



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA
 DETERMINATASI NEL SETTORE DEL TRAFFICO E DELLA MOBILITÀ NEL
 TERRITORIO DELLE PROVINCE DI TREVISO E VICENZA

SUPERSTRADA A PEDAGGIO PEDEMONTANA VENETA

CONCESSIONARIO



SPV srl
 Via Inverio, 24/A
 10146 Torino

Società di progetto ai sensi dell'art. 156 D.LGS 163/06
 subentrato all'ATI



PROGETTISTA



SIPAL S.p.A.
 Your global engineering partner
 SOCIETÀ DI INGEGNERIA
 PER ASSISTENZA LOGISTICA
 VIA INVORIO N. 24/A
 10146 TORINO

RESPONSABILE PROGETTAZIONE



**ORDINE DEGLI INGEGNERI
 DELLA PROVINCIA DI CUNEO**
 1211 *Dott. Ing. Claudio Dogliani*

RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE



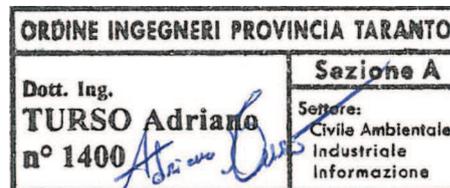
SUPPORTO ALLA PROGETTAZIONE DELL'INFRASTRUTTURA E DELLE OPERE CIVILI



COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE



GEOLOGO



N. Progr. _____
 CARTELLA N. _____

PROGETTO DEFINITIVO
 (C.U.P. H51B03000050009)

LOTTO 3 - TRATTA "C"
 dal Km. 74+075 al Km 75+625

TITOLO ELABORATO:

**PROGETTO DELL'INFRASTRUTTURA
 PIANO DI SICUREZZA E COORDINAMENTO
 GESTIONE DELLE EMERGENZE**
 Piano per la gestione delle emergenze

P V D P S E M G E 3 C 0 0 0 - 0 0 1 0 0 0 1 R A 0

SCALA: -

REV.	DESCRIZIONE	REDATTO	DATA	VERIFICATO	DATA	APPROVATO	DATA
0	PRIMA EMISSIONE	SIPAL	24/03/2014	SIPAL	26/03/2014	SIS	28/03/2014

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:

Ing. Giuseppe FASIOL

IL COMMISSARIO:

Ing. Silvano VERNIZZI

VALIDAZIONE:

PROTOCOLLO : _____

DEL: _____



MINISTERO DELL'INTERNO

**DIREZIONE INTERREGIONALE DEI VIGILI DEL FUOCO
DEL VENETO E DEL TRENINO ALTO ADIGE**

Via Dante 55 – 35100 Padova

**COMANDO PROVINCIALE DEI
VIGILI DEL FUOCO di Vicenza
Via Farini 16 – 36100
Vicenza**

**COMANDO PROVINCIALE DEI
VIGILI DEL FUOCO di Treviso
Via Santa Barbara - 31100
Treviso**

PREFETTURA di Vicenza

PREFETTURA di Treviso

Superstrada a Pedaggio Pedemontana Veneta

PIANO DI EMERGENZA

Indice

1	INTRODUZIONE	3
2	PROCEDURA DI ALLERTAMENTO	4
3	MODALITA' OPERATIVE DI ACCESSO	5
4	SUDDIVISIONE IN TRATTE	6
5	SINTESI PER LA PROCEDURA DI INDIVIDUAZIONE DELLA TRATTA STRADALE SITO D'INCIDENTE CON RELATIVE MODALITA' OPERATIVE DI ACCESSO DEI MEZZI DI SOCCORSO	7
5.1	Inquadramento Generale	9
5.2	Tracciato stradale	10
5.2.1	Ambito territoriale interessato	10
5.2.2	Lunghezza interventi	10
5.2.3	Svincoli e interconnessioni	10
5.2.4	Opere Principali	11
5.2.5	Sezione Tipo	13
5.3	Sicurezza	13
5.4	Impianti tecnologici	14
5.4.1	Impianti elettrici di potenza - Cabine elettriche e distribuzione MT e BT dell'energia	14
5.4.2	Impianto illuminazione – Alimentazioni di emergenza	15
5.4.3	Impianto ventilazione – Ventilazione meccanica per gallerie	17
5.4.4	Impianto antincendio - Impianto antincendio ad acqua	18
5.4.5	Impianto di rilevazione incendi	19
5.4.6	Tipologia materiali utilizzati in galleria	19
5.4.7	Cassette di derivazione	19
5.4.8	Predisposizione cavidotti per impianti in itinere	19
5.4.9	Impianto pressurizzazione By-Pass	20
5.4.10	Impianti all'interno dei locali esazione, centro direzionale, centro manutenzione e centro spargimento sale	21
5.4.11	Impianti di pompaggio acque, e filtrazione	21
5.5	Sistema di Controllo e Gestione	22
5.5.1	Centro Operativo di Controllo - COC	22
5.5.2	Pannelli a Messaggio Variabile PMV	23
5.5.3	Rilevamento del traffico	23
5.5.4	Sistema di videosorveglianza TVCC + Incident Detection	24
5.5.5	Sistema SOS	24
5.5.6	Localizzazione veicoli	25
5.5.7	Rilevamento dati meteorologici e Rilevamento ghiaccio	25
5.5.8	Segnaletica vento forte	26
5.5.9	Radio	27
6	TIPOLOGIA DI EVENTI INCIDENTALI	28
7	PROCEDURE AZIENDALI IN CASO DI INCIDENTI O INCENDI	29
8	CATENA DI COMANDO IN CASO DI INCIDENTI O INCENDI	30
9	LOCALIZZAZIONE GALLERIE	31
10	PLANIMETRIE E DETTAGLIO DELLA TRATTA "3C"	36
11	SCHEDA TECNICA GALLERIE - TRATTA "3C"	39

1 INTRODUZIONE

Il Piano di Emergenza della Superstrada a Pedaggio Pedemontana Veneta ha lo scopo di limitare gli effetti dannosi derivanti da situazioni di emergenza nel collegamento stradale ed intende ottimizzare i dispositivi di soccorso posti in essere dalla Società Concessionaria e coordinare le azioni di soccorso.

NUMERI TELEFONICI – CENTRO OPERATIVO DI CONTROLLO DI BASSANO

	EMERGENZA
	CENTRALINO
	FAX
	RADIO CANALE 1

2 PROCEDURA DI ALLERTAMENTO

Chiunque riceva una segnalazione di incidente deve procedere nel seguente modo:

SEGNALAZIONE DELL' INCIDENTE AI VARI ENTI INTERESSATI

115	VIGILI DEL FUOCO
118	EMERGENZA SANITARIA
049 8239301	EMERGENZA AMBIENTALE A.R.P.A.
113	POLIZIA STRADALE
112	CARABINIERI
0422 592411	PREFETTURA TREVISO
	SPV

INDICANDO:

1. Tipologia dell'incidente (con o senza feriti)
2. Tratta interessata (eventuale galleria)

3 MODALITA' OPERATIVE DI ACCESSO

MODALITA'

Le tratte hanno accesso tramite la corsia di emergenza della carreggiata interessata dall'incidente

ATTENZIONE

Per le tratte dotate di bypass attenersi a specifica procedura riportata nella scheda xxx

BOZZA

4 SUDDIVISIONE IN TRATTE

La Superstrada a Pedaggio Pedemontana Veneta è suddivisa nelle seguenti tratte:

TRATTA	P.K.		SVINCOLI
	da	a	
"1A"	- 4+557,77	0+250,00	Interconnessione A4, Montecchio
"1B"	0+250,00	9+756,00	Montecchio Arzignano, Castelgomberto - Cornedo
"1C"	9+756,00	23+600,00	Malo
"1D"	Viabilità finestra e accesso mezzi di emergenza "Galleria Malo"		-
"2A"	23+600,00	29+300,00	Valdastico – Interconnessione A31
"2B"	29+300,00	38+700,00	Breganze, Mason-Pianezze-Marostica
"2C"	38+700,00	47+083,00	Bassano Ovest
"2D"	47+083,00	52+100,00	Bassano Est Loria Mussolente
"3A"	52+100,00	53+900,00	-
"3B"	53+900,00	74+075,00	Montebelluna Ovest – Altivole
"3C"	74+075,00	75+625,00	Montebelluna Est - Volpago
"3D"	75+625,00	87+700,00	Povegliano,
"3E"	87+700,00	90+200,00	Spresiano - Villorba, Barriera A27
"3F"	54+755,15	55+494,91	Riese – S. Zenone degli Ezzelini
"3G"	Viabilità di collegamento a svincolo di Mussolente Loria e svincolo di Montebelluna Ovest		-

5 SINTESI PER LA PROCEDURA DI INDIVIDUAZIONE DELLA TRATTA STRADALE SITO D'INCIDENTE CON RELATIVE MODALITA' OPERATIVE DI ACCESSO DEI MEZZI DI SOCCORSO

TRATTA	LUOGO EVENTO	SVINCOLO DI ACCESSO	CARREGGIATA DA PERCORRERE	NOTE
"1A"	Da P.K. -4+557,77 a P.K. 0+250,00	<ul style="list-style-type: none"> Interconnessione A4 Montecchio 	Da Vicenza, da Treviso	Tramite corsia di emergenza
"1B"	Da P.K. 0+250,00 a P.K. 9+756,00	<ul style="list-style-type: none"> Montecchio Arzignano Castelgomberto - Cornedo 	Da Vicenza, da Treviso, n° 5 inversioni di marcia	Tramite corsia di emergenza
"1C"	Da P.K. 9+756,00 a P.K. 23+600,00	<ul style="list-style-type: none"> Malo 	Da Vicenza, da Treviso, n° 4 inversioni di marcia	Tramite corsia di emergenza
"1D"	Da P.K. 11+090,00 a P.K. 17+321,00		Viabilità finestra e accesso mezzi di emergenza "Galleria Malo"	Tramite galleria emergenza
"2A"	Da P.K. 23+600,00 a P.K. 29+300,00	<ul style="list-style-type: none"> Valdastico – Interconnessione A31 	Da Vicenza, da Treviso, n° 2 inversioni di marcia	Tramite corsia di emergenza
"2B"	Da P.K. 29+300,00 a P.K. 38+700,00	<ul style="list-style-type: none"> Breganze Mason-Pianezze-Marostica 	Da Vicenza, da Treviso, n° 5 inversioni di marcia	Tramite corsia di emergenza
"2C"	Da P.K. 38+700,00 a P.K. 47+083,00	<ul style="list-style-type: none"> Bassano ovest 	Da Vicenza, da Treviso, n° 4 inversioni di marcia	Tramite corsia di emergenza
"2D"	Da P.K. 47+083,00 a P.K. 52+100,00	<ul style="list-style-type: none"> Bassano Est Loria-Mussolente 	Da Vicenza, da Treviso n° 2 inversioni di marcia	Tramite corsia di emergenza
"3A"	Da P.K. +52+100,00 a P.K. +53+900,00	<ul style="list-style-type: none"> - 	Da Vicenza, da Treviso, n° 1 inversione di	Tramite corsia di emergenza

BOZZA Piano di emergenza

			marcia	
"3B"	Da P.K. +53+900,00 a P.K. +74+075,00	<ul style="list-style-type: none"> Montebelluna Ovest - Altivole 	Da Vicenza, da Treviso n° 9 inversioni di marcia	Tramite corsia di emergenza
"3C"	Da P.K. +74+075,00 a P.K. 75+625,00	<ul style="list-style-type: none"> Montebelluna Est - Volpago 	Da Vicenza, da Treviso n° 1 inversione di marcia	Tramite corsia di emergenza
"3D"	Da P.K. 75+625,00 a P.K. 87+700,00	<ul style="list-style-type: none"> Povegliano 	Da Vicenza, da Treviso, n° 6 inversione di marcia	Tramite corsia di emergenza
"3E"	Da P.K. 87+700,00 a P.K. 90+200,00	<ul style="list-style-type: none"> Spresiano - Villorba Barriera A27 	Da Vicenza, da Treviso, n° 1 inversione di marcia	Tramite corsia di emergenza
"3F"	Da P.K. 54+755,15 a P.K. 55+494,91	<ul style="list-style-type: none"> Riese – S. Zenone degli Ezzelini 	Viabilità di collegamento a svincolo di Montebelluna Ovest	
"3G"	Viabilità di collegamento a svincolo di Mussolente Loria e svincolo di Montebelluna Ovest	<ul style="list-style-type: none"> - 		

DESCRIZIONE DELL'OPERA

5.1 Inquadramento Generale

La "Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta" si sviluppa nel contesto del Corridoio europeo n. 5, ove la rete stradale nazionale mostra maggiori problemi a causa della forte saturazione delle arterie esistenti.

