

ALLEGATO ALLA DELIB. CONS.
N. 51/172034 DEL 14/12/2017
Il Presidente Il Segretario Generale
F.to Formisano F.to Caporrino



COMUNE DI VICENZA

Allegato A

Infrastruttura Strategica di interesse nazionale ex art. 1 della legge 21 dicembre 2001,
n. 443 – Legge Obiettivo. Tratta AV/AC Verona – Padova.
Progetto preliminare del 2° lotto funzionale “Attraversamento di Vicenza”.
CUP J41E91000000009

Osservazioni e prescrizioni del Comune di Vicenza

Osservazioni aggiornate con gli emendamenti approvati dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 51 del 14.12.2017.





COMUNE DI VICENZA

**OGGETTO: Infrastruttura Strategica di interesse nazionale ex art. 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443 – Legge Obiettivo. Tratta AV/AC Verona – Padova.
Progetto preliminare del 2° lotto funzionale “Attraversamento di Vicenza”.
CUP J41E91000000009
OSSERVAZIONI E PRESCRIZIONI COMUNE DI VICENZA**

Il Comune di Vicenza,

- visto il Progetto preliminare del 2° lotto funzionale “Attraversamento di Vicenza” pervenuto con nota acquisita al PGN 140129 del 19 ottobre 2017 pervenuta da RFI avente per oggetto: “Infrastruttura Strategica di interesse nazionale ex art. 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443 – Legge Obiettivo. Tratta AV/AC Verona – Padova.
Progetto preliminare del 2° lotto funzionale “Attraversamento di Vicenza”
(CUP: J41E91000000009);
- vista la nota di convocazione alla Conferenza di Servizi ex artt. 165 e 168 del D. Lgs. n. 163/2006 che si terrà in data 13 dicembre 2017 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

Ritiene necessario formulare le seguenti osservazioni e prescrizioni

Il presente documento riporta le osservazioni al Progetto preliminare del 2° lotto funzionale “Attraversamento di Vicenza” - Tratta AV/AC Verona – Padova di cui all’oggetto. Alcune osservazioni , vista l’importanza che rivestono per il Comune di Vicenza, assumono il carattere di “PRESCRIZIONE”. In tali casi il carattere di “PRESCRIZIONE” è riportato in grassetto sottolineato all’inizio della singola osservazione.

1. OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE

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

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



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

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

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

00516890241



COMUNE DI VICENZA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- va garantita la regolarità di esercizio del filobus, pena il decadimento di qualità del servizio e la drastica riduzione di attrattività del sistema, con conseguenti minori risultati nel numero di passeggeri e nell'equilibrio economico, nonché con ricadute sui costi-benefici in particolare sul sistema della mobilità (minore riduzione della congestione) e dell'ambiente (ripartizione modale, emissioni) e della sicurezza (incidentalità). Tra gli interventi da garantire, vi sono i seguenti:



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

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

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

00516890241



COMUNE DI VICENZA

- nel superamento di intersezioni con rotatoria, è necessario verificare progettualmente la convenienza e l'opportunità di passaggio delle corsie TPL in centro rotatoria, senza impegnare l'anello, con la garanzia di opportuna protezione semaforica al transito del filobus, con miglioramento in termini di regolarità dell'esercizio. Ciò richiede approfondimenti progettuali anche in termini di micro simulazione del funzionamento dei nodi;
- nel superamento dei nodi viari e per esigenze di prioritarizzazione del servizio TPL (tecniche "salta-coda"), è necessario prevedere un sistema semaforico centrale asservito al TPL ed attuato dal traffico. Ciò richiede approfondimenti progettuali anche in termini di micro simulazione del funzionamento dei nodi;
- il nuovo sottopasso tra via dell'Oreficeria e SR11 viene realizzato per ospitare 2+2 corsie di circolazione durante l'accantieramento del viadotto Scaligeri-Sole, per poi configurarsi a regime come asta viaria a 1+1 corsia con affiancata la pista ciclabile. E' necessario verificare e prevedere, nello stato a regime, che il manufatto garantisca la corsia riservata TPL in direzione SR11, come soluzione "salta coda" nelle ore di punta ed in particolare in occasione delle manifestazioni fieristiche, quando la congestione veicolare rischia di perturbare pesantemente l'intero esercizio della linea. Tale esigenza non va garantita nel caso dell'auspicato spostamento del terminal filobus nelle aree a nord della stazione Fiera;
- in viale San Lazzaro, la realizzazione della sede riservata in centro strada determina una dimensione delle corsie veicolari residue insufficiente (m 2,75): è necessario chiarire se tale sezione sia prevista in corrispondenza dei soli ambiti di fermata, oppure se sia estesa a tutto il viale. E' comunque necessario che il progetto si formi sulla scorta di un rilievo puntuale dell'intera asta e dell'intera larghezza, comprensiva dei marciapiedi, anche considerando che la sezione della sede riservata può essere leggermente ridotta a fronte del tracciato rettilineo;
- analogo approfondimento progettuale va condotto sull'asta di viale Venezia, per la quale sono state previste 1+1 corsie veicolari ed 1 sola corsia riservata TPL in direzione ovest. In ogni caso, questo disegno non è accoglibile senza una preliminare verifica di micro simulazione del nodo X Giugno-Fusinato-Risorgimento correlata con la micro simulazione, già condotta, per il nodo Risorgimento-Margherita-Borgo Berga-Gallo;
- in viale Margherita, occorre verificare, anche in base allo sviluppo della progettazione urbanistica, la preferenza per un tracciato rettilineo del servizio TPL in direzione ovest, senza la necessità di percorrere la strada in ansa del fiume Retrone;
- in viale Giuriolo, occorre verificare, anche in base alle scelte di regolazione della circolazione, la preferenza per le corsie di transito TPL in centro strada, con marciapiedi ai lati, anziché la sezione prevista in progetto;
- nel nodo Quadri-Pace-Padova-Trissino, occorre verificare la realizzabilità di un tracciato rettilineo in direzione est, parallelo a quello garantito in direzione ovest;
- in zona Stanga, va eliminata la doppia stretta curva tra viale della Pace e via della Stanga, dannosa in termini di confort a bordo e di velocità commerciale.

