



Città di Vicenza

Insignita di due Medaglie d'Oro al Valore Militare
per il Risorgimento e la Resistenza

prot. (vedi segnatura di protocollo)

Vicenza, data della firma digitale

Oggetto: Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs 152/06 e dell'art. 8 della L.R. 4/2016.

Ditta proponente - Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S. p. A..

Ente procedente: Provincia di Vicenza.

Progetto - prolungamento di via Aldo Moro dall'incrocio con la strada comunale di Bertesina alla S.S.Postumia in comune di Vicenza.

Localizzazione - comune di Vicenza, via Aldo Moro – Strada Statale 53 Postumia 17.

Osservazioni per Comitato V.I.A. provinciale.

Spett.le Provincia di Vicenza
AREA TECNICA
Servizio Rifiuti, VIA e VAS
provincia.vicenza@cert.ip-veneto.net
e p.c.

Spett.le Autostrada Brescia Verona
Vicenza Padova S.p.A
direzione@pec.autobspd.it

Il progetto in esame è localizzato interamente nel quadrante nord-est del Comune di Vicenza ed è relativo alla nuova viabilità di collegamento tra via Aldo Moro e il casello di Vicenza Nord sull'Autostrada A31, andando ad interessare anche la SR53 "Postumia" tra le località Anconetta e Ospedaletto; a partire da questo si prevede anche una futura connessione tra il nodo del casello autostradale di Vicenza Nord con la Tangenziale est, di cui l'infrastruttura proposta costituisce il completamento.

Ferme restando le interferenze con altre opere esistenti nel territorio interessato, come evidenziate dagli Enti competenti, le cui risoluzioni a livello progettuale dovranno essere esplicitate e dagli stessi approvate preliminarmente all'avvio dei lavori di realizzazione.

Con riferimento al progetto in esame nell'ambito del procedimento in oggetto, allo scopo di individuare gli impatti sulle diverse matrici ambientali potenzialmente correlati alla realizzazione dell'opera stessa, si rileva quanto segue:

- l'opera, nel suo complesso, comporta sottrazione di suolo con perdita di funzionalità agricola e permeabilità.
- Dovrà essere studiata attentamente l'accessibilità ai fondi agricoli, che dovrà avvenire attraverso la viabilità ordinaria e non tramite quella di nuova realizzazione per non compromettere la fluidità dello scorrimento.
- Ferma restando l'indicazione di minimizzare il numero di fondi agricoli compromessi e/o inaccessibili, eventuali reliquati dovranno essere espropriati e utilizzati per le opere a verde di mitigazione ambientale.
- In ragione della riduzione delle superfici permeabili collegata all'opera, si chiede di illustrare le motivazioni della realizzazione in CLS dei fossi di guardia. Qualora attuabile, si considera preferibile la realizzazione dei fossi in terra o materiale drenante al fine di consentire l'infiltrazione progressiva delle acque meteoriche.
- Sempre con riferimento alla regimazione idraulica e alla salvaguardia della permeabilità dei suoli, per quanto riguarda la sistemazione/spostamento/rifacimento degli accessi carrai si chiede di prestare

Servizio Ambiente Energia Territorio

Piazza Biade 26 - 36100 Vicenza
tel. 0444 221580
mail: ecologia@comune.vicenza.it
pec: vicenza@cert.comune.vicenza.it



VICENZA CITTÀ FINALISTA
CAPITALE ITALIANA DELLA CULTURA 2024



U
 Comune di Vicenza
 Protocollo Generale
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
 Protocollo N. 0162626/2023 del 28/09/2023
 Firmatario: GIAN LUIGI CARRUCCIU

massima attenzione alla presenza di fossati stradali che non dovranno essere di norma tombinati né ridotti di dimensione, anzi, qualora possibile, in accordo con il competente Servizio comunale, potranno essere risezionati al fine di migliorare il deflusso delle acque.