Consentendo la chiusura di un ideale anello che racchiude l'intera area centrale veneta, congiunge l'area vicentina a quella trevigiana, interessando in particolare l'ambito territoriale della valle dell'Agno, tra Montecchio Maggiore e Castelgomberto, e della zona pedemontana veneta, tra Malo e Bassano del Grappa in provincia di Vicenza e tra S. Zenone degli Ezzelini, Montebelluna e Spresiano in provincia di Treviso.

Il progetto della Pedemontana Veneta ha l'obiettivo di riordinare e riorganizzare l'intero sistema viario del territorio di riferimento per migliorare i livelli complessivi di qualità e di sicurezza in funzione delle esigenze della mobilità e dello sviluppo a livello locale, consentendo modifiche sostanziali all'assetto della mobilità stessa sull'intero Nord-Est.

L'intervento si pone i seguenti obiettivi:

- garantire un'adeguata risposta alla domanda di mobilità generata dal territorio pedemontano, che risulta essere il più urbanizzato e industrializzato del Veneto;
- completare la rete viaria di primo livello del Veneto, mettendo a sistema le grandi infrastrutture stradali e sostenendo lo sviluppo policentrico veneto tramite riordino della maglia infrastrutturale esistente;
- integrare la rete della grande viabilità nei corridoi europei.

L'opera interessa il territorio di 36 Comuni, di cui 22 nella Provincia di Vicenza e 14 nella Provincia di Treviso.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha assegnato il CUP seguente al progetto: H51B03000050009.

5.2 Tracciato stradale

5.2.1 Ambito territoriale interessato

Provincia di Vicenza

Comuni di: Brendola, Montecchio Maggiore, Trissino, Castelgomberto, Brogliano, Cornedo Vicentino, Malo Vicentino, Isola Vicentina, Villaverla, Thiene, Sarcedo, Montecchio Precalcino, Breganze, Mason Vicentino, Pianezze, Marostica, Nove, Bassano del Grappa, Rosà, Cassola, Mussolente, Romano d'Ezzelino.

Provincia di Treviso

Comuni di: Loria, San Zenone degli Ezzelini, Riese Pio X, Altivole, Vedelago, Castelfranco Veneto Montebelluna, Castello di Godego, Trevignano, Volpago del Montello, Giavera del Montello, Povegliano, Villorba, Spresiano.

5.2.2 Lunghezza interventi

Lunghezza complessiva asse principale SPV: 94 Km+577,57 m (Compreso tratto var. S.S.246)

Lunghezza complessiva viabilità di adduzione ai caselli: circa 53 Km

5.2.3 Svincoli e interconnessioni

Interconnessione di collegamento con la A4, Svincolo di Montecchio, Svincolo di Montecchio-Arzignano, Svincolo di Castelgomberto-Cornedo, Svincolo di Malo, interconnessione di collegamento con la A31 (Valdastico), Svincolo di Breganze, Svincolo di Mason-Pianezze-Marostica, Svincolo di Bassano Ovest, Svincolo Bassano Est, Svincolo di Loria-Mussolente, Svincolo di Riese-S. Zenone degli Ezzelini, Svincolo di Montebelluna Ovest-Altivole, Svincolo di Montebelluna Est-Volpago, Svincolo di Povegliano, Svincolo di Spresiano-Villorba, interconnessione di collegamento con la A27.

5.2.4 Opere Principali

In tabella viene riportato l'elenco dettagliato delle opere principali della Superstrada a Pedaggio Pedemontana Veneta.

PROGETTO DEFINITIVO GIUGNO 2010 ASSE PRINCIPALE - PRINCIPALI OPERE PER GALLERIE E VIADOTTI E PONTI									
Opera	Comune	Numero	Pk inizio	Tipologia	Lungh. (m)	Larg. (m)	Superficie (m ²)	P. D.	P.E.
Tracciato					94 557,77				
VIADOTTI									
Viadotti		2		Acciaio via inf.	611,00	29,60	18 085,60		
Viadotti		3		c.a.p.	367,25	27,00	9 915,75		
Timonchio	Malo		19+725,98	c.a.p.	89,90	29,08	2 614,29		X
Astico	Sarcedo/Breganze		28+915,77	Acciaio via inf.	180,00	31,30	5 634,00		X
Mason Pianezze	Mason Vicentino		36+368,54	c.a.p.	114,00	27,80	3 169,20		X
Silan	Bassano del Grappa		41+334,66	c.a.p.	168,00	29,49	4 954,32	X	
Brenta	Bassano del Grappa		41+907,08	Acciaio via inf.	434,00	31,10	13 497,40	X	
PONTI									
Ponti		8		c.a.p.	203,26		5 674,14		
Ponti		2		Acciaio	114,00		4 014,00		
Branza	Malo		18+146,55	c.a.p.	25,00	27,40	685,00		X
Legretta	Malo		19+427,27	c.a.p.	33,00	28,46	939,18		X
Chiavon	Breganze		32+346,78	c.a.p.	29,26	27,40	801,72		X
Laverda	Mason Vicentino		33+702,63	Acciaio	54,00	33,00	1 782,00		X
Longhella	Marostica		41+035,00	Acciaio	60,00	37,20	2 232,00	X	
Quartiere Pré nord	Bassano del Grappa		42+815,33	c.a.p.	18,00	28,92	520,56	X	
Bassano Ovest	Bassano del Grappa		42+949,22	c.a.p.	24,00	29,17	700,08	X	
Lastego	Riese Pio X		56+256,50	c.a.p.	26,00	27,40	712,40		X
Muson	Riese Pio X		56+459,97	c.a.p.	30,00	27,40	822,00		X
Giavera	Povegliano		84+518,00	c.a.p.	18,00	27,40	493,20		X
GALLERIE NATURALI									
Gallerie naturali		5			10 518,66	13,20 / 13,70	194 040,42		
S. Urbano Nord			4+511,12		1 489,89	13,20	19 666,55		X
S. Urbano Sud			4+538,25		1 532,03	13,70	20 988,81		X
Malo			11+190,00		5 810,04	26,40	153 385,06		X

BOZZA Piano di emergenza

Finestra di Malo					605,20	13,20	7 988,64		X
Microtunnel DN 1600					1 081,50				X
GALLERIE ARTIFICIALI									
Gallerie artificiali		32			9 091,11		250 828,53		
Poscola	Montecchio Magg. / Trissino		2+950,60	C	855,60	30,48	26 081,33		X
S.P.246	Trissino / Castelgomberto		6+968,60	A	147,60	34,15	5 040,54		X
Roggia Molin	Brogliano / Cornedo Vicentino		9+093,00	B	115,20	31,56	3 635,60		X
S.S.246	Cornedo Vicentino		9+533,20	B	82,00	36,67	3 006,94		X
Zona industriale	Castelgom. / Cornedo Vicent.		9+756,00	B	364,80	28,21	10 292,64		X
Cengelle	Castelgomberto		10+470,00	C	170,40	26,95	4 593,00		X
Malo 1	Castelgomberto		10+930,00	C*	260,00	25,80	6 707,75		X
Malo 2	Malo Vicentino		17+000,00	C*	321,00	25,83	8 290,94		X
Rostone	Villaverla		21+463,20	B	174,20	26,38	4 595,32		X
S.Simeone I	Villaverla		22+683,60	A	499,20	26,50	13 228,80		X
S.Simeone II	Villaverla		23+370,80	A	195,60	37,25	7 286,10		X
Igna	Sarcedo / Montecchio Precal.		24+881,00	B	99,60	32,18	3 204,63		X
Cà Fusa-Vegra Madonnetta	Sarcedo		26+866,38	B+A	630,20	26,50	16 700,30		X
Gasparona	Sarcedo		28+135,00	B	158,20	28,84	4 562,86		X
Olmo	Breganze		31+255,82	B	80,00	26,50	2 120,00		X
Marostica Ovest	Pianezze / Marostica		37+972,00	B	626,40	30,78	19 281,40		X
Marostica Est	Marostica		39+067,47	B	213,60	28,87	6 166,90	X	
Cà Dolfìn	Rosà		45+444,29	A	118,71	31,31	3 717,21		X
Cassola	Cassola		48+695,00	B	575,20	7,41	4 260,00	X	
Mussolente-Loria	Cassola / Mussolente		50+978,04	A	300,20	28,15	8 450,16	X	
Torrente Viazza	S.Zenone / Riese Pio X		54+698,00	B	202,20	29,40	5 945,23		X
Altivole	Altivole		58+985,00	A+B	490,20	28,05	13 747,86		X
Noaje	Riese Pio X		61+049,53	B	125,20	27,11	3 394,70		X
San Pietro	Riese Pio X		62+589,39	A	125,20	26,50	3 317,80		X
Zilio	Riese Pio X / Altivole		63+169,78	B	185,20	31,25	5 787,50		X
Brentella	Vedelago		65+888,80	B	99,20	30,31	3 006,76		X
Caravaggio	Vedelago		66+625,00	B	95,20	30,17	2 871,77		X
Trevignano	Trevignano		71+470,00	B+A	760,20	29,48	22 409,12		X
Via Feltrina	Volpago del Montello		74+867,05	B	30,00	29,84	895,20	X	
Pastro	Volpago del Montello		80+162,00	B	90,20	25,75	2 322,33		X
Colombere	Giavera del Montello		81+630,56	B	255,20	30,65	7 822,00		X
La Vaio	Povegliano		83+090,00	A	105,00	33,10	3 475,55		X
Villa Fanna	Villorba		86+515,00	A	250,20	27,64	6 915,00		X

PV_D_PS_EM_GE_3_C_000-001_0_001_R_A_0

Spresiano	Villorba / Spresiano	87+835,00	B	290,20	26,52	7 695,29	X
-----------	----------------------	-----------	---	--------	-------	----------	---

5.2.5 Sezione Tipo

Con riferimento al D.M. del novembre 2001 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade” la classificazione della strada è:

“B – Extraurbane Principali”

Velocità di progetto $V_p = 70-120$ Km/h (120km/h su tutto il tracciato);

