



COMUNE DI VICENZA

**GARA A PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO DELL’INCARICO PER LA REDAZIONE DI UNA VALUTAZIONE DI IMPATTO SUL PATRIMONIO (HERITAGE IMPACT ASSESSMENT - HIA) PER IL SITO “LA CITTA’ DI VICENZA E LE VILLE DEL PALLADIO NEL VENETO”**

**DISCIPLINARE TECNICO PRESTAZIONALE**

**IMPORTO A BASE DI GARA:** € 50.000,00 compreso spese, esclusi oneri previdenziali, e I.V.A.

**C.I.G. 6726186048**

# INDICE

## PARTE PRIMA

1. Oggetto e obiettivi dell'incarico
2. Modalità di esecuzione e contenuti dell'incarico
3. Lingue utilizzate
4. Tempi di esecuzione dell'incarico

## PARTE SECONDA

1. Generalità sul sito Unesco "La città di Vicenza e le ville del Palladio nel Veneto"
2. Insediamento militare "Del Din"
3. P.I.R.U.E.A. Cotorossi (Borgo Berga)
4. Progetto linea ferroviaria AV/AC "Verona-Padova"
5. Il sistema delle tangenziali
6. Progetto di riqualificazione dell'ex complesso "San Biagio"
7. Previsioni urbanistiche – Villa Trissino

# PARTE PRIMA

## **1. OGGETTO E OBIETTIVI DELL'INCARICO**

L'oggetto dell'incarico la redazione di una valutazione di impatto patrimoniale (Heritage Impact Assessment – HIA) sul sito UNESCO “La città di Vicenza e le Ville del Palladio nel Veneto” (di seguito denominato Sito).

Il Centro Patrimonio Mondiale UNESCO, ha raccomandato la redazione di una HIA finalizzata a valutare l'impatto sul Sito di alcuni interventi eseguiti, previsti e/o pianificati, in relazione agli attributi dell'eccezionale valore universale (OUV - Outstanding Universal Value).

In particolare la HIA deve valutare gli impatti, singoli e cumulativi derivanti dai seguenti interventi, come meglio descritti nella parte seconda di questo documento:

- nuovo insediamento militare USA SETAF “Del Din”, situato a Vicenza,
- insediamento di destinazioni miste nell'area dell'ex Cotonificio Cotorossi, situato a Vicenza,
- progetto della linea ferroviaria AC/AV di collegamento Milano-Venezia, che attraversa la città di Vicenza,
- sistema della tangenziali,
- progetto di riqualificazione dell'ex complesso “San Biagio”
- previsioni urbanistiche del Piano degli Interventi in prossimità di Villa Trissino.

## **2. MODALITA' DI ESECUZIONE E CONTENUTI DELL'INCARICO**

La redazione della HIA deve rispettare i contenuti e la metodologia indicati nel documento “Guidance on Heritage Impact Assessments for Cultural World Heritage Properties” redatto da ICOMOS nel 2011.

In particolare il documento HIA deve contenere questi elementi minimi indicativi:

- la comprensione della gamma di impatti (diretti-indiretti, positivi-negativi, individuali-cumulativi) che sono generati dagli interventi,
- una valutazione oggettiva di questi impatti rispetto agli elementi patrimoniali del Sito e in particolare dell'OUV: la sua integrità e autenticità, una valutazione dei rischi per la sua conservazione e la probabilità che il patrimonio possa essere in pericolo, in termini reali o potenziali,
- l'individuazione di benefici patrimoniali che emergono dagli interventi, incluso l'accrescimento in termini di conoscenza e consapevolezza,
- la definizione di linee guida riguardo le modalità su come i diversi impatti negativi possano essere mitigati o evitati.

La HIA deve contenere documentazione dimostrativa (ricerche, studi scientifici, illustrazioni, elaborati grafici e fotografici, ecc) a supporto delle analisi e valutazioni effettuate e dei risultati ottenuti.

Deve essere fornita una sintesi di natura non tecnica (non-technical summary) dalla quale emergano le questioni più rilevanti dell'analisi compiuta, che riassume le ragioni, gli obiettivi, i risultati e le conclusioni della HIA, in forma descrittiva e accompagnata da grafici/tabelle esplicative.

Deve essere effettuata inoltre attività di comunicazione e informazione, nei confronti dell'Amministrazione Appaltante e dei altri soggetti coinvolti e della comunità locale, durante il processo di elaborazione e per la divulgazione dei risultati finali.

Il soggetto affidatario, ai fini dell'espletamento dell'incarico, potrà partecipare come uditore alla "UNESCO Advisory Mission" programmata a ottobre/novembre 2016, durante la quale saranno forniti elementi informativi sui temi oggetto dell'incarico e verranno effettuati sopralluoghi, nonché colloqui con i principali portatori di interesse per alcuni dei temi oggetto dell'incarico.

### **3. LINGUE UTILIZZATE**

La lingua ufficiale dell'incarico è l'italiano.

Il documento di HIA dovrà essere fornito, in tutte le sue parti, sia in lingua italiana sia in lingua inglese.

Ogni documentazione scritta (atti, progetti, ecc) sarà fornita dalla Amministrazione Appaltante in lingua italiana.

La partecipazione a riunioni e/o incontri con la Amministrazione Appaltante, con i soggetti portatori di interesse o con la comunità locale, sarà effettuata in lingua italiana.

I documenti del Centro Patrimonio Mondiale saranno forniti in lingua originale (inglese).

E' pertanto a carico dell'aggiudicatario ogni eventuale costo e/o servizio di traduzione in altra lingua diversa dall'italiano.

### **4. TEMPI DI ESECUZIONE DELL'INCARICO**

L'incarico avrà inizio dalla data di attivazione dell'incarico, coincidente con la data di sottoscrizione del relativo contratto, e terminerà con la consegna della documentazione e approvazione da parte della Amministrazione appaltante.

E' facoltà dell'Amministrazione appaltante procedere in via d'urgenza alla consegna anticipata del servizio, anche nelle more della stipulazione formale del contratto, ai sensi dell'articolo 32, comma 8 del D. Lgs. 50/2016, qualora il mancato inizio del servizio determini un grave danno all'interesse pubblico che la prestazione appaltata è destinata a soddisfare.

Per lo svolgimento delle prestazioni riguardanti il presente appalto sono previsti 90 (novanta) giorni, decorrenti dalla data di stipula del contratto o dalla data di consegna del servizio se antecedente;

Per ogni giorno di ritardo rispetto ai termini contrattuali, sarà applicata una penale pari all'1‰ (uno per mille) dell'importo contrattuale e comunque non superiore al 10% dell'importo contrattuale.

In caso di mancata approvazione per cause estranee alla volontà e ai poteri decisionali del Comune di Vicenza, il Committente sarà in facoltà di dichiarare esaurito l'incarico, chiedendo la consegna entro un termine dato degli elaborati prodotti e di recedere dal rapporto instauratosi con l'affidatario, senza possibilità di opposizione o reclamo da parte di quest'ultimo.

All'affidatario verrà in tali casi riconosciuto quanto previsto per le prestazioni fino a quel momento effettivamente eseguite salvo che le prestazioni fossero invece respinte per difetto del progetto o inattendibilità tecnico-economica. In tal caso all'affidatario non sarà dovuto alcun compenso né verranno risarcite eventuali spese.

## PARTE SECONDA

### 1. GENERALITA' SUL SITO UNESCO "LA CITTA' DI VICENZA E LE VILLE DEL PALLADIO NEL VENETO"

Il Sito UNESCO "La città di Vicenza e le ville del Palladio nel Veneto" è inserito nella WHL dal 1994 e successivamente esteso nel 1996..

Il primo riconoscimento, nella 18° sessione del Comitato del Patrimonio Mondiale UNESCO a Pucket in Thailandia, riguarda il centro storico di Vicenza, con i suoi 23 monumenti palladiani e le tre ville situate al di fuori della cinta muraria, con le seguenti motivazioni:

*Criterio (i) - Vicenza costituisce una realizzazione artistica eccezionale per i numerosi contributi architettonici di Andrea Palladio, che integrati in un tessuto storico ne determinano il carattere d'insieme;*

*Criterio (ii) - Grazie alla sua tipica struttura architettonica la città ha esercitato una forte influenza nella storia dell'architettura, dettando le regole dell'urbanesimo nella maggior parte dei Paesi europei e del mondo intero.*

I 23 monumenti palladiani situati nel centro storico sono:

Palazzo Barbaran da Porto  
Palazzo Poiana  
Palazzo Civena  
Palazzo Thiene  
Palazzo Iseppo Porto Festa  
Logge del Palazzo della Regione - Basilica Palladiana  
Loggia del Capitaniato  
Palazzo Valmarana  
Palazzo Thiene Bonin Longare  
Palazzo Porto Breganze  
Palazzo Chiericati  
Teatro Olimpico  
Arco delle Scalette  
Palazzo da Monte  
Palazzo da Schio  
Casa Cogollo  
Chiesa di S.Maria Nova  
Loggia Valmarana  
Palazzo Garzadori  
Cupola della Cattedrale  
Portale Nord della Cattedrale  
Palazzo Capra  
Cappella Valmarana

Le ville esterne al centro storico sono:

Villa Almerico Capra, detta "La Rotonda"  
Villa Trissino Trettenero  
Villa Gazzotti Grimani

Il secondo riconoscimento, del 1996, nel corso della 20° Sessione del Comitato del Patrimonio Mondiale UNESCO a Merida in Messico, ha esteso il sito comprendendo altre 21 ville palladiane distribuite nella regione del Veneto e denominandolo “La città di Vicenza e le ville del Palladio nel Veneto”.

Le 21 ville palladiane inserite nel 1996 sono le seguenti:

- Villa Angarano - Angarano di Bassano (VI)
- Villa Caldogno – Caldogno (VI)
- Villa Chiericati – Grumolo delle Abbadesse (VI)
- Villa Forni Cerato – Montecchio Precalcino (VI)
- Villa Godi – Lugo di Vicenza (VI)
- Villa Pisani – Lonigo (VI)
- Villa Poiana – Poiana Maggiore (VI)
- Villa Saraceno – Agugliaro (VI)
- Villa Thiene – Quinto Vicentino (VI)
- Barchesse di Villa Trissino – Sarego (VI)
- Villa Valmarana Zen – Bolzano Vicentino (VI)
- Villa Valmarana Bressan – Monticello Conte Otto (VI)
- Villa Piovene – Lugo di Vicenza (VI)
- Villa Badoer, detta “La Badoera”– Fratta Polesine (RO)
- Villa Barbaro – Maser (TV)
- Villa Emo – Veduggio (TV)
- Villa Zeno – Cessalto (TV)
- Villa Foscari, detta “La Malcontenta”, Mira (VE)
- Villa Pisani – Montagnana (PD)
- Villa Cornaro – Piombino Dese (PD)
- Villa Serego – S. Pietro in Cariano (VR)

Attualmente, il sito “La città di Vicenza e le Ville del Palladio nel Veneto” è costituito dal centro storico di Vicenza (23 monumenti) e da 24 ville distribuite nel territorio veneto.

Il sito è dotato di un Piano di Gestione del Sito approvato nel maggio 2007.

Nel 2006 e nel 2014 sono stati redatti il 1° e 2° Rapporto Periodico sul Sito.

Con decisione 39 COM 8D del 2015 il Centro Patrimonio Mondiale ha adottato la nuova cartografia di chiarificazione dei confini del Sito.

