

**ALLEGATO SUB A)**

**PROPOSTA DI DELIBERAZIONE INIZIALE**

Indicazione soluzione progettuale per l'attraversamento del territorio vicentino della linea Alta Velocità – Alta Capacità Verona – Padova.

In data 29 luglio 2014 è stato sottoscritto, tra il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, la Regione Veneto, il Comune di Vicenza, la Camera di Commercio e la Società RFI S.p.A il Protocollo d'Intesa per l'attraversamento del territorio vicentino con la linea Alta Velocità – Alta Capacità per la tratta Verona – Padova, che descrive gli impegni reciproci da parte dei soggetti firmatari.

Il Protocollo prevedeva in sintesi quanto segue:

- eliminazione della galleria di Altavilla Vicentina (ad ovest di Vicenza) e della galleria di sottoattraversamento di Vicenza;
- realizzazione della nuova stazione “*Vicenza Fiera*”, a servizio del traffico AV/AC, regionale e merci;
- interrimento della linea storica e della linea AV/AC in “zona Ferrovieri”, quale intervento di “ricucitura urbana” ;
- mantenimento dell'attuale sede a 4 binari in corrispondenza della trincea di viale Risorgimento;
- realizzazione della nuova stazione "Vicenza Tribunale" a servizio del traffico regionale e interregionale, nonché con funzioni di “volano ferroviario” per ammortizzare le eventuali disfunzioni dovute alla mancata realizzazione di nuovi binari nella trincea di viale Risorgimento, con conseguente realizzazione di interventi idraulici necessari per ridurre il rischio idraulico generato dal fiume Retrone e dal fiume Bacchiglione;
- realizzazione della nuova linea urbana di trasporto rapido di massa a trazione elettrica, in sede riservata, per assicurare alla città un'offerta necessaria di collegamento tra il bacino di utenza metropolitano e le stazioni ferroviarie nella tratta Tribunale-Fiera;
- realizzazione di una nuova viabilità “gronda sud”, per evitare la congestione del traffico nella zona della stazione “Vicenza Tribunale” e per dare efficacia alla ricucitura urbana dell'interramento ferroviario in zona Ferrovieri, anche verificando la possibilità di comprendere una galleria sotto Monte Berico sinergica con il by-pass idraulico del Retrone.

I sottoscrittori del Protocollo, richiamato il valore del territorio vicentino ed il riconoscimento di Vicenza quale Patrimonio dell'Umanità (UNESCO), avevano concordato sulla necessità che

il successivo sviluppo progettuale garantisca la massima riduzione degli impatti e la qualità paesaggistica e architettonica delle opere infrastrutturali.

Con il Protocollo, RFI SpA si era impegnata a procedere, tramite Italferr SpA., alla redazione di uno Studio di Fattibilità degli interventi ferroviari per l'attraversamento del territorio vicentino.

In data 10 dicembre 2014 (pgn 99049), RFI SpA, in ottemperanza all'impegno assunto, ha formalizzato la consegna dello Studio di Fattibilità che interessa l'intero tratto Montebello Vicentino – Vicenza – Grisignano di Zocco, per il quale il CIPE nell'anno 2006 aveva individuato il solo corridoio di attraversamento per lo sviluppo della linea AV/AC in stretto affiancamento alla linea esistente.

Lo Studio è stato approvato dal Consiglio Comunale, corredato da n. 24 osservazioni, con provvedimento n. 1 del 13.1.2015.

A seguito dell'approvazione con prescrizioni dello Studio di Fattibilità, si è sviluppato un articolato dibattito pubblico sulla soluzione progettuale, nel frattempo resa nota attraverso il sito del Comune, in merito agli impatti dell'opera sul contesto urbanistico ed ambientale, sia in fase costruttiva sia in fase di esercizio.