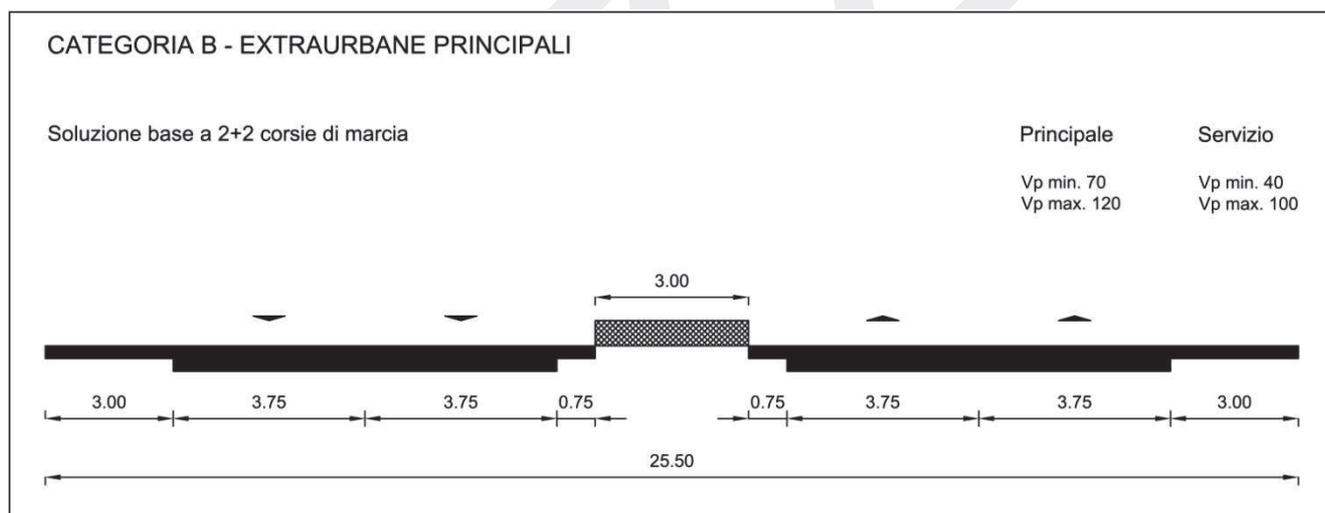
Composizione della piattaforma stradale:

Spartitraffico centrale larghezza m 3,00;

Banchina in sx larghezza m 0,75;

Corsie: 2 di larghezza m 3,75;

Banchina in dx larghezza m 3,00;



5.3 Sicurezza

Gli apprestamenti per la sicurezza dell'opera prevedono:

- Piazzole di sosta di emergenza ogni 600 m circa, interdistanza sempre inferiore a 1000 m;
- Illuminazione svincoli;
- Colonnine SOS;
- Pannelli a messaggio variabile;
- Controllo traffico con ausilio di telecamere;

- Servizio di assistenza alla viabilità;
- Pavimentazione drenante;
- Impianti automatici antincendio e di ventilazione in galleria;
- By-pass e vie di fuga in galleria;

5.4 Impianti tecnologici

Gli impianti tecnologici previsti sono i seguenti:

- impianti elettrici di potenza (cabine elettriche e distribuzione MT e BT dell'energia);
- impianto di illuminazione;
- impianto di ventilazione;
- impianto antincendio (rete idranti);
- impianto monitoraggio CO/OP;
- impianto rilevazione incendi in galleria e nei locali tecnici;
- impianto SOS;
- pannelli a messaggio variabile di galleria, su tutte le principali vie di accesso alla SPV;
- segnaletica luminosa;
- impianto semaforico;
- impianto per il controllo ambientale (anemometri);
- Impianto pressurizzazione By-Pass;
- Impianti di pompaggio acque, disoleazione e disabbatura.

Per quanto concerne le caratteristiche principali dei vari impianti sopra elencati si precisa quanto segue:

5.4.1 Impianti elettrici di potenza - Cabine elettriche e distribuzione MT e BT dell'energia

Il numero e la dislocazione dei locali tecnici previsti per la trasformazione MT/BT nonché per l'allocazione di quadri elettrici generali e delle apparecchiature di controllo, sono stati sostanzialmente armonizzati per tutte le opere previste (gallerie e svincoli).

Sono stati individuati infatti dei layout per ognuno dei quali si prevede l'inclusione di un

adeguato locale di controllo ove sono alloggiate tutte le apparecchiature necessarie per la gestione ed il controllo degli impianti;

5.4.2 Impianto illuminazione – Alimentazioni di emergenza

Per ciascuna cabina relativamente alle gallerie sopra i 500m di lunghezza, per le stazioni di pedaggio, per le barriere, e per gli edifici direzionali, manutenzione si prevede l'installazione, entro locale dedicato, di un gruppo elettrogeno avente potenza idonea per alimentare l'intero carico previsto in caso di mancanza della rete ENEL.

Tale soluzione garantisce, a fronte di un investimento iniziale maggiore, la massima continuità di servizio dell'impianto.

Per taluni carichi, per i quali non si tollerano nemmeno brevi interruzioni dell'alimentazione (ad esempio centrali di controllo, apparecchi illuminanti di sicurezza,...), si prevede un'alimentazione in continuità assoluta tramite l'installazione di adeguati gruppi UPS;

Impianto illuminazione – Apparecchi di illuminazione per gallerie

Sono previsti, per tutte le gallerie, apparecchi illuminanti in acciaio inox in classe II.

Essi offrono una maggior resistenza alla corrosione ed alle alte temperature in caso di incendio e minori disservizi per eventuali cedimenti dell'isolamento.

Per tutte le gallerie si utilizzano, per l'illuminazione di base, apparecchi illuminanti simmetrici con lampade a tecnologia LED di potenza unificata pari a 69W, mentre, per l'illuminazione di rinforzo, si utilizzano apparecchi illuminanti asimmetrici con lampada SAP di potenza variabile tra 400W, 250W e 150W;

Impianto illuminazione – Circuiti di illuminazione permanente in galleria

Ogni fornice è stata provvista di n.4 circuiti di illuminazione indipendenti (due per fila di lampade), due dei quali (uno per fila di lampade) alimentati in continuità assoluta.

La soluzione proposta, per la continuità di servizio offerta, senza dubbio garantisce un ottimo livello di sicurezza dell'impianto ed asseconda totalmente, in rapporto alla sicurezza, le linee guida ANAS del dicembre 2009;

Impianto illuminazione – Circuiti di illuminazione di sicurezza

Nelle gallerie con lunghezza maggiore di 500 m viene previsto un impianto di illuminazione di sicurezza, derivato da continuità assoluta, con guida luminosa a

BOZZA Piano di emergenza

tecnologia a LED di colore ambra installata su profilo redirettivo sia a destra che a sinistra della carreggiata che illumina 90cm di larghezza camminamento a 30 cm di distanza dal profilo redirettivo per tutta la lunghezza della fornice garantendo un illuminamento medio di 5 Lux (minimo di 2 Lux) come richiesto dalle linee guida ANAS del dicembre 2009. Nella stessa linea guida sono installati anche dei LED di colore verde accesi sequenzialmente (ogni tre metri, 7 gruppi da tre led ciascuno) che hanno il compito di indicare il senso di direzione la più vicina uscita o luogo sicuro in caso di emergenza.

Impianto illuminazione – Illuminazione svincoli autostradali

Si ricorre all'utilizzo diffuso di proiettori equipaggiati con lampade al sodio ad alta pressione da 250W installati su palo con ottica cut-off e tutti regolati da apparecchi centralizzati di regolazione del flusso luminoso nel pieno rispetto di normative Regionali in materia di inquinamento luminoso e risparmio energetico.

Impianto illuminazione – Illuminazione della viabilità ordinaria di collegamento (viabilità ordinaria)

si ricorre all'utilizzo diffuso di proiettori equipaggiati con lampade al sodio ad alta pressione da 150-250W installati su palo con ottica cut-off e tutti regolati da apparecchi centralizzati di regolazione del flusso luminoso nel pieno rispetto di normative Regionali in materia di inquinamento luminoso e risparmio energetico.

Impianto illuminazione – Illuminazione della viabilità ordinaria di collegamento (rotatorie)

Si ricorre all'utilizzo diffuso di proiettori equipaggiati con lampade al sodio ad alta pressione (250-400-1.000W) con ottica cut-off asimmetrica e tutti regolati da apparecchi centralizzati di regolazione del flusso luminoso nel pieno rispetto di normative Regionali in materia di inquinamento luminoso e risparmio energetico.

Tutti gli impianti di distribuzione a servizio degli svincoli saranno realizzati in classe II, evitando in tal modo la distribuzione del conduttore di protezione (PE);

5.4.3 Impianto ventilazione – Ventilazione meccanica per gallerie

Per la tipologia di gallerie esistenti con lunghezza maggiore di 1.000 m, vengono presi in considerazione due diversi tipi di ventilazione, quella longitudinale per gallerie di lunghezza compresa fra 1.000 - 4.000 m e quella longitudinale ad estrazione di fumi semi-trasversale per gallerie fino a 6.000 m.

Per lunghezza oltre 6.000 m. la ventilazione sarà di tipo semitrasversale.

Il sistema di ventilazione deve essere in grado di limitare il fenomeno di Back-Layering dei fumi inteso come fenomeno di propagazione dei fumi sopravento al focolaio.

Nel caso di gallerie con ventilazione longitudinale vengono installati, in volta a ciascun fornice, ventilatori ad induzione, a funzionamento reversibile.

Nel caso di gallerie con ventilazione longitudinale ad estrazione di fumi vengono usati ventilatori ad induzione a funzionamento reversibile posati in volta agli imbocchi che hanno la funzione di facilitare l'ingresso dell'aria pulita esterna in galleria, mentre il sistema ad estrazione fumi garantisce l'estrazione dei gas e fumi in caso di funzionamento normale e fumi in caso di incidente con situazione di vera emergenza. Questo tipo di soluzione consiste in un plenum in volta delimitato da controsoffitto REI sul quale sono poste delle serrande servocomandate per il transito dei gas e fumi, aspirati da ventilatori assiali reversibili che a coppie per ogni fornice e per ogni imbocco aspirano il tutto espellendo tramite apposito camino verso l'esterno.

I sistemi di ventilazione hanno il compito di diluire gli inquinanti emessi dai veicoli in transito al di sotto dei valori limiti richiesti dalle raccomandazioni AIPCR-PIARC, in modo da assicurare condizioni di benessere fisiologico e di buona visibilità agli utenti della galleria.

I regimi della ventilazione e quindi la regolazione dei ventilatori sono effettuate in modo automatico, in funzione della intensità del traffico, mediante il rilevamento continuo dei valori degli inquinanti (CO, OP = opacità dell'aria). I valori suddetti sono acquisiti dal sistema di supervisione che provvede all'avviamento automatico dei ventilatori ad induzione.

L'impianto di ventilazione è stato inoltre progettato in modo da gestire e controllare il flusso longitudinale della miscela aria-fumi in caso di incendio in galleria per uno sviluppo di energia pari a 30MW.

L'attivazione della ventilazione in caso di incendio avviene in modo automatico attraverso l'impianto di rivelazione puntuale della zona oggetto dell'incendio; esso viene azionato dal

sistema di supervisione in modo da proteggere i veicoli bloccati a monte dell'incendio dal fenomeno del riflusso dei fumi e dall'effetto del tiraggio termico, che si manifesta per effetto della convezione termica (effetto camino).

L'alimentazione dei circuiti di potenza dei ventilatori è derivata da linea preferenziale sotto gruppo elettrogeno.

5.4.4 Impianto antincendio - Impianto antincendio ad acqua

Lungo ogni fornice, per gallerie con lunghezza superiore a 500m, viene installato un impianto antincendio, costituito da una tubazione in PEAD interrata sul lato della corsia di emergenza.

La tubazione in Pead sarà contointubata nelle parti interrate nelle linee di attraversamento della carreggiata agli imbocchi della galleria.

La tubazione sarà posata ad una profondità pari a 1.0 mt. a partire dalla generatrice superiore del tubo. Dalla tubazione si staccano cassette ad idrante UNI 45 con passo di circa 150 m, idranti UNI 70 in corrispondenza delle piazzole e degli imbocchi con a corredo cassette per contenimento manichette L. 25 mt. e n° 1 manichetta di prolungamento L. 25 mt., lance a tre effetti, nonché attacchi motopompa per VV.F. agli imbocchi.

La tubazione in PEAD si chiude ad anello sui due fornici della galleria e fa capo ad una centrale antincendio.