Con riferimento all'impatto visivo dell'opera nel suo complesso:

- Si chiede l'elaborazione grafica altimetrica con fotoinserimento dell'intero tracciato con vista perpendicolare al tracciato stesso.
- Si prende atto dell'inerbimento delle scarpate.
- Al fine di mitigare l'impatto visivo dell'opera dagli abitati, anche sparsi, e di ricreare, per quanto possibile, il 'panorama agricolo' si chiede di estendere il più possibile la mitigazione a verde con siepi a doppio filare arboreo – arbustivo lungo tutto il tracciato, ivi comprese le aree esterne alle rotoatorie.
- Si ritiene imprescindibile la dimensione delle alberature (diametro del tronco minima di 10-12 cm) e delle essenze arbustive (altezza non inferiore agli 80 cm) da mettere a dimora per la realizzazione delle siepi; prediligendo piante in zolla con sistema *airpot* con lo scopo di garantire il miglior attecchimento e la minor sofferenza da trapianto per le piante messe a dimora.
- Ferma restando la realizzazione delle due aree boscate previste con piantumazione tipiche dell'alta Pianura Padana orientale, si raccomanda di prevedere il posizionamento di idonea segnaletica per evidenziare la presenza delle piantine forestali al fine di scongiurare danneggiamenti in fase manutentiva in particolare durante gli sfalci. Dovrà essere prevista la pacciamatura dei singoli individui fino alla garanzia di attecchimento e almeno per i primi 2/3 anni, garantendo la sostituzione di tutti gli individui danneggiati o morti.
- Si prende atto della realizzazione di prati fioriti che dovranno comunque preservare nel tempo la diversità delle specie vegetali senza lasciare che prendano il sopravvento le specie maggiormente invasive. Inoltre il miscuglio di semina, per quanto riguarda il mix di fiori spontanei, dovrà essere costituito esclusivamente da erbe autoctone.
- Con riferimento della 'Relazione opere a verde', al punto 3.5 della tempistica degli interventi si rileva la necessità di prevedere specifiche attività di contenimento delle specie invasive nel periodo intercorrente tra la messa a dimora delle specie vegetali e la semina dei tappeti erbosi.

Per quanto attiene l'inquinamento luminoso, si rimanda alle valutazioni dell'ARPAV.

Con riferimento all'impatto acustico dell'opera:

- Si chiede di prevedere opere di mitigazione ai recettori che sono soggetti ad un aumento rilevante del livello rumoroso rispetto a quello attuale.
- Si chiede altresì, in un'ottica di miglioramento generale della percezione acustica, di prevedere mitigazioni anche per quei recettori che ad oggi superano comunque i limiti di zona e che vedranno un peggioramento della qualità acustica.
- Si chiede sia valutato l'impatto acustico ai giunti di dilatazione, ove previsti, e l'eventuale posizionamento di elementi di mitigazione.
- Con riferimento a quanto riportato nella relazione: *'Inoltre, lo stesso standard in realtà prevede un ulteriore scenario acustico (Scenario Notturno, con fascia oraria 22.00-06.00) che però non è stato elaborato per la scarsa significatività in rapporto all'attività dell'insediamento.'* Si richiede anche la valutazione dell'impatto acustico notturno.

In fase di cantiere si ravvisano potenziali impatti sulle matrici aria e acqua, in particolare:

- Si evidenzia che non è stata redatta una valutazione previsionale di impatto acustico delle aree di cantiere.
- Prima dell'inizio dei lavori, si rediga tale relazione di cui sopra considerando il periodo di lavorazione (se prevista, anche nel periodo notturno) descrivendo in dettaglio i macchinari che si prevede di utilizzare, le opere di mitigazione temporanee che si intende realizzare verso i recettori più prossimi, verificando se i livelli di rumore rispettino i limiti imposti dalle disposizioni nazionale, regionale e

comunale. Se necessario si richiede l'autorizzazione in deroga ai limiti di emissione acustica definiti dal Piano di Classificazione Acustica del territorio comunale.

- Si riportino gli apprestamenti atti a contenere le polveri e si rediga un piano di abbattimento delle stesse e riduzione delle emissioni inquinanti prima dell'inizio lavori, ivi comprese le attività di monitoraggio, in relazione alle singole aree di cantiere e stoccaggio previste.

- Al fine di ridurre l'impatto del cantiere sulle abitazioni e sulla rete viaria urbana, si chiede che i mezzi di cantiere utilizzino piste di cantiere realizzate temporaneamente allo scopo, evitando l'uso della viabilità esistente. Si chiede inoltre che l'approvvigionamento dei materiali alle aree di cantiere avvenga usando principalmente l'attuale Viale Aldo Moro (ingresso viabilità di cantiere da Rotatoria Bertesina) e la SS53 Postumia, evitando quindi il loro inurbamento.

- Le lavorazioni non dovranno compromettere la qualità delle acque dei corpi idrici superficiali né le falde.

