

ALLEGATO 1

Valutazione di impatto viabilistico: approfondimento

INDICE

| | |
|---|----|
| 1. PREMESSA | 2 |
| 2. SCENARIO INFRASTRUTTURALE FUTURO – VALIDAZIONE CON MACROMODELLO VISUM | 4 |
| 2.1 MOTIVI DELL'APPROCCIO MACROSIMULATIVO..... | 4 |
| 2.2 MODELLAZIONE VISUM..... | 5 |
| 2.2.1 <i>Rappresentazione della domanda di trasporto</i> | 5 |
| 2.2.2 <i>Caratterizzazione dell'offerta</i> | 7 |
| 2.2.3 <i>La procedura di assegnazione</i> | 9 |
| 2.2.4 <i>Fase di calibrazione</i> | 10 |
| 3. SCENARIO INFRASTRUTTURALE FUTURO – BRETELLA SR 11 - SP 34..... | 12 |

1. PREMESSA

Il documento di seguito riportato costituisce risposta alla richiesta di integrazioni per cui viene richiesto di “... *valutare la necessità, o meno, di integrare gli studi di impatto viabilistico rispetto alla potenziale presenza di detta infrastruttura viaria, ...*”.

L'approfondimento riportato di seguito, attraverso una visione di insieme a livello di “macro-sistema” eseguita con la modellazione dei flussi , evidenzia l'entità dei flussi di traffico che sarebbero coinvolti e interessati in relazione all'infrastruttura prevista nel PAT dal Comune di Montecchio Maggiore, legata alle future previsioni di realizzazione della ferrovia ad alta velocità/capacità tra Verona e Vicenza.

Le modellazioni dei flussi dello scenario infrastrutturale futuro evidenzierà che la bretella in questione sarà interessata da un flusso veicolare bidirezionale di poco superiore a 350 veicoli/ora, senza quindi influire sul livello di servizio della recente rotatoria realizzata lungo la SR 11, funzionale anche al Piano Ex Faeda. Tale livello di servizio si manterrà quindi **nell'ambito del livello B** anche nello scenario infrastrutturale futuro a seguito del modesto contributo generato dalla infrastruttura in esame.

Tale valore di flusso scaturisce dal fatto che per la conformazione delle infrastrutture esistenti, tale nuovo collegamento, proprio per la sua collocazione risulta poco “appetibile” in relazione alle percorrenze che caratterizzano la rete stradale, che confermano la SR 11 come direttrice principale degli spostamenti.

In merito alla compatibilità degli interventi viabilistici recentemente realizzati (rotatoria SR 11), ma anche in riferimento alla previsione progettuale del PUA ex Faeda, si conferma che gli interventi risultano pienamente compatibili con la prevista bretella di collegamento con la SP 34.

2. SCENARIO INFRASTRUTTURALE FUTURO – VALIDAZIONE CON MACROMODELLO VISUM

2.1 MOTIVI DELL'APPROCCIO MACROSIMULATIVO

L'approccio macro-simulativo dei flussi, con particolare riferimento al caso in esame, consente di evidenziare i possibili trasferimenti di flusso dovuti alla generazione di nuovi poli attrattori o alla creazione di nuove infrastrutture.

Al fine di analizzare in maniera accurata la specificità relativa ai Piani Ex Faeda ed Ex Boom relazionati al sistema viario futuro, che prevede la realizzazione di una bretella di collegamento tra la SR 11 e la SP 34, si è fatto ricorso al software VISUM che determina l'equilibrio tra dell'offerta di trasporto esistente e quella di progetto.

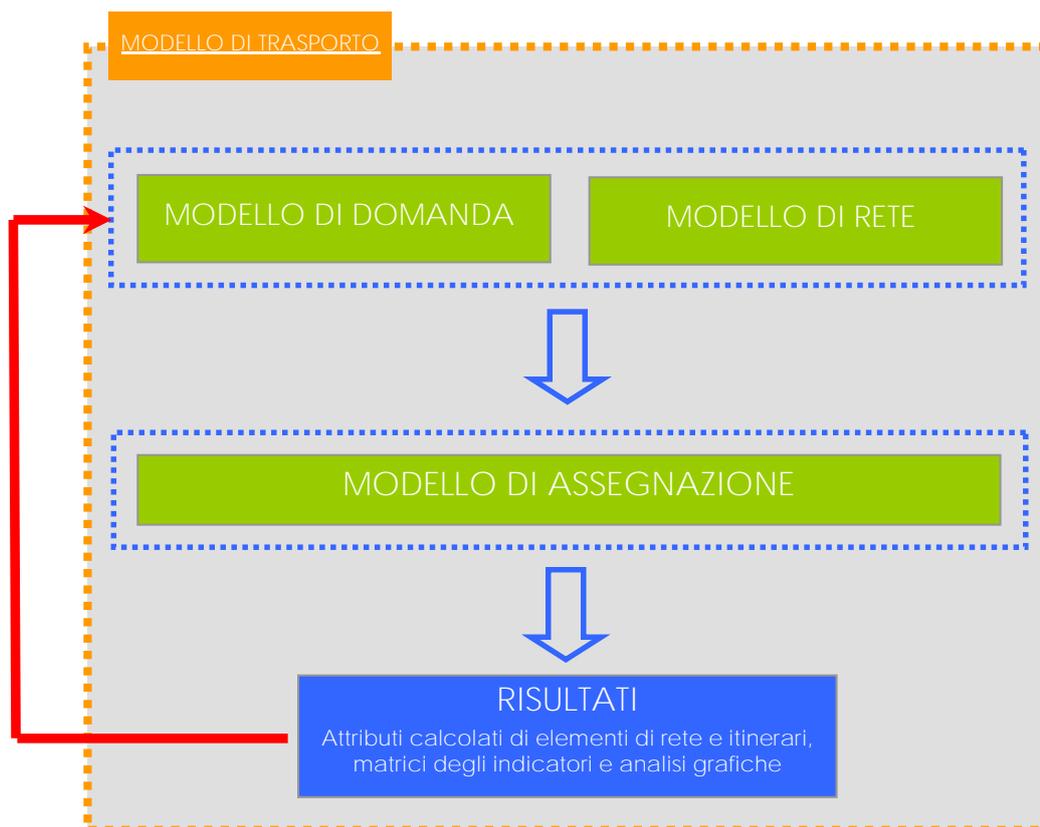
Il modello matematico che simula gli aspetti rilevanti del traffico, necessita di una rappresentazione dell'offerta di trasporto (grafo) e della domanda di trasporto (matrici O/D). Mentre l'offerta è rappresentata come "grafo", la domanda, espressa dal numero di spostamenti da ciascuna origine ad ogni destinazione in un particolare intervallo di tempo, viene descritta sotto forma di "matrici O/D". VISUM consente la modellizzazione della rete e, a differenza dei semplici sistemi GIS, permette anche operazioni complesse su singoli o molteplici sistemi di trasporto. In questo modo possono essere costruiti modelli per la gestione e la pianificazione dei trasporti molto dettagliati e completi.

Il modello di trasporto consiste in:

- modello di domanda, che contiene i dati di domanda;
- modello di rete, che descrive i dati di un sistema di offerta di trasporto ed è essenzialmente costituito da zone di traffico, nodi e archi;
- diversi scenari progettuali, ciascuno dei quali simula il comportamento di viaggio degli automobilisti, calcolando i volumi di traffico e gli indicatori di servizio.

Il software visualizza, infine, i risultati di calcolo in forma grafica o sotto forma di tabelle e permette l'analisi grafica dei risultati. In questo modo possono essere, per esempio, visualizzati ed analizzati percorsi e collegamenti per ciascuna coppia OD e le composizioni di flusso.

Di seguito si riporta lo schema esemplificativo di un modello di trasporto:



Grazie a VISUM, quindi, si è in grado di costruire un modello di trasporto, che come tutti i modelli, rappresenta una semplificazione astratta del mondo reale con l'obiettivo di analizzare l'intero sistema o parti di esso e di prevedere o analizzare diverse ipotesi progettuali.

2.2 MODELLAZIONE VISUM

2.2.1 Rappresentazione della domanda di trasporto

Un modello di rete che rappresenta il sistema di trasporto deve descrivere la struttura temporale e spaziale dell'offerta e della domanda del trasporto stesso. Ruolo fondamentale in questa fase è la costruzione della matrice

O/D, in modo da definire l'approccio dell'utente nei confronti del sistema della rete in oggetto.

La zonizzazione

La zonizzazione dell'area rappresenta il primo e fondamentale passo di ogni studio di pianificazione dei trasporti. Questa operazione è finalizzata ad ottenere una partizione del territorio rispetto alla quale strutturare la banca dati disponibile.

Le zone sono elementi che descrivono aree omogenee di dimensioni e caratteristiche congruenti con il particolare problema che si vuole studiare. Ogni zona rappresenta l'origine e la destinazione degli spostamenti, e tali spostamenti sono rappresentati attraverso connessioni tra zone e rete di trasporto. All'interno del modello di rete la rappresentazione delle zone di traffico segue questi criteri:

- ad ogni zona è associato un centroide i cui gli spostamenti sono inseriti all'interno della rete;
- ad ogni zona viene associato un perimetro che rappresenta il confine della zona;
- più zone possono essere aggregate in un'unica macro-zona.

Per il modello di simulazione della rete stradale dell'area oggetto di analisi è stata adottata una specifica zonizzazione. In ragione delle dimensioni del modello e dell'area di studio nonché della rilevanza territoriale dell'analisi, il grafo è costituito da tutta la rete stradale (strade statali, provinciali, arterie comunali e assi autostradali) delle Regione Veneto.

Matrici origine/destinazione

I dati della domanda di trasporto vengono implementati nel modello sotto forma di matrici origine/destinazione, in base alla zonizzazione di cui sopra. I dati utilizzati per generare la matrice provengono dall'analisi del trend della popolazione in Veneto stimata dai dati Istat.

Questi dati sono stati integrati con i rilievi di traffico sulla mobilità nelle aree prossime alla zona di studio. Sono state effettuate sia rilevazioni manuali che automatiche. Questo ha permesso di avere una rilevante quantità di dati, per caratterizzare in modo congruo gli scenari attuali e previsti.

Le matrici così definite sono state quindi elaborate per mezzo di processi matematici di aggiornamento automatico, in modo da renderle in più possibile idonee alla domanda di spostamento dell'area.

2.2.2 **Caratterizzazione dell'offerta**

La rete di offerta stradale è stata rappresentata attraverso un grafo costituito fondamentalmente da elementi puntiformi (nodi) ed elementi lineari (archi). I nodi del grafo rappresentano le intersezioni della rete stradale oppure gli estremi di tratti stradali con caratteristiche omogenee. Ad essi è possibile attribuire una funzione di ritardo per ogni manovra di svolta.

Gli elementi lineari del grafo sono costituiti da archi monodirezionali, non necessariamente rettilinei, ai quali possono essere associate una serie di informazioni quali:

- sistemi di trasporto abilitati alla percorrenza;
- lunghezza;
- numero delle corsie;
- capacità di deflusso;
- funzione di costo associata.

L'accesso dalla rete alle zone di traffico, che sono rappresentate da nodi centroidi, come già detto, avviene attraverso connessioni che non sempre hanno corrispondenza con elementi reali della rete. Nel modello di assegnazione in esame la rete viaria è stata definita per mezzo di un grafo con gli elementi descritti di seguito.

Caratterizzazione degli archi e costo del tempo

Come precedentemente detto gli archi sono molto utili per la rappresentazione della rete. Ad essi vengono assegnati determinati attributi di input, quali:

- lunghezza (espressa in metri);
- numero di corsie;
- capacità di carico;
- velocità per le diverse tipologie di veicoli (che nel caso specifico sono rispettivamente rappresentati dagli autoveicoli e da veicoli pesanti);
- impedenza che rappresenta un indice di tortuosità della strada;
- eventuale pedaggio.

Alla rete in esame è stato inoltre assegnato un costo generalizzato, che sintetizza in un'unica variabile i diversi costi sopportati dagli utenti e da loro percepiti nell'effettuazione della scelta del percorso. Gli elementi che definiscono tale costo sono principalmente: tempo di percorrenza, velocità medie, costo monetario e comfort di viaggio. per il calcolo del costo generalizzato si è tenuto conto sia dei costi operativi su base chilometrica che del tempo speso alla guida (costo del tempo).

Nodi, connessioni e sezioni di rilievo

L'accesso/egresso alla/dalla rete ai/dai centroidi delle zone di traffico avviene attraverso elementi lineari detti connessioni. Queste non hanno corrispondenza con elementi reali, ma permettono di simulare lo spostamento di origine o destinazione dell'utente al sistema viario. Una zona può essere collegata alla rete anche con più connessioni.

Mentre per quanto riguarda le sezioni di rilievo, sono elementi che rappresentano puntualmente i punti di "comparazione" tra la situazione rilevata e quella simulata.

Manovre di svolta

Le manovre di svolta indicano se è permessa la svolta ad un nodo e specificano la penalità di tempo nel sistema di trasporto e la capacità, descrivendo così l'impatto dell'intersezione nell'utilizzo della rete.

Le manovre vengono definite in base al tipo di arco, al rango della strada e al tipo di manovra. Le manovre consentite vengono distinte per tipologia ed identificate da un codice. In VISUM si dispone di 10 tipi di svolta.

Inserito un arco, VISUM genera tutte le possibili manovre di svolta ad entrambe le estremità dell'arco.

Per ogni combinazione data dal tipo di nodo, dal codice del tipo di svolta e dalla relazione gerarchica è possibile definire una capacità e un perditempo standard che poi possono essere associati in automatico a ciascuna manovra sulla rete in base al tipo di nodo intermedio.

2.2.3 La procedura di assegnazione

Il software utilizzato offre la possibilità di avvalersi di diverse procedure di assegnazione, che differiscono tra loro per l'algoritmo di ricerca dei percorsi e la procedura di ripartizione, l'input di dati richiesto, il tempo di calcolo ed il livello di precisione che si vuole raggiungere. Tenendo conto delle prestazioni di ciascun elemento del sistema di offerta (il costo generalizzato degli archi), il modello individua i percorsi e la relativa probabilità di utilizzazione e definisce una configurazione dei flussi di veicoli leggeri e pesanti sulla rete. La procedura impiegata è rappresentata dall'assegnazione di equilibrio deterministico DUE (Deterministic User Equilibrium). Si tratta di un processo iterativo che mira ad ottenere l'equilibrio sulla rete, secondo l'equilibrio ottimo per l'utente come enunciato nel 1° Principio di Wardrop: *"in condizioni di equilibrio il traffico si distribuisce in modo tale che nessun utente possa ridurre il costo dello spostamento cambiando percorso."*

Per tutte le relazioni (dalla zona i-esima alla zona j-esima) tutti gli itinerari alternativi trovati nell'assegnazione saranno equivalenti, a meno di un

delta relativo dello 0,01% o di un delta assoluto di 10 secondi, e non esiste nessun itinerario alternativo con minore impedenza.

Lo stato di equilibrio viene calcolato in una iterazione multi-stadio. La soluzione iniziale utilizzata per il calcolo dell'equilibrio è il risultato di una assegnazione incrementale a 12 passi, con assegnazione di quote matriciali man mano decrescenti (30, 20, 10, 10, 5, 5, 5, 5, 4, 3, 2, 1%). Ad ogni passo iterativo della verifica dell'equilibrio vengono posti a confronto tutti gli itinerari utilizzati per una specifica relazione e vengono ricercati eventuali nuovi percorsi caratterizzati da un minore tempo di viaggio. Ad ogni verifica positiva vengono trasferiti veicoli da un itinerario all'altro. Tale confronto e ricerca viene effettuata per tutte le relazioni caratterizzate da valori delle matrici di domanda maggiori di zero. L'equilibrio della rete viene raggiunto quando il trasferimento dei veicoli da un itinerario all'altro non produce ottimizzazioni, cioè non viene trovato nessun nuovo itinerario con tempi di spostamento più brevi, oppure al raggiungimento del numero massimo di iterazioni fissato a 30.

2.2.4 Fase di calibrazione

Il processo di calibrazione consiste nel correggere una matrice O/D in maniera tale che il risultato della procedura di assegnazione si avvicini il più possibile alle ultime indagini svolte – valori di flusso sugli archi stradali. Il modulo addizionale di Visum, TFlow Fuzzy consente proprio di effettuare tale operazione, che risulta necessaria nel caso in cui si abbia a disposizione una matrice O/D non più valida.

Il metodo di tipo “fuzzy”, a partire dalla matrice di partenza e dall'insieme dei flussi rilevati fornisce una matrice di domanda aggiornata. Tale matrice viene calcolata, mediante fattori di moltiplicazione per gli elementi della matrice iniziale attraverso una procedura iterativa di bilanciamento mediante continuo confronto tra flussi calcolati e flussi rilevati.