Quest'ultima è costituita da un gruppo di pompaggio e da una vasca di accumulo dell'acqua da ≈100 mc.

Il gruppo di pompaggio è dotato di pompa di riserva, azionata da elettrogeneratore con motore a gasolio.

Per quanto riguarda i sistemi di protezione dal gelo è prevista l'installazione di cavo scaldante per quelle parti di tubazioni in ferro che possono essere interessate da problemi di bassa temperatura.

5.4.5 Impianto di rilevazione incendi

In gallerie con lunghezza maggiore di 1.000 m il progetto prevede di installare un impianto di rilevazione incendi con cavo sensore di tipo fibrolaser che consente l'individuazione puntuale dell' incendio, questo consentirà di predisporre il funzionamento dell'impianto di ventilazione in modo sicuro e appropriato all'evento. Anche il plenum di immissione/aspirazione sarà controllato con cavo termosensibile, mentre per i locali tecnici sarà previsto un sistema di rilevazione del tipo puntuale con sensori del tipo termovelocimetrico. Per i locali delle stazioni, barriere di esazione, palazzina direzionale e centro di manutenzione, sarà predisposto un sistema di rilevamento di tipo ottico.

5.4.6 Tipologia materiali utilizzati in galleria

È stato privilegiato, per tutte le gallerie, il ricorso ad apparecchiature e strutture a servizio degli impianti in acciaio inossidabile AISI 316L evitando quindi l'uso di acciaio zincato e/o verniciato;

5.4.7 Cassette di derivazione

Le cassette di derivazione previste per i circuiti "ordinari" sono, a seconda del tipo di installazione, in acciaio inox, in alluminio o in materiale termoindurente ed hanno un grado di protezione idoneo. Invece, per i circuiti di sicurezza, laddove le modalità di posa non garantiscano una protezione intrinseca adeguata, le cassette di derivazione saranno di tipo resistente al fuoco;

5.4.8 Predisposizione cavidotti per impianti in itinere

Nel lato destro di ogni carreggiata verranno predisposti cavidotti consistenti in n°2 tritubi da 50mm; uno per il passaggio fibre ottiche dell'ente gestore ed uno a disposizione, n°2 tubazioni in PVC diametro 125mm; uno per passaggio cavi alimentazione di potenza dall'ente gestore e l'altro a disposizione. I cavidotti saranno interrotti da pozzetti rompi tratta e faranno capo anche a tutti i caselli e barriere di esazione nonché al centro direzionale e centro di manutenzione.

5.4.9 Impianto pressurizzazione By-Pass

Per la pressurizzazione delle zone filtro nei by-pass pedonali e carrabile e per quello più importante della galleria di emergenza, abbiamo scelto un sistema di pressurizzazione per filtri a prova di fumo, in conformità ai disposti del D.M. 30.11.83 certificato C/O l'Istituto GIORDANO SpA di Bellaria (RN) ed alle norme UNI EN 12101:6, Laboratorio autorizzato dal M.I. in data 10 luglio 1986. L'esigenza è nata dalle crescenti richieste finalizzate all'acquisto di apparecchi e sistemi garantiti, provati ed affidabili al fine di evitare assemblaggi che, senza adeguata esperienza, possono riservare spiacevoli sorprese per apparecchiature in stand-by proprio nel momento in cui viene richiesto il loro funzionamento.

L'aspirazione dell'aria verrà effettuata mediante apposite unità di aspirazione denominate black posizionate all'interno del filtro in numero necessario (n°4 per by-pass pedonali, n°8 per by-pass carrabili e n°14 per filtro galleria di emergenza) a garantire una pressurizzazione $> 0,3$ mbar, ma $< 0,8$ mbar che aspirano aria dalla canna non interessata dall'incendio mentre per il filtro della galleria di emergenza tutti aspirano aria dalla parte verso il cielo libero, fra la bocca di aspirazione e la zona esterna ai filtri vengono interposte reti antianimale e serrande tagliafuoco REI 120 del tipo ON-OFF che hanno il compito di chiudere o aprire in funzione del lato da cui si sviluppa l'incendio.

Ogni unità black funzionante a 24V DC (ottima soluzione anche in funzione della sicurezza) con accumulatori al piombo ermetico garantisce una autonomia di 120' anche in mancanza di tensione (quindi possono essere alimentati anche da settore normale) viene comandata da una unità Master funzionante a 220V AC in funzione dei segnali ricevuti dal sistema di gestione o dall'abbassamento della pressione all'interno del filtro

Lo stato del tipo di attivazione, delle linee e degli eventi sono costantemente visibili tramite led posti sul pannello frontale della centrale e resettabili da operatori abilitati muniti di apposita chiave.

5.4.10 Impianti all'interno dei locali esazione, centro direzionale, centro manutenzione e centro spargimento sale

Il progetto prevede la dotazione degli edifici con i seguenti impianti:

- cabina di trasformazione M.t./b.t. e quadri di distribuzione principali;
- gruppi di soccorso (G.E. e UPS);
- canalizzazioni e linee di distribuzione principali secondarie e quadri di distribuzione secondaria;
- impianti luce normale e di sicurezza;
- impianti F.M. e prese;
- impianti di illuminazione esterna;
- impianti di terra ed equipotenziali;
- predisposizione di canalizzazioni per cablaggio strutturato per impianti telefonici e trasmissione dati.
- Alimentazioni da normale, preferenziale e continuità assoluta per impianti di esazione caselli e barriere;
- Impianti di rilevazione fumi;
- Impianti idro-termo-sanitari
- Impianti di climatizzazione e condizionamento.

5.4.11 Impianti di pompaggio acque, e filtrazione

Il progetto prevede l'installazione di impiantistica idraulica lungo l'infrastruttura stradale con la funzione di drenare le acque reflue di piattaforma e precisamente:

- Stazione di pompaggio per il sollevamento delle acque reflue;
- Stazione di pompaggio a servizio delle vasche di laminazione;
- Stazione di pompaggio a servizio delle vasche di prima pioggia;
- Stazione di pompaggio per il sollevamento delle acque di drenaggio dal solettone;
- Stazioni di pompaggio per il sollevamento delle acque dalle zone di impermeabilizzazione (rif. AATO).
- Sistemi di filtrazione per le acque derivanti dal manto stradale con possibilità di recupero in apposita vasca per gli sversamenti accidentali di liquidi inquinanti con sistema di comando delle valvole (a farfalla) tramite attuatore fluidodinamico in pressione da serbatoi locali.

5.5 Sistema di Controllo e Gestione

La Superstrada a Pedaggio Pedemontana Veneta è composta dai seguenti sistemi e servizi aggiuntivi:

- Centro Operativo di Controllo;
- Rete dati;
- Pannelli a messaggio variabile;
- Rilevamento del traffico;
- Sistema di videosorveglianza;
- Sistema SOS;
- Localizzazione veicoli;
- Rilevamento dati meteorologici e rilevamento ghiaccio;
- Radio;
- Sottosistema di galleria;

5.5.1 Centro Operativo di Controllo - COC

Il Centro Operativo di Controllo dei vari sottosistemi è ubicato in un apposito locale posto nel Centro Direzionale di Bassano.

Il Centro Operativo di Controllo è il sistema che concentra tutte le informazioni utili al corretto esercizio della Superstrada Pedemontana Veneta, le visualizza a video in forma grafica con l'ausilio di terminali e fornisce gli allarmi, i sinottici, le tabelle per l'operatore che dovrà occuparsi della gestione o della manutenzione dell'opera.

Attraverso il sottosistema SCADA, acronimo di "Supervisory Control And Data Acquisition", è anche in grado di interagire con gli impianti, comandandone l'attivazione o la disattivazione da remoto (per es. la ventilazione), o impostandone i parametri di funzionamento.

Il Centro Operativo di Controllo attivo 24 ore su 24, 365 giorni l'anno, è preposto al controllo della viabilità, all'erogazione all'utenza delle informazioni sulla viabilità e al coordinamento delle risorse aziendali che svolgono attività di assistenza al traffico e alla clientela anche in caso di eventi incidentali.

Presso il Centro Operativo di Controllo risiedono gli operatori di sala radio, gli operatori di manutenzione dell'intero sistema ed il supervisore di sistema.

5.5.2 Pannelli a Messaggio Variabile PMV

I pannelli a messaggio variabile sono ubicati parte in itinere e parte negli ingressi. La dislocazione dei PMV di itinere è stata scelta per fornire le informazioni all'utenza nei punti in cui è possibile effettuare un reale indirizzamento della stessa. In particolare sono stati previsti 23 PMV di itinere.

I PMV di itinere saranno costituiti da un pannello alfanumerico da 3 righe da 18 caratteri con altezza 400mm e da un pittogramma a colori da 1200x1200mm.

In ogni stazione di ingresso sono posizionati PMV su tutte le principali vie di accesso alla PDV. I PMV di ingresso sono di tipo alfanumerico con 4 righe da 18 caratteri con altezza 200mm.

Dal punto di vista dei supporti si installeranno portali a bandiera o a farfalla negli ingressi mentre per l'itinere si utilizzeranno portali a cavalletto.

5.5.3 Rilevamento del traffico

I sensori per il rilevamento del traffico sono installati sui portali di supporto dei pannelli a messaggio variabile e all'imbocco delle gallerie naturali al centro di ogni corsia. Questa tipologia di sensori è in grado di contare e rilevare la velocità dei veicoli in movimento, di classificarli in funzione della lunghezza e dell'altezza e di rilevare anche rallentamenti e veicoli fermi.

L'utilizzo di questi sensori non comporta più, come era il caso delle spire, importanti interventi di manutenzione al rifacimento del manto stradale ed allo stesso tempo è possibile una notevole diffusione e distribuzione di questi apparati in quanto totalmente basati su tecnologia statica elettronica.

Dal punto di vista sistemistico si avranno con continuità ed in tempo reale i dati di traffico. Qualora i sensori di una sezione/postazione rilevino una condizione di traffico intenso, coda o traffico bloccato, verrà generato un allarme verso il Centro Operativo di Controllo. Allo stesso tempo la telecamera più vicina verrà attivata e verrà predisposta per visualizzare le immagini sul videowall del Centro Operativo di Controllo.

5.5.4 Sistema di videosorveglianza TVCC + Incident Detection

Il sistema di videosorveglianza, adottato lungo il tracciato all'aperto ed in galleria, consente il controllo centralizzato in tempo reale del collegamento stradale.

Le telecamere sono state posizionate in modo da avere ampia copertura della sede stradale ed in particolare:

- in itinere;
- sugli svincoli;
- sui piazzali di ingresso dei caselli;
- agli ingressi ed uscite delle aree di servizio;
- nelle gallerie del tracciato;

Le gallerie di lunghezza superiore a 500 m sono monitorate mediante telecamere fisse posizionate ogni 70 metri circa che permettono di poter effettuare l'analisi video in tempo reale ed assolvere alla funzionalità di Incident Detection con lo scopo di rilevare eventi anomali all'interno di tali gallerie e generare un allarme immediato presso la centrale di controllo.

5.5.5 Sistema SOS

Le postazioni SOS sono dislocate lungo il tracciato di itinere ogni 2.000 metri. Ogni postazione è dotata di chiamate di soccorso a pulsante (meccanico, medico, vigili del fuoco) e di fonia. Per la fonia viene utilizzata la tecnologia VOIP (Voice Over IP). Ogni postazione è alimentata da rete e possiede una batteria di back-up in modo da garantire sempre il suo funzionamento.

Nelle gallerie di lunghezza superiore ai 500 metri, le postazioni SOS sono dislocate in apposite nicchie ad una interdistanza pari a 150 m. Tali nicchie conterranno inoltre sistemi manuali di estinzione incendi (manichette antincendio) e, per quanto riguarda le piazzole di sosta anche i sistemi di estinzione incendio ad estintori.