Pertanto, il Sindaco del Comune di Vicenza ed il Presidente della CCIAA di Vicenza, con nota prot. n. 91257/2015 del 21.8.2015 indirizzata ad R.F.I SpA, hanno chiesto un'analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative per l'attraversamento del Comune di Vicenza, confermando i punti fondamentali del progetto così sintetizzati:

- a) affiancamento della linea AV/AC alla linea storica esistente;
- b) Vicenza sede di fermata non solo per i treni regionali ma anche per i treni a lunga percorrenza, a servizio della città e dell'intera area metropolitana;
- c) raddoppio della linea funzionale allo sviluppo del sistema ferroviario metropolitano regionale;
- d) accessibilità ed intermodalità per il necessario interscambio tra ferro e gomma (mezzi privati e TPL);
- e) realizzazione di una linea filoviaria con funzione di efficientamento dei collegamenti urbani;
- f) garanzia e potenziamento del servizio di trasporto merci su ferro;
- g) nell'ottica della sostenibilità economica, i costi per le opere ferroviarie e per le opere connesse non devono lievitare significativamente rispetto a quanto previsto in sede di Studio di Fattibilità;
- h) l'organizzazione e la tempistica dei cantieri devono essere compatibili con le esigenze della città e della stessa rete ferroviaria.

Successivamente alla nota citata, è stato sottoscritto, il 30 ottobre 2015, un addendum al Protocollo d'Intesa del 29.7.2014 con il quale il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, la Regione Veneto, il Comune di Vicenza, la Camera di Commercio e la Società RFI SpA hanno

convenuto di effettuare, come richiesto dal Sindaco del Comune di Vicenza e dal Presidente della CCIAA di Vicenza, un'analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative per l'attraversamento del Comune di Vicenza, confermando i punti fondamentali del progetto e tra questi, in particolare, l'affiancamento della linea AC/AV alla linea storica esistente, Vicenza sede di fermata non solo per i treni regionali ma anche per i treni di lunga percorrenza AC/AV al servizio della Città e dell'intera area metropolitana vicentina, la possibilità di sviluppare il sistema metropolitano regionale, la realizzazione di una linea filoviaria efficiente, la sostenibilità economica delle opere ferroviarie e delle opere connesse, la compatibilizzazione dell'organizzazione e della tempistica dei cantieri con le esigenze della città e della stessa rete ferroviaria. L'analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative prenderà in considerazione in particolare:

- per il traffico AV/AC: confronto tra la stazione Fiera e l'attuale stazione di Viale Roma;
- per il sistema SFMR: confronto tra le stazioni Fiera e Tribunale e l'esistente stazione di Viale Roma.

Sempre nell'addendum al Protocollo d'intesa, si è inoltre concordato di:

a) riarticolare i lotti funzionali della linea AV/AC Verona - Padova come segue:

- 1^ lotto funzionale: da Verona a Bivio Vicenza
- 2^ lotto funzionale: attraversamento di Vicenza
- 3^ lotto funzionale: da Vicenza a Padova

b) inoltrare al MIT entro il 31.10.2015, per l'avvio della Conferenza di Servizi, il progetto definitivo del nuovo 1^ lotto funzionale da Verona a Bivio Vicenza (a cura di RFI);

c) definire, tenuto conto dell'analisi comparativa, gli elementi fondamentali per la soluzione progettuale per l'attraversamento di Vicenza, costituente il 2^ Lotto Funzionale della Tratta Verona-Vicenza-Padova, da adottare per i successivi sviluppi progettuali, previa sottoscrizione di un ulteriore addendum e da correlare al programma di realizzazione del 1^ lotto funzionale.