Con decisione 39 COM 8E del 2015 il Centro Patrimonio Mondiale ha approvato la dichiarazione di Eccezionale Valore Universale (OUV) del Sito.

## ELENCO DOCUMENTAZIONE A DISPOSIZIONE DEI PARTECIPANTI AL BANDO

<b>Confini del Sito</b>	<p><b>Decision: 39 COM 8D</b></p> <p>“Clarifications of Property Boundaries and Areas by States Parties in response to the Retrospective Inventory”.</p> <p>Documentazione scaricabile direttamente da questi link:  <a href="http://whc.unesco.org/en/decisions/6406">http://whc.unesco.org/en/decisions/6406</a>  <a href="http://whc.unesco.org/en/list/712/multiple=1&amp;unique_number=843">http://whc.unesco.org/en/list/712/multiple=1&amp;unique_number=843</a></p>
-------------------------	---

Outstanding Universal Value (OUV)	<p><b>Decision : 39 COM 8E</b> Adoption of Retrospective Statements of Outstanding Universal Value</p> <p>Documentazione scaricabile direttamente da questi link: <a href="http://whc.unesco.org/en/decisions/6407">http://whc.unesco.org/en/decisions/6407</a></p>
<b>Piano di Gestione del Sito</b>	<p>Documentazione scaricabile direttamente da questi link: <a href="http://www.vicenzaforumcenter.it/vicenza_citta_unesco/pagina114.html">http://www.vicenzaforumcenter.it/vicenza_citta_unesco/pagina114.html</a></p>
<b>Periodic Reporting</b> (1° e 2° ciclo)	<p>Documentazione scaricabile direttamente da questi link: <a href="http://whc.unesco.org/en/list/712/documents/">http://whc.unesco.org/en/list/712/documents/</a></p>
<b>Guida al Sito</b> (pubblicazione)	<p>Documentazione scaricabile direttamente da questi link: <a href="http://www.vicenzaforumcenter.it/pubblicazioni/pagina45.html">http://www.vicenzaforumcenter.it/pubblicazioni/pagina45.html</a></p>

## **2. INSEDIAMENTO MILITARE “DEL DIN”**

*La HIA dovrà valutare gli impatti sul Sito derivanti dalla realizzazione dell'insediamento militare e del Parco della Pace.*

### **Localizzazione**

L'insediamento militare “Del Din” è situato nell'area a nord della città, al confine con il comune di Caldogno. Esso occupa la parte ovest dell'ex aeroporto “Dal Molin” attivo dal 1921 come aeroporto militare dell'Aeronautica militare italiana e con uso misto militare-civile negli anni '90.

### **Insedimenti militari esistenti**

La presenza a Vicenza del quartier generale della NATO (Southern European TAsk Force - SETAF) dell'esercito statunitense (US Army) per l'Europa Meridionale, risale al 1951 quando il Governo Italiano e Statunitense concordarono di situare un insediamento di truppe americane in Italia nella città di Vicenza. Per un breve periodo il Comando SETAF viene trasferito a Verona e solo successivamente, nel 1965, si insedia definitivamente nella Caserma “Carlo Ederle” (615.123 mq), situato nel quartiere di S. Pio X ad est del centro storico.

Alla fine degli anni '50, viene realizzato il quartiere residenziale, denominato “Villaggio della Pace”, per ospitare le famiglie dell'esercito americano, in zona Casale ad est della città.

Sono presenti nel territorio comunale e comuni limitrofi altri insediamenti (depositi di armi, centri logistici) a servizio dell'esercito statunitense.

### **Il nuovo insediamento militare USA SETAF “Del Din”**

Nel 2004 gli Stati Uniti d'America (U.S.A.) presentano al Governo Italiano la richiesta di estendere la presenza militare a Vicenza per riunirvi la 173° Airborne Brigade Combat Team (4 battaglioni su 6 erano situati in Germania).

A seguito di successivi impegni e trattati sottoscritti con gli Stati Uniti d'America, il Governo Italiano consegna al Comando USA SETAF, la porzione ovest del sedime demaniale dell'ex aeroporto “Dal Molin” (circa 580.000 mq), per la realizzazione del nuovo insediamento militare americano.

La notizia dell'ampliamento della base militare americana ha generato un articolato movimento civico di protesta, anche con iniziative di lotta, per cercare di fermare il progetto.

Nel 2008, il Comune di Vicenza tenta di promuovere una consultazione popolare, per stimare il consenso della comunità locale attorno alla decisione del nuovo insediamento militare. Tale iniziativa viene bloccata dalla sentenza del Consiglio di Stato che stabilisce che ogni decisione relativa all'insediamento è legata all'esercizio esclusivo del governo centrale dei poteri politici che concernono la difesa nazionale e la gestione degli accordi internazionali in vigore. Alla luce di quanto stabilito dal Consiglio di Stato, l'Amministrazione comunale non può procedere con l'attività di consultazione.

La nuova base militare, la cui costruzione è stata avviata nel 2009, viene inaugurata il 2 luglio 2013 e denominata “Del Din”.

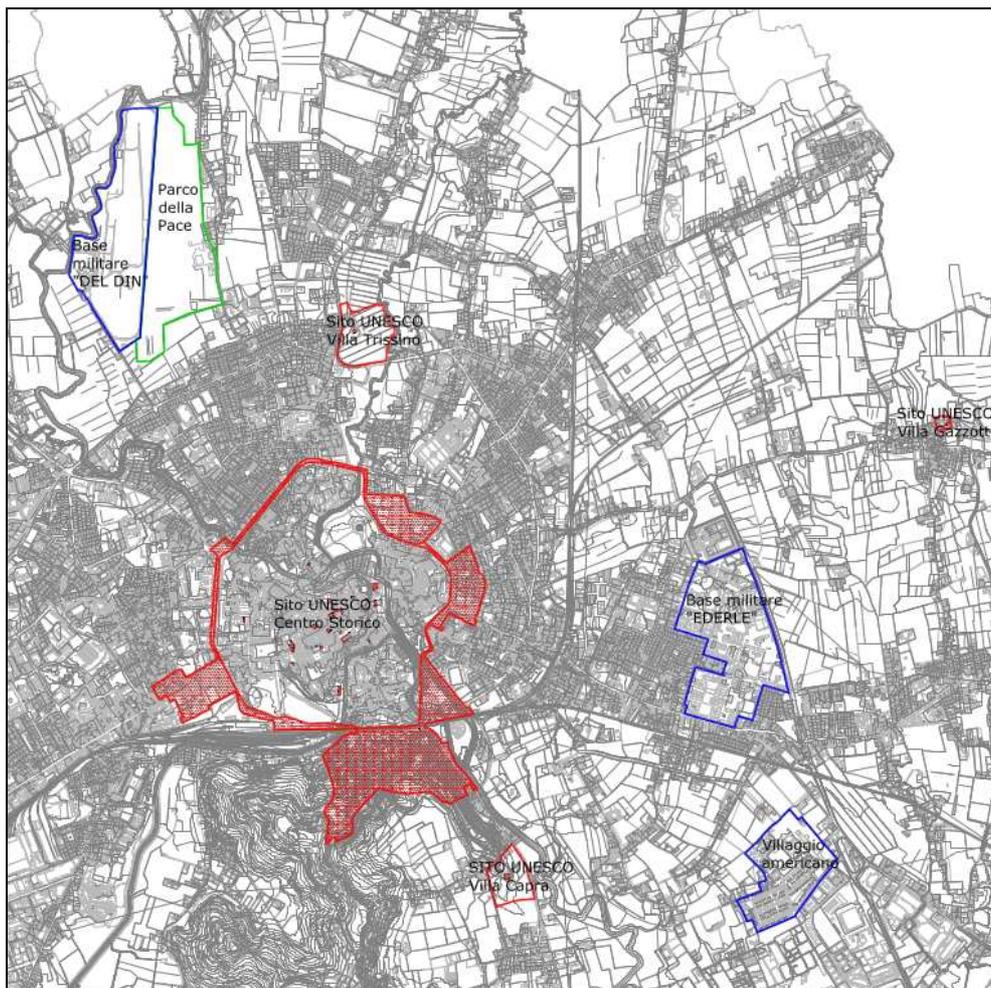


Fig. 1: Insediamento militare “Del Din” e “Parco della Pace” e il Sito.

## Il “Parco della Pace”

L’Amministrazione comunale si attiva per ottenere il riconoscimento di interventi di mitigazione/compensazione con l’obiettivo di ridurre l’impatto territoriale del nuovo insediamento militare creando un’infrastruttura a verde, il “Parco della Pace” con funzioni di filtro con il territorio circostante. Nel 2011 il Governo italiano concede al Comune di Vicenza la parte residuale est del sito dell’ex aeroporto “Dal Molin” (650.000 mq) finalizzata alla realizzazione del parco urbano e di un Museo dell’Aria. Con deliberazione di Giunta Comunale n. 85 del 24 aprile 2013, l’Amministrazione Comunale a seguito di un apposito percorso partecipativo ha istituito il “Tavolo della Partecipazione del Parco della Pace”, con funzione consultiva, al fine di definire nel modo più condiviso possibile le scelte progettuali e di utilizzo del Parco e il monitoraggio per la salvaguardia ambientale. In tale sede sono state acquisite alcune indicazioni di valorizzazione paesistico ambientale per il disegno strategico dell’area, che sono state incluse nei criteri di progettazione del Parco, in corso di elaborazione.

Nel febbraio 2013 il Centro Patrimonio Mondiale Unesco riceve un documento contenente diverse segnalazioni di cittadini contro la nuova base militare, e pertanto avvia una procedura di monitoraggio.

### **3. P.I.R.U.E.A. COTOROSSI (BORGO BERGA)**

*La HIA dovrà valutare gli impatti sul Sito derivanti dalla realizzazione del nuovo insediamento.*

#### **Localizzazione**

L'ambito oggetto di valutazione, di circa 100.000 mq, è situato nella zona sud-est della città, denominata Borgo Berga, limitrofa al centro storico e alla buffer zone del Sito. Essa include l'area dell'ex Cotonificio Rossi, situato alla confluenza dei fiumi Retrone e Bacchiglione e un terreno non edificato situato a sud della sponda sinistra del fiume Bacchiglione.

