m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007349.17-03-2016

AUTOSTRADA
BRESCIA - VERONA - VICENZA - PADOVA

Prot. n° 4285/16 ArCA/SeM

Verona, 16 marzo 2016

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**
**Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale**
**Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie**
**Div. 2 Infrastrutture ferroviarie contratto di programma**
Via Caraci, 36
00157 Roma
dg.tf@pec.mit.gov.it

**Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare**
Via Colombo, 44
00147 Roma
dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it

**RFI SpA**
**Direzione Programmi Investimenti AV/AC**
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 Roma
dpiavac@pec.rfi.it

**Italferr SpA**
Direzione Operativa nord
Tratta AV/AC Verona-Padova
Via Torcello, 2
20126 Milano
italferr@legalmail.it

**Italferr SpA**
Via Galati, 71
00155 Roma
proc-aut-espro@legalmail.it

**Consorzio Iricav Due**
Via Tovaglieri, 413
00155 Roma
iricavdue@pec.it



**Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova Spa** - Sede legale via Flavio Gioia, 71 - 37135 Verona
Tel. +39 045 8272222 - Fax +39 045 8200051 - Casella Postale 460M - Capitale sociale € 125.000.000 int. vers.
C.C.I.A.A. VR n. 350682 - C.F. e P. Iva n. 03614140238 - Società certificata ISO 9001 - ISO 14001 - BS OHSAS 18001 - SA 8000
www.autobspd.it - autobspd@autobspd.it
Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di A4 Holding Spa

AUTOSTRADA
BRESCIA - VERONA - VICENZA - PADOVA

**e per conoscenza** **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**
**Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi Informativi e Statistici**
**Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali**
Via Nomentana, 2
00161 Roma
svca@pec.mit.gov.it

**Regione del Veneto**
Dorsoduro, 3901
30123 Venezia
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

**Provincia di Verona**
Via S. Maria Antica, 1
37121 Verona
provincia.verona@cert.ip-veneto.net

**Provincia di Vicenza**
Contrà Gazzolle, 1
36100 Vicenza
provincia.vicenza@cert.ip-veneto.net

**OGGETTO: Linea AV/AC Verona - Padova. Subtratta Verona - Vicenza. Progetto definitivo del 1° Lotto funzionale Verona - bivio Vicenza.**

Si fa riferimento:

- alla lettera di Iricav Due prot. 435/15 del 10 novembre 2015 con la quale il citato consorzio ha trasmesso il progetto definitivo dell'opera indicata in oggetto ai sensi e per le finalità di cui agli artt. 166, 167 e 168 del D.Lgs 163/06;
- all'avviso di avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità ai sensi dell'art. 166 del D.Lgs 163/06 nonché dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio con contestuale dichiarazione di pubblica utilità ai sensi dell'art. 167, comma 5 del D.Lgs 163/06, pubblicato da Italferr in data 28 novembre 2015;
- alla comunicazione di avvio della procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale pubblicata da Iricav Due in data 30 gennaio 2016;
- alla lettera prot. 1341 del 7 marzo 2016 con cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale - Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie - Div. 2 Infrastrutture ferroviarie contratto di programma, ha convocato la Conferenza dei Servizi per il giorno 23 marzo 2016.

AUTOSTRADA
BRESCIA - VERONA - VICENZA - PADOVA

La scrivente Società è concessionaria per conto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali, della tratta di autostrada A4 compresa tra Brescia e Padova, della tangenziale sud di Verona e di altra viabilità di adduzione alle autostazioni.

Si rileva, preliminarmente, che tra gli indirizzi elencati nelle succitate lettere del Consorzio Iricav Due del 10 novembre 2015 e del MIT del 7 marzo 2016 non compare quello del Concedente della scrivente Società a cui, in ragione del rapporto convenzionale in essere, spetta la ratifica di quanto, a titolo collaborativo, questa Concessionaria anticipa con la presente comunicazione.

La realizzazione dell'opera ferroviaria in argomento interessa le competenze di questa Società in cinque aree principali e in particolare:

- l'area di Verona est in Comune di San Martino Buon Albergo (VR), dove la nuova linea ferroviaria interferisce con l'autostrada A4, l'autostazione di Verona est, la tangenziale sud di Verona ed il raccordo autostradale di Verona est;
- l'area di San Bonifacio (VR), dove la nuova linea ferroviaria interferisce con la viabilità del raccordo autostradale tra la SP 38 "Porcilana" e l'autostazione di Soave/San Bonifacio;
- l'area di Montebello (VI), dove si registra l'interessamento di alcune pertinenze autostradali;
- l'area di Montecchio Maggiore (VI), dove la nuova linea ferroviaria interferisce con l'autostrada A4 e con il progetto - in fase realizzativa - della nuova autostazione di Montecchio Maggiore e con l'attestazione della Superstrada Pedemontana Veneta;
- l'area di Vicenza, dove è prevista la collocazione di impianti tecnologici.

S'individuano, quindi, numerose situazioni d'interferenza, alcune delle quali di rilievo.

Ne deriva che durante la realizzazione della nuova linea ferroviaria sono prevedibili numerosi condizionamenti al traffico dell'autostrada A4, della tangenziale sud di Verona e di altra viabilità in gestione (restringimenti delle carreggiate, trasferimento in sedi provvisorie, modifiche di svincoli, ecc...), i quali, in considerazione degli ingentissimi volumi di traffico che transitano su tali infrastrutture, produrranno importanti riflessi sulle condizioni del deflusso veicolare e sulla sicurezza dell'utenza.

Inoltre sono prevedibili ulteriori conseguenze come: una riduzione di efficienza nel servizio offerto all'utenza autostradale, rilevanti riflessi sul territorio attraversato in ragione del presumibile trasferimento di quote di traffico autostradale sulla viabilità ordinaria e riduzione dell'accessibilità dei luoghi.

Di rilievo è anche la sconfigurazione delle pertinenze di esercizio e di servizio delle strade in gestione che, sulla base di quanto previsto dal progetto definitivo ora trasmessoci, avverrà durante i lavori e ad opere eseguite.

Parimenti, si osserva che taluni aspetti connessi alla realizzazione del progetto proposto possono esplicare effetti anche nei confronti della programmazione infrastrutturale di cui al rapporto convenzionale in essere, con le relative implicazioni conseguenti.

In più punti le misure di tutela stradale dettate dal Codice della Strada e dal relativo regolamento di attuazione appaiono disattese e si ritiene necessaria la verifica delle condizioni enunciate dall'art. 26 comma 4 del D.Lgs 285/1992 e s.m.i.

Merita, inoltre, specifico richiamo il tema di un eventuale futuro allargamento della sede autostradale, di cui appare più che opportuno non precludere la futura realizzabilità. Si segnala, infatti, che la 4^ corsia lungo l'A4 è già stata realizzata nel vicino segmento tra Bergamo e Milano e che nel nord Italia sono stati realizzati e sono in corso di costruzione vari altri interventi di potenziamento del corridoio stradale est-ovest: in ragione della tendenza all'incremento dei volumi di traffico che si registra sulla tratta di competenza oramai da parecchi mesi, l'eventualità di tale ampliamento appare verosimile e concreta. La costruzione della nuova linea ferroviaria produrrà, invece, nuovi vincoli al futuro allargamento della piattaforma autostradale, incrementandone complessità e onerosità.

Le valutazioni sopra riportate assumono rilievo ancor maggiore se si considera la realizzazione anche dell'adiacente tratta di linea AV/AC tra Brescia e Verona, che interferisce con il corrispondente segmento autostradale in gestione a questa Concessionaria e che contempla elementi di ancor maggiore criticità.

Con specifico riferimento ai procedimenti in corso, si segnalano alcuni elementi di carattere generale:

- si è constatato che il parere espresso dalla Società con lettera prot. 6556 dell'8 settembre 2003, "*non positivo*" in ragione dell'elevato numero di interferenze e corredato di richiesta di variazione del tracciato, è rimasto privo di esito. Pertanto, qualora il Ministero competente intenda procedere con il tracciato riproposto nel progetto definitivo, questa Società si ritiene fin d'ora sollevata da ogni responsabilità in relazione alle rilevanti conseguenze che deriveranno sull'esercizio dell'autostrada, sul patrimonio immobiliare della stessa e sulla realizzabilità di futuri ampliamenti;
- si esprimono riserve nei confronti del recepimento delle prescrizioni formulate dal CIPE con delibera n° 94 del 29 marzo 2006, in quanto l'affermazione del Consorzio Iricav Due riferita all'area di Verona est e inserita in specifico documento progettuale "... *le interferenze con le infrastrutture autostradale della A4, sono state debitamente trattate e risolte, sia con riferimento alla fase di costruzione sia a quella di esercizio* ...", non è condivisa da questa Società;

- il progetto definitivo non è corredato dal documento "*programma degli spostamenti e attraversamenti e di quant'altro necessario alla risoluzione delle interferenze*" prescritto dall'art. 170 comma 3 del D.Lgs 163/2006 e la documentazione di contenuto similare presentata necessita di informazioni di maggior dettaglio sulle interferenze con la viabilità in gestione e dell'indicazione su quando saranno realizzati i lavori: non sono quindi state rese disponibili tutte le informazioni necessarie per compiere valutazioni puntuali e la programmazione delle attività di competenza.

Si auspica che le segnalazioni sopra riportate siano opportunamente valutate con conseguente adeguamento del progetto definitivo trasmesso, al fine della tutela della struttura autostradale e del suo funzionamento.

In ogni caso, in osservanza alla normativa vigente, nella misura consentita dal livello di approfondimento della documentazione pervenuta e con riserva di eventuali future integrazioni, si forniscono le valutazioni di competenza in riferimento ai tre procedimenti già richiamati.

In particolare questa Società ha predisposto l'allegata "*Analisi delle interferenze del progetto definitivo della linea AV/AC Verona – Padova, 1° lotto funzionale Verona - Bivio Vicenza, con le pertinenze Autostrada BS VR VI PD S.p.A.*" che si riferisce alle principali situazioni d'interferenza, ovvero quelle di maggiore impatto sull'esercizio e sulla proprietà autostradale. Non si sofferma, invece, sulle opere di impatto minore e su quelle che comportano occupazioni di aree di proprietà in posizioni non critiche, demandandone l'approfondimento a successivi sviluppi.

L'"*Analisi delle interferenze ...*" si compone di una relazione con allegate n° 21 schede, ognuna delle quali riferita ad una delle interferenze principali rilevate, e di due corografie illustrative. Le interferenze sono rappresentate per mezzo di una descrizione, della valutazione dell'incidenza sulle strutture, sugli impianti e sul traffico stradale, e delle implicazioni patrimoniali. Sono corredate, inoltre, da osservazioni e richieste di prescrizione.

Si fa rinvio alla consultazione del citato documento dove sono esplicitate le richieste di prescrizione, che qui si intendono interamente richiamate e confermate.

Con specifico riferimento alle finalità di cui all'avviso di avvio di procedimento di dichiarazione di pubblica utilità, si precisa inoltre che Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. non può annoverarsi tra i privati assoggettati alle procedure espropriative, come invece rappresentato nei documenti progettuali pervenuti.

Ciò in quanto gli immobili in proprietà della scrivente Concessionaria rivestono carattere di demanialità - avvinti alla categoria del demanio eventuale - carattere impresso ad essi sin dalla loro acquisizione, così pure determinato dalla funzione che gli stessi esplicano. Tutti gli immobili interessati saranno, al termine del rapporto concessorio vigente, devoluti al concedente Ministero Infrastrutture e Trasporti – Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali.

AUTOSTRADA
BRESCIA - VERONA - VICENZA - PADOVA

Per questa ragione essi non possono essere assoggettati ad espropriazione.

Pertanto, per eventuali interventi funzionali alla realizzazione dell'opera ferroviaria che interesseranno proprietà autostradali, i rapporti dovranno essere disciplinati mediante specifica convenzione a titolo oneroso da sottoporre alla preventiva approvazione del concedente Ministero delle Infrastrutture e Trasporti - DGVCA.

Con la presente comunicazione, e con i relativi allegati, questa Società ritiene di aver fornito un utile contributo per l'inquadramento e l'analisi della questione. La Scrivente si riserva di fornire in un momento successivo, inoltre, una stima degli oneri che dovranno esserle riconosciuti in ragione delle interferenze, degli impatti e degli assoggettamenti indotti dalla realizzazione della nuova linea ferroviaria.

La scrivente Concessionaria si rimette, infine, alle determinazioni che, in ragione del superiore ambito decisionale, il proprio Concedente vorrà assumere in proposito.

Distinti saluti.

**L'AMMINISTRATORE DELEGATO**
**(ing. Paolo Maria Morerio)**

Allegati:
- "Analisi delle interferenze del progetto definitivo della linea AV/AC Verona - Padova - 1° lotto funzionale Verona - Bivio Vicenza con le pertinenze Autostrada BS VR VI PD S.p.A.";
- n° 2 corografie illustrative.

# Analisi delle interferenze del progetto definitivo della linea AV/AC Verona - Padova - 1° lotto funzionale Verona - Bivio Vicenza con le pertinenze Autostrada Bs Vr Vi Pd S.p.A.

***SOMMARIO***


*PREMESSA* 6

*PARTE A - ELEMENTI DI CARATTERE GENERALE* 7

*PARTE B - SCHEDE INTERFERENZE* 9

*1 VERONA EST* 10

*INTERFERENZA N°1.1 AREE DI CANTIERE E NUOVO SOTTOPASSO DI ATTRAVERSAMENTO PRESSO IL RACCORDO AUTOSTRADALE DI VERONA EST.* 11

a) Descrizione dell'interferenza 11
b) Interfenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture 12
c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali 12
d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società 12
e) Aspetti patrimoniali 13
f) Osservazioni 13
g) Richiesta di prescrizione 13

*INTERFERENZA N°1.2 AFFIANCAMENTO AL RACCORDO AUTOSTRADALE DI VERONA EST.* 14

a) Descrizione dell'interferenza 14
b) Interfenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture 14
c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali 14
d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società 14
e) Aspetti patrimoniali 15
f) Osservazioni 15
g) Richiesta di prescrizione 15

*INTERFERENZA N°1.3 DISMISSIONE DELL'INNESTO SUL RACCORDO AUTOSTRADALE DI VERONA EST.* 16

a) Descrizione dell'interferenza 16
b) Interferenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture 16
c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali 17
d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società 17
e) Aspetti patrimoniali 17
f) Osservazioni 17
g) Richiesta di prescrizione 17

*INTERFERENZA N°1.4 INTERVENTI PRESSO LO SVINCOLO SUL RACCORDO AUTOSTRADALE DI VERONA EST.* 18

a) Descrizione dell'interferenza 18
b) Interfenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture 19
c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali 19
d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società 19
e) Aspetti patrimoniali 19
f) Osservazioni 19
g) Richiesta di prescrizione 20

*INTERFERENZA N°1.5 SCATOLARE DI DEVIAZIONE DEL TORRENTE ROSELLA PER L'ATTRAVERSAMENTO DEL RACCORDO AUTOSTRADALE DI VERONA EST.* 21

a) Descrizione dell'interferenza 21
b) Interferenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture 22
c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali 22
d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società 22
e) Aspetti patrimoniali 22

f) Osservazioni 22
g) Richiesta di prescrizione 22

*INTERFERENZA N°1.6 ATTRAVERSAMENTO DELLE PISTE DELLO SVINCOLO DI COLLEGAMENTO TRA LA A4, LA TANGENZIALE SUD DI VERONA E IL RACCORDO AUTOSTRADALE DI VERONA EST. 23*
a) Descrizione dell'interferenza 23
b) Interferenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture 24
c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali 24
d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società 24
e) Aspetti patrimoniali 25
f) Osservazioni 25
g) Richiesta di prescrizione 25

*INTERFERENZA N°1.7 OPERE IDRAULICHE DI ATTRAVERSAMENTO DELLE SEDI STRADALI AD EST DELLA LINEA FERROVIARIA. 26*
a) Descrizione dell'interferenza 26
b) Interferenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture 27
c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali 27
d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società 27
e) Aspetti patrimoniali 27
f) Osservazioni 27
g) Richiesta di prescrizione 28

*INTERFERENZA N°1.8 OPERE IDRAULICHE DI ATTRAVERSAMENTO DELLE SEDI STRADALI AD OVEST DELLA LINEA FERROVIARIA. 29*
a) Descrizione dell'interferenza 29
b) Interferenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture 30
c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali 30
d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società 30
e) Aspetti patrimoniali 30
f) Osservazioni 30
g) Richiesta di prescrizione 31

*INTERFERENZA N°1.9 ATTRAVERSAMENTO DEL CENTRO DI MANUTENZIONE ANNESSO AL CASELLO DI VERONA EST E RELATIVE PERTINENZE. 32*
a) Descrizione dell'interferenza 32
b) Interferenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture 33
c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali 33
d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società 33
e) Aspetti patrimoniali 34
f) Osservazioni 34
g) Richiesta di prescrizione 34

*INTERFERENZA N°1.10 ATTRAVERSAMENTO DELL'AUTOSTRADA A4 E DELLA PISTA DI SVINCOLO PER L'ENTRATA IN DIREZIONE MILANO DEL CASELLO DI VERONA EST. 35*
a) Descrizione dell'interferenza 35
b) Interferenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture 36
c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali 36
d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società 36
e) Aspetti patrimoniali 37
f) Osservazioni 38
g) Richiesta di prescrizione 38

*INTERFERENZA N°1.11 ATTRAVERSAMENTO DELLA TANGENZIALE SUD DI VERONA. 39*
a) Descrizione dell'interferenza 39
b) Interferenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture 40
c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali 40

d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società 40
e) Aspetti patrimoniali 40
f) Osservazioni 40
g) Richiesta di prescrizione 41

*INTERFERENZA N°1.12 INTERSEZIONE DI DUE ELETTRODOTTI CON L'A4 E LA TANGENZIALE SUD DI VERONA.* *42*
a) Descrizione dell'interferenza 42
b) Interferenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture 42
c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali 42
d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società 43
e) Aspetti patrimoniali 43
f) Osservazioni 43
g) Richiesta di prescrizione 43

*2 SAN BONIFACIO* *44*

*INTERFERENZA N°2.1 - SVINCOLO BRETELLA DI COLLEGAMENTO SR 11 - SP 38 PORCILANA* *45*
a) Descrizione dell'interferenza 46
b) Interferenza con strutture autostradali - Nuove infrastrutture 47
c) Interferenze con Impianti e sottoservizi autostradali 48
d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società 48
e) Aspetti patrimoniali 49
f) Osservazioni 49
g) Richiesta di prescrizione 50

*INTERFERENZA N°2.2 - INTERSEZIONE DI DUE ELETTRODOTTI CON L'A4* *52*
a) Descrizione dell'interferenza 52
b) Interferenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture 53
c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali 53
d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società 53
e) Aspetti patrimoniali 53
f) Osservazioni 53
g) Richiesta di prescrizione 53

*3 MONTEBELLO* *54*

*INTERFERENZA N°3.1 - MODIFICA RAMPA CAVALCAVIA AUTOSTRADALE AL KM. 315,097 CARREG. EST* *55*
a) Descrizione dell'interferenza 55
b) Interfenza con Strutture autostradali – Nuove infrastrutture 56
c) Interferenze con Impianti e sottoservizi autostradali 56
d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società 56
e) Aspetti Patrimoniali 57
f) Osservazioni 57
g) Richiesta di prescrizione 57

*INTERFERENZA N°3.2 – DEVIAZIONE TORRENTE ACQUETTA* *58*
a) Descrizione dell'interferenza 58
b) Interferenze con Strutture autostradali – Nuove infrastrutture 59
c) Interferenze con Impianti e sottoservizi autostradali 59
d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società 59
e) Aspetti Patrimoniali 59
f) Osservazioni 60
g) Richiesta di prescrizione 60

*4 MONTECCHIO MAGGIORE* *61*

*INTERFERENZA N°4.1 - GALLERIA ARTIFICIALE GA03* *62*

a) Descrizione dell'interferenza 62
b) Interferenze con Strutture autostradali – Nuove infrastrutture 65
c) Interferenze con Impianti e sottoservizi autostradali 65
d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o strade gestite dalla Società 65
e) Aspetti Patrimoniali 65
f) Osservazioni 66
g) Richiesta di prescrizione 67

*INTERFERENZA N°4.2 - GALLERIA ARTIFICIALE GA04 68*
a) Descrizione dell'interferenza 68
b) Interferenze con Strutture autostradali – Nuove Infrastrutture 69
c) Interferenze con Impianti e sottoservizi autostradali 69
d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società 70
e) Aspetti Patrimoniali 70
f) Osservazioni 70
g) Richiesta di prescrizione 71

*INTERFERENZA N°4.3 – VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA NUOVA AUTOSTAZIONE DI MONTECCHIO MAGGIORE 72*
a) Descrizione dell'interferenza 73
b) Interferenze con Strutture autostradali – Nuove infrastrutture 74
c) Interferenze con Impianti e sottoservizi autostradali 74
d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società 74
e) Aspetti Patrimoniali 75
f) Osservazioni 75
g) Richiesta di prescrizione 76

*INTERFERENZA N°4.4 – INTERFERENZA LINEA AV/AC CON CAVALCAVIA ESISTENTE 77*
a) Descrizione dell'interferenza 77
b) Interferenze con Strutture autostradali – Nuove infrastrutture 78
c) Interferenze con Impianti e sottoservizi autostradali 78
d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società 78
e) Aspetti Patrimoniali 78
f) Osservazioni 78
g) Richiesta di prescrizione 79

*5 VICENZA 80*

*INTERFERENZA N°5.1 – B.T.S. 81*
a) Descrizione dell'interferenza 81
b) Interferenze con Strutture autostradali – Nuove infrastrutture 82
c) Interferenze con Impianti e sottoservizi autostradali 82
d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o strade gestite dalla Società 82
e) Aspetti Patrimoniali 82
f) Osservazioni 82
g) Richiesta di prescrizione 82

*PARTE C - QUADRO PRESCRITTIVO 83*
PRESCRIZIONI DI CARATTERE GENERALE: 83
PRESCRIZIONI SPECIFICHE DI OGNI SINGOLA INTERFERENZA: 85

*ELENCO ALLEGATI 91*

**PREMESSA**

Il presente documento si riferisce alle principali situazioni d'interferenza che la nuova linea ferroviaria produrrà, secondo il progetto definitivo presentato, sulla viabilità in gestione di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova.

Il documento si compone di n° 21 schede, ognuna riferita ad una delle interferenze principali rilevate: in tali schede le interferenze sono rappresentate per mezzo di una descrizione, della valutazione dell'incidenza sulle strutture, sugli impianti e sul traffico stradale, e delle implicazioni patrimoniali. Sono corredate, inoltre, da osservazioni e richieste di prescrizione.

Le schede sono precedute da una parte che illustra gli "Elementi di carattere generale".

Al fine di rendere disponibile anche una visione di sintesi, le schede sono seguite da una parte riepilogativa denominata "Quadro prescrittivo", che tuttavia è da intendersi non sostitutiva dei contenuti di maggior dettaglio riportati nelle singole schede.

## PARTE A - ELEMENTI DI CARATTERE GENERALE

Nel seguito si riportano alcune prescrizioni di carattere generale riguardanti i cantieri interferenti con la viabilità di tratte gestite dalla società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova.

Occorre peraltro evidenziare che il progetto definitivo della linea AV/AC trasmesso risulta carente in alcune parti, mancando degli elementi necessari per una esaustiva valutazione dell'interferenza prodotta, e talvolta contraddittorio nell'illustrazione dello stato di fatto, che non sempre è conforme alla reale situazione di opere e/o luoghi, o di opere contemplate in progetti già autorizzati dal MIT, come meglio evidenziato nel seguito.

Tra l'altro, la documentazione consegnata da "iricAVdue" non comprende il "*programma degli spostamenti e attraversamenti e di quant'altro necessario alla risoluzione delle interferenze*", redatto con il dettaglio sufficiente per le necessarie valutazioni.

Si elencano nel seguito alcune prescrizioni di carattere generale:

1) gli immobili in proprietà della Concessionaria rivestono carattere di demanialità - avvinti alla categoria del demanio eventuale - carattere impresso ad essi sin dalla loro acquisizione, così pure determinato dalla funzione che gli stessi esplicano. Detti immobili saranno, al termine del rapporto concessorio vigente, devoluti al concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per le Infrastrutture, gli Affari Generali ed il Personale - Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali. Per questa ragione essi non possono essere assoggettati ad espropriazione né a servitù ma, per gli interventi funzionali alla realizzazione dell'opera ferroviaria ed interessanti sia la proprietà autostradale che le relative fasce di rispetto, i rapporti dovranno essere disciplinati mediante specifica convenzione a titolo oneroso da sottoporre alla preventiva approvazione del concedente Ministero delle Infrastrutture e Trasporti – DGVCA;
2) sono parimenti da convenzionare a titolo oneroso tutti gli interventi per la collocazione/spostamento di sopra (elettrodotti) e sottoservizi previsti in attraversamento dell'infrastruttura autostradale e/o in parallelismo all'interno della fascia di rispetto;
3) qualora enti gestori di sottoservizi dovessero eseguire interventi di spostamento e adeguamento dei loro impianti in corrispondenza delle pertinenze autostradali, i relativi progetti dovranno essere preventivamente approvati e convenzionati con Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova SpA;
4) le occupazioni provvisorie di aree di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova SpA dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Nessun immobile di BS-PD dovrà essere assoggettato a vincoli/servitù a favore di enti terzi, ma sarà osservato esclusivamente il regime convenzionale/concessorio oneroso;
5) le opere afferenti i manufatti posti nella fascia di rispetto autostradale dovranno essere regolarizzate mediante l'atto convenzionale, ovvero, se successive, mediante atto istruttorio presso l'Ente Concedente;
6) le opere della linea AV/AC interferenti dovranno essere compatibili con un futuro ampliamento della sede autostradale per consentire la realizzazione della 4° corsia;
7) per tutte le lavorazioni dalle quali derivi il rischio di indurre cedimenti alla piattaforma delle strade ed ai relativi manufatti in gestione ad Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova SpA, sia previsto un sistema di monitoraggio da concordare con la Concessionaria ed il Concedente autostradale;

8) all'interno della proprietà di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova SpA, sia prevista la rimozione delle opere provvisionali necessarie per la costruzione della linea ferroviaria, affinchè le stesse non costituiscano limitazione o impedimento per eventuali successivi interventi sui sedimi stradali;
9) tutte le nuove opere d'arte sovrapassanti l'autostrada e le relative pertinenze, come pure i nuovi sottopassi, dovranno essere dotate di reti di protezione laterale di altezza complessiva minima 3,20 m comprensiva dell'aggetto in sommità e maglia della rete non superiore a 3x3 cm. La fascia di base dovrà essere cieca nel caso di reti di protezione su competenze della linea AV/AC;
10) garantire dimensioni dei cordoli laterali delle opere d'arte tali da permettere il posizionamento delle reti di protezione ad una distanza non inferiore alla distanza di lavoro "w" dei dispositivi di ritenuta ed inoltre tali da consentire il passaggio tra rete di protezione e barriera di sicurezza;
11) nel caso di lavori che comportino cantieri interferenti con il traffico veicolare sull'autostrada A4, dovrà essere sempre garantito il transito del traffico su tre corsie per senso di marcia aventi larghezza non inferiore a 3,5 m. Dovrà inoltre essere sempre garantito il transito del traffico con velocità non inferiore a 110 km/h;
12) nel caso di lavori che comportino cantieri interferenti con caselli autostradali sull'autostrada A4, dovrà essere sempre garantito il transito in entrata ed in uscita;
13) tutta la segnaletica dei cantieri autostradali e dei tratti di pertinenza dovrà essere rispettosa del manuale "Norme di sicurezza per l'esecuzione di lavori sull'autostrada in presenza di traffico" (M.O. 01 S.M. rev. 05) edizione febbraio 2014 e s.m.i.;
14) l'utilizzo della viabilità in gestione per il collegamento dei cantieri ferroviari dovrà essere concordato e convenzionato con il Concessionario ed il Concedente autostradale;
15) nel caso di opere realizzate a spinta con sovrastanti corsie autostradali e relative pertinenze dovrà, in sede progettuale ed esecutiva, essere garantito che il varo a spinta non provochi sollevamenti del manto stradale;
16) in tutti i casi in cui sono previste interferenze con sottoservizi relative ad impianti autostradali, si dovrà sempre garantirne il regolare funzionamento individuando idonee soluzioni da concordare con il Concessionario autostradale;
17) si dovranno prevedere linee telematiche di protezione al fine di evitare qualsiasi disservizio conseguente a guasti dei collegamenti telematici a servizio degli impianti autostradali, che possano accidentalmente verificarsi durante le lavorazioni;
18) tutti i rapporti inerenti la realizzazione della nuova linea ferroviaria dovranno essere regolati con specifica Convenzione sottoscritta da Concessionario autostradale, Concedente autostradale e proponente ferroviario, con oneri a carico di quest'ultimo;
19) con riferimento dell'art. 170 comma 3 del D.Lgs 163/2006, dovrà essere prodotto il documento "programma degli spostamenti e attraversamenti e di quant'altro necessario alla risoluzione delle interferenze", completo delle informazioni dettagliate sulle interferenze con le pertinenze autostradali e delle informazioni su quando sono previste le interferenze stesse.

**PARTE B - SCHEDE INTERFERENZE**

Nel seguito si riporta una sintesi delle analisi e valutazioni riguardanti le interferenze con opere gestite dalla Società.

Le interferenze sono state raggruppate in quattro capitoli:

1. VERONA EST,
2. SAN BONIFACIO,
3. MONTEBELLO,
4. MONTECCHIO MAGGIORE,
5. VICENZA.

## 1 VERONA EST

Questo capitolo analizza dodici interferenze ricadenti nell'ambito di Verona Est.

**INTERFERENZA n°1.1** **Aree di cantiere e nuovo sottopasso di attraversamento presso il raccordo autostradale di Verona est.**

| | | |
|---|---|---|
| Interferenza n° | 1.1 | **Pertinenza interferita:** |
| pk AV | dal Km 4+050 al km 5+050 | attraversamento AV / A4 ☐ |
| pk A4 | | nuovo cavalcavia ☐ |
| | | demolizione cavalcavia ☐ |
| | | nuovo sottovia ■ |
| Comune di | San Martino Buon Albergo (Vr) | affiancamento stretto ■ |
| | | intersezione svincoli ☐ |
| | | intersezione aree pertinenziali ☐ |
| | | altro ☐ |

**PRINCIPALI ELABORATI DI RIFERIMENTO**

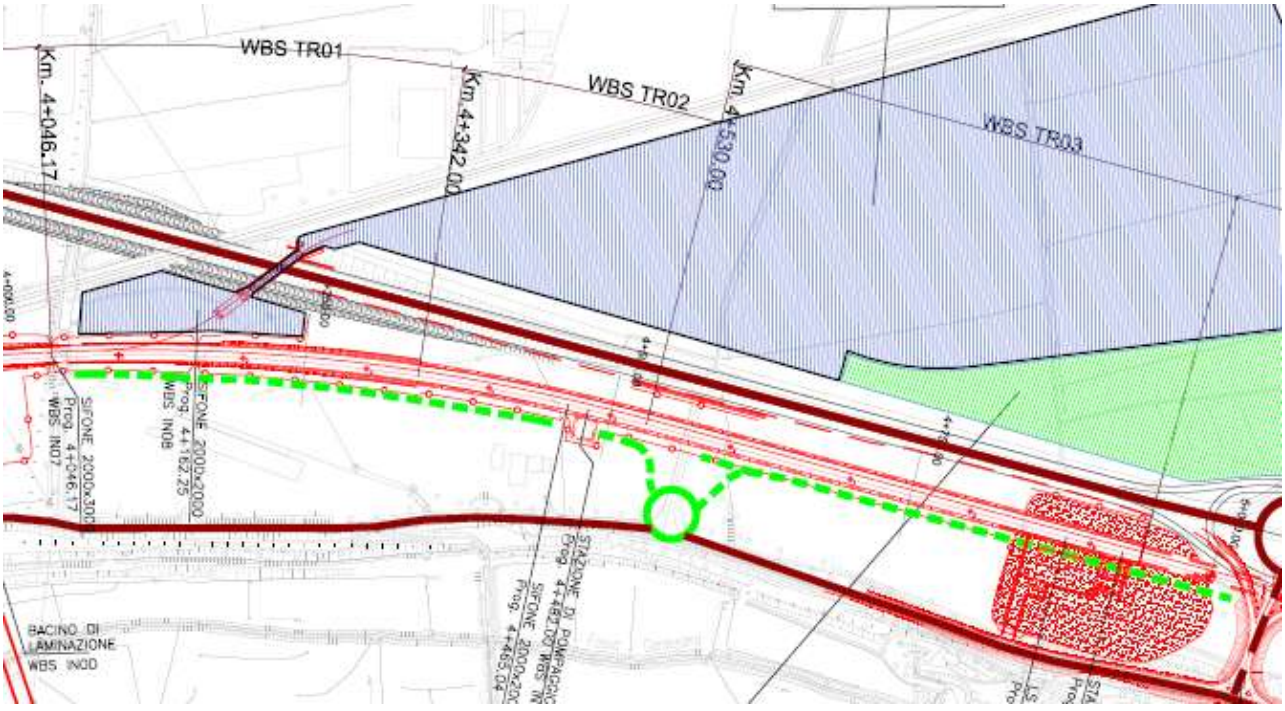
INFRASTRUTTURA - IN0D00DI2L6IF0001003E - PLANIMETRIA E PROFILO DI PROGETTO - Tav 3

CANTIERIZZAZIONE – ITINERARI E VIABILITA' – PLANIMETRIA AREE DI CANTIERE, PISTA LUNGOLINEA E ACCESSO AI CANTIERI TAV.1/3

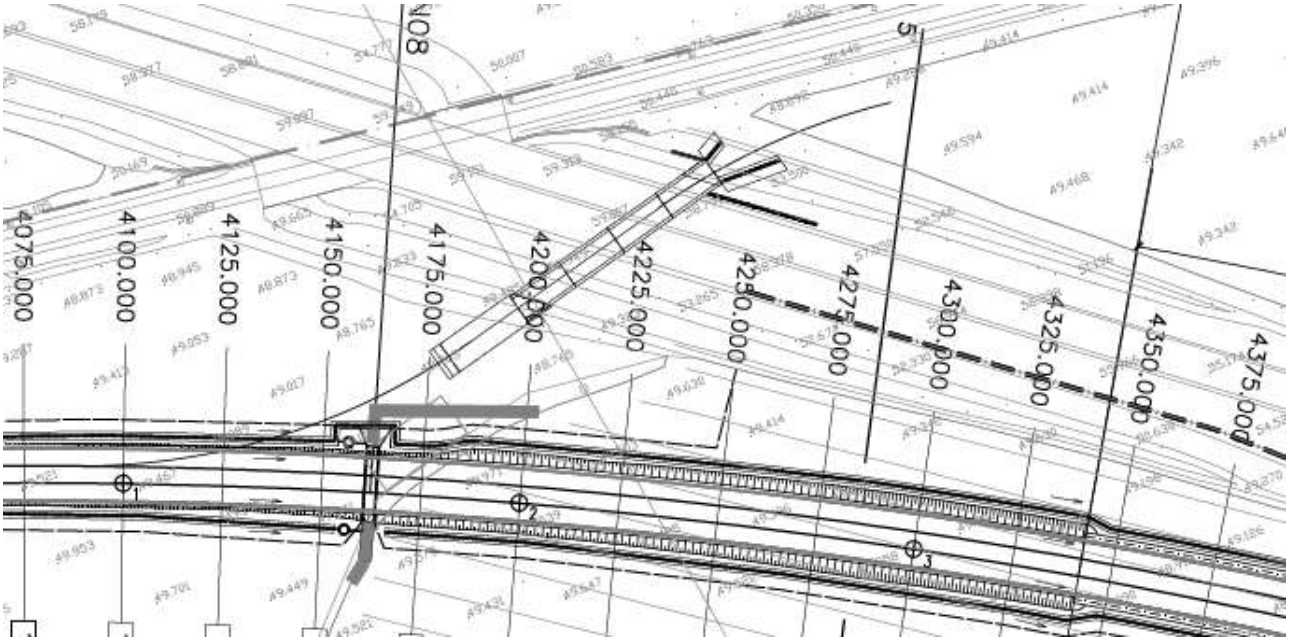
CANTIERIZZAZIONE – SOTTOVIA PER ACCESSO AL CANTEIERE DI ARMAMENTO

### *a) Descrizione dell'interferenza*

Lungo il raccordo autostradale di Verona est, a sud della linea ferroviaria storica, sono previste due grandi aree adibite rispettivamente a "Cantiere di armamento" e "Cantiere tecnologico".



Dette aree sono collegate alla linea AV con un binario che attraversa il raccordo autostradale, per il quale è prevista la realizzazione, in corrispondenza della progressiva ferroviaria km 4+200, di un nuovo sottopasso.




Le aree di cantiere interessano la fascia di rispetto stradale.

Il sottopasso costituisce interferenza con il raccordo autostradale.

La realizzazione del sottopasso è prevista con varo a spinta. E' prevista, inoltre, la realizzazione di due paratie di pali di diametro 600mm, a fianco del ciglio stradale e nel corpo del rilevato sul lato ovest del medesimo, per un'estensione complessiva di 36,60 m.

***b) Interfenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture***

Il nuovo manufatto interferisce con il rilevato del raccordo autostradale.

***c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali***

Presenza e interferenza con dorsale in fibra ottica costituita da 3 tritubi contenenti 7 cavi in fibra ottica di Telecom Italia e 2 tritubi contenenti 2 cavi in fibra ottica di Autostrada BS-PD e Infracom.

***d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società***

Non è indicato se le fasi di varo del sottopasso debbano essere accompagnate da limitazioni del traffico sul raccordo autostradale.

Sono in ogni caso prevedibili interferenze con l'esercizio stradale almeno durante la realizzazione dei pali di contenimento del rilevato e per la realizzazione delle opere di finitura.

Le limitazioni e le eventuali deviazioni del traffico stradale relative all'attraversamento dovranno essere ricomprese in uno studio organico e complessivo della cantierizzazione di tutte le interferenze previste lungo l'autostrada A4, la tangenziale sud di Verona, il casello di Verona est, il

raccordo autostradale di Verona est ed i relativi svincoli, da predisporre tenendo in considerazione le indicazioni riportate dettagliatamente nelle schede n° 1.10 e 1.11.

In ogni caso sul raccordo autostradale dovrà essere garantita la sezione minima di esercizio composta da n° 2 corsie per ogni senso di marcia, ciascuna di larghezza non inferiore a 3,5 m.

***e) Aspetti patrimoniali***

In questo tratto risultano censiti agli atti di Autostrada BS-PD i seguenti attraversamenti e parallelismi, la cui modifica / spostamento costituisce onere esclusivo del richiedente, previo convenzionamento oneroso con Autostrada:

| | |
|---|---|
| Attraversamento sotterraneo | SNAM |
| Attraversamento parallelismo sotterraneo | Sol Industrie |
| Attraversamento sotterraneo | Enel |
| Attraversamento aereo | Enel |
| Parallelismo sotterraneo | Telecom |

La realizzazione del manufatto sottopassante il raccordo autostradale occupa definitivamente aree di proprietà dell'autostrada. Tutte le aree e le opere afferenti il manufatto in parola dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Tutte le opere facenti parte il manufatto, compresi i muri andatori o di risvolto, rimarranno di proprietà del soggetto richiedente e saranno individuati catastalmente a cura e spese del medesimo. Tutti gli atti di regolarizzazione catastale dovranno essere eseguiti dal soggetto richiedente e preliminarmente concordati con BS-PD. Le aree di BS-PD previste in occupazione provvisoria dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Nessun immobile di BS-PD dovrà essere assoggettato a vincoli/servitù a favore di enti terzi, ma sarà osservato esclusivamente il regime convenzionale/concessorio oneroso.

***f) Osservazioni***

***g) Richiesta di prescrizione***

Le operazioni di varo contemplino ogni predisposizione e accorgimento necessario a garantire l'assenza di sollevamenti e/o cedimenti dei rilevati stradali.

A fine lavori è necessaria la rimozione di tutte le opere provvisionali realizzate all'interno della piattaforma stradale.

Saranno individuati, in accordo con Concessionaria/Concedente autostradale, i più opportuni interventi di chiusura del sottopasso al termine dell'utilizzo dello stesso.

L'intervento deve essere corredato di tutte le opere di completamento stradale necessarie, quali l'adeguamento dei sicurvia, eventuali reti di protezione, alloggiamenti per cavidotti, ecc...

**INTERFERENZA n°1.2 Affiancamento al raccordo autostradale di Verona est.**

| | | |
|---|---|---|
| Interferenza n° | 1.2 | **Pertinenza interferita:** |
| pk AV | da Km 4+250 a km 5+650 circa | attraversamento AV / A4 ☐ |
| pk A4 | | nuovo cavalcavia ☐ |
| | | demolizione cavalcavia ☐ |
| | | nuovo sottovia ☐ |
| Comune di | San Martino Buon Albergo (Vr) | affiancamento stretto ☑ |
| | | intersezione svincoli ☐ |
| | | intersezione aree pertinenziali ☐ |
| | | altro ☐ |

**PRINCIPALI ELABORATI DI RIFERIMENTO**

INFRASTRUTTURA - IN0D00DI2L6IF0001003E - PLANIMETRIA E PROFILO DI PROGETTO - Tav 3
TRINCEE – TR02 TRINCEA FERROVIARIA DAL KM 4+342 AL KM 4+530
TRINCEE – TR03 TRINCEA FERROVIARIA DAL KM 4+530 AL KM 4+941
GALLERIE – GA01 GALLERIA ARTIFICIALE S. MARTINO DAL KM 4+941 AL KM 6+841

***a) Descrizione dell'interferenza***

La linea ferroviaria, all'incirca tra le progressive ferroviarie 194 e 253, è tracciata in affiancamento al raccordo autostradale di Verona est, in trincea fino alla sezione 223 e poi in galleria artificiale.

In tale tratta, la linea ferroviaria è ubicata nella fascia di rispetto stradale.

Inoltre, tra le sezioni ferroviarie n° 194 e n° 224, è prevista la posa di "*barriera di sicurezza tipo H4 L= 700 m*" lungo il ciglio esterno della carreggiata sud del raccordo stesso, per la protezione della trincea ferroviaria.

***b) Interfenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture***

Ad eccezione dell'interferenza con gli esistenti svincoli di collegamento per il raccordo autostradale di Verona est (di cui si riferisce in schede separate), non è stato possibile accertare interferenze dirette con la piattaforma stradale.

***c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali***

Presenza e possibile interferenza con la fondazione e la struttura di un pannello a messaggio variabile.

***d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società***

La posa in opera delle barriere di sicurezza stradale ed eventuali ulteriori lavorazioni che comportino limitazioni ed eventuali deviazioni del traffico stradale, dovranno essere ricomprese in uno studio organico e complessivo della cantierizzazione di tutte le interferenze previste lungo l'autostrada A4, la tangenziale sud di Verona, il casello di Verona est, il raccordo autostradale di

Verona est ed i relativi svincoli, e da predisporre tenendo in considerazione le indicazioni riportate dettagliatamente nelle schede n° 1.10 e 1.11.

***e) Aspetti patrimoniali***

Il piano particellare prevede occupazioni di sedimi autostradali che le sezioni non ipotizzano, non si comprende. Sono previsti su sedimi autostradali interventi di riqualificazione ambientale non attuabili, ovvero se assentiti devono essere previsti oneri a favore di BS-PD per la loro gestione/manutenzione. Tutti gli atti di regolarizzazione catastale dovranno essere eseguiti dal soggetto richiedente e preliminarmente concordati con BS-PD. Le aree di BS-PD previste in occupazione provvisoria dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Nessun immobile di BS-PD dovrà essere assoggettato a vincoli/servitù a favore di enti terzi, ma sarà osservato esclusivamente il regime convenzionale/concessorio oneroso.

***f) Osservazioni***

Ai fini di una compiuta valutazione della tratta in affincamento, sarebbe utile disporre di sezioni trasversali che raffigurino sia l'AV, sia il raccordo autostradale, complete dell'indicazione delle rispettive recinzioni.

Con particolare riferimento al tratto di sicurvia previsto lungo il raccordo autostradale (in parte in sostituzione di quello esistente, in parte di nuovo impianto), si rileva che la classe di contenimento H4 è superiore rispetto alle classi H2/H3 previste dalla normativa vigente per il tipo di strada. Come noto, però, a valori di classe di contenimento superiore corrispondono valori dell'indice di severità degli impatti mediamente più elevati e, conseguentemente, urti potenzialmente più rigidi e gravosi per gli autoveicoli in svio e per i loro conducenti, come chiarito anche dalla circolare MIT n° 62032 del 21 luglio 2010. La scelta di implementare le barriere di sicurezza lungo il raccordo autostradale ai fini della sicurezza ferroviaria, ha pertanto riflessi negativi sulla sicurezza dell'utenza stradale.

***g) Richiesta di prescrizione***

Le opere provvisionali per il sostegno degli scavi nei tratti in affiancamento siano previste ad una distanza mai inferiore a 3 m dal ciglio bitumato della piattaforma autostradale.

Non siano realizzati tiranti per il sostegno di manufatti ferroviari in proprietà autostradale.

Siano valutati sistemi di protezione della linea ferroviaria differenti dalle barriere di sicurezza stradale di classe superiore a quella richiesta dalla normativa.

E' auspicabile la realizzazione di uno stradello di servizio negli spazi interclusi tra raccordo autostradale e nuova linea ferroviaria, tale da facilitare l'accessibilità e le attività manutentive di entrambe le infrastrutture.

**INTERFERENZA n°1.3 Dismissione dell'innesto sul raccordo autostradale di Verona est.**

| | | |
|---|---|---|
| Interferenza n° | 1.3 | **Pertinenza interferita:** |
| pk AV | da km 4+350 a km 4+750 | attraversamento AV / A4 ☐<br>nuovo cavalcavia ☐ |
| pk A4 | | demolizione cavalcavia ☐<br>nuovo sottovia ☐ |
| Comune di | San Martino Buon Albergo (Vr) | affiancamento stretto ☐<br>intersezione svincoli ■<br>intersezione aree pertinenziali ☐<br>altro ☐ |

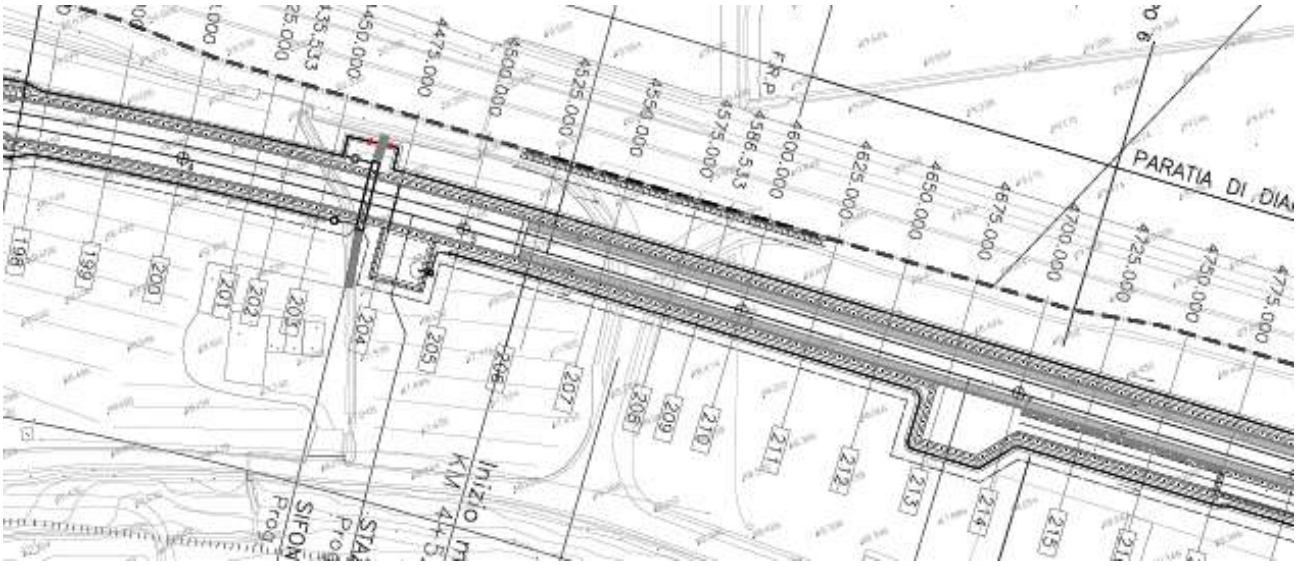
**PRINCIPALI ELABORATI DI RIFERIMENTO**

INFRASTRUTTURA - IN0D00DI2L6IF0001003E - PLANIMETRIA E PROFILO DI PROGETTO - Tav 3

INFRASTRUTTURA - PLANIMETRIA DELLE DEMOLIZIONI - Tav 2

### *a) Descrizione dell'interferenza*

Lungo il tratto di affiancamento della linea AV/AC al raccordo autostradale di Verona est, tra le sezioni ferroviarie n° 198 e n° 216 è prevista la "*dismissione innesto raccordo autostradale*" sulla carreggiata sud del raccordo stesso.




L'innesto di cui è prevista la dismissione è riproposto, dal punto di vista funzionale, più a sud, in corrispondenza dell'intersezione a rotatoria esistente.

### *b) Interferenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture*

L'intervento interessa gli svincoli di collegamento del raccordo autostradale e la piattaforma dello stesso raccordo.

### *c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali*

Presenza e possibile interferenza con cavidotto alimentazione pannello a messaggio variabile.

### *d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società*

Le limitazioni e le eventuali deviazioni del traffico stradale dovranno essere ricomprese in uno studio organico e complessivo della cantierizzazione di tutte le interferenze previste lungo l'autostrada A4, la tangenziale sud di Verona, il casello di Verona est, il raccordo autostradale di Verona est ed i relativi svincoli, da predisporre tenendo in considerazione le indicazioni riportate dettagliatamente nelle schede n° 1.10 e 1.11.

### *e) Aspetti patrimoniali*

In questo tratto risulta censito agli atti di Autostrada BS-PD il seguente attraversamento, la cui modifica / spostamento costituisce onere esclusivo del richiedente, previo convenzionamento oneroso con Autostrada:

attraversamento aereo ENEL

La realizzazione del manufatto sottopassante lo svincolo occupa definitivamente aree di proprietà dell'autostrada. Tutte le aree e le opere afferenti il manufatto in parola dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Sono previsti su sedimi autostradali interventi di riqualificazione ambientale non attuabili, ovvero se assentiti devono essere previsti oneri a favore di BS-PD per la loro gestione/manutenzione. Tutti gli atti di regolarizzazione catastale dovranno essere eseguiti dal soggetto richiedente e preliminarmente concordati con BS-PD. Le aree di BS-PD previste in occupazione provvisoria dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Nessun immobile di BS-PD dovrà essere assoggettato a vincoli/servitù a favore di enti terzi, ma sarà osservato esclusivamente il regime convenzionale/concessorio oneroso.

### *f) Osservazioni*

Le opere di demolizione illustrate nel progetto paiono interessare la sola parte dello svincolo in cui le piste divergono dalla piattaforma principale, e non riguardano le corsie di accelerazione e decelerazione.

In tal modo, dopo la chiusura dell'innesto, verrebbe a permanere un'estesa tratta di sezione stradale maggiorata, non necessaria e difforme dalle indicazioni normative.

### *g) Richiesta di prescrizione*

Siano previsti adeguati interventi sulla piattaforma del raccordo autostradale di ripristino della continuità della sezione trasversale, recuperando dall'attuale sezione stradale allargata solo una piazzola di sosta.

L'intervento sia corredato di tutte le opere di completamento stradale necessarie quali sicurvia, modifica della segnaletica, alloggiamenti per cavidotti, ecc...

**INTERFERENZA n°1.4 Interventi presso lo svincolo sul raccordo autostradale di Verona est.**

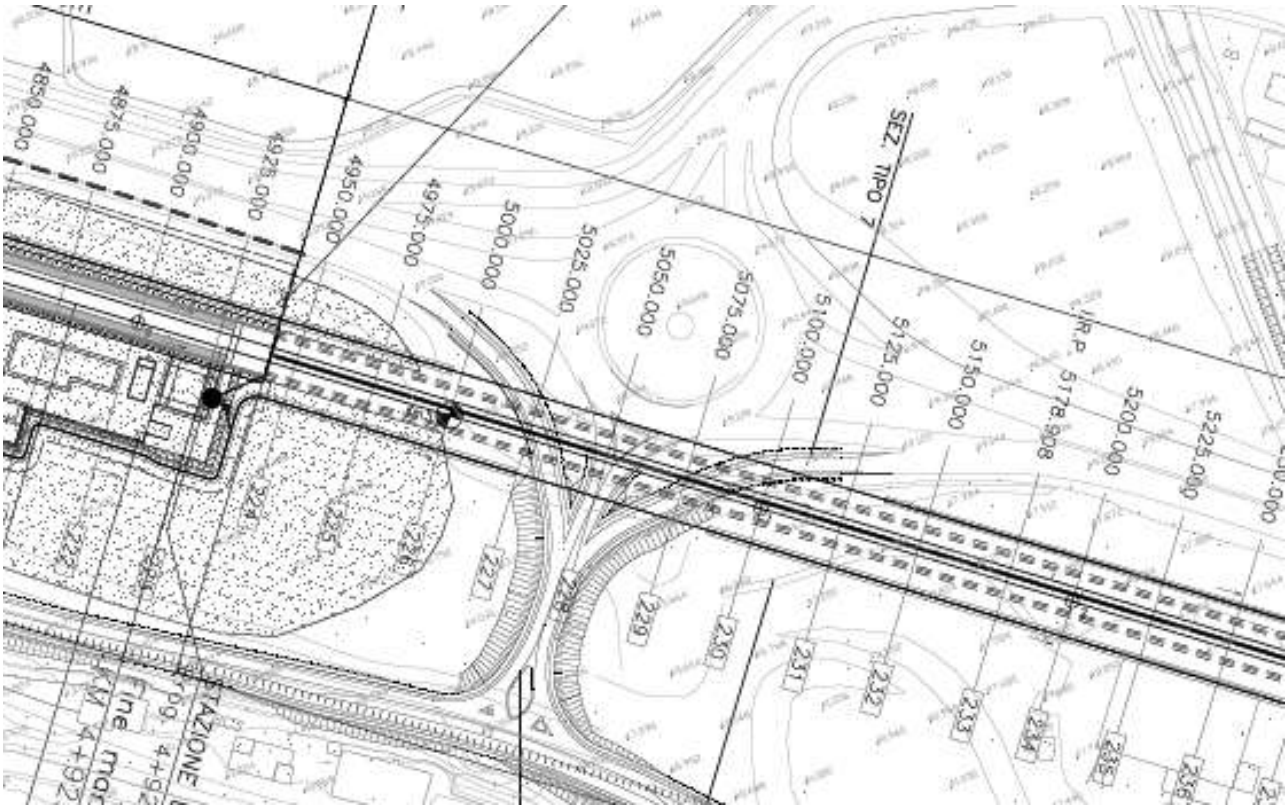
| | | |
|---|---|---|
| Interferenza n° | 1.4 | **Pertinenza interferita:** |
| pk AV | da km 4+975 a km 5+150 | attraversamento AV / A4 ☐<br>nuovo cavalcavia ☐ |
| pk A4 | | demolizione cavalcavia ☐<br>nuovo sottovia ☐ |
| Comune di | San Martino Buon Albergo (Vr) | affiancamento stretto ☐<br>intersezione svincoli ■<br>intersezione aree pertinenziali ☐<br>altro ☐ |

**PRINCIPALI ELABORATI DI RIFERIMENTO**

INFRASTRUTTURA - IN0D00DI2L6IF0001003E - PLANIMETRIA E PROFILO DI PROGETTO - Tav 3
GALLERIE – GA01 GALLERIA ARTIFICIALE S. MARTINO DAL KM 4+941 AL KM 6+841
INTERFERENZE VIARIE – IN11 ADEGUAMENTO SVINCOLO RACCORDO AUTOSTRADALE AL KM 5+050

### *a) Descrizione dell'interferenza*

La linea AV/AC, tra le sezioni in galleria artificiale n° 225 e n° 232, interseca lo svincolo del raccordo autostradale di Verona est a servizio di San Martino Buon Albergo.




Nella risistemazione dello svincolo è prevista l'eliminazione della pista che consente ai flussi di traffico in direzione nord-sud di non impegnare la rotatoria e la realizzazione di un nuovo innesto

direttamente sulla rotatoria stessa (che viene mantenuta), in sostituzione dell'innesto "dismesso" più a nord (oggetto della scheda 1.3).

***b) Interfenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture***

L'intervento interferisce con lo svincolo del raccordo autostradale, comportando la soppressione di una pista dello stesso e l'interessamento dell'anello rotatorio.

***c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali***

L'intervento interferisce con gli impianti per l'illuminazione della rotatoria e con l'alimentazione dei due Pannelli a Messaggi Variabili.

Durante le varie fasi di lavoro deve essere sempre garantita l'illuminazione della viabilità nei tratti in cui vi sia conflitto fra i vari flussi di traffico e nei casi in cui vi sia presenza di scarsa visibilità.

Terminati i lavori, gli impianti, dovranno garantire i livelli di illuminazione previsti dalle norme UNI EN13201 e UNI EN11248.

Se necessario dovranno essere realizzati impianti provvisori.

***d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società***

Le limitazioni e le eventuali deviazioni del traffico stradale relative all'interferenza dovranno essere ricomprese in uno studio organico e complessivo della cantierizzazione di tutte le interferenze previste lungo l'autostrada A4, la tangenziale sud di Verona, il casello di Verona est, il raccordo autostradale di Verona est ed i relativi svincoli, da predisporre tenendo in considerazione le indicazioni riportate dettagliatamente nelle schede n° 1.10 e 1.11.

***e) Aspetti patrimoniali***

La realizzazione del manufatto sottopassante lo svincolo occupa definitivamente aree di proprietà dell'autostrada. Tutte le aree e le opere afferenti il manufatto in parola dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Sono previsti su sedimi autostradali interventi di riqualificazione ambientale non attuabili, ovvero se assentiti devono essere previsti oneri a favore di BS-PD per la loro gestione/manutenzione. La nuova viabilità dovrà essere valutata ai fini patrimoniali, ossia definire i limiti in capo a BS-PD e/o al Comune competente. Tutti gli atti di regolarizzazione catastale dovranno essere eseguiti dal soggetto richiedente e preliminarmente concordati con BS-PD. Le aree di BS-PD previste in occupazione provvisoria dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Nessun immobile di BS-PD dovrà essere assoggettato a vincoli/servitù a favore di enti terzi, ma sarà osservato esclusivamente il regime convenzionale/concessorio oneroso.

***f) Osservazioni***

La proposta progettuale di sistemazione definitiva dello svincolo comporta una riduzione del livello di servizio rispetto alla configurazione attuale, essendo, in particolare, eliminata la corsia diretta in direzione nord-sud (che attualmente non transita dalla rotatoria alleggerendo l'anello) e aggiunto un nuovo innesto sull'anello stesso (nello stato di fatto ubicato più a nord).

La conseguenza di tali modifiche è un decadimento, si ritiene consistente, il livello di servizio dello svincolo e quindi la congestione dello stesso.

***g) Richiesta di prescrizione***

Si chiede di individuare una diversa sistemazione dello svincolo che garantisca un livello di efficienza non inferiore a quello dello stato di fatto, delivellando l'intersezione secondo schemi da concordare con Concedente e Concessionario autostradale.

La previsione del nuovo asse sovrapassante o sottopassante la rotatoria potrebbe essere sviluppata secondo i parametri progettuali della categoria C1 del DM del 5 novembre 2001 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione di strade”, avendo cura di non ridurre le zone di scambio interposte tra lo svincolo in argomento e quello esistente più a sud.

La costruzione della galleria artificiale contempli ogni predisposizione e accorgimento necessario a garantire l’assenza di cedimenti dei sovrastanti rilevati stradali.

L’intervento sia corredato, inoltre, da tutte le opere di completamento stradale necessarie quali illuminazione, adeguamento della segnaletica, sicurvia, ecc...

**INTERFERENZA n°1.5 Scatolare di deviazione del torrente Rosella per l'attraversamento del raccordo autostradale di Verona est.**

| | | |
|---|---|---|
| Interferenza n° | 1.5 | **Pertinenza interferita:** |
| pk AV | km 5+350 | attraversamento AV / A4 ☐ |
| pk A4 | | nuovo cavalcavia ☐ |
| Comune di | San Martino Buon Albergo (Vr) | demolizione cavalcavia ☐ |
| | | nuovo sottovia ■ |
| | | affiancamento stretto ☐ |
| | | intersezione svincoli ☐ |
| | | intersezione aree pertinenziali ☐ |
| | | altro ☐ |

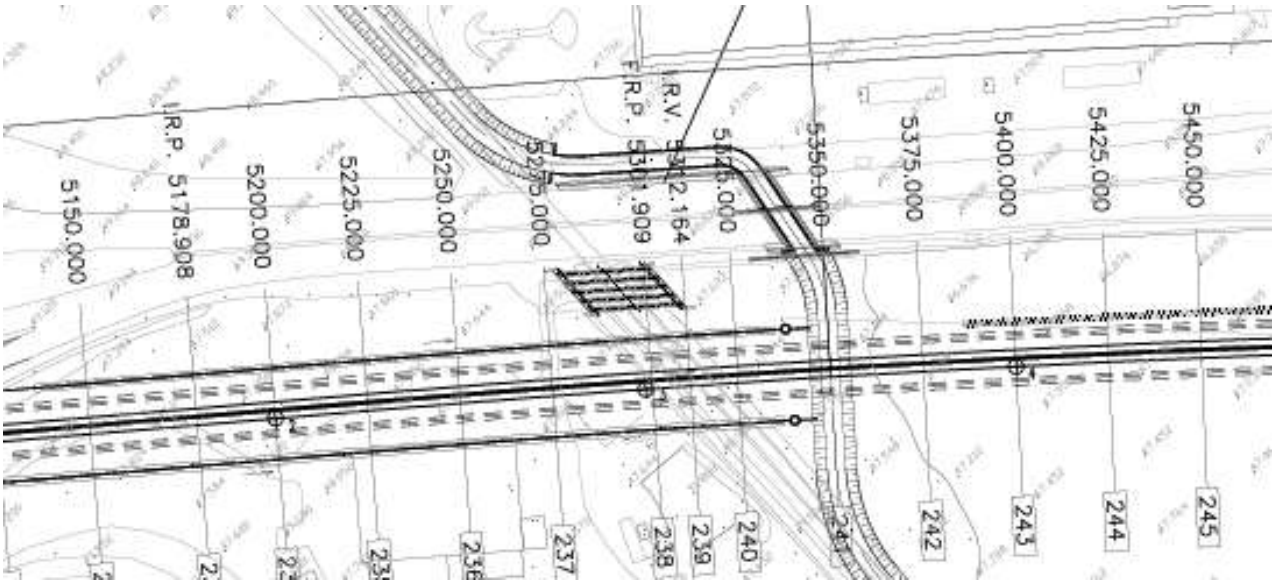
**PRINCIPALI ELABORATI DI RIFERIMENTO**

INFRASTRUTTURA - IN0D00DI2L6IF0001004E - PLANIMETRIA E PROFILO DI PROGETTO - Tav 4

INTERFERENZE VIARIE (IDRAULICHE) – IN12 – SISTEMAZIONE TORRENTE ROSELLA

### *a) Descrizione dell'interferenza*

Presso la sezione ferroviaria 240 è prevista la realizzazione di un nuovo scatolare 5.000x3.000 mm di deviazione del torrente Rosella per l'attraversamento del raccordo autostradale di Verona est.




Il manufatto sarà realizzato in opera in due fasi successive, una per ogni carreggiata del raccordo. E' prevista anche la realizzazione di due paratie di pali quali "opere provvisionali", rispettivamente in spartitraffico e sul ciglio esterno della carreggiata sud.

La piattaforma stradale risulterà inoltre costeggiata da un nuovo muro di risvolto dell'alveo artificiale del torrente, per una lunghezza di circa 50 m.

***b) Interferenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture***

L'intervento interessa la piattaforma del raccordo autostradale di Verona est.

***c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali***

Interferenza con dorsale in fibra ottica costituita da 3 tritubi contenenti 7 cavi in fibra ottica di Telecom Italia e 2 tritubi contenenti 2 cavi in fibra ottica di Autostrada BS-PD e Infracom.

***d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società***

Le limitazioni e le eventuali deviazioni del traffico stradale connesse all'attraversamento dovranno essere ricomprese in uno studio organico e complessivo della cantierizzazione di tutte le interferenze previste lungo l'autostrada A4, la tangenziale sud di Verona, il casello di Verona est, il raccordo autostradale di Verona est ed i relativi svincoli, da predisporre tenendo in considerazione le indicazioni riportate dettagliatamente nelle schede n° 1.10 e 1.11.

***e) Aspetti patrimoniali***

La realizzazione del manufatto sottopassante lo svincolo occupa definitivamente aree di proprietà dell'autostrada. Tutte le aree e le opere afferenti il manufatto in parola dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Tutti gli atti di regolarizzazione catastale dovranno essere eseguiti dal soggetto richiedente e preliminarmente concordati con BS-PD. Le aree di BS-PD previste in occupazione provvisoria dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Nessun immobile di BS-PD dovrà essere assoggettato a vincoli/servitù a favore di enti terzi, ma sarà osservato esclusivamente il regime convenzionale/concessorio oneroso.

***f) Osservazioni***

***g) Richiesta di prescrizione***

In alternativa alla realizzazione in opera del manufatto, si chiede di valutare la possibilità del varo a spinta, al fine di ridurre l'impatto sul traffico stradale.

In ogni caso è necessaria la rimozione, a fine lavori, di tutte le opere provvisionali realizzate all'interno della piattaforma stradale.

L'intervento sia inoltre corredato da tutte le opere di finitura stradale necessarie quali adeguamento dei sicurvia, alloggiamenti cavidotti, ecc...

**INTERFERENZA n°1.6** **Attraversamento delle piste dello svincolo di collegamento tra la A4, la tangenziale sud di Verona e il raccordo autostradale di Verona est.**

| | |
|---|---|
| Interferenza n° | 1.6 |
| pk AV | da km 5+800 a km 5+850 circa |
| pk A4 | |
| Comune di | San Martino Buon Albergo (Vr) |

**Pertinenza interferita:**

- attraversamento AV / A4 ☐
- nuovo cavalcavia ☐
- demolizione cavalcavia ☐
- nuovo sottovia ☐
- affiancamento stretto ☐
- intersezione svincoli ☑
- intersezione aree pertinenziali ☐
- altro ☐

**PRINCIPALI ELABORATI DI RIFERIMENTO**

INFRASTRUTTURA - IN0D00DI2L6IF0001004E - PLANIMETRIA E PROFILO DI PROGETTO - Tav 4
GALLERIE – GA01 GALLERIA ARTIFICIALE S. MARTINO DAL KM 4+941 AL KM 6+841

### *a) Descrizione dell'interferenza*

La linea AV interseca, in galleria artificiale, le piste dello svincolo di collegamento tra la tangenziale sud di Verona, l'autostrada A4, il raccordo autostradale e la viabilità esterna.

Il profilo longitudinale, tuttavia, non riporta l'indicazione di tali piste e pertanto non sono resi disponibili strumenti specifici per la verifica della compatibilità altimetrica tra le due opere.

Non si sono individuati, inoltre, documenti progettuali che illustrino gli interventi di ripristino degli svincoli, dei relativi manufatti e delle opere di corredo stradale.

***b) Interferenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture***

Interferenza con le piste e i relativi manufatti dello svincolo tra la tangenziale sud di Verona, l'autostrada A4, il raccordo autostradale e la viabilità esterna.

***c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali***

Interferenza con le reti di distribuzione dell'acqua sanitaria e del gas nell'area adiacente al casello.

Interferenza con il sistema di smaltimento acque meteoriche del sottopasso e acque nere dell'autostazione e capannoni costituito da tubazioni, pompe e linee elettriche.

Interferenza con gli impianti di illuminazione degli svincoli di ingresso e uscita della tangenziale sud per l'autostrada e per il parcheggio.

Interferenza con l'impianto di illuminazione del parcheggio e del piazzale dell'autostazione eseguito con torrifaro.

Interferenza con le linee di alimentazione e dati del PMV posto in ingresso in tangenziale.

Interferenza con la sbarra di accesso al parcheggio privato dell'Autostrada e con le linee di alimentazione del capannone dei cloruri.

Durante le varie fasi di lavoro deve essere sempre garantita l'illuminazione della viabilità nei tratti in cui vi sia conflitto fra i vari flussi di traffico e nei casi in cui vi sia presenza di scarsa visibilità. Dovranno essere garantiti tutti i servizi attualmente presenti (acqua sanitaria, gas e smaltimento acque nere).

Terminati i lavori, gli impianti, dovranno garantire i livelli di illuminazione previsti dalle norme UNI EN13201 e UNI EN11248.

Se necessario dovranno essere realizzati impianti provvisori.

***d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società***

Le limitazioni e le eventuali deviazioni del traffico stradale legate all'attraversamento dovranno essere ricomprese in uno studio organico e complessivo della cantierizzazione di tutte le interferenze previste lungo l'autostrada A4, la tangenziale sud di Verona, il casello di Verona est, il raccordo autostradale di Verona est ed i relativi svincoli, da predisporre tenendo in considerazione le indicazioni riportate dettagliatamente nelle schede n° 1.10 e 1.11.

### *e) Aspetti patrimoniali*

In questo tratto risulta censito agli atti di Autostrada BS-PD il seguente attraversamento, la cui modifica / spostamento costituisce onere esclusivo del richiedente, previo convenzionamento oneroso con Autostrada:

attraversamento sotterraneo ENEL

La realizzazione della galleria artificiale e le opere relative, sottopassante le piste degli svincoli, occupano definitivamente aree di proprietà dell'autostrada. Tutte le aree e le opere afferenti il manufatto in parola dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Tutti gli atti di regolarizzazione catastale dovranno essere eseguiti dal soggetto richiedente e preliminarmente concordati con BS-PD. Le aree di BS-PD previste in occupazione provvisoria dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Nessun immobile di BS-PD dovrà essere assoggettato a vincoli/servitù a favore di enti terzi, ma sarà osservato esclusivamente il regime convenzionale/concessorio oneroso.

### *f) Osservazioni*

### *g) Richiesta di prescrizione*

Si richiede al proponente della linea AV idonea documentazione tecnica atta a dimostrare:

- la compatibilità planoaltimetrica tra la linea AV e le piste dello svincolo;
- le modalità di ripristino delle piste dello svincolo di collegamento tra la tangenziale sud di Verona, l'autostrada A4 e la viabilità esterna a fine lavori.

L'intervento sia corredato, inoltre, da tutte le opere di completamento stradale necessarie quali illuminazione, sicurvia, segnaletica, alloggiamenti cavidotti, ecc...

**INTERFERENZA n°1.7 Opere idrauliche di attraversamento delle sedi stradali ad est della linea ferroviaria.**

| | | |
|---|---|---|
| Interferenza n° | 1.7 | **Pertinenza interferita:** |
| pk AV | da km 5+825 a km 6+475 circa | attraversamento AV / A4 ☐<br>nuovo cavalcavia ☐ |
| pk A4 | | demolizione cavalcavia ☐<br>nuovo sottovia ■ |
| Comune di | San Martino Buon Albergo (Vr) | affiancamento stretto ☐<br>intersezione svincoli ■<br>intersezione aree pertinenziali ■<br>altro ☐ |

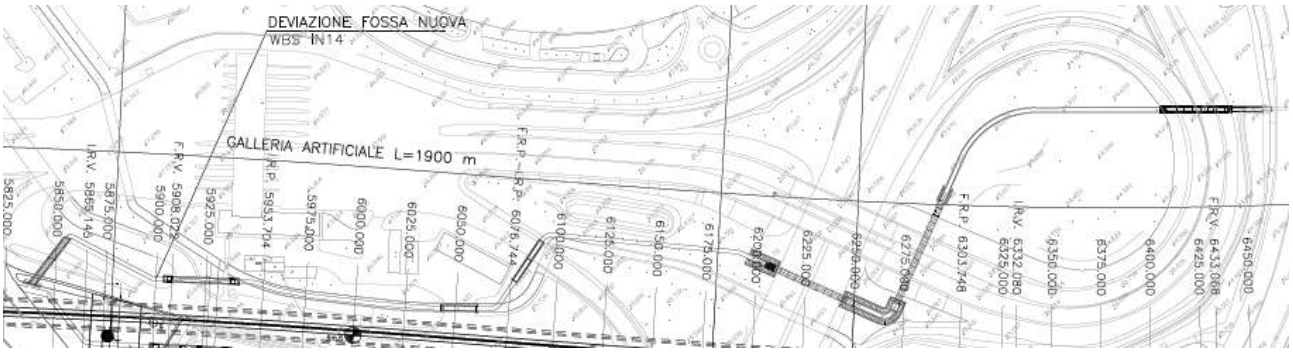
**PRINCIPALI ELABORATI DI RIFERIMENTO**

INFRASTRUTTURA - IN0D00DI2L6IF0001004E - PLANIMETRIA E PROFILO DI PROGETTO - Tav 4

INTERFERENZE VIARIE – IN16 INTERFERENZA CON SEDE AUTOSTRADALE AL KM 6+220

### *a) Descrizione dell'interferenza*

Nella presente scheda sono raggruppate n° 7 interferenze indotte dalla realizzazione di opere idrauliche previste nel progetto della linea AV, per la parte ubicata ad est della linea stessa, che interessano la viabilità di accesso al casello di Verona est, lo svincolo autostradale e l'autostrada A4.




In particolare, a partire dalla sezione AV n° 260, è previsto un nuovo alveo artificiale identificato come "*DEVIAZIONE FOSSA NUOVA WBS IN14*", che comporta la realizzazione di n° 3 nuovi manufatti di attraversamento della viabilità pertinenziale del casello autostradale di Verona est, n° 3 nuovi manufatti di attraversamento delle piste dello svincolo autostradale e un nuovo manufatto di attraversamento dell'autostrada A4, oltre a lunghe estese di alveo all'interno delle pertinenze autostradali.

Dei manufatti elencati, n° 3 sono previsti con varo a spinta: quello di attraversamento dell'A4 e i due attraversamenti delle piste dello svincolo autostradale in corrispondenza del "cappio".

Tra questi si è riscontrato che il sottopasso di attraversamento dell'A4 presenta una differenza di quota tra l'estradosso del manufatto e la quota del ciglio autostradale di appena 1 m.

Per gli altri quattro manufatti è prevista la costruzione in opera con deviazioni temporanee del traffico.

***b) Interferenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture***

Interferenze con i rilevati di A4, dello svincolo autostradale e della viabilità di accesso al casello di Verona est.

***c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali***

Interferenza con dorsale in fibra ottica condivisa tra Autostrada BS-PD e Telecom Italia costituta da 2 tritubi contenenti 5 cavi in fibra ottica.

Interferenza con dorsale in rame di Telecom Italia concessa in uso esclusivo ad Autostrada BS-PD.

Interferenza con dorsale telematica costituita da 36 monotubi per fibra ottica di Infracom -Retelit-Interoute e Autostrada BS-PD.

***d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società***

Non sono specificate eventuali limitazioni del traffico autostradale nelle fasi di varo dei manufatti a spinta.

Le limitazioni e le eventuali deviazioni del traffico stradale per gli attraversamenti idraulici dovranno comunque essere ricomprese in uno studio organico e complessivo della cantierizzazione di tutte le interferenze previste lungo l'autostrada A4, la tangenziale sud di Verona, il casello di Verona est, il raccordo autostradale di Verona est ed i relativi svincoli, da predisporre tenendo in considerazione le indicazioni riportate dettagliatamente nelle schede n° 1.10 e 1.11.

***e) Aspetti patrimoniali***

La realizzazione dei manufatti sottopassanti l'area di casello e gli svincoli occupano definitivamente aree di proprietà dell'autostrada. Tutte le aree e le opere afferenti i manufatti in parola dovranno essere regolarizzati mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso e qualora necessario operare la sdemanializzazione dei vecchi corsi e la demanializzazione dei nuovi percorsi. Tutti gli atti di regolarizzazione catastale dovranno essere eseguiti dal soggetto richiedente e preliminarmente concordati con BS-PD. Le aree di BS-PD previste in occupazione provvisoria dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Nessun immobile di BS-PD dovrà essere assoggettato a vincoli/servitù a favore di enti terzi, ma sarà osservato esclusivamente il regime convenzionale/concessorio oneroso.

***f) Osservazioni***

### *g) Richiesta di prescrizione*

Le operazioni di varo dei n° 3 manufatti a spinta siano progettate con l'obiettivo prioritario di evitare, o comunque di minimizzare, le limitazioni al traffico autostradale.

Le operazioni di varo, con particolare riferimento all'attraversamento dell'A4 che presenta una ricopertura di appena 1 m, contemplino ogni predisposizione e accorgimento necessario a garantire l'assenza di sollevamenti e/o cedimenti dei rilevati autostradali.

E' inoltre necessaria la rimozione, a fine lavori, di tutte le opere provvisionali realizzate all'interno della piattaforma stradale.

**INTERFERENZA n°1.8 Opere idrauliche di attraversamento delle sedi stradali ad ovest della linea ferroviaria.**

| | | |
|---|---|---|
| Interferenza n° | 1.8 | **Pertinenza interferita:** |
| pk AV | da km 5+900 a km 6+275 circa | attraversamento AV / A4 ☐<br>nuovo cavalcavia ☐ |
| pk A4 | | demolizione cavalcavia ☐<br>nuovo sottovia ■ |
| Comune di | San Martino Buon Albergo (Vr) | affiancamento stretto ☐<br>intersezione svincoli ■<br>intersezione aree pertinenziali ■<br>altro ☐ |

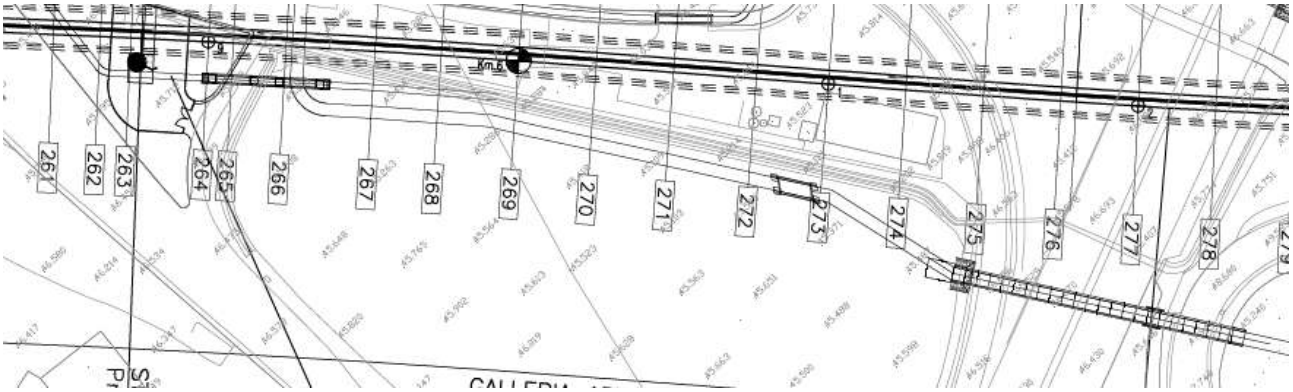
**PRINCIPALI ELABORATI DI RIFERIMENTO**

INFRASTRUTTURA - IN0D00DI2L6IF0001004E - PLANIMETRIA E PROFILO DI PROGETTO - Tav 4

INTERFERENZE VIARIE – IN16 INTERFERENZA CON SEDE AUTOSTRADALE AL KM 6+220

### *a) Descrizione dell'interferenza*

Nella presente scheda sono raggruppate n° 2 interferenze indotte dalla realizzazione di opere idrauliche previste nel progetto della linea AV, per la parte ubicata ad ovest della linea stessa, che interessano la viabilità di accesso al casello di Verona est, lo svincolo autostradale, l'autostrada A4 e lo svincolo della tangenziale sud di Verona.




In particolare, a partire dalla sezione AV n° 264, è previsto un nuovo alveo artificiale con un nuovo manufatto di attraversamento della viabilità pertinenziale del casello autostradale di Verona est e con un nuovo manufatto che attraversa la pista di svincolo del casello di Verona est di ingresso verso Milano, l'autostrada A4 e lo svincolo della tangenziale sud di Verona.

Per il primo è prevista la costruzione in opera.

Per il secondo, lungo 62 m, è previsto il varo a spinta i due fasi successive. Non sono specificate limitazioni del traffico autostradale. L'estradosso del nuovo manufatto è previsto ad una quota

molto prossima a quella del piano viabile (ricopertura minima in alcuni punti inferiore a 50 cm), tanto da interferire con il pacchetto di pavimentazione stradale.

Si rilevano, inoltre, tratti di nuovo alveo all'interno delle pertinenze autostradali.

***b) Interferenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture***

Interferenze con i rilevati e con il cassonetto stradale dell'A4 e dello svincolo autostradale; solo con il rilevato per lo svincolo della tangenziale sud di Verona.

***c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali***

Interferenza con dorsale in fibra ottica condivisa tra Autostrada BS-PD e Telecom Italia costituta da 2 tritubi contenenti 5 cavi in fibra ottica.

Interferenza con dorsale in rame di Telecom Italia concessa in uso esclusivo ad Autostrada BS-PD.

Interferenza con dorsale telematica costituita da 36 monotubi per fibra ottica di Infracom -Retelit-Interoute e Autostrada BS-PD.

***d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società***

Per quanto attiene il manufatto di cui è previsto il varo a spinta, la realizzabilità appare critica in ragione della lunghezza del sottopasso e del ricoprimento troppo esiguo: la realizzazione di tale intervento pare non garantire adeguate condizioni di sicurezza per l'esercizio autostradale.

Le limitazioni e le eventuali deviazioni del traffico stradale per gli attraversamenti idraulici dovranno comunque essere ricomprese in uno studio organico e complessivo della cantierizzazione di tutte le interferenze previste lungo l'autostrada A4, la tangenziale sud di Verona, il casello di Verona est, il raccordo autostradale di Verona est ed i relativi svincoli, da predisporre tenendo in considerazione le indicazioni riportate dettagliatamente nelle schede n° 1.10 e 1.11.

***e) Aspetti patrimoniali***

La realizzazione dei manufatti dei manufatti idraulici occupano definitivamente aree di proprietà dell'autostrada. Tutte le aree e le opere afferenti i manufatti in parola dovranno essere regolarizzati mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso e qualora necessario operare la sdemanializzazione dei vecchi corsi e la demanializzazione dei nuovi percorsi. Tutti gli atti di regolarizzazione catastale dovranno essere eseguiti dal soggetto richiedente e preliminarmente concordati con BS-PD. Le aree di BS-PD previste in occupazione provvisoria dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Nessun immobile di BS-PD dovrà essere assoggettato a vincoli/servitù a favore di enti terzi, ma sarà osservato esclusivamente il regime convenzionale/concessorio oneroso.

***f) Osservazioni***

### *g) Richiesta di prescrizione*

L'intervento di attraversamento con varo a spinta dello svincolo autostradale, dell'A4 e della tangenziale sud di Verona appare critico in ragione della lunghezza dell'attraversamento e, soprattutto, della limitatissima ricopertura del manufatto: si chiede pertanto di rivedere la proposta progettuale al fine di garantire adeguate condizioni di sicurezza per il traffico autostradale.

Le operazioni di varo siano progettate con l'obiettivo prioritario di evitare, o comunque di minimizzare, le limitazioni al traffico autostradale e contemplino ogni predisposizione e accorgimento necessario a garantire l'assenza di sollevamenti e/o cedimenti dei rilevati autostradali.

E' inoltre necessaria la rimozione, a fine lavori, di tutte le opere provvisionali realizzate all'interno della piattaforma stradale.

**INTERFERENZA n°1.9 Attraversamento del centro di manutenzione annesso al casello di Verona est e relative pertinenze.**

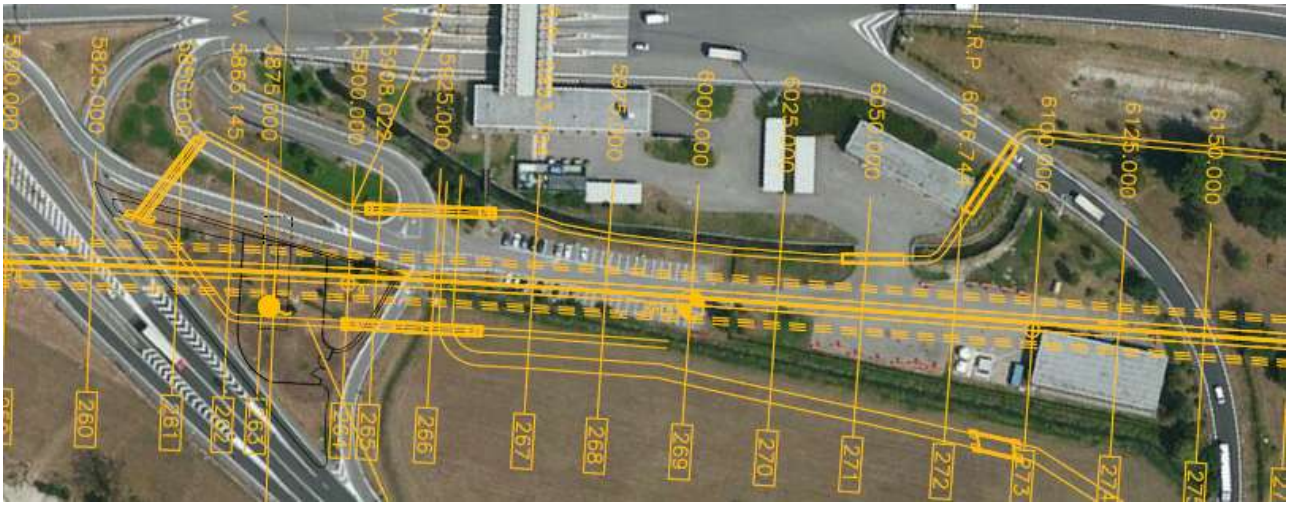
| | | |
|---|---|---|
| Interferenza n° | 1.9 | **Pertinenza interferita:** |
| pk AV | da km 5+850 a km 6+150 | attraversamento AV / A4 ☐<br>nuovo cavalcavia ☐ |
| pk A4 | | demolizione cavalcavia ☐<br>nuovo sottovia ☐ |
| Comune di | San Martino Buon Albergo (Vr) | affiancamento stretto ☐<br>intersezione svincoli ☐<br>intersezione aree pertinenziali ■<br>altro ☐ |

**PRINCIPALI ELABORATI DI RIFERIMENTO**

INFRASTRUTTURA - IN0D00DI2L6IF0001004E - PLANIMETRIA E PROFILO DI PROGETTO - Tav 4
GALLERIE – GA01 GALLERIA ARTIFICIALE S. MARTINO DAL KM 4+941 AL KM 6+841 - C
INTERFERENZE VIARIE – IN16 INTERFERENZA CON SEDE AUTOSTRADALE AL KM 6+220 – FASI ESECUTIVE 1/5

### *a) Descrizione dell'interferenza*

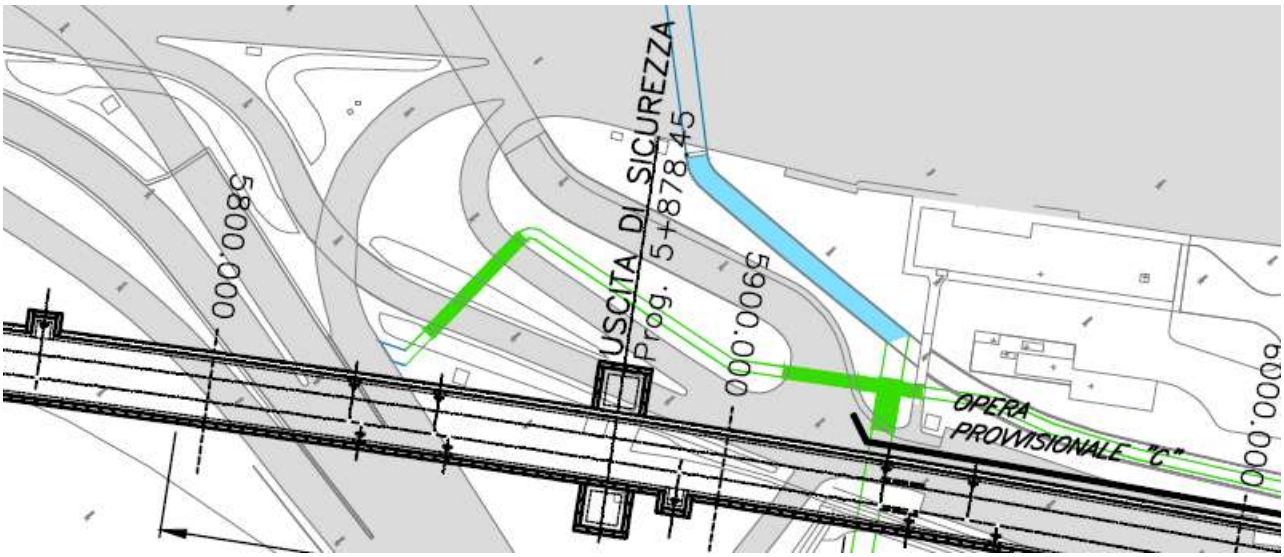
Il tracciato dell'AV attraversa in galleria artificiale, nell'ordine, la viabilità di accesso al casello di Verona est, gli annessi parcheggi ed il centro di manutenzione nella parte dedicata al fabbricato di deposito sale.




Per tale fabbricato, i documenti relativi alle fasi esecutive dell' "*Interferenza con sede autostradale al km 6+220*" prevedono il riposizionamento provvisorio all'interno del centro di manutenzione (con contestuale demolizione di alcune tettoie di parcheggio) e, a fine lavori, la ricollocazione nel sito originario in posizione parzialmente sovrapposta alla galleria ferroviaria.

E' inoltre prevista la realizzazione di un manufatto di dimensioni (interne) 8,20 x 8,20 m (in alcuni documenti indicato come "uscita di sicurezza", in altri come "stazione di pompaggio") sulla sede

della pista di svincolo di uscita dalla carreggiata sud del raccordo autostradale verso il centro di manutenzione.




***b) Interferenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture***

È prevista l'interferenza con il fabbricato di deposito del sale, con spostamento provvisorio e successiva ricostruzione in sede.

Il riposizionamento provvisorio del fabbricato sale comporta, a sua volta, la demolizione di n° 2 pensiline di parcheggio, di cui non è specificata la ricostruzione.

***c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali***

Interferenza con la linea aerea di media tensione che alimenta la cabina elettrica del casello.

Linee di alimentazione del capannone del sale.

Impianti di illuminazione del piazzale privato dell'Autostrada.

Durante le varie fasi di lavoro deve essere sempre garantita l'illuminazione della viabilità nei tratti in cui vi sia conflitto fra i vari flussi di traffico e nei casi in cui vi sia presenza di scarsa visibilità.

Se necessario dovranno essere realizzati impianti provvisori.

Interferenza con la linea dati in fibra ottica e cavo di alimentazione a servizio del pannello a messaggio variabile posto in accesso alla tangenziale sud di VR.

***d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società***

Le limitazioni e le eventuali deviazioni del traffico dovranno essere ricomprese in uno studio organico e complessivo della cantierizzazione di tutte le interferenze previste lungo l'autostrada A4, la tangenziale sud di Verona, il casello di Verona est, il raccordo autostradale di Verona est ed i relativi svincoli, da predisporre tenendo in considerazione le indicazioni riportate dettagliatamente nelle schede n° 1.10 e 1.11.

*e) Aspetti patrimoniali*

La realizzazione del manufatto sottopassante il casello autostradale e lo svincolo occupa definitivamente aree di proprietà dell'autostrada. Tutte le aree e le opere afferenti il manufatto in parola dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Qualora sia previsto lo spostamento del capannone, il medesimo dovrà essere ubicato su aree da destinare alla BS-PD. Tutti gli atti di regolarizzazione catastale dovranno essere eseguiti dal soggetto richiedente e preliminarmente concordati con BS-PD. Le aree di BS-PD previste in occupazione provvisoria dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Nessun immobile di BS-PD dovrà essere assoggettato a vincoli/servitù a favore di enti terzi, ma sarà osservato esclusivamente il regime convenzionale/concessorio oneroso.

*f) Osservazioni*

Il posizionamento provvisorio del fabbricato di deposito del sale appare limitativo nei confronti della fruibilità delle altre strutture del centro di manutenzione. E' auspicabile, inoltre, il mantenimento delle tettoie di parcheggio.

Si esprimono perplessità in merito all'opportunità di ricollocare, a fine lavori, il fabbricato del sale sopra la galleria artificiale ferroviaria.

Necessitano chiarimenti, infine, in merito all'interferenza tra il manufatto 8,20x8,20 m (uscita di sicurezza/stazione di pompaggio) e la pista di svincolo di uscita dalla carreggiata sud del raccordo autostradale diretta verso il centro di manutenzione, che appare non rilevata e/o non risolta.

*g) Richiesta di prescrizione*

Necessita che il proponente ferroviario presenti una proposta che garantisca la piena funzionalità del centro di manutenzione durante i lavori di costruzione della linea AV, nonché il ripristino della piena funzionalità al termine degli stessi, eventualmente anche tramite acquisizione di nuove aree (da utilizzare in via provvisoria e, successivamente, da annettere alle competenze autostradali) a ripristino di quelle occupate dalla linea ferroviaria.

Si chiede la ricostruzione definitiva del fabbricato di deposito sale ad adeguata distanza dalla nuova galleria artificiale.

Le caratteristiche del nuovo fabbricato dovranno essere concordate con il Concessionario/ Concedente autostradale.

Le operazioni di costruzione della galleria ferroviaria contemplino ogni predisposizione e accorgimento necessario a garantire l'assenza di cedimenti delle sovrastanti pertinenze autostradali.

Sia risolta l'interferenza tra l'uscita di sicurezza/stazione di pompaggio e la viabilità di accesso al centro di manutenzione.

**INTERFERENZA n°1.10 Attraversamento dell'autostrada A4 e della pista di svincolo per l'entrata in direzione Milano del casello di Verona est.**

| | |
|---|---|
| Interferenza n° | 1.10 |
| pk AV | da km 6+125 al km 6+250 |
| pk A4 | 290+020 |
| Comune di | San Martino Buon Albergo (Vr) |

**Pertinenza interferita:**

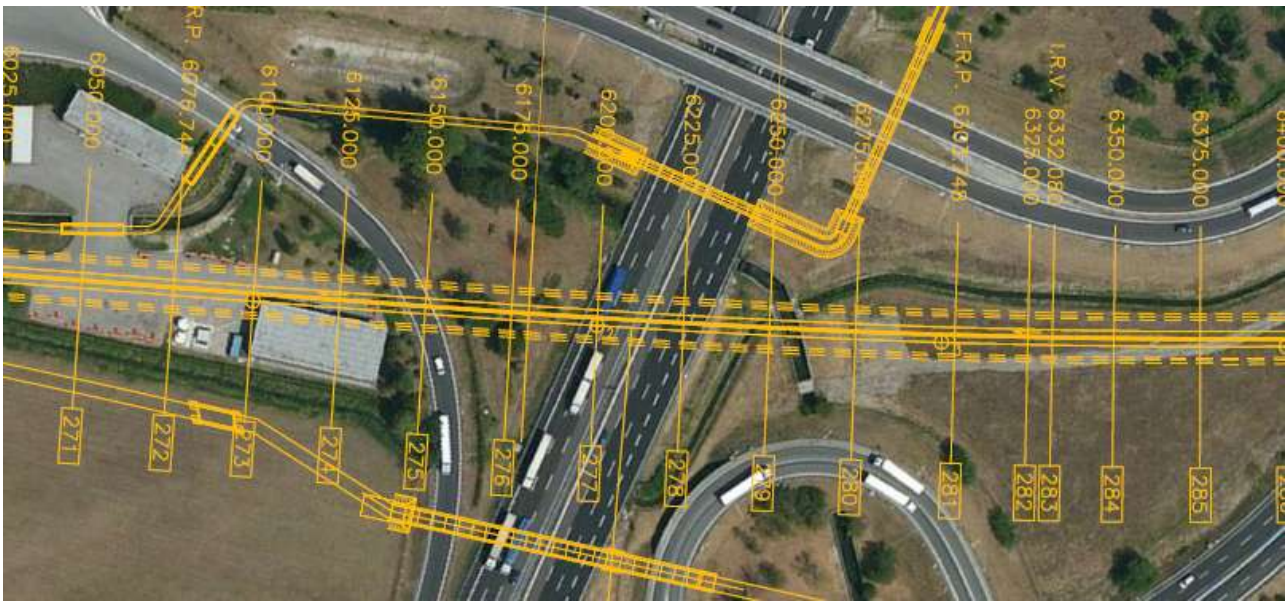
- attraversamento AV / A4 ■
- nuovo cavalcavia ☐
- demolizione cavalcavia ☐
- nuovo sottovia ☐
- affiancamento stretto ☐
- intersezione svincoli ■
- intersezione aree pertinenziali ☐
- altro ☐

**PRINCIPALI ELABORATI DI RIFERIMENTO**

INFRASTRUTTURA - IN0D00DI2L6IF0001004E - PLANIMETRIA E PROFILO DI PROGETTO - Tav 4
GALLERIE – GA01 GALLERIA ARTIFICIALE S. MARTINO DAL KM 4+941 AL KM 6+841 – C e D
INTERFERENZE VIARIE – IN16 INTERFERENZA CON SEDE AUTOSTRADALE AL KM 6+220

### *a) Descrizione dell'interferenza*

L'AV attraversa in galleria artificiale la pista di svincolo in entrata verso Milano del casello autostradale di Verona est e l'autostrada A4.




Durante i lavori la pista di svincolo viene trasferita in sede provvisoria per poi essere ripristinata nella configurazione iniziale a lavori ultimati.

Il manufatto sotto l'autostrada A4 sarà realizzato con monolite varato a spinta, operazione tuttavia preceduta da due fasi di parziale deviazione dell'autostrada in sedi provvisorie.

La velocità di esercizio dichiarata dal proponente ferroviario per le fasi di deviazione dell'A4 è di 90 km/h e la sezione trasversale è di n° 3 corsie per senso di marcia (senza corsia di emergenza) con dimensioni di m 3,50+3,50+3,20.

Sono presentati, inoltre, documenti illustrativi delle fasi di lavoro, oltreché dell'interferenza con l'A4, anche dell'interferenza con la tangenziale sud di Verona, con le piste di svincolo per i collegamenti tra A4, tg sud e raccordo autostradale di Verona est e con lo svincolo esistente più a nord sul raccordo autostradale.

***b) Interferenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture***

L'AV interferisce con i rilevati della pista di svincolo di Verona est (entrata verso Milano) e dell'autostrada A4.

***c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali***

Durante le varie fasi di lavoro deve essere sempre garantita l'illuminazione della viabilità nei tratti in cui vi sia conflitto fra i vari flussi di traffico e nei casi in cui vi sia presenza di scarsa visibilità.

Terminati i lavori, gli impianti, dovranno garantire i livelli di illuminazione previsti dalle norme UNI EN13201 e UNI EN11248.

Se necessario dovranno essere realizzati impianti provvisori.

Interferenza presso la pista di svincolo con dorsale in fibra ottica condivisa tra Autostrada BS-PD e Telecom Italia costituta da 2 tritubi contenenti 3 cavi in fibra ottica.

In attraversamento all'A4, carreggiata est, interferenza con dorsale in fibra ottica condivisa tra Autostrada BS-PD e Telecom Italia costituita da 6 tritubi e 5 cavi in fibra.

In attraversamento all'A4, carreggiata ovest, interferenza con dorsale in rame di Telecom Italia concessa in uso esclusivo a Autostrada BS-PD e con dorsale telematica costituita da 36 monotubi per fibra ottica di Infracom -Retelit- Interoute e Autostrada BS-PD.

***d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società***

Per quanto attiene l'intersezione con l'A4, è necessario incrementare la larghezza della sezione trasversale provvisoria fino ad ottenere n° 3 corsie con larghezza ciascuna di 3,5 m.

Per le fasi di deviazione dell'A4, progettate in base alla velocità di 90 km/h, si rilevano le seguenti problematiche:

- la corsia di decelerazione per le provenienze da Milano e la corsia di accelerazione verso Milano appaiono sottodimensionate in lunghezza;

- nella verifica della visibilità è stata controllata la visibilità per l'arresto (che con velocità di progetto di 90 km/h deve essere minimo 120 m) mentre, in presenza di piste di accelerazione e decelerazione, deve essere verificata anche la distanza per cambio di corsia (che a 90 km/h deve essere minimo 234 m);

- nella prima fase della deviazione dell'autostrada, la carreggiata est è tangente al sedime degli svincoli della tangenziale, situazione in conseguenza della quale sono prevedibili difficoltà costruttive e/o interferenze aggiuntive con il traffico della tangenziale.

Tuttavia, anche in relazione alla presumibile lunga durata delle limitazioni imposte al traffico in autostrada e in conformità con quanto previsto dal proponente ferroviario nell'adiacente tratta Brescia-Verona, **si ritiene necessario che per tutte le deviazioni del traffico sia garantita la velocità di 110 km/h**.

E' comunque necessario il pieno rispetto delle indicazioni normative inerenti la sicurezza stradale.

Considerato che, in base al Piano di emergenza predisposto dalla Provincia e dalla Prefettura di Verona, la SP 38 della Porcillana costituisce un itinerario alternativo alla A4 per i percorsi est/ovest nella tratta San Bonifacio – Verona, è necessario garantire la non simultaneità di lavori su entrambe le arterie.

Per quanto attiene la viabilità provvisoria proposta all'esterno del casello di Verona est per garantire, durante la realizzazione dei lavori, i collegamenti tra autostrada - tangenziale - raccordo autostradale - viabilità ordinaria, si è constatato che sono previste deviazioni di traffico caratterizzate da alcuni percorsi tortuosi, rotatorie di piccole dimensioni e da alcune manovre planoaltimetricamente difficili.

In particolare:

- la rotatoria provvisoria prevista ad ovest del raccordo autostradale appare sottodimensionata rispetto al carico di traffico che sarà chiamata a servire;

- il collegamento provvisorio alla rotatoria dello svincolo esistente del raccordo autostradale (fasi da 3 a 5) appare planoaltimetricamente inadeguato;

- i collegamenti del casello con la viabilità esterna (soprattutto le uscite nelle fasi 4 e 5) appaiono eccessivamente penalizzanti, tanto da delineare la **probabile congestione della viabilità di tutta l'area, con prevedibili ripercussioni anche in autostrada**;

- la "strada di accesso per la realizzazione della platea di varo" (fasi 9 - 12) pare intersecare a raso la pista autostradale d'immissione in A4 verso Milano: sono invece da evitare situazioni d'interferenza tra viabilità autostradale e percorsi di cantiere.

Necessita, quindi, che le limitazioni e le deviazioni del traffico stradale siano oggetto di uno studio organico e complessivo che tenga in considerazione tutte le interferenze previste lungo l'autostrada A4, la tangenziale sud di Verona, il casello di Verona est, il raccordo autostradale di Verona est ed i relativi svincoli, recependo le indicazioni della presente scheda e della scheda n° 11.

***e) Aspetti patrimoniali***

La realizzazione della galleria artificiale sottopassante la pista di svincolo in entrata verso Milano del casello autostradale di Verona est e l'autostrada A4, occupa definitivamente aree di proprietà dell'autostrada. Tutte le aree e le opere afferenti i manufatti in parola dovranno essere

regolarizzati mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Tutti gli atti di regolarizzazione catastale dovranno essere eseguiti dal soggetto richiedente e preliminarmente concordati con BS-PD. Le aree di BS-PD previste in occupazione provvisoria dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Nessun immobile di BS-PD dovrà essere assoggettato a vincoli/servitù a favore di enti terzi, ma sarà osservato esclusivamente il regime convenzionale/concessorio oneroso.

***f) Osservazioni***

Quelle formulate a proposito delle interferenze del cantiere.

***g) Richiesta di prescrizione***

Le deviazioni dell'autostrada e le limitazioni al traffico siano revisionate in conformità alle indicazioni riportate diffusamente nella presente scheda.

Le operazioni di varo contemplino ogni predisposizione e accorgimento necessario a garantire l'assenza di sollevamenti e/o cedimenti dei rilevati autostradali.

E' necessaria la rimozione, a fine lavori, di tutte le opere provvisionali realizzate all'interno della piattaforma stradale.

Il riprisitino della sede autostradale e della pista di svincolo interferita, sia corredato da tutte le opere di completamento stradale necessarie quali illuminazione, sicurvia, segnaletica, alloggiamenti cavidotti, ecc...

Considerato che, in base al Piano di emergenza predisposto dalla Provincia e dalla Prefettura di Verona, la SP 38 della Porcillana costituisce un itinerario alternativo alla A4 per i percorsi est/ovest nella tratta San Bonifacio – Verona, è necessario garantire la non simultaneità di lavori su entrambe le arterie.

**INTERFERENZA n°1.11 Attraversamento della tangenziale sud di Verona.**

| | | |
|---|---|---|
| Interferenza n° | 1.11 | **Pertinenza interferita:** |
| pk AV | da km 6+425 al km 6+475 | attraversamento AV / A4 ■ |
| pk A4 | | nuovo cavalcavia ☐ |
| | | demolizione cavalcavia ☐ |
| | | nuovo sottovia ☐ |
| Comune di | San Martino Buon Albergo (Vr) | affiancamento stretto ☐ |
| | | intersezione svincoli ☐ |
| | | intersezione aree pertinenziali ☐ |
| | | altro ☐ |

**PRINCIPALI ELABORATI DI RIFERIMENTO**

INFRASTRUTTURA - IN0D00DI2L6IF0001004E - PLANIMETRIA E PROFILO DI PROGETTO - Tav 4
GALLERIE – GA01 GALLERIA ARTIFICIALE S. MARTINO DAL KM 4+941 AL KM 6+841 – E
INTERFERENZE VIARIE – IN16 INTERFERENZA CON SEDE AUTOSTRADALE AL KM 6+220 - C

### *a) Descrizione dell'interferenza*

L'AV attraversa in galleria artificiale la tangenziale sud di Verona, nel tratto in cui quest'ultima è affiancata dalla corsia di accelerazione della pista di svincolo di ingresso dal casello di Verona est verso est.

Operativamente è previsto lo spostamento della tangenziale in sede provvisoria, la costruzione del manufatto ferroviario in corrispondenza dell'attuale sedime stradale e la successiva ricollocazione della piattaforma sul sedime originario.

La deviazione è prevista con un raggio di curvatura di 125 m.

La sezione trasversale proposta per la fase transitoria è composta da 2 corsie per senso di marcia di 3,75 m più banchina laterale di 1,25 m e spartitraffico da 1,90 m.

***b) Interferenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture***

E' prevista l'interferenza con il rilevato della tangenziale.

***c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali***

***d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società***

In ragione del raggio planimetrico previsto per il flesso, la velocità massima ammissibile in tangenziale durante l'esecuzione dei lavori sarà di 60 km/h.

Le immissioni della corsia di accelerazione della pista di svincolo di entrata da Verona est verso Vicenza, anch'essa in curva, creerà ulteriore turbativa al tratto stradale.

Nella geometria proposta per la deviazione della tangenziale, pare non essere rispettata la distanza di visibilità per il cambio di corsia che, in presenza di piste di immissione, deve essere non inferiore a 156 m: è invece necessario il pieno rispetto delle indicazioni normative inerenti la sicurezza stradale.

Le limitazioni e le deviazioni del traffico stradale relative alla tangenziale sud di Verona dovranno essere ricomprese nell'ambito di uno studio organico e complessivo che tenga in considerazione tutte le interferenze previste lungo l'autostrada A4, la tangenziale sud di Verona, il casello di Verona est, il raccordo autostradale di Verona est ed i relativi svincoli, recependo le indicazioni della presente scheda e della scheda n° 10.

***e) Aspetti patrimoniali***

La realizzazione della galleria artificiale sottopassante la pista di della Tangenziale sud di Verona occupa definitivamente aree di proprietà dell'autostrada. Tutte le aree e le opere afferenti i manufatti in parola dovranno essere regolarizzati mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Tutti gli atti di regolarizzazione catastale dovranno essere eseguiti dal soggetto richiedente e preliminarmente concordati con BS-PD. Le aree di BS-PD previste in occupazione provvisoria dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Nessun immobile di BS-PD dovrà essere assoggettato a vincoli/servitù a favore di enti terzi, ma sarà osservato esclusivamente il regime convenzionale/concessorio oneroso.

***f) Osservazioni***

Anche in considerazione delle problematiche descritte in merito alla cantierizzazione, si ritiene opportuno valutare, in alternativa alla realizzazione del flesso stradale, l'esecuzione del manufatto ferroviario con varo a spinta.

### *g) Richiesta di prescrizione*

Siano valutate soluzioni progettuali che garantiscano migliori condizioni di esercizio e di sicurezza della tangenziale durante l'esecuzione dei lavori, prendendo in considerazione, se del caso, la realizzazione di un manufatto di attraversamento con varo a spinta.

**INTERFERENZA n°1.12 Intersezione di due elettrodotti con l'A4 e la tangenziale sud di Verona.**

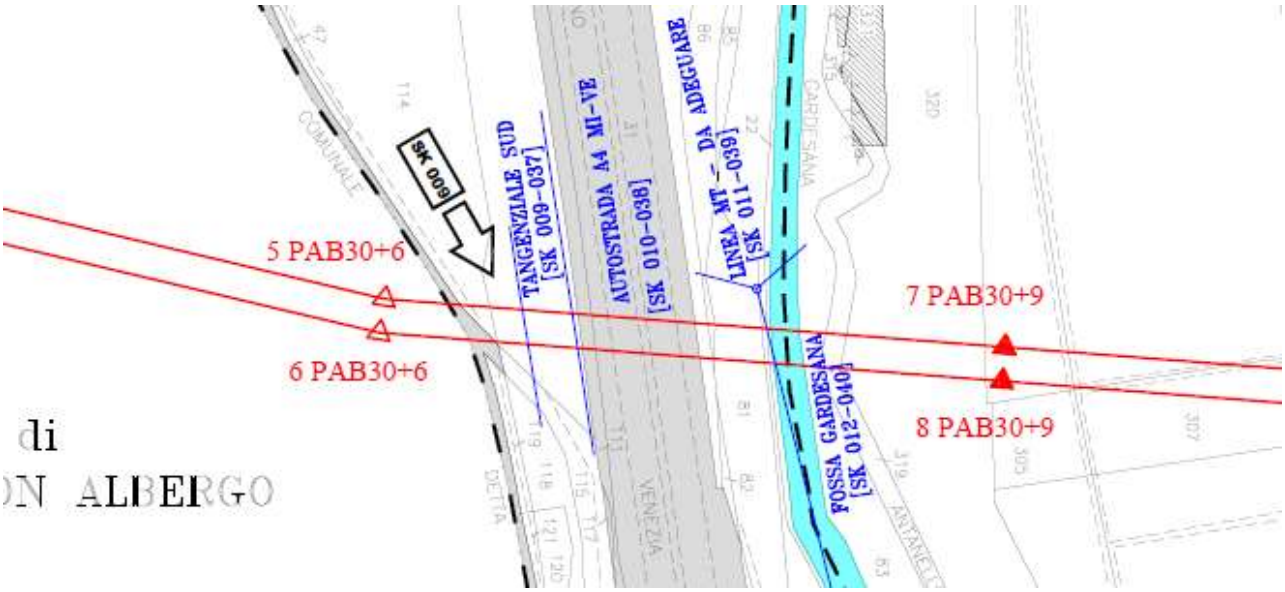
| | | |
|---|---|---|
| Interferenza n° | 1.12 | **Pertinenza interferita:** |
| pk AV | | attraversamento AV / A4 ☐ |
| | | nuovo cavalcavia ☐ |
| pk A4 | 288+100 | demolizione cavalcavia ☐ |
| | | nuovo sottovia ☐ |
| Comune di | Verona | affiancamento stretto ☐ |
| | | intersezione svincoli ☐ |
| | | intersezione aree pertinenziali ☐ |
| | | altro ■ |

**PRINCIPALI ELABORATI DI RIFERIMENTO**

OPERE TECNOLOGICHE – IMPIANTI TECNOLOGICI – LINEA PRIMARIA AT 132KV - ELETTRODOTTO ENTRA/ESCI DA ELETTRODOTTO RFI ESISTENTE

***a) Descrizione dell'interferenza***

È prevista la realizzazione di due nuovi elettrodotti per l'alimentazione della linea AV in derivazione ad un elettrodotto RFI esistente, che attraversano l'A4 alla progressiva km 288+100 e la tangenziale sud di Verona.




***b) Interferenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture***

Non si individuano interferenze con le strutture autostradali, né per quanto attiene i sostegni né per quanto riguarda i cavidotti.

***c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali***

### *d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società*

Occorre valutare le eventuali interferenze durante la fase costruttiva degli elettrodotti e le eventuali interruzioni del traffico autostradale in concomitanza alla stesa dei cavi.

### *e) Aspetti patrimoniali*

Tutte le opere afferenti i manufatti in parola posti nella fascia di rispetto autostradale/tangenziale dovranno essere regolarizzati mediante atto convenzionale. Le aree di BS-PD previste in occupazione provvisoria dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Nessun immobile di BS-PD dovrà essere assoggettato a vincoli/servitù a favore di enti terzi, ma sarà osservato esclusivamente il regime convenzionale/concessorio oneroso.

### *f) Osservazioni*

### *g) Richiesta di prescrizione*

Siano forniti elementi di valutazione in merito ad eventuali interferenze con il traffico autostradale.

## 2 SAN BONIFACIO

Questo capitolo analizza due interferenze ricadente nell'ambito territoriale di San Bonifacio.

## INTERFERENZA N°2.1 - Svincolo bretella di collegamento SR 11 - SP 38 Porcilana

| | | |
|---|---|---|
| Interferenza n° | 2.1 | |
| pk AV | km 18+914,05 | |
| pk A4 | bretella di collegamento SR 11 /SP 38 - rotatoria sud | |
| Comune di | San Bonifacio (VR) | |

**Pertinenza interferita:**

- attraversamento AV / A4 ☐
- nuovo cavalcavia ☑
- demolizione cavalcavia ☐
- nuovo sottovia ☐
- affiancamento stretto ☐
- intersezione svincoli ☐
- intersezione aree pertinenziali ☐
- altro ☐

**PRINCIPALI ELABORATI DI RIFERIMENTO**

PARTE GENERALE

- **IN0D01DI2RGMD0000A01C –** RELAZIONE GENERALE

INFRASTRUTTURA

PLANIMETRIE E PROFILI GENERALE

- **IN0D00DI2L5IF0001005C** - PLANIMETRIA E PROFILO GENERALE - Tav 5
- **IN0D00DI2L5IF0001013C** - PLANIMETRIA E PROFILO GENERALE SU ORTOFOTO - Tav 5

PLANIMETRIE DI PROGETTO

- **IN0D00DI2L6IF0001011D** - PLANIMETRIA E PROFILO DI PROGETTO - Tav 11
- **IN0D00DI2L6IF0001032C** - PLANIMETRIA E PROFILO DI PROGETTO SU ORTOFOTO - Tav 11

PLANIMETRIA DI SMALTIMENTO DELLE ACQUE METEORICHE

- **IN0D00DI2L7IF0001025C** - PLANIMETRIA E PROFILO DI SMALTIMENTO DELLE ACQUE METEORICHE DA km 18+650 A km 19+425

PLANIMETRIA DELLE DEMOLIZIONI

- **IN0D00DI2L6OV0001006C** - PLANIMETRIA DELLE DEMOLIZIONI TAV 6

PLANIMETRIA BONIFICA ORDIGNI BELLICI (BOB)

- **IN0D00DI2P6BB0001006B** - PLANIMETRIA BONIFICA ORDIGNI BELLICI TAV 6 DI 10

PLANIMETRIA DEGLI INTERVENTI PER LA VIGILANZA E MANUTENZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA

- **IN0D00DI2P6ES0009004A** - PLANIMETRIA DEGLI INTERVENTI PER LA VIGILANZA E MANUTENZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA TAV 4

INTERFERENZE CON I SOTTOSERVIZI

CENSIMENTO SOTTOSERVIZI

- **IN0D00DI2SHSI0000015B** - CENSIMENTO SOTTOSERVIZI - SCHEDE OLEODOTTO BASE DI AVIANO (ESERCITO-STATO)

CAVALCAFERROVIA AL Km 18+914,05

0 - GENERALE

- **IN0D00DI2RHIV0600001B –** RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA DELL'OPERA (CON FASI REALIZZATIVE)
- **IN0D00DI2RHIV0600002A –** ANALISI DI SICUREZZA STRADALE
- **IN0D00DI2P7IV060X001B –** PLANIMETRIA DI PROGETTO
- **IN0D00DI2P7IV060X002B –** PLANIMETRIA DI TRACCIAMENTO
- **IN0D00DI2P7IV060X003B –** PLANIMETRIA DELLA SEGNALETICA E DELLE BARRIERE
- **IN0D00DI2P7IV060X004B –** PLANIMETRIA DELLE DEVIAZIONI PROVVISORIE
- **IN0D00DI2FZIV060X001B –** PROFILO LONGITUDINALE CAVALCAFERROVIA
- **IN0D00DI2RBIV060X001B –** RELAZIONE GEOTECNICA
- **IN0D00DI2F6IV060X001B –** PROFILO GEOTECNICO

A – CAVALCAFERROVIA-IMPALCATO

- **IN0D00DI2CLIV06A0001B** - RELAZIONE DI CALCOLO IMPALCATO
- **IN0D00DI2CLIV06A0002B** - RELAZIONE DI CALCOLO PILE E SPALLE
- **IN0D00DI2CLIV06A0003B** - RELAZIONE DI CALCOLO FONDAZIONI
- **IN0D00DI2CLIV06A0004B** - RELAZIONE DI CALCOLO TERRA ARMATA
- **IN0D00DI2CLIV06A0005B** - ALLEGATO DI CALCOLO
- **IN0D00DI2PAIV06AX001B –** PIANTA FONDAZIONI E SEZIONE LONGITUDINALE1 / 2
- **IN0D00DI2PAIV06AX002B –** PIANTA FONDAZIONI E SEZIONE LONGITUDINALE 2 / 2

- **IN0D00DI2P9IV06AX001B –** PIANTA IMPALCATO E PROSPETTO
- **IN0D00DI2BZIV06A4001B –** CARPENTERIA SPALLA A – ELEVAZIONE E FONDAZIONE
- **IN0D00DI2BZIV06A4002B –** CARPENTERIA SPALLA B – ELEVAZIONE E FONDAZIONE
- **IN0D00DI2BBIV06A5001B –** CARPENTERIA PILE ELEVAZIONE E FONDAZIONE
- **IN0D00DI2BZIV06A7001B –** CARPENTERIA METALLICA 1 /2 – PIANTA E SEZIONE LONGITUDINALE
- **IN0D00DI2BZIV06A7002B –** CARPENTERIA METALLICA 2 /2 – SEZIONE TRASVERSALE – DETTAGLI – SCHEMA APPOGGI
- **IN0D00DI2BZIV06AX002B –** TERRA ARMATA – PIANTA PROFILI E SEZIONI

B – CAVALCAFERROVIA-RAMPA NORD
- **IN0D00DI2W9IV06BX001B –** QUADERNO DELLE SEZIONI TRASVERSALI
- **IN0D00DI2TTIV06BX001B –** TABULATO DEI VOLUMI

C – CAVALCAFERROVIA-RAMPA EST-OVEST
- **IN0D00DI2FZIV06CX002A –** PROFILO LONGITUDINALE
- **IN0D00DI2W9IV06CX002B –** QUADERNO DELLE SEZIONI TRASVERSALI
- **IN0D00DI2TTIV06CX002B –** TABULATO DEI VOLUMI

D – CAVALCAFERROVIA-RAMPA OVEST-EST
- **IN0D00DI2FZIV06DX002B –** PROFILO LONGITUDINALE
- **IN0D00DI2W9IV06DX003B –** QUADERNO DELLE SEZIONI TRASVERSALI
- **IN0D00DI2TTIV06DX003B –** TABULATO DEI VOLUMI

E – CAVALCAFERROVIA-RAMPA SUD
- **IN0D00DI2FZIV06EX003B –** PROFILO LONGITUDINALE
- **IN0D00DI2W9IV06EX004B –** QUADERNO DELLE SEZIONI TRASVERSALI
- **IN0D00DI2TTIV06EX004B –** TABULATO DEI VOLUMI

### *a) Descrizione dell'interferenza*

Si tratta della modifica dello svincolo in corrispondenza dell'intersezione della bretella di collegamento tra la SR 11 e la SP 38, in Comune di san Bonifacio (VR). Tale bretella costituisce anche il collegamento del casello di Soave - San Bonifacio della A4 con la SP 38 Porcilana.

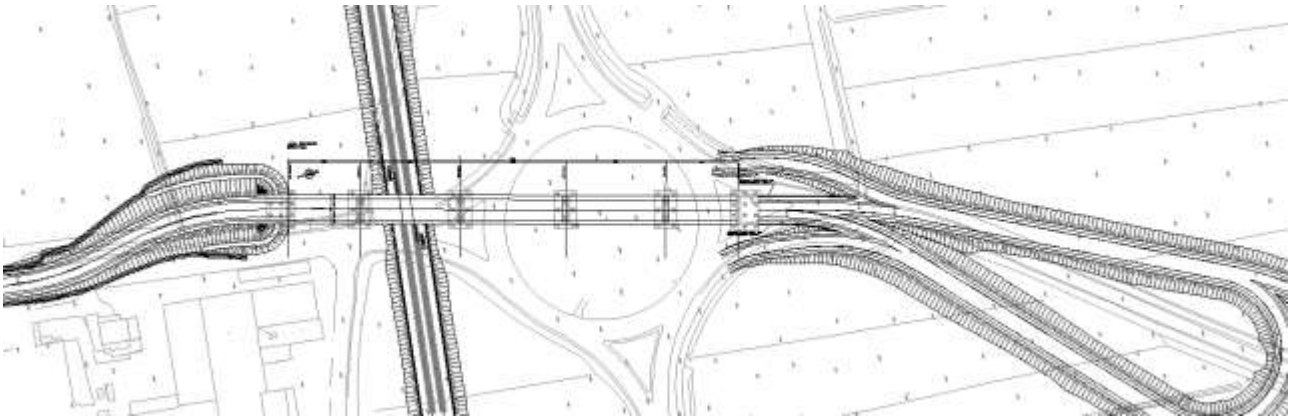
Attualmente l'intersezione tra la SR 11 e la SP 38 è realizzata con una rotatoria, che risolve la connessione in modo efficace e sicuro.

Il progetto definitivo della linea AV/AC Verona -- Padova, Sub tratta Verona - Vicenza, in questo tratto corre a circa 3,5 m dal piano campagna, ed interseca pressoché perpendicolarmente la suddetta bretella, circa 100 m a nord dell'asse della rotatoria.

La soluzione rappresentata nel progetto definitivo della AV/AC prevede una modifica della livelletta della bretella, nel tratto interferito, per sovrappassare la linea AV/AC in progetto e la rotatoria di svincolo con un cavalcaferrovia.

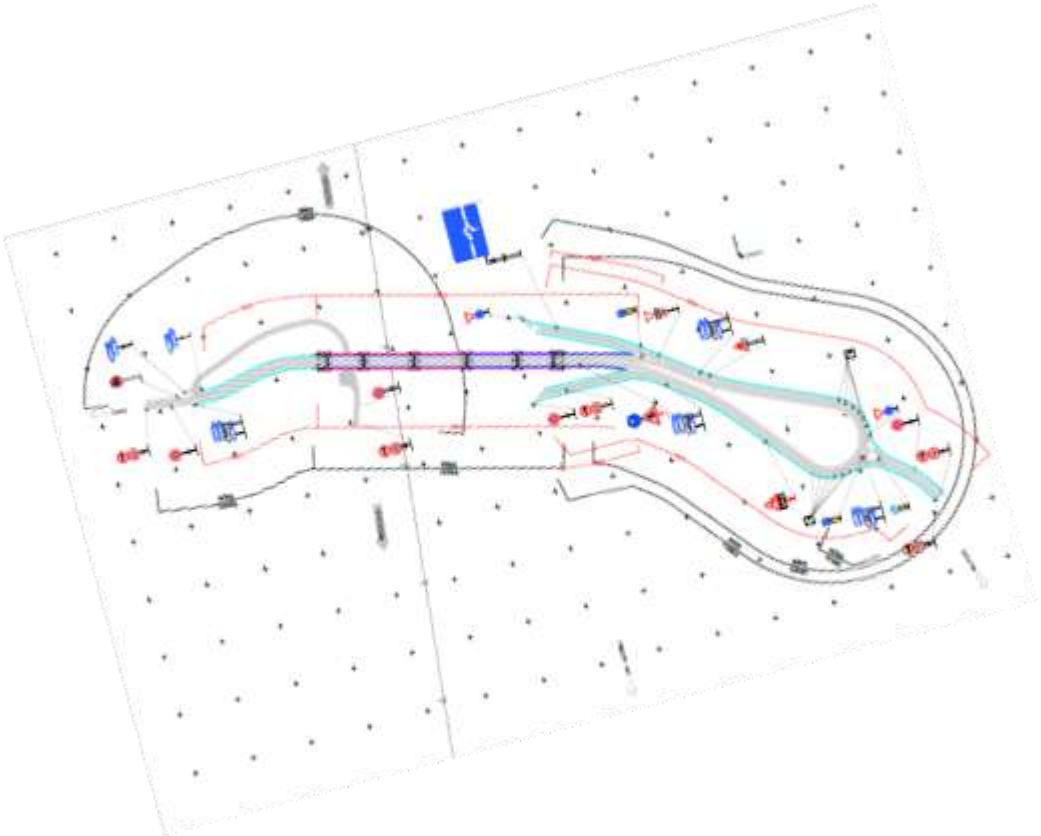
Il cavalcaferrovia ha uno sviluppo di 188 m ed è composto da cinque campate di luce 30 m + 42 m + 44 m + 42 m +30 m.

L'innesto alla rotatoria esistente è previsto mediante sistema di tronchi di scambio che si innestano sul nuovo cavalcavia e sulla viabilità esistente.



Il progetto "*prevede di installare le reti di protezione ad una distanza dalla barriera tale da permetterne la manutenzione, ma inferiore alla distanza di lavoro "w" dei dispositivi di ritenuta*."

Il progetto prevede "*l'installazione della rete, limitatamente alle sole porzioni di viadotto o cavalcavia che sovrappassano un'altra infrastruttura*".



***b) Interferenza con strutture autostradali - Nuove infrastrutture***

Per risolvere la suddetta interferenza è prevista la costruzione di un cavalcaferrovia che ha uno sviluppo di 188 m ed è composto da cinque campate di luce 30 m + 42 m + 44 m + 42 m +30 m, e la costruzione di terre armate.

### *c) Interferenze con Impianti e sottoservizi autostradali*

Nelle tratte oggetto di lavoro sono presenti sottoservizi. Il Progettista deve provvedere alla loro individuazione, e alla predisposizione del progetto che tenga conto della loro presenza.

I lavori interferiscono con la torre faro che illumina la rotatoria.

Durante le varie fasi deve essere sempre garantita l'illuminazione della viabilità nei tratti in cui vi sia conflitto fra i vari flussi di traffico e nei casi in cui vi sia presenza di scarsa visibilità.

Terminati i lavori, gli impianti, dovranno garantire i livelli di illuminazione previsti dalle norme UNI EN13201 e UNI EN11248.

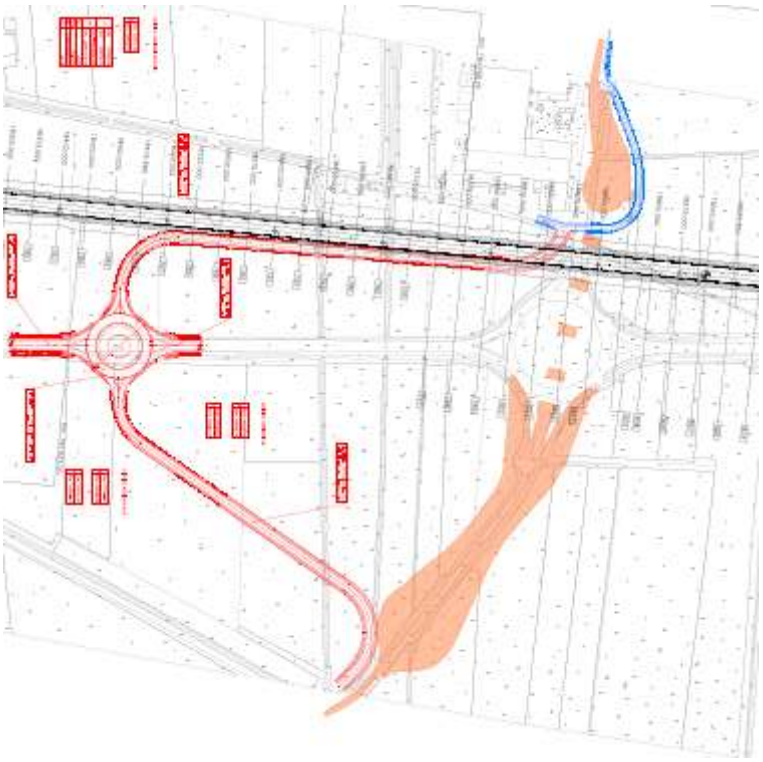
Se necessario dovranno essere realizzati impianti provvisori.

### *d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società*

Le fasi costruttive indicate negli elaborati del progetto della AV/AC sono le seguenti:

1. Scavo di sbancamento per il raggiungimento del piano di posa delle fondazioni;
2. Realizzazione dei pali ∅ 1500;
3. Realizzazione delle fondazioni delle sottostrutture;
4. Realizzazione delle elevazioni delle spalle e delle pile;
5. Sollevamento e posa delle travi metalliche mediante autogrù;
6. Getto della soletta e completamento delle finiture.

Dall'esame dell'elaborato *IN0D00DI2P7IV060X004B – PLANIMETRIA DELLE DEVIAZIONI PROVVISORIE* si desume che sia sempre garantita la continuità dei collegamenti esistenti.



Non vi sono indicazioni sulla durata delle varie fasi di lavoro.

***e) Aspetti patrimoniali***

In questo tratto risulta censito agli atti di Autostrada BS-PD il seguente attraversamento, la cui modifica / spostamento costituisce onere esclusivo del richiedente, previo convenzionamento oneroso con Autostrada:

- attraversamento sotterraneo rotatoria con SP 38 “Porcilana” Acque Veronesi

La realizzazione del cavalcavia occupa definitivamente aree di proprietà dell'autostrada. Tutte le aree e le opere afferenti le opere in parola dovranno essere regolarizzati mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Tutti gli atti di regolarizzazione catastale dovranno essere eseguiti dal soggetto richiedente e preliminarmente concordati con BS-PD. Le aree di BS-PD previste in occupazione provvisoria dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Nessun immobile di BS-PD dovrà essere assoggettato a vincoli/servitù a favore di enti terzi, ma sarà osservato esclusivamente il regime convenzionale/concessorio oneroso.

***f) Osservazioni***

La linea AV/AC di progetto interferisce con la bretella di collegamento al casello autostradale di Soave - San Bonifacio.

Il progetto definitivo della linea AV/AC non ha correttamente classificato la bretella in quanto si tratta di un raccordo all’autostrada.

Come riportato nella Relazione tecnica descrittiva dell'opera allegata al progetto definitivo in argomento, la soluzione progettuale indicata non soddisfa i requisiti generali del progetto e della norma:

> *"nel caso in oggetto, la situazione non è così aderente a quanto la norma richiede, poiché ci troviamo di fronte non ad un adeguamento strutturale di un importante tronco stradale all'interno di una viabilità esistente, in cui quindi sarebbe necessario intervenire con miglioramenti funzionali e di sicurezza rispetto alla situazione esistente. Bensì siamo di fronte alla presenza di tronchi stradali di minore importanza interferiti dalla nuova Linea AV che, una volta realizzata, creerà la discontinuità di tali tronchi stradali e per questo motivo, nasce l'esigenza di ricreare le connessioni tra le parti interferite.*
> *Per la nuova sezione stradale è stata considerata una categoria che meglio si configura con la carreggiata esistente, nello specifico una "F2" Extraurbana secondaria con velocità di progetto pari a 100 km/h con larghezza pari ad 8,50 m in riferimento al D.M. 5/11/2001.*
> *Le verifiche di tracciato andrebbero eseguito con una velocità Vp pari al limite amministrativo esistente maggiorato di 10 km/h. Ciò comporterebbe una Vp=100 km/h.* ***Il progettista ha eseguito tali verifiche riscontrando un esito negativo.***
> ***Per questo motivo sarà necessario ridurre il limite a Vp=50 km/h.***
> *Con tale valore la verifica degli elementi geometrici ha ottenuto esito positivo*
> *Dal punto di vista planimetrico si hanno avute modifiche rispetto all'attuale assetto del tracciato stradale in quanto il nuovo asse si caratterizza da una serie di rettifili e curve di sviluppo totale pari a 353 m".*

Come risulta dagli elaborati del progetto definitivo in questione, la soluzione indicata in progetto comporta una perdita di funzionalità della bretella, che è stata realizzata dalla Concessionaria autostradale nel 2005 al fine di creare un efficace collegamento dell'autostrada con la rete stradale di scorrimento.
La soluzione proposta va a vanificare l'investimento realizzato dalla Concessionaria per conto dello Stato.
La soluzione prevista dal progetto AV/AC comporta inoltre una significativa riduzione del livello di sicurezza rispetto alla situazione esistente, non accettabile.
Attualmente l'illuminazione è garantita da una torre fato disposta nel centro della rotatoria.
Nel progetto della linea AV/AC non risulta esposta la soluzione prevista per illuminare lo svincolo.

***g) Richiesta di prescrizione***

E' necessario il pieno rispetto delle indicazioni normative inerenti la sicurezza stradale.

Riprogettare l'intervento in argomento prevedendo una soluzione di svincolo che garantisca pari livello di efficienza e sicurezza dell'esistente.

Si dovranno garantire dimensioni dei cordoli laterali delle opere d'arte tali da permettere il posizionamento delle reti di protezione ad una distanza non inferiore alla distanza di lavoro "w" dei dispositivi di ritenuta ed inoltre tali da consentire il passaggio tra rete di protezione e barriera di sicurezza

Tutte le nuove opere d'arte sovrapassanti l'autostrada e le relative pertinenze, come pure i nuovi sottopassi, dovranno essere dotate di reti di protezione laterale di altezza complessiva minima 3,20 m comprensiva dell'aggetto in sommità e maglia della rete non superiore a 3x3 cm. La fascia di base dovrà essere cieca nel caso di reti di protezione su competenze della linea AV/AC.

Sui manufatti deve essere prevista l'accessibilità di tutte le parti di opera oggetto di ispezione e manutenzione.

Durante le varie fasi deve essere sempre garantita l'illuminazione della viabilità nei tratti in cui vi sia conflitto fra i vari flussi di traffico e nei casi in cui vi sia presenza di scarsa visibilità.

Terminati i lavori, gli impianti, dovranno garantire i livelli di illuminazione previsti dalle norme UNI EN13201 e UNI EN11248.

Durante le fasi di lavoro dovrà sempre essere garantita la continuità del collegamento.

In sede di rilascio di eventuali Ordinanze saranno fornite le prescrizioni a cui l'Impresa si dovrà attenere per l'esecuzione dei lavori.

Gli oneri di manutenzione di nuovi manufatti saranno a carico di RFI.

**INTERFERENZA n°2.2 - Intersezione di due elettrodotti con l'A4**

| | | |
|---|---|---|
| Interferenza n° | 1.12 | **Pertinenza interferita:** |
| pk AV | | attraversamento AV / A4 ☐ |
| | | nuovo cavalcavia ☐ |
| pk A4 | km 307+750 | demolizione cavalcavia ☐ |
| | | nuovo sottovia ☐ |
| Comune di | San Bonifacio (Vr) | affiancamento stretto ☐ |
| | | intersezione svincoli ☐ |
| | | intersezione aree pertinenziali ☐ |
| | | altro ■ |

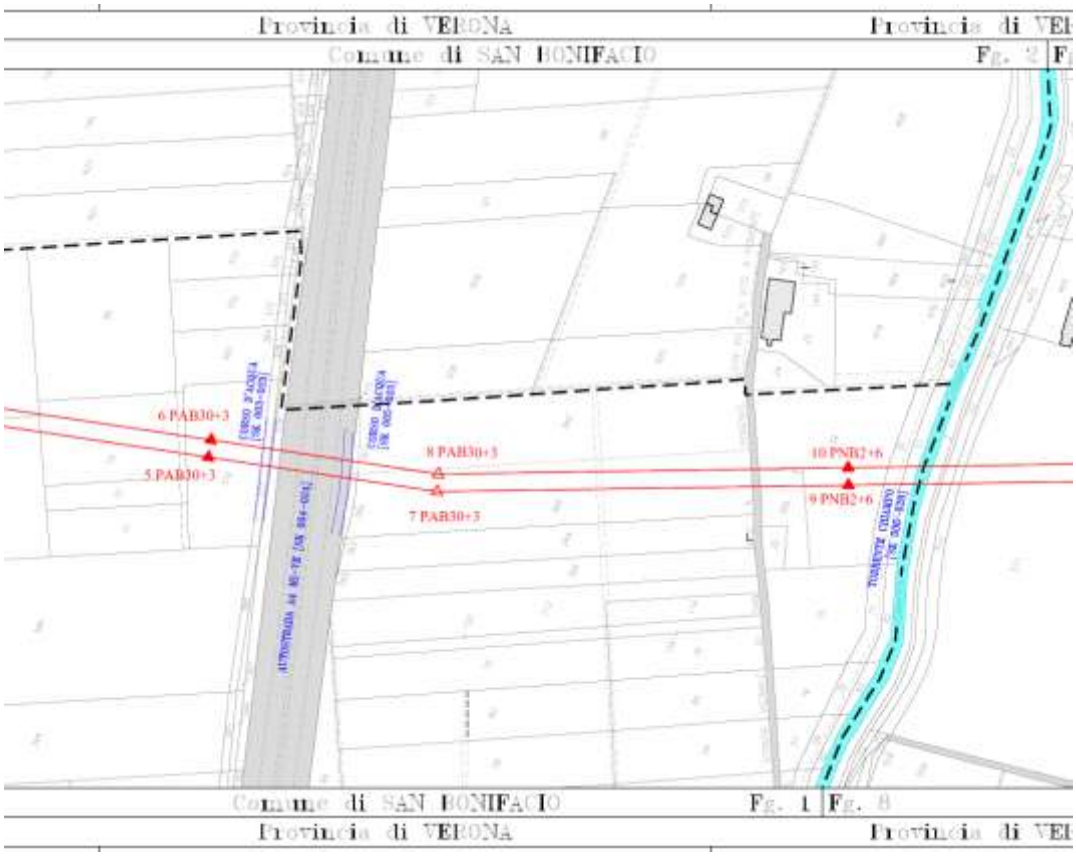
**PRINCIPALI ELABORATI DI RIFERIMENTO**

OPERE TECNOLOGICHE

**- IN0D00DI2P6LP0300K01 –** LINEA PRIMARIA AT 132 kv ST - ENTRA ESCI DA ELETTRODOTTO RFI ESISTENTE A S.S.E. 3 kv C.C. DI LOCARA - COMUNE DI MONTEFORTE D'ALPONE E SAN BONIFACIO - PLANIMETRIA CATASTALE CON INTERFERENZE

***a) Descrizione dell'interferenza***

È prevista la realizzazione di due nuovi elettrodotti per l'alimentazione della linea AV in derivazione ad un elettrodotto RFI esistente, che attraversano l'A4 alla progressiva autostradale km 307+750.



***b) Interferenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture***

Non si individuano interferenze con le strutture autostradali, né per quanto attiene i sostegni né per quanto riguarda i cavidotti.

***c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali***

***d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società***

Occorre valutare le eventuali interferenze durante la fase costruttiva degli elettrodotti e le eventuali interruzioni del traffico autostradale in concomitanza alla stesa dei cavi.

***e) Aspetti patrimoniali***

Tutte le opere afferenti i manufatti/sostegni posti nella fascia di rispetto autostradale dovranno essere regolarizzati mediante atto convenzionale. Le aree di BS-PD previste in occupazione provvisoria dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Nessun immobile di BS-PD dovrà essere assoggettato a vincoli/servitù a favore di enti terzi, ma sarà osservato esclusivamente il regime convenzionale/concessorio oneroso.

***f) Osservazioni***

***g) Richiesta di prescrizione***

Siano forniti elementi di valutazione in merito ad eventuali interferenze con il traffico autostradale.

## 3 MONTEBELLO

Questo capitolo analizza due interferenze ricadenti nell'ambito territoriale di Montebello.

**INTERFERENZA N°3.1 - Modifica rampa cavalcavia autostradale al km. 315,097 carreg. est**

| | | |
|---|---|---|
| Interferenza n° | 3.1 | **Pertinenza interferita:** |
| pk AV | dal km 33,100 | attraversamento AV / A4 ☐ |
| pk A4 | 315,097 | nuovo cavalcavia ☐ |
| | | demolizione cavalcavia ☐ |
| | | nuovo sottovia ☐ |
| | | affiancamento stretto ☐ |
| Comune di | Montebello (VI) | intersezione svincoli ☐ |
| | | intersezione aree pertinenziali ☐ |
| | | altro: modifica rampa cavalcavia autostradale esistente ■ |

**ELABORATI DI RIFERIMENTO**

PARTE GENERALE
- **IN0D02DI2RGMD0000B01B** – RELAZIONE GENERALE
- **IN0D02DI2C3MD0000002B** – COROGRAFIA GENERALE 1:25000
- **IN0D02DI2C4MD0000005B** – COROGRAFIA GENERALE 1:10000 TAV 5
- **IN0D02DI2C4MD0000006B** – COROGRAFIA GENERALE 1:10000 TAV 6

INFRASTRUTTURA
- **IN0D02DI2L5IF0001017B** - PLANIMETRIA E PROFILO GENRALE 1:5000- Tav 9
- **IN0D02DI2L6IF0001043C** - PLANIMETRIA E PROFILO DI PROGETTO 1:2000- Tav 21
- **IN0D02DI2L6IF0001055C** - PLANIMETRIA E PROFILO DI PROGETTO seconda variante linea Storica 1:2000- Tav 1
- **IN0D02DI2L6IF0001065C** - PLANIMETRIA E PROFILO DI PROGETTO SU ORTOFOTO 1:2000- Tav 21

PROGETTO STRADALE - ASSE PRINCIPALE
- **IN0D02DI2RHSL1100002B** RELAZIONE TECNICA
- **IN0D02DI2P7SL1100001A** PLANIMETRIA STATO DI FATTO CON INGOMBRO DELLE OPERE 1:1000
- **IN0D02DI2P7SL1100002A** PLANIMETRIA DI PROGETTO 1:1000
- **IN0D02DI2P7SL1100003A** PLANIMETRIA DI TRACCIAMENTO 1:1000
- **IN0D02DI2F7SL1100001B** PROFILO LONGITUDINALE 1:1000 - 1:100
- **IN0D02DI2WZSL1100002B** SEZIONI TIPO E PARTICOLARI VARIE
- **IN0D02DI2W9SL1100001A** SEZIONI TRASVERSALI - Tavola 1/4 1:200
- **IN0D02DI2W9SL1100002B** SEZIONI TRASVERSALI - Tavola 2/4 1:200
- **IN0D02DI2W9SL1100003A** SEZIONI TRASVERSALI - Tavola 3/4 1:200
- **IN0D02DI2W9SL1100004A** SEZIONI TRASVERSALI - Tavola 4/4 1:200
- **IN0D02DI2P6SL1100001A** PLANIMETRIA - FASI DI CANTIERE 1:2000
- **IN0D02DI2DZSL1100001A** DIAGRAMMA DI VELOCITA' E VISIBILITA' VARIE

AMBIENTE
- **IN0D02DI2P6IA0000203AC** - PLANIMETRIA MITIGAZIONI OPERE A VERDE – TAV N.3 1:2000

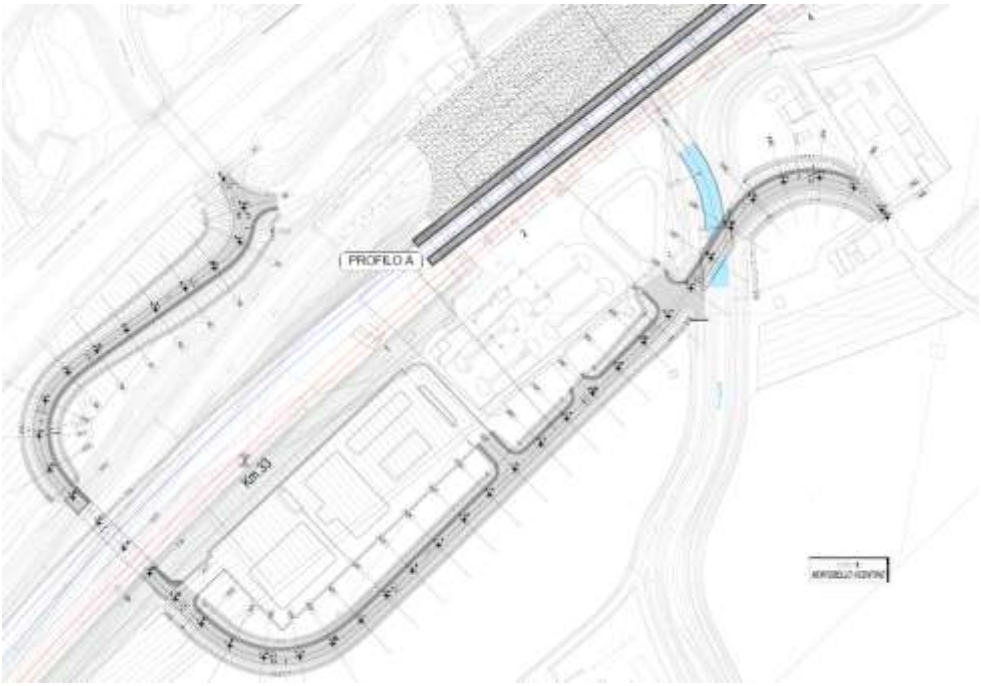
### *a) Descrizione dell'interferenza*

Si tratta della modifica della rampa dell'esistente sovrappasso dell'autostrada al km. 315+097 – carreggiata Est, in Comune di Montebello (Vi), nell'ambito dei lavori di realizzazione del nuovo tracciato di Via Fara.

L'attuale Via Fara costituisce la viabilità di accesso alla stazione ferroviaria. Essa prende origine dalla strada Regionale 11, con un'intersezione lineare a raso a T dalla quale si stacca in direzione Sud e sale subito di quota per scavalcare in sovrappasso l'Autostrada A4. Superata questa devia

repentinamente ad Est con una curva ad angolo retto di raggio ridotto, rimanendo alta sul piano campagna per raggiungere poco dopo il piazzale della stazione ferroviaria.

Il quadruplicamento della linea ferroviaria comporta la necessità di prevedere un nuovo tracciato di Via Fara che prende origine in corrispondenza della curva planimetrica esistente che segue la spalla Sud del sovrappasso dell'autostrada. Esso si attesta sull'esterno della curva e devia verso Ovest con una curva planimetrica di raggio pari a 25 m e contestualmente scende progressivamente di quota, ponendosi in parallelo alla piattaforma stradale, nel varco compreso tra quest'ultima ed il rilevato della linea ferroviaria esistente. Durante questa fase l'accessibilità alla stazione è sempre garantita.




La soluzione rappresentata nel progetto definitivo della AV/AC prevede la costruzione della rampa che collega la spalla sud del sovrappasso autostradale con il previsto imbocco del sottopasso ferroviario.

***b) Interfenza con Strutture autostradali – Nuove infrastrutture***

Non si rilevano interferenze dirette con strutture autostradali significative, ma solo interventi in fascia di rispetto.

***c) Interferenze con Impianti e sottoservizi autostradali***

***d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società***

Le fasi costruttive indicate negli elaborati del progetto della AV/AC sono le seguenti:

- Fase 1: Costruzione della rampa di progetto che collega la spalla Sud del sovrappasso autostradale con il previsto imbocco del sottopasso ferroviario. Ciò consente di accedere al cantiere per la costruzione del monolite e successiva spinta sotto il rilevato ferroviario.

- Fase2: Completato il monolite viene resa agevolmente accessibile l'area a Sud ai mezzi di cantiere. Pertanto si procede con la costruzione della parte rimanente del sottopasso, con la costruzione della pista che porta al ponte di progetto sull'Acquetta, realizzata sull'impronta della futura sede stradale. Prima di costruire il ponte si procede alla deviazione locale della strada arginale per garantire la continuità di accesso alle abitazione poste più a Sud e che si servono di questa viabilità per raggiungere il paese. Contestualmente vengono costruite le due rampe di approccio al ponte su entrambi i versanti.

- Fase 3: In questa fase è prevista la costruzione del ponte sull'Acquetta ed il completamento dei rilevati della nuova Via Fara e successiva pavimentazione. L'intervento viene completato con le opere di arredo stradale (barriere di sicurezza e segnaletica stradale).

- Fase 4: Viene aperta al traffico la nuova Via Fara e chiuso il sottopasso esistente, demolita la deviazione provvisoria della strada arginale e avviati i lavori per la costruzione: del nuovo alveo dell'Acquetta, della nuova sottostazione elettrica e le altre opere ferroviarie (quadruplicamento dei binari e nuova stazione).

Dall'esame dell'elaborato *IN0D02DI2P6SL1100001A – ASSE PRINCIPALE – FASI DI CANTIERE* sembra che i lavori non interferiscono con il traffico autostradale.

Non vi sono indicazioni sulla durata delle varie fasi di lavoro.

***e) Aspetti Patrimoniali***

La realizzazione della nuova stazione ferroviaria occupa definitivamente aree di proprietà dell'autostrada.

Tutte le aree interessate dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Tutte le opere poste nella fascia di rispetto autostradale dovranno essere autorizzate. Tutti gli atti di regolarizzazione catastale dovranno essere eseguiti dal soggetto richiedente e preliminarmente concordati con BS-PD. Le aree di BS-PD previste in occupazione provvisoria dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Nessun immobile di BS-PD dovrà essere assoggettato a vincoli/servitù a favore di enti terzi, ma sarà osservato esclusivamente il regime convenzionale/concessorio oneroso. Sono previsti su sedimi autostradali interventi di riqualificazione ambientale non attuabili, ovvero se assentiti devono essere previsti oneri a favore di BS-PD per la loro gestione/manutenzione.

***f) Osservazioni***

***g) Richiesta di prescrizione***

I lavori di demolizione e costruzione della nuova rampa di accesso al cavalcavia esistente non dovranno comportare limitazioni al traffico autostradale sottostante.

## INTERFERENZA N°3.2 – Deviazione torrente Acquetta

| | | |
|---|---|---|
| Interferenza n° | 3.2 | **Pertinenza interferita:** |
| pk AV | dal Km 33,340 | attraversamento AV / A4 ☐ |
| pk A4 | 315,170 | nuovo cavalcavia ☐ |
| | | demolizione cavalcavia ☐ |
| | | nuovo sottovia ☐ |
| | | affiancamento stretto ☐ |
| Comune di | Montebello (VI) | intersezione svincoli ☐ |
| | | intersezione aree pertinenziali ☐ |
| | | altro: deviazione torrente Acquetta ☒ |

**ELABORATI DI RIFERIMENTO**

PARTE GENERALE
- **IN0D02DI2RGMD0000B01B –** RELAZIONE GENERALE
- **IN0D02DI2C3MD0000002B –** COROGRAFIA GENERALE 1:25000
- **IN0D02DI2C4MD0000005B –** COROGRAFIA GENERALE 1:10000 TAV 5
- **IN0D02DI2C4MD0000006B –** COROGRAFIA GENERALE 1:10000 TAV 6

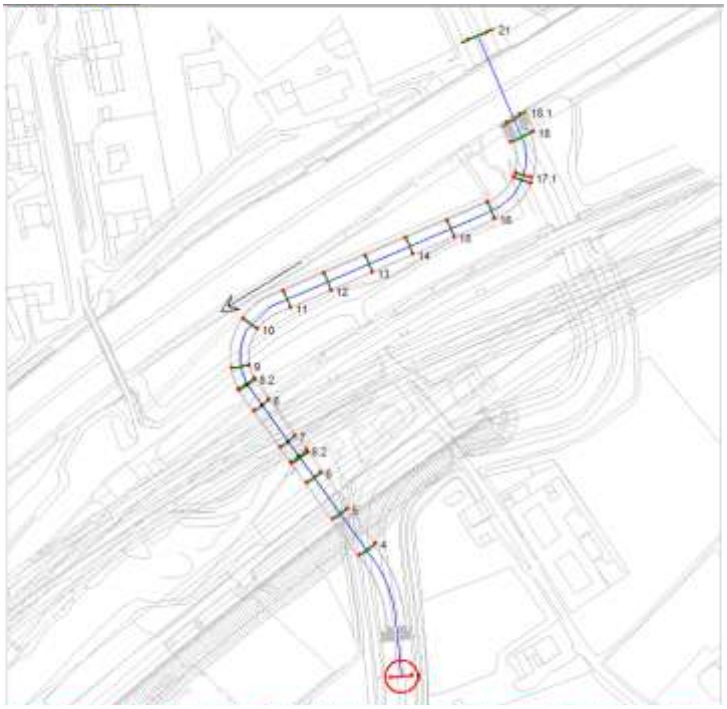
INFRASTRUTTURA
- **IN0D02DI2L5IF0001017B -** PLANIMETRIA E PROFILO GENRALE 1:5000- Tav 9
- **IN0D02DI2L6IF0001043C -** PLANIMETRIA E PROFILO DI PROGETTO 1:2000- Tav 21
- **IN0D02DI2L6IF0001055C -** PLANIMETRIA E PROFILO DI PROGETTO seconda variante linea Storica 1:2000- Tav 1
- **IN0D02DI2L6IF0001065C -** PLANIMETRIA E PROFILO DI PROGETTO SU ORTOFOTO 1:2000- Tav 21

INTERFERENZE IDRAULICHE ED OPERE INTERFERITE
- **IN0D02DI2RIIN6000001A** RELAZIONE IDRAULICA
- **IN0D02DI2P8IN6000001A** PLANIMETRIA STATO DI FATTO 1:500
- **IN0D02DI2PZIN6000001A** PLANIMETRIA DI PROGETTO E SEZIONI TRASVERSALI 1:500 - 1:100
- **IN0D02DI2F7IN6000001A** PROFILO IDRAULICO 1:1000 - 1:100
- **IN0D02DI2WAIN6000001A** SEZIONI TIPO E PARTICOLARI 1:100
- **IN0D02DI2ZAIN6000001A** SEZIONE LONGITUDINALE 1:100
- **IN0D02DI2BAIN6000001A** PIANTA E SEZIONI TOMBINO SCATOLARE - CARPENTERIA 1:100
- **IN0D02DI2PAIN6000001A** FASI REALIZZATIVE TOMBINO SCATOLARE - TAVOLA 1 1:100
- **IN0D02DI2PAIN6000002A** FASI REALIZZATIVE TOMBINO SCATOLARE - TAVOLA 2 1:100
- **IN0D02DI2PZIN6000002A** INTERVENTO SU ALVEO ESISTENTE - PLANIMETRIA E SEZIONI 1:200 - 1:1000
- **IN0D02DI2RHIN6000001B** RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA
- **IN0D02DI2CLIN6000001A** RELAZIONE DI CALCOLO STRUTTURE
- **IN0D02DI2RHIN6000002A** RELAZIONE TECNICA
- **IN0D02DI2L7IN6000001A** STATO DI FATTO E DI PROGETTO - PLANIMETRIA E PROFILO LONGITUDINALE 1:1000 - 1:100
- **IN0D02DI2WZIN 600001A** STATO DI FATTO E DI PROGETTO - SEZIONI TRASVERSALI E PARTICOLARI COSTRUTTIVI 1:200 - 1:100

AMBIENTE
- **IN0D02DI2P6IA0000203AC -** PLANIMETRIA MITIGAZIONI OPERE A VERDE – TAV N.3 1:2000

### *a) Descrizione dell'interferenza*

Si tratta della modifica dell'alveo del rio Acquetta in corrispondenza dell'attraversamento della linea A.V./A.C..




La soluzione rappresentata nel progetto definitivo della AV/AC prevede che la deviazione del torrente sia realizzata con un canale ad "U" in c.a. che si avvicina alla proprietà autostradale.

***b) Interferenze con Strutture autostradali – Nuove infrastrutture***

Non si rilevano interferenze dirette con strutture autostradali significative, ma solo opere in fascia di rispetto.

***c) Interferenze con Impianti e sottoservizi autostradali***

***d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società***

***e) Aspetti Patrimoniali***

La realizzazione del nuovo corso del rio Acqueta occupa definitivamente aree di proprietà dell'autostrada. Tutte le aree interessate dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Tutte le opere poste nella fascia di rispetto autostradale dovranno essere autorizzate. Tutti gli atti di regolarizzazione catastale dovranno essere eseguiti dal soggetto richiedente e preliminarmente concordati con BS-PD. Le aree di BS-PD previste in occupazione provvisoria dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Nessun immobile di BS-PD dovrà essere assoggettato a vincoli/servitù a favore di enti terzi, ma sarà osservato esclusivamente il regime convenzionale/concessorio oneroso. Sono previsti su sedimi autostradali interventi di riqualificazione ambientale non attuabili, ovvero se assentiti devono essere previsti oneri a favore di BS-PD per la loro gestione/manutenzione.

### *f) Osservazioni*

Sebbene la verifiche idrauliche non evidenzino particolari problematiche, la deviazione del torrente Acquetta con un canale in calcestruzzo ad U in stretta adiacenza all'autostrada realizzato in conci con giunti water-stop per la tenuta idraulica è fonte di preoccupazione nel caso le ipotesi progettuali e poi realizzative non siano soddisfatte. Nel caso di non perfetta tenuta del canale ad U tutta la zona è a rischio esondazione con il possibile coinvolgimento della sede autostradale.

### *g) Richiesta di prescrizione*

Si prescrive che l'occupazione, anche temporanea, di area superficiale e sotterranea venga contenuta al di fuori della proprietà autostradale.

Ad ulteriore tutela della fascia di rispetto autostradale, si dovrà realizzare un muro di contenimento delle acque a partire dal cavalcavia pedonale che precede il torrente Acquetta per un tratto ed una altezza da concordare con la Concedente Autostradale.

## 4 MONTECCHIO MAGGIORE

Questo capitolo analizza quattro interferenze ricadenti nell'ambito di Montecchio Maggiore.

## INTERFERENZA N°4.1 - Galleria artificiale GA03

| | | |
|---|---|---|
| Interferenza n° | 4.1 | **Pertinenza interferita:** |
| pk AV | dal km 36,480 al km 36,825 | attraversamento AV / A4 ☑ |
| pk A4 | km 318,569 | nuovo cavalcavia ☐ |
| | | demolizione cavalcavia ☐ |
| | | nuovo sottovia ☐ |
| | | affiancamento stretto ☐ |
| Comune di | Montebello (VI) | intersezione svincoli ☐ |
| | | intersezione aree pertinenziali ☐ |
| | | altro ☐ |

**ELABORATI DI RIFERIMENTO**

PARTE GENERALE
- **IN0D02DI2RGMD0000B01B –** RELAZIONE GENERALE
- **IN0D02DI2C3M D0000002B –** COROGRAFIA GENERALE 1:25000
- **IN0D02DI2C4MD0000005B –** COROGRAFIA GENERALE 1:10000 TAV 5
- **IN0D02DI2C4MD0000006B –** COROGRAFIA GENERALE 1:10000 TAV 6

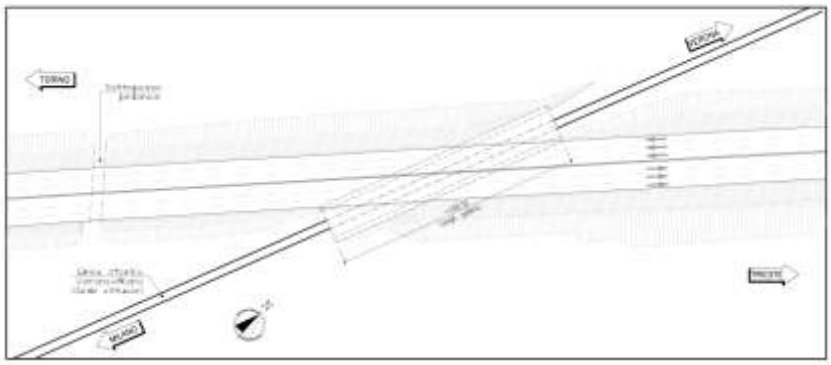
INFRASTRUTTURA
- **IN0D02DI2L5IF0001017B -** PLANIMETRIA E PROFILO GENRALE 1:5000- Tav 9
- **IN0D02DI2L6IF0001045C -** PLANIMETRIA E PROFILO DI PROGETTO 1:2000- Tav 23
- **IN0D02DI2L6IF0001067C -** PLANIMETRIA E PROFILO DI PROGETTO SU ORTOFOTO 1:2000- Tav 23

GALLERIE
- **IN0D02DI2RHGA0000001A –** INTERFERENZA LINEA AV/AC AUTOSTRADA A4- COMUNE DI MONTECCHIUO MAGGIORE (GO03 – GA04) ANALISI SCELTE PROGETTUALI - RELAZIONE
- **IN0D02DI2PZGA0300003B –** COMPARAZIONE INTERVENTI PROGETTUALI – VARIE

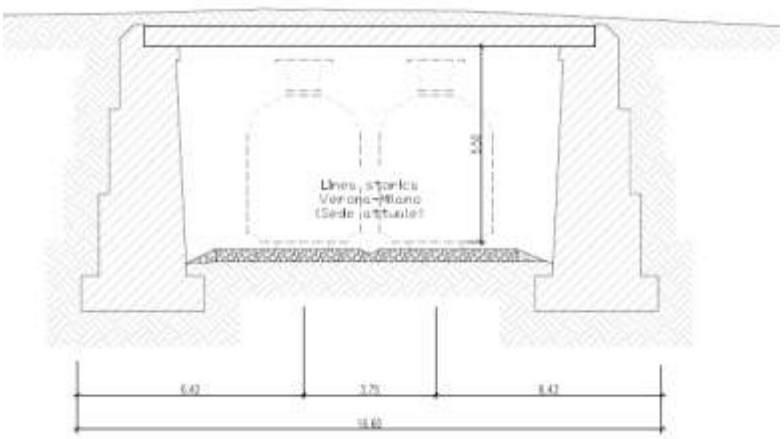
AMBIENTE
- **IN0D02DI2P6IA0000203AC -** PLANIMETRIA MITIGAZIONI OPERE A VERDE – TAV N.3 1:2000

### *a) Descrizione dell'interferenza*

Attualmente la linea ferroviaria storica Verona-Padova sotto attraversa l'autostrada A4 con una galleria artificiale a semplice binario con franco interno non superiore ai 6.00 m.

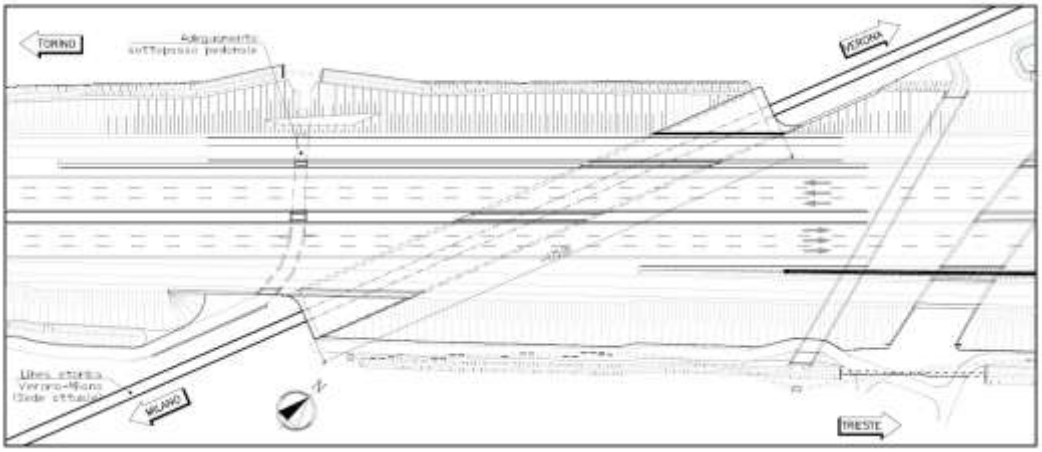


Stralcio Planimetrico -. Stato di fatto

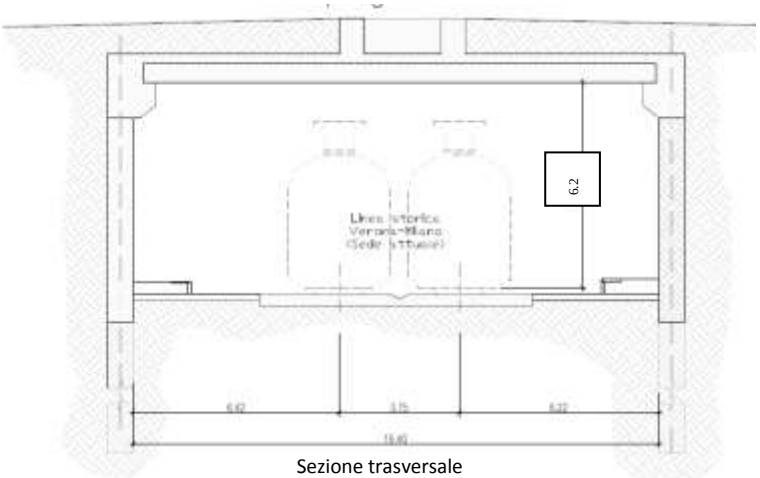



Sezione trasversale

Sono in corso di realizzazione a cura di Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa i lavori di costruzione della nuova autostazione di Montecchio Maggiore e collegamenti con la viabilità ordinaria. Nell'ambito di tali lavori è prevista la demolizione dell'attuale galleria ferroviaria e realizzazione di una nuova galleria a singola canna di lunghezza tale di garantire il passaggio dell'autostrada e delle nuove rampe di svincolo del nuovo casello autostradale (vedi fig. sotto):




Stralcio Planimetrico – Progetto di ammodernamento della società Autostrade BS-PD




Sezione trasversale

Nell'ambito del progetto definitivo della linea AV/AC Verona-Padova, il sottoattraversamento dell'autostrada A4 avviene all'interno di due gallerie artificiali denominate GA03.

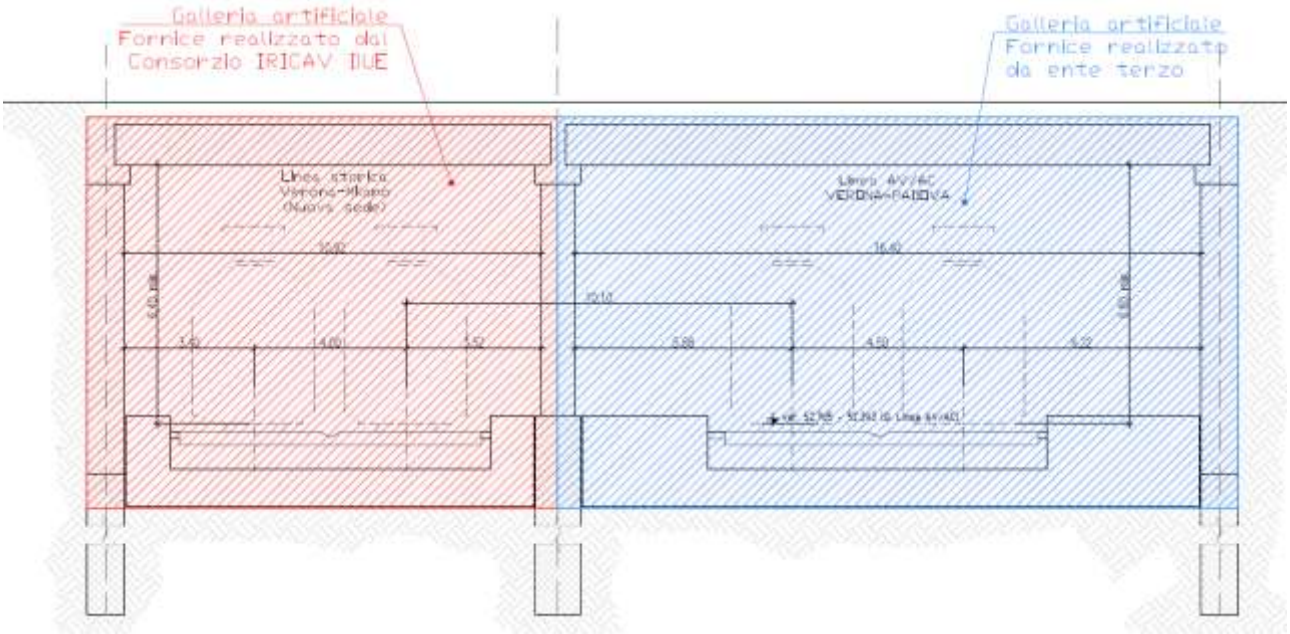
Il franco del manufatto previsto nel progetto di ammodernamento della A4, pari a m 6,20 e conforme alle prescrizioni ricevute in sede di approvazione in Conferenza di Servizi nel 2006, non è compatibile con il franco minimo normativo per gli standard della linea ferroviaria AV/AC.

Il progetto definitivo predisposto dal IricAV Due per la risoluzione dell'interferenza in argomento, prevede il seguente scenario:

1. "*Realizzazione, da parte della società "Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova", del manufatto scatolare di attraversamento della A4 (wbs GA03 canna sud) con franco minimo di 6,80 nel rispetto del cronoprogramma del G.C.*

2. *Realizzazione, da parte del G.C., del secondo manufatto scatolare di attraversamento della A4 (wbs GA03 canna nord) in contemporanea con l'opera di cui al punto precedente realizzata dalla società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova".*

Si precisa che lo scenario progettuale del progetto trasmesso da IricAV Due prevede la costruzione della sola canna nord del manufatto della A4, peraltro in ombra alle fasi autostradali della società "Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova", con un indubbio beneficio dal punto di vista temporale e realizzativo nonché un costo complessivo pari a circa 7 milioni di euro




Sezione Tipo adeguamento progettuale GA03 – realizzazione canna nord ricompresa nel P.D.

Di tale intervento, non si sono individuati ulteriori documenti descrittivi nel progetto definitivo consegnato.

### *b) Interferenze con Strutture autostradali – Nuove infrastrutture*

L'opera prevista dal progetto definitivo di Italfer interferisce con quella realizzata a cura di Autostrada Brescia – Padova, ma non risultano disponibili documenti progettuali che illustrino le strutture previste e che consentano di valutare la compatibilità della soluzione con quella prevista nel progetto approvato di Autostrada Brescia – Verona - Vicenza – Padova S.p.A..

### *c) Interferenze con Impianti e sottoservizi autostradali*

Nelle tratte oggetto di lavoro sono presenti sottoservizi, ma l'unica tavola di progetto ( elaborato IN0D02DI2P 5 S I000000 5B) non individua correttamente la posizione delle linee in rame, a f.o. e telecom, modificata a seguito dei lavori in corso di realizzazione a cura di Autostrada Brescia – Padova S.p.A. .

Il Progettista deve provvedere alla loro individuazione, e alla predisposizione del progetto che tenga conto della loro reale posizione.

I lavori interferiscono con gli impianti di illuminazione degli svincoli autostradali.

Durante le varie fasi deve essere sempre garantita l'illuminazione della viabilità nei tratti in cui vi sia conflitto fra i vari flussi di traffico e nei casi in cui vi sia presenza di scarsa visibilità.

Terminati i lavori, gli impianti, dovranno garantire i livelli di illuminazione previsti dalle norme UNI EN13201 e UNI EN11248.

Se necessario dovranno essere realizzati impianti provvisori.

Interferenza con la nuova posizione dell' attraversamento mediate teleguidata delle dorsali telematiche condivise con Telecom Italia costituite da 6 monotubi e 5 cavi in fibra e dalla dorsale in rame previsto in ambito del progetto del nuovo casello di Montecchio.

### *d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o strade gestite dalla Società*

Non sono presenti specifici documenti descrittivi e pertanto non è possibile valutare le inevitabili interferenze con il traffico che percorre il raccordo autostradale.

In ogni caso dovrà essere garantito l'esercizio del tratto autostradale con n° 3 corsie per ogni senso di marcia, di sezione trasversale non inferiore a 3,5 m.

La cantierizzazione necessaria alla realizzazione del presente attraversamento dovrà comunque essere inserita in uno studio organico e complessivo della cantierizzazione di tutte le interferenze previste lungo l'autostrada e lo svincolo autostradale.

### *e) Aspetti Patrimoniali*

La realizzazione della nuova canna occupa definitivamente aree di proprietà dell'autostrada.

Tutte le aree interessate dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Tutte le opere poste nella fascia di rispetto autostradale dovranno essere autorizzate. Tutti gli atti di regolarizzazione catastale dovranno essere eseguiti dal soggetto

richiedente e preliminarmente concordati con BS-PD. Le aree di BS-PD previste in occupazione provvisoria dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Nessun immobile di BS-PD dovrà essere assoggettato a vincoli/servitù a favore di enti terzi, ma sarà osservato esclusivamente il regime convenzionale/concessorio oneroso. Sono previsti su sedimi autostradali interventi di riqualificazione ambientale non attuabili, ovvero se assentiti devono essere previsti oneri a favore di BS-PD per la loro gestione/manutenzione.

***f) Osservazioni***

La linea AV/AC di progetto definitivo interferisce con le opere previste dal progetto della "Nuova Autostazione di Montecchio Maggiore e Collegamenti con la viabilità ordinaria", in corso di realizzazione a cura della Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A.. Si ricorda che questo progetto ha seguito il seguente iter approvativo:

- Redazione del progetto definitivo nell'anno 2003;
- Decreto di pronuncia di Compatibilità Ambientale DEC/DSA/2004/0878 di data 11/10/2004;
- Conferenza dei servizi del 20/02/2006, con partecipazione di tutti gli Enti a vario titolo interessati, fra cui R.F.I.;
- Decreto Autorizzativo n. 7569 emesso dal Ministero delle Infrastrutture in data 27/06/2006.
- Redazione del progetto esecutivo nell'anno 2007, aggiornato nei prezzi nell'anno 2008.

In particolare il progetto dell'AV/AC che è stato presentato interferisce con la nuova galleria a singola canna, realizzata dall'Autostrada per garantire il passaggio dell'asse viario e delle rampe di svincolo del nuovo casello autostradale.

La soluzione indicata in progetto definitivo presentato da R.F.I. si basa sull'adeguamento del franco del manufatto realizzato da Autostrada al valore minimo di richiesto dall'AV/AC pari a m 6,8 e sulla contemporaneità dei propri lavori con quelli di Autostrada. Tale ipotesi però, in assenza di un impegno di spesa formale da parte di RFI per la copertura dei maggiori costi, non appare al momento compatibile con i tempi di intervento di Autostrada Brescia-Padova S.p.A. e pertanto appare più plausibile prevedere in questa fase lo scenario di impatto maggiore con le opere autostradali

Al riguardo si rileva che la soluzione prevista da R.F.I. non è congruente con quanto previsto nel progetto approvato dell'Autostrada Brescia – Padova S.p.A.

Inoltre negli elaborati trasmessi (planimetrie e fotopiano), viene indicato contrariamente a quanto riportato in relazione, che il manufatto G03B non è un'opera "*non a carico del G.C. in quanto realizzata da enti terzi*".

Si osserva infine che, nel caso in cui i lavori di R.F.I. non fossero contemporanei a quelli di Autostrada, sarà necessario prevedere uno specifico studio delle fasi di cantiere per garantire la funzionalità del nuovo casello autostradale di Montecchio Maggiore e la transitabilità lungo l'autostrada su tre corsie per ogni senso di marcia della larghezza non inferiore a m 3,5 per ogni senso di marcia, con velocità di percorrenza di almeno 110 km/h.

### *g) Richiesta di prescrizione*

Il progetto dell'AV/AC, non essendo lo scenario previsto compatibile con le tempistiche dei lavori di Autostrada Brescia Padova S.p.A., deve essere adeguato e reso compatibile con le opere della Concessionaria Autostradale già approvate ed autorizzate.

Durante le fasi di lavoro dovrà sempre essere garantita il transito sull'autostrada con tre corsie per ogni senso di marcia di larghezza non inferiore a 3,5 m.

**INTERFERENZA N°4.2 - Galleria artificiale GA04**

| | | |
|---|---|---|
| Interferenza n° | 4.2 | **Pertinenza interferita:** |
| pk AV | dal km 37,251 al km 37,374 | attraversamento AV / A4 ☐<br>nuovo cavalcavia ☐ |
| pk A4 | km 319,171 | demolizione cavalcavia ☐<br>nuovo sottovia ☐ |
| | | affiancamento stretto ☐ |
| Comune di | Brendola (VI) | intersezione svincoli ☑<br>intersezione aree pertinenziali ☐<br>altro ☐ |

**ELABORATI DI RIFERIMENTO**

PARTE GENERALE
- **IN0D02DI2RGMD0000B01B –** RELAZIONE GENERALE
- **IN0D02DI2C3MD0000002B –** COROGRAFIA GENERALE 1:25000
- **IN0D02DI2C4MD0000005B –** COROGRAFIA GENERALE 1:10000 TAV 5
- **IN0D02DI2C4MD0000006B –** COROGRAFIA GENERALE 1:10000 TAV 6

INFRASTRUTTURA
- **IN0D02DI2L5IF0001018B -** PLANIMETRIA E PROFILO GENRALE 1:5000- Tav 10
- **IN0D02DI2L6IF0001045C -** PLANIMETRIA E PROFILO DI PROGETTO 1:2000- Tav 23
- **IN0D02DI2L6IF0001067C -** PLANIMETRIA E PROFILO DI PROGETTO SU ORTOFOTO 1:2000- Tav 23

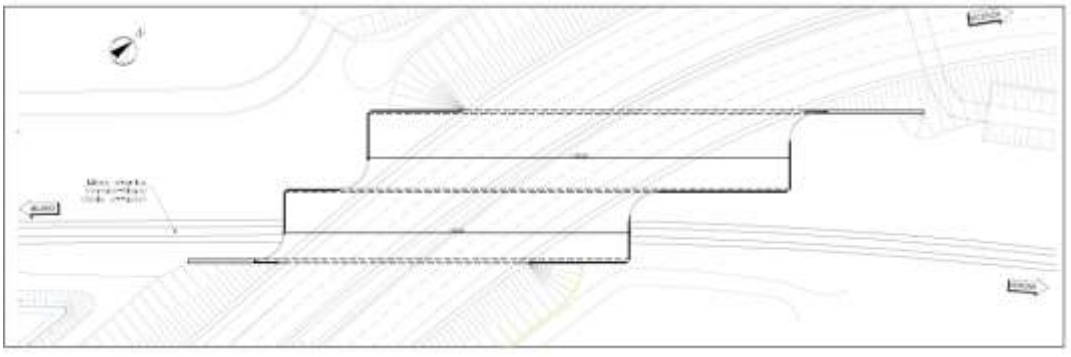
GALLERIE
- **IN0D02DI2RH G A0000001A –** INTERFERENZA LINEA AV/AC AUTOSTRADA A4- COMUNE DI MONTECCHIUO MAGGIORE (GO03 – GA04) ANALISI SCELTE PROGETTUALI - RELAZIONE
- **IN0D02DI2P Z GA 0 400001A –** COMPARAZIONE INTERVENTI PROGETTUALI – VARIE

AMBIENTE
- **IN0D02DI2P6IA0000203AC -** PLANIMETRIA MITIGAZIONI OPERE A VERDE – TAV N.3 1:2000

### *a) Descrizione dell'interferenza*

Sono in corso di realizzazione a cura di Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa i lavori di costruzione della nuova autostazione di Montecchio Maggiore e collegamenti con la viabilità ordinaria.

Nell'ambito di tali lavori è prevista la realizzazione, in corrispondenza delle rampe di accesso/uscita al nuovo casello autostradale di Montecchio Maggiore, di un nuova galleria ferroviaria a doppia canna, una a nord ed una a sud per il passaggio della linea storica (vedi fig. sotto):



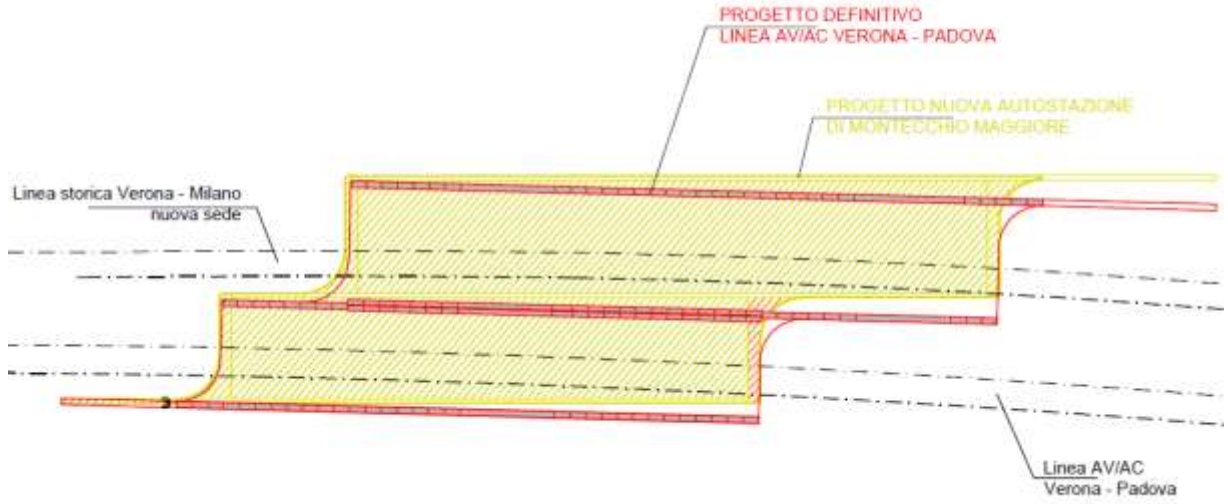
Stralcio Planimetrico

Nell'ambito del progetto definitivo della linea AV/AC Verona-Padova, il sottoattraversamento delle rampe di svincolo del nuovo casello autostradale avviene all'interno di due gallerie artificiali denominate GA04.

Il progetto definitivo predisposto da IricAV Due per la risoluzione dell'interferenza, prevede il seguente scenario:

1. "*Realizzazione, da parte della società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova, della galleria a doppia canna (wbs GA04) in configurazione compatibile con i tracciati ferroviari e nel rispetto del cronoprogramma del G.C.: a tal fine, si rende necessaria una lieve modifica planimetrica al progetto originario A4.*"

In tale ipotesi, il progetto trasmesso da IricAV Due prevede solo le opere relative all'Armamento ed agli impianti tecnologici ferroviari.




Stralcio Planimetrico adeguamento progettuale GA04 – rototraslazione dei manufatti

Di tale intervento, non si sono individuati ulteriori documenti descrittivi nel progetto definitivo consegnato.

***b) Interferenze con Strutture autostradali – Nuove Infrastrutture***

La rototraslazione dei manufatti prevista da IricAV Due, non è compatibile con le aree a disposizione della Società Autostrada Bs-Pd in quanto non consente di realizzare la prevista strada di accesso e di collegamento agli esistenti insediamenti.

***c) Interferenze con Impianti e sottoservizi autostradali***

I lavori interferiscono con gli impianti di illuminazione degli svincoli autostradali.

Durante le varie fasi deve essere sempre garantita l'illuminazione della viabilità nei tratti in cui vi sia conflitto fra i vari flussi di traffico e nei casi in cui vi sia presenza di scarsa visibilità.

Terminati i lavori, gli impianti, dovranno garantire i livelli di illuminazione previsti dalle norme UNI EN13201 e UNI EN11248.

Se necessario dovranno essere realizzati impianti provvisori.

### *d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società*

In caso di demolizione dell'opera realizzata da Autostrada in conformità al proprio progetto approvato e rifacimento dei manufatti a cura di RFI, sono prevedibili ingenti interferenze con il traffico che percorre il raccordo autostradale da e per il nuovo casello.

In tal caso, la cantierizzazione necessaria alla realizzazione del presente attraversamento dovrà comunque essere inserita in uno studio organico e complessivo della cantierizzazione di tutte le interferenze previste lungo l'autostrada e lo svincolo autostradale.

In ogni caso dovrà essere garantito il transito autostradale con n° 3 corsie per ogni senso di marcia, di sezione trasversale non inferiore a 3,5 m, nonché l'esercizio del casello autostradale.

### *e) Aspetti Patrimoniali*

La realizzazione della nuova canna occupa definitivamente aree di proprietà dell'autostrada.

Tutte le aree interessate dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Tutte le opere poste nella fascia di rispetto autostradale dovranno essere autorizzate. Tutti gli atti di regolarizzazione catastale dovranno essere eseguiti dal soggetto richiedente e preliminarmente concordati con BS-PD. Le aree di BS-PD previste in occupazione provvisoria dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Nessun immobile di BS-PD dovrà essere assoggettato a vincoli/servitù a favore di enti terzi, ma sarà osservato esclusivamente il regime convenzionale/concessorio oneroso. Sono previsti su sedimi autostradali interventi di riqualificazione ambientale non attuabili, ovvero se assentiti devono essere previsti oneri a favore di BS-PD per la loro gestione/manutenzione.

### *f) Osservazioni*

La linea AV/AC di progetto definitivo interferisce con le opere previste dal progetto della "Nuova Autostazione di Montecchio Maggiore e Collegamenti con la viabilità ordinaria", in corso di realizzazione a cura della Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A., che ha seguito il seguente iter approvativo:

- Redazione del progetto definitivo nell'anno 2003;
- Decreto di pronuncia di Compatibilità Ambientale DEC/DSA/2004/0878 di data 11/10/2004;
- Conferenza dei servizi del 20/02/2006, con partecipazione di tutti gli Enti a vario titolo interessati, fra cui R.F.I.;
- Decreto Autorizzativo n. 7569 emesso dal Ministero delle Infrastrutture in data 27/06/2006.
- Redazione del progetto esecutivo nell'anno 2007, aggiornato nei prezzi nell'anno 2008.

In particolare il progetto dell'AV/AC interferisce con la nuova galleria a doppia canna, realizzata dall'Autostrada per garantire il passaggio delle nuove rampe di svincolo del nuovo casello autostradale.

La posizione planimetrica del manufatto previsto nel progetto di ammodernamento della A4, conforme alle prescrizioni ricevute in sede di approvazione in Conferenza di Servizi nel 2006, non è

compatibile con i tracciati ferroviari della linea ferroviaria AV/AC e della deviazione della linea storica.

La soluzione indicata in progetto definitivo presentato da IricAV Due, prevede una "*lieve modifica planimetrica della galleria"*. Tuttavia, tale soluzione non è compatibile con le aree a disposizione di Autostrada Brescia Padova in quanto non consente di realizzare la strada per l'accesso ed il collegamento agli esistenti insediamenti presenti in loco, a meno dell'adozione di soluzione tecniche alternative degli impalcati che devono essere indicate ed autorizzate preventivamente da RFI (quali soletta dell'impalcato obliqua rispetto all'asse longitudinale o arretramento del manufatto fino al limite dello svincolo autostradale, ecc.).

Nel caso in cui non si verificassero le condizioni di cui sopra, per risolvere l'interferenza della linea AV/AC con l'Autostrada nel nodo di Montecchio, sarà necessaria la demolizione e successiva ricostruzione della galleria a doppia canna sotto rampe di svincolo, A4 realizzato dalla Società Brescia-Padova.

In tal caso sarà necessario prevedere uno specifico studio delle fasi di cantiere per garantire la funzionalità del nuovo casello autostradale di Montecchio Maggiore e la transitabilità lungo l'autostrada su tre corsie per ogni senso di marcia della larghezza non inferiore a m 3,5 per ogni senso di marcia.

Si osserva inoltre che il progetto di Autostrada Brescia – Padova prevede la realizzazione di un manufatto a doppia canna di cui una utilizzata per il passaggio della linea Storica ed una per il collegamento del previsto futuro centro Intermodale Scambio (C.I.S.).

Il progetto di Italfer preclude l'utilizzo delle galleria così come previsto dal progetto approvato di Autostrada Brescia – Padova S.p.A.

***g) Richiesta di prescrizione***

Il proponente ferroviario deve rendere compatibile il progetto definitivo della Linea AV/AC con le opere già autorizzate nell'ambito del progetto della "Nuova autostazione di Montecchio Maggiore e collegamenti con la viabilità ordinaria".

## INTERFERENZA N°4.3 – Viabilità di accesso alla nuova autostazione di Montecchio Maggiore

| | | |
|---|---|---|
| Interferenza n° | 4.3 | **Pertinenza interferita:** |
| pk AV | dal km 37,251 al km 37,374 | attraversamento AV / A4 ☐ |
| pk A4 | | nuovo cavalcavia ☐ |
| | | demolizione cavalcavia ☐ |
| | | nuovo sottovia ☐ |
| | | affiancamento stretto ■ |
| Comune di | Brendola (VI) | intersezione svincoli ☐ |
| | | intersezione aree pertinenziali ■ |
| | | altro ☐ |

**ELABORATI DI RIFERIMENTO**

OPERE CIVILI - PARTE GENERALE
- **IN0D02DI2RGM D0000B01B –** RELAZIONE GENERALE
- **IN0D02DI2C3M D0000002B –** COROGRAFIA GENERALE 1:25000
- **IN0D02DI2C4M D0000005B –** COROGRAFIA GENERALE 1:10000 TAV 5
- **IN0D02DI2C4M D0000006B –** COROGRAFIA GENERALE 1:10000 TAV 6

OPERE CIVILI - INFRASTRUTTURA
- **IN0D02DI2L5IF0001018B -** PLANIMETRIA E PROFILO GENRALE 1:5000- Tav 10
- **IN0D02DI2L6IF0001046C -** PLANIMETRIA E PROFILO DI PROGETTO 1:2000- Tav 24
- **IN0D02DI2L6IF0001068C -** PLANIMETRIA E PROFILO DI PROGETTO SU ORTOFOTO 1:2000- Tav 24

OPERE CIVILI – VIABILITA' DI ACCESSO ALLA NUOVA AUTOSTAZIONE DI MONTECCHIO MAGGIORE – GENERALE

- **IN0D02DI2RHNV0100001B** - RELAZIONE TECNICA
- **IN0D02DI2P7NV0100001A** - PLANIMETRIA STATO DI FATTO CON INGOMBRO DELLE OPERE

OPERE CIVILI - ASSE PRINCIPALE - PROGETTO STRADALE
- **IN0D02DI2P7NV01A0001B -** PLANIMETRIA DI PROGETTO 1:1000
- **IN0D02DI2P7NV01A0002B -** PLANIMETRIA DI TRACCIAMENTO 1:1000
- **IN0D02DI2F7NV01A0001B** PROFILI LONGITUDINALI 1:1000 - 1:100
- **IN0D02DI2WZNV01A0001A** SEZIONI TIPO VARIE
- **IN0D02DI2W9NV01A0001B** SEZIONI TRASVERSALI - Tavola 1/5 1:200
- **IN0D02DI2W9NV01A0002A** SEZIONI TRASVERSALI - Tavola 2/5 1:200
- **IN0D02DI2W9NV01A0003A** SEZIONI TRASVERSALI - Tavola 3/5 1:200
- **IN0D02DI2W9NV01A0004A** SEZIONI TRASVERSALI - Tavola 4/5 1:200
- **IN0D02DI2W9NV01A0005A** SEZIONI TRASVERSALI - Tavola 5/5 1:200
- **IN0D02DI2P6NV01A0001A** FASI DI CANTIERE - PLANIMETRIE 1:2000
- **IN0D02DI2DZNV01A0001A** DIAGRAMMA DI VELOCITA' E VISIBILITA' VARIE

OPERE CIVILI - OPERE DI COMPLETAMENTO
- **IN0D02DI2P7NV01A7001A** RACCOLTA E SMALTIMENTO ACQUE DI PIATTAFORMA - PLANIMETRIA 1:1000
- **IN0D02DI2P7NV01A7002A** SEGNALETICA STRADALE - PLANIMETRIA 1:1000
- **IN0D02DI2P7NV01A7003A** BARRIERE DI SICUREZZA - PLANIMETRIA 1:1000
- **IN0D02DI2P7NV01A7004A** ILLUMINAZIONE STRADALE - PLANIMETRIA E PARTICOLARI 1:1000

AMBIENTE
- **IN0D02DI2P6IA0000203AC -** PLANIMETRIA MITIGAZIONI OPERE A VERDE – TAV N.3 1:2000

RUMORE E VIBRAZIONE
- **IN0D02DI2P6IM0006524A -** PLANIMETRIA INTERVENTI ANTIRUMORE 1:2000- Tav 6 DI 11

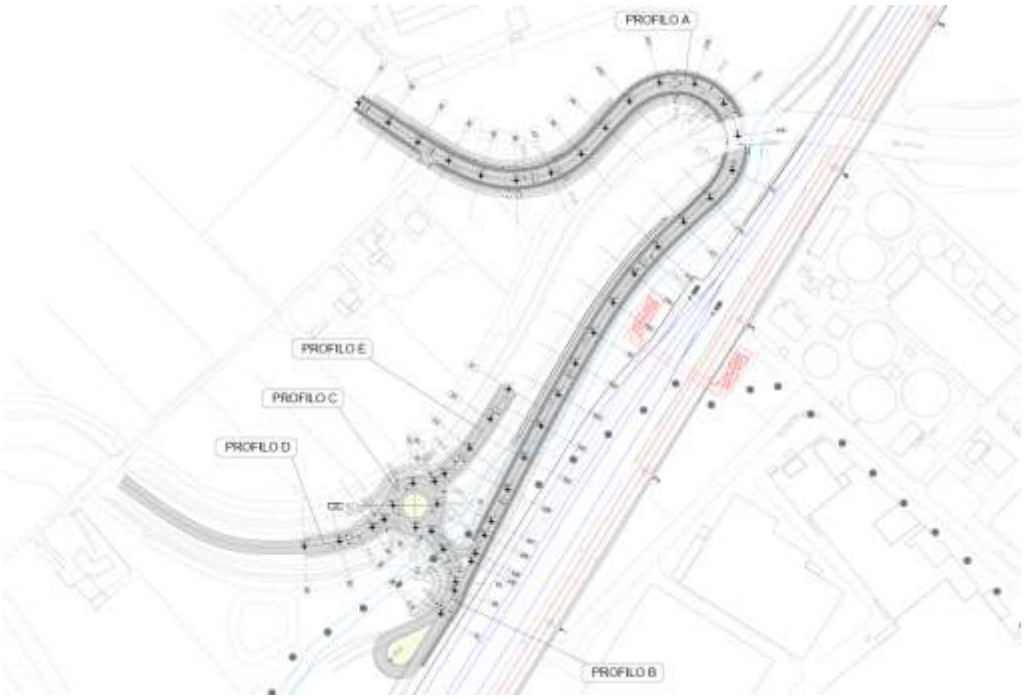
### *a) Descrizione dell'interferenza*

L'intervento sulla linea ferroviaria nel territorio del Comune di Montecchio Maggiore prevede la costruzione della nuova Stazione SFMR di Alte-Montecchio in prossimità del nuovo Casello Autostradale sull'A4 di Montecchio Maggiore, opera in corso di realizzazione a cura della Società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova e che costituisce un nodo fondamentale di interscambio tra viabilità autostradale ed ordinaria.

La nuova Stazione si attesta in prossimità del previsto parcheggio a servizio del casello autostradale che, quindi, verrà ad assumere la funzione di "parcheggio scambiatore" per gli utenti autostradali (lunga percorrenza) che, in questo modo, potranno uscire al nuovo casello autostradale e raggiungere comodamente e rapidamente il centro di Vicenza in treno.

L'accessibilità al parcheggio dalla viabilità extraurbana è fornita dalla variante Est alla strada Provinciale n. 500, opera di recente realizzazione da parte della Società Autostrada Brescia – Padova ed anticipata rispetto alla costruzione del casello. Essa connette l'attuale rotatoria antistante il casello esistente a Sud – Est con la strada Regionale 11 a Nord – Ovest, costituendo, di fatto un by-pass da Ovest all'abitato di Alte, frazione di Montecchio Maggiore. In corrispondenza del nodo con la strada Regionale, si attesta da Nord la "costruenda" Pedemontana Veneta (SPV).

La nuova stazione ferroviaria è però priva di un collegamento diretto, in ambito urbano, con la vicina frazione di Alte Ceccato. L'intervento di progetto si propone di risolvere questa carenza con la costruzione di una nuova viabilità a raso, dello sviluppo di circa 600m e che collega il parcheggio con via Callesella, strada comunale che delimita ad Ovest il quartiere residenziale della frazione.



***b) Interferenze con Strutture autostradali – Nuove infrastrutture***

Il progetto, benché a livello definitivo, non contiene documenti progettuali che illustrino come verranno risolte le interferenze con le strutture autostradali in corso di realizzazione.

***c) Interferenze con Impianti e sottoservizi autostradali***

I lavori interferiscono con gli impianti di illuminazione degli svincoli autostradali.

Durante le varie fasi deve essere sempre garantita l'illuminazione della viabilità nei tratti in cui vi sia conflitto fra i vari flussi di traffico e nei casi in cui vi sia presenza di scarsa visibilità.

Terminati i lavori, gli impianti, dovranno garantire i livelli di illuminazione previsti dalle norme UNI EN13201 e UNI EN11248.

Se necessario dovranno essere realizzati impianti provvisori.

***d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società***

Le fasi costruttive indicate negli elaborati del progetto della AV/AC sono le seguenti:

- Fase 1: in questa fase il cantiere procede con la deviazione dello scolo Cavazza per tutto il tratto interferente con la bretella.

- Fase 2: completata la fase precedente viene costruita la nuova bretella di progetto. Essendo interamente in nuova sede il cantiere può operare liberamente con accesso dalla strada Provinciale di recente costruzione. Contestualmente procede con la costruzione della rotatoria sulla strada Provinciale. Questa può essere realizzata in due sotto-fasi:

  - Fase 2a: Il traffico viene fatto transitare su di una carreggiata parzializzata sull'esterno della carreggiata esistente (lato Sud) mentre il cantiere opera a Nord costruendo la semi rotatoria.

  - Fase 2b: il traffico viene deviato sulla semi rotatoria appena realizzata ed il cantiere si trasferisce sul lato Sud della carreggiata esistente per completare l'anello giratorio.

- Fase 3: Viene aperta al traffico la rotatoria e la bretella di progetto che collega la prima con Via Callesella. L'accesso temporaneo al quartiere avviene da questa viabilità mentre il cantiere ferroviario procede con chiusura al transito del cavalcaferrovia esistente lungo la sede storica della Provinciale, la sua demolizione e successiva ricostruzione con dimensioni compatibili con il quadruplicamento ferroviario.

- Fase 4: Completato e riaperto al traffico il cavalcaferrovia potrà essere rimossa la rotatoria provvisoria sulla strada Provinciale e completata la stazione ferroviaria

Dall'esame dell'elaborato *IN0D02DI2P6NV01A001A – FASI DI CANTIERE - PLANIMETRIA* si desume che sia sempre garantita la continuità dei collegamenti esistenti lungo la variante alla SP 500, ma nella fase 1 ( deviazione scolo Cavazza) non viene considerata la presenza di opere in corso di realizzazione o già ultimate da Autostrada Bs-Pd (quali il nuovo Casello, rampe di svincolo,

parcheggio bacino di fitodepurazione ecc.), probabilmente già in esercizio nel momento di esecuzione dei lavori da parte di Italfer.

Inoltre in tale elaborato si precisa che nella fase 4 verrà rimossa la rotatoria provvisoria sulla strada provinciale, ma tale indicazione è in contrasto con la specifica tavola "planimetria di progetto" ( IN0D 02 D I2 P7 NV01A0 001 B) e tutte le altre tavole planimetriche.

Non vi sono indicazioni sulla durata delle varie fasi di lavoro.

***e) Aspetti Patrimoniali***

Si evidenzia che la realizzazione della nuova viabilità a servizio della stazione ferroviaria, occupa definitivamente aree di proprietà dell'autostrada.

Tutte le aree interessate dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Tutte le opere poste nella fascia di rispetto autostradale dovranno essere autorizzate. Tutti gli atti di regolarizzazione catastale dovranno essere eseguiti dal soggetto richiedente e preliminarmente concordati con BS-PD. Le aree di BS-PD previste in occupazione provvisoria dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Nessun immobile di BS-PD dovrà essere assoggettato a vincoli/servitù a favore di enti terzi, ma sarà osservato esclusivamente il regime convenzionale/concessorio oneroso. Al termine dei lavori la viabilità dovrà essere consegnata sia ai fini patrimoniali che ai fini della gestione e manutenzione all'Ente competente (Comune).

***f) Osservazioni***

Nel progetto definitivo trasmesso da IricAV Due non sono presenti documenti descrittivi della nuova autostazione ferroviaria di Montecchio Maggiore, la cui realizzazione impatta pesantemente con le opere realizzata dalla Società Autostrada Brescia – Padova, quali la deviazione idraulica dello scolo Cavazza, le aree interne a servizio del nuovo casello ed il nuovo parcheggio a servizio dell'utenza autostradale.

Con riferimento all'elenco elaborati trasmesso, al capitolo "Interferenze idrauliche ed opere idrauliche" è riportato il titolo "IN64 Deviazione Scolo Cavazza dal Km. 37+275 al km 38+585", ma non è presente alcun elaborato relativo alle opere previste.

Inoltre, con riferimento alla nuova viabilità di accesso al parcheggio, dall'esame degli elaborati messi a disposizione risulta una deviazione dello scolo Cavazza che va ad interferire con le opere già ultimate o in fase di completamento dalla Società Autostrada Brescia – Padova S.p.A., quali la nuova bretella della variante Est alla500, il bacino di laminazione, il bacino di fitodepurazione, la rampe di ingresso/ uscita del casello. L'interferenza riguarda anche la piattaforma stradale della Superstrada Pedemontana-Veneta e importanti sottoservizi gestiti da SNAM ed Acque del Chiampo.

Con riferimento alla rotatoria sulla strada provinciale, si rileva una incongruità negli elaborati di progetto ricevuti. Infatti nei documenti n. *IN0D 02 D I2 RH NV0100 001 B Relazione Tecnica* e n. *IN0D 02 D I2 P6 NV01A0 01A – FASI DI CANTIERE - PLANIMETRIA* si specifica che detta opera è provvisoria e verrà rimossa all'ultimazione dei lavori, mentre in tutti gli altri elaborati di progetto l'opera è indicata quale intervento definitivo.

La viabilità indicata come “strada provinciale”, in realta è una bretella di adduzione della viabilità al nuovo casello autostradale di Montecchio Maggiore dalla SP 500 e dalla SR 11. Tale opera è realizzata dall’Autostrada brescia – Padova che ne mantiene la proprietà e la gestione.

Infine, nel progetto presentato da IricAV Due viene autonomamente cambiata la destinazione d’uso del parcheggio realizzato da Autostrada Brescia – Padova S.p.A. non più utilizzato esclusivamente dall’utenza autostradale, ma anche da quella ferroviaria, diventando così un nodo di interscambio.

***g) Richiesta di prescrizione***

Necessita che il proponente della linea AV/AC metta a disposizione idonea documentazione illustrativa di tutti interventi proposti, riguardanti anche la nuova stazione ferroviaria, che tengano conto delle opere già eseguite o in corso di realizzazione da parte di Autostrada Brescia - Padova: successivamente potranno essere presentate ulteriori specifiche richieste di prescrizione.

Sulla scorta della documentazione messa a disposizione è possibile formulare solo le seguenti prescrizioni:

- realizzazione di una rotatoria di diametro adeguato sulla bretella di proprietà di Autostrada Brescia – Padova, al fine di renderla compatibile al transito di mezzi pesanti ed ai flussi traffico previsti. Detta rotatoria dovrà essere mantenuta in via definitiva in ragione dei nuovi collegamenti che è chiamata a servire;
- durante le fasi di lavoro dovrà sempre essere garantita la funzionalità del nuovo casello e la continuità del collegamento della Variante alla SP 500 con la RS 11;
- in sede di rilascio di eventuali Ordinanze saranno fornite le prescrizioni a cui l'Impresa si dovrà attenere per l'esecuzione dei lavori;
- deve essere verificato il corretto dimensionamento del parcheggio per tenere conto del diverso uso e della variazione di destinazione rispetto a quella iniziale;
- gli oneri di manutenzione del parcheggio saranno a carico di R.F.I.

**INTERFERENZA N°4.4 – Interferenza linea AV/AC con cavalcavia esistente**

| | | |
|---|---|---|
| Interferenza n° | 4.4 | **Pertinenza interferita:** |
| pk AV | km 38,300 | attraversamento AV / A4 ☐ |
| pk A4 | | nuovo cavalcavia ☐ |
| | | demolizione cavalcavia ☐ |
| | | nuovo sottovia ☐ |
| | | affiancamento stretto ☐ |
| Comune di | Montecchio Maggiore (VI) | intersezione svincoli ☐ |
| | | intersezione aree pertinenziali ■ |
| | | altro ☐ |

**ELABORATI DI RIFERIMENTO**

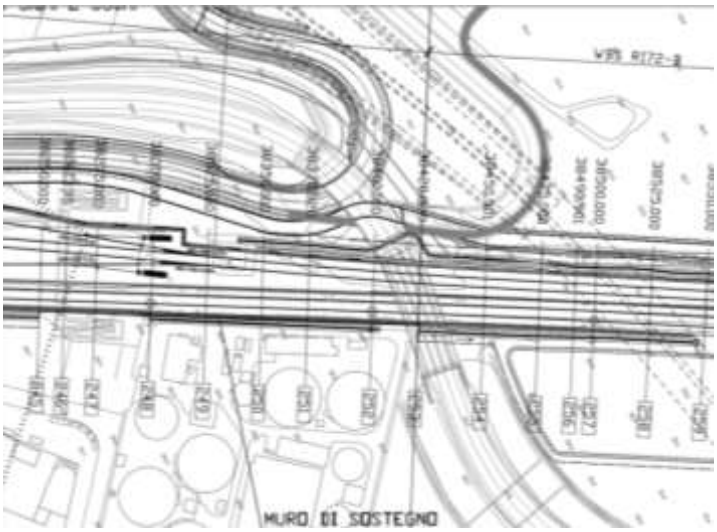
OPERE CIVILI - PARTE GENERALE
- **IN0D02DI2RGMD0000B01B** – RELAZIONE GENERALE
- **IN0D02DI2C3MD0000002B** – COROGRAFIA GENERALE 1:25000
- **IN0D02DI2C4MD0000005B** – COROGRAFIA GENERALE 1:10000 TAV 5
- **IN0D02DI2C4MD0000006B** – COROGRAFIA GENERALE 1:10000 TAV 6

OPERE CIVILI - INFRASTRUTTURA
- **IN0D02DI2L5IF0001018B** - PLANIMETRIA E PROFILO GENRALE 1:5000- Tav 10
- **IN0D02DI2L6IF0001046C** - PLANIMETRIA E PROFILO DI PROGETTO 1:2000- Tav 24
- **IN0D02DI2L6IF0001068C** - PLANIMETRIA E PROFILO DI PROGETTO SU ORTOFOTO 1:2000- Tav 24

RUMORE E VIBRAZIONE
- **IN0D02DI2P6IM0006524A** - PLANIMETRIA INTERVENTI ANTIRUMORE 1:2000- Tav 6 DI 11

### *a) Descrizione dell'interferenza*

Nella Relazione Generale del progetto presentato da IricAV Due, pag. 38, si legge: "*La terza interferenza tra la sede ferroviaria e gli interventi previsti da Autostrade sarebbe stata in corrispondenza del km 38+300 circa. In particolare l'interferenza risulta tra la ferrovia e la nuova viabilità di accesso allo svincolo di Montecchio. Un attento tracciamento della linea ferroviaria ha però permesso di garantire il passaggio, sia della linea esistente in variante sia della AV/AC, al disotto del cavalca ferrovia attualmente in costruzione*".



***b) Interferenze con Strutture autostradali – Nuove infrastrutture***

Non risultano disponibili documenti progettuali che illustrino l'effettiva inesistenza di interferenze con le strutture del cavalcaferrovia già realizzato da Autostrada Brescia - Padova S.p.A..

***c) Interferenze con Impianti e sottoservizi autostradali***

***d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società***

Non vi sono elaborati al riguardo.

***e) Aspetti Patrimoniali***

Si evidenzia che la realizzazione dell'A.V. occupa definitivamente aree di proprietà dell'autostrada.

Tutte le aree interessate dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Tutti gli atti di regolarizzazione catastale dovranno essere eseguiti dal soggetto richiedente e preliminarmente concordati con BS-PD. Le aree di BS-PD previste in occupazione provvisoria dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Nessun immobile di BS-PD dovrà essere assoggettato a vincoli/servitù a favore di enti terzi, ma sarà osservato esclusivamente il regime convenzionale/concessorio oneroso.

***f) Osservazioni***

Quanto sopra affermato nella relazione Generale da IricAV Due, non sembrerebbe trovare riscontro dall'esame dell'elaborato planimetrico IN0D 02 D I2 L6 IF0001 016 C, in cui risulterebbe un'interferenza del tracciato ferroviario con la pila centrale del Cavalca ferrovia, già realizzato, lungo la bretella di collegamento della SP 500 con la SR 11.

Inoltre le sezioni trasversali di progetto non riportano l'indicazione della pila centrale realizzata da Autostrada Brescia – Padova S.p.A.

Nella planimetria degli interventi antirumore è indicata la realizzazione di una barriera fonica che sottopassa l'esistente cavalcavia. Molto probabilmente tale barriera è interferente con la pila centrale del Cavalcaferrovia realizzato da Autostrada Brescia – Padova S.p.A.

Nel progetto definitivo trasmesso da IricAV Due non sono presenti documenti descrittivi che permettano di accertare la presenza o meno della possibile interferenza.

Il cavalca ferrovia in argomento è stato realizzato da Autostrada Brescia – Padova SpA in conformità alle prescrizioni tecniche di cui all'art. 2 della all'autorizzazione formalizzata con Convenzione Contrattuale ATTR. 744/B di data 16/01/2013.

Inoltre, con mail di data 30/10/2015 è stata trasmessa ad Italferr una copia editabile del progetto costruttivo dell'opera al fine di agevolare i controlli di compatibilità del progetto della Linea AV/AC con le preesistenze.

### *g) Richiesta di prescrizione*

Necessita che il proponente IricAV Due verifichi con certezza l'inesistenza di interferenze con l'opera già realizzata da Autostrada Brescia – Padova provvedendo eventualmente ad adeguare la linea AV/AC alle strutture esistenti oggetto di Convenzione Contrattuale ATTR. 744/B di data 16/01/2013.

## 5 VICENZA

Questo capitolo analizza un'interferenza ricadente nell'ambito di Vicenza.

**INTERFERENZA N°5.1 – B.T.S.**

| | | |
|---|---|---|
| Interferenza n° | 5.1 | **Pertinenza interferita:** |
| pk AV | dal Km 36,480 al Km 36,825 | attraversamento AV / A4 ☐<br>nuovo cavalcavia ☐ |
| pk A4 | km. 318,569 | demolizione cavalcavia ☐<br>nuovo sottovia ☐ |
| | | affiancamento stretto ☐ |
| Comune di | Vicenza (VI) | intersezione svincoli ☑<br>intersezione aree pertinenziali ☐<br>altro ☐ |

**ELABORATI DI RIFERIMENTO**

INFRASTRUTTURA

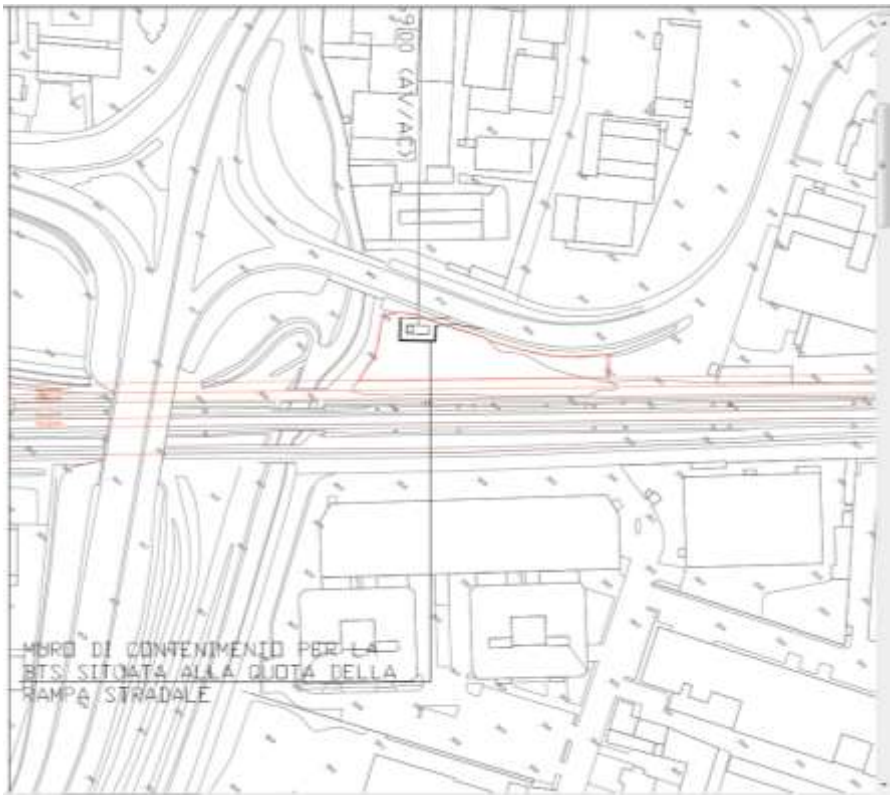
- **IN0D02DI2L6IF0001A50A** - PLANIMETRIA CON UBICAZIONE BTS DOPO KM 44+250

IMPIANTI DI TELECOMUNICAZIONE

- **IN0D02DI2PXST0000X10B001 –** PIANO CAVI DI DORSALE
- **IN0D02DI2DXTT0000X02B001 –** DISTRIBUZIONE LUNGO LINEA APPARATI SISTEMA TERRA TRENO

### *a) Descrizione dell'interferenza*

Realizzazione di ponte radio interferente con la pista di decelerazione di Viale del Sole (Bretella di collegamento cella città di Vicenza con il casello autostradale di Vicenza Ovest).




Stralcio Planimetrico

***b) Interferenze con Strutture autostradali – Nuove infrastrutture***

Per quanto possibile desumere dall'esigua documentazione trasmessa, l'opera è interferente con la rampa di decelerazione dello svincolo di Viale del Sole.

***c) Interferenze con Impianti e sottoservizi autostradali***

***d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o strade gestite dalla Società***

***e) Aspetti Patrimoniali***

Si evidenzia che la realizzazione dell'A.V. occupa definitivamente aree di proprietà dell'autostrada.

Tutte le aree interessate dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Tutte le opere poste nella fascia di rispetto autostradale dovranno essere autorizzate. Tutti gli atti di regolarizzazione catastale dovranno essere eseguiti dal soggetto richiedente e preliminarmente concordati con BS-PD. Le aree di BS-PD previste in occupazione provvisoria dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Nessun immobile di BS-PD dovrà essere assoggettato a vincoli/servitù a favore di enti terzi, ma sarà osservato esclusivamente il regime convenzionale/concessorio oneroso.

***f) Osservazioni***

Nel progetto definitivo trasmesso da IricAV Due non sono presenti documenti descrittivi dell'opera che consentano di identificare e definire l'intervento. Peraltro si evidenzia un'incongruenza in quanto l'opera è riportata solo in un elaborato planimetrico e non viene indicata negli altri elaborati.

***g) Richiesta di prescrizione***

Necessita che il proponente IricAV Due verifichi con certezza l'inesistenza di interferenze con l'opera già realizzata da Autostrada Brescia – Padova provvedendo eventualmente ad adeguare la linea AV/AC alle strutture esistenti già realizzate, traslando la posizione del radio Base, compatibilmente con quanto consentito dalla tecnologia, ed allontanandolo dalla rampa di decelerazione.

**PARTE C - QUADRO PRESCRITTIVO**

*PRESCRIZIONI DI CARATTERE GENERALE:*

PRESCRIZIONE 1 *gli immobili in proprietà della Concessionaria rivestono carattere di demanialità - avvinti alla categoria del demanio eventuale - carattere impresso ad essi sin dalla loro acquisizione, così pure determinato dalla funzione che gli stessi esplicano. Detti immobili saranno, al termine del rapporto concessorio vigente, devoluti al concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per le Infrastrutture, gli Affari Generali ed il Personale - Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali. Per questa ragione essi non possono essere assoggettati ad espropriazione né a servitù ma, per gli interventi funzionali alla realizzazione dell'opera ferroviaria ed interessanti sia la proprietà autostradale che le relative fasce di rispetto, i rapporti dovranno essere disciplinati mediante specifica convenzione a titolo oneroso da sottoporre alla preventiva approvazione del concedente Ministero delle Infrastrutture e Trasporti – DGVCA;*

*PRESCRIZIONE 2* *sono parimenti da convenzionare a titolo oneroso tutti gli interventi per la collocazione/spostamento di sopra (elettrodotti) e sottoservizi previsti in attraversamento dell'infrastruttura autostradale e/o in parallelismo all'interno della fascia di rispetto;*

*PRESCRIZIONE 3* *qualora enti gestori di sottoservizi dovessero eseguire interventi di spostamento e adeguamento dei loro impianti in corrispondenza delle pertinenze autostradali, i relativi progetti dovranno essere preventivamente approvati e convenzionati con Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova SpA;*

*PRESCRIZIONE 4* *le occupazioni provvisorie di aree di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova SpA dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Nessun immobile di BS-PD dovrà essere assoggettato a vincoli/servitù a favore di enti terzi, ma sarà osservato esclusivamente il regime convenzionale/concessorio oneroso;*

*PRESCRIZIONE 5* *le opere afferenti i manufatti posti nella fascia di rispetto autostradale dovranno essere regolarizzate mediante l'atto convenzionale, ovvero, se successive, mediante atto istruttorio presso l'Ente Concedente;*

*PRESCRIZIONE 6* *le opere della linea AV/AC interferenti dovranno essere compatibili con un futuro ampliamento della sede autostradale per consentire la realizzazione della 4° corsia;*

*PRESCRIZIONE 7* *per tutte le lavorazioni dalle quali derivi il rischio di indurre cedimenti alla piattaforma delle strade ed ai relativi manufatti in gestione ad Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova SpA, sia previsto un sistema di monitoraggio da concordare con la Concessionaria ed il Concedente autostradale;*

*PRESCRIZIONE 8* *all'interno della proprietà di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova SpA, sia prevista la rimozione delle opere provvisionali necessarie per la costruzione della linea ferroviaria, affinchè le stesse non costituiscano*

*limitazione o impedimento per eventuali successivi interventi sui sedimi stradali;*

*PRESCRIZIONE 9* *tutte le nuove opere d'arte sovrapassanti l'autostrada e le relative pertinenze, come pure i nuovi sottopassi, dovranno essere dotate di reti di protezione laterale di altezza complessiva minima 3,20 m comprensiva dell'aggetto in sommità e maglia della rete non superiore a 3x3 cm. La fascia di base dovrà essere cieca nel caso di reti di protezione su competenze della linea AV/AC;*

*PRESCRIZIONE 10* *garantire dimensioni dei cordoli laterali delle opere d'arte tali da permettere il posizionamento delle reti di protezione ad una distanza non inferiore alla distanza di lavoro "w" dei dispositivi di ritenuta ed inoltre tali da consentire il passaggio tra rete di protezione e barriera di sicurezza;*

*PRESCRIZIONE 11* *nel caso di lavori che comportino cantieri interferenti con il traffico veicolare sull'autostrada A4, dovrà essere sempre garantito il transito del traffico su tre corsie per senso di marcia aventi larghezza non inferiore a 3,5 m. Dovrà inoltre essere sempre garantito il transito del traffico con velocità non inferiore a 110 km/h;*

*PRESCRIZIONE 12* *nel caso di lavori che comportino cantieri interferenti con caselli autostradali sull'autostrada A4, dovrà essere sempre garantito il transito in entrata ed in uscita;*

*PRESCRIZIONE 13* *tutta la segnaletica dei cantieri autostradali e dei tratti di pertinenza dovrà essere rispettosa del manuale "Norme di sicurezza per l'esecuzione di lavori sull'autostrada in presenza di traffico" (M.O. 01 S.M. rev. 05) edizione febbraio 2014 e s.m.i.;*

*PRESCRIZIONE 14* *l'utilizzo della viabilità in gestione per il collegamento dei cantieri ferroviari dovrà essere concordato e convenzionato con il Concessionario ed il Concedente autostradale;*

*PRESCRIZIONE 15* *nel caso di opere realizzate a spinta con sovrastanti corsie autostradali e relative pertinenze dovrà, in sede progettuale ed esecutiva, essere garantito che il varo a spinta non provochi sollevamenti del manto stradale;*

*PRESCRIZIONE 16* *in tutti i casi in cui sono previste interferenze con sottoservizi relative ad impianti autostradali, si dovrà sempre garantirne il regolare funzionamento individuando idonee soluzioni da concordare con il Concessionario autostradale;*

*PRESCRIZIONE 17* *si dovranno prevedere linee telematiche di protezione al fine di evitare qualsiasi disservizio conseguente a guasti dei collegamenti telematici a servizio degli impianti autostradali, che possano accidentalmente verificarsi durante le lavorazioni;*

*PRESCRIZIONE 18* *tutti i rapporti inerenti la realizzazione della nuova linea ferroviaria dovranno essere regolati con specifica Convenzione sottoscritta da Concessionario autostradale, Concedente autostradale e proponente ferroviario, con oneri a carico di quest'ultimo;*

*PRESCRIZIONE 19* con riferimento dell'art. 170 comma 3 del D.Lgs 163/2006, dovrà essere prodotto il documento "programma degli spostamenti e attraversamenti e di quant'altro necessario alla risoluzione delle interferenze", completo delle informazioni dettagliate sulle interferenze con le pertinenze

autostradali e delle informazioni su quando sono previste le interferenze stesse.

*PRESCRIZIONI SPECIFICHE DI OGNI SINGOLA INTERFERENZA:*

**INTERFERENZA n°1.1 Aree di cantiere e nuovo sottopasso di attraversamento presso il raccordo autostradale di Verona est**

Le operazioni di varo contemplino ogni predisposizione e accorgimento necessario a garantire l'assenza di cedimenti dei rilevati stradali.

A fine lavori è necessaria la rimozione di tutte le opere provvisionali realizzate all'interno della piattaforma stradale.

Saranno individuati, in accordo con Concessionaria/Concedente autostradale, i più opportuni interventi di chiusura del sottopasso al termine dell'utilizzo dello stesso.

L'intervento deve essere corredato di tutte le opere di completamento stradale necessarie, quali l'adeguamento dei sicurvia, eventuali reti di protezione, alloggiamenti per cavidotti, ecc...

**INTERFERENZA n°1.2 Affiancamento al raccordo autostradale di Verona est.**

Le opere provvisionali per il sostegno degli scavi nei tratti in affiancamento siano previste ad una distanza mai inferiore a 3 m dal ciglio bitumato della piattaforma autostradale.

Non siano realizzati tiranti per il sostegno di manufatti ferroviari in proprietà autostradale.

Siano valutati sistemi di protezione della linea ferroviaria differenti dalle barriere di sicurezza stradale di classe superiore a quella richiesta dalla normativa.

E' auspicabile la realizzazione di uno stradello di servizio negli spazi interclusi tra raccordo autostradale e nuova linea ferroviaria, tale da facilitare l'accessibilità e le attività manutentive di entrambe le infrastrutture.

**INTERFERENZA n°1.3 Dismissione dell'innesto sul raccordo autostradale di Verona est.**

Siano previsti adeguati interventi sulla piattaforma del raccordo autostradale di ripristino della continuità della sezione trasversale, recuperando dall'attuale sezione stradale allargata solo una piazzola di sosta.

L'intervento sia corredato di tutte le opere di completamento stradale necessarie quali sicurvia, modifica della segnaletica, alloggiamenti per cavidotti, ecc...

**INTERFERENZA n°1.4 Interventi presso lo svincolo sul raccordo autostradale di Verona est.**

Si chiede di individuare una diversa sistemazione dello svincolo che garantisca un livello di efficienza non inferiore a quello dello stato di fatto,

delivellando l'intersezione secondo schemi da concordare con Concedente e Concessionario autostradale.

La previsione del nuovo asse sovrapassante o sottopassante la rotatoria potrebbe essere sviluppata secondo i parametri progettuali della categoria C1 del DM del 5 novembre 2001 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione di strade”, avendo cura di non ridurre le zone di scambio interposte tra lo svincolo in argomento e quello esistente più a sud.

La costruzione della galleria artificiale contempli ogni predisposizione e accorgimento necessario a garantire l’assenza di cedimenti dei sovrastanti rilevati stradali.

L’intervento sia corredato, inoltre, da tutte le opere di completamento stradale necessarie quali illuminazione, adeguamento della segnaletica, sicurvia, ecc...

**INTERFERENZA n°1.5 Scatolare di deviazione del torrente Rosella per l’attraversamento del raccordo autostradale di Verona est.**

In alternativa alla realizzazione in opera del manufatto, si chiede di valutare la possibilità del varo a spinta, al fine di ridurre l’impatto sul traffico stradale.

In ogni caso è necessaria la rimozione, a fine lavori, di tutte le opere provvisionali realizzate all’interno della piattaforma stradale.

L’intervento sia inoltre corredato da tutte le opere di finitura stradale necessarie quali adeguamento dei sicurvia, alloggiamenti cavidotti, ecc...

**INTERFERENZA n°1.6 Attraversamento delle piste dello svincolo di collegamento tra la A4, la tangenziale sud di Verona e il raccordo autostradale di Verona est.**

Si richiede al proponente della linea AV idonea documentazione tecnica atta a dimostrare:

- la compatibilità planoaltimetrica tra la linea AV e le piste dello svincolo;
- le modalità di ripristino delle piste dello svincolo di collegamento tra la tangenziale sud di Verona, l’autostrada A4 e la viabilità esterna a fine lavori.

L’intervento sia corredato, inoltre, da tutte le opere di completamento stradale necessarie quali illuminazione, sicurvia, segnaletica, alloggiamenti cavidotti, ecc...

**INTERFERENZA n°1.7 Opere idrauliche di attraversamento delle sedi stradali ad est della linea ferroviaria.**

Le operazioni di varo dei n° 3 manufatti a spinta siano progettate con l’obiettivo prioritario di evitare, o comunque di minimizzare, le limitazioni al traffico autostradale.

Le operazioni di varo, con particolare riferimento all’attraversamento dell’A4 che presenta una ricopertura di appena 1 m, contemplino ogni

predisposizione e accorgimento necessario a garantire l'assenza di cedimenti dei rilevati autostradali.

E' inoltre necessaria la rimozione, a fine lavori, di tutte le opere provvisionali realizzate all'interno della piattaforma stradale.

**INTERFERENZA n°1.8 Opere idrauliche di attraversamento delle sedi stradali ad ovest della linea ferroviaria.**

L'intervento di attraversamento con varo a spinta dello svincolo autostradale, dell'A4 e della tangenziale sud di Verona appare critico in ragione della lunghezza dell'attraversamento e, soprattutto, della limitatissima ricopertura del manufatto: si chiede pertanto di rivedere la proposta progettuale al fine di garantire adeguate condizioni di sicurezza per il traffico autostradale.

Le operazioni di varo siano progettate con l'obiettivo prioritario di evitare, o comunque di minimizzare, le limitazioni al traffico autostradale e contemplino ogni predisposizione e accorgimento necessario a garantire l'assenza di cedimenti dei rilevati autostradali.

E' inoltre necessaria la rimozione, a fine lavori, di tutte le opere provvisionali realizzate all'interno della piattaforma stradale.

**INTERFERENZA n°1.9 Attraversamento del centro di manutenzione annesso al casello di Verona est e relative pertinenze.**

Necessita che il proponente ferroviario presenti una proposta che garantisca la piena funzionalità del centro di manutenzione durante i lavori di costruzione della linea AV, nonché il ripristino della piena funzionalità al termine degli stessi, eventualmente anche tramite acquisizione di nuove aree (da utilizzare in via provvisoria e, successivamente, da annettere alle competenze autostradali) a ripristino di quelle occupate dalla linea ferroviaria.

Si chiede la ricostruzione definitiva del fabbricato di deposito sale ad adeguata distanza dalla nuova galleria artificiale.

Le caratteristiche del nuovo fabbricato dovranno essere concordate con il Concessionario/ Concedente autostradale.

Le operazioni di costruzione della galleria ferroviaria contemplino ogni predisposizione e accorgimento necessario a garantire l'assenza di cedimenti delle sovrastanti pertinenze autostradali.

Sia risolta l'interferenza tra l'uscita di sicurezza/stazione di pompaggio e la viabilità di accesso al centro di manutenzione.

**INTERFERENZA n°1.10 Attraversamento dell'autostrada A4 e della pista di svincolo per l'entrata in direzione Milano del casello di Verona est.**

Le deviazioni dell'autostrada e le limitazioni al traffico siano revisionate in conformità alle indicazioni riportate diffusamente nella presente scheda.

Le operazioni di varo contemplino ogni predisposizione e accorgimento necessario a garantire l'assenza di cedimenti dei rilevati autostradali.

E' necessaria la rimozione, a fine lavori, di tutte le opere provvisionali realizzate all'interno della piattaforma stradale.

Il riprisitino della sede autostradale e della pista di svincolo interferita, sia corredato da tutte le opere di completamento stradale necessarie quali illuminazione, sicurvia, segnaletica, alloggiamenti cavidotti, ecc...

Considerato che, in base al Piano di emergenza predisposto dalla Provincia e dalla Prefettura di Verona, la SP 38 della Porcillana costituisce un itinerario alternativo alla A4 per i percorsi est/ovest nella tratta San Bonifacio – Verona, è necessario garantire la non simultaneità di lavori su entrambe le arterie.

**INTERFERENZA n°1.11 Attraversamento della tangenziale sud di Verona.**

Siano valutate soluzioni progettuali che garantiscano migliori condizioni di esercizio e di sicurezza della tangenziale durante l'esecuzione dei lavori, prendendo in considerazione, se del caso, la realizzazione di un manufatto di attraversamento con varo a spinta.

**INTERFERENZA n°1.12 Intersezione di due elettrodotti con l'A4 e la tangenziale sud di Verona.**

Siano forniti elementi di valutazione in merito ad eventuali interferenze con il traffico autostradale.

**INTERFERENZA N°2.1 - Svincolo bretella di collegamento SR 11 - SP 38 Porcilana**

E' necessario il pieno rispetto delle indicazioni normative inerenti la sicurezza stradale.

Riprogettare l'intervento in argomento prevedendo una soluzione di svincolo che garantisca pari livello di efficienza e sicurezza dell'esistente.

Si dovranno garantire dimensioni dei cordoli laterali delle opere d'arte tali da permettere il posizionamento delle reti di protezione ad una distanza non inferiore alla distanza di lavoro "w" dei dispositivi di ritenuta ed inoltre tali da consentire il passaggio tra rete di protezione e barriera di sicurezza

Tutte le nuove opere d'arte sovrapassanti l'autostrada e le relative pertinenze, come pure i nuovi sottopassi, dovranno essere dotate di reti di protezione laterale di altezza complessiva minima 3,20 m comprensiva dell'aggetto in sommità e maglia della rete non superiore a 3x3 cm. La fascia di base dovrà essere cieca nel caso di reti di protezione su competenze della linea AV/AC.

Sui manufatti deve essere prevista l'accessibilità di tutte le parti di opera oggetto di ispezione e manutenzione.

Durante le varie fasi deve essere sempre garantita l'illuminazione della viabilità nei tratti in cui vi sia conflitto fra i vari flussi di traffico e nei casi in cui vi sia presenza di scarsa visibilità.

Terminati i lavori, gli impianti, dovranno garantire i livelli di illuminazione previsti dalle norme UNI EN13201 e UNI EN11248.

Durante le fasi di lavoro dovrà sempre essere garantita la continuità del collegamento.

In sede di rilascio di eventuali Ordinanze saranno fornite le prescrizioni a cui l'Impresa si dovrà attenere per l'esecuzione dei lavori.

Gli oneri di manutenzione di nuovi manufatti saranno a carico di RFI.

**INTERFERENZA n°2.2 - Intersezione di due elettrodotti con l'A4**

Siano forniti elementi di valutazione in merito ad eventuali interferenze con il traffico autostradale.

**INTERFERENZA N°3.1 - Modifica rampa cavalcavia autostradale al km. 315,097 carreg. est**

I lavori di demolizione e costruzione della nuova rampa di accesso al cavalcavia esistente non dovranno comportare limitazioni al traffico autostradale sottostante.

**INTERFERENZA N°3.2 – Deviazione torrente Acquetta**

Si prescrive che l'occupazione, anche temporanea, di area superficiale e sotterranea venga contenuta al di fuori della proprietà autostradale.

Ad ulteriore tutela della fascia di rispetto autostradale, si dovrà realizzare un muro di contenimento delle acque a partire dal cavalcavia pedonale che precede il torrente Acquetta per un tratto ed una altezza da concordare con la Concedente Autostradale.

**INTERFERENZA N°4.1 - Galleria artificiale GA03**

Il progetto dell'AV/AC, non essendo lo scenario previsto compatibile con le tempistiche dei lavori di Autostrada Brescia Padova S.p.A., deve essere adeguato e reso compatibile con le opere della Concessionaria Autostradale già approvate ed autorizzate.

Durante le fasi di lavoro dovrà sempre essere garantita il transito sull'autostrada con tre corsie per ogni senso di marcia di larghezza non inferiore a 3,5 m.

**INTERFERENZA N°4.2 - Galleria artificiale GA04**

Il proponente ferroviario deve rendere compatibile il progetto definitivo della Linea AV/AC con le opere già autorizzate nell'ambito del progetto della "Nuova autostazione di Montecchio Maggiore e collegamenti con la viabilità ordinaria".

**INTERFERENZA N°4.3 – Viabilità di accesso alla nuova autostazione di Montecchio Maggiore**

Necessita che il proponente della linea AV/AC metta a disposizione idonea documentazione illustrativa di tutti interventi proposti, riguardanti anche la nuova stazione ferroviaria, che tengano conto delle opere già eseguite o in corso di realizzazione da parte di Autostrada Brescia - Padova:

successivamente potranno essere presentate ulteriori specifiche richieste di prescrizione.

Sulla scorta della documentazione messa a disposizione è possibile formulare solo le seguenti prescrizioni:

- realizzazione di una rotatoria di diametro adeguato sulla bretella di proprietà di Autostrada Brescia – Padova, al fine di renderla compatibile al transito di mezzi pesanti ed ai flussi traffico previsti. Detta rotatoria dovrà essere mantenuta in via definitiva in ragione dei nuovi collegamenti che è chiamata a servire;
- durante le fasi di lavoro dovrà sempre essere garantita la funzionalità del nuovo casello e la continuità del collegamento della Variante alla SP 500 con la RS 11;
- in sede di rilascio di eventuali Ordinanze saranno fornite le prescrizioni a cui l'Impresa si dovrà attenere per l'esecuzione dei lavori;
- deve essere verificato il corretto dimensionamento del parcheggio per tenere conto del diverso uso e della variazione di destinazione rispetto a quella iniziale;
- gli oneri di manutenzione del parcheggio saranno a carico di R.F.I.

**INTERFERENZA N°4.4 – Interferenza linea AV/AC con cavalcavia esistente**

Necessita che il proponente IricAV Due verifichi con certezza l'inesistenza di interferenze con l'opera già realizzata da Autostrada Brescia – Padova provvedendo eventualmente ad adeguare la linea AV/AC alle strutture esistenti oggetto di Convenzione Contrattuale ATTR. 744/B di data 16/01/2013.

**INTERFERENZA N°5.1 – B.T.S.**

Necessita che il proponente IricAV Due verifichi con certezza l'inesistenza di interferenze con l'opera già realizzata da Autostrada Brescia – Padova provvedendo eventualmente ad adeguare la linea AV/AC alle strutture esistenti già realizzate, traslando la posizione del radio Base, compatibilmente con quanto consentito dalla tecnologia, ed allontanandolo dalla rampa di decelerazione.

**ELENCO ALLEGATI**

001 INTERFERENZA PROGETTO LINEA AV/AC VERONA - PADOVA
Sub tratta Verona Vicenza - 1° Lotto funzionale Verona bivio Vicenza - 1° Sub lotto VR Montebello
Corografia interferenze con opere stradali - Scala 1:25.000

002 INTERFERENZA PROGETTO LINEA AV/AC VERONA - PADOVA
Sub tratta Verona Vicenza - 1° Lotto funzionale Verona bivio Vicenza - 2° Sub lotto Montebello - bivio Vicenza
Corografia interferenze con opere stradali - Scala 1:25.000