- Si rileva in particolare la necessità di verificare e minimizzare le interferenze realizzative di plinti e strutture interrato con la prima falda.

- Lo spostamento dell'elettrodotto dovrà avvenire senza introdurre nuove abitazioni all'interno delle fasce di rispetto e anzi, tentando di far uscire quelle già presenti per effetto dello spostamento dei tralicci.

- I terreni eventualmente apportati non dovranno avere caratteristiche chimico/fisiche e biologiche (ivi compresa la tessitura) peggiorative rispetto alla qualità dei terreni in posto.

Per quanto attiene la Valutazione di Incidenza Ambientale, si prende atto dell'assenza di interferenze con i siti Rete Natura 2000, l'opera si configura comunque come una barriera ecologica con frammentazione degli habitat agricoli che vedono la presenza di una fauna selvatica da preservare.

Si ritiene imprescindibile, in tal senso, la realizzazione di quanto previsto in ordine ai 'corridoi ecologici' intesi come elementi di connessione di ambiti, inizialmente in continuità territoriale e ora separati dall'opera infrastrutturale. Detti corridoi devono preservare la connessione del sistema agricolo preesistente al fine di garantire la massima permeabilità ecologica. Si ritiene che tali opere di connessione debbano essere incrementate da un punto di vista numerico, interessando l'intero tracciato, valutando le condizioni ambientali di naturalità e ruralità oggi esistenti (ante opera) e garantendo il minor effetto di frammentazione da parte dell'infrastruttura. Le opere dovranno comunque essere dettagliate da un punto di vista progettuale e realizzativo in base anche alle specificità territoriali che l'opera attraversa (es. corsi d'acqua, passaggi faunistici, punti di riproduzione di anfibi.....)

Per gli aspetti urbanistici:

1. Piano Regolatore Comunale (PRC)

Piano di Assetto del Territorio (PAT)

Con riferimento all'*Elaborato 1 - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale*, le opere previste dal progetto interessano la "pianificazione di livello regionale" - *Strade romane (art. 6)*.

Con riferimento all'*Elaborato 2 - Carta delle Invarianti*, le opere previste dal progetto interessano la seguente "invariante di natura storico monumentale": *Contesti figurativi delle Ville Venete (artt. 9, 22)*.

Con riferimento all'*Elaborato 3 - Carta delle Fragilità*, le opere previste dal progetto ricadono nelle seguenti aree di "compatibilità geologica" - *Aree idonee (art. 14)* e *Corsi d'acqua (art. 12)*.

Con riferimento all'*Elaborato 4 - Carta delle trasformabilità*, le opere previste dal progetto interessano in parte i seguenti ambiti:

- *Nodo infrastrutturale (art. 49)*;

- *Freccia direzionale (art. 49)*;

- *Contesti figurativi dei complessi monumentali (artt. 9, 22)*;

- *Coni visuali (artt. 22, 23, 45)*;

Servizio Ambiente Energia Territorio

Piazza Biade 26 - 36100 Vicenza
tel. 0444 221580
mail: ecologia@comune.vicenza.it
pec: vicenza@cert.comune.vicenza.it



VICENZA CITTÀ FINALISTA
CAPITALE ITALIANA DELLA CULTURA **2024**



- *Mantenimento discontinuità (art. 31);*
- *Strada di progetto (artt. 48, 49);*
- *Rurale agricolo (art. 32);*
- *Rurale periurbano intercluso (art. 32);*
- *Barriere antropiche (art. 40)*
- *Limiti fisici alla nuova edificazione (art. 30);*
- *Linee preferenziali di sviluppo insediativo LPC (art. 30);*
- *Corsi d'acqua (art. 12);*
- *Tessuto urbano consolidato (art.24);*
- *Edificazione diffusa (art. 31).*

Piano degli Interventi (PI)

Con riferimento all'*Elaborato 3 – Zonizzazione*, le opere previste dal progetto interessano in parte la seguente classificazione urbanistica:

- *Viabilità esistente (art. 32);*
- *Fascia di rispetto stradale (art. 15);*
- *Sovrapposta Assi viari principali assoggettati a specifiche misure per la riqualificazione (art. 33);*
- *ZTO F Attrezzature, infrastrutture e impianti di interesse comune Fb (art. 44);*
- *ZTO E Rurale agricolo (art. 40);*
- *Attività produttiva in zona impropria da trasferire (art. 26);*
- *Ferrovia (art. 31);*
- *ZTO E Rurale periurbano intercluso (art. 40);*
- *Aree non pianificate art. 3 LR 11/04;*
- *ZTO B Residenziale e mista esistente e di completamento B7 (art. 37).*