Attendibilità statistica del modello di simulazione

Importanti indicazioni sulla bontà del modello ci vengono dallo Scattergram, vale a dire dalla dispersione xy dei punti “Flussi veicolari stimati” dal modello Visum – “Flussi veicolari misurati”, con la relativa retta di regressione lineare. In particolare è valutabile lo scostamento dei parametri a e b che definiscono la retta di regressione, dell'erre quadro (R^2) rispetto a quelli ideali teorici ($R^2 = 100\%$, $a=1$, $b=0$).

Il modello ha calcolato che il valore di R^2 riferito all'ora di punta è pari a 0,9967 quindi rappresentativo dell'equilibrio dei flussi allo stato attuale.

Avvalendosi quindi di tutti i dati di traffico raccolti con la campagna di rilievi, e dell'intero sistema delle caratteristiche della rete viaria, si ricorre all'utilizzo del software di macro-simulazione. Questo, dopo aver assegnato la matrice iniziale sulla rete di trasporto, con una procedura di ottimizzazione vincolata (utilizzando come vincoli i dati ottenuti dai rilievi), trasforma la matrice di partenza in una matrice coerente e fedele alla realtà, in virtù dei valori di flusso registrati.

3. SCENARIO INFRASTRUTTURALE FUTURO – BRETELLA SR 11 - SP 34

Ai fini di valutare in modo esaustivo gli effetti generali sulla mobilità derivanti dallo scenario futuro, su richiesta degli uffici provinciali preposti, è stata eseguita una previsione modellistica dello scenario riferito alla realizzazione della bretella di collegamento tra la SR 11 e la SP 34, al fine di **valutare l'entità "indicativa"** di flusso che la prevista bretella potrà derivare dalla viabilità circostante.

Le assegnazioni e modellazioni dei flussi dello scenario infrastrutturale futuro evidenziano che la bretella in questione sarà interessata da un flusso veicolare bidirezionale di poco superiore a 350 veicoli/ora, senza peraltro influire sul livello di servizio della recente rotatoria realizzata lungo la SR 11, funzionale anche al Piano Ex Faeda. Tale livello di servizio si manterrà **nell'ambito del livello B anche nello scenario infrastrutturale futuro a seguito del modesto contributo generato dalla infrastruttura in esame.**

Tale valore di flusso scaturisce dal fatto che per la conformazione delle infrastrutture esistenti, tale nuovo collegamento, proprio per la sua collocazione risulta poco **"appetibile"** in relazione alle percorrenze che caratterizzano la rete stradale.

Di seguito alcuni estratti del macro-modello riferito **all'ambito in esame**, secondo cui gli scenari previsionali, così come analizzati, confortano le scelte viarie operate d'intesa con gli enti (in primis il comune di Montecchio Maggiore) in conformità alle previsioni urbanistiche, sia con riferimento all'insediamento previsto nel PUA Faeda, sia in relazione al ben minimo intervento previsto nel PUA Boom.



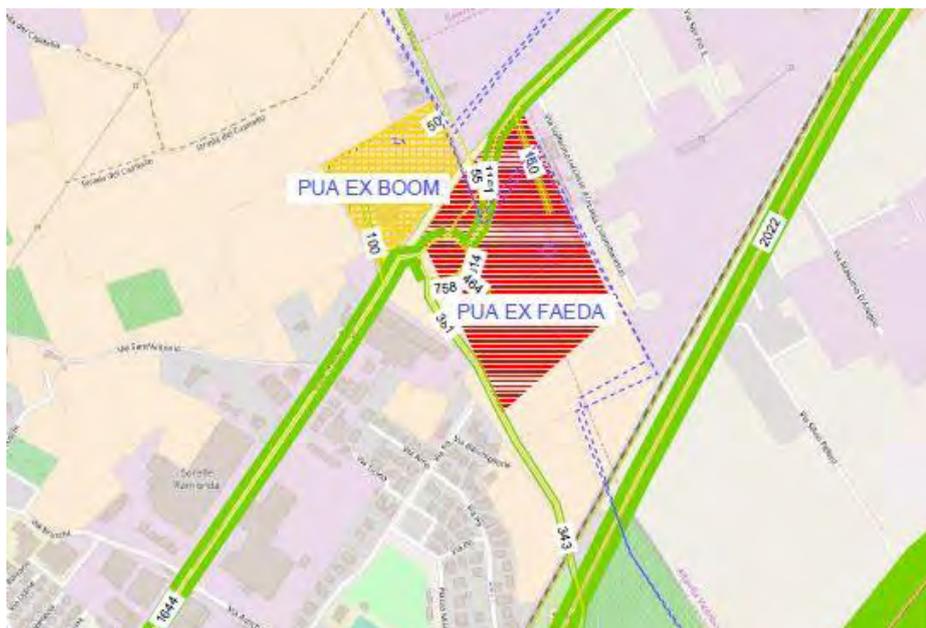
Stato di fatto



Scenario 1: PUA Ex Faeda ed Ex Boom



Scenario 2: Bretella SP 34 + PUA Ex Faeda ed Ex Boom



Scenario 2 - dettaglio

Gli scenari previsionali, così come analizzati, confortano le scelte viarie operate d'intesa con gli enti (in primis il comune di Montecchio Maggiore) in conformità alle previsioni urbanistiche, sia con riferimento all'insediamento previsto nel PUA Faeda, sia in relazione al ben minimo intervento previsto nel PUA Boom.

ALLEGATO 2

Commissione Regionale VAS: parere motivato n. 45 del 14.03.2019



PARERE MOTIVATO
n. 45 del 14 Marzo 2019

OGGETTO: Verifica di Assoggettabilità per il Piano di Lottizzazione Area Ex Faeda in viale Trieste. Comune di Montecchio Maggiore (VI). Riesame dopo Parere VAS n. 119 dell' 8 Agosto 2018.

L'AUTORITÀ COMPETENTE PER LA VAS

PREMESSO CHE

- con la Legge Regionale 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio ed in materia di paesaggio", la Regione Veneto ha dato attuazione alla direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;
- l'art. 6 comma 3 del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale", concernente "procedure per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), per la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC) e s.m.i, prevede che in caso di modifiche minori di piani e programmi che determinino l'uso di piccole aree a livello locale, debba essere posta in essere la procedura di Verifica di Assoggettabilità di cui all'art. 12 del medesimo Decreto;
- l'art. 14 della Legge Regionale 4/2008, per quanto riguarda l'individuazione dell'Autorità Competente a cui spetta l'adozione del provvedimento di Verifica di Assoggettabilità, nonché l'elaborazione del parere motivato di cui agli artt. 12 e 15 del D.lgs 152/2006, stabilisce che sia, ai sensi e per gli effetti dell'art. 7 del medesimo Decreto, la Commissione Regionale per la VAS, nominata con DGR 1222 del 26.07.16;
- con Deliberazione n. 791 del 31 marzo 2009 la Giunta Regionale ha approvato le indicazioni metodologiche e le procedure di Valutazione Ambientale Strategica secondo gli schemi rappresentati negli allegati alla medesima deliberazione di cui formano parte integrante;
- con la citata delibera 791/2009 la Giunta Regionale ha individuato, quale supporto tecnico-amministrativo alla Commissione Regionale VAS, per la predisposizione delle relative istruttorie, la Direzione Valutazione Progetti ed Investimenti (ora Unità Organizzativa Commissioni VAS VincA NUVV) nonché per le eventuali finalità di conservazione proprie della Valutazione di Incidenza, il Servizio Reti Ecologiche e Biodiversità della Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi funzione svolta ora dalla Unità Organizzativa Commissioni VAS VincA NUVV);
- con Deliberazione n. 1646 del 7 agosto 2012 la Giunta Regionale ha preso atto del parere della Commissione VAS n. 84/12 che fornisce le linee di indirizzo applicative a seguito del c.d. Decreto Sviluppo;



- con Deliberazione n. 1717 del 3 ottobre 2013 la Giunta Regionale ha preso atto del parere della Commissione VAS n. 73/13 che ha fornito alcune linee di indirizzo applicativo a seguito della Sentenza della Corte Costituzionale n. 58/2013;
- La Commissione VAS si è riunita in data 14 Marzo 2019 come da nota di convocazione in data 13 Marzo 2019 prot. n.102949;

PRESO ATTO CHE con parere n. 119 dell' 8.08.2018 la Commissione Regionale per la VAS aveva disposto che il Rapporto Ambientale Preliminare relativo al Piano di Lottizzazione area Ex Faeda in viale Trieste nel Comune di Montecchio Maggiore dovesse essere integrato con gli esiti conclusivi delle relazioni specialistiche presentate a supporto dell'istanza e dando conto dell'avvenuto asporto delle varie tipologie di rifiuti abbandonati secondo quanto previsto dalla normativa vigente in materia, e che, per le parti di lottizzazione ricadenti nel Comune di Altavilla Vicentina venisse dato riscontro con atti deliberativi in ordine a tali interventi;

ESAMINATA la documentazione integrativa trasmessa dall'Amministrazione comunale di Montecchio Maggiore con nota pec, acquisita al prot. regionale con n. 523211 del 21.12.2018, in particolare una nuova versione del Rapporto Ambientale Preliminare rivisitata in conformità a quanto previsto dal parere motivato VAS n. 119 del 08.08.2018, l'allegato 1 indagine ambientale, l'allegato 2 attività di rimozione di cisterna interrata e le comunicazioni al comune di Altavilla Vicentina e al comune di Sovizzo;

PRESO ATTO CHE sono pervenuti i seguenti pareri da parte dei soggetti competenti in materia ambientale:

- Parere n. 23998 del 21.01.19 del Genio Civile di Vicenza;
- Parere n. 3168 del 7.02.19 assunto al prot. reg. al n.52125 del 7.02.19 della Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Verona, Rovigo e Vicenza;
- Parere n. 16424 del 14.02.19 assunto al prot. reg. al n.62916 del 14.02.19 di ARPAV;
- Parere n. 18672 del 21.02.19 assunto al prot. reg. al n.74335 del 21.02.19 dell'ULSS8,

pubblicati e scaricabili al seguente indirizzo internet <http://www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/pareri-motivati>;

ESAMINATI gli atti, comprensivi del RAP, della Valutazione di Incidenza Ambientale n. 108/2018 pubblicata al seguente indirizzo internet: <http://www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/pareri-motivati>;

CONSIDERATO CHE oggetto dell'istanza è il Piano di Lottizzazione denominato "Area Ex Faeda" redatto in conformità al 1° Piano degli Interventi Tematico del PAT del Comune di Montecchio Maggiore e alla Variante ad oggi vigente del Piano degli Interventi del Comune di Altavilla Vicentina. Il Piano interessa aree ricadenti sia nel territorio comunale di Montecchio Maggiore che di Altavilla Vicentina. L'intervento sarà realizzato in un ambito posto lungo la S.R. 11 già denominata "Strada Mercato", a sud dell'area denominata "Ex Boom", nell'estremità orientale del territorio comunale di Montecchio Maggiore e in parte anche nel territorio del Comune di Altavilla Vicentina. Da un punto di vista urbanistico e ambientale la trasformazione in parola è inquadrabile come riqualificazione urbanistica di un'area degradata che ospita delle strutture produttive oramai dismesse, così come indicato nel PAT e ribadito nel PI. Nell'area era insediata, infatti, un'attività produttiva agroindustriale la cui presenza è testimoniata attualmente da alcune volumetrie obsolete e in stato di manutenzione mediocre. L'intervento in oggetto rappresenta pertanto un'opportunità di riqualificazione di un ambito degradato che comporterà, tra l'altro, un riordino dei fronti stradali



della strada Mercato (intersezioni, accessi, allineamenti). Nello specifico le opere in progetto ricadono nel Comparto "Lottizzazione" o P.D.L. "Ex Faeda" e prevedono la realizzazione di due distinti edifici:

- lotto "A": posto a sud dell'ambito che ospiterà la realizzazione di una grande struttura commerciale di vendita avente altezza massima di 10.00 m e una superficie massima di vendita di 7.000 mq e una S.L.P. massima di 15.000 mq.;
- Lotto "B": posto a nord dell'ambito che ospiterà la realizzazione di una seconda struttura destinata ad attività commerciali, direzionali e servizi, con altezza massima di 10.00 m e una S.L.P. di 5.000 mq. con l'esclusione di superfici di vendita.

L'intervento sarà completato dalla realizzazione di parcheggi e aree a verde collocate in fregio alla S.R. 11 (superficie complessiva di 24.286,99 mq. a fronte di una superficie di 22.975 mq prevista nell'Accordo). Fanno parte del progetto complessivo gli interventi previsti per il Comparto "S.R. 11"; il Comparto "Rotatoria" e il Comparto "Via Sasso Moro". Nel Rapporto ambientale preliminare, rivisitato secondo le prescrizioni contenute nel Parere VAS n. 119 del 2018, è proposta una analisi delle matrici ambientali che ha permesso la definizione dello stato ambientale, territoriale e socio-economico nel quale la trasformazione andrà ad essere realizzata. Dall'analisi prodotta non emergono particolari criticità ascrivibili alle diverse componenti ambientali interessate. Nel RAP è stata inoltre svolta una verifica di coerenza con la strumentazione urbanistica e di settore dei due Comuni interessati dall'intervento che non ha evidenziato possibili situazioni di incoerenza o contrasto con i contenuti dei diversi piani analizzati. È stata inoltre svolta una valutazione dei possibili effetti che le trasformazioni in progetto potrebbero esercitare sulle principali matrici ambientali, territoriali, socio-economiche e sulla salute umana. Le considerazioni svolte hanno tenuto conto della probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti; del carattere cumulativo degli impatti; della natura locale degli impatti; dei possibili rischi per la salute umana o per l'ambiente; dell'entità ed estensione nello spazio degli impatti; del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite, distinti, qualora possibile, per la fase di cantiere e la fase di opere a regime del Piano di Lottizzazione. Per quanto valutato nel RAP non si ha evidenza di possibili effetti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione della trasformazione in progetto. Particolare rilevanza, ai fini della verifica di sostenibilità ambientale, ha rivestito la questione della gestione dei rifiuti rinvenuti nell'ambito oggetto di intervento. In particolare, così come evidenziato anche negli studi specialistici prodotti a supporto dell'istanza, i rifiuti che sono stati opportunamente gestiti (rimossi e smaltiti) in conformità a quanto previsto dalla disciplina di settore sono stati: una cisterna metallica interrata, di capacità volumetrica di almeno 5 mc, adibita allo stoccaggio di prodotti di derivazione idrocarburica; un cumulo di materiali contenenti Amianto "MCA" (lastre in eternit) di circa 3 mc.; varie tipologie di rifiuto (materiali di demolizione, fusti abbandonati, plastica, materiali metallici, vetro, rifiuti assimilabili agli urbani, strutture metalliche, legno, etc) rinvenuti all'interno dei manufatti in disuso. Va evidenziato che, in virtù degli approfondimenti tecnici svolti in sede istruttoria e della documentazione trasmessa dal Comune a seguito dell'incontro tenutosi in data 27.02.2019 (giusta convocazione n. 76508 del 22.02.2019) presso gli Uffici regionali, anche le problematiche sollevate da ARPAV nel parere n. 16424 del 14.02.2019 relativamente alla presenza di ulteriori rifiuti rinvenuti in loco appaiono essere superate. Altro aspetto che riveste una possibile significatività in termini di sostenibilità ambientale è la possibile incidenza esercitata dall'intervento sul sistema infrastrutturale viario presente nella zona. L'impatto sulla matrice traffico è stato valutato avvalendosi di uno specialistico "Studio di Impatto Viabilistico" le cui conclusioni, che non hanno dato evidenza di particolari problematiche dovute dall'attuazione del P.d.L. "Ex Faeda", sono state recepite nell'ambito del RAP.

VISTA la relazione istruttoria predisposta dall'Unità Organizzativa Commissioni VAS VincA NUVV, in data 14 Marzo 2019 dalla quale emerge che il Piano di Lottizzazione Area Ex Faeda non debba essere sottoposto a procedura di VAS, in quanto non determina effetti significativi sull'ambiente. In fase di attuazione dovranno essere messe in atto tutte le misure di mitigazione e/o compensazione individuate dal Rapporto Ambientale Preliminare e le indicazioni e/o prescrizioni



previste nei pareri delle Autorità Ambientali consultate, nonché le prescrizioni VinCA n. 108/2018.