Sotto il profilo delle fermate, si evidenzia:

- la scelta progettuale di tipologia di fermata che esclude la "fermata promiscua centrale" deve essere verificata con l'eventuale acquisizione di un veicolo con porte di imbarco su entrambi i lati. Questa scelta di sistema avrebbe indubbi vantaggi in presenza di sezioni stradali ridotte nonché di più semplice inserimento urbanistico delle banchine di fermata;
- l'attrezzaggio di alcune fermate per la ricarica flash va commisurato non solo con profilo di linea, ma anche con la tipologia di fermata, evidenziando che in presenza di fermate in piena corsia veicolare



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

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

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

00516890241



COMUNE DI VICENZA

non riservata al TPL la sosta del filobus potrebbe comportare eccessivi rallentamenti o blocchi alla circolazione; il problema si pone in n. 2 fermate in direzione est e n. 4 fermate in direzione ovest;

- l'ubicazione delle fermate F9-Risorgimento vanno attentamente verificate sulla scorta delle micro simulazioni da condurre sull'intero nodo Risorgimento;
- va riservata particolare attenzione architettonico-compositiva alle fermate che si collocano in ambiti monumentali e all'interno della buffer-zone UNESCO, come ad es. la F11-Levè degli Angeli;
- tutte le fermate devono garantire la totale eliminazione di barriere architettoniche sia in banchina sia nell'intorno che consente il raggiungimento della banchina (attraversamenti pedonali e relativi marciapiedi). L'accessibilità universale deve garantire condizioni EBA per tutte le disabilità (motorie e visive). Anche in questo caso, solo il *sistema* garantisce il perfetto accoppiamento veicolo-banchina (altezza piattaforme, complanarità dell'incarozzamento...);
- per quanto sopra, è d'obbligo adottare nel progetto un sistema di "guida automatica" per l'accostamento veicolo/banchina, in modo da garantire analoghi standard di accessibilità ed incarozzamento presenti nei sistemi TPL a guida vincolata;
- tale sistema di "guida automatica" va progettato anche per essere funzionale ai movimenti operativi dei veicoli in ambito di deposito per le attività di manutenzione (lavaggio) e di ricarica, in particolare per le operazioni di ricarica notturna;
- le banchine di fermata dovranno altresì essere progettate in modo da garantire il servizio in fermata anche da parte dei veicoli TPL non filoviari in uso sulla rete di Vicenza;
- in relazione ad un possibile capolinea in area ovest, da collocarsi in area interclusa in prossimità sottopasso tra via dell'Oreficeria e SR11, nello sviluppo progettuale -se tale scelta sarà confermata- risulterà necessario prevedere l'attestamento a nord con linee TPL gomma e park pendolari e un conseguente adeguamento del sottopasso della "stazione fiera" per consentire la connessione del capolinea così strutturato con la zona industriale ed il quartiere fieristico. L'interessamento di tale area per l'implementazione di un capolinea pone necessità di approfondimento in relazione al rischio idraulico. Dovrà essere inoltre definita la consistenza delle attrezzature e volumi necessari all'esercizio delle funzioni TPL;
- Quando si parla di "*asse viario completamente rimodulato*" andrà chiarito se ciò interessa anche i marciapiedi.

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

CONSIDERAZIONI GENERALI DI TIPO AMBIENTALE



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

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

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

00516890241



COMUNE DI VICENZA

3. ATMOSFERA

- Si prende atto delle analisi preliminari riportate nel documento "relazione generale", relative alla legislazione di riferimento e ai parametri di qualità dell'aria. Si ritiene integrare tale capitolo con i riferimenti al Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA) approvato con deliberazione del Consiglio regionale n. 90 del 18 aprile 2016 e all'accordo di Bacino Padano, sottoscritto dalle Regioni Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna e Veneto per il contenimento dell'inquinamento atmosferico.
- Si prende atto della simulazione del contributo delle PM 10 sia in fase di cantierizzazione che in esercizio. Tuttavia la centralina di background sita nel Quartiere Italia è di riferimento dell'intero agglomerato Vicenza ed in riferimento ai valori misurati dalla stessa vengono emessi, nel periodo invernale, idonei provvedimenti per la limitazione, ad esempio, della circolazione stradale. Si ritiene di valutare attentamente il valore del "fondo ambientale" del modello di simulazione che, stante la situazione reale, in particolare nella stagione invernale, è ben superiore a quanto indicato.
- In ragione dell'osservazione precedente e della qualità dell'aria, in particolare durante la stagione invernale, si prescrive l'utilizzo di mezzi d'opera classificati almeno Euro 3.
- Si ritiene, nonostante le assicurazioni operative quali ad esempio la nebulizzazione o l'installazione delle barriere antipolvere, di valutare in fase di cantierizzazione una campagna di rilievi puntuali, eventualmente da concordare con ARPAV, mediante l'utilizzo di stazioni mobili.