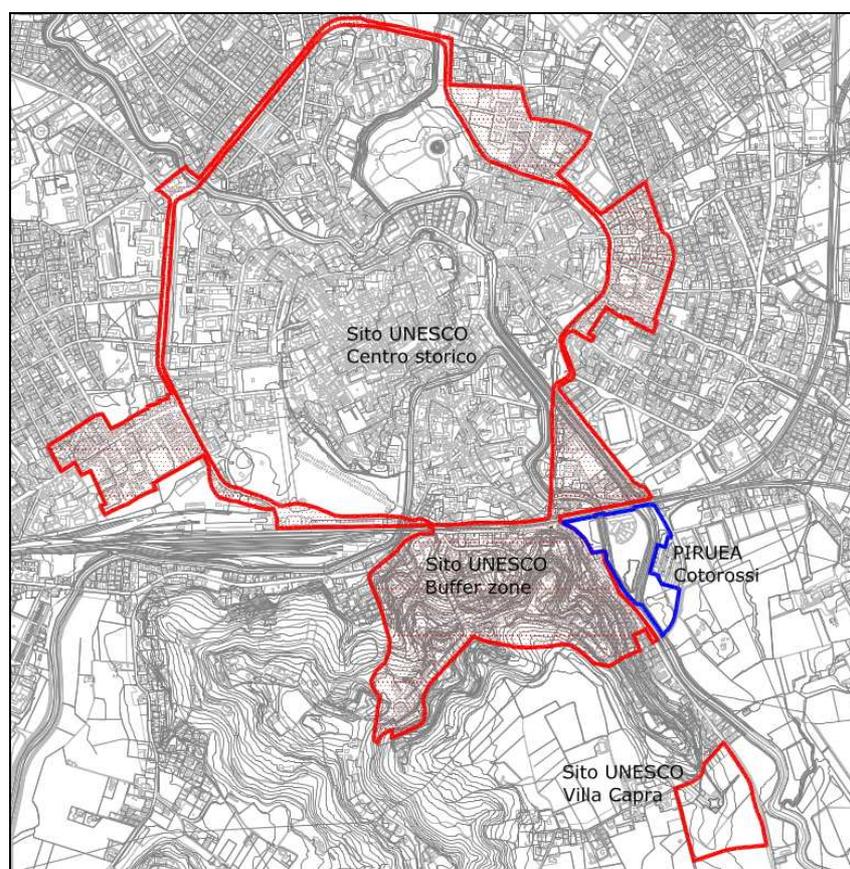


Fig. 2: localizzazione del P.I.R.U.E.A. "Cotorossi" e il Sito.

#### **L'insediamento preesistente**

Nell'ambito oggetto di esame, nel 1885 sorse lo stabilimento industriale del cotonificio Cotorossi che, nel corso degli anni, ricoprì quasi interamente l'isola tra i due fiumi. Lo stabilimento, a seguito dei bombardamenti della seconda guerra mondiale, venne ricostruito nel dopoguerra e rimase attivo fino agli anni '80 quando, a causa della crisi del settore tessile italiano, venne dismesso lasciando l'area in uno stato di progressivo degrado.

Verso la fine degli anni '90 l'Amministrazione comunale orienta la propria politica urbanistica verso la riconversione delle numerose aree ex industriali dismesse, localizzate in prossimità del centro storico, a nuove funzioni "eccellenti" ossia di rilevante importanza per la città. Tra queste aree vi è anche l'ex Cotonificio Cotorossi.



Fig. 3: area ex Cotorossi, edifici dell'industria dismessa (volo aereo, 1999).



Fig. 4: area ex Cotorossi, nuovo insediamento PIRUEA Cotorossi (google maps , 2016).

## II P.I.R.U.E.A. "Cotorossi"

Nel 1999 (Deliberazione G.C. 669 del 25 agosto 1999), l'ambito dell'ex Cotonificio Cotorossi viene inserito nel PRUSST (Programma di Riquilificazione Urbana per lo Sviluppo Sostenibile del Territorio - che avvia un programma sperimentale di pianificazione urbana concertata a larga scala, prevedendo azioni di recupero e miglioramento della qualità urbana – prevedendo la localizzazione di una "funzione eccellente").

Nel 2002 il Documento Programmatico Preliminare del nuovo P.R.G. individua l'ambito dell'ex Cotorossi come possibile sede del nuovo Tribunale di Vicenza).

Nel 2003 viene assegnato al Comune di Vicenza il finanziamento ministeriale per la realizzazione della nuova sede del Tribunale.

Conseguentemente, nel 2004 viene approvato il P.I.R.U.E.A. "Cotorossi" in variante al Piano Regolatore vigente che inserisce il nuovo Tribunale quale "funzione eccellente" all'interno del piano urbanistico.

Il P.I.R.U.E.A. "Cotorossi" è inoltre finalizzato alla riqualificazione del tessuto urbanistico esistente e al riutilizzo e sostituzione dell'esistente patrimonio edilizio, con la demolizione di edifici in stato di degrado, la costruzione di nuovi edifici e la realizzazione di strutture destinate all'uso pubblico e la riqualificazione ambientale degli argini lungo i fiumi.

Nel 2009 viene approvata una variante al PUA P.I.R.U.E.A. "Cotorossi" a firma dell'arch. Gonçalo Byrne, che apporta una revisione urbanistico-architettonica alla progettazione delle volumetrie private, mantenendo invariata la superficie utile del piano, ai fini della mitigazione dell'impatto ambientale e dell'innalzamento della qualità architettonica. Al progetto viene allegato anche un progetto del verde studiato dal paesaggista João Nunes.

Nel 2005 vengono avviati i lavori di demolizione del complesso preesistente, la costruzione del nuovo Tribunale (inaugurato nel dicembre 2012), a seguire vengono rilasciati i permessi di costruire delle principali opere di urbanizzazione (2007), iniziate lo

stesso anno, e i permessi di costruire dell'edificio A e degli edifici B-C e D (2008). Nel 2008 viene data comunicazione di inizio lavori per l'edificio A e per le fondazioni degli edifici B e C.

Con l'approvazione della Variante al PUA P.I.R.U.E.A. Cotorossi nell'anno 2009 a partire dal 2010 sono stati rilasciati i permessi di costruire in variante alle opere di urbanizzazione, in variante al blocco A e in variante ai blocchi B-C e D .

A seguito di alcuni esposti presentati da comitati di cittadini e da alcune parti politiche, che hanno denunciato la violazione delle norme sulla sicurezza idrogeologica, la Magistratura apre una inchiesta che porta nel novembre 2015 al sequestro preventivo del lotto "E", dove è prevista la costruzione di 14 edifici, per presunta illegittimità del piano in quanto mancherebbe un adeguato e approfondito studio di compatibilità idraulica. Il sequestro riguarda il lotto ineditato del piano nel quale, diversamente dal restante parte del piano in cui gli edifici hanno sostituito il complesso preesistente, secondo gli inquirenti, le nuove costruzioni potrebbero compromettere l'equilibrio idrogeologico dell'area.

L'inchiesta coinvolge inoltre anche l'amministrazione comunale per l'ipotesi di violazione edilizia e abuso d'ufficio, a seguito della variante del PIRUEA "Cotorossi" del 2009, in quanto la trasformazione urbanistica avrebbe generato un presunto vantaggio economico a favore del privato di circa € 11,7 milioni di euro.



Fig. 5: P.I.R.U.E.A. Cotorossi, numerazione dei lotti del piano.

Nel 2014 il Centro Patrimonio Mondiale Unesco riceve una segnalazione da parte di un gruppo di associazioni e comitati di cittadini contrari alla trasformazione urbanistica dell'area in quanto impattante per Sito. Il Centro Patrimonio Mondiale ha pertanto avviato una procedura di monitoraggio.

#### ELENCO DOCUMENTAZIONE A DISPOSIZIONE DEI PARTECIPANTI AL BANDO

<b>P.I.R.U.E.A. "COTOROSSO"</b>	Documentazione scaricabile da questi link: <a href="http://www.vicenzaforumcenter.it/progetti/pagina61.html">http://www.vicenzaforumcenter.it/progetti/pagina61.html</a>
---------------------------------	---

#### 4. PROGETTO LINEA FERROVIARIA AV/AC “VERONA-PADOVA”

La HIA dovrà valutare gli impatti sul Sito in relazione alle tre ipotesi di scenario di attraversamento della città di Vicenza, contenuti nell’Analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative”, nonché di due ville palladiane esterne alla città.

##### **Premessa**

Le politiche comunitarie dell’Unione Europea prevedono l’attraversamento nel nord Italia del Corridoio Trans-europeo multimodale di trasporto TEN 5 Lyon-Kiev. Esso tocca le principali città italiane situate nell’asse est-ovest, tra cui la città di Vicenza.

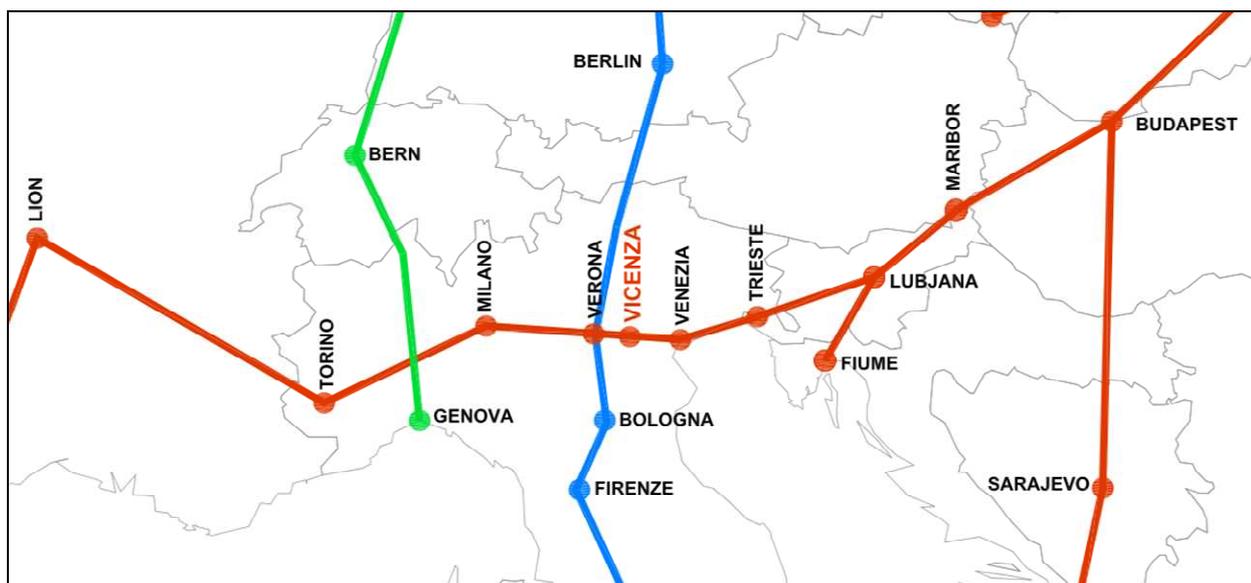


Fig. 6: Trans-European Networks – Transport (TEN-T). Corridoio V (Lisbona-Kiev) (in rosso).

A livello nazionale la previsione dell’opera è stata programmata con deliberazione del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) del 21.12.2001 n. 121 che approva il I Programma delle Infrastrutture Strategiche all’interno delle quali è compreso il Progetto Preliminare della linea Alta Velocità/Alta Capacità Torino Venezia (tratta Verona-Padova).

Con successiva Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Veneto, sottoscritta il 24.10.2003, la “tratta veneta dell’asse AV/AV Milano-Venezia-Trieste (Corridoio TEN 5)” è inserita nell’ambito delle “infrastrutture di preminente interesse nazionale”, confermata poi nella successiva Intesa Generale Quadro sottoscritta il 16.06.2011.

Infine, con deliberazione CIPE n. 136 del 21.12.2012 inserisce l’opera nel “X Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza 2012”.

Dal 2001 sono state elaborate diverse ipotesi del tracciato di attraversamento della città di Vicenza, attraversamento problematico dovuto alla densità del sistema insediativo e alla presenza dei rilievi dei Monti Berici.

Nel corso del 2012 è stato predisposto, su incarico della Camera di Commercio di Vicenza (quale capofila per l’attuazione di una convenzione stipulata tra Regione del Veneto, Provincia di Vicenza, Comune di Vicenza e la stessa Camera di Commercio), uno studio di pre-fattibilità avente ad oggetto l’attraversamento del territorio della Città di Vicenza da parte della linea AV/AC in affiancamento alla linea storica. Tale studio prevedeva la

localizzazione della stazione AV/AC in zona Vicenza Ovest – Fiera e il sottoattraversamento di Vicenza in galleria naturale.