VISTE

- La Direttiva 2001/42/CE
- La L.R. 11/2004 e s.m.i.
- L'art. 6 co. 3 del D.lgs 152/06 e ss.mm.ii.
- La DGR 791/2009
- La DGR 1646/2012
- La DGR 1717/2013

TUTTO CIÒ CONSIDERATO ESPRIME IL PARERE DI NON ASSOGETTARE ALLA PROCEDURA V.A.S.

il Piano di Lottizzazione Area Ex Faeda in viale Trieste nel Comune di Montecchio Maggiore in quanto non determina effetti significativi sull'ambiente, con le seguenti prescrizioni da ottemperarsi in sede di attuazione:

- Devono essere messe in atto tutte le misure di mitigazione e/o compensazione individuate sia per la fase di cantiere che a regime nel Rapporto Ambientale preliminare;
- Devono essere recepite le indicazioni e/o prescrizioni previste nei pareri delle Autorità Ambientali sopraccitati;
- Devono essere recepiti gli esiti della Valutazione di Incidenza Ambientale:

- dando atto che non sono state riconosciute dall'autorità regionale per la valutazione di incidenza le fattispecie di non necessità della valutazione di incidenza numero 1, 8 e 10 del paragrafo 2.2 dell'allegato A alla D.G.R. 1400/2017 e che è ammessa l'attuazione degli interventi della presente istanza qualora:

A. non sia in contrasto con i divieti e gli obblighi fissati dal D.M. del MATTM n. 184/2007 e ss.mm.ii., dalla L.R. n. 1/2007 (allegato E) e dalle DD.G.R. n. 786/2016, 1331/2017, 1709/2017;

B. ai sensi dell'art. 12, c.3 del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii. per gli impianti in natura delle specie arboree, arbustive ed erbacee siano impiegate esclusivamente specie autoctone e ecologicamente coerenti con la flora locale e non si utilizzino miscugli commerciali contenenti specie alloctone;

- prescrivendo :

1. di mantenere invariata l'idoneità degli ambienti interessati rispetto alle specie segnalate ovvero di garantire una superficie di equivalente idoneità per le specie segnalate: *Cerambyx cerdo*, *Phengaris arion*, *Bufo viridis*, *Hyla intermedia*, *Lacerta bilineata*, *Podarcis muralis*, *Podarcis siculus*, *Hierophis viridiflavus*, *Zamenis longissimus*, *Natrix tessellata*, *Caprimulgus europaeus*, *Lanius collurio*, *Emberiza hortulana*, *Rhinolophus ferrumequinum*, *Myotis blythii*, *Myotis myotis*, *Miniopterus schreibersii*, *Tadarida teniotis*, *Muscardinus avellanarius*;
2. di impiegare sistemi di illuminazione in grado di attenuare la dispersione luminosa e la modulazione dell'intensità in funzione dell'orario e della fruizione degli spazi e altresì rispondenti ai seguenti criteri: flusso luminoso modulabile, bassa dispersione e con lampade a ridotto effetto attrattivo (con una componente spettrale dell'UV ridotta o nulla) in particolar modo nei confronti di lepidotteri, coleotteri, ditteri,



- emitteri, neuroteri, tricoteri, imenoteri e ortoteri;
3. di dotare la viabilità, laddove non sia garantita la permeabilità a causa di opera in grado di generare barriera infrastrutturale, di idonei e sufficienti passaggi per la fauna (nel rispetto dei criteri per la sicurezza stradale) anche mediante passaggi per la fauna minore (tunnel per anfibi e rettili) preferibilmente con sezione quadrata o rettangolare (delle dimensioni minime 50 cm x 50 cm, da adeguare in funzione delle specie), con pendenza di almeno l'1% (in modo da evitare ristagni d'acqua o allagamenti e dotati di aperture sul lato superiore, tramite griglie di aerazione, o sul lato inferiore a diretto contatto con il suolo) e unitamente alle recinzioni di invito e ai dissuasori per l'accesso alla carreggiata;
 4. di verificare e documentare, per il tramite dei Comuni di Montecchio Maggiore e Altavilla Vicentina, il rispetto delle suddette prescrizioni e di darne adeguata informazione all'Autorità regionale per la valutazione di incidenza."

Da ultimo si sottolinea che, in conformità a quanto previsto dal D. Lgs 152/06 parte seconda e ss.mm.ii. e in particolare dagli artt. 4, 5 e 6, la valutazione effettuata ha la finalità di assicurare che l'attuazione del piano/programma, sia compatibile con le condizioni per lo sviluppo sostenibile, nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità e del patrimonio culturale, nell'ottica di un'equa distribuzione dei vantaggi connessi all'attività economica.

La valutazione non attiene a questioni afferenti la procedura urbanistica espletata.

Il Presidente
della Commissione Regionale VAS
(Direttore della Direzione Commissioni Valutazioni)
Dott. Luigi Masja

Il presente parere è controfirmato anche dal Direttore dell'Unità Organizzativa Commissioni (VAS - VINCA - NUVV) quale responsabile del procedimento amministrativo

Il Direttore di UO
Commissioni VAS VinCA NUVV
Dott. Geol. Corrado Soccorso

Il presente parere si compone di 5 pagine

ALLEGATO 3

Relazione archeologica completa con esiti dei sondaggi archeologici

DIPARTIMENTO DEI BENI CULTURALI:
ARCHEOLOGIA, STORIA DELL'ARTE,
DEL CINEMA E DELLA MUSICA

Relazione preliminare area “Ex-Faeda” nel comune di Montecchio Maggiore (VI)

La presente relazione illustra quanto emerso nel corso delle ispezioni preliminari, sia tramite teleosservazione **che controllo a terra, per l'area del fondo “Ex Faeda”**, situata in località Colombaretta, nel territorio comunale di Montecchio Maggiore. **L'obiettivo è una valutazione dell'effettiva consistenza** archeologica e del conseguente impatto sulla stessa connesso alla realizzazione di una nuova struttura commerciale (supermercato Tosano), il cui progetto include un settore (*Fig. 1*) individuato dal Piano Regolatore Generale del comune di Montecchio Maggiore come soggetta a rischio archeologico.

L'area d'indagine appartiene al comparto pianiziaro alto-vicentino, a sua volta zona di raccordo tra le più orientali dorsali collinari delle Prealpi lessinee (a nord) e il tavolato berico (a sud), delimitata rispettivamente dalle conoidi alluvionali **dei bacini dell'Astico-Bacchiglione e del Brenta ad est, e da quelle dell'Agno-Guà ad ovest**. Il corridoio tra Berici e Lessini è anche quello in cui si estendeva la via Postumia, grande raccordo tra i **principali centri dell'Italia padana**. **La zona ha restituito attestazioni di insediamenti preromani** ma soprattutto di età romana, relative sia alla maglia centuriale, che a spazi necropolari e a contesti abitativi e con parziale **continuità d'uso anche in età medievale**. Si tratta di un territorio che ha avuto a lungo una vocazione prevalentemente agricola, ma che in tempi più recenti, in particolare proprio in zona Montecchio-Alte Ceccato, è divenuta sede di numerose attività industriali di media e piccola entità, come nel caso della ditta produttrice di mangimi **Faeda, il cui terreno è attualmente destinato all'edificazione dell'area commerciale**.

Il lavoro svolto è consistito innanzitutto in una fase di **documentazione bibliografica e d'archivio per verificare** la presenza di siti o rinvenimenti precedentemente segnalati. Oltre alla consultazione della Carta Archeologica del Veneto, **è stata effettuata una ricerca d'archivio presso gli uffici della Soprintendenza** a Padova per verificare se nel corso di messe in opera e/o indagini recenti (ovvero successive alla pubblicazione della Carta Archeologica del Veneto) fossero venuti alla luce elementi di interesse archeologico associabili o pertinenti **all'area oggetto della presente valutazione**. Dalla ricerca non sono risultati dati rilevanti.

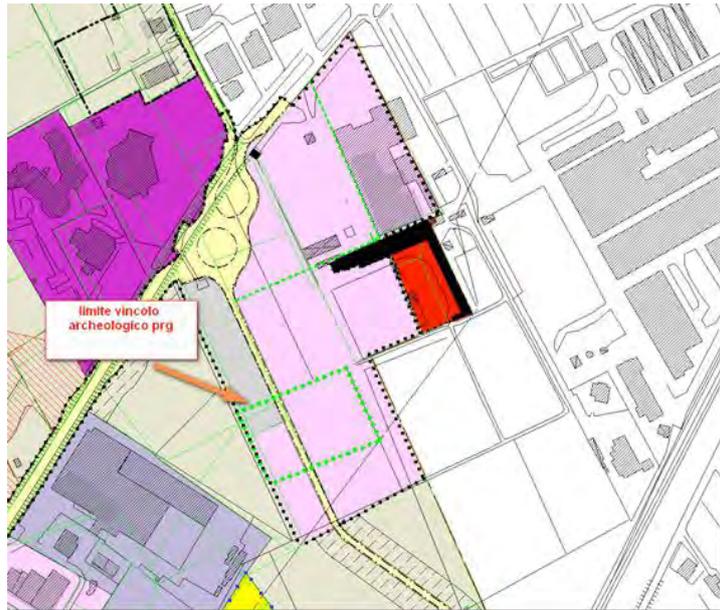


Fig. 1 Schema dell'area di intervento secondo progetto. Indicata dalla freccia entro il perimetro verde l'area individuata come a rischio archeologico secondo il PRG comunale di Montecchio Maggiore



Fig. 2 Area di intervento (in rosso) su base ortofotografica (BingMaps, 2017)

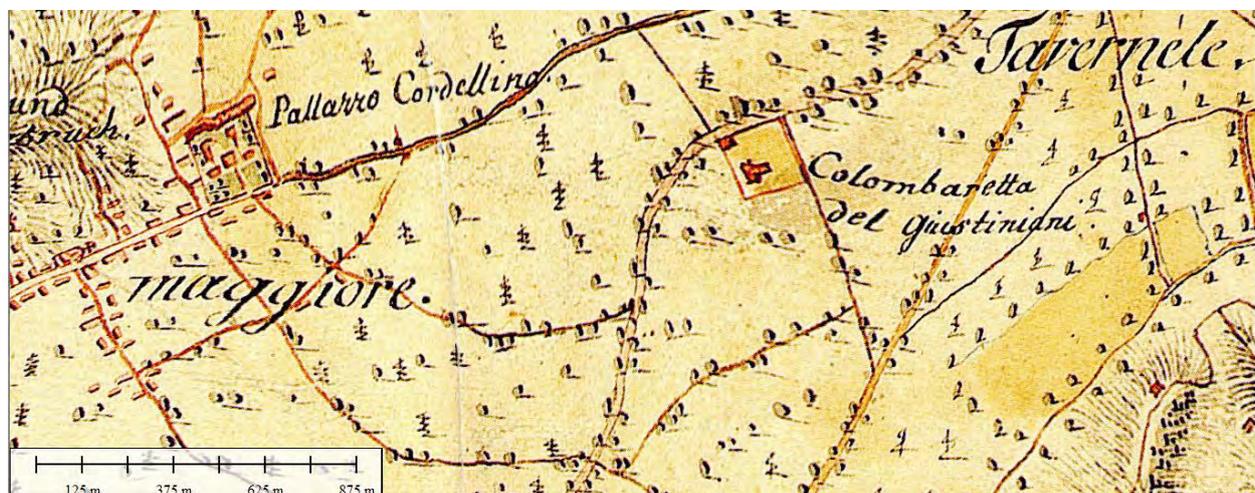


Fig. 3 Estratto della Kriegskarte (Von Zach, 1798-1805) relativo all'area d'indagine.

FOTOINTERPRETAZIONE

Per una più completa valutazione sono stati raccolti dati immagine telerilevati a partire dal 1955 sino ad oggi con l'intento di operare un'analisi multitemporale delle tracce da remoto.

Come supporti sono state utilizzate:

-Un'immagine all'Infrarosso (B/N)

- Una foto aerea del volo IGM-G.A.I. del 1955 (B/N)
- Una foto aerea della Regione Veneto (Re Ven) del 1981 (B/N)
- Una foto aerea della Regione Veneto (Re Ven) del 1987 (colore)
- Due foto aerea della Regione Veneto (Re Ven) del 1999 (colore e B/N)
- Una sequenza di immagini acquisite da satellite tra il 2012 e il 2016, estratte da Google Earth (colore)
- Una sequenza di immagini satellitari estratte da Bing tra il 2016 e il 2017

Le immagini disponibili sono state georeferenziate utilizzando come base di riferimento un estratto della Carta Tecnica Regionale disponibile sul geoportale regionale, con proiezione geografica Monte Mario Roma 40 (EPSG: 3003). In seguito, sono stati implementati dei trattamenti di *image enhancing* (principalmente manipolazioni del contrasto) per mettere in risalto le anomalie presenti. Si è quindi proceduto mediante analisi autoptica ad individuare le tracce a terra visibili sottoforma di *soilmarks* e *cropmarks*.



Fig. 4 Restituzione grafica delle principali tracce individuate da remoto (serie fotografica: 1955-2017)

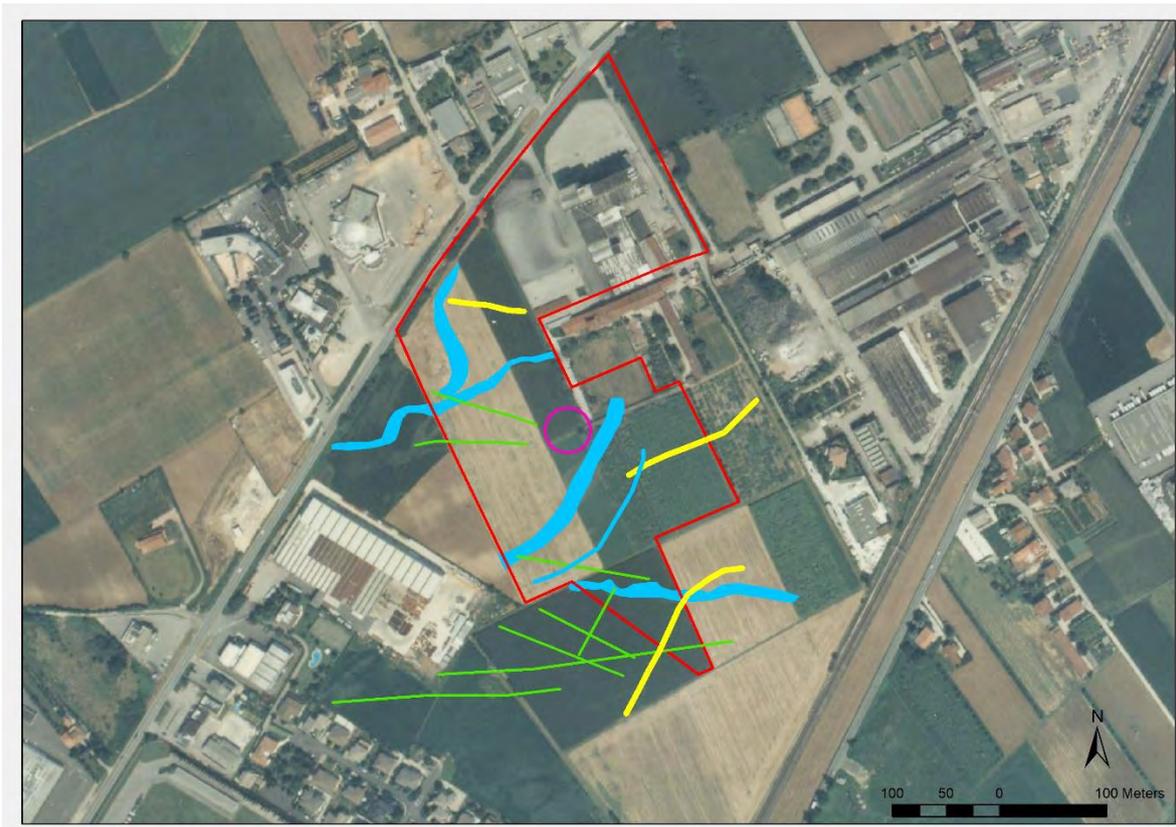


Fig. 5 Restituzione grafica di tutte le tracce individuate nell'area di indagine (supporto: ortofoto REVEN 1999)