5.5.6 Localizzazione veicoli

Il sistema di localizzazione dei veicoli, con i relativi apparati di bordo, è finalizzato alla gestione della viabilità in particolare per i mezzi aziendali e le attrezzature di manutenzione invernale ed estiva.

Il sistema permette la localizzazione e la gestione dei dati trasmessi da veicoli operativi su un tratto stradale.

I veicoli della concessionaria sono equipaggiati con un apposita apparecchiatura GPS, che provvede a rilevarne il posizionamento geografico ed inviare, al Centro Operativo di Controllo, tutti i dati relativi ad ogni aspetto operativo del veicolo.

Lo scopo del sistema può essere così riassunto:

- Visualizzazione e gestione real-time di un determinato parco veicoli d'interesse con il relativo posizionamento su cartografia digitalizzata. Il sistema permette di controllare ogni aspetto operativo di un veicolo;
- Interrogazione e analisi accurate sugli stati operativi di ogni singolo veicolo utilizzando i dati trasmessi e memorizzati nel data base centrale. Su client cartografico o web browser possono essere evidenziati gli spostamenti o i trattamenti effettuati in un determinato intervallo temporale.

5.5.7 Rilevamento dati meteorologici e Rilevamento ghiaccio

Il sistema si basa sull'adozione di centrali meteo sia fisse sia mobili.

Le centrali meteo fisse, specificatamente progettate per misure ambientali e comprensive di palo e tiranti per installazione, sono sistemi modulari capaci di rilevare e fornire al Centro Operativo di Controllo dati meteo continui e dettagliati in merito ai seguenti parametri:

- temperatura suolo;
- temperatura aria;
- misura umidità del suolo;
- misura umidità dell'aria;
- velocità e direzione del vento;
- altezza del manto nevoso;
- grado e tipo di precipitazione;
- grado di rugiada;

- inizio della precipitazione nevosa;
- indice di visibilità e nebbia.

La centrale meteo mobile, abbinata al sistema di localizzazione veicoli, consente di ottenere mappe termiche in tempo reale costruite in base ai parametri climatici rilevati dai veicoli in movimento; abbinata infine alle centrali meteo fisse consente di monitorare in modo accurato le evoluzioni meteorologiche e gestire in modo ottimizzato le risorse di anti/de icing in servizio.

La predizione della formazione di ghiaccio, brina o di “verglas” sulla superficie stradale viene effettuata tramite un sistema informativo che utilizza con tecniche di calcolo avanzato i dati micro-meteorologici trasmessi dai sensori di misura. E' definita una struttura di modellazione numerica che permette di costruire una stima probabilistica della possibilità di formazione del ghiaccio con un anticipo di una o due ore: ciò ha una notevole utilità nel permettere l'attivazione puntuale ed ottimizzata dei servizi con agenti antigelo nonché per segnalare in modo puntuale la probabile presenza attuale od imminente di tratti stradali a bassa aderenza. Le diverse condizioni fisiche, che portano alla formazione di ghiaccio (congelamento di acqua già presente sul suolo stradale o raffreddamento di aria super satura), vengono modellate separatamente e quindi trasmesse alla sala operativa attraverso il sistema informativo. I dati elaborati dal sistema vengono quindi visualizzati agli operatori del Centro Operativo di Controllo attraverso apposite finestre contenenti grafici indicanti sia le evoluzioni meteo sia le previsioni probabilistiche di formazione del ghiaccio.

5.5.8 Segnaletica vento forte

In corrispondenza dei viadotti vengono installati anemometri, anch'essi collegati con il Centro Operativo di Controllo, dedicati all'esclusiva rilevazione della condizione di vento forte.

In risposta agli allarmi evidenziati dagli anemometri, il Centro Operativo di Controllo attiverà gli appositi pannelli a prismi rotanti che hanno il compito di segnalare puntualmente la condizione di vento forte agli utenti.

5.5.9 Radio

La rete radio è di tipo isofrequenziale sincrona con modulazione digitale 4FSK secondo lo standard DMR con velocità pari a 9600 bps lordi complessivi.

Il sistema radiomobile è costituito da una rete lineare isofrequenziale sincronizzata “raso terra” con :

- due canali radio nella gamma 160 MHz per i servizi della concessionaria;
- un canale radio nella gamma 80 MHz per i servizi di PS;
- una postazione di telesorveglianza/telecontrollo delle reti presso il Centro Operativo di Controllo (sala radio).

Vi è inoltre la necessità di garantire le comunicazioni radio all'interno delle principali gallerie del tracciato, per assicurare lo svolgimento di operazioni di emergenza che si dovessero verificare e salvaguardare gli operatori con un sistema di comunicazione semplice ed affidabile realizzato tramite la posa di cavi fessurati a bassa attenuazione.

Verranno utilizzati canali radio indipendenti e operanti sui servizi di Polizia Stradale (un canale radio analogico 80MHz) e Società Autostrade (due canali radio digitali 160 MHz).

Inoltre, sulle principali gallerie, oltre ai canali radio indicati in precedenza, saranno ritrasmessi anche altri due servizi: canale radio Vigili del Fuoco (un canale analogico ad 80MHz) e ridiffusione segnale FM Isoradio (88-108MHz).

6 TIPOLOGIA DI EVENTI INCIDENTALI

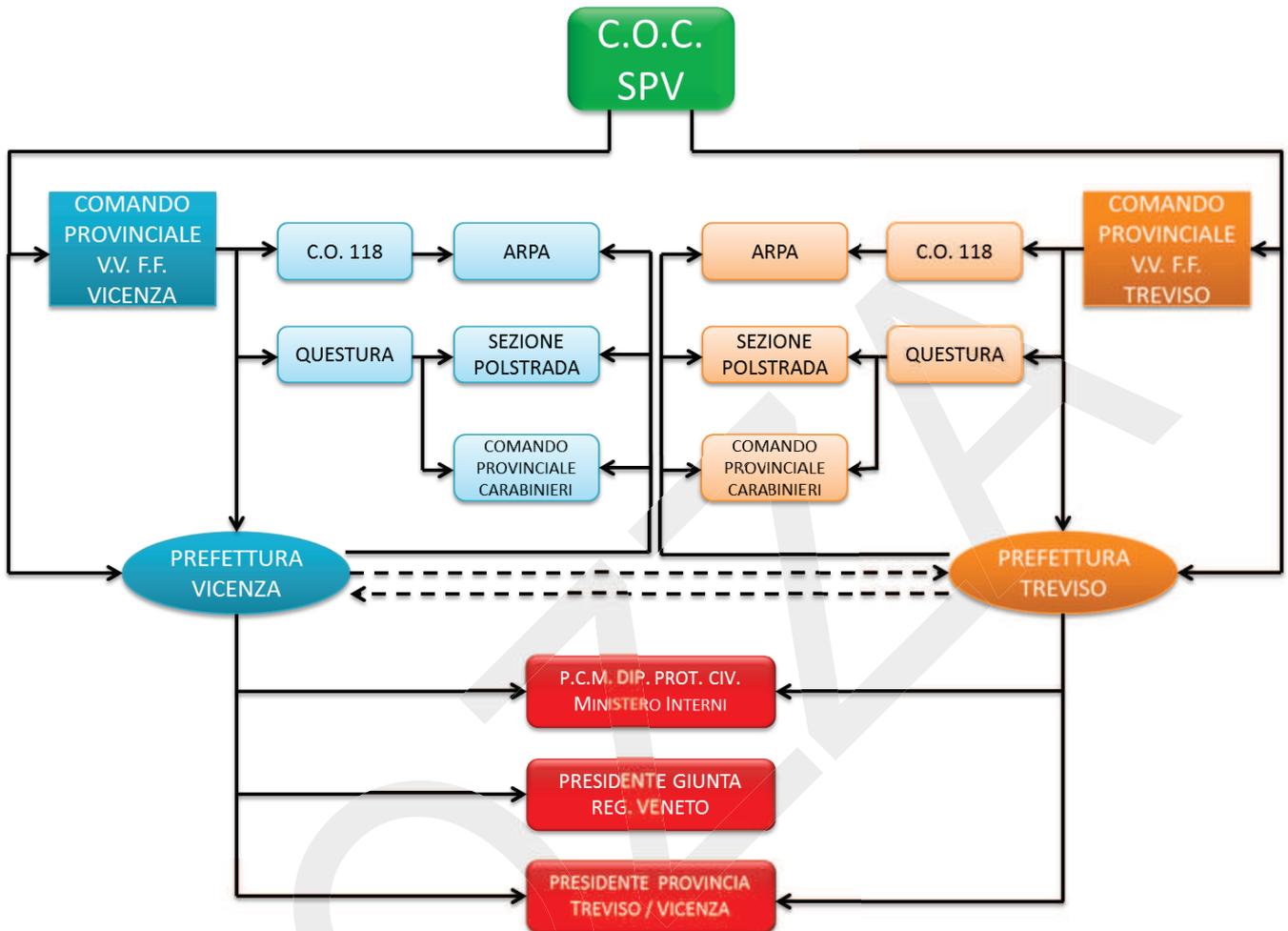
TIPOLOGIA DI EVENTI INCIDENTALI

N°	TIPO	ENTI INTERESSATI	NOTE
1	Avaria di un veicolo	113 - SPV	
2	Incidente senza feriti	113 - SPV	
3	Perdita del carico	113 – 115 - SPV	1° livello: SPV + 113 2° livello: 115 se ingombro stradale 3° livello: chiamata a soccorso meccanico no ingombro stradale
4	Incidente con feriti	113 – 115 – 118 - SPV	115 in presenza di persone incastrate (sempre in caso di evento in galleria ed in presenza di perdita di liquidi)
5	Incendio senza feriti	113 – 115 - SPV	soccorso meccanico chiamato ad intervento in corso per recupero
6	Incendio con feriti	113 – 115 – 118 - SPV	soccorso meccanico chiamato ad intervento in corso per recupero
7	Spandimento sostanze pericolose	113 – 115 – SPV - ASL	
8	Incendio coinvolgente sostanze pericolose	113 – 115 – 118 - SPV - ASL	soccorso meccanico ad intervento in corso per recupero
9	Cause naturali	113 – 115 – 118 - 112 - SPV	
10	Evento esterno	113 – SPV	

7 PROCEDURE AZIENDALI IN CASO DI INCIDENTI O INCENDI

TIPOLOGIA DI INTERVENTO	C O M P I T I S P E C I F I C I		
	OPERATORE COC	AGENTE TRAFFICO	RESPONSABILE
TIPO I GUASTO A VEICOLO	Invia urgentemente sul posto un Addetto al Traffico	Interviene con veicolo a protezione dell'utente	Viene informato in caso di necessità
	Attiva la segnaletica di preavviso della presenza dell'ostacolo (semaforo lampeggiante, pannelli luminosi, ecc.)	Disciplina la circolazione e provvede a segnalare l'ostacolo con coni e cartelli	
	Richiede l'intervento di un autosoccorso convenzionato	Assiste le operazioni di recupero del veicolo da parte dell'autosoccorso	
	Richiede se necessario l'intervento della Polizia	Se necessario, lo scorta sino all'uscita della Superstrada	
TIPO II INCIDENTE O INCENDIO	Blocca la circolazione ai caselli ed alle barriere o delle carreggiate interessate agli imbocchi delle gallerie attivando gli impianti semaforici	Interviene sul posto disciplinando localmente la circolazione e, in caso di incendio in galleria, favorendo l'evacuazione attraverso le vie di fuga	Coordina l'intervento del personale interno ed esterno
	Richiede l'intervento degli organismi di soccorso (V.V.F., Polizia, ASL, Elisoccorso, ecc.) circostanziando tipologia e gravità	È tenuto ad informare ed aggiornare l'Operatore del COC, circostanziando l'accaduto	Collabora strettamente con i responsabili degli organismi intervenuti
	Invia sul posto gli Agenti di Traffico e, se necessario, il Pronto Intervento Manutentivo	È il supporto logistico informativo in sito del personale intervento	Assume la direzione degli interventi del personale interno
	Dispone il funzionamento degli impianti in modo da ottenere la massima efficacia di evacuazione che di intervento		Al termine dell'intervento, prima di procedere alla riapertura del traffico, ha il compito di verificare l'agibilità dell'opera ed in particolare l'aspetto statico dei manufatti coinvolti
	Si attiene alle disposizioni del Funzionario o dei Responsabili degli organismi intervenuti		Informa immediatamente il Direttore Tecnico e di Esercizio e redige specifico rapporto di intervento