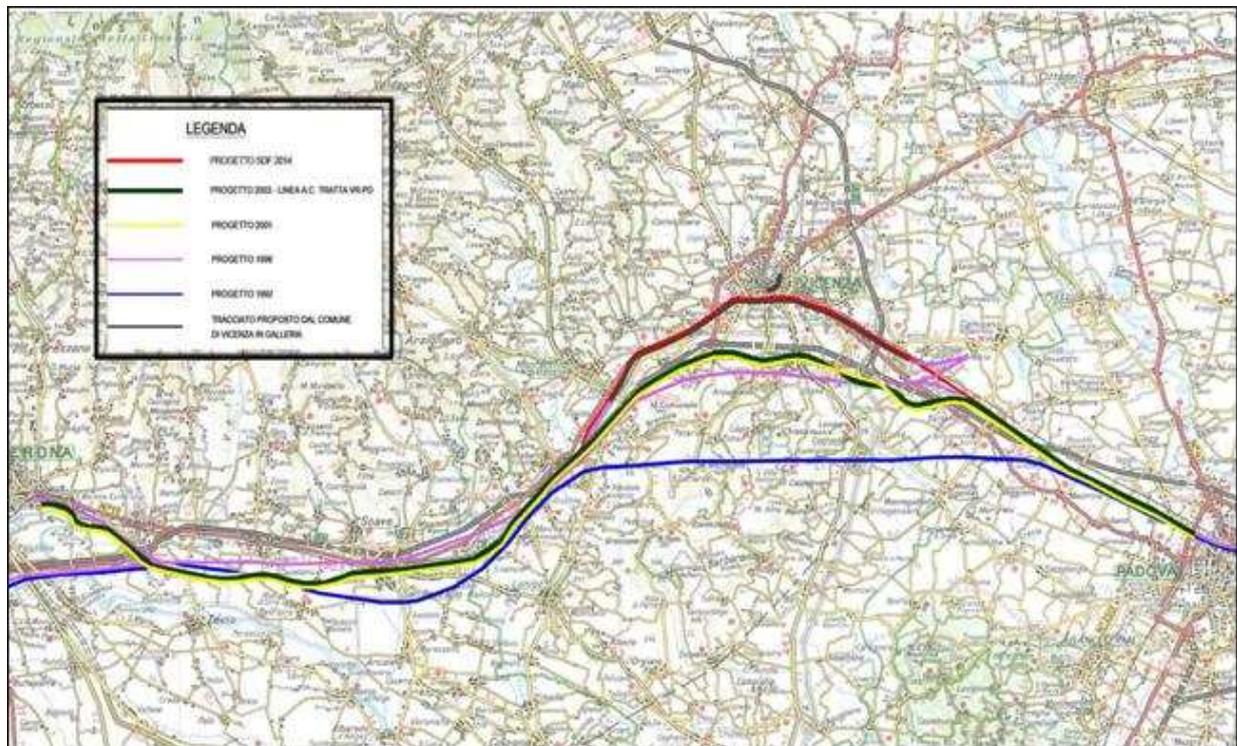


Fig. 7: Ipotesi di tracciato della tratta AV/AC Verona-Padova elaborate dal 2003 al 2014.

Sempre nel 2012 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha attivato un tavolo tecnico per approfondire le esigenze di localizzazione del tracciato AV/AC per l'attraversamento del territorio vicentino.

Nel 2014, su iniziativa della Camera di Commercio di Vicenza e con l'adesione della Regione del Veneto, del Comune di Vicenza e delle categorie economiche provinciali, è stato aggiornato lo Studio di pre-fattibilità sopra citato, sostituendo l'attraversamento in galleria naturale della Città di Vicenza in parte con un passaggio in superficie in affiancamento alla linea storica e in parte con un passaggio in galleria artificiale/trincea coperta, e la conseguente modifica altimetrica della linea esistente, che segue il tracciato della linea AV/AC avendo a riferimento la soluzione progettuale dello studio di pre-fattibilità di cui sopra.

In data 29.07.2014 è stato sottoscritto il Protocollo d'Intesa per l'attraversamento del territorio vicentino con la linea AV/AC Verona-Padova tra MIT, Regione del Veneto, Comune di Vicenza, Camera di Commercio di Vicenza e RFI S.p.A. (Rete Ferroviaria Italiana), con il quale R.F.I. si impegna a redarre uno Studio di Fattibilità per l'attraversamento del territorio Vicentino.

Il 10.12.2014 RFI S.p.A. presenta lo Studio di Fattibilità relativo all'attraversamento del territorio vicentino della linea ferroviaria AV/AC Verona-Padova, che contiene opere viarie, di trasporto pubblico locale e di messa in sicurezza idraulica connesse agli interventi ferroviari.

Tale studio è stato approvato a gennaio 2015 dal Comune di Vicenza e dalla Regione Veneto. Il Comune di Vicenza nel dare parere favorevole allo Studio di Fattibilità chiede siano prima verificate 24 prescrizioni per la successiva fase di progettazione definitiva dell'opera, tra le quali la richiesta di valutazione di soluzioni progettuali alternative rispetto alla realizzazione in galleria del by pass idraulico/stradale.

Il successivo iter procedurale ha introdotto alcune modifiche sostanziali al progetto dello Studio di Fattibilità, con riferimento all'ipotesi di un tunnel idraulico/viario sotto Monte Berico.

In particolare in data 21 agosto 2015 il Comune di Vicenza e la Camera di Commercio hanno inviato una nota a RFI chiedendo che, fermi restando alcuni punti fondamentali, la scelta del tracciato che sarà oggetto della progettazione di RFI, sia quello risultato migliore nel confronto tra le soluzioni alternative.

A seguito della nota del 21 agosto del 2015 a fine ottobre è stato sottoscritto un addendum al Protocollo d'Intesa del 2014 con il quale sono stati riarticolati i lotti funzionali della Verona - Padova e stabilito il termine di 4 mesi dalla firma del documento per la presentazione dell'analisi comparativa.

### **Analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative**

Con nota PGn. 38693 del 23.3.2016, R.F.I. S.p.A. trasmette al Comune di Vicenza il documento relativo all'Analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative, con riferimento a quanto stabilito con l'Addendum al Protocollo d'Intesa del 29.7.2014. L'analisi considera tre dei quattro scenari progettuali richiesti dal Comune con nota del 4.12.2015:

#### **Scenario 1**

Riprende l'ipotesi progettuale dello Studio di fattibilità con alcuni aggiornamenti e modifiche in seguito alle osservazioni e raccomandazioni espresse in sede di approvazione da parte del Comune della Regione Veneto.

La stazione storica di viale Roma viene dismessa e vengono realizzate due nuove stazioni: la stazione "Fiera" (a servizio TAV) e la fermata in zona Borgo Berga "Tribunale" (a servizio del SFRM) situate rispettivamente a ovest e a est della città.

E' previsto l'interramento dei binari nel tratto centrale di attraversamento della città, consentendo di attuare la ricucitura nell'area Ferrovieri della frattura nord/sud operata nell'800 dalla ferrovia e di alleggerire il traffico di attraversamento est-ovest della città.

Le due nuove stazioni/fermate di Fiera e Tribunale, dotate di grandi parcheggi scambiatori, consentono di migliorare e incrementare l'intermodalità a livello urbano e territoriale, grazie alla realizzazione di un servizio filobus di collegamento tra le stazioni e il centro storico.

Diversamente da quanto indicato nello studio di fattibilità approvato nel gennaio 2015, di realizzare un tunnel idro-viario sotto Monte Berico per risolvere i problemi idraulici necessari per mettere in sicurezza le opere ferroviarie e, di conseguenza, anche il centro storico monumentale, questo scenario ha individuato come soluzione alternativa la realizzazione di rialzi arginali e un bacino di laminazione in zona Gogna ed Intrigogna, affiancati da un canale scolmatore previsto a sud, della lunghezza di 4,4 km per limitare le piene del fiume Retrone e mettere in sicurezza sia le nuove stazioni che il centro storico.

La realizzazione di questo scenario è la più onerosa tra i tre scenari considerati, sia in termini economici (€ 1,756 miliardi di cui € 1,3 miliardi per opere ferroviarie) sia in termini di tempo (tempi di cantierizzazione: 93 mesi).

## **Scenario 2**

E' ipotizzato il mantenimento della stazione storica di viale Roma che viene potenziata come unico snodo per l'alta velocità e per i treni locali del servizio SFRM. A fianco della stazione è prevista la realizzazione di un nuovo parcheggio di 500 posti.

L'attraversamento della linea AV avviene in affiancamento dei binari esistenti senza nuove gallerie e con 1 km di transito dei treni in trincea. Riguardo il nodo di attraversamento ferroviario del fiume Retrone, da successivi accertamenti sui vincoli idraulici, è stata elaborata una nuova soluzione progettuale rispetto allo studio di fattibilità, che prevede l'eliminazione di gallerie o bypass idraulici. E' evidente che con tale soluzione vengono diminuiti anche i positivi effetti di messa in sicurezza idraulica del centro storico rispetto allo Scenario 1.

L'intermodalità tra trasporto pubblico e privato viene offerta dal nuovo servizio filobus che attraversa il territorio cittadino da ovest ad est, con i due capolinea collocati in zona Fiera e in viale della Serenissima (con un nuovo parcheggio scambiatore di 1.000 posti), in corrispondenza dei due caselli autostradali sulla A4, per ridurre il traffico privato in direzione del centro storico.

E' prevista la realizzazione di un bacino di laminazione in zona Gogna, potenziato rispetto allo Scenario 1.

La realizzazione di questo scenario risulta essere il più conveniente in termini economici (€ 771 milioni) e di tempi di cantierizzazione (68 mesi).

## **Scenario 3**

E' simile allo scenario 2 sia dal punto di vista infrastrutturale che idraulico e di mobilità cittadina; è confermato infatti il mantenimento della stazione storica di viale Roma, ma in aggiunta si prevede anche la realizzazione di una fermata in zona Fiera sia per il servizio SFRM sia per il servizio AV ma solo durante gli eventi fieristici. L'intermodalità, rispetto allo scenario 2, è potenziata dalla fermata in Fiera del SFRM e da un parcheggio di 300 posti auto.

La realizzazione di questo scenario si posiziona a livello intermedio rispetto ai costi di realizzazione (€ 804 milioni) e con stessi tempi di cantierizzazione dello scenario 2 (68 mesi).

Lo scenario quattro non è stato valutato.

Era prevista la realizzazione di una stazione centrale in Fiera senza possibilità di stazionamento per i treni merci e la realizzazione di una stazione SFRM e merci in quella di viale Roma. Questo scenario è stato escluso dall'analisi di R.F.I. perché il declassamento dell'esistente stazione di viale Roma non risulta in linea con politiche commerciali dell'azienda.

Sulla possibilità di realizzare la modalità "alta velocità virtuale" in alternativa al raddoppio dei binari, come chiesto dal Comune di Vicenza con nota del 4.12.2015, R.F.I. risponde che sarà adottata una tecnologia che consentirà di sfruttare i margini esistenti di capacità che permettano un cadenzamento dei treni superiore a quello tradizionale; tuttavia non è stata ancora sviluppata una soluzione tecnologica per consentire analoghi vantaggi anche in presenza di traffico non omotachico (treni con lunghezza inferiore a 200 mt) che caratterizza il traffico ferroviario del nodo di Vicenza (treni a lunga percorrenza, servizi regionali e servizio merci).