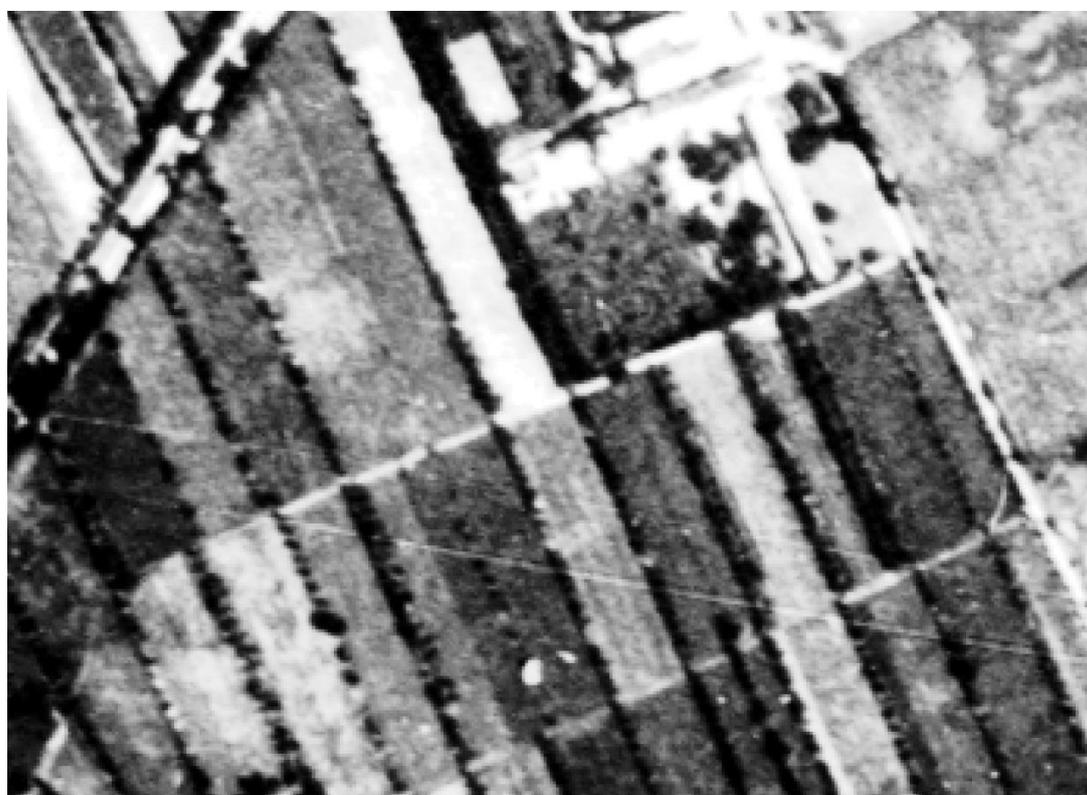


Fig. 6 Foto aerea G.A.I., 1955, trattata mediante equalizzazione



Fig. 7 Foto aerea REVEN, 1981, trattata mediante equalizzazione



Fig. 8 Foto aerea REVEN, 1987, trattata mediante manipolazione di luminosità e contrasto



Fig. 9 Foto aerea REVEN, 1999, trattata mediante equalizzazione



Fig. 10 Foto aerea REVEN, 1999, trattata mediante manipolazione di luminosità e contrasto

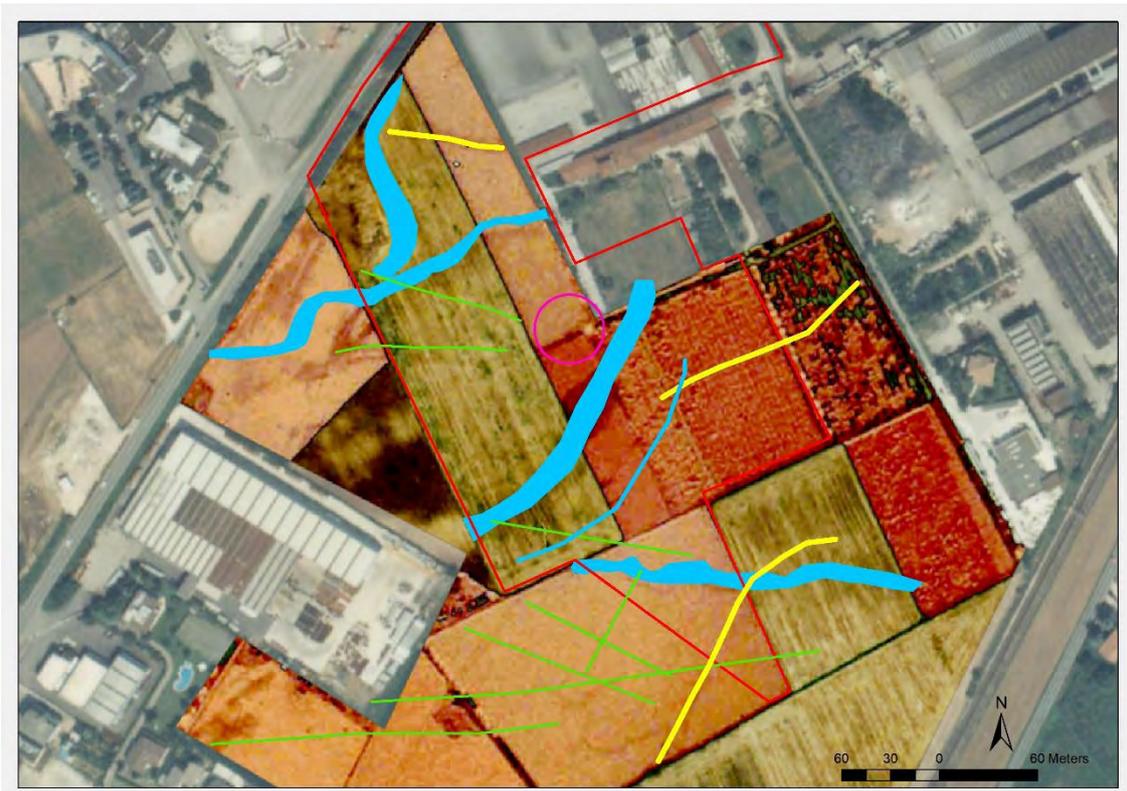


Fig. 11 Restituzione grafica delle tracce su foto aerea REVEN 1999 equalizzata adattivamente

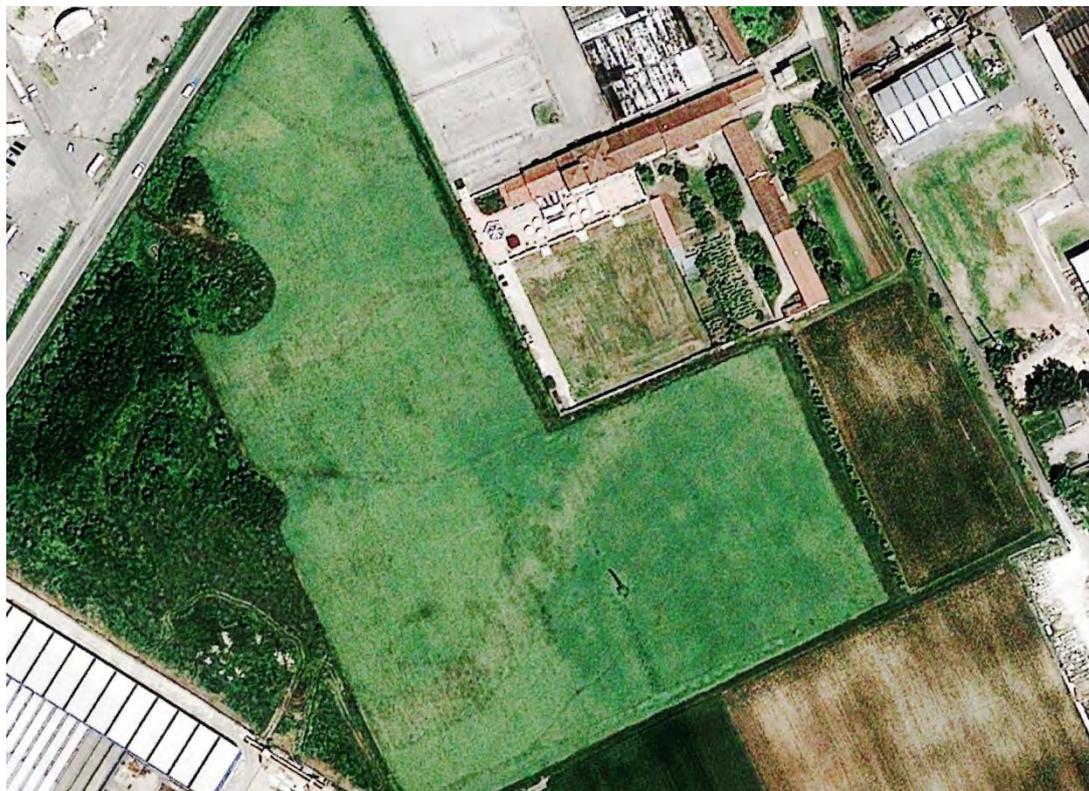


Fig. 12 Ripresa satellitare da Google Earth, maggio 2012, trattata mediante equalizzazione



Fig. 13 Ripresa satellitare da Google Earth, marzo 2013, trattata mediante equalizzazione



Fig. 14 Ripresa satellitare da Google Earth, marzo 2015, trattata mediante equalizzazione



Fig. 15 Ripresa satellitare da Google Earth, ottobre 2015, trattata mediante equalizzazione

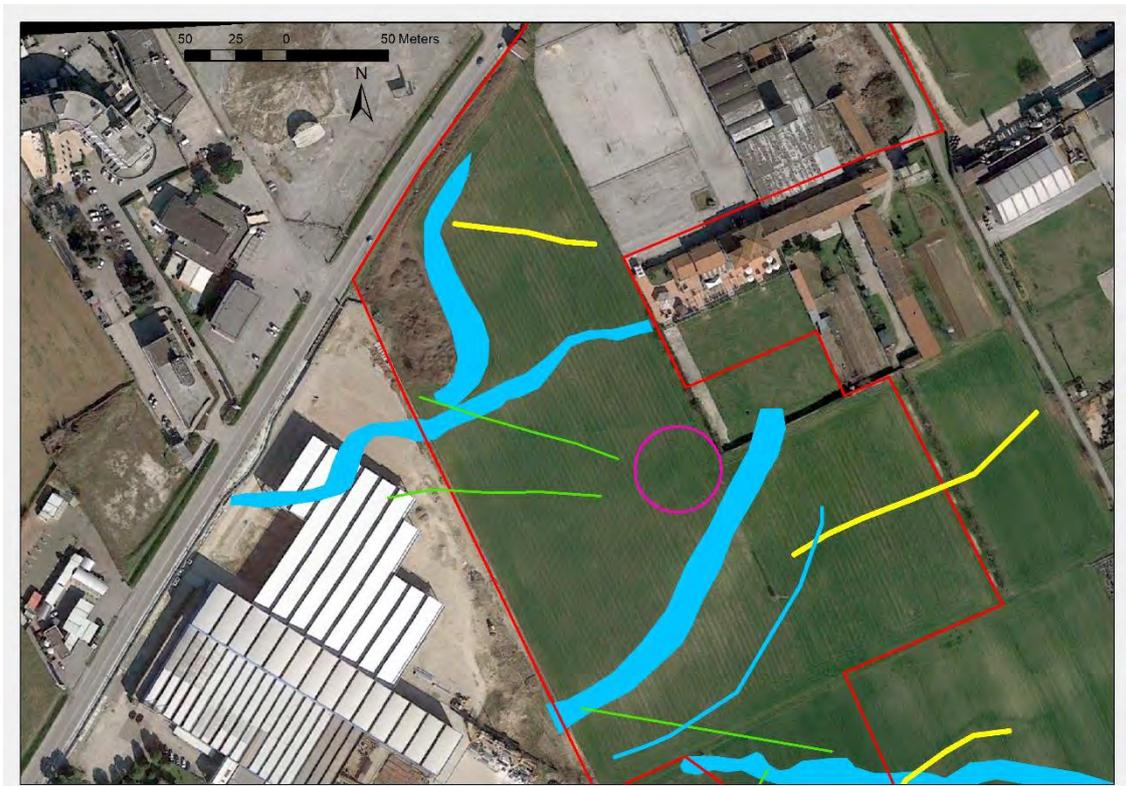


Fig. 16 Dettaglio di restituzione grafica delle tracce individuate (supporto: ortofoto google earth 2015)



Fig. 17 Ripresa satellitare da Google Earth, 2016, trattata mediante equalizzazione



Fig. 18 Ripresa satellitare da Google Earth, 2017, trattata mediante equalizzazione



Fig. 19 Immagine all'infrarosso, trattata mediante equalizzazione

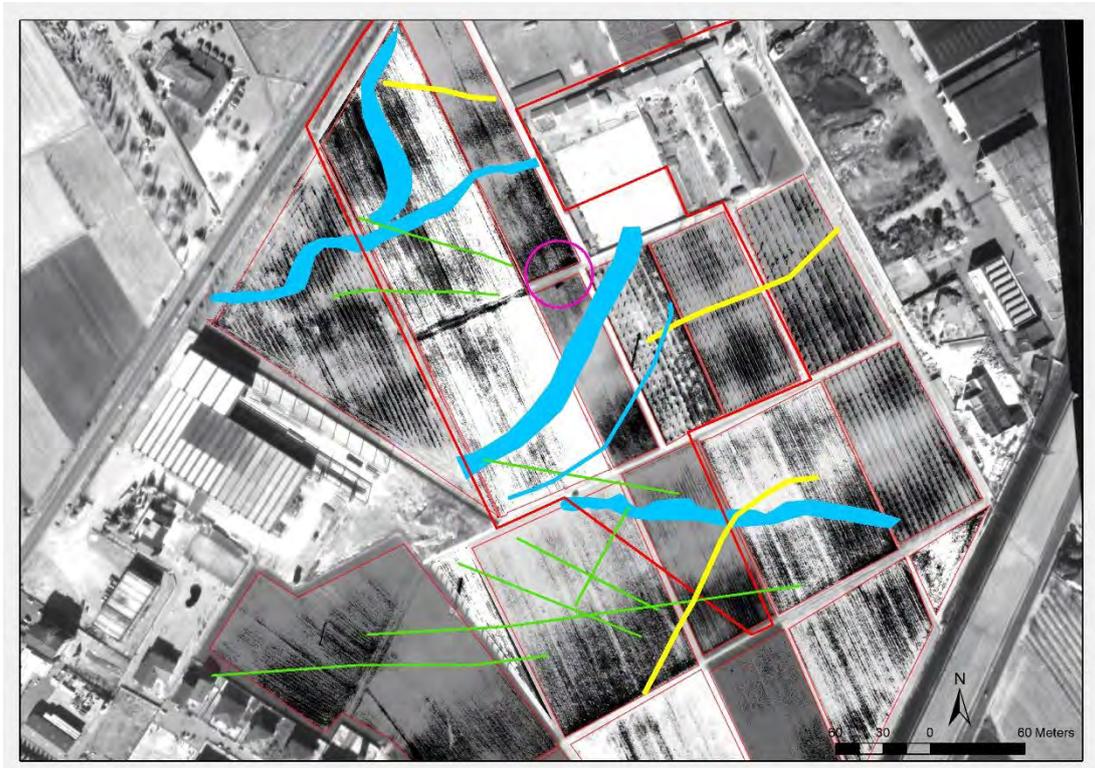


Fig. 20 Restituzione grafica delle tracce (supporto: Immagine all'infrarosso, trattata mediante equalizzazione)

La traccia più ricorrente nell'intera sequenza fotografica (Fig.4, A) attraversa diagonalmente per circa 180m la porzione meridionale dell'area in esame con un'ampiezza variabile tra i 15 e i 18 m circa; essa risulta intercettata da un'altra anomalia lineare (Fig. 4, B) di minor ampiezza (10-13m circa), grossomodo parallela al

limite sud del lotto. Se la traccia A risulta visibile sia nelle riprese effettuate nei mesi invernali con il terreno ancora spoglio, sia nelle riprese primaverili, risultando in entrambi i casi di una tonalità più chiara, la traccia B compare esclusivamente come *soilmark* (Fig. 6, 8, 17, 18, 19) e nell'immagine all'infrarosso (Fig. 19 e 20).

Altre due tracce lineari, che trovano a loro volta riscontro (seppur meno marcate rispetto alla traccia A) in tutte le immagini della sequenza temporale, emergono nella zona nord-occidentale. La prima e più evidente (Fig. 4, C), di ampiezza 8-13m circa, taglia trasversalmente il fondo ed è grossomodo isorientata alla traccia B; la seconda, più effimera, è situata invece nell'angolo nord-est, e misura un'ampiezza approssimativa di 7-10m.

Un'ultima macro-evidenza (Fig.4, D), che compare prevalentemente nelle immagini meno recenti, è un'area di circa 0,15 ettari e forma subcircolare; si colloca al centro del limite occidentale del lotto.