In data 23 marzo 2016, ns. prot. n. 38693, è pervenuta da parte di RFI l'analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative, i cui contenuti sono sintetizzati nelle seguenti tabelle:

### Soluzione 1: Nuova stazione principale in zona Fiera e nuova stazione in zona Borgo Berga/Tribunale per i soli treni regionali (sviluppo Studio di Fattibilità 2014)

<b>Assetto delle stazioni e accessibilità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• dismissione dell'attuale stazione di viale Roma</li> <li>• nuova stazione principale in zona Fiera, per tutti i treni (AVAC, a lunga percorrenza, regionali e merci)</li> <li>• nuova stazione urbana in zona Borgo Berga/Tribunale, per i soli treni regionali</li> </ul> <p>L'accessibilità della stazione principale (Fiera) risulta facilitata dalla vicinanza del casello autostradale e dai collegamenti viari con la provincia. Dal centro storico alle stazioni viene prevista una linea di filobus elettrico.</p>
<b>Linea ferroviaria</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• raddoppio dei binari (da 2 a 4), in affiancamento ai binari esistenti</li> <li>• interrimento della linea ferroviaria in ambito ovest e centro storico (da Fiera a viale Risorgimento)</li> </ul>
<b>Nuova viabilità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nuova strada, sopra l'interrimento dell'attuale linea ferroviaria, tra zona Fiera, quartiere Ferrovieri e viale Risorgimento. Nuova connessione viaria tra viale Risorgimento e viale dello Stadio.</li> </ul>
<b>Trasporto Pubblico Locale: effetti e nuove realizzazioni</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• realizzazione di una linea di filobus elettrico, dalla nuova stazione Fiera al centro storico (piazza Castello e piazza Matteotti), per circa 6600 metri, in sede propria lungo l'asse di viale San Lazzaro.</li> </ul>
<b>Sistema della sosta: effetti e nuove realizzazioni</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nuovo parcheggio multipiano stazione Fiera</li> <li>• nuovo parcheggio multipiano stazione Borgo Berga</li> <li>• nuovo parcheggio a raso in prossimità di viale Roma</li> </ul> <p>I parcheggi multipiano risultano a servizio delle stazioni; quello ad ovest risulta in integrazione con la linea filobus elettrico, con funzione di interscambio. Nuova area di sosta a raso in prossimità del centro storico.</p>
<b>Aspetti idraulici: effetti e eventuali esigenze</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- necessità del rialzo degli argini del fiume Retrone</li> <li>- canale scolmatore per il fiume Retrone, di 4,4 km attraverso i colli</li> <li>- casse di laminazione in zona Gogna e San Pietro Intragogna, per evitare possibili allagamenti</li> </ul>
<b>Urbanistica/paesaggio</b>	<p>Ricucitura urbana tra l'ambito del centro storico e Monte Berico e tra la zona Ferrovieri e San Lazzaro, con creazione anche di ambiti pedonali. Per "ricucitura urbana" si intende il collegamento tra le due parti della città ora divise dal passaggio dell'attuale linea ferroviaria, divisione che scomparirebbe perché i binari verrebbero completamente interrati ricomponendo quindi la frattura.</p>
<b>Traffico e mobilità urbana</b>	<p>Il nuovo assetto viario permette di stimare le seguenti variazioni del traffico veicolare (flusso bidirezionale):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) viale San Lazzaro: - 38%</li> <li>2) viale Sant'Agostino: - 5%</li> <li>3) viale della Pace: + 1%</li> </ol> <p>Sviluppo nuova viabilità: 4400 m. Sviluppo corsie preferenziali per filobus elettrico (quale riconversione di viabilità esistente): 4520 m.</p> <p>Si stima - in via preliminare - che gli interventi previsti, con particolare riferimento al nuovo filobus elettrico e all'aumento della ciclabilità (coerenti con il Piano Urbano della Mobilità), potranno ridurre dal 5 all'8 % l'uso dell'auto in città.</p>
<b>Tempi di realizzazione</b>	7 anni e 9 mesi (salvo imprevisti attualmente non stimabili)
<b>Costi previsti</b>	1.756,7 (milioni €)