### La tratta esterna al capoluogo

Riguardo alla nuova linea AV/AC (Verona-Padova), per la parte esterna al capoluogo Vicenza, ci sono due ville palladiane situate in prossimità della linea ferroviaria, che dovranno essere pure oggetto della valutazione HIA:

- **Villa Chiericati** a Vancimuglio di Grumolo delle Abbadesse (VI) che dista circa 1,2 Km dalla linea ferroviaria esistente. La nuova linea AV/AC è prevista in affiancamento a sud alla linea esistente;
- le **barchesse di Villa Trissino** a Meledo di Sarego (VI), dista a circa 4 Km dalla linea ferroviaria esistente. Il tracciato della linea TAV viene realizzato in affiancamento alla linea ferroviaria esistente.

Il 28.11.2015 Italferr S.p.A ha pubblicato il “Progetto definitivo della Linea Ferroviaria AV/AC Verona-Padova - SUB Tratta Verona-Vicenza - 1° lotto funzionale Verona-bivio Vienza (Sub Lotto Verona Montebello Vicentino e Sub Lotto Montebello Vicentino – Bivio Vicenza)”.



Fig. 8: Localizzazione di Villa Chiericati a Grumolo delle Abbadesse (google maps, 2016)



Fig. 9: Localizzazione di Villa Trissino a Sarego (google maps, 2016)

### Attività di consultazione sul progetto e fasi successive

Nel 2015 e 2016 il Comune di Vicenza ha avviato un percorso di consultazione per raccogliere le opinioni di un gruppo di esperti rappresentanti diverse realtà sociali ed economiche della città. Attraverso il metodo Delphi è stata effettuata una ricerca i cui risultati sono riassunti nel documento “Delphi, una indagine per raccogliere opinioni e proposte sull’Alta Capacità a Vicenza”.

Nei mese di giugno il Comune di Vicenza ha avviato una ulteriore fase di consultazione per coinvolgere la comunità locale che invitata a esprimersi, attraverso questionari e sondaggi telefonici, in merito alla propria preferenza sui tre scenari delineati da Rfi e su altri aspetti legati alla viabilità, parcheggi e trasporto pubblico. Sono stati coinvolti anche i comuni della provincia. Gli esiti della consultazione sono riassunti nei documenti pubblicati on line.

Successivamente, il Comune di Vicenza esprimerà il proprio parere definitivo sulla soluzione progettuale prescelta rispetto ai tre scenari ipotizzati da RFI.

Seguirà la sottoscrizione di un nuovo Addendum al protocollo d’intesa per dare avvio alla fase di progettazione preliminare e definitiva del progetto sull’indicazione dello scenario prescelto.

Nel 2014 il Centro Patrimonio Mondiale Unesco riceve una segnalazione da parte di un gruppo di associazioni e comitati di cittadini contrari alle trasformazioni urbanistiche in corso di realizzazione o di progettazione, tra cui lo Studio di Fattibilità della nuova linea ferroviaria AV/AC. Il Centro Patrimonio Mondiale ha pertanto avviato una procedura di monitoraggio

#### **ELENCO DOCUMENTAZIONE A DISPOSIZIONE DEI PARTECIPANTI AL BANDO**

Analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative	Documentazione scaricabile direttamente da questi link: <a href="http://www.comune.vicenza.it/uffici/dipterr/mobilita/tav/">http://www.comune.vicenza.it/uffici/dipterr/mobilita/tav/</a>
Progetto definitivo della Linea Ferroviaria AV/AC Verona-Padova - Sub Tratta Verona-Vicenza - 1° lotto funzionale Verona-bivio Vicenza (Sub Lotto Verona Montebello Vicentino e Sub Lotto Montebello Vicentino – Bivio Vicenza)	Documentazione scaricabile direttamente da questi link: <a href="http://www.comune.vicenza.it/uffici/dipterr/mobilita/tav/">http://www.comune.vicenza.it/uffici/dipterr/mobilita/tav/</a>
Nota PGn 138079 del 4.12.2015 del Comune di Vicenza a R.F.I. S.p.A.	Documentazione scaricabile direttamente da questi link: <a href="http://www.comune.vicenza.it/uffici/dipterr/mobilita/tav/">http://www.comune.vicenza.it/uffici/dipterr/mobilita/tav/</a>
Addendum al Protocollo d’Intesa del 30.10.2015 per l’attraversamento del territorio vicentino con la linea AV/AC “Verona-Padova”	Documentazione scaricabile direttamente da questi link: <a href="http://www.comune.vicenza.it/uffici/dipterr/mobilita/tav/">http://www.comune.vicenza.it/uffici/dipterr/mobilita/tav/</a>
Report risultati indagine Delphi	Documentazione scaricabile direttamente da questi link: <a href="http://www.comune.vicenza.it/uffici/dipterr/mobilita/tav/">http://www.comune.vicenza.it/uffici/dipterr/mobilita/tav/</a>
Report risultati consultazione cittadinanza	Documentazione scaricabile direttamente da questi link: <a href="http://www.comune.vicenza.it/utilita/documento.php/150372">http://www.comune.vicenza.it/utilita/documento.php/150372</a>

## 5. IL SISTEMA DELLE TANGENZIALI

La HIA dovrà valutare gli impatti sul Sito derivanti dalla realizzazione del sistema delle tangenziali.

### **Struttura viaria e autostradale attuale**

La città di Vicenza è servita da due direttrici autostradali:

- a sud: l'autostrada A4 Serenissima Torino-Trieste, che collega alle città di Verona e Padova), con i due caselli "Vicenza ovest" e "Vicenza est";
- ad est: l'autostrada A31 Val d'Astico, che collega la città al nord della Provincia, con un casello a "Vicenza nord".

Le due autostrade si raccordano nei pressi dello svincolo di Vicenza est, formando un sistema ad "L" che copre il lato sud e quello est della città.

L'Autostrada A4, nella tratta Vicenza Ovest-Vicenza Est, è affiancata da una superstrada "complanare" denominata "Tangenziale Sud" per l'attraversamento est-ovest della città nell'area a sud.

La struttura interna della rete viaria urbana può essere schematizzata nei seguenti tre elementi:

1. il sistema dei tre anelli viari:
  - l'anello della cerchia delle mura antiche,
  - l'anello dei viali, che delimita la città storica,
  - la circonvallazione esterna;
2. gli assi radiali di penetrazione, prosecuzione delle direttrici extraurbane all'interno della conurbazione;
3. i due collegamenti con gli svincoli autostradali di Vicenza est e Vicenza ovest:
  - l'asse di viale degli Scaligeri (Vicenza ovest) direttamente collegato con la circonvallazione esterna;
  - l'asse di viale della Serenissima (Vicenza est) collegato con la SR11 e con strada di Bertesina.

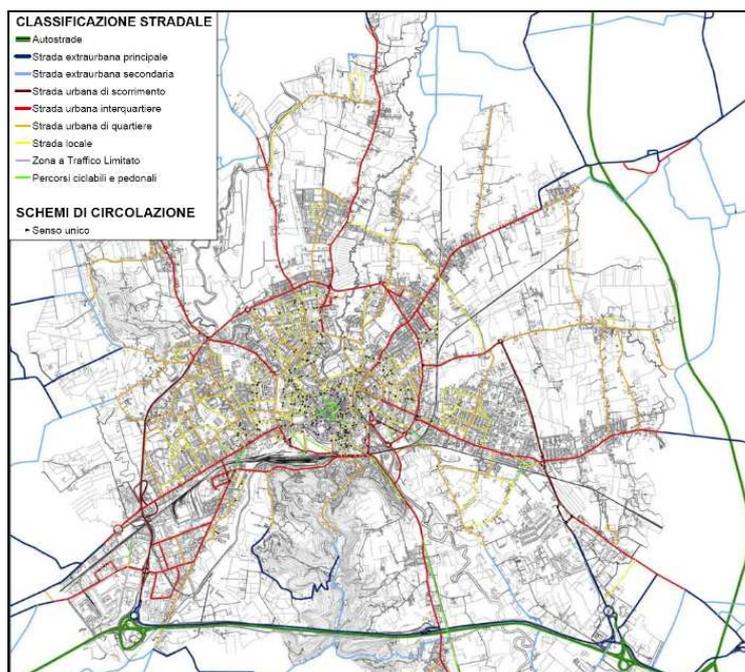


Fig. 10 : Sistema viario attuale (PUM 2012)

## Il sistema delle tangenziali

Nel 2013 è stato sottoscritto un Protocollo di Intesa tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ANAS, Regione Veneto, Provincia di Vicenza, Comune di Vicenza, Comune di Costabissara, Autostrada da Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A., riguardo la realizzazione del completamento della Tangenziale di Vicenza".

L'intervento prevede la realizzazione di un sistema di tangenziali, localizzate ad "anello" attorno alla città di Vicenza, collegandosi all'esistente Tangenziale Sud e agli innesti ad est su Via Aldo Moro/Viale Serenissima e a ovest con lo svincolo con Viale del Sole.

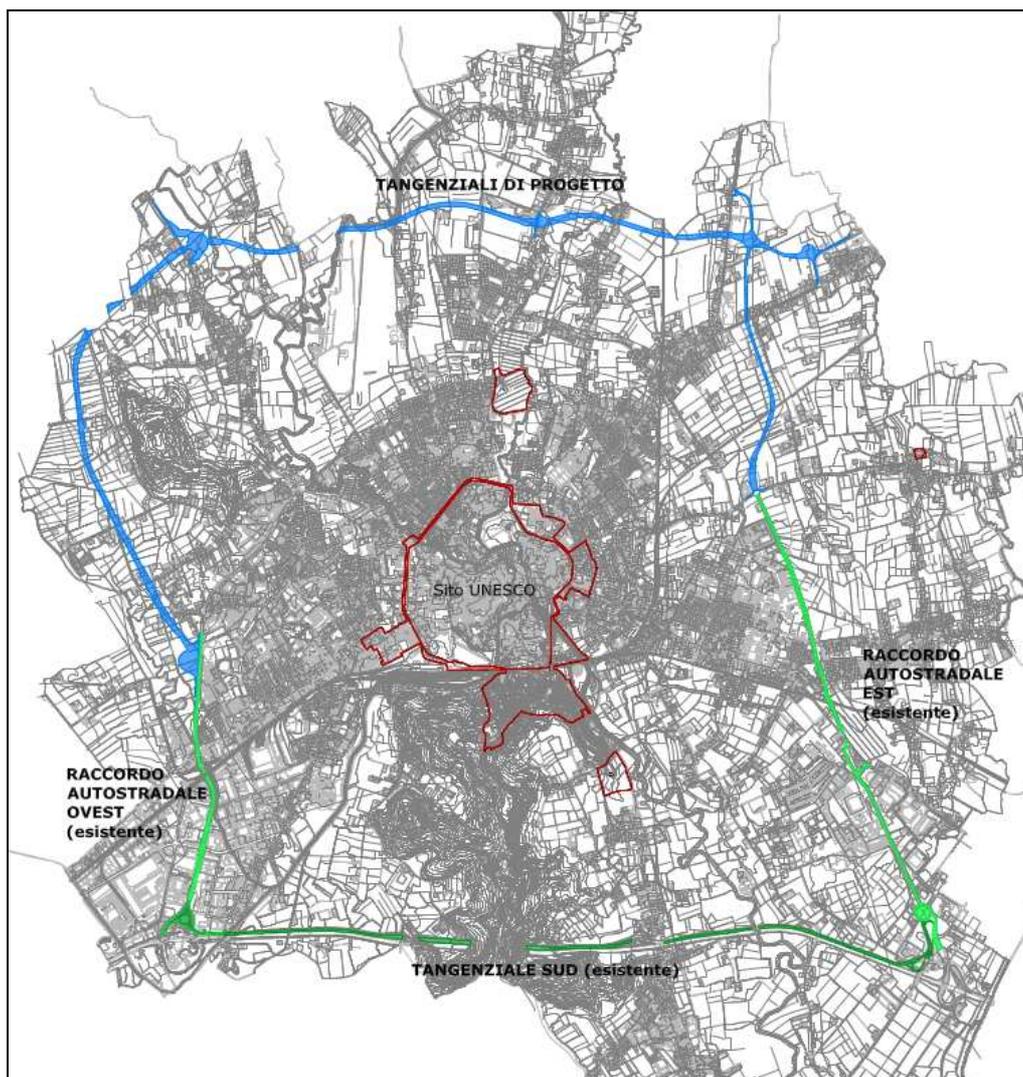


Fig. 11 : Sistema delle tangenziali (in color blu quelle di progetto)

La realizzazione del sistema della tangenziali viene effettuato in 4 stralci funzionali.