A livello interpretativo gran parte delle tracce di maggiori dimensioni potrebbero riferirsi a infrastrutturazioni **idriche antropiche e avulsioni naturali dell'idrografia** (traccia A e C Fig. 4) **caratteristica dell'area settentrionale** della pianura vicentina. Le tracce, invece, che presentano a livello morfologico una maggiore regolarità indicano la presenza di strade, carrarecce agricole secondarie rispetto al flusso stradale principale o di suddivisioni agrarie antecedenti al 1955 (traccia B ed E Fig.4). Oltre a queste evidenze principali sono state individuate numerose ulteriori anomalie visibili sui diversi supporti (e i relativi trattamenti) riferibili a possibili infrastrutturazioni antropiche del territorio (Fig. 5). Le tracce individuate sono state evidenziate con cromatismi differenti a seconda della possibile origine della traccia. **Le tracce con maggiore impatto sull'area di indagine** sono quelle evidenziate in blu e corrispondenti alla paleoidrografia. Esse vanno a formare dei *pattern* meandriciformi molto ben riconoscibili sui dati da remoto anche se non sempre è possibile associarli con certezza a una regimentazione antropica delle acque. Diversamente le tracce segnate di giallo sembrano essere troppo regolari per essere di origine naturale. Se osserviamo il rapporto tra le evidenze gialle e quelle verdi è possibile notare un certo orientamento tra di esse **ponendo l'accento su un'evoluzione agraria nel** tempo del lotto studiato. Le tracce evidenziate in verde infatti, si presentano completamente disallineate con gli attuali assetti agrari ma ortogonali o parallele tra loro formando un vero e proprio reticolo piuttosto ben orientato con quelli individuati da Cattaneo nelle aree circostanti. Se da un lato la traccia B sembra avere lo stesso orientamento dei campi attuali le tracce regolari in verde presenti nella zona più sud-occidentale **dell'area** di indagine sembrano potersi riferire a un assetto agrario completamente diverso rispetto a quello **moderno. In questo senso il confronto con l'agro centuriato romano individuato tra Montecchio Maggiore e** Altavilla Vicentina sembra molto promettente andando a confermare un utilizzo del suolo di tipo agricolo fin da epoca romana. **In quest'ottica le abbondanti** tracce idrografiche presenti possono essere messe in relazione con avulsioni e cambi di corso da parte dei fiumi in periodi in cui la regimentazione idrica non era controllata **dall'uomo indiziandoci dell'alternanza di fasi di uso e abbandono del suolo.**

INDAGINI e RILEVAMENTI SUL CAMPO

Nel mese di maggio, in seguito ad arature effettuate ad una profondità di 0,5m per esporre eventuali tracce **sepolti e occultate dalla copertura vegetale**, l'area è stata perlustrata in due sopralluoghi dedicati alla ricognizione a terra operando lungo fasce di 3 m di ampiezza. **Nel corso dell'indagine** sono state individuate più concentrazioni di ghiaia e ciottoli disposte lungo tracce oblunghe di ampiezza variabile e prevalentemente presenti nel settore centrale, frequentemente associate a frammenti di laterizi. È inoltre ancora visibile, lungo il confine nord-orientale della proprietà e **in prossimità dell'angolo sud-ovest** del lotto adiacente, un cippo confinario risalente verosimilmente al periodo veneziano di occupazione del territorio (Fig. 28). La posizione e **la messa in opera del manufatto** indiziano a una **deposizione secondaria di quest'ultimo, forse derivata da un riuso moderno**. Le evidenze riscontrate nel corso della ricognizione preliminare suggeriscono la presenza, in corrispondenza delle tracce osservate, di un battuto stradale secondario, la cui cronologia, non essendo stati rinvenuti materiali datanti, non è attualmente determinabile.



Fig. 21 Area "Ex Faeda", generale, ricognizione del 23/05/2018. Vista nord



Fig. 22 Area "Ex Faeda", generale, ricognizione del 23/05/2018. Vista nord-ovest



Fig. 23 Area "Ex Faeda", generale, ricognizione del 23/05/2018. Vista nord-est



Fig. 24 Area "Ex Faeda", ricognizione del 23/05/2018. Vista sud



Fig. 25 Area "Ex Faeda", ricognizione del 23/05/2018. Vista sud



Fig. 26 Area "Ex Faeda", ricognizione del 23/05/2018.



Fig. 27 Area "Ex Faeda", ricognizione del 23/05/2018.



Fig. 28 Cippo rinvenuto lungo il lato nord-orientale della proprietà durante la ricognizione del 24/05/2018.

A distanza di circa un mese, in data 19 giugno 2018, con una copertura vegetale in fase di ricrescita, ma ancora rada (condizione particolarmente favorevole per la teleosservazione), una porzione dell'area ritenuta più sensibile è stata sorvolata e fotoripresa mediante drone ottacottero custom con fotocamera Gopro hero 4. In tale occasione sono stati effettuati due voli a 10m di quota e spaziatura di 10 m tra una strisciata e l'altra. Le foto acquisite sono state elaborate all'interno di un software dedicato (Agisoft Photoscan) per ottenere, mediante SfM (*Structure from Motion*), un modello digitale locale testurizzato e ad alta risoluzione.



Fig. 29 Area "Ex Faeda", copertura (rettangolo rosso) del volo del 19/06/2018; il cerchio nero indicato dalla freccia definisce la posizione del cippo confinario documentato nell'area



Fig. 30 Area "Ex Faeda", primo piano dello UAV octocopter utilizzato per le riprese



Fig. 31 Area "Ex Faeda", operazioni di ripresa da drone del 19/06/2018

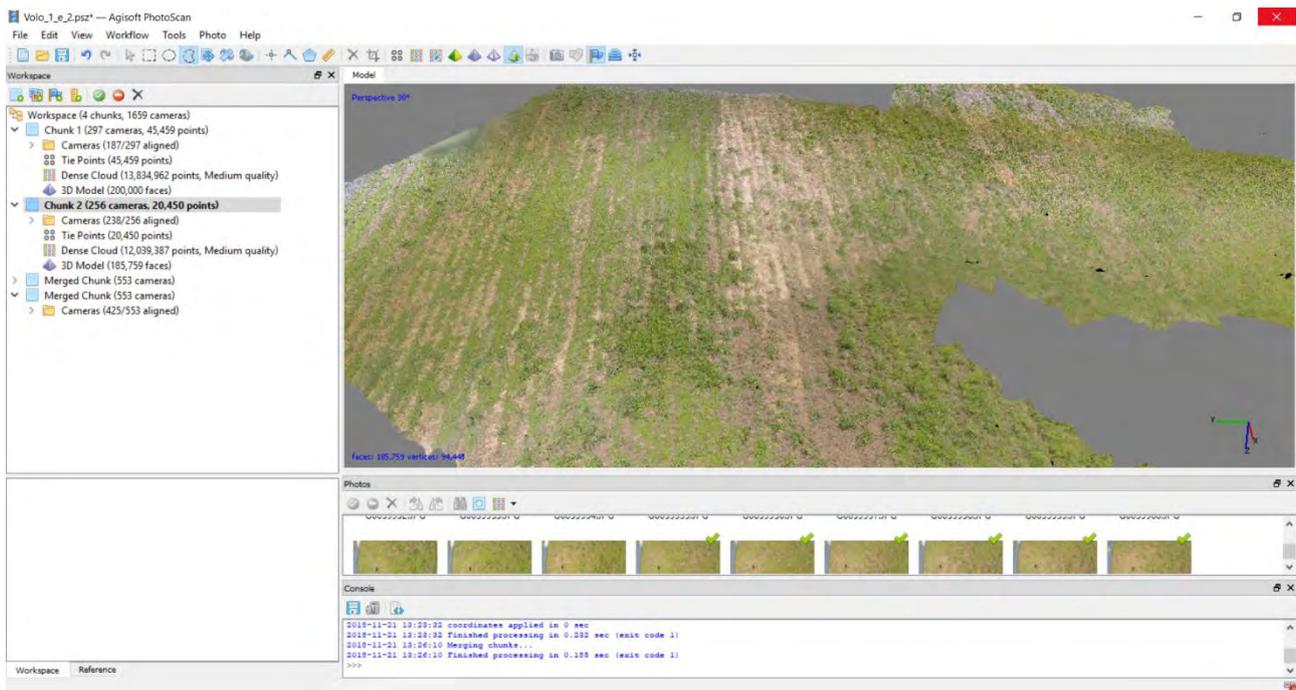


Fig. 32 Modello digitale di elevazione in ambiente Agisoft Photoscan. Al centro è visibile una delle tracce più chiare identificate durante la ricognizione di superficie e da drone.

Sebbene le indagini preliminari finora condotte non siano state risolutive nel determinare eventuali presenze archeologiche nell'area di interesse è stato possibile identificare alcune anomalie da mettere in relazione con sporadiche presenze antropiche. In base a quanto osservato, sia tramite telerilevamento che nel corso dei sopralluoghi, sono risultate evidenze riferibili alla presenza di possibili infrastrutture sepolte, benché la ricerca di superficie non abbia sinora restituito materiali che consentano di proporre una datazione. **L'assenza di materiale sicuramente datante o che permetta di ipotizzare un possibile range di frequentazione lascia supporre che l'antropizzazione dell'area fosse molto scarsa o comunque di natura marginale.** L'ipotesi attualmente più accreditata è infatti quella di trovarsi di fronte a un off-site sfruttato principalmente per le attività agricole (campi con carrarecce e possibile regimentazione delle acque). Si ritengono necessarie quindi **ulteriori verifiche tramite l'apertura di saggi d'ispezione strategici che permettano di completare l'indagine anche tramite una lettura di tipo stratigrafico.**

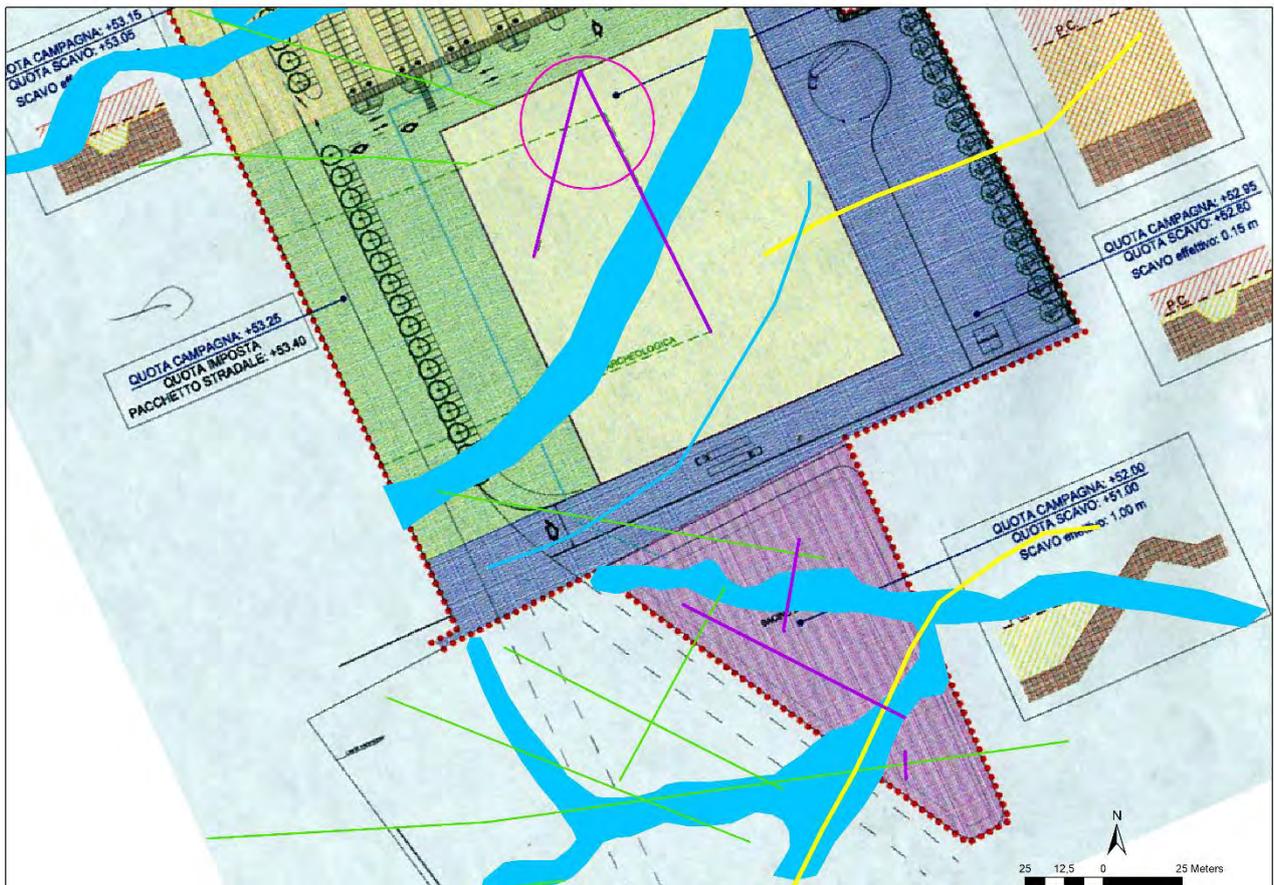


Fig. 33 Tavola degli interventi di scavo per la costruzione del supermercato Tosano con proposta di trincee esplorative (in viola) e tracce individuate da remote sensing.

TRINCEE ESPLORATIVE

A seguito delle indagini condotte attraverso il telerilevamento e le ricognizioni di superficie sono state effettuate delle verifiche a terra attraverso la realizzazione di 5 saggi di scavo con mezzo meccanico. Gli interventi, di lunghezza variabile e di profondità compresa tra il metro e mezzo e i due metri, hanno permesso di coprire a campione l'intera area interessata dallo scavo per la realizzazione dell'edificio e del bacino di laminazione (Fig. 34) e al contempo di verificare buona parte delle tracce evidenziate su fotografie aeree.

Tre trincee sono state effettuate nell'appezzamento del bacino di laminazione, la più lunga delle tre (80 m), definita trincea 2, taglia quasi interamente l'area da nord-ovest a sud-est, le altre due, di dimensioni più limitate (30 m trincea 3 e 10 m trincea 1), si collocano perpendicolarmente alla trincea 2 rispettivamente a nord (trincea 3) e a sud (trincea 1) di quest'ultima (Fig. 35).

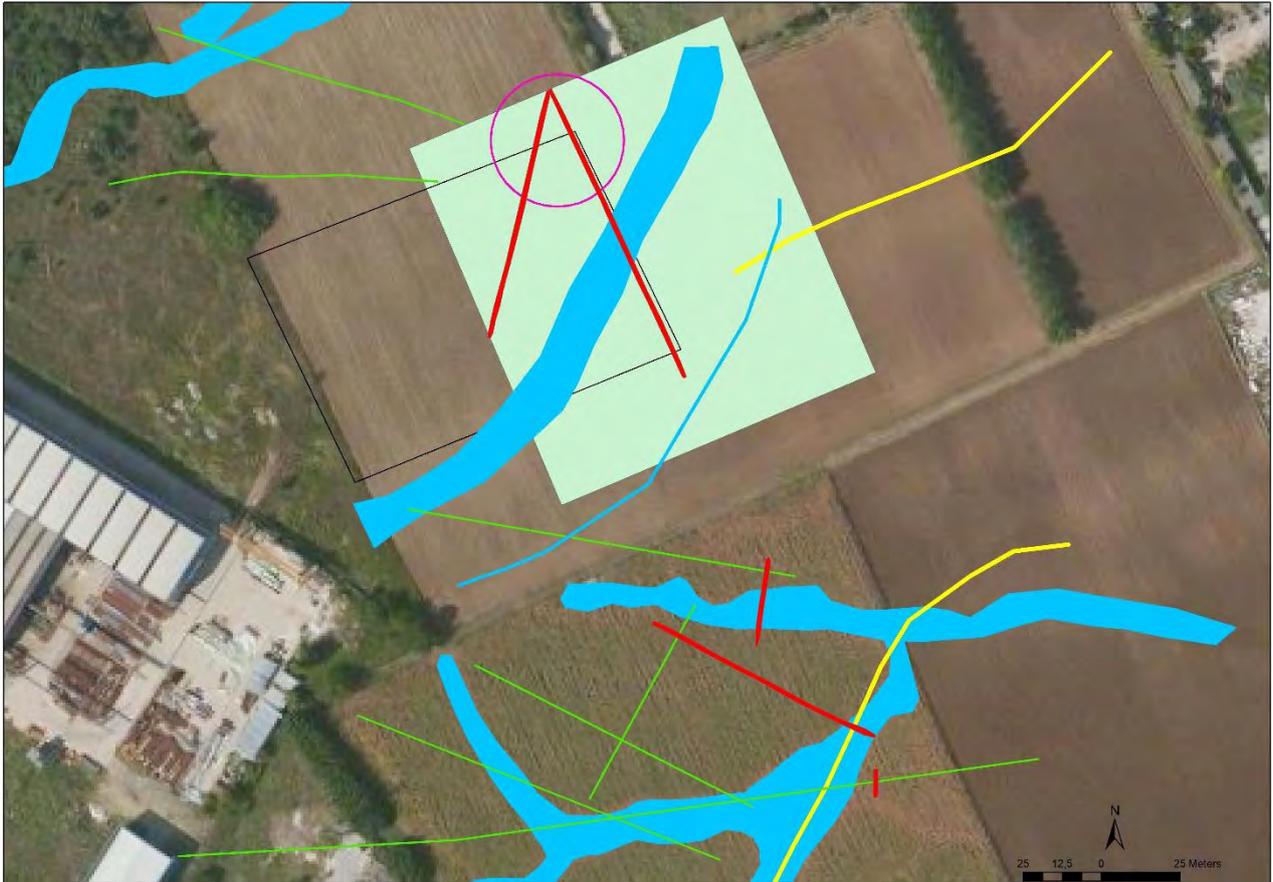


Fig. 34 Ripresa satellitare Bing 2016 con riportate le tracce individuate da telerilevamento e la reale estensione delle trincee esplorative (in rosso).

