

COMMITTENTE:



ALTA Sorveglianza:



GENERAL CONTRACTOR:



# INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01

## PROGETTO ESECUTIVO

### LINEA AV/AC VERONA – PADOVA

### SUB TRATTA VERONA – VICENZA

### LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELL'ART. 169 C. 3 e 5 del D.LGS. 163/2006 – Racc.1

FV – FABBRICATI VIAGGIATORI

FV01 – FERMATA FIERA DAL KM 46+134 AL KM 46+534

GENERALE

RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA DELLE OPERE ARCHITETTONICHE

GENERAL CONTRACTOR		DIRETTORE LAVORI		SCALA:
 <b>ATI bonifica</b> Progettista integratore Franco Persio Bocchetto Dottore in Ingegneria Civile iscritto all'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma al n° 8864 - Sez. A settore Civile ed Ambientale	Consorzio IRICAV DUE Il Direttore  Ing. Paolo Carmona Data 15/12/2023		-	
	Data:			

COMMESSA    LOTTO    FASE    ENTE    TIPO DOC.    OPERA/DISCIPLINA    PROGR.    REV.

I	N	2	L	2	L	Y	I	2	R	H	F	V	0	1	0	0	0	0	1	A
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

	VISTO CONSORZIO IRICAVDUE	
	Firma	Data
		15/12/2023

Progettazione

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato
A	Prima emissione	L. Mioni	15/12/2023	J.Facchini	15/12/2023	F. Momoni	15/12/2023	Ing. F.Momoni 15/12/2023

File: IN2L-20-Y-I2-RH-FV01-00-001-A02	CUP.: J41E91000000009	n. Elab.:
	CIG: 991961446E	



**ATI bonifica**

# Linea AV/AC VERONA – PADOVA

LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

Titolo: RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA DELLE OPERE  
ARCHITETTONICHE

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO      REV.  
IN2L-20-Y-I2-RH-FV01-00-001-A03.docx

Pag  
2 di 19

## INDICE

1	Introduzione .....	3
1.1	Ambito di intervento.....	3
2	Normativa di riferimento .....	3
3	Lo stato attuale .....	4
3.1	Inquadramento territoriale .....	4
3.2	La Fiera di Vicenza.....	8
4	Il progetto.....	10
4.1	Sistema AV/AC .....	10
4.2	Piazzale esterno.....	10
4.2.1	Aree di sosta .....	11
4.2.2	Servizi di trasporto.....	12
4.3	Fabbricato viaggiatori .....	12
4.3.1	Accessi.....	12
4.3.2	Sottopasso e collegamenti verticali .....	13
4.3.3	Banchine .....	15
4.3.4	Pensiline .....	16
4.4	Materiali e dettagli costruttivi .....	16

 <b>ATI bonifica</b>	<b>Linea AV/AC VERONA – PADOVA</b> <b>LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA</b>	
	Titolo: RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA DELLE OPERE ARCHITETTONICHE	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO      REV. IN2L-20-Y-I2-RH-FV01-00-001-A03.docx	Pag 3 di 19

## 1 Introduzione

La realizzazione della Fermata di Vicenza Fiera è parte del Contratto di Programma 2012-2016 – Parte Investimenti – Aggiornamento 2016, tra MIT e RFI, che prevede tre lotti funzionali di cui il secondo denominato “Attraversamento di Vicenza”, che include l’oggetto di intervento.

Il progetto di Fermata Fiera è finalizzato a rafforzare il polo della Fiera di Vicenza e ad introdurre alla scala urbana la città, posizionandosi a sud ovest in prossimità del casello autostradale, nonché come fermata precedente a quella della Stazione Centrale.

### 1.1 Ambito di intervento

La Fermata di Vicenza Fiera verrà realizzata lungo la linea AV/AC Verona – Padova, nella sub tratta Verona – Vicenza, alla progressiva chilometrica 46+320 circa, nel comune di Vicenza. Così come previsto nella progettazione di altre fermate ferroviarie in prossimità di funzioni fieristiche, essa prevede la costruzione di un sottopasso ferroviario di accesso alle banchine, un sottopasso ciclopedonale, dei sistemi verticali di collegamento tra i servizi di accesso e di fermata e delle pensiline. Per valorizzare lo scambio ed ampliare la fruibilità dei servizi è prevista la realizzazione di un capolinea TPL, bike box, sosta taxi, kiss & ride, parcheggi privati e un percorso pedonale di collegamento tra gli accessi e le fermate di trasporto pubblico nonché le aree di sosta.

## 2 Normativa di riferimento

Manuale di progettazione delle opere Civili RFI  
 Disciplinare degli elementi tecnico progettuali RFI  
 Linee Guida RFI  
 Capitolato Tecnico RFI;  
 Specifiche tecniche di Interoperabilità  
 Specifiche di Istruzione tecnica di RFI



**ATI bonifica**

# Linea AV/AC VERONA – PADOVA

LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

Titolo: RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA DELLE OPERE  
ARCHITETTONICHE

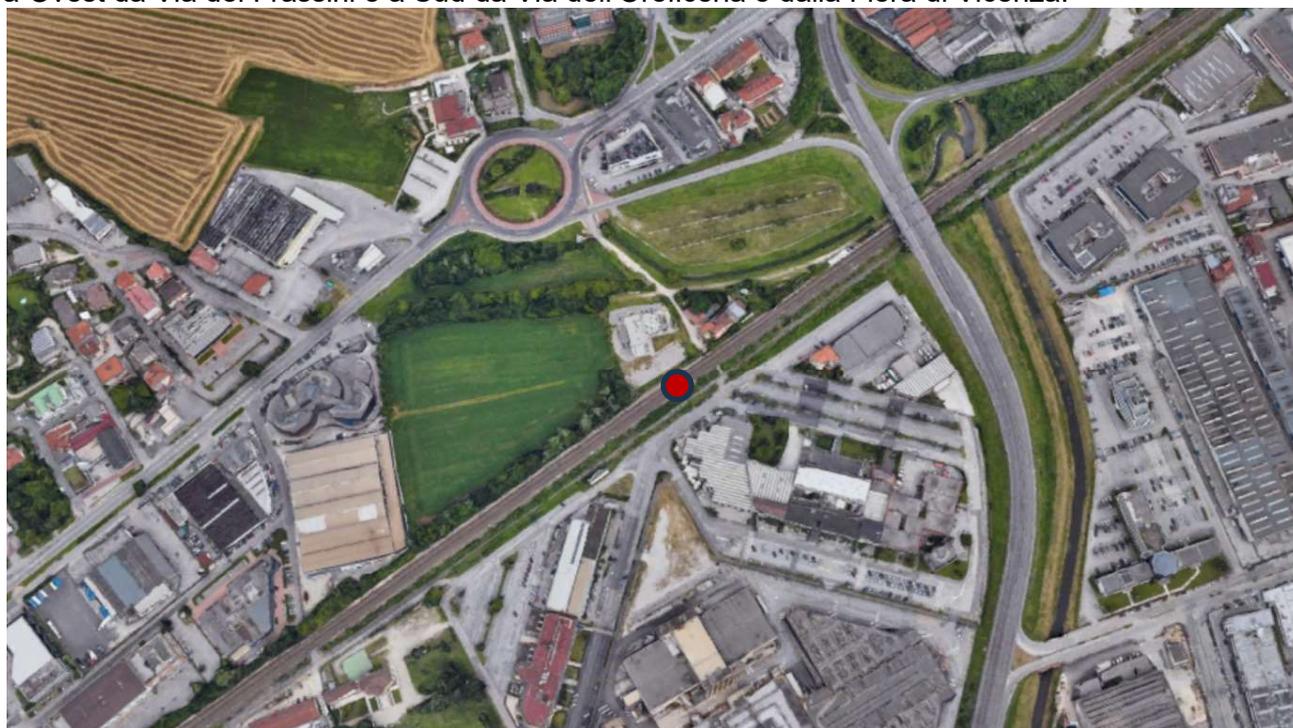
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.  
IN2L-20-Y-I2-RH-FV01-00-001-A03.docx

Pag  
4 di 19

## 3 Lo stato attuale

### 3.1 Inquadramento territoriale

L'ambito di intervento è localizzato nel Comune di Vicenza, in zona fieristica, in un'area attraversata dalla linea ferroviaria e delimitata a nord dalla SR11 Strada Padana verso Verona, in corrispondenza della rotatoria che genera la biforcazione della strada con la congiunzione verso Via degli Scaligeri, a Ovest da Via dei Frassini e a Sud da Via dell'Oreficeria e dalla Fiera di Vicenza.