Il primo stralcio (circa 5,3 km), denominato "Variante alla SP 46", è in fase di gara attraverso l'appalto integrato, mentre il tracciato di collegamento con l'accesso all'insediamento militare "Del Din" è in fase di progettazione.

La realizzazione di questa arteria viabilistica, di primaria importanza per la zona ovest, crea, da un lato, un collegamento preferenziale tra l'autostrada A4 (casello di Vicenza Ovest) ed il sistema tangenziale ed il nord della provincia in direzione degli abitati di Schio e Thiene, dall'altro lato, con la futura pedemontana. Inoltre, permette di salvaguardare i

quartieri residenziali interni attualmente gravati dall'intenso traffico veicolare di attraversamento.

Gli altri stralci sono oggetto della progettazione di fattibilità tecnico economico in corso da parte di Anas e saranno realizzati compatibilmente ai finanziamenti disponibili.

Il prossimo stralcio funzionale, relativo al prolungamento di via Aldo Moro fino alla SS 53 verso Treviso, sarà oggetto di progettazione a seguito di specifico finanziamento.

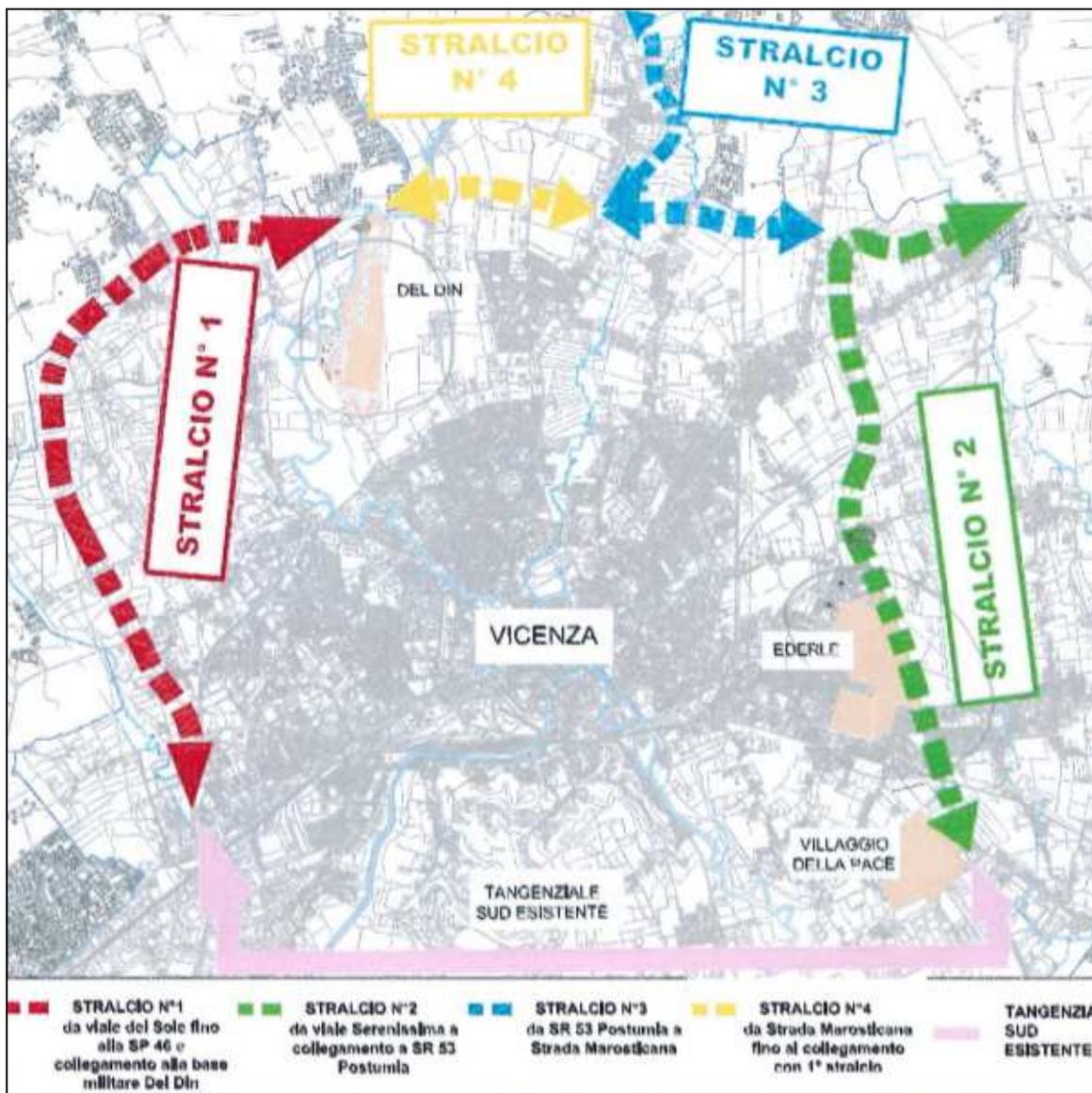


Figura 12 – Progetto sistema tangenziali, suddivisione degli stralci.

## **6. PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE DELL'EX COMPLESSO "SAN BIAGIO"**

*La HIA dovrà valutare gli impatti sul Sito derivanti dall'intervento di riqualificazione dell'ambito.*

### **Localizzazione**

L'area dell'ex complesso conventuale di San Biagio è situata all'interno del centro storico, compresa tra contrà Pedemuro San Biagio e il fiume Bacchiglione.

### **Stato attuale**

L'area dell'ex complesso conventuale di San Biagio, parte di proprietà comunale e parte di proprietà dell'Agenzia del Demanio, per la sua collocazione, riveste un ruolo strategico nell'insieme degli interventi di recupero urbano programmati dall'Amministrazione Comunale.

La parte del complesso di proprietà del Demanio è costituita da immobili, oggi totalmente dismessi e abbandonati, in gran parte di recente costruzione. La parte sud dei chiostri e i manufatti lungo il confine ovest del complesso conventuale, nella parte a ridosso della chiesa, sono gli edifici di maggior valore e pregio e sono sottoposti a vincolo monumentale. Gli edifici, sorti in tempi più recenti per far fronte principalmente alle necessità carcerarie, si concentrano soprattutto nella parte centrale dell'area.

La parte del complesso di proprietà Comunale costituita dai due chiostri attualmente è in disuso, eccetto per alcuni locali utilizzati da alcune associazioni sportivo-culturali. La chiesa, pur conservando le linee architettoniche dell'epoca ancora ben visibili nei prospetti laterali, è stata pesantemente manomessa nei secoli. È stata infatti demolita l'abside, rifatta la facciata in evidente contrasto con l'edificio, ricavati all'interno due livelli attraverso l'inserimento di un solaio, sono andati persi gli affreschi sulle pareti interne. Nella chiesa ha tuttora sede un'autorimessa che utilizza in concessione i locali di proprietà comunale e che dispone delle relative aree scoperte di pertinenza per la sosta.

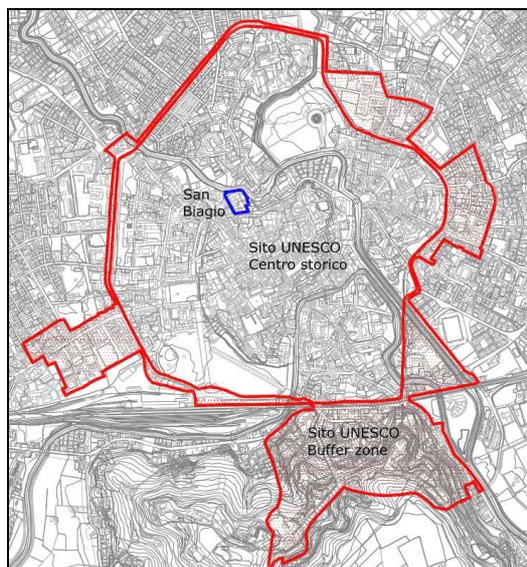


Fig. 13: Localizzazione area San Biagio.



Fig. 14: Veduta aerea dell'area (google maps, 2016).

### **Progetto di riqualificazione**

Nel luglio 2013 è stato sottoscritto un Accordo di programma tra il Ministero per i Beni e le Attività Culturali/Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Veneto, l'Agenzia del Demanio e il Comune di Vicenza, finalizzato alla collocazione del nuovo Archivio di Stato nel Complesso di San Biagio, alla valorizzazione delle proprietà demaniali e ad una più idonea suddivisione delle superfici e delle proprietà, garantendo il recupero della parte più antica del compendio immobiliare e una valorizzazione delle porzioni più recenti, contiene delle previsioni diverse da quelle del Piano Particolareggiato del Centro Storico.