Gli interventi sono stati dislocati in modo da intercettare il maggior numero di tracce identificate da *remote sensing*. Lo studio di queste tre trincee ha messo in luce un complesso *pattern* agrario **con un'alternanza di canalette e campi arati**, l'assenza di materiale antico e la poca profondità delle tracce fanno propendere per un'interpretazione piuttosto recente come del resto ben testimoniato dalla vocazione agricola della zona. Lungo il lato orientale della trincea 2, a una profondità maggiore rispetto ai campi storici, viene intercettato un paleoalveo piuttosto potente, identificabile per la presenza di uno strato a forte componente ghiaiosa (Fig. 36) e visibile anche in foto aerea. In generale l'area "Ex Faeda" è fortemente interessata dal passaggio di rami fluviali fossili che hanno reso necessari interventi di bonifica anche importanti come vedremo nel dettaglio lungo le trincee nell'area del fabbricato.

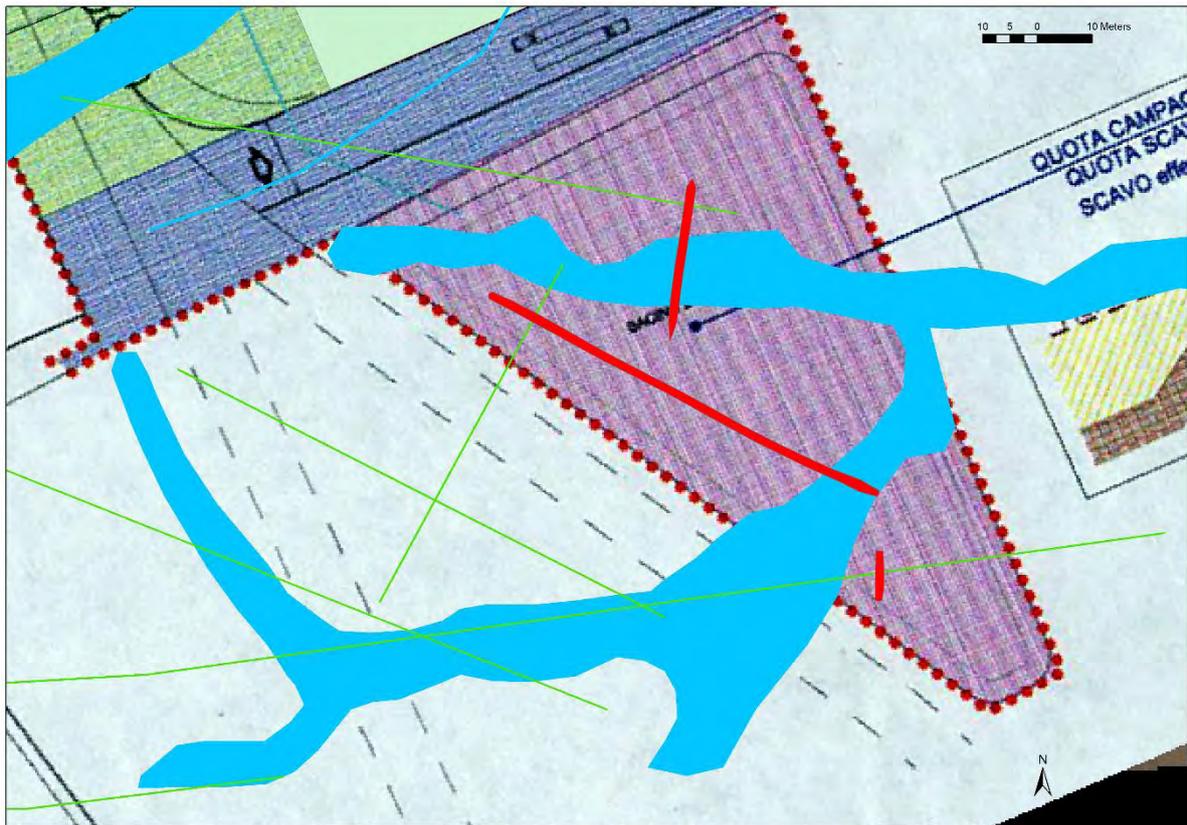


Fig. 35 Tavola degli interventi di scavo per la costruzione del supermercato Tosano, area del bacino di laminazione, con trincee esplorative (in rosso) e tracce telerilevate.



Fig. 36 Trincea esplorativa numero 2, sezione 1A, a livello stratigrafico si può notare come gli interventi agrari storici siano a una quota più alta rispetto al paleoalveo identificabile dalla presenza di ciottoli e ghiaia nella zona bassa della stratificazione.

Le ulteriori due trincee tagliano parallelamente e obliquamente l'area interessata da vincolo e quella dove andrà ad insistere l'edificio di nuova costruzione (Fig. 37). La trincea maggiore (103 m), definita trincea 4, corre in direzione nord-sud intercettando gran parte delle evidenze individuate da telerilevamento. Anche in questo caso l'intervento ha messo in luce un imponente paleoalveo già visibile da fotografie aeree che intercetta la trincea circa a metà e diversi interventi agrari di epoca storica. Di particolare rilievo l'individuazione di un tratto di capezzagna di servizio della vicina villa. La struttura localizzata nella parte settentrionale della trincea (Fig. 38) e a una trentina di centimetri sotto l'attuale piano di calpestio, si configura come un US a matrice prevalentemente limosa molto compatta con inclusi numerosi ciottoli e ghiaie di larghezza intorno ai 2 m. Una testimonianza locale ha confermato che l'area era interessata da una piccola capezzagna utilizzata dal nonno del testimone che possedeva all'epoca l'appezzamento. L'analisi delle foto aeree storiche pur mostrando delle tracce della struttura non la presenta mai attiva, si può quindi supporre che venga disattivata prima del 1955 (data della prima foto aeree disponibile per l'area).

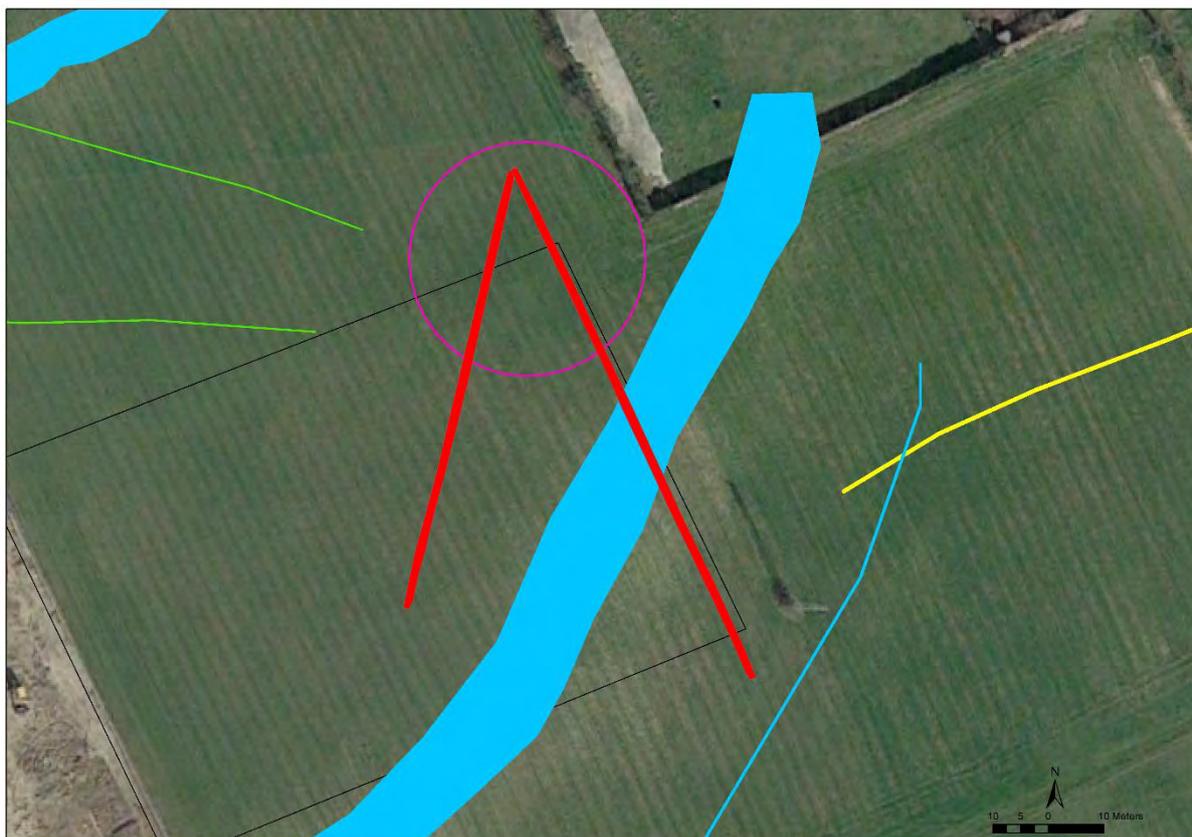


Fig. 37 Fotografia satellitare Google Earth 2015 dell'area dove sorgerà il supermercato Tosano con trincee esplorative (in rosso) e tracce telerilevate, l'area nera indica la zona sotto vincolo.

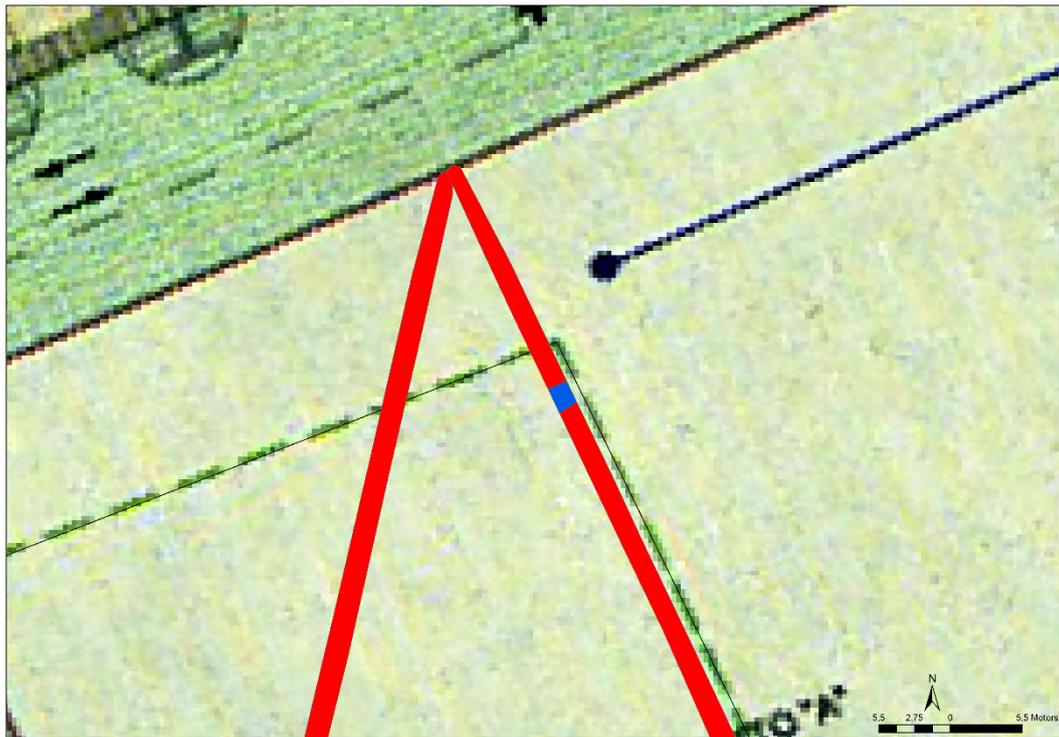


Fig. 38: A) Localizzazione in blu dell'area interessata dalla capezzagna pre-1955. B) Fotomosaico della capezzagna.

La trincea 5 parte da un punto in comune con la 4 e taglia obliquamente l'intera area interessata dalla costruzione del fabbricato. La sua lunghezza è di circa 83 m e corre da nord-est verso sud-ovest (Fig. 37). A livello analitico questa trincea è quella che ha permesso una maggiore chiarezza sugli eventi che hanno interessato l'appezzamento. Se nelle altre trincee le uniche fasi riconoscibili erano quelle paleoidrografiche e la campagna storica, nella trincea 5 è possibile identificare la portata delle bonifiche storiche e la presenza di lacerti di piani romani, probabilmente risparmiati dalla massiccia e profonda bonifica successiva.

Nel tratto più settentrionale della trincea sono venute in luce tre fosse agrarie di drenaggio del terreno a una profondità compresa tra 1 m e 1,60 m (Fig. 39). L'assenza di materiali più antichi porta a escludere che gli interventi siano stati effettuati precedentemente alla bonifica dell'area. La presenza di fosse agrarie in profondità si interrompe a ridosso degli ultimi 27 m della trincea dove, a un piano di quota maggiore (tra i 25 e i 35 cm) si conservano lacerti di quello che sembra configurarsi come un piano decapato romano. All'interno, oltre a inclusi coerenti con una sistemazione per un piano di calpestio (ghiaia, ciottoli, matrice compatta a prevalenza limosa ecc...) (Fig. 40) troviamo frammenti di concotto, ceramiche (tra cui un'ansa di anfora) e frammenti di laterizio. In totale sono stati messi in luce quattro lacerti di piano di dimensioni variabili tra 1,3 m e i 3 m (Fig. 41). Tra questi, il secondo a partire da nord, denominato TR05P2, presenta un allineamento con angolo di 6 pietre a diretto contatto con l'orizzonte aratorio e che prosegue all'interno della sezione, ma non in profondità (Fig. 42). La presenza di un angolo strutturato suggerisce che in area fosse presente un edificio rustico di possibile epoca romana, visti i materiali in associazione, di cui il tratto in essere rappresenterebbe il primo filare di un piano di fondazione. Tale struttura appare quindi pressoché interamente decapata in sezione: del resto anche nell'areale di superficie potenzialmente interessato dall'estensione originale di detta struttura, minutamente indagato, non compariva alcun artefatto e neppure pietrame costruttivo comparabile a quello residuale in sezione (calcare alloctono a spigoli vivi e in qualche caso sbozzato), indiziando quindi una estensiva asportazione e traslazione da bonifica agraria dell'originale costruito.



Fig. 39 Foto da ovest della fossa agraria visibile nella sezione 1 della trincea 5.



Fig. 40 Fotomosaico del piano 1 della trincea 5. All'interno dello strato sono presenti materiali romani di vario tipo come frammenti ceramici, concotti e latherizi.