4. ACQUE

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

5. RUMORE

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



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

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

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

00516890241



COMUNE DI VICENZA

6. VIBRAZIONI- PRESCRIZIONE

- Si ritiene opportuno venga previsto in sede di monitoraggio delle vibrazioni, a campione, l'esecuzione del contraddittorio con ARPAV. In particolare si chiede che sia approfondito lo studio delle vibrazioni, badando a misurare l'intensità delle vibrazioni presso il parcheggio di Via Rossi e a studiare la composizione del terreno sottostante, in quanto veicolo di propagazione delle vibrazioni prodotte dall'esercizio ferroviario. Valutare anche gli edifici soggetti alle vibrazioni prodotte dall'esercizio ferroviario (terreno di fondazione, fondazioni, strutture), poiché le valutazioni previsionali possono risentire di variazioni apprezzabili. Si simulino gli effetti dello scenario peggiore, cioè le vibrazioni prodotte dal passaggio di treni merci e passeggeri contemporaneamente in tutti e quattro i binari.

7. VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA

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

8. ILLUMINAZIONE ESTERNA

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

9. GESTIONE DEI RIFIUTI

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

10. AREE A RISCHIO ARCHEOLOGICO

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

11. AREE OGGETTO DI PROCEDIMENTO DI BONIFICA AMBIENTALE

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

12. IDRAULICA - PRESCRIZIONE



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

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

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

00516890241



COMUNE DI VICENZA

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

13. INCONGRUENZE/ CARENZE NEGLI ELABORATI

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

Si segnalano di seguito alcune incongruenze riscontrate negli elaborati relativi:

181. Relazione giustificativa per le espropriazioni

A pagina 7 Cap. 4.2 Fabbricati:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

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

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

00516890241



COMUNE DI VICENZA

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

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

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

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

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

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

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

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

OSSERVAZIONI DI DETTAGLIO

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

ZONA OVEST

14. Viabilità quartiere fieristico - PRESCRIZIONE

In riferimento agli interventi previsti a Vicenza Ovest, sia in fase di cantiere sia di assetto definitivo, dovrà essere garantita la completa continuità funzionale del quartiere fieristico e un adeguato studio sull’accessibilità veicolare e pedonale atta ad evitare interferenze tra le attività fieristiche e ferroviarie, con particolare riguardo al tema della sosta. Questa richiesta è importante poiché il quartiere fieristico si troverebbe interessato da flussi e relazioni in attraversamento (mentre oggi è sostanzialmente un isolato separato). Particolare approfondimento dovrà essere riservato alle fasi di cantierizzazione (esempio nodo Scaligeri/Sole) per limitare gli impatti sulla viabilità esistente che interessa sia importanti zone produttive/commerciali che residenziali.

15. Rotatorie tra Viale Verona, “Strada Nuova dell’Arsenale” e “Viale della Stazione”-PRESCRIZIONE



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

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

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

00516890241



COMUNE DI VICENZA

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

16. Viale San Lazzaro e viale Verona - PRESCRIZIONE

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

17. Nodo via Olmo – PRESCRIZIONE

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

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

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

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

18. Asse viario via dell'Oreficeria e aree limitrofe - PRESCRIZIONE

Va garantita sempre la connessione pedonale tra lato nord e sud della ferrovia, anche in fase di cantiere ferroviario, nella relazione oggi soddisfatta nel sottopasso esistente di via Frassini.

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

Al fine di consentire la piena funzionalità dell'itinerario tra la SR 11 e via dell'Oreficeria, attraverso il nuovo sottopasso e con funzioni sostitutive del viadotto di Ponte Alto durante le fasi di demolizione e rifacimento di quest'ultimo, è necessario prevedere la realizzazione di una rotonda dal diametro di almeno 50 metri, all'intersezione tra viale della Scienza e via dell'Oreficeria. La rotonda dovrà essere realizzata contestualmente al nuovo sottopasso viario di via dell'Oreficeria.

19. Area interclusa fermata Fiera (area tra nuova fermata Fiera e SR11) - PRESCRIZIONE

Si prescrive che l'area oggi interclusa posta a Nord della fermata Fiera, sia resa accessibile, anche per gli edifici privati ivi esistenti, destinandola all'organizzazione di funzioni del TPL, ed in particolare:

- spostamento all'interno dell'area del terminal ovest del filobus, con conseguente individuazione e predisposizione di un'area di interscambio filobus, bus extraurbano, auto, treni. Tale area, in sostituzione di



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

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

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

00516890241



COMUNE DI VICENZA

quanto oggi previsto in via dell'Oreficeria, dovrà essere dotata di parcheggi per auto private, area per la sosta di circa 15 autobus, 10 filobus snodati e un minimo fabbricato ove insediare le attrezzature di primo intervento e attività di servizio al terminal Ovest stesso;

- il sottopasso pedonale della fermata Fiera sia passante e opportunamente dimensionato e organizzato non solo per le utenze ferroviarie ma anche per la connessione tra il capolinea e l'area a sud/zona Fiera;

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

20. Asse viario Sole-Scaligeri e rotonda su sottopasso verso via dell'Oreficeria - PRESCRIZIONE

- si prescrive di integrare le sezioni di progetto con marciapiedi in tutti i tratti stradali;
- si chiede di verificare le dimensioni dell'anello della rotonda e prevedere la posa del parapetto e del guard-rail dove serve.

21. Ambito "Ponte Alto" - PRESCRIZIONE

Al fine di consentire il collegamento tra via dell'Oreficeria e via dell'Industria, il nuovo cavalcavia e cavalcavia "Ponte Alto" dovrà essere prolungato verso sud in modo da connettersi allo scavalco della rotonda Scienza/Lavoro ad una quota superiore rispetto al piano campagna, tale da consentire la connessione carrabile est-ovest Industria/Oreficeria, con adeguate sezioni anche per i percorsi ciclo-pedonali.