Con riferimento all'*Elaborato 2 – Vincoli e tutele*, le opere previste dal progetto ricadono nelle seguenti aree di vincolo o tutela:

- *Acquedotti e fascia di rispetto (art. 15);*
- *Elettrodotto e DPA (distanza di prima approssimazione) (art. 15);*
- *Metanodotti e fascia di rispetto (art. 15);*
- *PTCP Contesti figurativi (art. 14);*
- *Idrografia sottoposta a servitù idraulica - R.D. 368/1904 e R.D. 523/1904 (art. 15);*
- *Vincolo sismico O.P.C.M. 3274/2003 (art. 13), aggiornato con DGR n. 244 del 09.03.2021, pubblicato nel BUR della Regione Veneto n. 38 del 16.03.2021, zona 2.*

Con riferimento all'*Elaborato all'Elaborato 4 – Rete ecologica* le opere previste dal progetto ricadono nelle seguenti aree:

- *Varchi Ambientali (art. 50);*
- *Barriere antropiche (art. 50);*
- *Corridoio ecologico secondario (art. 47).*

Rispetto al *rischio archeologico* individuato dal PI si richiama quanto prescritto all'art. 14, comma 7, lett. d) delle NTO: *"In qualsiasi parte del territorio comunale, per i lavori rientranti nella disciplina delle opere pubbliche, è obbligatorio accertare presso la competente autorità l'eventuale necessità di effettuare indagini archeologiche preliminari (art. 28 del DLgs. 42/2004)".*

In merito si prende atto di quanto riportato nella 'Relazione di valutazione del rischio archeologico', si chiede massima attenzione per i lavori che interesseranno l'attraversamento della Strada Postumia - Strada consolare.

Servizio Ambiente Energia Territorio

Piazza Biade 26 - 36100 Vicenza
tel. 0444 221580
mail: ecologia@comune.vicenza.it
pec: vicenza@cert.comune.vicenza.it



VICENZA CITTA
FINALISTA
CAPITALE ITALIANA
DELLA CULTURA **2024**



La rappresentazione dei vincoli sotto il profilo localizzativo e dimensionale e i richiami o i riferimenti normativi, hanno esclusivamente carattere ricognitivo e non esaustivo e sono riferiti temporalmente alla data dell'ultimo aggiornamento del Quadro Conoscitivo del PI.

Si segnala che ai sensi dell'O.P.C.M. 52 del 20.02.2013 e della D.G.R. 1572 del 3.10.2013, il Comune è dotato dello Studio di Microzonazione Sismica di Livello II con approfondimenti di Livello III, oggetto di parere da parte della Direzione regionale Difesa del Suolo e della Costa, espresso ai sensi della D.G.R. 1572/2013, della D.G.R. 899/2019 e dell'art. 89 del D.P.R. 380/2001 (Protocollo Regionale n. 0437120 del 17/08/2023).

Le prescrizioni urbanistiche prevedono il rispetto delle Norme Tecniche Operative (NTO) del Piano degli Interventi (PI), delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del Piano di Assetto del Territorio (PAT), delle Norme del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) approvato con deliberazione di Giunta Regionale n. 708 del 2.05.2012, delle Norme del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 62 del 30.06.2020.

2. Si prende atto che il progetto di prolungamento di viale Aldo Moro è assoggettato alla procedura di cui al DPR 327/2001 al fine di disporre il vincolo preordinato all'esproprio.

3. In riferimento agli elaborati di progetto si rileva un'incongruenza in ordine all'ambito di variante lungo strada dei Nicolosi indicato nella tavola grafica denominata "Urbanistica - variante cartografica al PI e allineamento al PAT", rispetto ai contenuti dello "Studio di inserimento urbanistico e variante urbanistica".

Con riferimento all'appartenenza della città di Vicenza ai Siti Unesco, premesso che:

1. Il territorio del Comune di Vicenza è parte del sito del Patrimonio Mondiale "Città di Vicenza e le Ville del Palladio del Veneto" per le componenti relative al centro storico di Vicenza e a tre ville suburbane (Villa Trissino a Cricoli, Villa Gazzotti a Bertesina, Villa Capra "La Rotonda").

