenza del ramo sud di via dell'Autostrada ovvero verso la Zona industriale. Potrà essere considerata in futuro la possibilità di svincolare la manovra tra questo tratto e la viabilità di progetto così da ridurre gli accodamenti.

Per lo svincolo tra la SP 111 e la SP 349 ad est, si evince che dal raffronto del nodo attuale con quello di progetto nei diversi scenari, c'è un miglioramento generale del livello di servizio dei rami d'ingresso all'anello e in corrispondenza dei diversi nodi dei quali è stato fatto l'approfondimento. I singoli livelli di servizio migliorano in quanto la nuova opera elimina un importante flusso trasversale al nodo che, oltre a rappresentare una componente dei flussi ai rami, genera disturbo alle altre manovre in anello.

Dall'analisi generale del nodo si è osservato che nella bretella di collegamento tra l'anello e la nuova viabilità in trincea in direzione casello A31 si vengono a formare degli accodamenti dovuti prevalentemente alla geometria dell'immissione. La strada che si immette si attesta alla strada principale con un'inclinazione che impone al veicolo di rallentare se non bloccarsi in attesa di immettersi. A fronte del numero di veicoli che utilizzano questo collegamento e di quelli che transitano nella SP 111, si prevede che il livello di servizio sia di tipo D. Tale accodamento non condiziona le altre manovre in quanto si mantiene all'interno del ramo di svincolo.

Considerando l'assetto dei flussi nel 2028, a seguito del completamento delle opere infrastrutturali e di quelle programmate, la redistribuzione dei flussi non varia in modo considerevole e di conseguenza il livello di servizio dei rami rimane pressoché allineato ai livelli stimati per lo scenario 2023.

RIEPILOGO RISULTATI SIMULAZIONI	2019		2023		2028	
	Mattina	Sera	Mattina	Sera	Mattina	Sera
Via del Lavoro - dir. Thiene	B	E	A	A	A	A
SR 349 Vicenza	C	C	A	A	A	A
ZI	B	C	A	A	A	A
SP 111 - dir. Thiene	C	F	A	B	B	B
Via Valsugana - dir. Vicenza	D	B	A	A	B	A
CC	D	B	A	A	A	A
Via Valsugana dir. Thiene	A	E	A	D	A	D
Tratto tra SP 349 - SP 111	A	D	A	A	A	A
SP 111 - dir. Thiene	C	F	A	B	B	B
Via del Lavoro dir. A31	E	B	A	A	A	A
Svincolo su SP 111 dir casello	-	-	A	D	A	D

Si ritiene che lo scenario infrastrutturale di medio termine vada necessariamente valutato in relazione alle modificazioni derivanti dalla previsione di ampliamento del centro commerciale (tuttora in fase di studio). E' necessario pertanto prevedere:

- l'implementazione degli scenari progettuali di breve e medio termini considerando tutte le modificazioni viarie previste nell'ambito (anche quelle legate alle proposte infrastrutturali del Centro Commerciale);
- predisporre gli elaborati raffiguranti le reti di differenza tra i vari scenari analizzati;



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

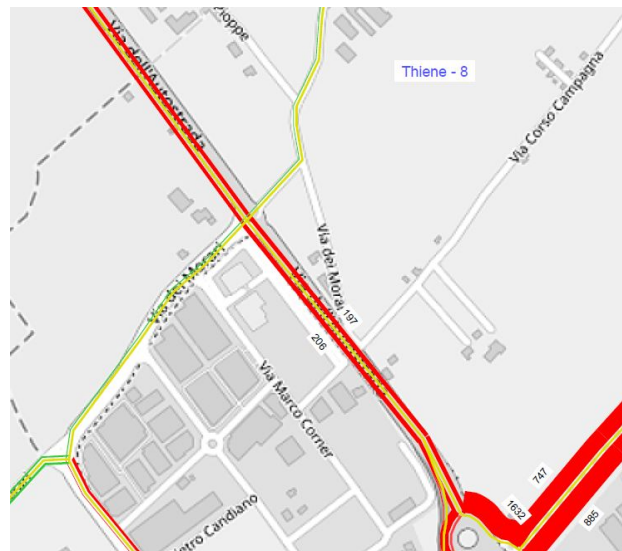
Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

- considerare la possibile variazione della matrice origine/destinazione complessiva incrementata degli indotti al centro commerciale oltre che dalla realizzazione del collegamento tra la SP 111 e il casello di Thiene (e la viabilità circostante).

Con particolare riferimento al nodo esteso di interconnessione tra Via del Terziario, Via Gombe, la SP 111 (sia allo stato attuale che nello scenario di progetto di ampliamento del C.C., sia nella configurazione contenente il prolungamento dell'asse della Gasparona fino al casello di Thiene) prevedere opportune microsimulazioni del nodo (e dei nodi contermini) al fine di verificare la piena compatibilità dell'intervento di ampliamento del C.C. Carrefour con l'intervento di Autostrada, sia in termini geometrici, che di capacità del nodo. Le risultanze delle simulazioni andranno riepilogate con opportune valutazioni di rete e di nodo. L'indotto proposto per il C.C. dovrà collimare con quanto definito dai proponenti dell'iniziativa.

Infine si rileva dalla macro-modellazione che lo scenario dei flussi futuri presenta in generale uno scarico dei flussi in attraversamento al centro abitato di Thiene, con carico della nuova infrastruttura, ma conseguente "carico" della viabilità esterna preesistente. In particolare il ramo ovest di via dell'Autostrada che confluisce nella rotatoria di Via dei Morari, risulta subire un incremento di flusso che potrebbe generare criticità ulteriori sulla rotatoria che allo stato attuale presenta una conformazione non favorevole allo smaltimento dei flussi di traffico provenienti da est.



Estratto rete di differenza

Lo studio di traffico non presenta analisi di flusso per tale rotatoria. Si richiede un approfondimento in termini di analisi dei flussi complessivi del nodo, delle manovre e della capacità del nodo, sia nello stato attuale sia nello scenario progettuale, valutando i possibili interventi di "mitigazione" e/o modifica del nodo al fine di non creare ulteriori condizioni di criticità, sia per la corrente di flusso principale, sia per le immissioni laterali.

Le integrazioni fornite hanno soddisfatto quanto richiesto, anche in relazione alle potenziali criticità determinate dal cumulo con il progetto denominato "AMPLIAMENTO DEL CENTRO COMMERCIALE "CARREFOUR" di un edificio commerciale da parte del proponente Carmila Thiene srl.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

CARATTERIZZAZIONE DELLE RISORSE NATURALI ED AGRONOMICHE FLORA E FAUNA



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

Il comune di Thiene è caratterizzato da un paesaggio rurale identificato nel complesso come paesaggio ad eterogenea integrità in cui la situazione urbanistica, in relazione alle zone agricole, risulta essere fortemente influenzata dalla densità della rete degli insediamenti antropici presenti.

L'area interessata dagli interventi di progetto, vista la destinazione d'uso quasi esclusivamente commerciale ed industriale, risulta priva di aree verdi e spazi in genere di particolare pregio dal punto di vista ambientale e paesaggistico, ad eccezione della macchia vegetata in prossimità del centro commerciale con il raccordo a "U".

Il paesaggio del seminativo della pianura si presenta come il tipico paesaggio dei seminativi ad alta produttività, non sempre compatibile con un'adeguata presenza di siepi o elementi seminaturali. Nell'area in esame la matrice agricola si alterna con quella urbana densamente cementificata per la presenza di aree commerciali e produttive. Più in particolare, il lato nord del nuovo tracciato infrastrutturale si affaccia su un paesaggio agricolo periurbano, mentre il lato sud su un paesaggio tipicamente antropizzato.

Date le caratteristiche della zona, in relazione allo stato di fatto dell'area di sviluppo del progetto, analizzati inoltre gli elaborati progettuali, sia generali che specifici, preso atto delle previsioni dello stesso, non si riscontrano elementi di particolare interferenza con il sistema ambientale rispetto alle condizioni attuali.

Sotto il profilo florofaunistico, l'area della Val d'Astico – di cui fa parte la zona interessata dalle opere di progetto – appartiene al settore marginale orientale delle Prealpi Vicentine, estesa dal monte Summano, lungo il versante meridionale dell'Altopiano di Asiago, fino al Monte Grappa. Le principali caratteristiche di quest'area, in parte legate al substrato geologico, in parte alla posizione geografica lungo le direttrici della migrazione floristica postglaciale dai rifugi illirico-balcanici, sono:

- ❖ grande diversità floristica, con presenza di numerose specie rare;
- ❖ forte componente orientale (illirica);
- ❖ elevata frequenza di endemismi, soprattutto di origine antica (relitti);
- ❖ marcati fenomeni di dealpinismo (discesa a basse quote di specie normalmente orofile) a causa della compressione delle fasce altitudinali e della vicinanza di rilievi di quota elevata.

Dal punto di vista vegetazionale la presenza dell'uomo ha fortemente condizionato l'uso del suolo: i pascoli naturali e i boschi planiziali sono quasi scomparsi a discapito delle colture agricole e dei sistemi residenziali/ produttivi e infrastrutturali, con la conseguente scomparsa di associazioni fitosociologiche autoctone stabili di un certo rilievo.

I tipi di vegetazione presente a livello superiore sono così riassumibili:

- ❖ Quercocarpineti e carpineti;
- ❖ Robinieti;
- ❖ Saliceti e altre formazioni riparie
- ❖ Comunità dei seminativi e degli incolti adiacenti;
- ❖ Prati stabili;
- ❖ Siepi e macchie mesofile;
- ❖ Terreni sortumosi: sponde e fossi con acqua stagnante.

Date le caratteristiche della zona, in relazione allo stato di fatto dell'area di sviluppo del progetto, analizzati inoltre gli elaborati progettuali, sia generali che specifici, preso atto delle previsioni dello stesso, non si riscontrano elementi di particolare interferenza con il sistema ambientale rispetto alle condizioni attuali.

A fronte di una analisi dettagliata degli elementi infrastrutturali e del loro impatto sull'ambiente, non sono state individuate opere di mitigazione, volte a minimizzare i principali fattori di impatto sulla componente paesaggio e flora-fauna-ecosistema:

- Creazione di diverse tipologie di vegetazione di massa e lineare lungo il tracciato, con l'utilizzo di specie arboree-arbustive autoctone
- Realizzazione di connessioni con la rete ecologica esistente
- Utilizzo degli spazi di svincolo per la creazione di aree boscate e di rinaturalizzazione



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 - 36100 VICENZA

- Passaggi per la fauna selvatica.

Pur in un contesto pedoclimatico ed ambientale piuttosto omogeneo non si è cercato di trovare elementi di diversificazione e di caratterizzazione introducendo nel progetto alcuni componenti appartenenti alle formazioni vegetali dei contesti ambientali limitrofi. In tal potrebbero essere introdotte nel progetto alcune componenti dei paesaggi a seminativo e a prato stabile con alberate.

Questa complessità comporterebbe un miglior rapporto di connessione e di continuità con l'agro-ecosistema esistente, che si rifletterebbe su di un maggior auto-mantenimento del sistema naturale: a maggior complessità deriva - dal punto di vista ecosistemico - una maggior stabilità, ovvero un più elevato grado di auto-mantenimento e di flessibilità evolutiva del sistema.

Appare veramente riduttivo verificare come nel corpus come l'unica voce di "sistemazione a verde" sia relegata all'inerbimento di alcuni tratti di scarpata.

Le integrazioni fornite hanno soddisfatto quanto richiesto, prevedendo ulteriori interventi di mitigazione, che dovranno essere espressamente contenuti nell'ambito del progetto esecutivo, ove si dovrà individuare anche il soggetto responsabile della gestione/manutenzione.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

CARATTERIZZAZIONE PER LA TUTELA DEI SITI S.I.C./Z.P.S PER LA V.INC.A.

L'area di Thiene è fortemente antropizzata, sia dal punto insediativo che produttivo, con sfruttamento di terra per pratiche agricole intensive (diversità dello spazio agrario medio-bassa). Non sono presenti corridoi ecologici di valore né tantomeno aree di pregio naturalistico nella porzione di alta pianura considerata.

Nel territorio comunale di Thiene non sono presenti aree di tutela della Rete Natura 2000.

Date le caratteristiche della zona, in relazione allo stato di fatto dell'area di sviluppo del progetto, analizzati inoltre gli elaborati progettuali, sia generali che specifici, preso atto delle previsioni dello stesso, non si riscontrano elementi di particolare interferenza con il sistema ambientale rispetto alle condizioni attuali.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

CARATTERIZZAZIONE DEGLI IMPATTI SULLA SALUTE DEI LAVORATORI E DELLE PERSONE

Per quanto concerne le misure da adottare al fine di minimizzare gli impatti generati dal cantiere dovranno adottarsi misure ed azioni rivolte alla tutela delle componenti ambientali costituite da suolo, acqua, atmosfera e clima acustico.