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

22. Deviazione Dioma da ottimizzare - PRESCRIZIONE

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

23. Nuova rotonda tra via dell'Industria e via dell'Arsenale - PRESCRIZIONE

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

24. Nuova Via dell'Arsenale - PRESCRIZIONE

Si chiede di verificare il tracciato, le pendenze delle rampe elevate, sezioni tipo del sottopasso verso Viale Verona.

Si chiedono ulteriori approfondimenti geometrici e planimetrici al fine di evitare le interferenze con gli edifici esistenti, in particolare con la struttura pubblica "ex Bocciodromo".



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

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

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

00516890241



COMUNE DI VICENZA

Si chiede di verificare le necessità di sosta per le attività produttive e soprattutto per il tempo libero oggi presenti lungo via dell'Arsenale, nonché le necessità di sosta su strada (nel tratto in proprietà RFI) da parte di dipendenti ed operatori di OGR per insufficienza spazi interni all'insediamento produttivo, individuando una nuova area di sosta.

ZONA VICENZA CENTRO

25. Pista ciclabile nodo Ferretto de' Ferretti da e per la stazione - PRESCRIZIONE

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

Si chiede il riposizionamento della ciclabile sulla nuova viabilità verso la Stazione ponendola a nord della nuova viabilità, direttamente interconnessa in più punti con l'abitato di viale Verona.

26. Cavalcaferrovia Ferreto de' Ferreti - PRESCRIZIONE

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

27. Passerella via D'Annunzio

Dalle tavole grafiche sembrano esserci interferenze (fabbricato residenziale e cabina elettrica) da valutarsi nel corso del progetto definitivo.

28. Possibile connessione nuova Via dell'Arsenale con via Rossi - PRESCRIZIONE

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

29. Pista ciclabile Cavalcavia Maganza e incrocio con pista ciclabile proveniente da Ferreto de' Ferreti - PRESCRIZIONE

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

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

30. Cavalcavia Maganza - PRESCRIZIONE



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

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

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

00516890241



COMUNE DI VICENZA

Il cavalcavia di progetto prevede pendenze importanti delle rampe: nel progetto definitivo si dovranno approfondire le parti strutturali dell'opera al fine di ottenere una riduzione dello spessore dell'impalcato e, quindi, una riduzione della pendenza delle rampe lato via Maganza.

Il cavalcavia Maganza è adiacente alla buffer zone UNESCO con necessità, quindi, di introdurre appositi accorgimenti di mitigazione, come le barriere trasparenti. In particolare si dovrà valutare la possibilità di uno sviluppo del cavalcavia di minore lunghezza per mitigarne ancora più l'impatto.

Va altresì garantita con maggior dettaglio la mitigazione paesaggistica con riguardo particolare alla vista dal Monte Berico.

31. Nodo stazione di viale Roma – PRESCRIZIONE

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

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

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

E' necessario risolvere i conflitti tra pedoni e biciclette in ambito di sottopasso viale Roma, anche con interventi sulle sezioni dello stesso.

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

Si chiede di realizzare una connessione verso l'argine sinistro del Retrone, a sud della stazione, a partire dal sottopasso di stazione -lato viale Venezia- da prolungarsi fino all'ambito Fondazione FS, e di qui all'argine con un percorso protetto e recintato. Tale connessione risulta una ulteriore modalità di accesso alla stazione dall'ambito Gogna, Ferrovieri e viale Fusinato.

La sistemazione prevista dell'argine del fiume Retrone dovrà essere preceduta da una verifica delle ricadute e delle interferenze con la quota arginale in destra Retrone, più bassa rispetto al lato opposto.

Si trasformi (a chiusura dei cantieri) tutta la pista di cantiere posta a sud della stazione centrale in percorso ciclopedonale, dal ponte sul Fiume Retrone di Via Maganza – inizio della pista di cantiere – sino alla esistente passerella sul Fiume Retrone di Viale Fusinato e s'istituisca una passerella pedonale che attraversi il Fiume Retrone di fronte alla Chiesa di San Giorgio. Questa trasformazione andrebbe anche a servizio del prolungamento del sottopasso di stazione fino all'argine del Retrone. Questo percorso fa già parte del percorso ciclabile regionale n° 235 ed è già previsto nel vigente PUM del Comune di Vicenza.

32. Stazione FS – PRESCRIZIONE

La progettazione architettonica della stazione di viale Roma e degli spazi esterni di pertinenza, compresi il parcheggio delle auto e le fermate del TPL, dovrà essere oggetto di particolari attenzioni in quanto, oltre a garantire la funzionalità ed il comfort per tutti gli utilizzatori del luogo, dovrà garantire un inserimento



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

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

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

00516890241



COMUNE DI VICENZA

architettonico-paesaggistico coerente e in armonia con i valori tutelati dall'UNESCO, anche attraverso un processo di coinvolgimento del Comune di Vicenza.

33. Terminal TPL stazione Viale Roma - PRESCRIZIONE

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

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

34. Pista ciclabile V.le Roma rampa lato Campo Marzo - PRESCRIZIONE

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

ZONA EST

35. Viale della Pace – PRESCRIZIONE

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

36. Via Martiri delle Foibe – PRESCRIZIONE

Risulta necessario ottimizzare la progettazione delle rotatorie in relazione alle aree di occupazione.