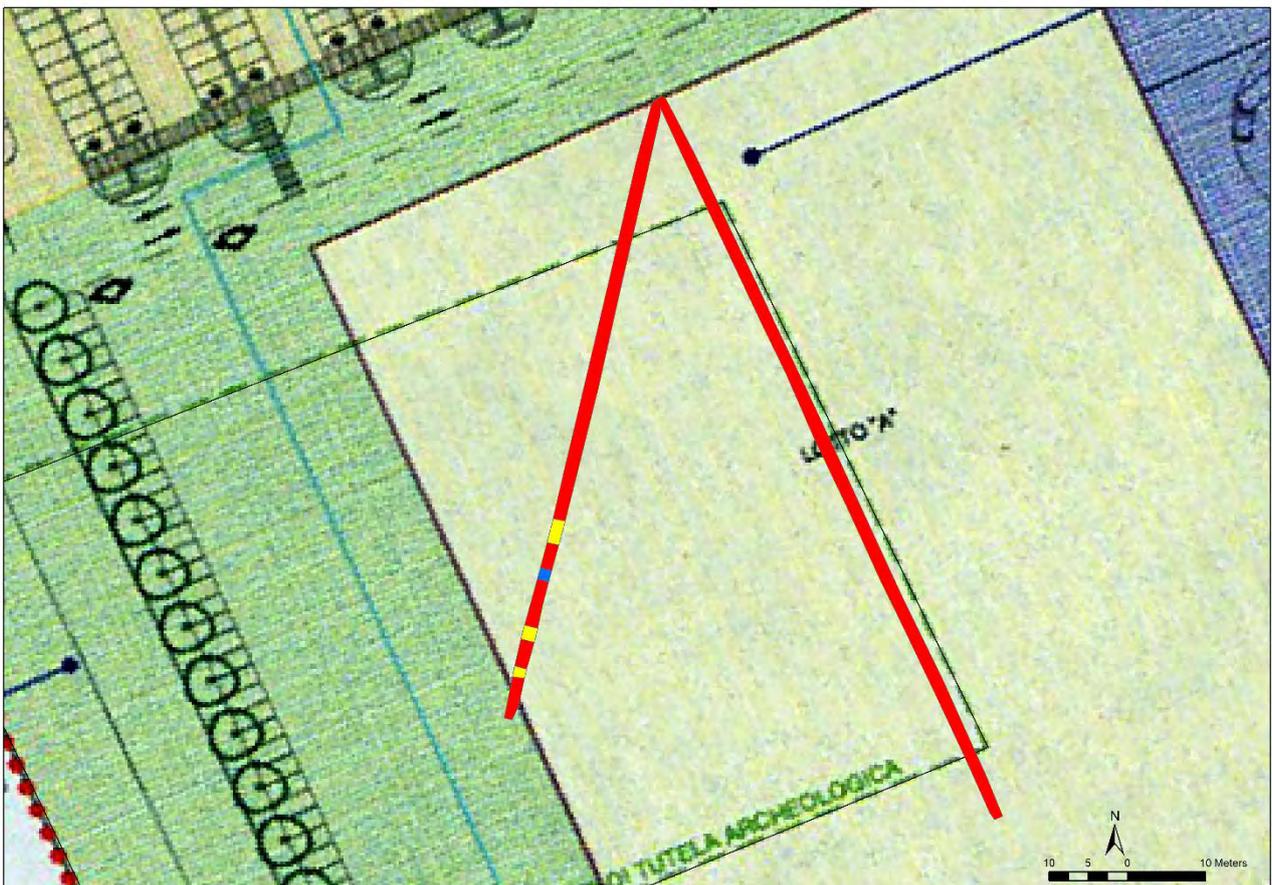


Fig. 41 Tavola degli interventi di scavo per la costruzione del supermercato Tosano e delle trincee esplorative (in rosso). In giallo sono segnalati i lacerti di piano romano mentre in blu quello che presenta al suo interno la struttura angolare.



Fig. 42 Fotomosaico del piano 2 della trincea 5. La trincea intercetta un angolo strutturato che prosegue all'interno della parte est della trincea.

Alla luce di quanto analizzato durante gli interventi esplorativi l'area interessata dalla costruzione del bacino di laminazione risulta priva di tracce archeologiche consistenti dando esito negativo. L'area interessata dalla costruzione del supermercato, invece, presenta ancora qualche lacerto di piano agrario romano, anche se di scarsa rilevanza potenziale, in quanto fortemente disturbato e in buona parte eroso dalle successive opere di bonifica e di pratica agraria. L'unica possibile struttura rustica, intercettata in un angolo di fondazione, appare **anch'essa**, pressoché totalmente decapata in sezione e interamente traslata dalla bonifica agraria con assenza di riscontri arte-ecofattuali nel record di superficie aratoria pertinente.

ALLEGATO 4

Progetto di sistemazione del verde: computo metrico estimativo

PROVINCIA DI VICENZA

COMUNI DI ALTAVILLA VIC.NA E DI MONTECCHIO MAGGIORE

COMMITTENTE: **SUPERMERCATI TOSANO CEREAL S.R.L.**

PREVENTIVO

OGGETTO: **PROGETTO DI UN EDIFICIO COMMERCIALE**

arch. Luigi Pagliaruso

| Num.Ord. TARIFFA | DESIGNAZIONE DEI LAVORI | Quantità | IMPORTI | |
|------------------------|--|-----------|----------|-----------|
| | | | unitario | TOTALE |
| | R I P O R T O | | | |
| | LAVORI A MISURA | | | |
| | OPERE A VERDE (SpCat 1) | | | |
| 1 F.15.02.a | SISTEMAZIONE DI TERRENO COLTIVO proveniente dagli scavi. Sistemazione di terreno coltivo per la formazione di aiuole in genere secondo le prescrizioni contenute nelle Norme Tecniche e secondo i parametri indicati nelle sezioni tipo, esclusa la fornitura dei materiali; da misurarsi in opera. | | | |
| | SOMMANO mq | 10'390,23 | 2,50 | 25'975,57 |
| 2 F.15.08 | SEMINA DI MISCUGLIO. Semina di miscuglio di specie preparatorie a funzione miglioratrice e di primo rinsaldamento, compresa la fornitura e lo spandimento del seme, le cure colturali, e quanto altro occorre, come specificato nelle Norme Tecniche, in ragione di 400 Kg di sementi e di 300 Kg di concime per ettaro. | | | |
| | SOMMANO mq | 10'390,23 | 0,48 | 4'987,31 |
| 3 116.01.1.00 9 | Fornitura e messa a dimora di alberi, compreso scavo della buca, il rinalzo, la conimazione e l'innaffiamento fino a completo attecchimento. A) Acer Campestris. | | | |
| | SOMMANO n | 92,00 | 160,00 | 14'720,00 |
| 4 116.01.1.00 9b | B) Cercis Siliquastrum. | | | |
| | SOMMANO n | 69,00 | 150,00 | 10'350,00 |
| 5 116.01.1.00 9c | C) Celtis australis. | | | |
| | SOMMANO n | 2,00 | 160,00 | 320,00 |
| 6 116.01.1.00 9d | D) Ulmus Minor. | | | |
| | SOMMANO n | 8,00 | 120,00 | 960,00 |
| 7 116.01.1.00 9e | E) Populus Nigra. | | | |
| | SOMMANO n | 12,00 | 120,00 | 1'440,00 |
| 8 116.01.1.00 9f | F) Tilia Cordata. | | | |
| | SOMMANO n | 7,00 | 150,00 | 1'050,00 |
| 9 13I.08.02.00 | PIANTAGIONE DI PIANTINE DI CUPRESSOCYPARIS LEYLANDII, CORNUS MAS, CRATAEGUS LAEVIGATA, fornite e poste in opera. Sono compresi: l'apertura di buche (40x40x40) cm, la ricolmatura con compressione del terreno adiacente alle radici, l'eventuale e razionale posa in tagliola e relativa imbozzimatura, la spuntatura delle radici. | | | |
| | SOMMANO n | 199,00 | 45,00 | 8'955,00 |
| 10 12L.01.01.c | FORNITURA E POSA IN OPERA IN CANTIERE DIGRIGLIE IN GHISA. Fornitura e posa in opera in cantiere di griglie in ghisa, di forma quadrata, formata da elementicomponibili, spessore di 25 mm, con feritoie della larghezza di 25 mm disposte a raggiera; i vari elementiche compongono la griglia sono uniti fra loro tramite dei cavallotti filettati in acciaio galvanizzato, | | | |
| | A R I P O R T A R E | | | 68'757,88 |

| Num.Ord. TARIFFA | DESIGNAZIONE DEI LAVORI | Quantità | I M P O R T I | |
|---------------------|---|----------|---------------|------------------|
| | | | unitario | TOTALE |
| | R I P O R T O | | | 68'757,88 |
| | inseriti in apposite sedi e fissati tramite dadi a supporti in acciaio delle dimensioni di mm 120x50x8. L'estremità della griglia dovrà appoggiare su un supporto in calcestruzzo dello spessore minimo di mm 10 SOMMANO n | 161,00 | 99,00 | 15'939,00 |
| | Parziale OPERE A VERDE (SpCat 1) euro | | | 84'696,88 |
| | Parziale LAVORI A MISURA euro | | | 84'696,88 |
| | T O T A L E euro | | | 84'696,88 |
| | Montecchio Maggiore, 29/03/2019 | | | |
| | A R I P O R T A R E | | | |

ALLEGATO 5

Progetto di sistemazione del verde: piano di manutenzione delle aree verdi

PIANO DI MANUTENZIONE DELLE AREE VERDI

Interventi sul tappeto erboso

Sfalci

Il primo sfalcio sarà eseguito appena l'erba raggiunge un'altezza di 5-6 cm. Sfalci successivi vanno effettuati ad intervalli variabili a seconda dell'accrescimento delle essenze erbacee, che non devono comunque superare un'altezza di 12-15 cm. La tosatura sarà eseguita preferibilmente con macchine tosatrici – pacciamatrici evitando tosaerba ad elica ruotante o quelle a barra falciante usate in agricoltura, al fine di avvenire ad una minuta triturazione dei prodotti della tosatura in modo che i residui vengano incorporati al manto erboso nel giro di 2-3 giorni.

I tagli andranno sempre eseguiti con erba asciutta, in modo da contenere lo sviluppo di agenti patogeni. La frequenza dello sfalcio sarà legata alla rapidità di crescita del tappeto erboso, a sua volta legata non solo alle specie che lo compongono, ma anche alle componenti meteorologiche. Dovrà comunque mantenere sempre l'erba ad un'altezza inferiore ai 12 cm. Il periodo degli sfalci interessa i mesi da aprile ad ottobre.

Si stima comunque, in condizioni standard, la seguente frequenza:

- mesi di aprile e settembre: uno sfalcio ogni 18-21 giorni
- mesi di maggio, giugno, luglio agosto: 1 sfalcio ogni 12-15 giorni.

Risemina

L'eventuale risemina in caso di fallanze andrà eseguita con la distribuzione manuale di 50 g/mq, del medesimo miscuglio della prima semina, dove l'attecchimento sia stato scarso e, una volta distribuito il seme, va interrato con una rastrellatura.

L'entità dell'intervento sarà variabile in relazione all'attecchimento del tappeto erboso.

Concimazione di copertura prato

Le concimazioni sul tappeto erboso già consolidato andranno eseguite su prato asciutto con le seguenti modalità:

- spargimento di nitrato ammonico in ragione di 0,02 Kg/mq, all'inizio della stagione vegetativa
- spargimento di concime ternario NPK 11-22-16 nella misura di 0,1 Kg/mq, alla fine della stagione vegetativa o durante il riposo vegetativo, congiuntamente a terriccio nello spessore di 1 cm/mq.

Le concimazioni andranno effettuate in formulazione solida granulare, meccanicamente con spandiconcime ad azione centrifuga.

Irrigazione prato

In assenza di impianto irrigazione automatico, possono essere necessarie annaffiature di soccorso nei mesi più caldi. Queste irrigazioni andranno effettuate secondo necessità in relazione alle precipitazioni con la distribuzione di 5 litri d'acqua ogni mq, da effettuarsi nelle ore serali, mediante l'impiego di autobotte.

Interventi sulle alberature e sugli arbusti

Potature di allevamento

Le potature di allevamento iniziano al momento del trapianto e proseguono fino al terzo anno. La prima, che sarà una potatura di semplice pulizia di rami secchi e danneggiati, sarà eseguita al momento del trapianto dalla ditta fornitrice delle piante che sarà incaricata di occuparsi del trapianto.

Le potature successive vanno invece eseguite ad attecchimento avvenuto, una volta superato lo shock da trapianto, e dovranno comunque avvenire rispettando il più possibile la forma naturale della pianta. Le potature vanno sempre eseguite durante il riposo vegetativo.

I tagli devono avere superfici ben nette e vanno assolutamente evitate sfrangiature.

Concimazioni

Le concimazioni dovranno prevedere la distribuzione di 200 g a pianta di fertilizzante ternario, a cessione controllata NPK 14-11-14 a 12 mesi, da eseguire nel periodo primaverile e di 300 g di stallatico disidratato tra novembre e febbraio.

Controllo verticalità e protezione tronchi

Per i primi tre anni si prevede il controllo della legatura al tutore ed eventuale ripristino della verticalità delle piante, nonché l'allentamento della protezione alla base del tronco per assecondare la crescita del fusto.

Sostituzione piante morte

È prevista la sostituzione delle alberature e degli arbusti morti, che deve avvenire durante il periodo di riposo della vegetazione.

Controllo dei parassiti

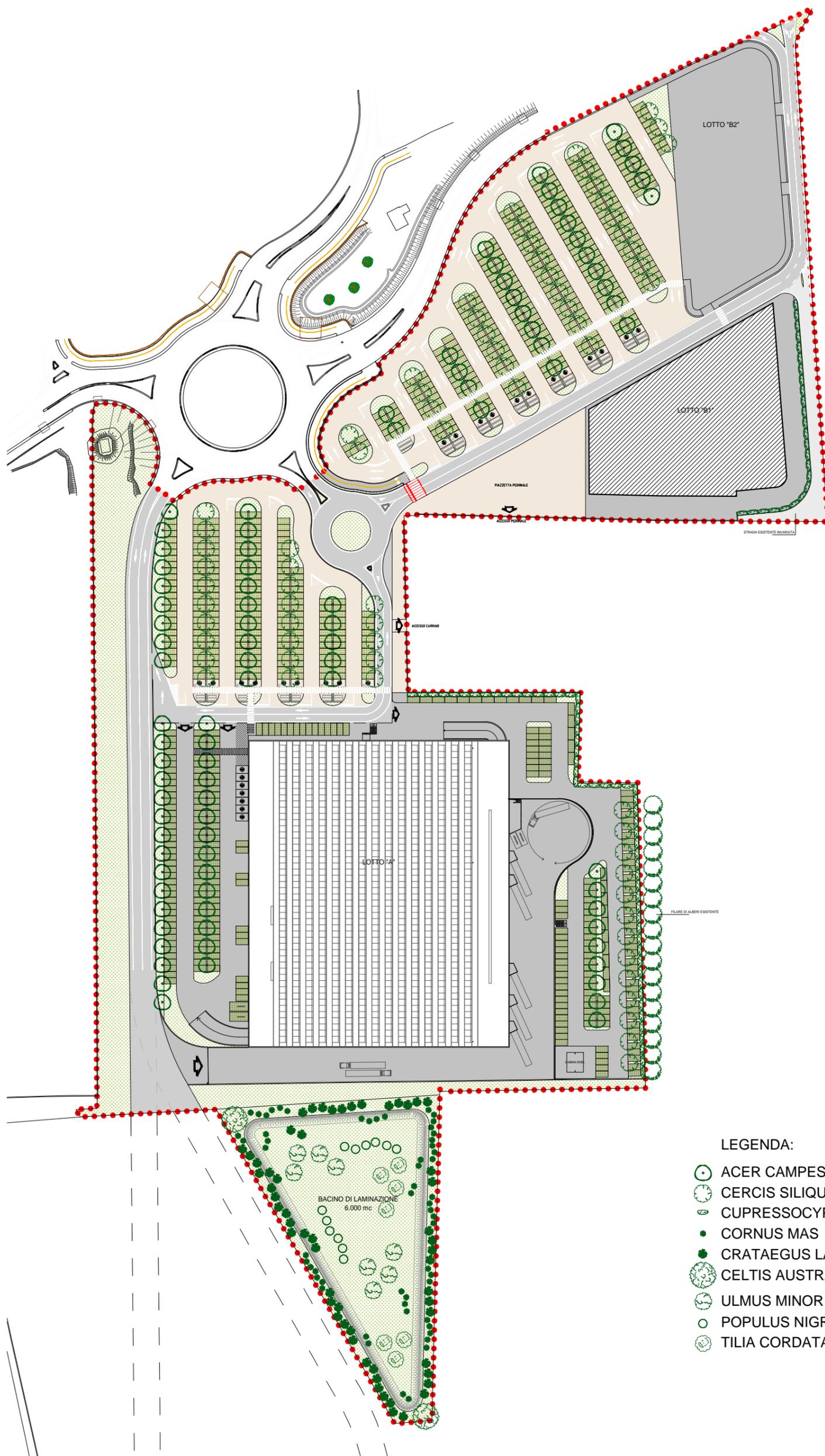
È opportuno un periodico controllo delle manifestazioni patologiche sugli alberi e sugli arbusti, provvedendo alla tempestiva eliminazione del fenomeno patogeno onde evitare la diffusione.