Per quanto concerne la salvaguardia delle componenti acqua e suolo si dovrà provvedere a:

- ❖ Raccolta, trattamento, gestione e smaltimento dei materiali e dei fluidi di risulta dalle lavorazioni coerentemente con le normative vigenti. In particolare si prevede il trattamento dei fluidi ricchi di idrocarburi ed olii derivanti dal lavaggio dei mezzi meccanici o dei piazzali delle aree di lavorazione all'interno del cantiere. Il trattamento dovrà contemplare un ciclo di disoleazione preliminare al trasporto in discariche autorizzate per lo smaltimento dei rifiuti speciali.
- ❖ Adottare un corretto sistema di stoccaggio dei rifiuti, prevedendone quindi il deposito per categorie omogenee di rifiuti ed evitando l'allontanamento dall'area di deposito di detriti o macerie variamente assortiti.
- ❖ Utilizzare, nelle aree destinate alla raccolta di rifiuti, sistemi per l'impermeabilizzazione delle superfici, onde impedire ed eventualmente contenere eventuali percolazioni di liquami.

Dal punto di vista della tutela del clima acustico, durante le fasi di realizzazione dell'infrastruttura, si prevede il ricorso alle seguenti misure organizzative e gestionali:



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 - 36100 VICENZA

- ❖ L'area individuata per la collocazione del cantiere fisso è posta ad adeguata distanza dal principale ricettore sensibile costituito dall'abitazione a ridosso della rotatoria su via dell'Autostrada. Le operazioni di movimentazione dei mezzi e lo stoccaggio dei materiali avverranno principalmente in aree poste più ad est, come riscontrabile nel lay-out di cantiere, e quindi a maggior distanza dal ricettore.
- ❖ Nella realizzazione delle opere previste dal progetto, dovranno essere utilizzati mezzi e macchinari omologati in conformità alle direttive comunitarie e nazionali dotati di silenziatori sugli scarichi. Qualora si dovesse ricorrere all'impiego di macchine ad alta emissione di rumore, si potranno impiegare barriere fonoassorbenti a schermatura della macchina stessa, in modo da intercettare l'emissione in prossimità della fonte.
- ❖ Prestare particolare attenzione allo stato di manutenzione dei mezzi e delle attrezzature, onde evitare intensificazioni rumorose derivanti dal loro mal funzionamento (eliminazione attriti attraverso operazioni di lubrificazione, sostituzione pezzi usurati, ecc....).

Al fine di ridurre ulteriormente l'impatto acustico nei confronti del ricettore sensibile sopra indicato, posto nei pressi della rotatoria su via dell'Autostrada, si è previsto di dare priorità all'installazione delle barriere acustiche previste dal progetto. La realizzazione di tale intervento, quale prima fase di realizzazione dell'opera garantisce la protezione del ricettore, non solo dalle emissioni acustiche originate dal cantiere e dalle relative lavorazioni, bensì anche quale provvedimento correttivo d'urgenza per la mitigazione delle emissioni prodotte dal traffico di esercizio già presenti.

Non vi sono segnalazioni o valutazioni specifiche da parte dell'Ulss competente per territorio.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

VALUTAZIONE FINALE D'IMPATTO

CONCLUSIONI

Il progetto in esame non si pone in contrasto ovvero in condizioni di interferenze rispetto ad altri piani, progetti o interventi in zone limitrofe, né questi ultimi possono interagire con l'intervento oggetto del parere. Non si ravvedono condizioni di contrasto ovvero ostative circa i vincoli territoriali vigenti.

Il grado di approfondimento documentale, anche dopo l'invio delle specifiche integrazioni richieste, la tipologia degli elaborati e l'accuratezza degli elementi ivi riportati possono essere considerati adeguati alle finalità che il proponente intende conseguire.

Non si ritiene di richiedere ulteriori integrazioni, approfondimenti o chiarimenti di sorta.