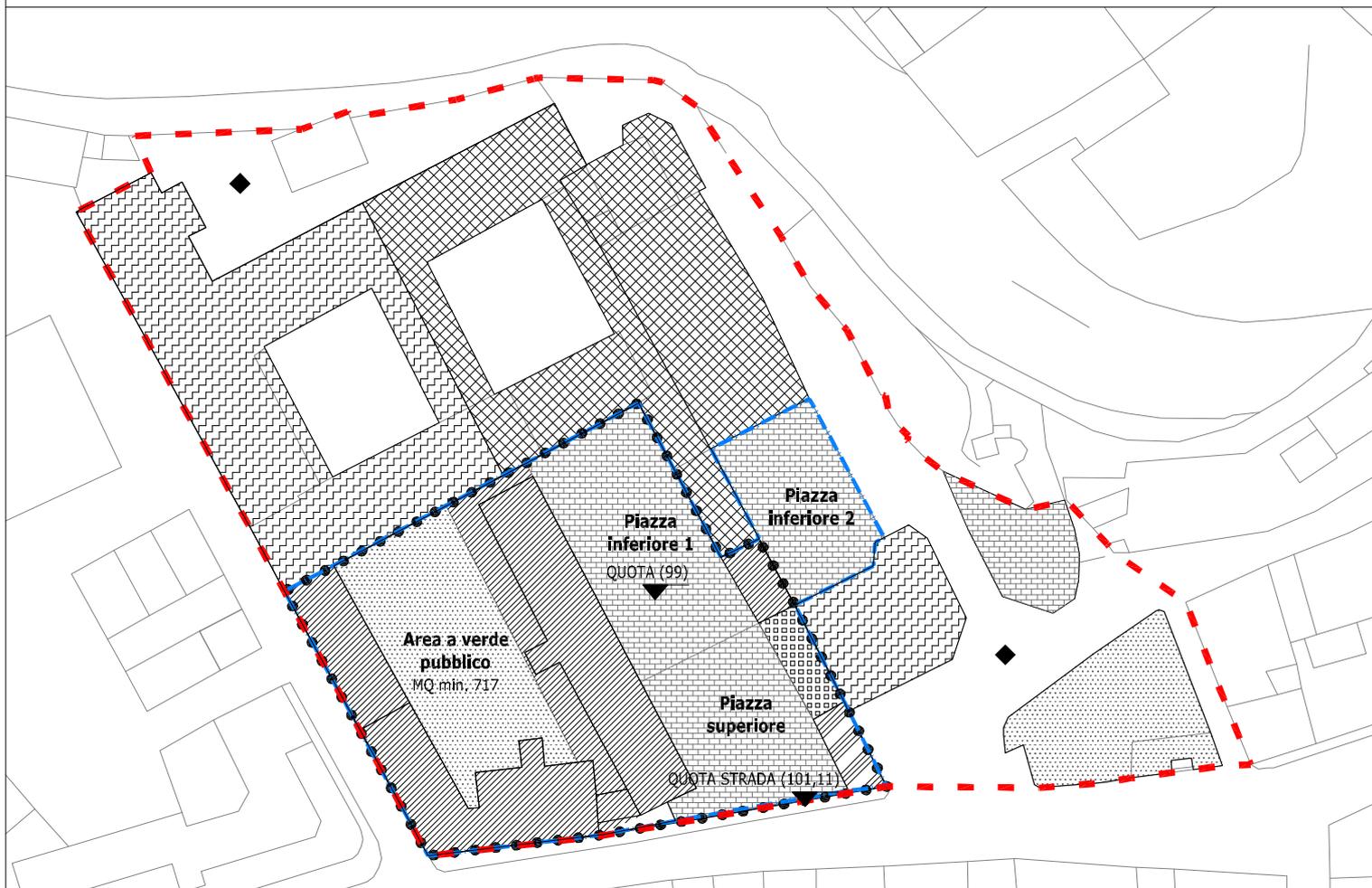
In sintesi, l'Agenzia del Demanio intende promuovere in valorizzazione parte della proprietà, prevedendo nuove destinazioni per gli immobili, da cedere all'aggiudicatario dell'appalto per il recupero e il risanamento della porzione da destinare alla nuova sede del Polo archivistico di Stato quale compenso dell'importo dei lavori da eseguirsi sullo stesso.

Gli interventi previsti sono i seguenti:

- demolizione e ricostruzione degli immobili costituenti l'ex carcere, con incremento volumetrico, per la realizzazione delle nuove destinazioni residenziali e commerciali/terziarie;
- sistemazione a verde e a piazze pavimentate degli spazi scoperti;
- demolizione e scavo per la realizzazione di due livelli interrati da destinare a parcheggio e archivio.

### **ELENCO DOCUMENTAZIONE A DISPOSIZIONE DEI PARTECIPANTI AL BANDO**

Accordo di Programma Complesso di San Biagio	Documentazione scaricabile direttamente da questo link: <a href="http://www.vicenzaforumcenter.it/progetti/pagina108046.html">http://www.vicenzaforumcenter.it/progetti/pagina108046.html</a>
---	--


**LEGENDA**

**PI - AMBITO PROGETTO URBANO 12 SAN BIAGIO**

**INTERVENTI SOGGETTI A PUA**
**DESTINAZIONI \***

Nell'ambito del PUA:  
**RESIDENZIALE** MQ 4.376 (pari a MC 13.853)  
 di cui MQ 875 (20%) Social Housing \*

**COMMERCIALE DIREZIONALE** MQ 1.477 \*


**COMMERCIALE/TERZIARIO PIANO TERRA (quota 99)  
 RESIDENZIALE AI PIANI SUPERIORI**

**COMMERCIALE/TERZIARIO**

**RESIDENZIALE**

**ARCHIVIO DI STATO**

**SERVIZI PUBBLICI E DI PUBBLICA UTILITÀ,  
 ATTIVITÀ CULTURALI E ISTITUZIONALI, RESIDENZA,  
 DIREZIONALE, COMMERCIO, ARTIGIANATO DI  
 SERVIZIO**

\* dati di massima da precisare con il progetto edilizio.

**DOTAZIONI \***


**PARCHEGGI PUBBLICI E PRIVATI**  
 (su più livelli interrati e seminterrati)  
 MQ min 3.548 - di cui 50 posti auto in cessione al Comune  
 -quali standard urbanistici- per i quali è fatta salva la  
 possibilità del Comune di richiederne la monetizzazione  
 secondo i valori di mercato.



**VERDE PUBBLICO**



**SPAZI PUBBLICI**  
 Piazza superiore 1 e inferiore 1 MQ min 1.330  
 Piazza inferiore 2 MQ min 422

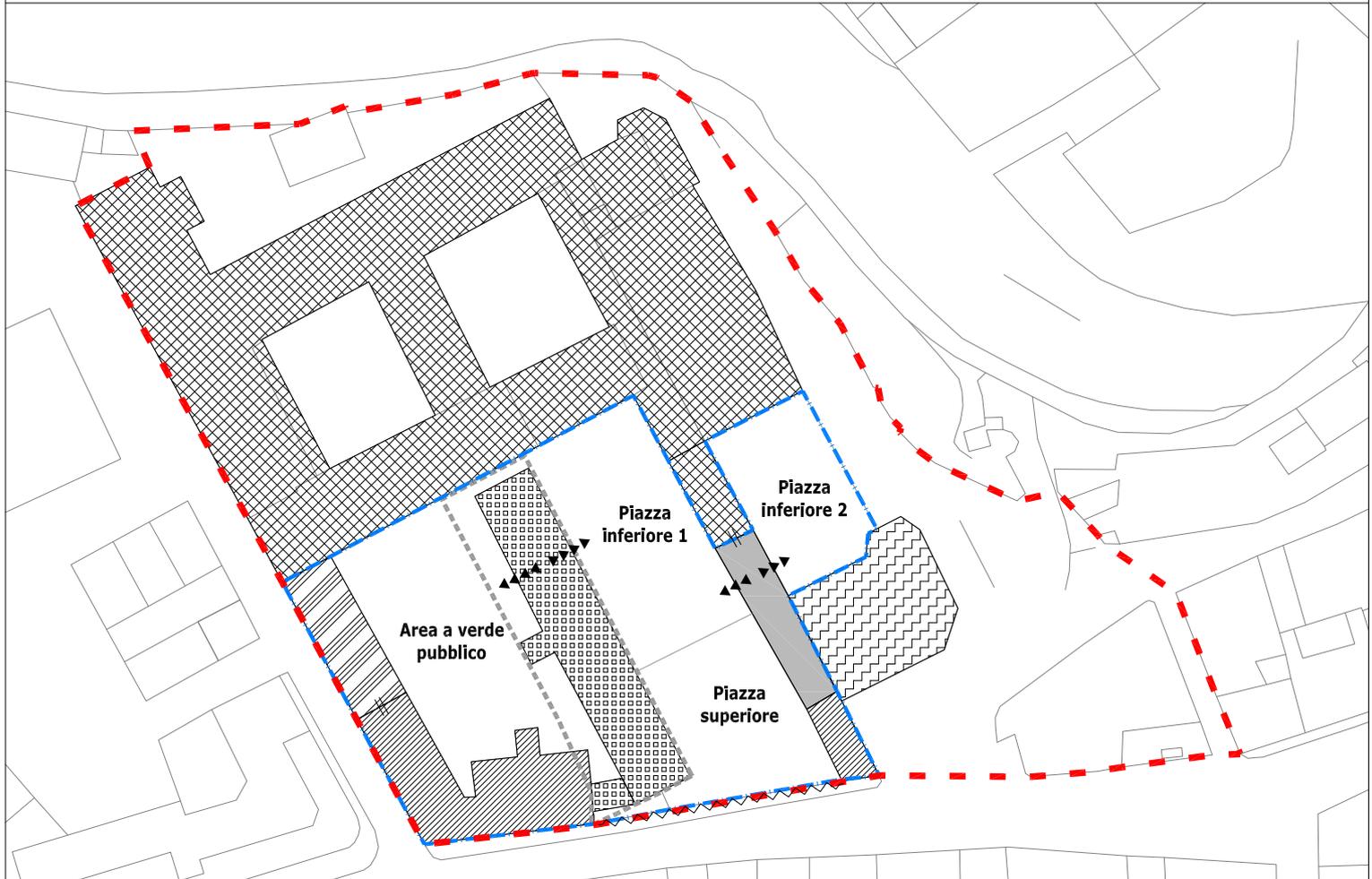


**RIQUALIFICAZIONE SPAZI SCOPERTI**  
 (sponde fluviali, aree a verde, viabilità)

**PRESCRIZIONI**

Gli accessi ai piani interrati e seminterrati verranno  
 individuati secondo le indicazioni degli enti e uffici  
 competenti.

Dovrà essere redatta la valutazione di compatibilità  
 idraulica.


**LEGENDA**

**PI - AMBITO PROGETTO URBANO 12 SAN BIAGIO**

**INTERVENTI SOGGETTI A PUA**
**TIPOLOGIE DI INTERVENTO**

**LE TIPOLOGIE DEGLI INTERVENTI SARANNO DEFINITE CON I PROGETTI DELLE OPERE PUBBLICHE**

**LIMITE MASSIMO DI INVILUPPO NUOVE COSTRUZIONI PER UNA VOLUMETRIA FUORI TERRA MASSIMA DI MC. 9.450 E ALTEZZA MASSIMA NON SUPERIORE ALL'ESISTENTE - POSSIBILITA' DI INSERIRE ABBAINI -**

**DEMOLIZIONE**

**DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE CON MANTENIMENTO ELEMENTI DI FACCIATA**

**DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE CON INCREMENTO VOLUMETRICO: AVANZAMENTO PROSPETTO OVEST E MANTENIMENTO ELEMENTI DI FACCIATA VERSO EST - MANTENIMENTO DELL'ALTEZZA ESISTENTE -**

**DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE CON INCREMENTO VOLUMETRICO: SOPRAELEVAZIONE DI UN PIANO E MANTENIMENTO ELEMENTI DI FACCIATA**

**NUOVA COSTRUZIONE CON ALLINEAMENTO EDIFICATO ESISTENTE**

**INTERVENTI VOLTI ALLA CONSERVAZIONE DELL'IMMOBILE E' CONSENTITA LA RIDISTRIBUZIONE INTERNA (CON IED)**

**PERMEABILITA' PEDONALE - LARGHEZZA MINIMA METRI 3**

**PARI ALTEZZA E ANDAMENTO FALDA**

## **7. PREVISIONI URBANISTICHE –VILLA TRISSINO**

La HIA dovrà valutare gli impatti sul Sito derivanti dalle previsioni urbanistiche del Piano degli Interventi in prossimità di Villa Trissino.