8 CATENA DI COMANDO IN CASO DI INCIDENTI O INCENDI



9 LOCALIZZAZIONE GALLERIE

LOCALIZZAZIONE GALLERIE				
LOTTO	GALLERIA	LUNGHEZZA (mt.)	PROGRESSIVA KILOMETRICA	
			IMBOCCO LATO VICENZA	IMBOCCO LATO TREVISO
GALLERIA NATURALE				
1B	S. Urbano Nord	1489,89	4+517,11	6+018,14
1B	S. Urbano Sud	1531,33	4+532,25	6+050,00
1C	Malo	5810,00	11+190,00	17+000,00
GALLERIA ARTIFICIALE				
1B	Poscola	855,60	2+950,60	3+806,20
1B	S. Urbano Nord (Lato VI)	45,08	4+471,54	4+517,11
1B	S. Urbano Sud (Lato VI)	61,32	4+471,54	4+532,25
1B	S. Urbano Nord (Lato TV)	17,60	6+018,14	6+035,94
1B	S. Urbano Sud (Lato TV)	19,28	6+050,00	6+069,04
1B	S.P. 246	147,60	6+968,60	7+116,20
1B	Roggia Molin	115,20	9+093,00	9+208,20
1B	S.S. 246	82,00	9+533,20	9+615,20
1C	Zona industriale	364,80	9+756,00	10+120,80
1C	Cengelle	170,40	10+470,00	10+640,40
1C	Malo 1	260,00	10+930,00	11+190,00
1C	Malo 2	321,00	17+000,00	17+321,00
1C	Rostone	174,20	21+463,00	21+637,20
1C	S. Simeone I	499,20	22+653,60	23+152,80
1C	S. Simeone II	195,60	23+370,80	23+566,40
2A	Igna	99,60	24+881,00	24+980,60
2A	Cà Fusa-Vegra Madonnetta	630,20	26+866,38	27+496,58
2A	Gasparona	158,20	28+135,00	28+293,20
2B	Olmo	80,00	31+255,82	31+335,82
2B	Marostica Ovest	626,40	37+972,00	38+598,40
2C	Marostica Est	213,60	39+067,47	39+281,07
2C	Cà Dolfin	119,00	45+444,00	45+563,00
2D	Cassola	575,20	48+695,00	49+270,20
2D	Mossolente Loria	300,20	50+978,04	51+278,24
3B	Torrente Viazza	202,20	54+698,00	54+900,20
3B	Altivole	490,20	58+985,00	59+475,20
3B	Noaje	125,20	61+049,53	61+174,73
3B	San Pietro	125,20	62+589,39	62+714,59
3B	Zilio	185,20	63+169,78	63+354,98
3B	Brentella	99,20	65+888,80	65+988,00
3B	Caravaggio	95,20	66+625,00	66+720,20
3B	Trevignano	760,20	71+470,00	72+230,20

BOZZA Piano di emergenza

3C	MS su RFI Treviso - Calalzo	80,00	74+343,02	74+423,02
3C	Via Feltrina	30,00	74+867,05	74+897,05
3D	Pastro	90,20	80+162,00	80+252,20
3D	Colombere	255,20	81+630,56	81+885,76
3D	La Vaio	105,00	83+090,00	83+195,00
3D	Villa Fanna	250,20	86+515,00	86+765,20
3E	Spresiano	290,20	87+835,00	88+125,20

BOZZA

DIMENSIONE AREA AGLI IMBOCCHI DELLE GALLERIE CON PROIEZIONE VERTICALE A FILO NEW JERSEY

Galleria	Riferimento Canna	Comune	IMBOCCO LATO VICENZA			IMBOCCO LATO TREVISO			Note
			Largh (mt.)	Altezza (mt.)	Area (mq.)	Largh (mt.)	Altezza (mt.)	Area (mq.)	
Gallerie naturali									
S. Urbano	Nord	Montecchio Magg. / Trissino			83,55			83,55	
S. Urbano	Sud	Montecchio Magg. / Trissino			87,55			87,55	
Malo	Nord	Malo			72,80			72,80	A FILO PLENUM IMPIANTI
Malo	Sud	Castegomberto			72,80			72,80	A FILO PLENUM IMPIANTI
Gallerie artificiali									
S. Urbano	Nord	Montecchio Magg. / Trissino		8,35	83,55			83,55	ALTEZZA MISURATA ALL'ASSE
S. Urbano	Sud	Montecchio Magg. / Trissino		8,35	87,55			87,55	ALTEZZA MISURATA ALL'ASSE
Poscola	Nord	Montecchio Magg. / Trissino	14,81	5,95	88,12	11,25	5,73	64,46	
Poscola	Sud	Montecchio Magg. / Trissino	12,56	6,78	85,16	11,65	5,74	66,87	
S.P.246	Nord	Trissino / Castelgomberto	16,20	6,06	98,17	16,20	7,11	115,18	
S.P.246	Sud	Trissino / Castelgomberto	13,95	6,06	84,54	13,95	7,11	99,18	
Roggia Molin	Nord	Brogliano / Cornedo Vicentino	13,75	5,67	77,96	14,02	5,74	80,47	
Roggia Molin	Sud	Brogliano / Cornedo Vicentino	13,75	5,67	77,96	13,75	5,67	77,96	
S.S.246	Nord	Cornedo Vicentino	18,71	6,15	115,07	18,71	6,15	115,07	
S.S.246	Sud	Cornedo Vicentino	13,96	7,28	101,63	18,71	6,15	115,07	
Zona industriale	Nord	Castelgom. / Cornedo Vicent.	15,40	5,97	91,94	11,25	5,92	66,60	
Zona industriale	Sud	Castelgom. / Cornedo Vicent.	13,50	6,86	92,61	11,25	6,29	70,76	
Cengelle	Nord	Castelgomberto	11,25	5,64	63,45	11,25	5,70	64,13	
Cengelle	Sud	Castelgomberto	11,25	5,64	63,45	11,77	5,70	67,09	
Malo 1	Nord	Malo Vicentino	11,25	5,82	65,48	11,25	7,55	84,94	
Malo 2	Sud	Castelgomberto	11,25	5,82	65,48	11,25	7,55	84,94	
Rostone	Nord	Villaverla	11,27	5,64	63,56	11,62	5,66	65,77	
Rostone	Sud	Villaverla	11,25	5,64	63,45	11,25	5,98	67,28	
S.Simeone I	Nord	Villaverla	11,25	5,64	63,45	11,25	5,64	63,45	
S.Simeone I	Sud	Villaverla	11,25	5,64	63,45	11,25	5,64	63,45	
S.Simeone II	Nord	Villaverla	11,25	5,64	63,45	11,25	5,64	63,45	

BOZZA Piano di emergenza

S.Simeone II	Sud	Villaverla	11,25	5,64	63,45	11,25	5,64	63,45	
Igna	Nord	Sarcedo / Montecchio Precal.	13,06	6,90	90,11	13,06	6,90	90,11	
Igna	Sud	Sarcedo / Montecchio Precal.	15,31	6,64	101,66	15,31	6,64	101,66	
Cà Fusa- Vepra Madonnetta	Nord	Sarcedo	11,25	5,64	63,45	11,25	5,64	63,45	
Cà Fusa- Vepra Madonnetta	Sud	Sarcedo	11,25	5,64	63,45	11,25	5,64	63,45	
Gasparona	Nord	Sarcedo	13,53	5,56	75,23	13,53	5,56	75,23	
Gasparona	Sud	Sarcedo	11,28	5,55	62,60	11,28	5,55	62,60	
Olmo	Nord	Breganze	11,25	6,07	68,29	11,25	6,07	68,29	
Olmo	Sud	Breganze	11,25	5,69	64,01	11,25	5,69	64,01	
Marostica Ovest	Nord	Pianezze / Marostica	16,20	6,06	98,17	11,28	6,51	73,43	
Marostica Ovest	Sud	Pianezze / Marostica	13,95	7,11	99,18	13,53	5,85	79,15	
Marostica Est	Nord	Marostica	11,28	6,51	73,43	11,28	6,51	73,43	
Marostica Est	Sud	Marostica	13,53	5,86	79,29	13,53	5,86	79,29	
Cà Dolfìn	Nord	Rosà	29,02	6,01	174,41	25,50	6,18	157,59	CANNA UNICA
Cassola	Nord	Cassola	11,25	5,63	63,28	11,25	5,63	63,28	
Cassola	Sud	Cassola	11,25	5,63	63,28	11,25	5,63	63,28	
Mussolente- Loria	Nord	Cassola / Mussolente	13,75	5,61	77,14	11,25	5,61	63,11	
Mussolente- Loria	Sud	Cassola / Mussolente	13,75	5,61	77,14	11,25	5,61	63,11	
Torrente Viazza	Nord	S.Zenone / Riese Pio X	11,25	6,08	68,40	13,75	5,67	77,96	
Torrente Viazza	Sud	S.Zenone / Riese Pio X	12,32	5,70	70,22	14,14	5,68	80,24	
Altivole	Nord	Altivole	12,12	5,67	68,72	11,25	5,64	63,45	
Altivole	Sud	Altivole	11,25	6,00	67,44	11,25	5,64	63,45	
Noaje	Nord	Riese Pio X	12,10	5,69	68,85	11,25	5,64	63,45	
Noaje	Sud	Riese Pio X	11,25	6,06	68,18	11,25	5,64	63,45	
San Pietro	Nord	Riese Pio X	11,25	5,64	63,45	11,25	5,64	63,45	
San Pietro	Sud	Riese Pio X	11,25	5,64	63,45	11,25	5,64	63,45	
Zilio	Nord	Riese Pio X / Altivole	12,50	6,78	84,75	12,50	6,78	84,75	
Zilio	Sud	Riese Pio X / Altivole	14,75	5,95	87,76	14,75	5,95	87,76	
Brentella	Nord	Vedelago	12,03	6,67	80,24	12,03	6,67	80,24	
Brentella	Sud	Vedelago	14,28	6,56	93,68	14,28	6,56	93,68	
Caravaggio	Nord	Vedelago	13,30	5,79	77,01	14,28	5,91	84,39	
Caravaggio	Sud	Vedelago	11,78	6,33	74,57	12,03	6,67	80,24	
Trevignano	Nord	Trevignano	11,25	5,64	63,45	12,03	6,67	80,24	
Trevignano	Sud	Trevignano	11,25	5,64	63,45	14,28	5,91	84,39	
Via Feltrina	Nord	Volpago del Montello	12,87	5,61	72,20	13,16	5,61	73,83	
Via Feltrina	Sud	Volpago del Montello	12,75	5,61	71,53	12,75	5,61	71,53	
Pastro	Nord	Volpago del Montello	12,09	5,73	69,28	11,52	5,59	64,40	
Pastro	Sud	Volpago del Montello	11,25	6,15	69,19	11,25	5,98	67,28	
Colombere	Nord	Giavera del Montello	11,25	5,64	63,45	11,25	5,64	63,45	
Colombere	Sud	Giavera del Montello	11,25	5,64	63,45	11,25	5,64	63,45	