**Soluzione 2: Mantenimento e potenziamento della stazione di Viale Roma**

<b>Assetto delle stazioni e accessibilità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mantenimento e potenziamento della stazione di viale Roma, per tutti i treni (AVAC, treni a lunga percorrenza, regionali e merci).</li> </ul> <p>L'accessibilità della stazione, sia da est che da ovest, viene migliorata attraverso la realizzazione di nuove opere viarie e di una linea di filobus elettrico.</p>
<b>Linea ferroviaria</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• raddoppio dei binari (da 2 a 4), interamente in superficie e in affiancamento ai binari esistenti</li> </ul>
<b>Nuova viabilità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• quadrante ovest e quadrante centrale: nuova viabilità da via dell'Arsenale alla stazione di viale Roma e collegamento viario con via Maganza da sviluppare a beneficio del quartiere</li> <li>• quadrante est: completamento di via Martiri delle Foibe e ridisegno del nodo viario di Ca' Balbi-Stanga</li> <li>• quadrante sud ovest: interventi di moderazione del traffico in viale S. Agostino e via Maganza</li> </ul>
<b>Trasporto Pubblico Locale: effetti e nuove realizzazioni</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• realizzazione di una linea filobus elettrico, da Fiera (capolinea ovest) a viale della Serenissima (capolinea est), per uno sviluppo di circa 11000 metri, in sede propria lungo l'asse di viale San Lazzaro e in altre zone ove possibile.</li> </ul>
<b>Sistema della sosta: effetti e nuove realizzazioni</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nuovo parcheggio di interscambio in zona est (area viale della Serenissima – via Zamenhof), in attestazione del capolinea filobus elettrico.</li> <li>• rafforzamento della capacità dell'attuale parcheggio a raso della stazione di viale Roma</li> </ul>
<b>Assetti idraulici: effetti e eventuali esigenze</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- necessità del rialzo degli argini del fiume Retrone</li> <li>- cassa di laminazione in zona Vicenza Ovest/Gogna, per evitare possibili allagamenti</li> </ul>
<b>Urbanistica/paesaggio</b>	Collegamento ciclopedonale tra viale Fusinato e viale Roma, su passerella, a servizio della stazione e quale elemento di ricucitura urbana tra il centro storico e Monte Berico.
<b>Traffico e mobilità urbana</b>	<p>Il nuovo assetto viario permette di stimare le seguenti variazioni del traffico veicolare (flusso bidirezionale):</p> <p>4) viale San Lazzaro: - 35%</p> <p>5) viale Sant'Agostino: - 40%</p> <p>6) viale della Pace: - 19%</p> <p>Sviluppo nuova viabilità: 2850 m. Sviluppo corsie preferenziali per filobus (quale riconversione di viabilità esistente): 4720 m.</p> <p>Si stima - in via preliminare - che gli interventi previsti, con particolare riferimento al nuovo filobus elettrico e all'aumento della ciclabilità (coerenti con il Piano Urbano della Mobilità), potranno ridurre dal 5 all'8 % l'uso dell'auto in città.</p>
<b>Tempi di realizzazione</b>	5 anni e 8 mesi (salvo imprevisti attualmente non stimabili)
<b>Costi previsti</b>	771,6 (milioni €)

### Soluzione 3: Mantenimento e potenziamento della stazione di viale Roma e nuova fermata in Fiera

<b>Assetto delle stazioni e accessibilità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mantenimento e potenziamento della stazione di viale Roma, per tutti i treni (AVAC, treni a lunga percorrenza, regionali e merci)</li> <li>• nuova fermata in zona Fiera per i treni metropolitani/regionali, a servizio del quadrante ovest, nonché dei treni AVAC solo in occasione di eventi fieristici rilevanti</li> </ul> <p>L'accessibilità della stazione di viale Roma e della fermata in zona Fiera, sia da est che da ovest, viene migliorata attraverso la realizzazione di nuove opere viarie e di una linea di filobus elettrico.</p>
<b>Linea ferroviaria</b>	<i>COME SOLUZIONE 2</i>
<b>Nuova viabilità</b>	<i>COME SOLUZIONE 2</i>
<b>Trasporto Pubblico Locale: effetti e nuove realizzazioni</b>	<i>COME SOLUZIONE 2</i>
<b>Sistema della sosta: effetti e nuove realizzazioni</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nuovo parcheggio di interscambio in zona est (area viale della Serenissima – via Zamenhof), in attestazione del capolinea filobus elettrico</li> <li>• implementazione di ulteriore capacità di sosta nel quartiere fieristico, funzionale al capolinea filobus elettrico e alla fermata “Fiera”, nonché a servizio dei comuni contermini del quadrante ovest con funzione di interscambio</li> <li>• rafforzamento della capacità dell'attuale parcheggio a raso della stazione di viale Roma</li> </ul>
<b>Assetti idraulici: effetti e eventuali esigenze</b>	<i>COME SOLUZIONE 2</i>
<b>Urbanistica/paesaggio</b>	<i>COME SOLUZIONE 2</i>
<b>Traffico e mobilità urbana</b>	<p>Il nuovo assetto viario permette di stimare le seguenti variazioni del traffico veicolare (flusso bidirezionale):</p> <p>7) viale San Lazzaro: - 34%</p> <p>8) viale Sant'Agostino: - 37%</p> <p>9) viale della Pace: - 19%</p> <p>Sviluppo nuova viabilità: 2850 m. Sviluppo corsie preferenziali per filobus (quale riconversione di viabilità esistente): 4720 m.</p> <p>Si stima - in via preliminare - che gli interventi previsti, con particolare riferimento al nuovo filobus elettrico e all'aumento della ciclabilità (coerenti con il Piano Urbano della Mobilità), potranno ridurre dal 5 all'8 % l'uso dell'auto in città.</p>
<b>Tempi di realizzazione</b>	<i>COME SOLUZIONE 2</i>
<b>Costi</b>	804,1 (milioni €)

Le proposte progettuali, inserite per la consultazione nel sito del Comune di Vicenza, sono state presentate dai progettisti di RFI, Italferr e Polinomia al Consiglio Comunale nella seduta del 4 aprile 2016 e discusse dalla Commissione Consiliare "Territorio" nelle sedute del 19 aprile, 12,16,17,18 maggio 2016.

Nel corso delle sedute del 16, 17 e 18 maggio sono stati presenti i tecnici di RFI, Italferr e Polinomia, mentre la seduta del 12 maggio è stata dedicata all'audizione dei soggetti portatori di interessi collettivi, i quali hanno illustrato alla Commissione i loro contributi sul tema Alta Capacità/Alta Velocità.

Nella seduta della Commissione Territorio del 15 giugno sono stati auditi la Regione del Veneto e la Camera di Commercio di Vicenza.

I contenuti essenziali della comparazione sono stati inoltre illustrati alla cittadinanza durante 10 incontri pubblici nell'ambito dell'iniziativa denominata "*Tanti quartieri, una città*" e in data 16 maggio 2016 durante una specifica assemblea pubblica tenutasi nel quartiere dei Ferrovieri nella sede della Circostrizione 7, alla presenza dei tecnici di RFI e Italferr.

L'Amministrazione Comunale, inoltre, visto il vigente Statuto Comunale ed il Regolamento degli istituti di partecipazione (art.28), ha attivato una fase di consultazione generale della popolazione, più ampia rispetto agli strumenti, incontri e assemblee pubbliche rivolti a stakeholder, comitati, singoli quartieri, al fine di coinvolgere ulteriormente la cittadinanza nell'espressione di un parere sull'analisi comparativa pervenuta. Detta consultazione è stata effettuata in una doppia forma:

1. tramite sondaggio telefonico, a cura di un soggetto qualificato esterno, individuato con gara;
2. tramite votazione online, previa registrazione univoca, a cura degli uffici comunali.