In merito alle osservazioni presentate e considerato che la presente procedura riguarda la verifica di assoggettabilità a V.I.A. si rileva che:

a) osservazioni Scanavin/Azzolin

In merito ai rilievi sull'impatto acustico e viabilistico, si evidenzia come gli stessi siano stati oggetto di specifici integrazioni ed approfondimenti e ne sia previsto il monitoraggio nell'ambito delle prescrizioni sotto riportate, così come per la mappatura del "Radon"

In merito alla necessità di un monitoraggio della qualità dell'aria ante-operam, si rimanda al Comune di Thiene la valutazione sulla necessità dello stesso, considerando le consolidate indicazioni da parte di Arpav sulle fonti di pressione e sulla rappresentatività areale dei dati della rete di rilevamento.

b) osservazioni Gnata Mirko ed altri

In merito ai rilievi sul "verde", si evidenzia come lo stesso sia stato oggetto di specifiche integrazioni ed approfondimenti e ne sia prevista l'attuazione nell'ambito delle prescrizioni sotto riportate, così come per la mappatura del "Radon".



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 - 36100 VICENZA

La considerazione degli impatti, riferibili alle specifiche attività oggetto dell'istanza, porta a ritenere come il progetto non comporti, in sé, pressioni o effetti significativi per l'ambiente, rilevando tuttavia come, nel contesto in cui l'intervento andrà ad inserirsi, l'impatto sulla matrice traffico/viabilità debba essere oggetto di monitoraggio successivo, così come l'impatto sulla componente acustica.

Tutto ciò premesso si esprime

PARERE FAVOREVOLE

all'intervento, subordinandolo alle prescrizioni di seguito citate.

1) L'azienda è impegnata a realizzare le modifiche proposte nel rispetto della documentazione progettuale presentata e delle prescrizioni contenute nel parere del Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta, espresso in data 29/10/2019, con prot.n.11667.

2) Il progetto esecutivo dovrà contenere:

- lo "Studio di Risposta Sismica Locale" (RSL) affrontando il dimensionamento delle opere geotecniche (sostegno e fondazione);
- gli ulteriori interventi di mitigazione delle sistemazioni "a verde", oggetto delle integrazioni fornite, e comprensivo di un puntuale Computo Metrico Estimativo, individuando, altresì, il soggetto responsabile della gestione/manutenzione;
- un monitoraggio sull'eventuale presenza di radon, considerando che il territorio del Comune di Thiene è individuato tra quelli oggetto di "Mappatura delle aree ad elevato potenziale di Radon".

3) A seguito della realizzazione dell'intervento, in tema di impatto acustico, si dovrà:

a) nella fase di cantiere

Applicare le indicazioni presenti nel PMA relative alla gestione delle emissioni rumorose e delle eventuali emissioni vibrazionali, di operare con i monitoraggi del caso secondo le indicazioni normative di settore, più recenti e cautelative e nel caso si riscontrassero potenziali e/o manifeste criticità di operare nell'immediato con le dovute mitigazioni, i sistemi di contenimento le adeguate procedure del caso per riportare a norma di legge i livelli di emissione sonora (e nel caso vibrazionale) sopra-limite riscontrati. Si ricorda di chiedere agli enti preposti le opportune deroghe ai limiti di legge così come precedentemente indicato nelle comunicazioni dell'Ente scrivente.

b) nella fase di post operam:

effettuare una mirata ed accurata indagine acustica di verifica del rispetto del criterio differenziale e del limite di emissione, da ripetersi poi con frequenza triennale, e mirata ai ricettori presenti in prossimità dell'intervento:

- le modalità di effettuazione delle misurazioni, sia con riguardo al campionamento spaziale (scelta dei punti di misura), sia con riguardo al campionamento temporale (scelta dei tempi di misura), saranno comunicate con congruo preavviso ad Arpav;
- nel caso i valori non siano rispettati, dovranno essere messi in opera i correttivi necessari, mediante una specifica progettazione da presentarsi all'Amministrazione comunale ed ARPAV, a cui, nel frattempo, saranno stati comunicati i risultati delle analisi;
- l'indagine dovrà essere condotta da un soggetto qualificato terzo, rispetto all'estensore dello Studio Previsionale di Impatto Acustico.



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

4) A seguito della realizzazione dell'intervento, in tema di impatto viabilistico, dovrà essere effettuata una mirata indagine sui flussi del traffico, al fine di aggiornare/verificare le previsioni contenute nel progetto e valutare l'efficacia e l'incidenza delle misure mitigative adottate.

Vicenza, 03 dicembre 2019

F.to Il Segretario

Dott.ssa Alessandra Di Nardo

F.to Il Presidente

Andrea Baldisseri