Irrigazione

In assenza di impianto irrigazione automatico, possono essere necessarie annaffiature di soccorso nei mesi più caldi. Queste irrigazioni andranno effettuate secondo necessità, in relazione alle precipitazioni, con la distribuzione di acqua da effettuarsi preferibilmente nelle ore serali mediante l'impiego di autobotte.

ALLEGATO 6

Progetto di sistemazione del verde: planimetria



LEGENDA:

- ACER CAMPESTRE
- CERCIS SILIQUASTRUM
- CUPRESSOCYPARIS LEYLANDII
- CORNUS MAS
- CRATAEGUS LAEVIGATA
- CELTIS AUSTRALIS
- ULMUS MINOR
- POPULUS NIGRA
- TILIA CORDATA



STUDIO DI ARCHITETTURA
 36075 Montecchio Maggiore
 Via dei Carpani n. 11
 Tel: +39 / 0444 699274
 Fax: +39 / 0444 695010
 E-mail: info@pagliarusco.it

SUPERMERCATI TOSANO



**PROGETTO DI SISTEMAZIONE
 DEL VERDE**

P.D.L. "EX FAEDA"

TAVOLA



Rapp.
 Data 28.03.2019

ALLEGATO 7

**Veneto Strade S.p.A. - Nulla osta rif. n. 3391/2018
prot. n. 7402/2019 del 26.03.2019**



RIFERIMENTO N° 3391/2018 - Ufficio CONCESSIONI (da scrivere nella risposta)



Veneto Strade
S.p.a.
Protocollo generale

7402/2019
26-03-2019
Cl. 07.01.0

Spett.le Comune di Altavilla Vicentina
Pec: altavillavicentina.vi@cert.ip-veneto.net

E, p.c. Spett.le Supermercati Tosano Cerea srl
Pec: luigi.pagliarusco@archiworldpec.it

e, p.c. Al Responsabile di Zona
SEDE

e, p.c. All'Assistente di Zona
Sig. V. Maule
SEDE

IL RESPONSABILE DIREZIONE OPERATIVA

in riferimento alla richiesta pervenuta al protocollo n° 3391/2018 del 13.02.2018 finalizzata ad ottenere il rilascio del nullaosta di competenza di questa Società ai sensi dell'art. 26 comma 3 del D.Lgs 285/1992;

Visti il D.Lgs 285/1992 ed il D.P.R. 495/1992 come successivamente modificati ed integrati;

Viste le convenzioni:

- n° 3166 del 20.06.2014 con la Provinciale di Belluno;
- n° 5387 del 20.09.2013 con la Provincia di Vicenza;
- n° 123 del 08.01.2003 con la Regione del Veneto.

Visti gli elaborati presentati a corredo della domanda in argomento;

Vista la delimitazione dei centri abitati dei Comuni ai sensi dell'art. 4 del D.Lgs 285/1992, giusto verbali, sottoscritto dal proprietario/gestore della strada e dal relativo Comune e il P.R.G. del relativo Comune, si rilascia il

NULLA OSTA CON PRESCRIZIONI TECNICHE, ECONOMICHE ED AMMINISTRATIVE IN CAPO AL CONCESSIONARIO

al Comune di Altavilla Vicentina per il rilascio della concessione, ai sensi dell'art. 26 - terzo comma - del D.Lgs 30.4.1992 n° 285, alla Ditta Supermercati Tosano Cerea S.r.l. - p. Iva: 01286680234 affinché questa metta in sicurezza e allarghi un accesso di ml. 4,00 in ingresso e 5,00 ml. in uscita ad uso commerciale, lungo la SR. 11 "Padana Superiore" al km. 343+305 lato destro alle seguenti condizioni:

- 1) la sede stradale dovrà essere esente dalla presenza di materiali aridi provenienti dall'accesso e le materie di scavo e di demolizione e rifiuto, nonché di tutti i materiali, attrezzi e mezzi d'opera non più occorrenti dovranno essere trasportati fuori della sede e dalle pertinenze stradali. Qualora a seguito dell'ultimazione dei lavori dovessero manifestarsi problematiche in tal senso, queste dovranno essere risolte a totale cura e spese dell'intestatario;

Veneto Strade spa
Cap. Soc. € 5.163.200 I.v.
P.Iva - C.F. e Reg. Imp. 03345230274

Direzione Centrale Mestre
Sede Legale Amministrativa
Operativa
Via Basiglio, 5
30174 Mestre (VE)
Tel. (+39)0412907711
Fax Area Direzione
(+39)0412907852
Fax Area Manutenzione
(+39)0412907752
Fax Area Progetti-Lavori
(+39)0412907802
segreteria@venetostrade.it
venetostrade@pec.venetostrade.it

Direzione Operativa Belluno
Via Villa Patt. 1
32036 Sedico (BL)
Tel. (+39)0437868111
Fax (+39)0437853283
segreteria@venetostrade.it
venetostredel@pec.venetostrade.it

www.venetostrade.it



- 2) l'accesso dovrà essere pavimentato per l'intero tratto come disposto dall'art.45 comma 8 del D.P.R. 495/92 Regolamento di Attuazione del Codice della Strada;
- 3) eventuali riversamenti di acque provenienti dalla strada, generati dalla realizzazione delle opere in argomento lungo l'accesso e/o sulla proprietà ubicati a quota inferiore a quella della viabilità della strada, dovranno essere smaltiti a cura e spese dell'interessato senza che questa possa pretendere alcun indennizzo da parte di questa Società. Saranno costruite, se necessario, opere di smaltimento delle acque meteoriche di adeguata forma e portanza con convogliamento ai tombini esistenti o di nuova realizzazione;
- 4) l'eventuale estradosso dei cavidotti elettrici, delle condutture o dei loro manufatti protettivi nella parte sottostante la sede stradale, dovranno essere posate ad una profondità di minimo un metro dal piano viabile;
- 5) tutti gli scavi eseguiti in prossimità del piano viabile dovranno essere chiusi e/o posti in condizioni di sicurezza, al termine della giornata lavorativa;
- 6) se presente dovrà essere eseguita la pulizia del fosso e posto in opera il manufatto per lo smaltimento delle acque di scolo della sede stradale, come previsto da progetto posto su sottofondo in magrone di cemento e strato di sabbia, collaudato per sopportare carichi di prima categoria.
- 7) il sottofondo della sede stradale, dovrà essere eseguito:
 - a. sottofondo in Tout Venant del Tipo A1a – A1b a dello spessore compattato per strati successivi di cm. 30;
 - b. fondazione in materiale arido misto stabilizzato dello spessore compattato di cm. 20;
 - c. strato di base in misto granulare cementato consistente in una miscela di cemento ed inerte con porzione di legante di 70-80 Kg/mc di inerte umidificato; in alternativa additivi aggreganti o addensanti, compattato per strati successivi di cm. 30 fino alla quota sottostante il conglomerato bituminoso, previo allontanamento di tutto il materiale di scavo non idoneo.
 - d. strato di base in conglomerato bituminoso dello spessore di cm. 10
 - e. strato di collegamento (bynder) di spessore finito di cm. 7;
 - f. dopo congruo periodo di assestamento, previo accordo con l'Assistente di Zona dovrà essere eseguito il tappeto d'usura avente spessore minimo finito compreso di cm. 3 (tre), a mezzo vibrofinitrice, per l'intera carreggiata lungo tutta la zona d'intervento e di allargamento.

Diverse direttive riferite all'esecuzione dell'accesso ed alle sue modalità esecutive potranno essere impartite tramite l'Assistente di Zona in fase esecutiva. I raccordi con il piano viabile esistente dovranno essere effettuati a regola d'arte in modo tale che la pavimentazione finita risulti perfettamente livellata senza presenza di avvallamenti o dossi che, in ogni caso dovranno essere eliminati a cura e spese di codesta Ditta.

- 8) l'eventuale cancello dovrà essere posizionato ad una distanza tale da consentire la sosta di automezzi totalmente fuori dalla carreggiata medesima;
- 9) il confine tra la proprietà del richiedente e la strada dovrà preventivamente individuato in contraddittorio con l'Assistente di Zona;
- 10) la superficie che resterà compresa tra il piano viabile e la proprietà privata, dovrà essere regolarmente e costantemente mantenuta sistemata a cura e spese della Società richiedente;
- 11) la presente viene rilasciata nel rispetto dei regolamenti comunali, dello strumento urbanistico, degli eventuali diritti di terzi nonché l'acquisizione di ogni altra autorizzazione, nulla osta, parere etc. di competenza di altri Enti o Uffici;
- 12) dovranno essere ripristinate le opere stradali preesistenti (cordonate, banchine, scarpate, scarichi, segnaletica orizzontale/verticale griglie, caditoie etc.) eventualmente rimosse o danneggiate nel corso dei lavori;



- 13) in caso di interferenza con la sede stradale, l'intervento sulla strada dovrà essere eseguito in modo tale da garantire la continuità della circolazione in condizioni di sicurezza conducendo, segnalando e proteggendo il cantiere ai sensi della vigente normativa di Legge;
- 14) salve le sopraccitate condizioni, i lavori dovranno essere realizzati nel rispetto della documentazione progettuale allegata alla richiesta, di cui si allega copia.

PRESCRIZIONI AMMINISTRATIVE

- a. La presente è esclusivamente riferita alla competenza di questa Società ai sensi del D.Lgs. 285/92 e del D.P.R. 495/92 come successivamente modificati ed integrati.
- b. L'intestatario si obbliga ad osservare le norme per la tutela delle strade e per la sicurezza della circolazione nonché tutte le altre prescrizioni che anche in avvenire venissero emanate per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche.
- c. L'intestatario dovrà provvedere, ad esclusivo suo carico, a mantenere durante l'esecuzione dei lavori, gli opportuni ripari e segnali ben visibili, sia di giorno che di notte, e non dovrà in nessun modo interrompere od ostacolare neppure temporaneamente il transito stradale ed il flusso delle acque nei fossi o creare depositi di qualsiasi genere sul piano stradale e/o sulle relative pertinenze. Inoltre dovrà essere fatta la regolamentare segnalazione delle zone temporaneamente sottratte al transito e di quelle di pericolosità. Tale segnalazione, sia durante le ore diurne che notturne, sarà fatta in conformità a quanto prescritto dal Nuovo Codice della Strada D.Lgs. 30.04.1992 n°285 e relativo Regolamento di esecuzione D.P.R. 16.12.1992 n° 495.
- d. L'intestatario è responsabile di tutti i danni e/o vizi che potranno derivare alla strada ed alle sue pertinenze in dipendenza dell'esecuzione, della manutenzione, dell'uso e della demolizione delle opere oggetto della presente. Quest'ultimo dovrà provvedere a propria cura e spese ad eliminare e risarcire eventuali danni e/o vizi con la massima tempestività ed, in ogni caso, entro e non oltre 5 giorni dalla contestazione dei vizi da parte di Veneto Strade e contestuale diffida al ripristino, provvedendo al perfetto reintegro della sede stradale secondo le prescrizioni previste nella presente. Contestualmente alla contestazione e diffida all'intestatario, Veneto Strade provvederà a informare la Pubblica Autorità in merito allo stato dei luoghi.
- e. Questa Società potrà imporre l'esecuzione d'ufficio in caso di inesatta o incompleta osservanza delle condizioni e/o prescrizioni di cui alla presente. Decorso inutilmente il termine di 5 giorni assegnato all'intestatario per provvedere ai ripristini, Veneto Strade, vi provvederà direttamente, addebitandone i relativi costi ed oneri diretti ed indiretti all'intestatario stesso.
- f. Nell'ipotesi di cui al precedente articolo, qualora Veneto Strade provvedesse direttamente ai ripristini, provvederà altresì all'escussione della fideiussione, prestata all'atto del rilascio della presente, al fine di ripetere le somme corrispondenti ai costi diretti ed indiretti sostenuti per i predetti ripristini. Nella medesima ipotesi d'inadempimento dell'intestatario alla diffida di ripristino, nel termine anzidetto, questa Società si riserva di procedere con effetto immediato alla revoca della presente per inadempimento dei termini.
- g. L'intestatario è responsabile di tutti i danni che dovessero derivare agli utenti della strada ed in ogni caso ai terzi, compreso il personale di Veneto Strade SpA in dipendenza dell'esecuzione, della manutenzione, dell'uso e della demolizione delle opere oggetto della presente, lasciando questa Società completamente estranea ad essi ed indenne dalle relative conseguenze e vertenze giudiziarie. Inoltre, l'intestatario terrà sempre questa Società e i suoi funzionari sollevati ed indenni da qualsiasi pretesa o molestia, anche giudiziaria, che per dato o fatto del presente, potesse provenirle da terzi, intendendosi che la presente viene assentita senza pregiudizio di terzi.

Veneto Strade spa
Cap. Soc. € 5.163.200 i.v.
P.Iva - C.F. e Reg. Imp. 03345230274

Direzione Centrale Mestre
Sede Legale Amministrativa
Operativa
Via Baseggio, 5
30174 Mestre (VE)
Tel. (+39)0412907711
Fax Area Direzione
(+39)0412907852
Fax Area Manutenzione
(+39)0412907752
Fax Area Progetti Lavori
(+39)0412907802
segreteriaave@venetostrade.it
venetostrade@pec.venetostrade.it

Direzione Operativa Belluno
Via Villa Patt, 1
32036 Sedico (BL)
Tel. (+39)0437865111
Fax (+39)04378653283
segreteriaabl@venetostrade.it
venetostradebl@pec.venetostrade.it

www.venetostrade.it

- h. L'intestatario è obbligato, sotto la osservanza delle prescrizioni della presente, a provvedere a proprie cure e spese alla continua manutenzione in perfetta efficienza delle opere nel preciso stato in cui sono state concesse e all'esecuzione di tutti i lavori di riparazione, di variante, di completamento e di perfezionamento occorrenti durante l'esercizio dell'opera.
- i. Questa Società può revocare o modificare la presente in qualsiasi momento per sopravvenuti motivi di interesse pubblico o di tutela della sicurezza stradale, senza essere tenuta a corrispondere alcun indennizzo. In tal caso l'intestatario dovrà eseguire, a propria cura e spese, tutti i lavori necessari per la rimessa in ripristino della strada e delle pertinenze, sistemando il corpo stradale secondo le prescrizioni che saranno indicate da questa Società che in caso contrario procederà con l'applicazione del procedimento coattivo.
- j. Nel caso di decadenza della presente per scadenza dei termini o di revoca o modifica da parte di questa Società per sopravvenuti motivi di interesse pubblico, L'intestatario dovrà eseguire, a propria cura e spese, tutti i lavori necessari per la demolizione e il ripristino del corpo stradale e delle sue pertinenze, secondo le prescrizioni che saranno indicate da questa Società salvo, in caso contrario, l'applicazione del procedimento coattivo per il recupero delle spese necessarie.
- k. Il personale di Veneto Strade SpA, in accordo con l'intestatario, avrà sempre libero accesso sul luogo dei lavori sia per controllare l'osservanza delle condizioni imposte con il presente provvedimento, che per dare le disposizioni che si rendessero opportune in corso d'opera. Qualsiasi variazione alle modalità di occupazione e/o all'estensione della superficie occupata od alle opere eseguite è soggetta al preventivo rilascio di ulteriore atto scritto di questa Società.
- l. I lavori oggetto dovranno essere realizzati entro un anno dalla data della presente, fatta salva la possibilità di rinnovo a seguito di motivata richiesta.**
- m. Qualora avvenisse il passaggio di proprietà delle opere in questione, l'intestatario dovrà dichiararlo a questa Società entro 20 giorni dal suo verificarsi, restando però tenuta ad osservare tutti gli obblighi contratti con la presente fino a quando sarà notificata la modifica del nuovo proprietario.
- n. In caso di inadempienza da parte dell'intestatario, per violazione dei presupposti di fatto e di diritto che hanno comportato il rilascio, la presente s'intenderà revocata. Qualora risultasse, in un secondo tempo, non conforme a verità la dichiarazione riguardante la superficie e l'uso della presente, L'intestatario sarà tenuto a corrispondere sia la penalità sancita dalle vigenti disposizioni che a versare l'eventuale canone e il suo adeguamento.
- o. Tutte le spese necessarie, non escluse quelle per le espropriazioni di proprietà private e per indennizzi a terzi, per tutta la durata della presente, sono a carico dell'intestatario.

Per quanto non espressamente contemplato nel presente provvedimento, si rimanda al rispetto della normativa vigente in materia.

Firma per accettazione

**IL RESPONSABILE DEL SETTORE
MANUTENZIONE
Ing. Ivano ZATTONI**

firmato digitalmente

firmato digitalmente