Al fine di consentire piena funzionalità dell'adduzione da est verso la stazione ferroviaria, rappresentata dal completamento di via Martiri delle Foibe, dovrà essere prevista una rotatoria all'intersezione tra la stessa via Martiri delle Foibe e viale dello Stadio.

Andrà verificata la sezione di progetto del nuovo tratto di via Martiri delle Foibe, da rendere coerente con la sezione stradale del tratto esistente prevedendo per tutto il nuovo tratto anche il percorso ciclo-pedonale in affiancamento; percorso ciclo-pedonale che una volta giunto in zona Settecà dovrà proseguire sino a raggiungere la chiesa della frazione e collegarsi con quello richiesto nell'ambito dell'osservazione 39 (ultimo comma).

La realizzazione del prolungamento di via Martiri delle Foibe dovrà avvenire quanto prima per consentire la riduzione di carico veicolare interessante viale della Pace, in particolar modo ora che la sezione dell'importante arteria è stata ridotta per far posto al percorso ciclo-pedonale con conseguente aumento degli incolonnamenti ed un peggioramento delle condizioni ambientali. Priorità di esecuzione ancor più manifesta e necessaria nel momento in cui fossero confermate le localizzazioni del Campo Base, dell'Area di Stoccaggio e del Cantiere Operativo nell'ambito di Vicenza est proprio a fianco della nuova arteria.

Lo sviluppo piano altimetrico del prolungamento di via Martiri delle Foibe, da strada dei Pizzolati verso est, dovrà essere razionalizzato al fine di allontanarlo da Villa Trissino Muttoni, detta Ca' Impenta (ambito tutelato), prevedendo anche l'eventuale realizzazione del tratto in trincea o con cortine arboree e arginature in terra.



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

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

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

00516890241



COMUNE DI VICENZA

E' necessario prevedere un sottopasso seminterrato del tipo di quello esistente che collega via generale Dalla Chiesa con via Brocchi, sul prolungamento di via Martiri delle Foibe, per la continuità della ciclabile verso via Zamenhof e che verrà collegata con quella realizzata a fianco della nuova arteria.

37. Stanga – interferenze filobus con campo da calcio Stanga - PRESCRIZIONE

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

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

38. Nodo Ca' Balbi - PRESCRIZIONE

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

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

39. Deposito TPL e filobus a Vicenza Est – PRESCRIZIONE

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

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

Dovrà essere realizzato un collegamento ciclopedonale tra l'area del capolinea TPL/parcheggio interscambio con l'area commerciale posta a est di Viale della Serenissima.

40. UNESCO - PRESCRIZIONE

Si chiede che copia della Relazione Generale del progetto sia tradotta in lingua inglese e, successivamente trasmessa all'Unesco unitamente agli elaborati progettuali.



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

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

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

00516890241



COMUNE DI VICENZA

OSSERVAZIONI DELIBERA CONSIGLIO COMUNALE DEL 20.6.2016 N 30

Con riferimento alla deliberazione di consiglio Comunale n. 30 del 20.6.2016, si riportano nella tabella seguente le osservazioni che risultano recepite e le osservazioni che vengono, con il presente provvedimento, riconfermate quali prescrizioni. Nella prima colonna a sx è riportato il numero dell'osservazione, nella colonna centrale l'osservazione come era riportata nella delibera del giugno 2016, nella colonna di dx il contenuto dell'osservazione che si propone con il presente documento:

NUMERO OSSERVAZIONE	NUMERAZIONE OSSERVAZIONI DELLA DELIBERA CONSIGLIO COMUNALE 30 DEL 20.6.2016	<u>PRESCRIZIONE</u>
-	1. le opere viarie, di ciclo-pedonabilità, di trasporto pubblico locale e di messa in sicurezza idraulica connesse agli interventi ferroviari sono da ritenersi parte integrante, sostanziale ed imprescindibile del progetto di attraversamento della linea AV/AC della Città di Vicenza	Recepita
41	2. con riferimento alle previsioni di esercizio ferroviario previsto, è necessario perseguire l'obiettivo che i quattro binari possano servire tutto il traffico ferroviario circolante nel nodo di Vicenza, con il ricorso a soluzioni tecnologiche (deviate, segnalamento ecc.) che evitino la specializzazione di circolazione e vincoli per lo sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale (banalizzazione)	<u>PRESCRIZIONE</u> : L'osservazione è stata recepita solo parzialmente, in quanto utilizzabile solo in caso di perturbazione del traffico ferroviario. Si chiede che la non specializzazione dei binari sia sempre garantita in tutto il tratto di progetto.
-	3. dovrà essere garantito l'aumento dell'operatività ferroviaria per il trasporto merci a servizio delle attività produttive esistenti e attualmente raccordate (tra le quali Terminal Messina, O.G.R., acciaierie) con particolare riferimento alla necessità di raddoppiare - e comunque aumentare nella misura massima - i binari del fascio A/P attualmente previsto dall'analisi comparativa	Recepita
-	4. al fine di consentire l'adeguata riqualificazione delle aree proprietà della Provincia di Vicenza e FTV SpA, nell'ambito denominato "Progetto Urbano PU5" dal P.I. del Comune di Vicenza, dovranno essere studiate soluzioni viabilistiche alternative a quelle a previste, mediante la compattazione verso i binari ferroviari delle nuove infrastrutture stradali e una diversa e migliore razionalizzazione del collegamento tra il nuovo "viale della Stazione" con Viale Milano	Recepita
-	5. al fine di garantire l'ottimale intermodalità dei trasporti pubblici per il raggiungimento della	L'osservazione non è stata



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

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

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

00516890241



COMUNE DI VICENZA

	stazione di Viale Roma, il capolinea con deposito del trasporto pubblico extraurbano dovrà essere previsto in zona Fiera (Ponte Alto)	recepita, ma è stata proposta una soluzione alternativa a Est
-	6. il potenziamento del Fabbricato Viaggiatori della Stazione di Viale Roma dovrà prevedere l'integrazione dei servizi del trasporto ferroviario con quelli del trasporto urbano ed extraurbano	Recepita
-	7. per la nuova linea di trasporto pubblico dovranno essere in particolare sviluppate le caratteristiche prestazionali relative alle fermate, all'avvicinamento in banchina, alle tecnologie di trazione elettrica/mista, alla infrastrutturazione viaria, al comfort a bordo dei veicoli, all'accessibilità per tutti, all'estetica in grado di caratterizzare il nuovo sistema di trasporto quale componente nodale, innovativa e attrattiva per la mobilità urbana. Si richiede inoltre che il nuovo sistema di trasporto elettrico venga progettato e sviluppato, anche in previsione della gara, come sistema unico e coordinato di veicolo, impiantistica-infrastrutturazione stradale tale da ottimizzare le potenzialità del veicolo prescelto in funzione della trasformabilità del contesto stradale interessato. Particolare attenzione andrà posta alla compatibilizzazione tra supporti della linea di alimentazione elettrica e della pubblica illuminazione	L'osservazione è stata solo parzialmente recepita, ed è stata riproposta in forma estesa come prescrizione al punto 2 delle sopra riportate osservazioni, al quale si rimanda.
-	8. al fine di un inserimento performante del nuovo sistema di trasporto, l'asse viario di Viale San Lazzaro e Viale Verona dovrà essere completamente rimodulato, al fine di garantire il percorso in sede propria, evitare le interferenze con gli accessi laterali e con la mobilità veicolare privata, ed allestendo la sede stradale nel modo più idoneo a garantire le esigenze della residenza, delle attività economiche, della ciclabilità e della pedonalità. Analogamente, per Viale della Pace, andrà previsto il trattamento della sede per la prioritizzazione del trasporto pubblico	L'osservazione è stata solo parzialmente recepita, ed è stata riproposta in forma estesa come prescrizione al punto 16 nelle specifiche "Osservazioni di dettaglio" alle quali si rimanda.
-	9. al fine del risparmio del consumo di suolo, il progetto del capolinea est del sistema di trasporto pubblico elettrico di massa che verrà adottato, dovrà valutare l'accorpamento del deposito e del capolinea in un'unica sede corrispondente al parcheggio di interscambio sito in Viale Leonardo Da	Recepita



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

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

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

00516890241



COMUNE DI VICENZA

	Vinci (ex APA)	
-	10. al fine di aumentare la sicurezza idraulica del fiume Retrone e di limitare gli impatti conseguenti all'allagamento dell'invaso di laminazione previsto in Gogna, dovrà essere valutata la possibilità di realizzare bacini di laminazione a monte del fiume Retrone e dei suoi affluenti	L'osservazione è stata solo parzialmente recepita, ed è stata riproposta in forma estesa come prescrizione al punto 12 nelle "Considerazioni generali di tipo ambientale" delle osservazioni, al quale si rimanda.
-	11.nello sviluppo progettuale è necessario approfondire l'organizzazione e il dimensionamento degli spazi esterni pertinenziali afferenti alla Stazione di Viale Roma, con particolare riferimento alla creazione di percorsi pedonali e ciclabili che non interferiscano con il sistema della circolazione veicolare della direttrice Viale Milano-Viale Venezia e che ottimizzino l'interscambio con i mezzi del trasporto pubblico locale	Recepita
-	12.lo sviluppo progettuale dovrà garantire un'ottimale integrazione paesaggistica del ponte ciclopedonale che collega Viale Fusinato e la Stazione, oltre che prevedere un coerente inserimento dello stesso nei percorsi di accesso ai servizi di stazione (bicipark, ingresso stazione, accesso fermate TPL ecc.)	L'osservazione non è più pertinente in quanto il manufatto è stato eliminato in ottemperanza alla HIA
42	13.la progettazione architettonica del potenziamento della stazione di Viale Roma e degli spazi esterni di pertinenza, compresi il parcheggio delle auto e le fermate del TPL, dovrà essere oggetto di particolari attenzioni in quanto, oltre a garantire la funzionalità ed il comfort per tutti gli utilizzatori del luogo, dovrà garantire un inserimento architettonico-paesaggistico coerente e in armonia con i valori tutelati dall'UNESCO, anche attraverso un processo di coinvolgimento del Comune di Vicenza	PRESCRIZIONE: l'osservazione viene confermata e riproposta e dovrà trovare accoglimento nel successivo sviluppo progettuale
-	14.il potenziamento della Stazione di Viale Roma dovrà essere realizzato con tecnologie ecocompatibili e ad alta efficienza energetica, che utilizzi materiali e sistemi atti a limitare il consumo energetico	Recepita
43	15.in considerazione delle molteplici interferenze tra le infrastrutture di progetto ed il contesto insediativo interessato, risulta necessario avviare	PRESCRIZIONE: l'osservazione viene confermata e riproposta e dovrà trovare accoglimento