**Figura 3.1.1: Immagine satellitare dell'area di intervento**

Il Piano Regolatore Comunale (PAT – PI) si articola in disposizioni strutturali, contenute nel piano di assetto del territorio (PAT) ed in disposizioni operative, contenute nel piano degli interventi (PI). Il Piano di Assetto del Territorio è lo strumento di pianificazione che delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo per il governo del territorio comunale, in conformità agli obiettivi ed indirizzi espressi nella pianificazione territoriale di livello superiore ed alle esigenze della comunità locale. Il Piano degli Interventi è lo strumento urbanistico che, in coerenza e attuazione del PAT, individua gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e trasformazione del territorio.

All'interno del PAT la zona di intervento è individuata, nella Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale, nelle sue funzioni specifiche di viabilità e di preesistenze. Si individua infatti il passaggio della ferrovia, di una strada romana a nord dell'area, di un elettrodotto che attraversa il territorio da NO a S, e di acquedotti non comunali e metanodotto che segue, dalla ferrovia in poi, il medesimo tracciato.



ATI bonifica

# Linea AV/AC VERONA – PADOVA

## LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

Titolo: RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA DELLE OPERE ARCHITETTONICHE

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.  
IN2L-20-Y-I2-RH-FV01-00-001-A03.docx

Pag  
5 di 19



### LEGENDA

Centro Comune	RETE NATURA 2000	ALTRI ELEMENTI	Elettricità - Art. 6
VINCOLI	SA di importanza comunitaria - Art. 6	Falso di rispetto - Art. 8	Metanodotti - Art. 8
Vincolo storico O.P.C.M. 3274/2003 - Art. 6	Zone di protezione speciale - Art. 6	Depositi - Art. 8	Acquedotti non comunali - Art. 7
Vincolo monumentale D.Lgs. 42/2004 - Art. 6	PIANIFICAZIONE DI LIVELLO REGIONALE	Pozzi di prelievo per uso idropotabile - Art. 6	Falso di rispetto stradale - Art. 8
Vincolo (Impugnazione-Formale) R.D.L. 30.12.1923 n. 3287 - Art. 7	Ambiti dei Parchi o per fattispecie dei Parchi o riserve naturali ed archeologiche e di tutela paesaggistica - Art. 7	Pozzo comunale gestito - Art. 6	Ferrovie - Art. 6
Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 - Art. 7	Piano d'Area dei Monti Berici - Art. 7	Aeroporto - Art. 6	Stradella - corsi d'acqua e specchi lacustri - Art. 8 (fasce di rispetto idraulico di 10 mt)
Vincolo a tutela del paesaggio - Cons. d'acqua - Art. 6	Aree a pericolosità idraulica in riferimento al PN - Art. 7	Elispurifica - Art. 7	
Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 - Zone boscate - Art. 7	P1	Zone militari - Art. 6	
Vincolo destinazione funzionale L.R. 52/78 Art. 15 - Art. 7	P2	Cimiteri - Art. 6	
Vincolo ad alto rischio archeologico D.Lgs. 42/2004 - Art. 6	P3	Attività a rischio di incidenza rilevante - Art. 6	
Vincolo a rischio archeologico D.Lgs. 42/2004 - Art. 6	P4	Impianti di comunicazione elettronica ad uso pubblico - Art. 9	
	Centro Storico - Art. 6	Abbinamento acustico itinerario - Art. 32.59	
	Strade romane - Art. 6		

Figura 3.1.2: PAT - Carta dei vincoli e della Pianificazione Territoriale



ATI bonifica

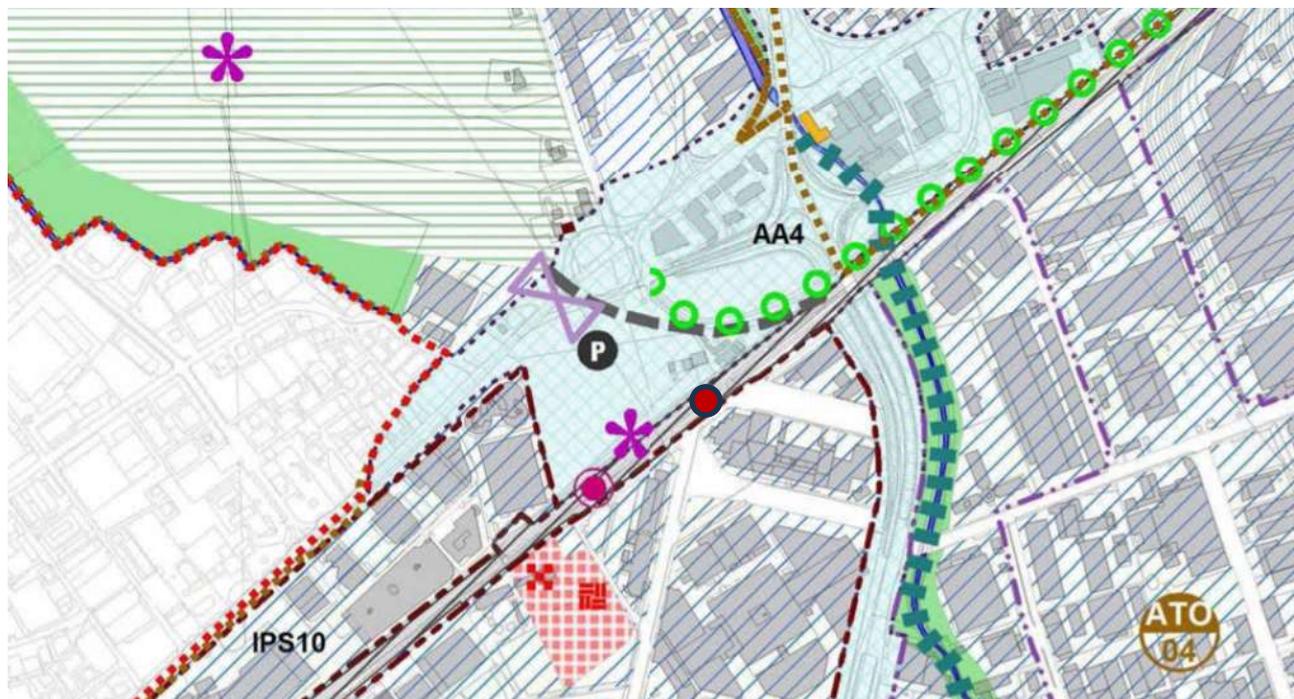
# Linea AV/AC VERONA – PADOVA

LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

Titolo: RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA DELLE OPERE ARCHITETTONICHE

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.  
IN2L-20-Y-I2-RH-FV01-00-001-A03.docx

Pag  
6 di 19



### LEGENDA

- |  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| Confine Comune   | Variante SIAP - in UT - Art. 36                                  | Patrimonio scoperto da tutela - Art. 9                   | Rurale peribotivo isolato - Art. 32  |
| Azioni Territoriali Organiche - Art. 18                                | ELEMENTI INFRASTRUTTURALI  | Edifici e complessi di valore monumentale - Art. 9       | Rurale peribotivo aperto - Art. 32   |
| AZIONI STRATEGICHE   | Corridoi di accessibilità - Art. 25, 47                          | Contorni spaziali dei complessi monumentali - Art. 22    | Rurale antistante - Art. 30  |
| Tessuto urbano consolidato - Art. 24                                   | Strada di progetto - Art. 45, 46                                 | Vile individuata nella pubblicazione del PRV - Art. 22   | Rurale collinare - Art. 32   |
| Riflessioni d'area - Art. 31   | Collegamento ferroviario - Art. 45                               | Tessuto antico e tessuto storico - Art. 21               | Rurale aperto - Art. 32  |
| Monumenti discontinui - Art. 31  | Collegamento idrico - Art. 45, 46                                | Ambito urbanistico - Art. 21                             | Casa di Campagna - Art. 9, 11, 36  |
| Linee preferenziali di sviluppo (residuo) (S.P.A.) - Art. 30           | Caratteristica - Art. 45, 46                                     | Centro storico del capoluogo - Art. 21                   | Controspazio e spazio trasversale - Art. 12  |
| Linee preferenziali di sviluppo (residuo) (S.P.B.) - Art. 30           | Nucleo infrastrutturale - Art. 45                                | Aree di interesse storico - Art. 21                      | Aree di connessione infrastrutturale - Art. 37   |
| Linee preferenziali di sviluppo (residuo) (S.P.C.) - Art. 30           | Fieristica - Art. 46   | Aree di interesse storico - Art. 21                      | Contorni edilizi primari - Art. 37   |
| Orientamenti preferenziali di sviluppo produttivo (S.P.D.) - Art. 30   | Sistemi di trasporto in sede riservata - Art. 45, 46             | Edifici individuati dal P.T.T.C. - Art. 9, 10            | Contorni edilizi secondari - Art. 37   |
| Limiti facili alla nuova edificazione - Art. 30                        | Fermete SFMR - Art. 45   | Edifici Liberty - Art. 9, 10                             | Barriere antirumore - Art. 40  |
| Aree di interesse pubblico strategico (P.B.S.) - Art. 25               | Stazioni e fermate SFMR - Art. 46                                | Edifici rurali di valore storico - Art. 9, 10            | Varchi vincentini - Art. 38  |
| Aree di interesse pubblico (A.I.P.) - Art. 25                          | Parcheggi scambiatori - Art. 46                                  | Edifici storici della città di Ferrara - Art. 9, 10      | Esempi di azione di progetto - Art. 11   |
| Aree di interesse pubblico (A.I.P.) - Art. 25                          | Infrastrutture ferroviarie - Art. 45                             | Aree di valore storico - la Valle del Sile - Art. 17, 23 | Convegni - Art. 30, 33, 45   |
| Aree idonee per il miglioramento della qualità d'aria - Art. 25        | Infrastrutture e attrezzature di maggior rilevanza - Art. 46     | Aree di valore storico - la Polesina - Art. 17           | PREVISIONI PUNTUALI  |
| Aree di interesse nazionale - Art. 54                                  | Vegetazione in ambiente urbano e nel territorio aperto - Art. 46 | Aree di interesse artistico - Art. 40                    | Aree di attuazione in corso di approvazione fatte salve ai vincoli del coordinamento di progetto del sistema 4 in S. Confalonieri della L.R. 14/2007 |
| Aree da tutelare per incompatibilità di opere idrogeologiche - Art. 36 |  | Tempi storici - Art. 6                                   |  |

Figura 3.1.3: PAT - Carta delle trasformabilità

Nella Carta della trasformabilità del PAT, il terreno è classificato come Cardine di accessibilità, e al suo interno è individuata la segnalazione di un mantenimento di discontinuità tra la zona NO e SE, l'infrastruttura di maggior rilevanza e una fermata SFMR. La zona fieristica è individuata come tessuto urbano consolidato.

Nel PI, all'interno della Carta dei Vincoli e tutele, è individuato il tracciato il corridoio della linea ferroviaria di Alta Velocità e il riferimento al Piano di Assetto Idrogeologico per la zona interessata (rischio P2).



ATI bonifica

# Linea AV/AC VERONA – PADOVA LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

Titolo: RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA DELLE OPERE  
ARCHITETTONICHE

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.  
IN2L-20-Y-I2-RH-FV01-00-001-A03.docx

Pag  
7 di 19



### LEGENDA

- |                |   |   |   |
|----------------|---|---|---|
|                | Confine Comunale  |   |   |
| <b>VINCOLI</b> |   |   |   |
|                | art. 13 Beni culturali al sensi del D.Lgs. 42/2004  |   | art. 15 Meteorologia e fasce di rispetto  |
|                | art. 13 Beni paesaggistici al sensi del D.Lgs. 42/2004  |   | art. 15 Depositi di accumulo gas (in serbatoio: base m 35 / m 200)                |
|                | art. 13 Beni paesaggistici al sensi del D.Lgs. 42/2004 - Corsi d'acqua  |   | art. 15 Impianti ANI distribuzione gas - primari / secondari                      |
|                | art. 13 Beni paesaggistici al sensi del D.Lgs. 42/2004 - Zone boscate   |   | art. 15 Crioprodotti e fasce di rispetto  |
|                | art. 13 Vincolo destinazione forestale L.R. 52/1978 art.15  |   | art. 15 Piscine idrotermali e fasce di rispetto                                   |
|                | art. 13 Vincolo Idrogeologico-Forestale R.D.L. 3287/1923 e R.D. 1128/1938                                     |   | art. 15 Impianti di depurazione e fasce di rispetto                               |
|                | art. 13 Vincolo archeologico al sensi del D.Lgs. 42/2004  |   | art. 15 Acquedotti e fasce di rispetto  |
|                | art. 13 Vincolo storico C.P.C.M 3274/2003   |   | art. 15 Piazzi di gestione  |
|                | art. 13 Monumenti nazionali e zone monumentali di interesse storico nazionale                                 |   | art. 15 Riscossa e fasce di rispetto  |
| <b>TUTELE</b>  |   |   |   |
|                | art. 14 Piano di Assetto Idrogeologico - rischio P1   |   | art. 15 Rischio e fasce di rispetto   |
|                | art. 14 Piano di Assetto Idrogeologico - rischio P2   |   | art. 15 Impianti sottoposti a servizi (inquinati - R.D. 368/1904 e R.D. 523/1904) |
|                | art. 14 Piano di Assetto Idrogeologico - rischio P3   |   | art. 15 Elisuperficie e fasce di rispetto   |
|                | art. 14 Piano di Assetto Idrogeologico - rischio P4   |   | art. 15 Elettrodi e CPA (Distanza di Prima Approfondimento)                       |
|                | art. 14 Piano d'Area del Montebelluna   |   | art. 15 Elettrodi di progetto e CPA da definire                                   |
|                | art. 14 Siti di Importanza Comunitaria  |   | art. 15 Elettrodi - Noni complessi con CPA non definiti                           |
|                | art. 14 Zone di Protezione Speciale   |   | art. 15 Cantieri e fasce di rispetto  |
|                | art. 14 Siti sottoposti a tutela da UNESCO - Centro storico   | <b>RICONNESSIONI PUNTUALI DI CARATTERE AMBIENTALE</b> |   |
|                | art. 14 Siti sottoposti a tutela da UNESCO - Buffer zone  |   | art. 15 Siti sottoposti a procedura ambientale                                    |
|                | art. 14 PTOC - Contesti figurati  |   | art. 15 Impianti generanti campi elettromagnetici ad alta frequenza               |
|                | art. 14 Aree ad "Alto rischio archeologico" D.Lgs. 42/2004  | <b>AREE ASSOGGETTATE A SALVAGUARDIA</b>               |   |
|                | art. 14 Aree a "Rischio archeologico" D.Lgs. 42/2004  |   | art. 17 Corridoi linea ferroviaria Alta Velocità - Delibera CPE del 25 marzo 2006 |
|                | art. 14 Zona di tutela fluviale al sensi della L.R. 11/2004 art. 41   |   |   |
|                | art. 14 Impianti a rischio di inquinamento e aree di danno  |   |   |
|                | art. 14 Aree per l'attuazione di parchi e riserve naturali ed archeologiche e di aree di tutela paesaggistica |   |   |

Figura 3.1.4: PI – Vincoli e tutele

 <b>ATI bonifica</b>	<b>Linea AV/AC VERONA – PADOVA</b> <b>LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA</b>	
	Titolo: RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA DELLE OPERE ARCHITETTONICHE	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO      REV. IN2L-20-Y-I2-RH-FV01-00-001-A03.docx	Pag 8 di 19

### 3.2 La Fiera di Vicenza

La Fiera di Vicenza, conosciuta soprattutto per le 3 importanti rassegne legate all'oreficeria, è costituita da un Quartiere Fieristico e dal centro congressi Vicenza Convention Centre. Dal 2016 il polo fieristico di Vicenza fa parte di Italian Exhibition Group S.p.A., che detiene la proprietà del Quartiere Fieristico, mentre fruisce del Vicenza Convention Centre grazie al fatto che in parte è di proprietà del gruppo e in parte è condotto sulla base di un contratto di comodato d'uso.



**Figura 3.2.1: L'ingresso Ovest alla Fiera di Vicenza**

Nata nel 1948 su iniziativa di Gaetano Marzotto, fondatore e primo presidente, l'ente fieristico di Vicenza muove i primi passi come Fiera Campionaria Nazionale, progetto che coinvolge il Comune, l'Amministrazione Provinciale e l'Ente Provinciale del Turismo.

Il coinvolgimento da parte dei cittadini trasforma ben presto la Fiera in un evento popolare con l'opportunità di promuovere le attività locali. Il successo ottenuto convince la dirigenza a cercare un sito più spazioso e funzionale e così dalla sede iniziale situata nel centro della città ai Giardini Salvi, nel 1971 la Fiera di Vicenza si trasferisce nell'attuale edificazione di Vicenza Ovest, in via dell'Oreficeria. Nel corso del tempo l'area prescelta con gli anni si è trasformata nella principale zona industriale grazie anche alla vicinanza con l'autostrada e alle condizioni di miglior viabilità rispetto al centro storico.

Attualmente la Fiera di Vicenza è considerata il polo fieristico più importante a livello mondiale per il settore dell'oreficeria. Inoltre, la Fiera di Vicenza ha da tempo allargato la sua proposta fieristica con eventi dedicati allo stile di vita e al settore del Lusso con importanti manifestazioni di riconosciuta fama internazionale.

Nel marzo 2013 la Fiera di Vicenza, con il supporto della Confederazione Mondiale della Gioielleria, ha ricevuto l'accreditamento presso il Consiglio Economico e Sociale delle Nazioni Unite. Per la prima volta le Nazioni Unite riconoscevano un'organizzazione fieristica come contributo diretto alle "politiche etiche, dell'ambiente e della responsabilità sociale delle imprese".



ATI bonifica

# Linea AV/AC VERONA – PADOVA

LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

Titolo: RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA DELLE OPERE ARCHITETTONICHE

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.  
IN2L-20-Y-I2-RH-FV01-00-001-A03.docx

Pag  
9 di 19



Figura 3.2.2: il quartiere fieristico di Vicenza

I 13 padiglioni (A, A2, B, B1, C, D, D1, E, F, G, H, I ed L) che formano l'area espositiva occupano 70 500 m<sup>2</sup> e si caratterizzano per la presenza di un padiglione centrale a forma di piramide e di spazi modulabili di diverse dimensioni, adatti ad ospitare ogni genere di manifestazione.

Per organizzatori, espositori e visitatori della Fiera di Vicenza sono i servizi a disposizione sono: Poste e Telecomunicazioni, guardia medica, banca, internet point, nursery, guardaroba, sala stampa, stazione di polizia, snack bar e copertura Wi-Fi, un ristorante e una edicola con annessa tabaccheria, il ristorante Lounge del Padiglione B1, il Kosher del Padiglione G oppure il Ristorante Cinese del Padiglione H.

L'area congressuale comprende tre sale: la sala Palladio di 714 posti, la sala Fogazzaro di 40 posti e la sala Trissino di 100 posti offrendo ambienti ed attrezzature per congressi di piccole, medie e grandi dimensioni. Tutte le Sale dell'area congressuale sono fornite di strumenti tecnici avanzati tra cui anche PC portatili, sistemi Wi-fi, radiomicrofoni da giacca, a mano e headset.

La Sala Palladio dispone di tecnologie di amplificazione e di ulteriori attrezzature come una postazione per il relatore con microfono e monitor, un bancone relatori di 12 posti con microfono e monitor, ottimo impianto di registrazione audio, collegamento per proiezione da pc. Nella Sala Palladio sono anche presenti maxi-schermo, video-proiettore e impianto di illuminazione con possibilità di variazione dell'intensità.

La Sala Trissino, invece, dispone di schermo, videoproiettore, tavolo relatori con 6 posti, leggìo, amplificazione, possibilità di reception e registrazione audio e video.

Nella Sala Fogazzaro sono disponibili amplificazione e un tavolo quadrato è anche possibile registrare audio e video.

Nel 2007 l'ente divenne una società per azioni (denominata Fiera di Vicenza S.p.A.), mentre la fiera fu oggetto di un leggero restyling delle strutture esterne.

 <b>ATI bonifica</b>	<b>Linea AV/AC VERONA – PADOVA</b> <b>LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA</b>	
	Titolo: RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA DELLE OPERE ARCHITETTONICHE	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO      REV. IN2L-20-Y-I2-RH-FV01-00-001-A03.docx	Pag 10 di 19

## 4 Il progetto

La realizzazione della Fermata Fiera implica, come già descritto precedentemente, il riassetto dell'area a NO della linea ferroviaria, anche in considerazione delle esigenze comunali e delle trasformazioni previste dai piani regolatori vigenti, a livello comunale e infrastrutturale. In particolare, si prevede lo sviluppo di un'area intesa come nodo di scambio trasportistico tra sistemi di viabilità pubblica e privata, nella zona a nord opposta rispetto al quartiere fieristico situato a sud della linea AV che attraversa l'area di intervento.

### 4.1 Sistema AV/AC

Dall'inizio intervento, km 43+780, fino al km 45+406 la nuova linea AV/AC si sviluppa in affiancamento a sud della linea esistente. In tale tratto la nuova sede è costituita da un rilevato di altezza media pari a 6 m. Rispetto alla sede dell'esistente linea, il nuovo rilevato presenta altezza superiore al fine di scavalcare, in corrispondenza del km 44+850 circa, il fiume Retrone con una quota di intradosso dell'opera che rispetti il franco idraulico previsto dalle normative tecniche (NTC 2008). Intorno al km 45+050 le due linee tornano alla stessa quota.

Dal km 45+406 ha inizio la variante della linea esistente, che si svilupperà fino alla stazione di Vicenza Viale Roma. Il progetto prevede uno spostamento della linea MI-VE verso nord, in modo tale da consentire l'inserimento della coppia di binari AV/AC sull'attuale sedime ferroviario. Questa configurazione planimetrica delle linee (variante della linea storica a nord e linea AV/AC sul sedime della linea esistente) è dettata dal vincolo costituito dalla presenza del binario di raccordo merci, ubicato in affiancamento a sud della linea storica, e dei relativi raccordi con gli impianti esistenti (Acciaierie Beltrame, OGR e Messina).

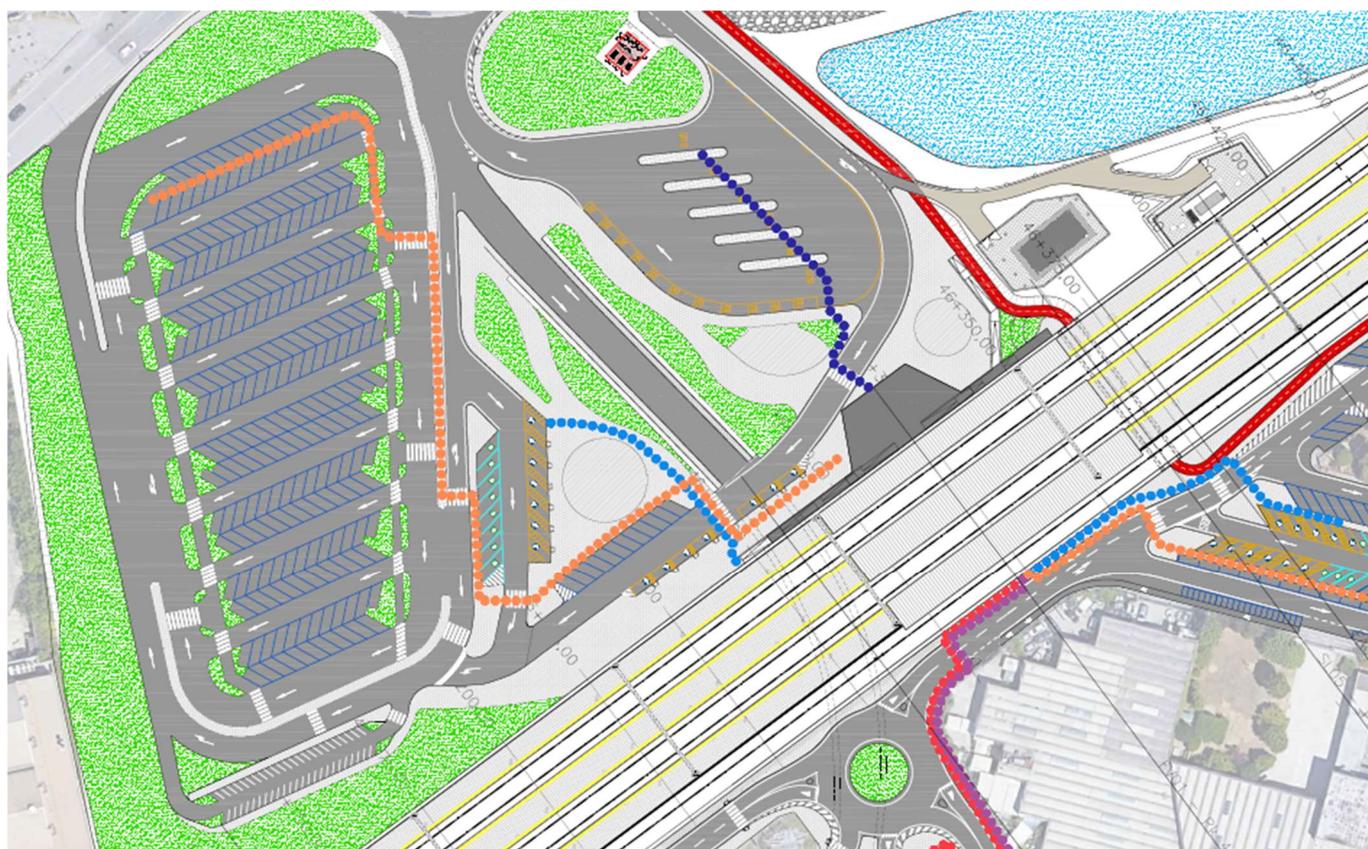
In zona Fiera, al km 46+400 circa, è prevista la realizzazione di una fermata sulla linea storica MI-VE, per il servizio regionale, e di una fermata sulla linea AV/AC dove si prevede il servizio viaggiatori solo in coincidenza con gli eventi fieristici, limitatamente alla durata degli stessi.

L'inserimento dei marciapiedi di fermata comporta una nuova geometria planimetrica sia del binario merci, sia della coppia di binari esistenti (che diventeranno sede della linea AV/AC), oltre che un maggiore ampliamento lato nord rispetto al resto della tratta. Anche altimetricamente si rende necessaria una nuova geometria dettata dall'attraversamento della Roggia Dioma. Infatti lo spostamento planimetrico dei binari esistenti comporta la demolizione dei ponti in muratura presenti in corrispondenza della Roggia stessa e una quota di attraversamento maggiore per le opere di nuova realizzazione nel rispetto della normativa vigente. A monte e a valle dell'attraversamento ferroviario della Roggia Dioma, per una estesa rispettivamente di circa 25 m e 45 m, si prevede il rimodellamento morfologico in destra Dioma per contenere l'allagamento localizzato.

L'ampliamento della sede ferroviaria verso nord, in corrispondenza della fermata Fiera, determina inoltre l'interferenza con un affluente della Roggia Dioma (km 46+500 circa). Il progetto prevede pertanto una deviazione del canale per un tratto di circa 200 m. Al km 47+000 circa, pressochè in corrispondenza dei raccordi con le OGR, termina la variante plano-altimetrica del binario merci, la linea AV/AC occupa il sedime ferroviario esistente e prosegue la variante a nord della linea storica.

### 4.2 Piazzale esterno

La realizzazione della nuova Fermata Fiera comporta l'esigenza di distribuire, nell'area attualmente libera dal costruito, le principali funzioni di scambio modale tra i sistemi di trasporto. Il progetto prevede una suddivisione secondo l'asse NO-SE dell'area in due sottozone, una dedicata alle aree di sosta private, l'altra al capolinea TPL e degli altri trasporti pubblici. Il piazzale prevede la realizzazione di una vasta area pedonale pavimentata che permea e attraversa le zone di sosta e di servizio rendendone agevole la fruizione da parte dei viaggiatori. Il sistema di percorsi e di sosta pedonale integra al suo interno la progettazione delle aree verdi e delle piantumazioni, finalizzate a mitigare gli interventi costruttivi.



**Figura 4.2.1: planimetria generale**

Le aree di sosta sono localizzate principalmente nella zona NO rispetto alla linea AV. Nell'area a sud invece sono state integrate alcune zone di sosta ulteriori per rispondere alla capacità di trasporto privato previsto tra la fruizione del quartiere della Fiera e la nuova fermata.

1. *Sosta nord*: realizzazione di 231 stalli, ed in aggiunta 14 stalli per disabili, 8 stalli per auto elettriche e 50 posti per motocicli.
2. *Sosta sud*: realizzazione di 201 stalli, ed in aggiunta 11 stalli nella per disabili, 6 per auto elettriche e 21 posti motocicli.
3. *Area Kiss & Ride*: realizzazione di 12 stalli nella zona nord.



**ATI bonifica**

## Linea AV/AC VERONA – PADOVA

LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

Titolo: RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA DELLE OPERE  
ARCHITETTONICHE

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.  
IN2L-20-Y-I2-RH-FV01-00-001-A03.docx

Pag  
12 di 19

4. *Parcheggio bici*: realizzazione di 120 stalli nella zona nord, e 80 nella zona sud di cui la metà per con ricarica elettrica per un totale di 200 biciclette alcune protette anche da pensiline.
5. *Parcheggio moto e motocicli*: è stata dedicata una intera zona a nord della stazione con *parcheggi nuovi e risistemati gli stalli delle aree preesistenti a sud*.

### 4.2.1 Servizi di trasporto

Si prevede la realizzazione di un nuovo capolinea TPL con sistemazione delle banchine direzionate verso l'accesso alla fermata, e sistema di viabilità ad anello con ingresso e uscita in corrispondenza della nuova rotonda prevista a Nord dell'area. Il capolinea è circondato da marciapiedi, percorsi pedonali e l'area riservata ai taxi è posizionata in prosecuzione all'accesso della TPL ove è anche situata la zona kiss&ride lungo il marciapiede principale di accesso alla stazione.

### 4.3 Fabbricato viaggiatori

#### 4.3.1 Accessi

Il Fabbricato Viaggiatori, trattandosi di una fermata, sarà costituito dal solo sottopasso al quale sono aggiunti due accessi Nord e Sud.



**Figura 4.3.1.1: Render fotorealistico accesso Nord**

**L'accesso Nord** emerge dal costruito del tracciato ferroviario con una pensilina in cemento dalla forma trapezoidale che accoglie la scala di accesso alla quota del sottopasso, inferiore alla quota stradale. Il volume che si costituisce al di sotto della pensilina è suddiviso in due parti simmetriche che ospitano i servizi igienici e i locali tecnici. Questi due volumi di costruito sono delimitati da rampe di accesso che ne seguono i fianchi proseguendo il percorso lungo la parete di prospetto.



**ATI bonifica**

## Linea AV/AC VERONA – PADOVA

LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

Titolo: RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA DELLE OPERE  
ARCHITETTONICHE

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.  
IN2L-20-Y-I2-RH-FV01-00-001-A03.docx

Pag  
13 di 19

Anche l'**accesso Sud** emerge dal costruito in quanto rialzato di circa un metro rispetto alla strada che lo costeggia. Si presenta alla città con una sorta di porticato caratterizzato da grossi pilastri rastremati (in analogia con l'ingresso Nord) al di sotto del quale si articolano percorsi, rampe e gradinate.

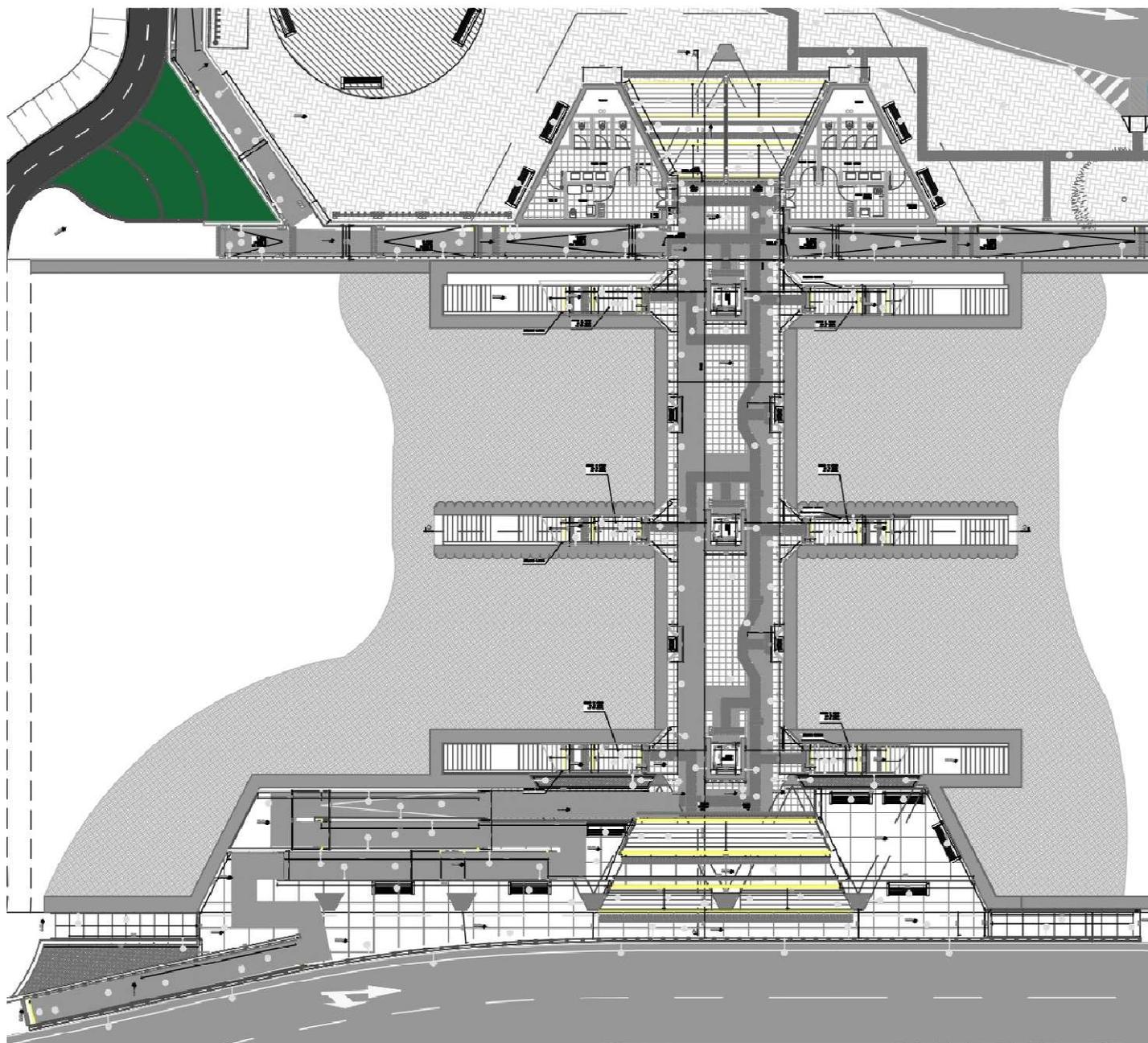
Il dislivello consente di creare un'area protetta per i viaggiatori in uscita dalla stazione e di predisporre aree di sosta al coperto, accessibili anche ai disabili e poste a quote intermedie lungo la discesa al sottopasso.



**Figura 4.3.1.2: Vista tridimensionale accesso Sud**

### 4.3.2 Sottopasso e collegamenti verticali

Il sottopasso è situato ad una quota inferiore agli accessi Nord e Sud e prevede un percorso doppio suddiviso dal posizionamento centrale dei tre ascensori a doppio sbarco di collegamento alle banchine. In un sistema simmetrico rispetto agli ascensori sono posizionate le scale di accesso alla fermata, al livello superiore. Il doppio percorso e la dimensione degli ambienti interni consentono l'utilizzo del sottopasso come passaggio pedonale dal piazzale di scambio al quartiere fieristico, oltre alla fruizione del servizio di fermata della linea AV.



**Figura 4.3.2.1: Planimetria quota sottopasso e accessi Nord e Sud**

I servizi di stazione, quali segnaletica fissa e mobile, biglietterie automatiche e oblitteratrici, sono posizionati all'interno del sottopasso in punti strategici e a parete, per evitare l'ingombro lungo i percorsi con locali o blocchi funzionali.



**ATI bonifica**

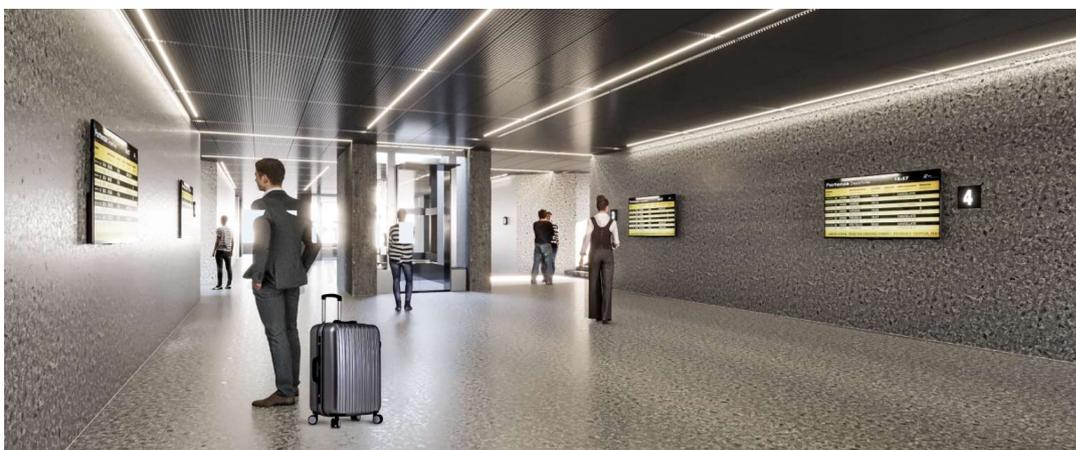
# Linea AV/AC VERONA – PADOVA

LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

Titolo: RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA DELLE OPERE  
ARCHITETTONICHE

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.  
IN2L-20-Y-I2-RH-FV01-00-001-A03.docx

Pag  
15 di 19

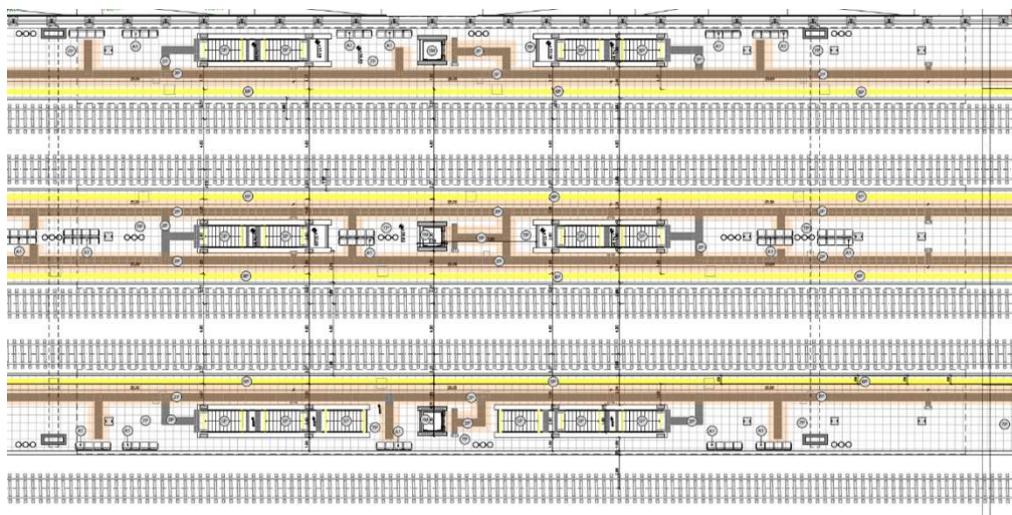


**Figura 4.3.2.2: Render fotorealistico sottopasso**

### 4.3.3 Banchine

Le banchine sono posizionate al livello superiore del sottopasso, in una zona sopraelevata rispetto alla quota stradale. Si prevede la realizzazione di tre banchine di lunghezza pari a 400 m, di cui una centrale con un doppio servizio e due laterali. La banchina più a sud è delimitata da una parete che protegge i viaggiatori dalla linea merci.

I servizi di collegamento conducono alla quota banchine secondo le due direzioni SO – NE. In particolare, gli ascensori avranno sbarco verso NE, parallelo alla giacitura della linea AV, ruotato di 90° rispetto allo sbarco alla quota sottopasso che risulterà in direzione parallela al percorso di transito. Le scale condurranno ad accessi simmetrici rispetto agli ascensori e bidirezionali SO – NE. Gli elementi di collegamento saranno protetti dalle pensiline di fermata. Gli accessi alle banchine dal sottopasso sono gli unici sistemi di collegamento con la linea AV, in corrispondenza della Fermata Fiera.



**Figura 4.3.3.1: Pianta quota banchine**



**ATI bonifica**

## Linea AV/AC VERONA – PADOVA

LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

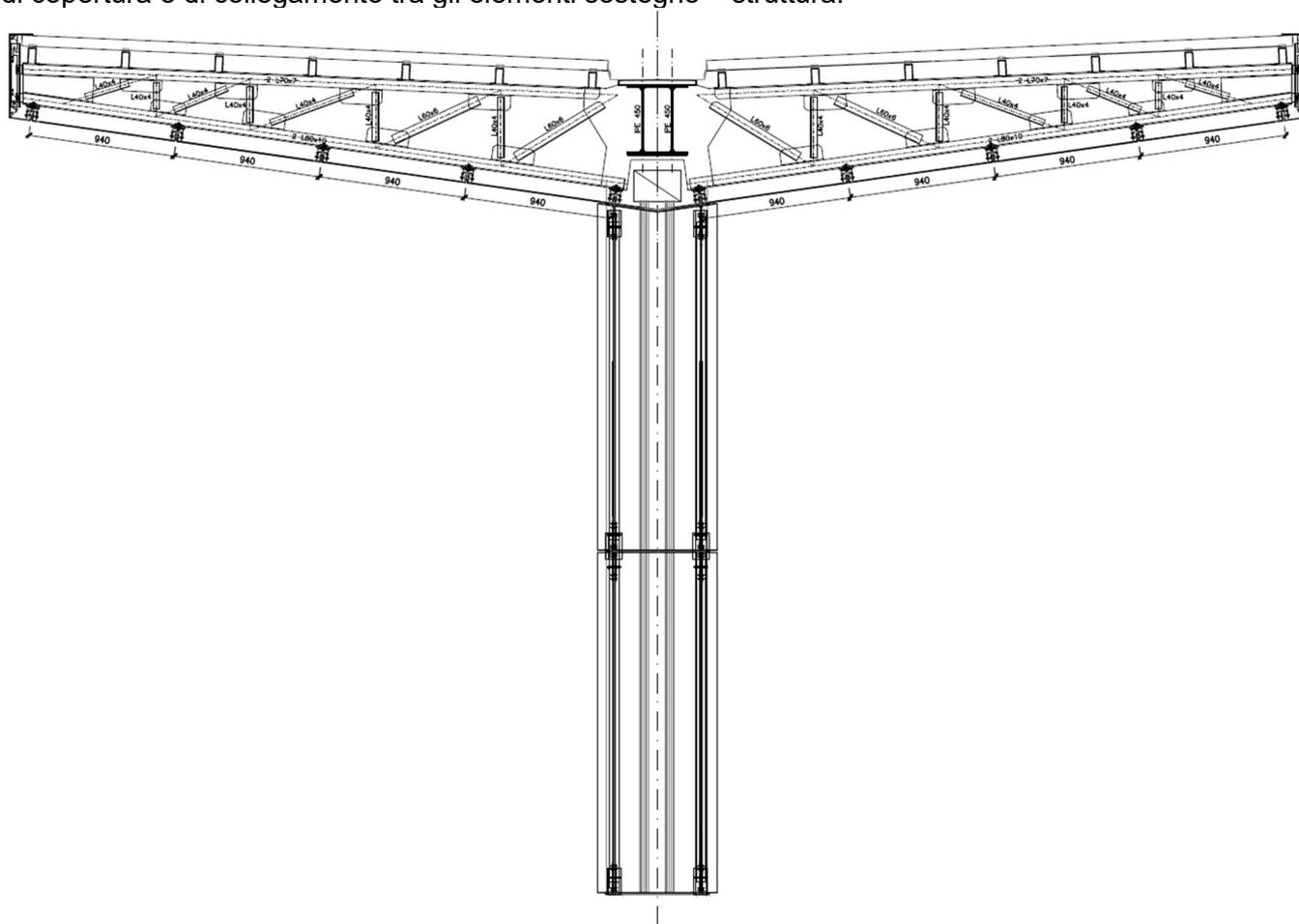
Titolo: RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA DELLE OPERE  
ARCHITETTONICHE

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.  
IN2L-20-Y-I2-RH-FV01-00-001-A03.docx

Pag  
16 di 19

### 4.3.4 Pensiline

Le pensiline di fermata saranno costituite da strutture metalliche a tubolari reticolari, e rivestite nella parte inferiore in pannelli di lamiera tipo “Alucobond” e nella parte superiore in pannelli sandwich coibentati. La struttura della pensilina sarà sostenuta da una sola fila di pilastri sulla banchina centrale e decentrata sulle banchine laterali. I pilastri, in cemento armato, avranno una forma rastremata per creare un sistema di alloggiamento dei pluviali di raccolta delle acque piovane e saranno rivestiti in pannelli di lamiera tipo “Alucobond”. Si prevede, alla sommità dei pilastri, un capitello costituito da elementi saldati in acciaio dalla forma cava aperta, di sostegno alla struttura di copertura e di collegamento tra gli elementi sostegno – struttura.





**ATI bonifica**

## Linea AV/AC VERONA – PADOVA

LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

Titolo: RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA DELLE OPERE  
ARCHITETTONICHE

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV.  
IN2L-20-Y-I2-RH-FV01-00-001-A03.docx

Pag  
17 di 19

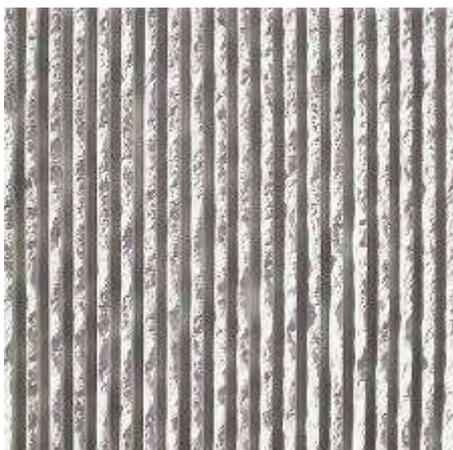
aree di sosta al sottopasso, che si pone anche come sistema introduttivo al quartiere fieristico a sud, anch'esso servito dal piazzale.

### Rivestimenti esterni fermata

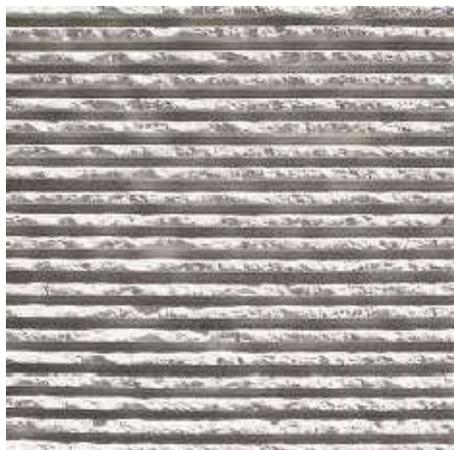
- I muri di sostegno della AV saranno rifiniti con matrici tipo RECKLI

Le matrici verranno posizionate diversamente a seconda dell'uscita:

- **Ingresso Nord** verrà posizionata secondo il verso verticale per enfatizzare la verticalità e l'aggetto della copertura. Una fascia di 30 cm a finitura in c.a. faccia vista verniciato di bianco, che interromperà il disegno della matrice con l'attacco della copertura.



- **Ingresso sud** la matrice verrà predisposta nel senso orizzontale per dare più ampiezza all'accesso incorniciandone l'apertura e lasciando una fascia di circa 1 mt con finitura a c.a. faccia vista.



 <b>ATI bonifica</b>	<b>Linea AV/AC VERONA – PADOVA</b> <b>LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA</b>	
	Titolo: RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA DELLE OPERE ARCHITETTONICHE	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO      REV. IN2L-20-Y-I2-RH-FV01-00-001-A03.docx	Pag 18 di 19

Per la copertura in aggetto dell'ingresso a nord che sarà realizzata in cls faccia vista, verrà utilizzato un controsoffitto in pannelli metallici microforati ed illuminati con strisce led integrate, sarà completamente incassato nella struttura della pensilina formando con essa un continuo dai motivi geometrici e linee taglienti.

Per le **pavimentazioni del sottopasso** saranno utilizzati:

- Pavimentazione sottopasso in gres porcellanato 60x60 ral 7031
- Pavimentazione gradonate a sud in lastre di gres porcellanato di grande formato ral 7037
- Pavimentazione scalinata a nord in gres porcellanato di grande formato ral 7037
- Pavimentazione rampe in gres porcellanato di grande formato ral 7037

Per i **rivestimenti del sottopasso** saranno utilizzate:

- Per le pareti laterali saranno utilizzate lastre di graniglia di marmo di grande formato fissate su apposita struttura.
- i pilastri saranno lasciati con il calcestruzzo faccia a vista.
- i controsoffitti saranno in pannelli metallici microforati con luci led integrate.
- I parapetti delle scale avranno struttura in acciaio satinato con pannellature laterali in cristallo antisfondamento nella zona sud.
- I corrimani di scale e rampe saranno doppi h90/75 in acciaio satinato.

Per i **servizi igienici** saranno utilizzati:

- Rivestimenti in gres colore ral 7035 formato 20x20
- pavimentazione in gres colore ral 7037 formato 20x20
- controsoffitti in pannelli di aggregati leggeri

Per l'**area tecnologica** saranno utilizzati:

- intonaco civile tintecciato con idropittura lavabile
- la struttura lasciata in calcestruzzo faccia a vista
- controsoffitti in pannelli di aggregati leggeri
- pavimentazione flottante

per tutte le **aree esterne** saranno utilizzati:

 <b>IRICAV2</b>  <b>ATI bonifica</b>	<b>Linea AV/AC VERONA – PADOVA</b> <b>LOTTO FUNZIONALE II: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA</b>	
	Titolo: RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA DELLE OPERE ARCHITETTONICHE	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO      REV. IN2L-20-Y-I2-RH-FV01-00-001-A03.docx	. Pag 19 di 19

- pavimentazione in porfido grigio scuro/rosso rettangolare posato a correre nelle aree di giunzione tra le aiuole verdi
- pavimentazione in porfido grigio ral 7037 posato a correre

per le **banchine** saranno utilizzati:

- blocchetti di porfido policromatico posato a correre.
- Percorsi tattili in gres - LVE
- Striscia gialla in cemento e graniglia di quarzo.