Si è ritenuto, infatti, che la doppia forma consentisse da un lato di acquisire il punto di vista dell'universalità della popolazione vicentina, grazie alla capacità di un sondaggio gestito professionalmente di restituire, tramite l'elaborazione di un campione rappresentativo, l'opinione dei diversi e diversamente motivati segmenti della cittadinanza e, dall'altro lato, grazie alla possibilità del voto online, di raccogliere la voce dei soggetti, gruppi, comitati e vari portatori di interesse maggiormente motivati e interessati al tema.

Il sondaggio e la consultazione online si sono svolti nel periodo dal 3 all'8 giugno 2016. I risultati riguardanti l'oggetto della proposta di deliberazione sono contenuti nell'allegato, che fa parte integrante della delibera.

Oggetto del presente provvedimento è la scelta della soluzione progettuale che sarà oggetto di un ulteriore Addendum al Protocollo d'Intesa del 29.7.2014 da sottoscrivere tra il MIT, Regione Veneto, Società RFI SpA, Comune di Vicenza e Camera di Commercio di Vicenza, alla luce dell'analisi comparativa tra soluzioni alternative per l'attraversamento del territorio di Vicenza della linea ferroviaria AV/AC Verona-Padova, delle risultanze della consultazione effettuata ai sensi dell'art.28 del vigente Regolamento comunale degli istituti di partecipazione e dai contenuti del dibattito svoltosi nelle sedi istituzionali del Consiglio Comunale e della Commissione Territorio, e valutati anche i contributi pervenuti dai soggetti portatori d'interesse auditi dalla Commissione Territorio.

Ciò premesso,

- visto il Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 29 luglio 2014;

- visto lo Studio di Fattibilità approvato con delibera di C.C. n.1 del 13.1.2015;
- visto l'addendum al citato Protocollo d'Intesa del 29.7.2014 sottoscritto il 30/10/2015;
- vista l'analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative pervenuta il 23.3.2016 da parte di RFI SpA nonché la "Valutazione comparativa delle alternative di assetto della rete stradale" redatta da Polinomia srl;
- visto il risultato del sondaggio commissionato ad IPSOS e della consultazione on line svoltisi tra il 3 e l'8 giugno 2016;

TENUTO CONTO che la Soluzione 1 – Studio fattibilità 2014 – prevede soluzioni progettuali che, per rispettare le prescrizioni del Consiglio Comunale dettate con deliberazione n. 1/2015, ed in seguito a successive analisi tecniche più approfondite da parte di RFI SpA, si sono rivelate molto più complesse delle previsioni iniziali a causa della più stringente e rigorosa applicazione della normativa nazionale. In particolare, per la realizzazione della nuova stazione in zona Fiera, l'interramento dei binari previsti in zona quartiere Ferrovieri e l'eliminazione del tunnel idraulico/viario previsto dallo Studio di Fattibilità, è risultato necessario prevedere complessi interventi infrastrutturali, tra i quali la realizzazione di un canale scolmatore del fiume Retrone a sud di Vicenza, lungo l'autostrada A4, e l'innalzamento di Piazzale Fracon, con un consistente aumento dei tempi di cantiere ed il conseguente maggior impatto, e un conseguente e rilevante aumento dei relativi costi;

CONSIDERATO che lo scenario progettuale – Soluzione 3 - che prevede il mantenimento della stazione di Viale Roma, potenziata per accogliere tutti i tipi di treni ma anche con la realizzazione di una fermata in zona Fiera per i treni regionali, coerente con il futuro potenziamento del sistema ferroviario metropolitano regionale, e AV/AC "ad evento", secondo l'analisi comparativa presentata da RFI SpA. risulta meno impattante per quanto riguarda la complessità dei cantieri, meno costosa (con una spesa di circa un miliardo di euro in meno rispetto alla Soluzione 1), realizzabile in minor tempo (5 anni e 8 mesi contro i 7 anni e 9 mesi della Soluzione 1), e porterà maggiori benefici al trasporto pubblico cittadino, con la realizzazione di una nuova linea di filobus elettrico da Vicenza ovest e Vicenza est passando per il centro città, permettendo anche la sistemazione dei nodi viari a est della città (nodo di Ca' Balbi);

SI RITIENE, pertanto, di indicare la "Soluzione 3" quale migliore scenario tra le soluzioni progettuali oggetto dell'analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative per l'attraversamento del territorio di Vicenza, relativamente al 2° lotto funzionale, presentata il 23.3.2016 da parte di RFI SpA;

- vista la L. 241/1990;

Visto il seguente parere della Commissione consiliare "Territorio" espresso nella riunione del 23 giugno 2016:

parere favorevole: Eugenio Capitanio, Alessandra Marobin, Gianpaolo Giacon, Guarda Daniele

parere contrario: Daniele Ferrarin

non partecipa al voto: Claudio Cicero

astenuito: Dino Nani

si riserva di esprimere il parere in aula: Zoppello Lucio.

Attesi i pareri espressi in ordine alla regolarità tecnica e contabile dai responsabili dei servizi interessati, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.Lgs.vo 267/2000.

La Giunta Comunale, sottopone alla vostra approvazione la seguente proposta di deliberazione:

"" Il Consiglio Comunale, udita la relazione della Giunta Comunale

### DELIBERA

- 1) di dare atto che le premesse e quanto sopra considerato costituiscono parte integrante del presente provvedimento;
- 2) di indicare, per quanto di competenza e per le finalità riportate nell'Addendum al "Protocollo d'Intesa del 29.7.2014" sottoscritto il 30.10.2015, la "Soluzione 3" quale soluzione progettuale da sviluppare per la realizzazione del 2° Lotto Funzionale della linea ferroviaria AV/AC della tratta Verona-Padova, con le seguenti osservazioni:
  1. le opere viarie, 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 di AV/AC della Città di Vicenza;
  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);
  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;
  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;
  5. al fine di garantire l'ottimale intermodalità dei trasporti pubblici per il raggiungimento della stazione di Viale Roma, il capolinea con deposito del trasporto pubblico extraurbano dovrà essere previsto in zona Fiera (Ponte Alto);
  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;
  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;

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;
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 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;
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;
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.);
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;
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;
15. in considerazione delle molteplici interferenze tra le infrastrutture di progetto ed il contesto insediativo interessato, risulta necessario avviare 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;
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;
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;

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;
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;
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 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;
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;
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;
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 riguarda il nodo di Cà Balbi;
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;
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;

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;
  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 occasione della realizzazione del Passante di Mestre;
  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;
  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.
- 3) di autorizzare il Sindaco a sottoscrivere, in attuazione del presente provvedimento, un ulteriore addendum al Protocollo d'Intesa del 29.7.2014 coerente con i contenuti della presente deliberazione;
  - 4) di dare mandato al Sindaco di promuovere nei confronti della Regione Veneto tutte le iniziative necessarie affinché la Regione, così come affermato nel corso della seduta della Commissione Territorio del 15.6.2016, programmi – con le tempificazioni adeguate - il potenziamento del Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale che si renderà possibile con il quadruplicamento dei binari della tratta Verona – Padova e, contestualmente, il potenziamento della linea Vicenza – Schio;
  - 5) di dare atto che il presente provvedimento non comporta spese, minori entrate, né altri riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio del Comune.
  - 6) di attestare che non vi sono altri oneri riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio del Comune, ai sensi dell'art.49 del TUEL, D.Lgs. 267/2000, come modificato dall'art.3 del DL 10.10.2012 n.174;
  - 7) di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 comma 4 del D.Lgs 267/2000 e s.m.i..