CITTA' PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

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

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

00516890241



COMUNE DI VICENZA

	un censimento e un monitoraggio dello stato di consistenza dei beni monumentali, insediativi, impiantistici e infrastrutturali, al fine di prevedere la messa in sicurezza preventiva dei beni interessati dalla cantierizzazione delle opere da realizzare e il monitoraggio continuativo durante le diverse fasi di lavorazione e nella successiva fase di assestamento	nel successivo sviluppo progettuale
-	16.nello sviluppo del progetto dovrà essere data particolare rilevanza alla perfetta funzionalità dei percorsi ciclabili di accesso ai servizi ferroviari. Tutte le nuove opere infrastrutturali riguardanti la mobilità urbana, nonché tutte le modifiche indotte sulla viabilità esistente, dovranno sempre risolvere anche il tema della permeabilità pedonale e ciclabile	L'osservazione è stata recepita e dovrà essere approfondita nelle successive fasi progettuali come richiesto nelle specifiche "Osservazioni di dettaglio" alle quali si rimanda.
44	17.dovrà essere previsto, in accordo con le Autorità Militari ed il Ministero della Difesa, l'eliminazione dell'attuale piano di caricamento militare ed il suo trasferimento in zona più idonea e meno densamente abitata. Lo spazio così liberato consentirà la traslazione verso sud della viabilità di progetto che collega via dell'Arsenale con la stazione di Viale Roma	PRESCRIZIONE Anche se l'osservazione è stata recepita a livello progettuale, non risulta ancora confermata l'eliminazione del piano di caricamento militare da parte del Ministero della Difesa. Pertanto la prescrizione viene confermata
-	18.in sede progettuale, dovrà essere comparata la soluzione del previsto cavalcavia ferroviario di Via Maganza con la soluzione progettuale di un sottopasso, al fine di valutare e scegliere quella meno impattante dal punto di vista architettonico, paesaggistico, ambientale e di gestione dell'opera, sia in fase di esercizio sia in fase di cantierizzazione, garantendo un'ottimale integrazione paesaggistica	La soluzione del sottopasso è stata valutata ma è stata considerata non idonea
-	19.in riferimento agli interventi previsti a Vicenza Ovest, sia in fase di cantiere sia di assetto definitivo, dovrà essere garantita la completa continuità funzionale del quartiere fieristico e un adeguato studio sull'accessibilità veicolare e pedonale atta ad evitare interferenze tra le attività fieristiche e ferroviarie, con particolare riguardo al tema della sosta	L'osservazione è stata solo parzialmente recepita, ed è stata riproposta in forma estesa come prescrizione al punto 14 nelle specifiche "Osservazioni di dettaglio" alle quali si rimanda.
-	20.il punto di scambio dei flussi veicolari tra Viale Verona, "Strada Nuova dell'Arsenale" e "Viale della Stazione" dovrà garantire tutte le manovre mediante un opportuno disegno del nodo già	Recepita



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

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

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

00516890241



COMUNE DI VICENZA

	previsto, in corrispondenza dell'area d'innesto dell'attuale calvaferrovia Ferreto de' Ferreti su Viale Verona	
-	21. le opere ferroviarie e l'abbattimento del cavalcaferrovia Ferreto de' Ferreti in zona Ferrovieri dovranno essere realizzate solo successivamente alla realizzazione delle opere di viabilità connesse (sottopasso ciclo-pedonale di via Ferreto de' Ferreti e sottopasso veicolare di collegamento tra "Strada Nuova dell'Arsenale" e "Viale della Stazione") al fine di evitare l'isolamento del quartiere durante la cantierizzazione dell'ampliamento ferroviario e dell'intervento sulle opere civili interferenti con esso	L'osservazione è stata solo parzialmente recepita, ed è stata riproposta in forma estesa come prescrizione al punto 26 nelle specifiche "Osservazioni di dettaglio" alle quali si rimanda.
-	22. in riferimento agli impatti derivanti dal rumore e dalle vibrazioni, dovrà essere garantita l'efficacia delle barriere ferroviarie e stradali rispetto ai ricettori, anche con riferimento alla loro dislocazione altimetrica. Particolare attenzione dovrà essere posta ai siti sensibili. Dovranno essere adottate le BAT (migliori tecnologie disponibili) al fine di eliminare le vibrazioni negli edifici posti in aderenza o nelle vicinanze delle nuove infrastrutture ferroviarie e stradali	L'osservazione è stata recepita parzialmente in funzione del livello progettuale. Andrà approfondita nelle successive fasi progettuali
-	23. la progettazione del prolungamento di Via Martiri delle Foibe verso Est dovrà essere attuata in modo da ridurre il più possibile il consumo di terreno agricolo ed il tracciato dovrà essere previsto in posizione tale da salvaguardare le pregiate presenze architettoniche della zona e garantire l'adeguata infrastrutturazione del quartiere Stanga, attraversato dalla nuova linea di trasporto pubblico elettrico	L'osservazione è stata solo parzialmente recepita, ed è stata riproposta in forma estesa come prescrizione al punto 36 nelle specifiche "Osservazioni di dettaglio" alle quali si rimanda.
45	24. il progetto interferisce con i più importanti assi viari di Vicenza. Si richiede, pertanto, che la realizzazione delle opere avvenga con fasi che consentano la minimizzazione degli impatti viari e che il coordinamento e la programmazione degli interventi sia effettuata di concerto con l'Amministrazione Comunale. In particolare, la progettazione e la cantierizzazione delle infrastrutture dovranno essere coordinate con i progetti della nuova tangenziale di Vicenza, sia a est sia ad ovest, in special modo per quanto	<u>PRESCRIZIONE:</u> l'osservazione è stata solo parzialmente recepita, viene confermata e riproposta e dovrà trovare accoglimento nel successivo sviluppo progettuale.