L'iscrizione nella Lista del Patrimonio Mondiale comporta l'assunzione da parte di tutti gli Enti competenti, degli impegni per la tutela, conservazione e valorizzazione del Sito e del Sito, secondo le Linee Operative per l'attuazione della Convenzione sulla tutela dei beni riconosciuti dall'UNESCO come patrimonio mondiale.

2. Le "Linee Guida Operative per l'attuazione della Convenzione" stabiliscono che, nel caso di trasformazioni/progetti e piani di sviluppo e infrastrutturali che possono potenzialmente impattare l'Eccezionale Valore Universale (OUV) del Sito, si debba procedere:

- a informare il Comitato del Patrimonio Mondiale dell' "intenzione di assumere o autorizzare in un'area protetta dalla Convenzione importanti restauri o nuove costruzioni che possano influenzare l'eccezionale valore universale del patrimonio".

La segnalazione dovrebbe essere data il più presto possibile (per esempio, prima di redigere documenti per progetti specifici) e prima di prendere qualsiasi decisione che potrebbe essere difficile da invertire, in modo che il Comitato possa dare assistenza nel cercare appropriate soluzioni per assicurare la piena conservazione dell'eccezionale valore universale del patrimonio." (v. Paragrafo 172 delle "Linee Guida Operative per l'attuazione della Convenzione");

- ad "assicurare che le valutazioni di impatto ambientale, le valutazioni di impatto sul patrimonio e / o le valutazioni ambientali strategiche siano effettuate come prerequisito per i progetti di sviluppo e gli interventi che sono previsti in attuazione all'interno o nelle vicinanze di un bene del patrimonio mondiale. Tali valutazioni dovrebbero servire a identificare le alternative di sviluppo, nonché i potenziali impatti positivi e negativi sull' Eccezionale Valore Universale del bene e raccomandare misure di mitigazione contro il deterioramento o altri impatti negativi sul patrimonio culturale o naturale all'interno del bene o sul suo contesto più ampio.

Ciò garantirà la salvaguardia a lungo termine dell'Eccezionale Valore Universale e il rafforzamento della resilienza del patrimonio alle catastrofi e ai cambiamenti climatici" (v. Paragrafo 118 bis delle "Linee Guida Operative per l'attuazione della Convenzione").

3. A seguito dell'Advisory Mission del marzo 2017 sullo stato di conservazione del Sito, gli ispettori del WHC e ICOMOS hanno espresso alcune raccomandazioni riguardo:

- la necessità di rafforzare i controlli sulla pianificazione per il contesto più ampio del Sito:

“I controlli sulla pianificazione che si applicano alle aree al di fuori dei limiti delle zone cuscinetto dei componenti della proprietà ...” (Raccomandazione 13);

- la necessità di procedere alla redazione di specifiche Valutazioni dell'impatto sul patrimonio (HIA) per particolari progetti: Le valutazioni dell'impatto sul patrimonio dovrebbero essere redatte per tutti i progetti che potenzialmente possano intaccare l'OUV della proprietà in conformità con la Guida dell'ICOMOS sulle Valutazioni dell'impatto sul patrimonio per le proprietà del Patrimonio dell'Umanità del 2011. (Raccomandazione 15)
- un richiamo di quanto indicato al paragrafo 172 delle *“Linee Guida Operative per l'attuazione della Convenzione”*;
- al capitolo 5.6.2 del Report, con riferimento agli stralci Sud-Nord, tra i quali il tratto relativo al prolungamento di Aldo Moro, gli ispettori richiamano alla necessità che *“i progetti nei loro dettagli devono seguire le attuali prescrizioni ed essere integrati quanto più possibile nel paesaggio rurale. Allo scopo di preservare il paesaggio rurale, il numero di cavalcavia dovrebbe essere ridotto al minimo e questi dovrebbero essere progettati con attenzione.”*.

Considerato che la nuova infrastruttura viaria di prolungamento di viale Aldo Moro:

- coinvolge i contesti figurativi di due beni storico monumentali (Villa Imperiali e Villa Guiotto) che costituiscono elementi di valore da tutelare per il contesto più ampio (wider setting) del Sito;

- inserisce, nel paesaggio rurale aperto ancora integro, una barriera fisica e visiva realizzata in rilevato e in parte in viadotto e con la previsione di due sovrappassi (Ferrovia VI-TV e SS53) di altezza superiore a 7 metri;

- potrebbe determinare un incremento dei flussi di traffico di attraversamento nel territorio vicentino con effetti negativi di sostenibilità ambientale e sociale.

In considerazione di quanto premesso, si ritiene che il processo di valutazione degli impatti ambientali venga integrato con una specifica *“Valutazione di Impatto sul Patrimonio”* (HIA), da redigere secondo le indicazioni della *“Guidance and Toolkit for Impact Assessment”* elaborata da ICOMOS nel 2022, al fine di accertare i possibili impatti negativi del progetto per la tutela dell'OUV del Sito nel suo contesto più ampio (wider setting), e di individuare eventuali misure di mitigazione o modifiche progettuali.

Per gli aspetti viabilistici:

Si rileva che Autostrada BS-PD non ha tenuto in considerazione le osservazioni trasmesse dal Comune di Vicenza con nota prot. 7964 del 18/01/2022 relative alle possibili soluzioni di tracciato individuate nella bozza di PFTE allora in elaborazione:

“Da una prima sommaria analisi del tracciato proposto, una qualche preoccupazione desta il fatto che non sia previsto un nuovo lay-out della rotatoria posta in corrispondenza con str. Bertesina (che già oggi nelle ore di punta è congestionata) ai fini di un eventuale (anche futuro) passaggio in rilevato dell'asse stradale principale; analogamente la rotatoria “Postumia sud” pare eccessivamente disassata rispetto al tracciato di progetto ed il “bracchetto” di connessione con la Postumia merita un approfondimento progettuale anche per la risoluzione dell'innesto sulla viabilità esistente.

[...] Pertanto, tenuto conto che i dati di traffico considerati per la progettazione risalgono ad oltre un decennio fa e che i dati associati alle indagini propedeutiche alla redazione del PUMS scontano, purtroppo, un marcato calo dei volumi per effetto della pandemia da Covid-19, si chiede la predisposizione di uno studio viabilistico (con rilievi puntuali) sull'ambito complessivo interessato dall'opera in questione, in modo da proseguire la progettazione sulla base di un dataset aggiornato tenendo conto degli sviluppi ed evoluzioni della mobilità su un arco temporale adeguato”.

A questa nota, ha fatto seguito la decisione di Giunta n. 24 del 03/02/2022 con cui si indicava *“l'alternativa progettuale qui denominata “scenario Anconetta” [...] quale indicazione agli uffici per il proseguire delle interlocuzioni tecniche e progettuali con la competente struttura di Società BS-PD”*

Premesso che devono essere privilegiate tutte le soluzioni progettuali tese a mantenere alti livelli di servizio della nuova infrastruttura, al fine di garantire fluidità al traffico veicolare, e quindi, ridurre considerevolmente le emissioni inquinanti, si evidenzia quanto segue:

Studio di traffico:

- lo studio di traffico deve essere ampliato a tutta la parte nord della città;

- dato che il nuovo tracciato costituisce, di fatto, un'alternativa gratuita al percorso autostradale Vicenza nord-Vicenza est, vanno quantificati i mezzi che oggi usano il tratto autostradale citato come bypass della viabilità ordinaria e verificato il volume che potrebbe essere travasato dal sistema autostradale sulla nuova viabilità di progetto;
- lo studio deve contenere i dati relativi ai volumi di traffico che dovrebbe sopportare l'infrastruttura nel caso di chiusura dell'anello dato dal sistema delle Tangenziali di Vicenza, di cui questo asse viario fa parte integrante;
- va analizzato l'effetto dell'apertura del nuovo asse stradale con microsimulazioni sui nodi stradali tra Viale Camisano, Strada Ca' Balbi, Viale Aldo Moro (Nodo nord di Ca' Balbi) e tra Viale Camisano, Viale Serenissima e Strada Padana verso Padova (Nodo sud di Ca' Balbi), nella configurazione come da progetto definitivo approvato del 2° lotto funzionale della linea AV/AC Verona-Padova;

Rotatoria Bertesina

Come già indicato nelle osservazioni preliminari, tenuto conto anche che lo studio di traffico evidenzia un incolonnamento dei veicoli lungo viale Aldo Moro in attesa di inserirsi nella rotatoria "Bertesina" (Fig. 21 App. 1), si richiede di realizzare un sottopasso (o uno scavalco) della rotatoria "Bertesina", valutando gli effetti che tale soluzione apporterebbe al nodo "Bertesina" ed all'intero asse principale.

Si rilevano all'interno della relazione generale parti in cui si afferma che la rotatoria Bertesina rimane geometricamente immutata ed altre in cui si evidenzia un suo ampliamento. Si chiede di uniformare le informazioni riportate alle reali previsioni progettuali.

Rotatoria Postumia sud

Si richiede di valutare in maniera approfondita la realizzazione di uno scavalco (o un sottopasso) della rotatoria "Postumia sud" e gli effetti che esso avrebbe sul nodo in questione e sull'intero asse principale.

Solo in subordine, poichè la deflessione dei veicoli in direzione nord-sud è decisamente eccessiva tenuto conto della tipologia del nuovo asse principale (a tutti gli effetti una tangenziale), va valutato di rendere baricentrica la rotatoria in questione rispetto al nuovo asse viario di progetto. Inoltre, si ritiene necessario, indipendentemente dalle simulazioni associate allo studio viabilistico, un ridimensionamento del rondò in termini di aumento del diametro interno ed esterno ma soprattutto della dimensione della carreggiata carrabile (6 m non sono decisamente sufficienti).

L'approccio in attestazione alla rotatoria, infine, deve essere previsto a due corsie in corrispondenza dei rami relativi alla viabilità principale.

Per ultimo, deve essere eliminato dalla rotatoria l'accesso/uscita alla viabilità a servizio delle proprietà private.

Braccetto di connessione tra rotatoria Postumia sud e svincolo si str. Postumia

Il previsto incrocio a T deve essere modificato con l'inserimento di una rotatoria.

Si richiede la realizzazione di una rotatoria all'incrocio tra viale Anconetta, str. Postumia e stradone Nicolosi.

Scavalco Strada Postumia

Si richiede la sostituzione del previsto viadotto di scavalco della str. Postumia con un sottoattraversamento della medesima, prolungando il sottopasso oltre le abitazioni esistenti, a tutto favore della mitigazione ambientale.

Rotatoria Postumia nord

Si chiede di eliminare la rotatoria "Postumia nord", ormai non più funzionale.

Tratto 1 della nuova viabilità

Si ritiene che il raggio planimetrico di 339 m in corrispondenza del manufatto di sovrappasso della ferrovia VI-TV sia sottodimensionato. Si chiede, pertanto, di valutare tale raggio sulla base dello studio di traffico come sopra richiesto.

E' altresì rischioso demandare ad un successivo dialogo con RFI (si ritiene, invece che debba essere attivato fin da subito, trattandosi di un progetto definitivo) la soluzione del 'problema' relativo alla non ortogonalità del citato sovrappasso rispetto alla linea ferroviaria.

Infine, non si comprende per qual motivo debba essere rinviato ad una successiva fase progettuale l'eventuale inserimento di un sistema di isolamento sismico per il citato sovrappasso.

Tratto 2 della nuova viabilità

Non si comprende per qual motivo debba essere rinviato ad una successiva fase progettuale l'eventuale inserimento di un sistema di isolamento sismico per l'opera di scavalco della str. Postumia.

Tratto 3 della nuova viabilità

Si richiede la realizzazione di una galleria artificiale (da mitigare con copertura in terra e piantumazione) con il fine di ricostruire la continuità tra gli ambiti agricoli adiacenti nonché a mitigazione dei fabbricati circostanti.

Limite di batteria nord

Nell'ambito del tratto terminale nord della nuova viabilità, va previsto un parcheggio scambiatore necessario come polo di interscambio modale, utile anche per l'attivazione di nuovi servizi di trasporto pubblico locale.

Piste ciclabili interferite

Deve essere garantita la continuità – in sicurezza – di tutti i marciapiedi/piste ciclabili, risolvendo le interferenze con le nuove viabilità in progetto mediante la realizzazione di sottopassi ciclopedonali.

Al fine di consentire la massima diffusione delle informazioni relative all'intervento, il progetto è stato illustrato dall'Amministrazione comunale alla cittadinanza nel corso di un incontro pubblico tenutosi in data 12/9/2023, cui ha preso parte anche la Società proponente.

Tutto quanto sopra riportato resta strettamente legato al progetto in esame e al procedimento di Verifica di Assoggettabilità alla VIA.

Restando a disposizione si porgono cordiali saluti.

IL DIRETTORE

AREA SERVIZI AL TERRITORIO

Avv. Gian Luigi Carrucci

(documento firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 e smi)