BOZZA Piano di emergenza

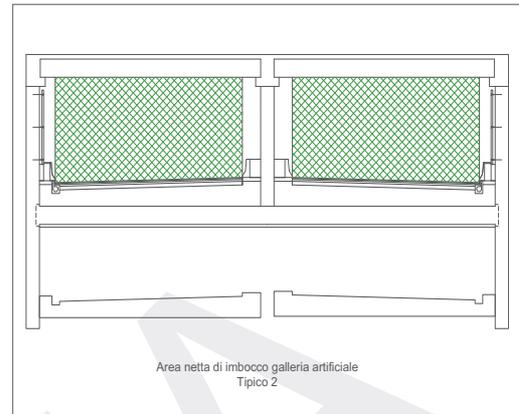
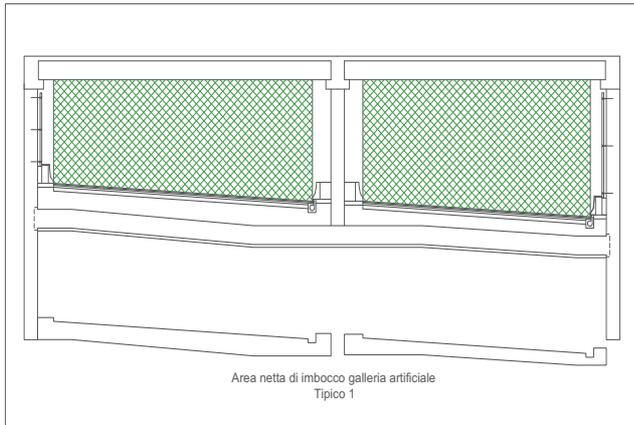
Lavaio	Nord	Povegliano	14,28	5,55	79,25	16,18	5,74	92,87	
Lavaio	Sud	Povegliano	12,90	5,58	71,98	13,93	6,10	84,97	
Villa Fanna	Nord	Villorba	11,25	5,64	63,45	11,35	5,64	64,01	
Villa Fanna	Sud	Villorba	11,25	5,64	63,45	11,65	5,52	64,31	
Spresiano	Nord	Villorba/Spresiano	11,25	5,61	63,11	11,68	5,61	65,52	
Spresiano	Sud	Villorba/Spresiano	11,75	5,61	65,92	16,88	5,61	94,70	

L'area imbocchi delle gallerie si riferisce alla luce netta della larghezza della carreggiata (corsia di emergenza, corsia di marcia, corsia di sorpasso, filo new jersey (vista trasversale) per l'altezza dell'imbocco (Vedere tipici allegati).

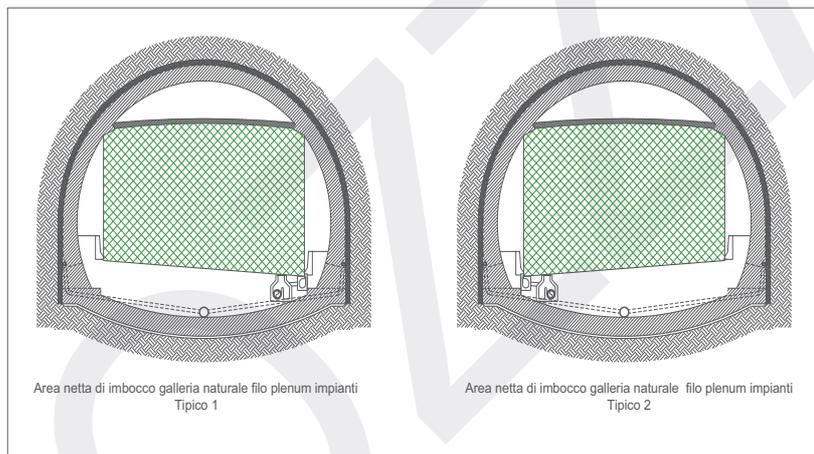
Per quanto riguarda le gallerie naturali con presenza di plenum per gli impianti, l'area degli imbocchi è stata calcolata al filo della generatrice inferiore del controsoffitto (Vedere tipici allegati).

Si fa presente che, per quanto riguarda le dimensioni delle gallerie, viadotti, ponti ecc. sono da ritenersi definitive ma non esecutive e quindi è possibile che vi possano essere delle modifiche dimensionali delle stesse.

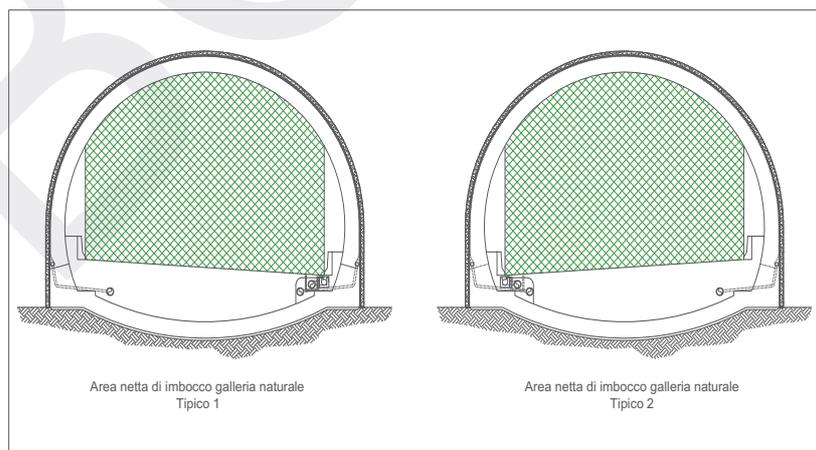
TIPICI AREA IMBOCCHI GALLERIE ARTIFICIALI



TIPICI AREA IMBOCCHI GALLERIE NATURALI FILO PLENUM IMPIANTI



TIPICI AREA IMBOCCHI GALLERIE NATURALI SENZA PLENUM IMPIANTI



10 PLANIMETRIE E DETTAGLIO DELLA TRATTA "3C"

BOZZA Piano di emergenza

PK INIZIO	PK FINE
74+075,00	75+625,00

CORSIA DI EMERGENZA	
SI	In tutta la tratta

ACCESSO DI EMERGENZA		
PK	Direzione	Svincolo di Accesso
Da PK 74+075,00 a PK 74+600,00	Treviso	Montebelluna Ovest - Altivole
Da PK 74+600,00 a PK 75+625,00	Treviso	Montebelluna Est – Volpago
Da PK 75+625,00 a PK 74+400,00	Vicenza	Povegliano
Da PK 74+400,00 a PK 74+075,00	Vicenza	Montebelluna Est – Volpago

ACCESSO ORDINARIO		
PK	Direzione	Svincolo di Accesso
Da PK 74+075,00 a PK 74+600,00	Treviso	Montebelluna Ovest - Altivole
Da PK 74+600,00 a PK 75+625,00	Treviso	Montebelluna Est – Volpago
Da PK 75+625,00 a PK 74+400,00	Vicenza	Povegliano
Da PK 74+400,00 a PK 74+075,00	Vicenza	Montebelluna Est – Volpago

INVERSIONI DI MARCIA	
PK	APERTURA (MT.)
PK 74+625,00	28

OPERE D'ARTE PRINCIPALI

PV_D_PS_EM_GE_3_C_000-001_0_001_R_A_0

BOZZA Piano di emergenza

N°	Cavalcavia / Svincoli	Ponti / Viadotti	Gallerie	Sottovia / Tombino scatolare	Pk inizio	Lungh. (mt.)
1				Monolite a Spinta RFI Treviso Calalzo	74+343,02	80
2	Via Feltrina				74+862,34	
3	Svincolo di Montebelluna Est- Volpago				74+991,92	
4	Via Cal Trevigiana				75+388,80	

BOZZA

11 SCHEDA TECNICA GALLERIE - TRATTA "3C".

BOZZA

MS 3.11 - "MONOLITE A SPINTA SU RFI TREVISO - CALALZO

TIPO	Autostradale	<input type="checkbox"/>
	Superstrada a Pedaggio	<input checked="" type="checkbox"/>
	Stradale Urbano	<input type="checkbox"/>
	Stradale Extraurbano	<input type="checkbox"/>

Dati Generali

GESTORE	SPV s.r.l
ANNO DI COSTRUZIONE	
COMUNE	Montebelluna (TV)
LOCALITA'	

Lunghezza (mt.)

Canna	Lunghezza (mt.)	Osservazioni e descrizioni
Nord	80,00	Dati Variabili
Sud	80,00	Dati Variabili

Altezza (mt.)

Canna	Lato Vicenza	Lato Treviso	Osservazioni e descrizioni
Nord	5,68	5,71	Dati Variabili
Sud	5,64	5,64	Dati Variabili

Larghezza (mt.)

Canna	Lato Vicenza	Lato Treviso	Osservazioni e descrizioni
Nord	12,75	16,35	Dati Variabili
Sud	11,25	11,25	Dati Variabili

Quota (m.s.l.m.)

Canna	Lato Vicenza	Lato Treviso	Osservazioni e descrizioni
Nord	82,320	82,463	Dati Variabili
Sud	82,320	82,463	Dati Variabili

Altro

Descrizione	Cod.	Osservazioni e descrizioni
Tipo di tunnel (n° di canne)	2	
Pendenza media (%)	0.4	Dati Variabili

Forma ed area imbocco filo new Jersey (mq.)

Canna	Lato Vicenza	Lato Treviso	Osservazioni e descrizioni
Nord	80,638	101,867	Rettangolare – Scatolare Artificiale
Sud	70,947	70,896	Rettangolare – Scatolare Artificiale

Coordinate WGS84

Imbocco	N	E	Osservazioni e descrizioni
Lato Vicenza	45°45'29,50"	12°05'03,04"	Dati Variabili
Lato Treviso	45°45'31,10"	12°05'08,08"	Dati Variabili

Traffico

Traffico	Prevalentemente Leggero	<input type="checkbox"/>	
	Prevalentemente Pesante	<input type="checkbox"/>	
	Misto	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Traffico medio giornaliero (veicoli/giorno)	22.000	Per senso di marcia
	Traffico di punta (veicoli/ora)	3.000	Per senso di marcia

Trasporto ADR

Trasporto ADR	Libero	<input checked="" type="checkbox"/>	Salvo casi diversamente specificati
	Scortato	<input type="checkbox"/>	
	Limitato nel tempo	<input type="checkbox"/>	
	Limitato nella Tipologia	<input type="checkbox"/>	

Impianti di sicurezza			
Comunicazione e Videosorveglianza	Sistema radio	<input checked="" type="checkbox"/>	Copertura segnale radio
	Videosorveglianza TVCC	<input type="checkbox"/>	
	Segnaletica	<input type="checkbox"/>	
	Segnaletica di emergenza	<input type="checkbox"/>	
	Incident Detection	<input type="checkbox"/>	
	Rilevamento traffico	<input type="checkbox"/>	
	Altri sistemi di segnalazione	<input type="checkbox"/>	
	Comunicazione	<input type="checkbox"/>	
Ventilazione	Longitudinale	<input type="checkbox"/>	
	Semi-trasversale	<input type="checkbox"/>	
	Mista	<input type="checkbox"/>	
Illuminazione	Normale	<input checked="" type="checkbox"/>	Illuminazione normale a led (69W)
	Rinforzo	<input type="checkbox"/>	
	Emergenza	<input checked="" type="checkbox"/>	Illuminazione di emergenza a led (69W)
Sistema di rilevazione incendi	Rilevatori di fumo	<input type="checkbox"/>	
	Rilevatori di altro tipo (gas tossici, termici, ecc.)	<input type="checkbox"/>	
	Cavo Fibrolaser	<input type="checkbox"/>	
	Cavo Termosensibile	<input type="checkbox"/>	
Impianto elettrico di emergenza	Gruppo UPS	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Gruppo Elettrogeno	<input type="checkbox"/>	
	Cavi Luce di sicurezza	<input checked="" type="checkbox"/>	Cavi illuminazione di emergenza derivati da quadro luci di sicurezza QLS. Materiale FTG10(O)M1
	Cavi Diversi	<input type="checkbox"/>	