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

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

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

00516890241



COMUNE DI VICENZA

	riguarda il nodo di Cà Balbi	
46	25. considerato che l'approvazione del progetto in CIPE comporterà anche la variante degli strumenti urbanistici per la localizzazione dell'opera, si ritiene che tale variante localizzativa debba comprendere anche le modifiche dello strumento urbanistico necessarie per la completa e organica attuazione del progetto stesso, comprese le varianti che il Comune indicherà per la gestione delle procedure di esproprio, per l'eventuale delocalizzazione delle aziende interferite e per l'attuazione del progetto stesso	PRESCRIZIONE: si conferma l'osservazione
-	26. in fase di redazione del progetto dovranno essere approfonditi gli aspetti relativi alle ricadute delle opere sull'assetto idrogeologico del territorio, al fine di evitare e prevenire criticità che dovessero generarsi per la realizzazione di opere nel sottosuolo, in particolare in riferimento ad eventuali interferenze con la falda freatica. Si evidenzia, inoltre, la necessità di approfondire le interferenze delle opere con i sottoservizi e le reti esistenti, tra le quali si evidenziano la rete dell'acquedotto di Padova e la rete del teleriscaldamento	Recepita: tutte le interferenze saranno approfondita in sede istruttoria dal M.I.T.
47	27. alla luce delle maggiori soggezioni all'esercizio dei treni in particolare provenienti da Schio, risulta necessario ed indispensabile eliminare l'interferenza con la circolazione ferroviaria costituita dal passaggio a livello di Anconetta, tramite la realizzazione di un'opera sostitutiva che ne consenta la soppressione	PRESCRIZIONE: si conferma l'osservazione anche con riferimento al protocollo d'intesa sottoscritto in data 28.07.2017 (delibera di Giunta Comunale n°102 del 25.07.2017) tra Comune di Vicenza e RFI
48	28. a parità di funzionalità deve essere valutata e garantita, anche mediante modifiche planimetriche delle infrastrutture in progetto, la minimizzazione delle interferenze comportanti espropri. Al fine di limitare i disagi e consentire l'adozione di misure alternative all'esproprio, dovranno essere puntualmente previste e garantite le tempistiche di erogazione degli indennizzi a favore degli espropriati. Al fine di garantire un adeguato ristoro anche per danni indiretti generati dall'attuazione del progetto, si dovrà considerare la possibilità di definire modalità di applicazione degli indennizzi in analogia a quanto attuato dalla Regione Veneto in	PRESCRIZIONE: si conferma l'osservazione



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

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

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

00516890241



COMUNE DI VICENZA

	occasione della realizzazione del Passante di Mestre	
49	29. nel futuro sviluppo progettuale del 3° lotto funzionale che interesserà l'attraversamento di Vicenza Est si richiede, richiamando la nota accompagnatoria all'Analisi comparativa acquisita il 23.3.2016, che per minimizzare gli impatti e le interferenze sul tessuto urbano nella zona est dell'abitato di Vicenza, nell'ingegnerizzazione ferroviaria siano utilizzate tutte le tecnologie disponibili ora oggetto di studio e sviluppo, al fine di aumentare la capacità della linea ferroviaria esistente considerando l'ambito ad est come facente parte unitaria dell'ambito di stazione	<u>PRESCRIZIONE:</u> <u>nell'ottica di una visione sistemica ed unitaria dell'attraversamento di Vicenza sviluppato in due lotti funzionali, si chiede che per minimizzare gli impatti e le interferenze sul tessuto urbano nella zona est dell'abitato di Vicenza, nell'ingegnerizzazione ferroviaria siano utilizzate tutte le tecnologie disponibili ora oggetto di studio e sviluppo, al fine di aumentare la capacità della linea ferroviaria esistente senza il raddoppio di linea.</u>
50	30. per quanto riguarda lo sviluppo progettuale del 3° lotto funzionale che interesserà l'attraversamento di Vicenza Est, si richiamano le osservazioni allo studio di fattibilità del 10.12.2014 approvate con deliberazione di Consiglio Comunale n. 1/2015	<u>PRESCRIZIONE:</u> si conferma l'osservazione

ULTERIORI OSSERVAZIONI APPROVATE DAL CONSIGLIO COMUNALE AVENTI CARATTERE DI PRESCRIZIONE

51. **PRESCRIZIONE:** si richiede che la realizzazione di infrastrutture logistiche quali il Cantiere Base, i Cantieri Operativi, le Aree di Stoccaggio e le Aree Tecniche, se possibile, non avvengano in aree agricole o su aree verdi permeabili ma utilizzando superfici già impermeabilizzate.

52. **PRESCRIZIONE:** si sposti l'accesso al cantiere e all'area tecnica A.T. 03, da Via Rossi a Via dell'Arsenale e si sposti la viabilità dei mezzi di cantiere usata per collegare la A.T. 03 con il C.B. 01 (oggi prevista in Via Rossi) in Via dell'Arsenale/Viale dell'Industria/Viale della Meccanica/Viale del Lavoro, così da ricongiungersi alla viabilità dei mezzi di cantiere che percorrerà la Tangenziale sud, escludendo completamente il quartiere Ferrovieri dalla viabilità dei mezzi di cantiere.

53. **PRESCRIZIONE:** **nodo viario viale dello Stadio – via Ettore Gallo:** al fine di consentire piena funzionalità dell'adduzione da est verso la stazione ferroviaria, confluyente sul nodo viario Stadio-Ettore Gallo, dovrà essere previsto il prolungamento del sottopasso carrabile di viale dello Stadio, con direzione sud, attraverso lo scatolare già presente.



CITTÀ PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

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

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

00516890241