### **Villa Trissino**

Villa Trissino è localizzata nell'area Cricoli a nord del centro storico di Vicenza, lungo Strada della Marosticana.

Il Piano degli Interventi (P.I.) prevede in prossimità di Villa Trissino alcuni interventi di trasformazione urbanistica. In particolare si segnala:

- nella zona ad est del fiume Bacchiglione: ambito soggetto a piano urbanistico attuativo per la realizzazione di un complesso residenziale, commerciale, direzionale. Nel 2012 è stato approvato un accordo pubblico-privato, ai sensi dell'art. 6 della L.R. 11/2004; le previsioni urbanistiche per tale ambito sono contenute nella scheda urbanistica "Accordo n. 04.2 - "Una Piazza per Saviabona" allegata al P.I. (Elaborato n.5 del P.I.).
- nella zona ad ovest di Strada della Marosticana: un'area di espansione urbanistica denominata "Zona C34 - Piano Attuativo di Laghetto", le cui previsioni urbanistiche sono contenute nella specifica scheda allegata al P.I. (Elaborato n.5 "Fascicolo schede urbanistiche").
- nella zona a sud di Villa Trissino: area destinata ad attrezzature e impianti di interesse generale, normata dall'art. 44 delle Norme Tecniche Operative.

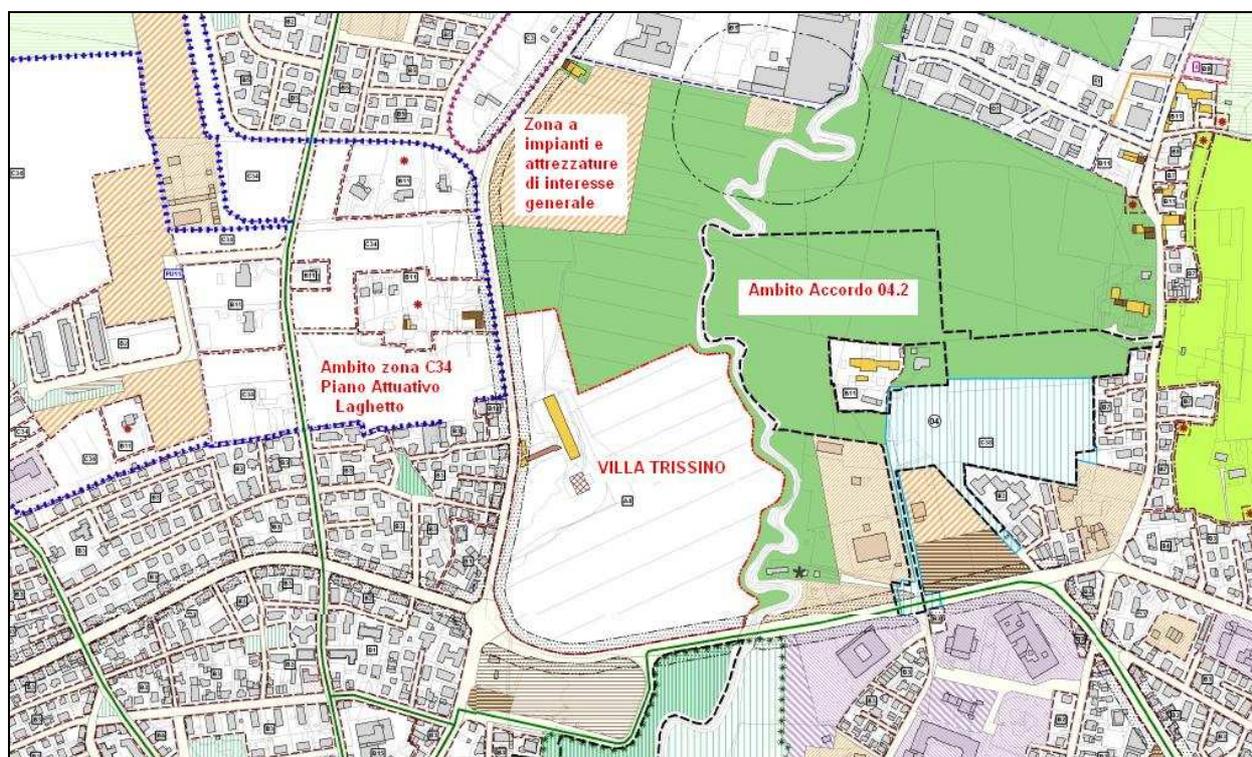


Fig. 15: estratto P.I. "Elaborato 3 - Zonizzazione" (fogli 2,5).

### **ELENCO DOCUMENTAZIONE A DISPOSIZIONE DEI PARTECIPANTI AL BANDO**

Piano degli Interventi	- Documentazione scaricabile direttamente da questo link: <a href="http://www.vicenzaforumcenter.it/progetti/pagina10375.html">http://www.vicenzaforumcenter.it/progetti/pagina10375.html</a>
------------------------	--



Una Piazza per Saviabona

LOCALITA' SAVIABONA ATO 02

UBICAZIONE Strada di Saviabona Foglio 77 Mappali

69, 274, 295, 743, 12, 98, 542, 543, 545, 546, 548, 549, 551, 552, 18, 93, 283, 816, 820, 823, 17, 19, 64, 748, 798, 800, 804, 752, 802, 821, 822, 801, 30, 11, 91, 771, 898, 775, 779, 790, 774, 780, 899, 721, 30, 26, 66, 28, 354, 516

Piano degli Interventi - estratto Elaborato 3: Zonizzazione - scala 1:5000

Legenda



- ambito oggetto di accordo ai sensi dell'art. 6 L.R.V. 11/2004
- sagoma degli edifici
- aree private ad uso pubblico
- portici ad uso pubblico
- allineamento fronti
- edificio 6 con destinazione residenziale sociale
- n. edificio

per la tipologia di standard si rimanda alla scheda 04.1

MODALITA' DI ATTUAZIONE

Permesso di costruire convenzionato  PUA

PRESCRIZIONI

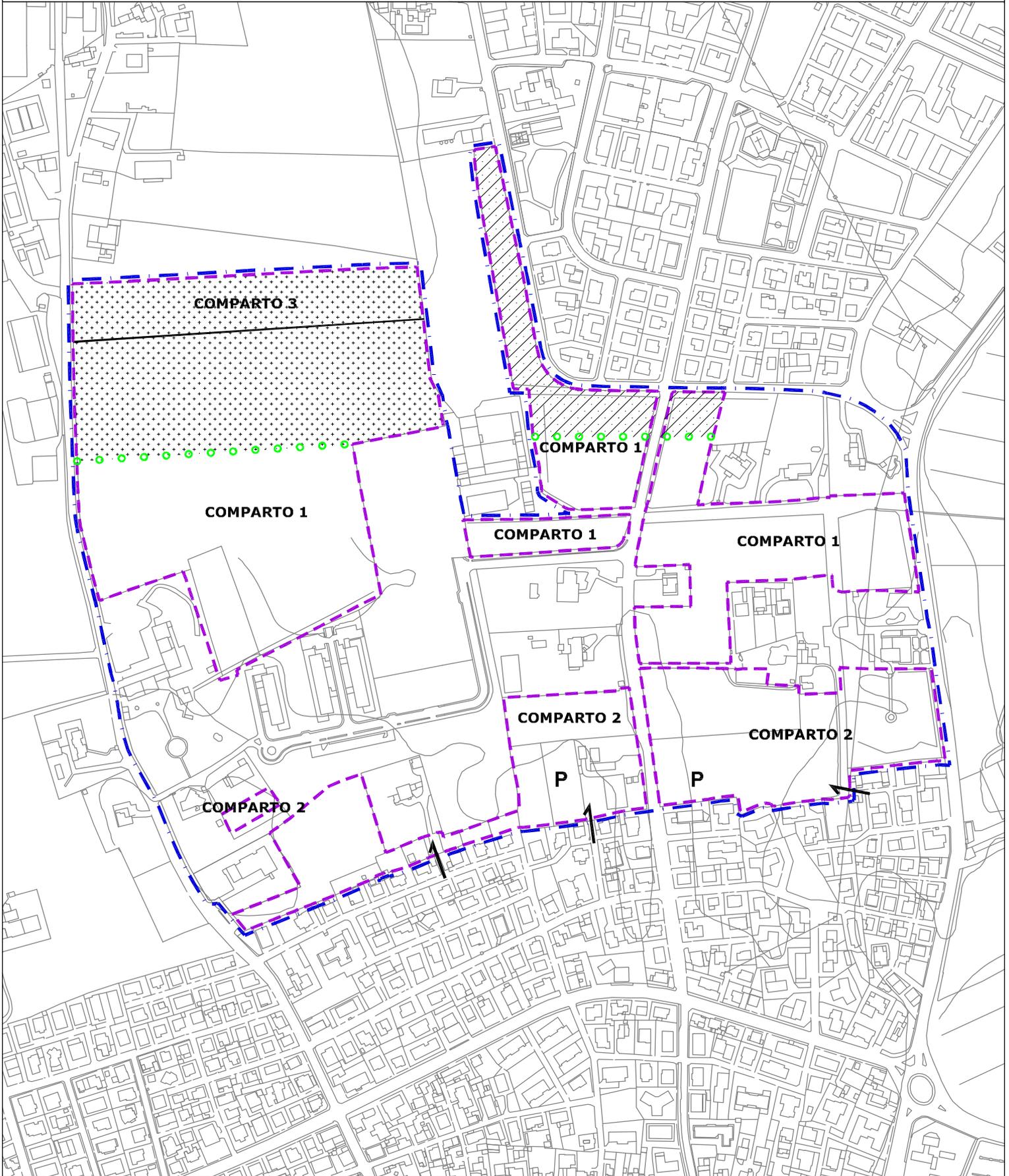
In sede di progettazione edilizia dei corpi di fabbrica è possibile variare gli indici stereometrici e le distanze tra i corpi di fabbrica, interni all'ambito, nel limite del 10%, non diminuendo le distanze già derogate, rispetto a quanto indicato nella scheda. Sono consentiti i poggioli a sbalzo sugli spazi a destinazione pubblica, non computabili come Superficie Utile. All'interno delle sagome è possibile realizzare corpi staccati ai piani superiori, mantenendo la continuità al piano terra e rispettando le norme sulle distanze delle NTO del PI.

scala adattata



PARAMETRI URBANISTICI

Edificio 1	SU max 6692 mq di cui : SU commerciale 2354 mq SU direzionale 2788 mq SU residenziale 1550 mq	Edificio 4	SU max 5252 mq di cui : SU commerciale 1202 mq SU residenziale 4050 mq
Edificio 2	SU max 4514,6 mq di cui : SU commerciale 450 mq SU residenziale 4064,6 mq	Edificio 5	SU max 3250mq di cui : SU commerciale 450 mq SU residenziale 2800 mq
Edificio 3	SU max 3820 mq di cui: SU commerciale 670 mq SU residenziale 3150 mq	Edificio 6	SU max 4353,4 mq di cui : SU commerciale 450 mq SU residenziale sociale 3903,4 mq



LEGENDA

-  perimetro progetto urbano PU11
-  perimetro zone C34
-  limite del comparto

-  limite edificabilità
-  possibili connessioni ciclo-pedonali
-  possibili ambiti per la sosta

-  parco rurale urbano
-  servizi pubblici