MS 3.11 - "MONOLITE A SPINTA SU RFI TREVISO - CALALZO

Pronto intervento ed esodo	Accessibilità mezzi di soccorso			L'accessibilità dei mezzi di soccorso viene garantita da n° 1 svincolo: <ul style="list-style-type: none"> • Svincolo di Montebelluna Est – Volpago 	
	Spazi di soccorso	Campo base	<input type="checkbox"/>		
		Ospedale da campo	<input type="checkbox"/>		
		Parcheggio mezzi	<input type="checkbox"/>		
		Elisuperficie	<input checked="" type="checkbox"/>	Svincolo di Povegliano	
	Esistenza luoghi sicuri	Caratteristiche tecniche:	<input type="checkbox"/>		
		Capacità (n° di persone):	<input type="checkbox"/>		
		Resistenza al fuoco (h):	<input type="checkbox"/>		
		Dimensioni:	<input type="checkbox"/>		
		Attrezzature tecniche di comunicazioni interne:	<input type="checkbox"/>		
		Distanze massime da percorrere:	<input type="checkbox"/>		
		Progressività:	<input type="checkbox"/>		
	Vie di esodo	Uscita diretta verso esterno	<input type="checkbox"/>		
		Uscita indiretta verso esterno:			
		galleria di servizio	<input type="checkbox"/>		
		utilizzo della 2° canna	<input type="checkbox"/>		
		scale	<input type="checkbox"/>		
		galleria parallela tra le canne	<input type="checkbox"/>		
		altro	<input checked="" type="checkbox"/>	Tramite imbocchi galleria	
Uscite di emergenza	Numero e distanze tra loro	<input type="checkbox"/>			
Allarme d'emergenza	Manuale	<input type="checkbox"/>			
	Automatico	<input type="checkbox"/>			
	Altro	<input type="checkbox"/>			
Sistema di estinzione	Estintori portatili	<input type="checkbox"/>			
	Rete idrante ad anello	<input type="checkbox"/>			
	Autonomia della vasca	<input type="checkbox"/>			

		Portata impianto	<input type="checkbox"/>	
		Rincalzo	<input type="checkbox"/>	

MS 3.11 - "MONOLITE A SPINTA SU RFI TREVISO - CALALZO

NUMERI TELEFONICI DI EMERGENZA

Direzione Tecnica e di Esercizio	Telefono	Fax
Comando VVF	Telefono	Fax
Prefettura	Telefono	Fax
Questura	Telefono	Fax
Polizia stradale	Telefono	Fax
Soccorso Sanitario/Ambiente	Telefono	Fax
CVTO di riferimento	Telefono	Fax
Soccorso meccanico	Telefono	Fax

GA 3.29 - "VIA FELTRINA"

TIPO	Autostradale	<input type="checkbox"/>
	Superstrada a Pedaggio	<input checked="" type="checkbox"/>
	Stradale Urbano	<input type="checkbox"/>
	Stradale Extraurbano	<input type="checkbox"/>

Dati Generali

GESTORE	SPV s.r.l
ANNO DI COSTRUZIONE	
COMUNE	Volpago del Montello (TV)
LOCALITA'	

Lunghezza (mt.)

Canna	Lunghezza (mt.)	Osservazioni e descrizioni
Nord	30,00	Dati Variabili
Sud	30,00	Dati Variabili

Altezza (mt.)

Canna	Lato Vicenza	Lato Treviso	Osservazioni e descrizioni
Nord	5,61	5,61	Dati Variabili
Sud	5,61	5,61	Dati Variabili

Larghezza (mt.)

Canna	Lato Vicenza	Lato Treviso	Osservazioni e descrizioni
Nord	12,87	13,16	Dati Variabili
Sud	12,75	12,75	Dati Variabili

Quota (m.s.l.m.)

Canna	Lato Vicenza	Lato Treviso	Osservazioni e descrizioni
Nord	82,200	82,400	Dati Variabili
Sud	82,200	82,400	Dati Variabili

Altro

Descrizione	Cod.	Osservazioni e descrizioni
Tipo di tunnel (n° di canne)	2	
Pendenza media (%)	0,4	Dati Variabili

Forma ed area imbocco filo new Jersey (mq.)

Canna	Lato Vicenza	Lato Treviso	Osservazioni e descrizioni
Nord	72,20	73,83	Rettangolare – Scatolare Artificiale
Sud	71,53	71,53	Rettangolare – Scatolare Artificiale

Coordinate UTM

Imbocco	N	E	Osservazioni e descrizioni
Lato Vicenza	45°45'37,61"	12°05'25,05"	Dati Variabili
Lato Treviso	45°45'38,37"	12°05'27,14"	Dati Variabili

Traffico

Traffico	Prevalentemente Leggero	<input type="checkbox"/>	
	Prevalentemente Pesante	<input type="checkbox"/>	
	Misto	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Traffico medio giornaliero (veicoli/giorno)	22.000	Per senso di marcia
	Traffico di punta (veicoli/ora)	3.000	Per senso di marcia

Trasporto ADR

Trasporto ADR	Libero	<input checked="" type="checkbox"/>	Salvo casi diversamente specificati
	Scortato	<input type="checkbox"/>	
	Limitato nel tempo	<input type="checkbox"/>	
	Limitato nella Tipologia	<input type="checkbox"/>	

Impianti di sicurezza			
Comunicazione e Videosorveglianza	Sistema radio	<input checked="" type="checkbox"/>	Copertura segnale radio
	Videosorveglianza TVCC	<input type="checkbox"/>	
	Segnaletica	<input type="checkbox"/>	
	Segnaletica di emergenza	<input type="checkbox"/>	
	Incident Detection	<input type="checkbox"/>	
	Rilevamento traffico	<input type="checkbox"/>	
	Altri sistemi di segnalazione	<input type="checkbox"/>	
	Comunicazione	<input type="checkbox"/>	
Ventilazione	Longitudinale	<input type="checkbox"/>	
	Semi-trasversale	<input type="checkbox"/>	
	Mista	<input type="checkbox"/>	
Illuminazione	Normale	<input type="checkbox"/>	
	Rinforzo	<input type="checkbox"/>	
	Emergenza	<input type="checkbox"/>	
Sistema di rilevazione incendi	Rilevatori di fumo	<input type="checkbox"/>	
	Rilevatori di altro tipo (gas tossici, termici, ecc.)	<input type="checkbox"/>	
	Cavo Fibrolaser	<input type="checkbox"/>	
	Cavo Termosensibile	<input type="checkbox"/>	
Impianto elettrico di emergenza	Gruppo UPS	<input type="checkbox"/>	
	Gruppo Elettrogeno	<input type="checkbox"/>	
	Cavi Luce di sicurezza	<input type="checkbox"/>	
	Cavi Diversi	<input type="checkbox"/>	

GA 3.29 - "VIA FELTRINA"

Pronto intervento ed esodo	Accessibilità mezzi di soccorso			L'accessibilità dei mezzi di soccorso viene garantita da n° 2 svincoli: <ul style="list-style-type: none"> • Svincolo di Montebelluna Est – Volpago; • Svincolo di Povegliano; 	
	Spazi di soccorso	Campo base	<input type="checkbox"/>		
		Ospedale da campo	<input type="checkbox"/>		
		Parcheggio mezzi	<input type="checkbox"/>		
		Elisuperficie	<input checked="" type="checkbox"/>		Svincolo di Povegliano
	Esistenza luoghi sicuri	Caratteristiche tecniche:	<input type="checkbox"/>		
		Capacità (n° di persone):	<input type="checkbox"/>		
		Resistenza al fuoco (h):	<input type="checkbox"/>		
		Dimensioni:	<input type="checkbox"/>		
		Attrezzature tecniche di comunicazioni interne:	<input type="checkbox"/>		
		Distanze massime da percorrere:	<input type="checkbox"/>		
		Progressività:	<input type="checkbox"/>		
	Vie di esodo	Uscita diretta verso esterno	<input type="checkbox"/>		
		Uscita indiretta verso esterno:			
		galleria di servizio	<input type="checkbox"/>		
		utilizzo della 2° canna	<input type="checkbox"/>		
		scale	<input type="checkbox"/>		
		galleria parallela tra le canne	<input type="checkbox"/>		
		altro	<input checked="" type="checkbox"/>		Tramite imbocchi galleria
	Uscite di emergenza	Numero e distanze tra loro	<input type="checkbox"/>		
	Allarme d'emergenza	Manuale	<input type="checkbox"/>		
		Automatico	<input type="checkbox"/>		
Altro		<input type="checkbox"/>			
Sistema di estinzione	Estintori portatili	<input type="checkbox"/>			
	Rete idrante ad anello	<input type="checkbox"/>			

	Autonomia della vasca	<input type="checkbox"/>	
	Portata impianto	<input type="checkbox"/>	
	Rincalzo	<input type="checkbox"/>	

GA 3.29 - "VIA FELTRINA"

NUMERI TELEFONICI DI EMERGENZA

Direzione Tecnica e di Esercizio	Telefono	Fax
Comando VVF	Telefono	Fax
Prefettura	Telefono	Fax
Questura	Telefono	Fax
Polizia stradale	Telefono	Fax
Soccorso Sanitario/Ambiente	Telefono	Fax
CVTO di riferimento	Telefono	Fax
Soccorso meccanico	Telefono	Fax

Elenco elaborati allegati:

P	V	D	P	S	E	M	G	E	3	C	0	0	0	-	0	0	1	0	0	0	1	R	A	0	Piano per la gestione delle emergenze
P	V	D	P	S	E	M	G	E	3	C	0	0	0	-	0	0	2	0	0	0	1	D	A	0	Schema unifilare e corografia generale dell'opera
P	V	D	P	S	E	M	G	E	3	C	0	0	0	-	0	0	3	0	0	0	2	D	A	0	Schema unifilare e cartografia geopolitica provinciale e comunale
P	V	D	P	S	E	M	G	E	3	C	0	0	0	-	0	0	4	0	0	0	1	D	A	0	Planimetria uscite di emergenza - Tav. 1 di 1 - da Pk 74+075 a Pk 75+625

BOZZA

ALLEGATO A

Da: SPV	A: <ul style="list-style-type: none"> • PREFETTURA DI VICENZA • PREFETTURA DI TREVISO • COMANDO PROVINCIALE DEI VIGILI DEL FUOCO DI VICENZA • COMANDO PROVINCIALE DEI VIGILI DEL FUOCO DI TREVISO • POLSTRADA
----------------	--

VERIFICATO INCIDENTE		ATTIVAZIONE MISURE PREVISTO DAL PIANO DI EMERGENZA
SOS / NICCHIA SOS : n°		PROGRESSIVA CHILOMETRICA / P.K.
DIREZIONE DI MARCIA VICENZA → TREVISO <input type="checkbox"/> TREVISO → VICENZA <input type="checkbox"/>		DIREZIONE DEI FUMI GALLERIA VICENZA → TREVISO <input type="checkbox"/> TREVISO → VICENZA <input type="checkbox"/>

SCENARIO DELL'INCIDENTE

DATA.....	ORA.....		
Incidente coinvolgente automezzi in assenza di fumi	<input type="checkbox"/>		
Incidente coinvolgente automezzi con presenza di fumo e/o sostanze pericolose	<input type="checkbox"/>		
Incendio alle installazioni tecniche della galleria	<input type="checkbox"/>		
Tipo e numero veicoli coinvolti	VL n°.....	PL n°.....	BUS n°.....
Sostanze pericolose eventualmente coinvolte	<input type="checkbox"/>		
Numero delle persone coinvolte (ferite o decedute)	COINVOLTE n°.....	FERITE n°.....	DECEDUTE n°.....

Firma: