

Prot. n° 17737/17 GC/AP  
DG/FCA/SROP

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 G. Caraci, 36  
00157 Roma (RM)  
[dg.tf@pec.mit.gov.it](mailto:dg.tf@pec.mit.gov.it)

e p.c.

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare  
DVA Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, Divisione II  
Via Colombo, 44  
00147 Roma (RM)  
[dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it](mailto:dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it)

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 (RM)  
[svca@pec.mit.gov.it](mailto:svca@pec.mit.gov.it)

Regione del Veneto  
Presidente  
Palazzo Balbi - Dorsoduro, 3901  
30123 Venezia (VE)  
[protocollo.generale@pec.regione.veneto.it](mailto:protocollo.generale@pec.regione.veneto.it)

Provincia di Vicenza  
Presidente  
Contrà Gazzolle, 1  
36100 Vicenza (VI)  
[provincia.vicenza@cert.ip-veneto.net](mailto:provincia.vicenza@cert.ip-veneto.net)

Comune di Vicenza  
Sindaco  
Corso Andrea Palladio, 98  
36100 Vicenza (VI)  
[vicenza@cert.comune.vicenza.it](mailto:vicenza@cert.comune.vicenza.it)



RFI S.p.A.  
Direzione Investimenti  
Direzione Investimenti Progetti AV/AC  
Piazza della Croce Rossa, 1  
00161 Roma (RM)  
*rfi-din.iav@pec.rfi.it*

Italferr S.p.A.  
Direzione Gestione Commesse Captive  
Area Gestione Commesse Nord  
PM Tratta AV/AC VR-PD  
Piazza XXV Aprile, 6c  
37138 Verona (VR)  
*italferr.ambiente@legalmail.it*

Verona, 07 dicembre 2017

OGGETTO: Infrastruttura Strategica di interesse nazionale ex art. 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443 – Legge Obiettivo. Tratta AV/AC Verona - Padova. Progetto preliminare del 2° lotto funzionale "Attraversamento di Vicenza". CUP J41E91000000009.

Si fa riferimento:

- alla lettera prot. RFI-DIN-DIPAV\A0011\P\2017\0000824 del 13 ottobre 2017 con la quale Rete Ferroviaria Italiana ha fatto pervenire alla Società il progetto preliminare della tratta AC/AV Verona - Padova, 2° lotto funzionale "Attraversamento di Vicenza";
- alla lettera prot. 0007130 del 27 novembre 2017 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 13 dicembre 2017;
- alla lettera prot. 0007142 del 28 novembre 2017 con cui il medesimo 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 richiamato gli enti gestori delle interferenze al rispetto degli obblighi previsti dagli artt. 170 e 171 del D.Lgs 12 aprile 2006, n. 163 e facciano pervenire, nel corso della convocata conferenza dei servizi, ogni informazione



utile alla corretta individuazione delle interferenze stesse e delle relative soluzioni progettuali per la loro risoluzione.

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 A31 Valdastico, realizzata ed in esercizio tra Canda (RO) e Piovene Rocchette (VI), delle tangenziali di Lonato (BS), di Verona (Sud ed Est), di Vicenza (Sud), di Limena (PD), di Padova (Nord), di altri raccordi minori e altra viabilità di adduzione alle autostazioni.

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

- il "nodo" di Vicenza Ovest, dove la nuova linea ferroviaria interferisce con la viabilità del raccordo autostradale tra l'asse viario "Via del Sole - Viale degli Scaligeri", l'autostazione di Vicenza Ovest della A4 e la tangenziale Sud di Vicenza;
- il "nodo" di Vicenza Est, dove la nuova linea ferroviaria interferisce con la viabilità del raccordo autostradale tra l'asse viario "Viale Camisano - Viale Serenissima", l'autostazione di Vicenza Est della A4 e la tangenziale Sud di Vicenza.

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

Durante la realizzazione della nuova linea ferroviaria, a causa di chiusure temporanee di viabilità di adduzione all'autostrada e modifiche degli attuali percorsi, sono prevedibili numerosi condizionamenti al traffico dei due raccordi autostradali in gestione, i quali, in considerazione degli ingentissimi volumi di traffico che transitano su tali infrastrutture, produrranno importanti riflessi sulle attuali condizioni del deflusso veicolare e conseguentemente sulla sicurezza dell'utenza che utilizza l'autostrada A4, la tangenziale Sud di Vicenza e, più in generale, la viabilità che interessa tutta l'area Sud della città di Vicenza.

Sulla base di quanto previsto nel progetto preliminare che trasmesso, si rileva inoltre che i lavori previsti produrranno un'importante sconfigurazione delle pertinenze di competenza e una significativa modifica della viabilità di raccordo in gestione, non solo durante le fasi temporanee di cantiere, ma anche ad opere ultimate.

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 al procedimento in essere.

Con specifico riferimento al procedimento in corso, questa Società, esaminati gli elaborati relativi al "Progetto preliminare della Linea AV/AC Verona - Padova, 2° lotto funzionale: attraversamento di Vicenza", ha predisposto l'allegata "Analisi delle interferenze con le pertinenze dell'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.

Il documento si compone di una relazione con allegate n° 9 schede, ognuna delle quali riferita ad una delle interferenze principali rilevate, e di una corografia generale di inquadramento. 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 osservazioni e richieste di prescrizione, che qui si intendono interamente richiamate e confermate.

Si chiede che le segnalazioni sopra riportate siano opportunamente tenute in debita considerazione con conseguente adeguamento del progetto preliminare trasmesso e recepite nel successivo progetto definitivo, al fine della tutela della viabilità autostradale in gestione a questa Concessionaria.

Per quanto sopra esposto, con la presente, questa Società esprime parere favorevole sul progetto preliminare presentato, subordinato al recepimento di tutte le prescrizioni/osservazioni di cui al citato documento in allegato.

La Scrivente Società 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.



**Flavio Tosi**  
Presidente

**Allegati:**

- Progetto preliminare della "Linea AV/AC Verona – Padova, 2° lotto funzionale: attraversamento di Vicenza", "Analisi delle interferenze con le pertinenze dell'autostrada BS-VR-VI-PD S.p.A.";
- n° 1 corografia generale di inquadramento.



**Progetto preliminare della Linea AV/AC Verona - Padova  
2° lotto funzionale: attraversamento di Vicenza**

**ANALISI DELLE INTERFERENZE  
CON LE PERTINENZE DELL'AUTOSTRADA BS-VR-VI-PD S.P.A.**

**SOMMARIO**

<b>PREMESSA</b>	<b>4</b>
<b>PARTE A - ELEMENTI DI CARATTERE GENERALE</b>	<b>5</b>
<b>PARTE B - SCHEDE INTERFERENZE</b>	<b>8</b>
<b>1. NODO DI VICENZA OVEST</b>	<b>9</b>
<b>INTERFERENZA N°1.1 NV05 – ASSE VIARIO VIA DEL SOLE – VIALE DEGLI SCALIGERI. CAVALCAFERROVIA SCALIGERI IV01B E RELATIVE RAMPE DI APPROCCIO.</b>	<b>10</b>
a) Descrizione dell'interferenza	10
b) Interferenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture	12
c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali	12
d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o strade gestite dalla Società	12
e) Aspetti patrimoniali	13
f) Osservazioni	14
g) Richiesta di prescrizione	14
<b>INTERFERENZA N°1.2 NV05 – ASSE VIARIO VIA DEL SOLE – VIALE DEGLI SCALIGERI. PONTE SULLA DIOMA IV02 LUNGO IL RAMO DI SVINCOLO DI COLLEGAMENTO VERSO L'ASSE VIARIO S.R.11 - VIALE SAN LAZZARO.</b>	<b>16</b>
a) Descrizione dell'interferenza	16
b) Interferenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture	17
c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali	17
d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o strade gestite dalla Società	17
e) Aspetti patrimoniali	18
f) Osservazioni	18
g) Richiesta di prescrizione	19
<b>INTERFERENZA N°1.3 NV05 – ASSE VIARIO VIA DEL SOLE – VIALE DEGLI SCALIGERI. SVINCOLO DI COLLEGAMENTO (MCL) DA VIALE DEGLI SCALIGERI VERSO L'ASSE VIARIO S.R.11 - VIALE SAN LAZZARO.</b>	<b>20</b>
a) Descrizione dell'interferenza	20
b) Interferenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture	21
c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali	21
d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società	21
e) Aspetti patrimoniali	21
f) Osservazioni	22
g) Richiesta di prescrizione	22
<b>INTERFERENZA N°1.4 NV05 – ASSE VIARIO VIA DEL SOLE – VIALE DEGLI SCALIGERI. SVINCOLO DI COLLEGAMENTO (MCJ) DALL'ASSE VIARIO S.R.11 - VIALE SAN LAZZARO VERSO VIALE DEGLI SCALIGERI.</b>	<b>24</b>
a) Descrizione dell'interferenza	24
b) Interferenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture	25
c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali	25
d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società	25
e) Aspetti patrimoniali	25
f) Osservazioni	26
g) Richiesta di prescrizione	26
<b>INTERFERENZA N°1.5 IN01 – DEVIAZIONE DELL'AFFLUENTE DEL FIUME DIOMA.</b>	<b>28</b>



a) Descrizione dell'interferenza	28
b) Interferenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture	29
c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali	29
d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società	29
e) Aspetti patrimoniali	29
f) Osservazioni	30
g) Richiesta di prescrizione	30
<b>INTERFERENZA N°1.6 ROTATORIA DI INTERCONNESSIONE (MCC) DELL'ASSE VIARIO S.R.11 - VIALE SAN LAZZARO (NV06) CON L'ASSE VIARIO VIALE DELL'OREFICERIA (NV02).</b>	<b>31</b>
a) Descrizione dell'interferenza	31
c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali	32
d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società	32
e) Aspetti patrimoniali	32
f) Osservazioni	33
g) Richiesta di prescrizione	33
<b>INTERFERENZA N°1.7 VI02 – PONTE SULLA DIOMA</b>	<b>34</b>
a) Descrizione dell'interferenza	34
b) Interferenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture	35
c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali	35
d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società	35
e) Aspetti patrimoniali	35
f) Osservazioni	36
g) Richiesta di prescrizione	36
<b>2. NODO DI VICENZA EST</b>	<b>37</b>
<b>INTERFERENZA N°2.1 NV12 – ASSE VIARIO VIALE CAMISANO / VIALE SERENISSIMA</b>	<b>38</b>
a) Descrizione dell'interferenza	38
b) Interferenza 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	42
e) Aspetti patrimoniali	42
f) Osservazioni	43
g) Richiesta di prescrizione	44
<b>INTERFERENZA N°2.2 AREA CAPOLINEA TPL A VICENZA EST</b>	<b>45</b>
a) Descrizione dell'interferenza	45
b) Interferenze con strutture autostradali – nuove infrastrutture	46
c) Interferenze con impianti e sottoservizi autostradali	46
d) Interferenze del cantiere con il traffico autostradale e/o di strade gestite dalla Società	46
e) Aspetti patrimoniali	46
f) Osservazioni	47
g) Richiesta di prescrizione	47
<b>PARTE C - QUADRO PRESCRITTIVO</b>	<b>48</b>
PRESCRIZIONI DI CARATTERE GENERALE:	48
PRESCRIZIONI SPECIFICHE PER OGNI SINGOLA INTERFERENZA:	50
<b>ELENCO ALLEGATI</b>	<b>55</b>

## **PREMESSA**

Il presente documento si riferisce alle principali situazioni d'interferenza che la nuova linea ferroviaria AV/AC VR-PD, 2° lotto funzionale - attraversamento di Vicenza, produrrà, secondo il progetto preliminare presentato, sulla viabilità in gestione e relative aree di pertinenza di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova, in particolare all'esterno dei caselli Autostradali di Vicenza Ovest e di Vicenza Est.

Il documento si compone di n° 9 SCHEDE, ognuna riferita ad una delle interferenze principali rilevate. Ogni singola interferenza è rappresentata da una breve descrizione accompagnata poi da una valutazione di dettaglio sulle strutture e su gli impianti previsti, sull'impatto dei lavori sul traffico stradale e la viabilità in transito, nonché sulle conseguenti implicazioni patrimoniali. Tali schede riportano inoltre osservazioni e richieste di prescrizione di dettaglio.

Per avere un quadro di sintesi generale, le schede sono precedute da una parte che illustra gli "Elementi di carattere generale" (parte A) e seguite da una parte riepilogativa denominata "Quadro prescrittivo" (parte C), 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 in gestione e relative aree di pertinenza di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova, in particolare all'esterno dei caselli Autostradali di Vicenza Ovest e di Vicenza Est.

Occorre peraltro evidenziare che il progetto preliminare della linea AV/AC VR-PD, 2° lotto funzionale - attraversamento di Vicenza, trasmesso non contiene tutti gli elementi necessari per un'esaustiva valutazione delle interferenze prodotte.

Si elencano nel seguito alcune prescrizioni/osservazioni di carattere generale:

- 1) gli immobili in proprietà della Concessionaria rivestono carattere di demanialità - avinti 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) 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;
- 3) le opere afferenti i manufatti posti nelle fasce di rispetto dovranno essere regolarizzate mediante l'atto convenzionale, ovvero, se successive, mediante atto istruttorio presso l'Ente Concedente;
- 4) nell'ambito del procedimento espropriativo, la redazione del Piano Particellare di esproprio (descrittivo e grafico) dovrà tener conto dell'occupazione permanente e dell'occupazione temporanea delle proprietà autostradale ai fini della predisposizione del preventivo convenzionamento;
- 5) sono parimenti da convenzionare a titolo oneroso tutti gli interventi per la collocazione/spostamento di sopra (elettrorodotti) e sottoservizi previsti in attraversamento della viabilità in gestione e relative aree di pertinenza di questa Società e/o in parallelismo all'interno delle relative fasce di rispetto;
- 6) qualora enti gestori di sopra e sottoservizi dovessero eseguire interventi di spostamento e adeguamento dei loro impianti in corrispondenza delle pertinenze stradali ed autostradali, i relativi progetti dovranno essere preventivamente approvati e convenzionati con Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova SpA;
- 7) in tutti i casi in cui sono previste interferenze con sopra e sottoservizi relative ad impianti autostradali, si dovrà sempre garantirne il regolare funzionamento individuando idonee soluzioni da concordare con il Concessionario autostradale;

- 8) 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;
- 9) 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;
- 10) le tecniche costruttive, le lavorazioni eseguite ed i materiali utilizzati devono contemplare ogni predisposizione ed accorgimento necessario a garantire l'assenza di sollevamenti e/o cedimenti dei rilevati stradali, delle opere d'arte e dei manufatti in genere;
- 11) per tutte le lavorazioni dalle quali derivi il rischio di indurre cedimenti alla piattaforma stradale ed ai relativi manufatti in gestione ad Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova SpA deve essere previsto un sistema di monitoraggio da concordare con la Concessionaria ed il Concedente autostradale;
- 12) all'interno della proprietà di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova SpA deve essere prevista la rimozione delle opere provvisorie necessarie per la costruzione della linea ferroviaria affinché le stesse non costituiscano limitazione o impedimento per eventuali successivi interventi sui sedimi stradali;
- 13) ogni intervento deve essere corredato da tutte le opere di completamento e finitura stradale necessarie, quali sicurvia, reti di protezione sull'intera lunghezza di viadotti e sovrappassi, alloggiamenti per cavidotti e sottoservizi esistenti, segnaletica orizzontale e verticale, secondo la normativa vigente e preventivamente valutate dagli uffici competenti della Società Bs-Pd sulla base di un progetto definitivo;
- 14) tutte le nuove opere d'arte sovrappassanti la viabilità in gestione e relative aree di pertinenza di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova, dovranno essere dotate di reti di protezione laterale di altezza complessiva pari a 3,50 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;
- 15) andranno garantite 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 dei dispositivi di ritenuta, tenendo anche conto della larghezza di intrusione del veicolo, ed inoltre tali da consentire il passaggio pedonale tra rete di protezione e barriera di sicurezza;
- 16) nel caso di eventuali opere realizzate a spinta con sovrastanti pertinenze autostradali dovrà, in sede progettuale ed esecutiva, essere garantito che il varo non provochi sollevamenti del manto stradale;
- 17) a fine lavori è necessaria la rimozione di tutte le opere provvisorie realizzate all'interno della piattaforma stradale e delle proprietà autostradali;
- 18) è necessario il mantenimento dei canali di scolo, dei tombini e di tutti gli elementi costituenti il sistema di raccolta e smaltimento delle acque di piattaforma esistente;
- 19) vanno inoltre garantiti l'accesso ed il passaggio previsti per provvedere alla manutenzione delle aree verdi di pertinenza;
- 20) durante l'esecuzione dei lavori dovrà essere sempre consentito il transito dei veicoli da e per i caselli autostradali di Vicenza Ovest e di Vicenza Est avendo cura di non ridurre l'attuale livello di servizio dell'infrastruttura viaria; allo scopo, il progetto andrà corredato da un elaborato specifico per lo "studio del traffico" con micro-simulazioni dinamiche dei percorsi previsti su entrambi i nodi viari interessati dai lavori e più in generale sull'intero attraversamento di Vicenza;



- 21) al fine di ridurre il disagio dell'utenza autostradale diretta o proveniente dalla A4, si chiede di evitare la contemporaneità degli interventi previsti nei due nodi viari di Vicenza Ovest e Vicenza Est, rivedendo conseguentemente il programma lavori presentato;
- 22) l'utilizzo della viabilità in gestione ad A4, necessaria per il collegamento dei cantieri ferroviari e la gestione del transito dei mezzi di cantiere, dovrà essere concordato e convenzionato con il Concessionario ed il Concedente autostradale;
- 23) la segnaletica dei cantieri eventualmente previsti nei tratti di competenza di Autostrada Bs-Pd Spa dovrà essere conforme al 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.;
- 24) tutte le fasi esecutive che prevedono chiusure e/o limitazioni al traffico in transito lungo la viabilità interferita dei raccordi esterni, dovranno essere individuate e coordinate in accordo con la Concessionaria/Concedente autostradale;
- 25) per la risoluzione delle interferenze con le pertinenze autostradali dovrà essere prodotto un documento dettagliato di pianificazione e programmazione delle specifiche attività da concordare preventivamente anche con Autostrada Bs-Pd Spa.

## **PARTE B - SCHEDE INTERFERENZE**

Nel seguito si riporta dettaglio delle analisi e valutazioni riguardanti le interferenze con le opere, la viabilità e relative aree di pertinenza in gestione alla Società.

Le specifiche interferenze sono state raggruppate in due capitoli:

1. NODO DI VICENZA OVEST;
2. NODO DI VICENZA EST.



## **1. NODO DI VICENZA OVEST**

Questo capitolo analizza 7 interferenze ricadenti nell'ambito dell'area/nodo di Vicenza Ovest.

**INTERFERENZA n°1.1 NV05 – Asse viario via del Sole – viale degli Scaligeri. Cavalcaferrovia Scaligeri IV01B e relative rampe di approccio.**

Interferenza n° 1.1

pk AV: 46+550

pk A4

Comune di: Vicenza (Vi)

**Pertinenza interferita:**

attraversamento AV / A4_____	<input type="checkbox"/>
nuovo cavalcavia_____	<input checked="" type="checkbox"/>
demolizione cavalcavia_____	<input checked="" type="checkbox"/>
nuovo sottovia_____	<input type="checkbox"/>
affiancamento stretto_____	<input type="checkbox"/>
svincoli_____	<input type="checkbox"/>
intersezione aree pertinenziali_____	<input type="checkbox"/>
altro_____	<input checked="" type="checkbox"/>

**PRINCIPALI ELABORATI DI RIFERIMENTO**

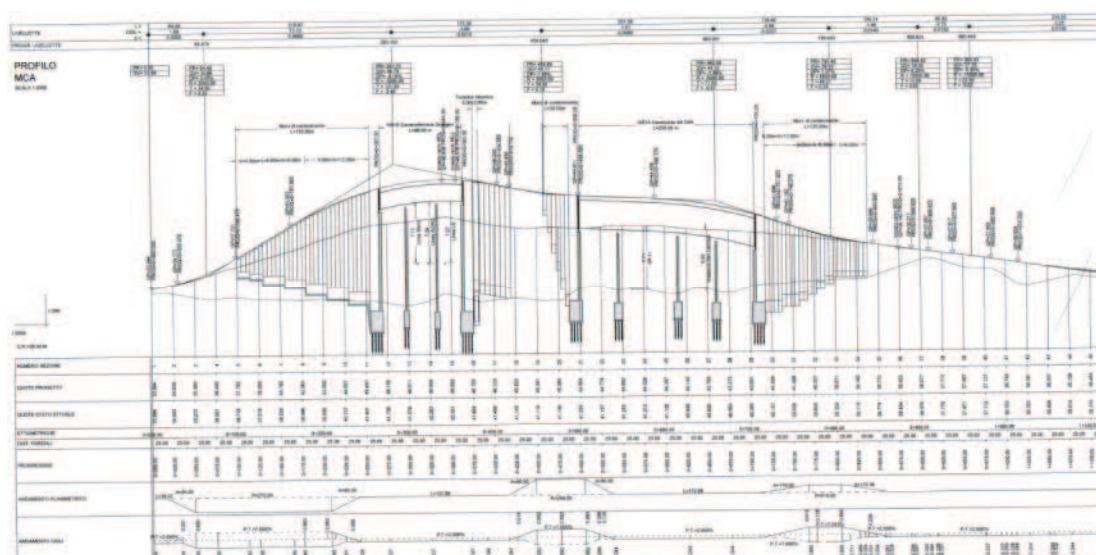
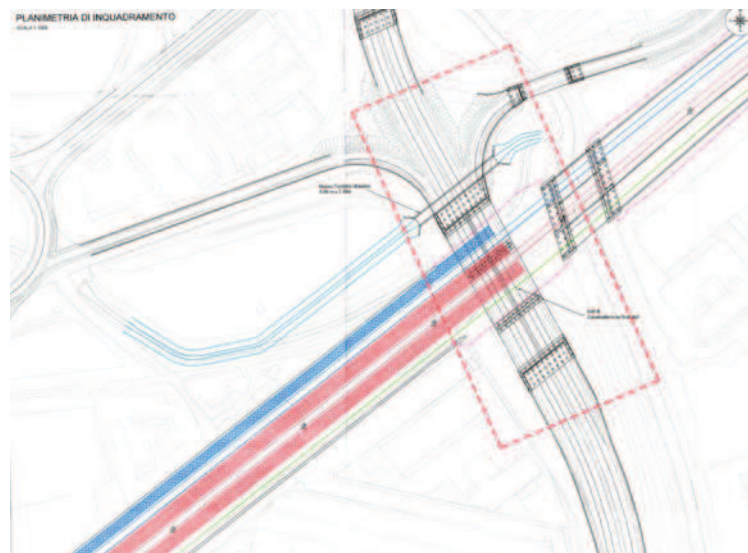
- ELABORATI GENERALI – Relazione illustrativa generale – IN0I00R05RG1MD0000001B;
- ELABORATI GENERALI – Planimetria generale di inquadramento – IN0I00R11P51F0001001A;
- VIABILITA' – Progetto viabilità stradale – Relazione descrittiva delle viabilità e delle intersezioni – IN0I00R11RGNV0000001C;
- VIABILITA'/VIA DEGLI SCALIGERI – VIALE DEL SOLE – NV05 Via degli Scaligeri/Viale del Sole – Planimetria di progetto, profili e sezioni tipo – Tav. 1 di 5 – IN0I00R11PZNV0500001A;
- VIABILITA'/VIA DEGLI SCALIGERI – VIALE DEL SOLE – NV05 Via degli Scaligeri/Viale del Sole – Planimetria di progetto, profili e sezioni tipo – Tav. 2 di 5 – IN0I00R11PZNV0500002A;
- VIABILITA'/VIA DEGLI SCALIGERI – VIALE DEL SOLE – NV05 Via degli Scaligeri/Viale del Sole – Planimetria di progetto, profili e sezioni tipo – Tav. 3 di 5 – IN0I00R11PZNV0500003A;
- OPERE CIVILI/PONTI – VIADOTTI – CAVALCAFERROVIA – Relazione tecnico descrittiva – IN0I00R09RHVI0000001B;
- OPERE CIVILI/PONTI – VIADOTTI – CAVALCAFERROVIA – IV01B – Cavalcaferrovia Scaligeri – Pianta prospetto e sezioni – IN0I00R09PZIV01B0001A;
- OPERE CIVILI/PONTI – VIADOTTI – CAVALCAFERROVIA – IV01B – Cavalcaferrovia Scaligeri – Planimetria fasi, opere provvisorie e demolizioni – IN0I00R09PZIV01B0002A;
- CANTIERIZZAZIONE – Relazione generale di cantierizzazione – IN0I00R53RGCA0000001C;
- CANTIERIZZAZIONE – Planimetria della cantierizzazione e della viabilità pubblica interessata dal trasporto dei materiali – IN0I00R53P5CA0000001B;
- CANTIERIZZAZIONE – Programma lavori – IN0I00R53PHCA0000001B.

**a) Descrizione dell'interferenza**

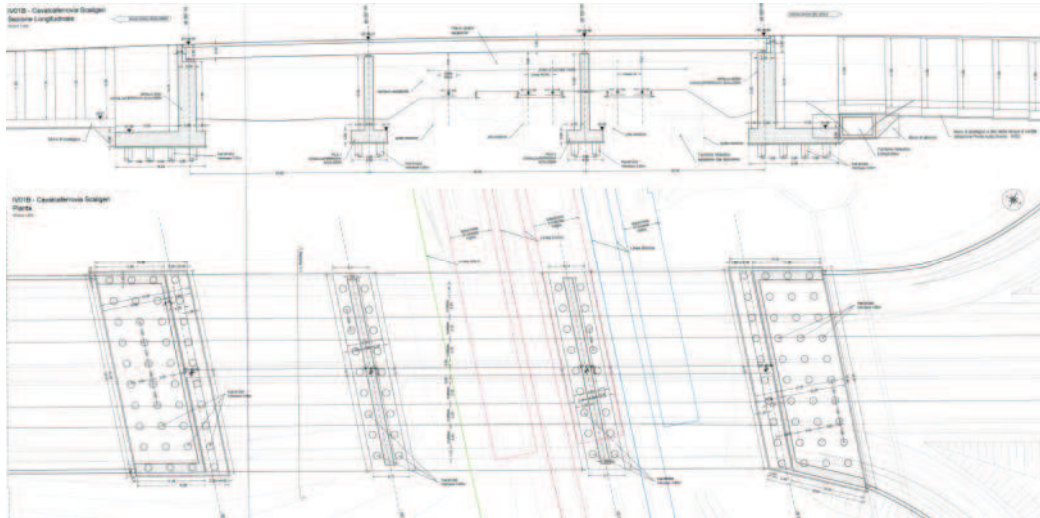
L'asse viario Viale degli Scaligeri – Via del Sole (S.P. 46) costituisce l'asse extraurbano di collegamento principale della viabilità ordinaria con il casello autostradale di Vicenza Ovest. La costruzione della linea AV/AC prevista in progetto comporta non solo un ampliamento della sede ferroviaria, ma anche un innalzamento di quota altimetrica della stessa rispetto all'esistente. Tutto ciò determina il rifacimento del cavalcaferrovia degli Scaligeri, la modifica dei rilevati di approccio e conseguentemente delle relative rampe di svincolo. E' stato pertanto previsto un innalzamento del piano di rotolamento stradale in corrispondenza dell'attraversamento ferroviario con conseguente allungamento dell'opera di scavalco, denominata "Cavalcaferrovia Scaligeri", avente lunghezza di progetto pari a 96,00 m (30 – 36 – 30). E' previsto inoltre anche il rifacimento dell'esistente opera di scavalco della S.R.11, mediante la realizzazione del "Cavalcavia del Sole", avente lunghezza complessiva pari a 205,00 m. L'intervento complessivamente si estende da Nord a Sud, per circa 1200 m (fino all'intersezione a sud con Viale dell'Industria) ed interessa tutti gli svincoli presenti in questo tratto comprese le relative rampe di approccio in rilevato.

Attualmente il cavalferrovia ha una struttura a tre campate, in semplice appoggio, su pile a setto in c.a. (carr. Ovest) e su pile a telaio di pilastri (carr. centrale e lato est) sormontate da pulvino ed impalcato a travi in c.a.p. affiancate. I nuovi vincoli ferroviari hanno imposto un innalzamento sensibile dell'attuale livelletta su viale degli Scaligeri fino a circa + 4,50 m rispetto all'attuale. Si rende necessaria quindi la completa demolizione della struttura esistente (impalcato, spalle e pile) non più adatta alla nuova geometria. Anche il nuovo impalcato, così come l'esistente, sarà del tipo pluri-campata a sezione mista acciaio/calcestruzzo del tipo a triplo cassone aperto (per ogni carreggiata); le spalle saranno del tipo a struttura monolitica in c.a. con fondazione diretta su pali di grande diametro. L'approccio al cavalferrovia avviene con un rilevato contenuto tra muri di sostegno al fine di limitare l'ingombro trasversale dell'opera viaria.

Per l'asse stradale principale, in ottemperanza al DM 05/11/2001, è stata adottata una sezione di Categoria B con due corsie da 3,75 m per ciascun senso di marcia, simile alla precedente, ma con spartitraffico più ampio; al DM 19/04/2006 rispondono invece le rampe di approccio e le relative piste di svincolo di immissione e uscita.







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

Con riferimento all'interferenza specifica, le aree di cantiere interessano quindi la viabilità in gestione e le aree di pertinenza autostradale, individuate dalle relative fasce di rispetto, di seguito elencate. In particolare si evidenziano le seguenti opere di nuova realizzazione:

- Rampa di approccio sud al Cavalcaferrovia degli Scaligeri;
- Cavalcaferrovia degli Scaligeri;
- Rampa di approccio nord al Cavalcaferrovia degli Scaligeri (*interferenza parziale sino alle piste di svincolo*).

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

Presenza di una infrastruttura telematica costituita da un tritubo ed una tubazione da 110 mm che collega il nodo di rete presso l'ex casello di Vicenza ovest ed il pannello a messaggio variabile sito davanti allo stabile dell'Ente Fiera di Vicenza.

Lungo l'asse viario Viale degli Scaligeri – Via del Sole (S.P. 46) e relative piste di svincolo è presente inoltre l'impianto di illuminazione con relativa dorsale di alimentazione.

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

Le fasi di realizzazione delle rampe di approccio e del nuovo Cavalcaferrovia degli Scaligeri sono accompagnate dalla chiusura totale dell'asse viario Via degli Scaligeri/Viale del Sole con pesanti limitazioni del traffico sul raccordo autostradale che rimane agibile solamente sino all'intersezione con viale dell'Industria.

Sono prevedibili pesanti interferenze con l'attuale esercizio stradale almeno durante tutto il periodo compreso tra la realizzazione degli scavi e l'esecuzione dei pali di fondazione sino al completamento delle opere di finitura e posa della pavimentazione del manufatto di scavalco e relative rampe di approccio.

Le attività previste nel programma lavori per il completamento della viabilità di ricucitura dell'intero nodo viario di viale degli scaligeri/viale dell'Oreficeria hanno una durata pari a circa 3 anni (1165 g).

Le limitazioni e le eventuali deviazioni del traffico stradale relative alla presente interferenza dovranno essere ricomprese in uno studio organico e complessivo della cantierizzazione di tutte le interferenze/lavorazioni previste per l'intero nodo di Vicenza Ovest e analizzate anche in funzione della pianificazione delle lavorazioni previste per il nodo di Vicenza est e di tutto il traffico gravitante lungo l'autostrada A4 ed i caselli interessati, compresa la Tangenziale sud di Vicenza.

### ***e) Aspetti patrimoniali***

Le aree di proprietà autostradale che rappresentano il raccordo autostradale, interessate sia dall'opera principale che qualora in occupazione provvisoria, dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso, il cui valore sarà successivamente espresso nell'ambito del progetto definitivo.

Di converso, le aree di proprietà di BS-PD occupate esternamente al raccordo autostradale, dovranno essere regolarizzate disgiuntamente dall'atto convenzionale e il valore sarà espresso da BS-PD nell'ambito del progetto definitivo.

Le opere del nuovo cavalcaferrovia, da realizzare su aree di proprietà autostradale, dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Resta inteso che in tale atto sarà convenuto che tutte le opere afferenti il cavalcaferrovia (opere in c.a, c.a.p., etc) saranno in proprietà, gestione e manutenzione in capo a RFI; rimane alla Società l'obbligo di provvedere alla manutenzione del piano viabile, delle barriere di sicurezza e della segnaletica verticale ed orizzontale.

RFI costituirà, a titolo gratuito, servitù di passo di uso pubblico a favore di BS-PD a carico degli immobili costituenti il cavalcaferrovia.

Si rappresenta la necessità di predisporre accesso e recesso ai fondi altrimenti interclusi, posti a sud della rotatoria sulla SR 11 "MCJ Pk 0.00" – stazione Fiera Nord – e il nuovo sottopasso di via Capuleti.

Si osserva inoltre che il progetto preliminare prevede nuovi accessi e recessi al raccordo autostradale, determinando aree relittuali che saranno valorizzate in sede di progetto definitivo.

#### **Aggiornamento catastale delle proprietà autostradali interessate dall'opera ferroviaria:**

- si dovrà tener conto dell'aggiornamento delle mappe catastali presenti presso il Patrimonio della Società e tale attività constaterà nell'acquisizione, presso l'Agenzie delle Entrate – Uffici del Territorio di Vicenza, di tutti i fogli di mappa che subiranno le conseguenti variazioni a seguito della rideterminazione catastale/patrimoniale dell'opera de quo;
- inoltre, nei tratti oggetto dell'intervento in argomento, dovrà essere adeguato il Sistema Territoriale Informativo di BS-PD, che sarà opportunamente descritto e valorizzato nell'ambito del progetto definitivo.

Aggiornamento delle convenzioni presenti lungo i raccordi autostradali, interessati dall'opera ferroviari:

- allo stato, sono intercettati diversi attraversamenti/parallelismi convenzionati con Enti terzi per i quali necessita predisporre nuovo atto convenzionale che saranno descritti e valorizzati nell'ambito del progetto definitivo.

***f) Osservazioni***

La gestione della viabilità ipotizzata in progetto nel periodo di esecuzione dei lavori lungo il raccordo autostradale non è supportata da specifico studio del traffico, a garanzia del mantenimento di un adeguato deflusso/afflusso del traffico in transito, almeno pari all'attuale stato di fatto.

Le pendenze longitudinali e trasversali previste del nuovo raccordo autostradale risultano elevate, al limite del riscontro normativo. Si chiede un approfondimento progettuale specifico, rivalutando le quote altimetriche di riferimento e i relativi franchi di sicurezza tra la linea ferroviaria e le opere d'arte ed i manufatti al fine di ridurre il più possibile le differenze rispetto all'attuale situazione esistente.

Il programma lavori presentato necessita di maggiore dettaglio nell'individuazione delle fasi di lavoro che interessano il raccordo autostradale e relativa tempistica di esecuzione, anche con riferimento alla gestione della cantierizzazione e della gestione della viabilità in transito.

***g) Richiesta di prescrizione***

Durante la chiusura temporanea dell'asse viario di raccordo "VIA DEGLI SCALIGERI – VIALE DEL SOLE", la viabilità alternativa prevista lungo il nuovo sottopasso (SL02) di viale dell'Oreficeria e le relative rotatorie di distribuzione deve essere ulteriormente potenziata o supportata da ulteriori soluzioni viarie. In particolare, il dimensionamento delle due rotatorie previste lungo viale dell'Industria deve essere giustificato da specifico studio della viabilità in transito. Inoltre, il sopracitato sottopasso (2+2 corsie in fase di cantiere; h min. 5,20 m) e le due rotatorie hanno dimensioni che devono essere verificate anche per l'eventuale transito di carichi pesanti o mezzi eccezionali.

Le pendenze longitudinali e trasversali previste del nuovo raccordo autostradale risultano elevate, al limite del riscontro normativo: la rampa di approccio sud al Cavalcaferrovia degli Scaligeri presenta una pendenza longitudinale pari al 6 % circa e trasversale sino al 7 % circa. Si chiede un approfondimento progettuale specifico, rivalutando le quote altimetriche di riferimento e i relativi franchi di sicurezza tra la linea ferroviaria, le opere d'arte ed i manufatti al fine di ridurre il più possibile le differenze rispetto all'attuale situazione esistente.

Vanno ridotti i tempi di chiusura totale del raccordo autostradale con deviazione del flusso veicolare in transito sulla viabilità alternativa di viale dell'Oreficeria prevedendo eventualmente anche lavorazioni h 24 e 7 giorni su 7. Il programma lavori previsto per il nodo di Vicenza ovest andrà necessariamente coordinato con le attività previste per il nodo di Vicenza est, evitando in ogni caso l'attuale sovrapposizione di lavorazioni che causerebbe la contemporanea congestione di entrambi i nodi/caselli autostradali.



Durante le fasi di cantiere, dovrà essere garantita una sufficiente illuminazione per tutto il periodo di apertura al traffico delle carreggiate. Al termine dei lavori l'alimentazione dovrà essere derivata da un nuovo contatore in prossimità della cabina di trasformazione posta lungo lo svincolo di uscita da Viale degli Scaligeri. Quando verranno riconsegnati, gli impianti dovranno essere rispondenti alle norme UNI 11248 e UNI 13201-2, 3 e 4 e s.m.i.

**INTERFERENZA n°1.2 NV05 – Asse viario via del Sole – viale degli Scaligeri. Ponte sulla Dioma IV02 lungo il ramo di svincolo di collegamento verso l’asse viario S.R.11 - viale San Lazzaro.**

Interferenza n° 1.2

pk AV: 46+550

pk A4

Comune di: Vicenza (Vi)

**Pertinenza interferita:**

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

**PRINCIPALI ELABORATI DI RIFERIMENTO**

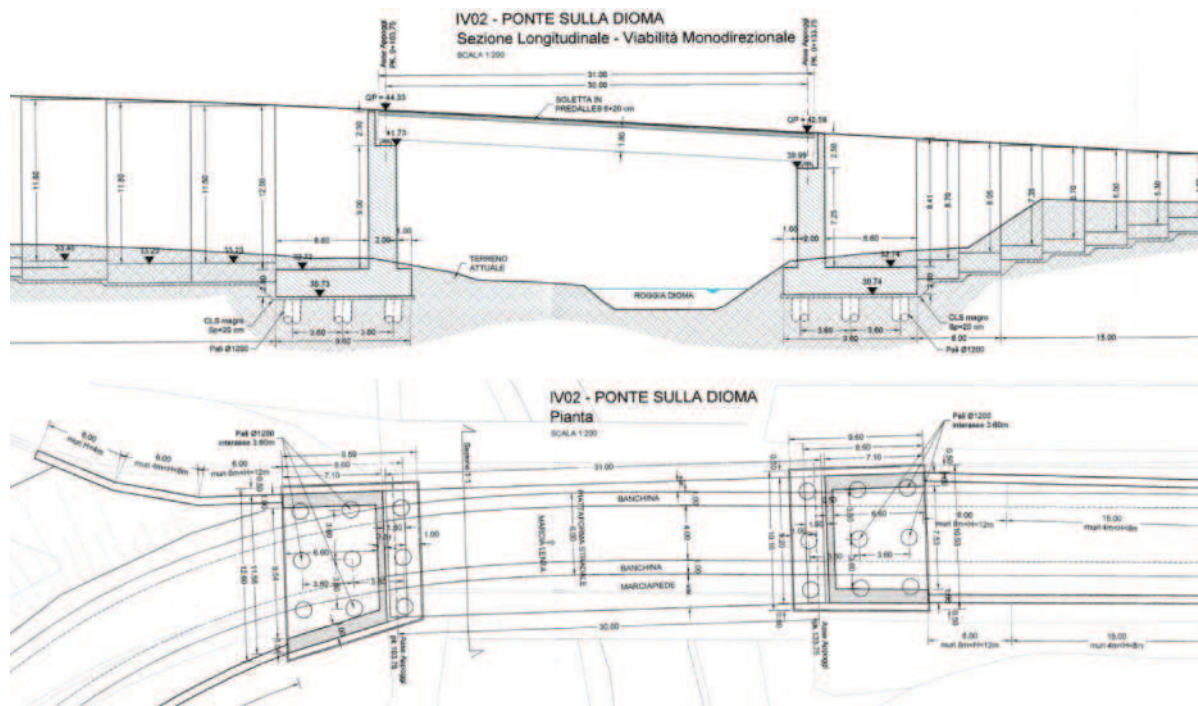
- ELABORATI GENERALI – Relazione illustrativa generale – IN0I00R05RG1MD0000001B;
- ELABORATI GENERALI – Planimetria generale di inquadramento – IN0I00R11P51F0001001A;
- VIABILITA’ – Progetto viabilità stradale – Relazione descrittiva delle viabilità e delle intersezioni – IN0I00R11RGNV0000001C;
- VIABILITA’/VIA DEGLI SCALIGERI – VIALE DEL SOLE – NV05 Via degli Scaligeri/Viale del Sole – Planimetria di progetto, profili e sezioni tipo – Tav. 3 di 5 – IN0I00R11PZNV0500003A;
- OPERE CIVILI/PONTI – VIADOTTI – CAVALCAFERROVIA – Relazione tecnico descrittiva – IN0I00R09RHVI0000001B;
- OPERE CIVILI/PONTI – VIADOTTI – CAVALCAFERROVIA – IV02 Ponte sulla Dioma - Via degli Scaligeri – IN0I00R09PZIV0200001A;
- CANTIERIZZAZIONE – Relazione generale di cantierizzazione – IN0I00R53RGCA0000001C;
- CANTIERIZZAZIONE – Programma lavori – IN0I00R53PHCA0000001B.

**a) Descrizione dell’interferenza**

L’intervento lungo l’asse viario di Viale degli Scaligeri – Via del Sole (S.P. 46) comporta l’adeguamento della rampa di uscita dal Cavalcaferrovia Scaligeri in direzione Nord-Est, di collegamento con la S.R.11 - viale San Lazzaro. In sostanza la rampa di svincolo deve essere rivista geometricamente, dove lo spazio disponibile lo consente, in modo tale da incrementarne il livello di servizio e la sicurezza stradale, nonché ottimizzarne la relativa attestazione sulla S.R. 11. In quest’ambito è previsto anche il rifacimento del ponte sulla Dioma (IV02), oggetto della presente scheda.

Attualmente il ponte ha una struttura scatolare di luce netta di circa 10 m, con un ricoprimento in calotta pari a circa 1 m di rilevato stradale; il previsto adeguamento altimetrico della rampa determina un ricarico in copertura di oltre 2 m di rilevato aggiuntivo che, oltre all’adeguamento delle scarpate, determina la demolizione dell’opera esistente e la sostituzione con un nuovo ponte carrabile con impalcato a sezione mista acciaio/cls a doppio cassoncino di luce netta pari a 30 m. Le spalle di progetto sono del tipo a struttura monolitica in c.a. con fondazione indiretta su pali di grande diametro, impostati ad una quota compatibile con il regime idraulico esistente. La carreggiata della rampa monodirezionale ha una sezione stradale di larghezza pari a 4,00 m, con una piattaforma complessiva di 6,00 m. L’impalcato del ponte ha invece una larghezza complessiva

pari a 9,25 m. L'approccio al ponte avviene con un rilevato contenuto tra muri di sostegno per limitarne l'ingombro.



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

Con riferimento all'interferenza specifica, le aree di cantiere interessano quindi la viabilità in gestione e le aree di pertinenza autostradale, individuate dalle relative fasce di rispetto, di seguito elencate. In particolare si evidenziano le seguenti opere di nuova realizzazione:

- Ponte sulla Dioma IV02 lungo il ramo di svincolo di collegamento verso l'asse viario S.R.11 - viale San Lazzaro.

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

Nessuna interferenza con impianti tecnologici.

Lungo l'asse viario Viale degli Scaligeri – Via del Sole (S.P. 46) e relative piste di svincolo è presente inoltre l'impianto di illuminazione con relativa dorsale di alimentazione.

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

Le fasi di realizzazione delle piste di svincolo sono accompagnate dalla chiusura totale dell'asse viario Via degli Scaligeri/Viale del Sole con pesanti limitazioni del traffico sul raccordo autostradale che rimane agibile solamente sino all'intersezione con viale dell'Industria.

Sono prevedibili pesanti interferenze con l'attuale esercizio stradale almeno durante tutto il periodo compreso tra la realizzazione degli scavi e l'esecuzione dei pali di fondazione sino al completamento delle opere di finitura e posa della pavimentazione del manufatto di scavalco e relative rampe di approccio.

Le attività previste nel programma lavori per il completamento della viabilità di ricucitura dell'intero nodo viario di viale degli scaligeri/viale dell'Oreficeria hanno una durata pari a circa 3 anni (1165 g).

Le limitazioni e le eventuali deviazioni del traffico stradale relative alla presente interferenza dovranno essere ricomprese in uno studio organico e complessivo della cantierizzazione di tutte le interferenze/lavorazioni previste per l'intero nodo di Vicenza Ovest e analizzate anche in funzione della pianificazione delle lavorazioni previste per il nodo di Vicenza est e di tutto il traffico gravitante lungo l'autostrada A4 ed i caselli interessati, compresa la Tangenziale sud di Vicenza.

### ***e) Aspetti patrimoniali***

Le aree di proprietà autostradale che rappresentano il raccordo autostradale, interessate sia dall'opera principale che qualora in occupazione provvisoria, dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso, il cui valore sarà successivamente espresso nell'ambito del progetto definitivo.

Di converso, le aree di proprietà di BS-PD occupate esternamente al raccordo autostradale, dovranno essere regolarizzate disgiuntamente dall'atto convenzionale e il valore sarà espresso da BS-PD nell'ambito del progetto definitivo.

Dovrà essere predisposta da RFI tutta la documentazione e la procedura afferente la sdemanializzazione e la demanializzazione dell'affluente della Roggia Dioma, i cui sedimi dismessi dovranno ritornare in capo a BS-PD.

Si osserva inoltre che il progetto preliminare prevede nuovi accessi e recessi al raccordo autostradale, determinando aree relittuali che saranno valorizzate in sede di progetto definitivo.

#### **Aggiornamento catastale delle proprietà autostradali interessate dall'opera ferroviaria:**

- si dovrà tener conto dell'aggiornamento delle mappe catastali presenti presso il Patrimonio della Società e tale attività constaterà nell'acquisizione, presso l'Agenzie delle Entrate – Uffici del Territorio di Vicenza, di tutti i fogli di mappa che subiranno le conseguenti variazioni a seguito della rideterminazione catastale/patrimoniale dell'opera de quo;
- inoltre, nei tratti oggetto dell'intervento in argomento, dovrà essere adeguato il Sistema Territoriale Informativo di BS-PD, che sarà opportunamente descritto e valorizzato nell'ambito del progetto definitivo.

#### **Aggiornamento delle convenzioni presenti lungo i raccordi autostradali, interessati dall'opera ferroviari:**

- allo stato, sono intercettati diversi attraversamenti/parallelismi convenzionati con Enti terzi per i quali necessita predisporre nuovo atto convenzionale che saranno descritti e valorizzati nell'ambito del progetto definitivo.

### ***f) Osservazioni***

La gestione della viabilità lungo il raccordo autostradale interessato dai lavori ipotizzata in progetto non sembra garantire un adeguato deflusso/afflusso del traffico in transito almeno pari all'attuale stato di fatto.



Le pendenze longitudinali e trasversali previste del nuovo raccordo autostradale risultano elevate, al limite del riscontro normativo. Si chiede un approfondimento progettuale specifico, rivalutando le quote altimetriche di riferimento e i relativi franchi di sicurezza tra la linea ferroviaria e le opere d'arte ed i manufatti al fine di ridurre il più possibile le differenze rispetto all'attuale situazione esistente.

Il programma lavori presentato necessita di maggiore dettaglio nell'individuazione delle fasi di lavoro che interessano il raccordo autostradale e relativa tempistica di esecuzione, anche con riferimento alla gestione della cantierizzazione e della gestione della viabilità in transito.

#### ***g) Richiesta di prescrizione***

Le pendenze longitudinali e trasversali previste del nuovo raccordo autostradale risultano elevate, al limite del riscontro normativo: il ramo di svincolo di collegamento verso l'asse viario S.R.11 - viale San Lazzaro presenta una pendenza longitudinale pari al 6 % circa. Si chiede un approfondimento progettuale specifico, rivalutando le quote altimetriche di riferimento e i relativi franchi di sicurezza tra la linea ferroviaria e le opere d'arte ed i manufatti al fine di ridurre il più possibile le differenze rispetto all'attuale situazione esistente.

Vanno ridotti i tempi di chiusura totale del raccordo autostradale con deviazione del flusso veicolare in transito sulla viabilità alternativa di viale dell'Oreficeria prevedendo eventualmente anche lavorazioni h 24 e 7 giorni su 7. Il programma lavori previsto per il nodo di Vicenza ovest andrà necessariamente coordinato con le attività previste per il nodo di Vicenza est, evitando in ogni caso l'attuale sovrapposizione di lavorazioni che causerebbe la contemporanea congestione di entrambi nodi/caselli autostradali.

Durante le fasi di cantiere, dovrà essere garantita una sufficiente illuminazione per tutto il periodo di apertura al traffico delle carreggiate. Al termine dei lavori l'alimentazione dovrà essere derivata da un nuovo contatore in prossimità della cabina di trasformazione posta lungo lo svincolo di uscita da Viale degli Scaligeri. Quando verranno riconsegnati, gli impianti dovranno essere rispondenti alle norme UNI 11248 e UNI 13201-2, 3 e 4 e s.m.i.

**INTERFERENZA n°1.3**
**NV05 – Asse viario via del Sole – viale degli Scaligeri. Svincolo di collegamento (MCL) da viale degli Scaligeri verso l’asse viario S.R.11 - viale San Lazzaro.**

Interferenza n° 1.3

pk AV: 46+550

pk A4

Comune di: Vicenza (Vi)

**Pertinenza interferita:**

attraversamento AV / A4	<input type="checkbox"/>
nuovo cavalcavia	<input type="checkbox"/>
demolizione cavalcavia	<input type="checkbox"/>
nuovo sottovia	<input type="checkbox"/>
affiancamento stretto	<input type="checkbox"/>
svincoli	<input checked="" type="checkbox"/>
intersezione aree pertinenziali	<input type="checkbox"/>
altro	<input type="checkbox"/>

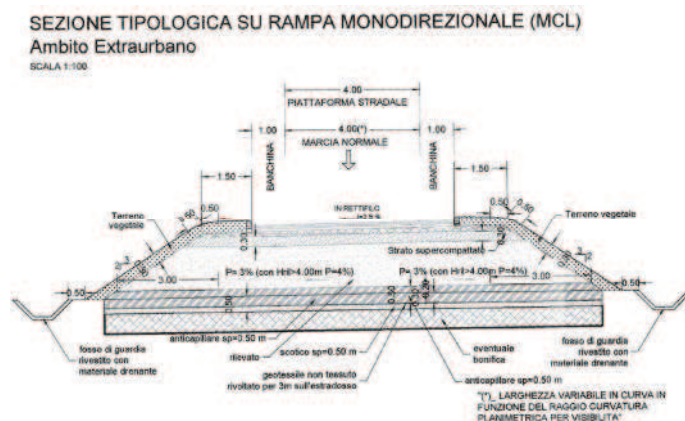
**PRINCIPALI ELABORATI DI RIFERIMENTO**

- ELABORATI GENERALI – Relazione illustrativa generale – IN0100R05RG1MD0000001B;
- ELABORATI GENERALI – Planimetria generale di inquadramento – IN0100R11P51F0001001A;
- VIABILITA’ – Progetto viabilità stradale – Relazione descrittiva delle viabilità e delle intersezioni – IN0100R11RGNV0000001C;
- VIABILITA’/VIA DEGLI SCALIGERI – VIALE DEL SOLE – NV05 Via degli Scaligeri/Viale del Sole – Planimetria di progetto, profili e sezioni tipo – Tav. 3 di 5 – IN0100R11PZNV0500003A;
- CANTIERIZZAZIONE – Relazione generale di cantierizzazione – IN0100R53RGCA0000001C;
- CANTIERIZZAZIONE – Programma lavori – IN0100R53PHCA0000001B.

**a) Descrizione dell’interferenza**

L’intervento lungo l’asse viario di Viale degli Scaligeri – Via del Sole (S.P. 46) comporta l’adeguamento della rampa di uscita dal Cavalcaferrovia Scaligeri in direzione Nord-Est, di collegamento con la S.R.11 - viale San Lazzaro. In sostanza la rampa di svincolo deve essere rivista geometricamente, dove lo spazio disponibile lo consente, in modo tale da incrementarne il livello di servizio e la sicurezza stradale, nonché ottimizzarne la relativa attestazione sulla S.R. 11.

La carreggiata della rampa monodirezionale ha una sezione stradale di larghezza pari a 4,00 m e complessiva pari a 6,00 m. Il rilevato è contenuto tra muri di sostegno per limitarne l’ingombro.



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

Con riferimento all'interferenza specifica, le aree di cantiere interessano quindi la viabilità in gestione e le aree di pertinenza autostradale, individuate dalle relative fasce di rispetto, di seguito elencate. In particolare si evidenziano le seguenti opere di nuova realizzazione:

- Svincolo di collegamento di uscita da viale degli Scaligeri verso l'asse viario S.R.11 - viale San Lazzaro.

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

Nessuna interferenza con impianti tecnologici

Lungo l'asse viario Viale degli Scaligeri – Via del Sole (S.P. 46) e relative piste di svincolo è presente inoltre l'impianto di illuminazione con relativa dorsale di alimentazione.

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

Le fasi di realizzazione delle piste di svincolo sono accompagnate dalla chiusura totale dell'asse viario Via degli Scaligeri/Viale del Sole con pesanti limitazioni del traffico sul raccordo autostradale che rimane agibile solamente sino all'intersezione con viale dell'Industria.

Sono prevedibili pesanti interferenze con l'attuale esercizio stradale almeno durante tutto il periodo compreso tra la realizzazione degli scavi e l'esecuzione dei pali di fondazione sino al completamento delle opere di finitura e posa della pavimentazione del manufatto di scavalco e relative rampe di approccio.

Le attività previste nel programma lavori per il completamento della viabilità di ricucitura dell'intero nodo viario di viale degli scaligeri/viale dell'Oreficeria hanno una durata pari a circa 3 anni (1165 g).

Le limitazioni e le eventuali deviazioni del traffico stradale relative alla presente interferenza dovranno essere ricomprese in uno studio organico e complessivo della cantierizzazione di tutte le interferenze/lavorazioni previste per l'intero nodo di Vicenza Ovest e analizzate anche in funzione della pianificazione delle lavorazioni previste per il nodo di Vicenza est e di tutto il traffico gravitante lungo l'autostrada A4 ed i caselli interessati, compresa la Tangenziale sud di Vicenza.

### ***e) Aspetti patrimoniali***

Le aree di proprietà autostradale che rappresentano il raccordo autostradale, interessate sia dall'opera principale che qualora in occupazione provvisoria, dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso, il cui valore sarà successivamente espresso nell'ambito del progetto definitivo.

Di converso, le aree di proprietà di BS-PD occupate esternamente al raccordo autostradale, dovranno essere regolarizzate disgiuntamente dall'atto convenzionale e il valore sarà espresso da BS-PD nell'ambito del progetto definitivo.

Dovrà essere predisposta da RFI tutta la documentazione e la procedura afferente la sdemanializzazione e la demanializzazione dell'affluente della Roggia Dioma, i cui sedimenti dovranno ritornare in capo a BS-PD.

Si osserva inoltre che il progetto preliminare prevede nuovi accessi e recessi al raccordo autostradale, determinando aree relittuali che saranno valorizzate in sede di progetto definitivo.

#### Aggiornamento catastale delle proprietà autostradali interessate dall'opera ferroviaria:

- si dovrà tener conto inoltre dell'aggiornamento delle mappe catastali presenti presso il Patrimonio della Società e tale attività constaterà nell'acquisizione, presso l'Agenzie delle Entrate – Uffici del Territorio di Vicenza, di tutti i fogli di mappa che subiranno le conseguenti variazioni a seguito della rideterminazione catastale/patrimoniale dell'opera de quo;
- inoltre, nei tratti oggetto dell'intervento in argomento, dovrà essere adeguato il Sistema Territoriale Informativo di BS-PD, che sarà opportunamente descritto e valorizzato nell'ambito del progetto definitivo.

#### Aggiornamento delle convenzioni presenti lungo i raccordi autostradali, interessati dall'opera ferroviari:

- allo stato, sono intercettati diversi attraversamenti/parallelismi convenzionati con Enti terzi per i quali necessita predisporre nuovo atto convenzionale che saranno descritti e valorizzati nell'ambito del progetto definitivo.

#### ***f) Osservazioni***

La gestione della viabilità lungo il raccordo autostradale interessato dai lavori ipotizzata in progetto non sembra garantire un adeguato deflusso/afflusso del traffico in transito almeno pari all'attuale stato di fatto.

Le pendenze longitudinali e trasversali previste del nuovo raccordo autostradale risultano elevate, al limite del riscontro normativo. Si chiede un approfondimento progettuale specifico, rivalutando le quote altimetriche di riferimento e i relativi franchi di sicurezza tra la linea ferroviaria e le opere d'arte ed i manufatti al fine di ridurre il più possibile le differenze rispetto all'attuale situazione esistente.

Il programma lavori presentato necessita di maggiore dettaglio nell'individuazione delle fasi di lavoro che interessano il raccordo autostradale e relativa tempistica di esecuzione, anche con riferimento alla gestione della cantierizzazione e della gestione della viabilità in transito.

#### ***g) Richiesta di prescrizione***

Le pendenze longitudinali e trasversali previste del nuovo raccordo autostradale risultano elevate, al limite del riscontro normativo: lo svincolo di collegamento (MCL) da viale degli Scaligeri verso l'asse viario S.R.11 - viale San Lazzaro presenta una pendenza longitudinale pari al 6 % circa e trasversale tra il 2,5 e 7 % circa. Si chiede un approfondimento progettuale specifico, rivalutando le quote altimetriche di riferimento e i relativi franchi di sicurezza tra la linea ferroviaria e le opere d'arte ed i manufatti al fine di ridurre il più possibile le differenze rispetto all'attuale situazione esistente.



Vanno ridotti i tempi di chiusura totale del raccordo autostradale con deviazione del flusso veicolare in transito sulla viabilità alternativa di viale dell'Oreficeria prevedendo eventualmente anche lavorazioni h 24 e 7 giorni su 7. Il programma lavori previsto per il nodo di Vicenza ovest andrà necessariamente coordinato con le attività previste per il nodo di Vicenza est, evitando in ogni caso l'attuale sovrapposizione di lavorazioni che causerebbe la contemporanea congestione di entrambi nodi/caselli autostradali.

Durante le fasi di cantiere, dovrà essere garantita una sufficiente illuminazione per tutto il periodo di apertura al traffico delle carreggiate. Al termine dei lavori l'alimentazione dovrà essere derivata da un nuovo contatore in prossimità della cabina di trasformazione posta lungo lo svincolo di uscita da Viale degli Scaligeri. Quando verranno riconsegnati, gli impianti dovranno essere rispondenti alle norme UNI 11248 e UNI 13201-2, 3 e 4 e s.m.i.

**INTERFERENZA n°1.4 NV05 – Asse viario via del Sole – viale degli Scaligeri. Svincolo di collegamento (MCJ) dall’asse viario S.R.11 - viale San Lazzaro verso Viale degli Scaligeri.**

Interferenza n° 1.4

pk AV: 46+550

pk A4

Comune di: Vicenza (Vi)

**Pertinenza interferita:**

- attraversamento AV / A4
- nuovo cavalcavia
- demolizione cavalcavia
- nuovo sottovia
- affiancamento stretto
- svincoli
- intersezione aree pertinentiali
- altro

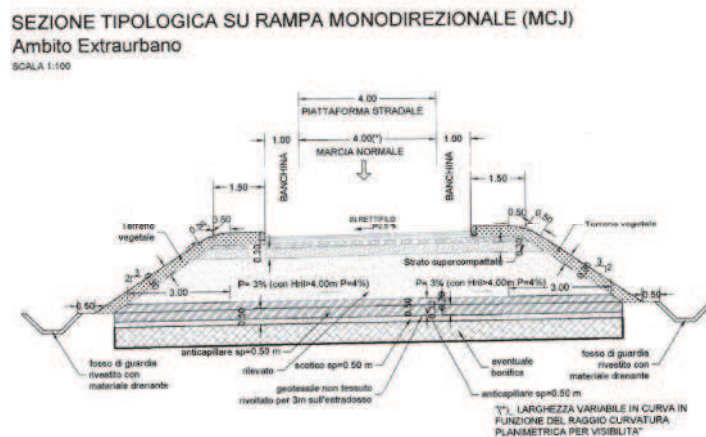
**PRINCIPALI ELABORATI DI RIFERIMENTO**

- ELABORATI GENERALI – Relazione illustrativa generale – IN0I00R05RG1MD0000001B;
- ELABORATI GENERALI – Planimetria generale di inquadramento – IN0I00R11P51F0001001A;
- VIABILITA’ – Progetto viabilità stradale – Relazione descrittiva delle viabilità e delle intersezioni – IN0I00R11RGNV0000001C;
- VIABILITA’/VIA DEGLI SCALIGERI – VIALE DEL SOLE – NV05 Via degli Scaligeri/Viale del Sole – Planimetria di progetto, profili e sezioni tipo – Tav. 2 di 5 – IN0I00R11PZNV0500002A;
- CANTIERIZZAZIONE – Relazione generale di cantierizzazione – IN0I00R53RGCA0000001C;
- CANTIERIZZAZIONE – Programma lavori – IN0I00R53PHCA0000001B.

**a) Descrizione dell’interferenza**

L’intervento lungo l’asse viario di Viale degli Scaligeri – Via del Sole (S.P. 46) comporta l’adeguamento della rampa di entrata dalla S.R. 11 al Cavalcaferrovia Scaligeri. In sostanza la rampa di svincolo deve essere rivista geometricamente, dove lo spazio disponibile lo consente, in modo tale da incrementarne il livello di servizio e la sicurezza stradale, nonché ottimizzarne la relativa immissione dalla S.R. 11.

La carreggiata della rampa monodirezionale ha una sezione stradale di larghezza pari a 4,00 m e complessiva pari a 6,00 m. Il rilevato è contenuto tra muri di sostegno per limitarne l’ingombro.



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

Con riferimento all'interferenza specifica, le aree di cantiere interessano quindi la viabilità in gestione e le aree di pertinenza autostradale, individuate dalle relative fasce di rispetto, di seguito elencate. In particolare si evidenziano le seguenti opere di nuova realizzazione:

- Svincolo di collegamento di entrata dall'asse viario S.R.11 - viale San Lazzaro verso Viale degli Scaligeri.

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

Nessuna interferenza con impianti tecnologici.

Lungo l'asse viario Viale degli Scaligeri – Via del Sole (S.P. 46) e relative piste di svincolo è presente inoltre l'impianto di illuminazione con relativa dorsale di alimentazione.

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

Le fasi di realizzazione delle piste di svincolo sono accompagnate dalla chiusura totale dell'asse viario Via degli Scaligeri/Viale del Sole con pesanti limitazioni del traffico sul raccordo autostradale che rimane agibile solamente sino all'intersezione con viale dell'Industria.

Sono prevedibili pesanti interferenze con l'attuale esercizio stradale almeno durante tutto il periodo compreso tra la realizzazione degli scavi e l'esecuzione dei pali di fondazione sino al completamento delle opere di finitura e posa della pavimentazione del manufatto di scavalco e relative rampe di approccio.

Le attività previste nel programma lavori per il completamento della viabilità di ricucitura dell'intero nodo viario di viale degli scaligeri/viale dell'Oreficeria hanno una durata pari a circa 3 anni (1165 g).

Le limitazioni e le eventuali deviazioni del traffico stradale relative alla presente interferenza dovranno essere ricomprese in uno studio organico e complessivo della cantierizzazione di tutte le interferenze/lavorazioni previste per l'intero nodo di Vicenza Ovest e analizzate anche in funzione della pianificazione delle lavorazioni previste per il nodo di Vicenza est e di tutto il traffico gravitante lungo l'autostrada A4 ed i caselli interessati, compresa la Tangenziale sud di Vicenza.

### ***e) Aspetti patrimoniali***

Le aree di proprietà autostradale che rappresentano il raccordo autostradale, interessate sia dall'opera principale che qualora in occupazione provvisoria, dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso, il cui valore sarà successivamente espresso nell'ambito del progetto definitivo.

Di converso, le aree di proprietà di BS-PD occupate esternamente al raccordo autostradale, dovranno essere regolarizzate disgiuntamente dall'atto convenzionale e il valore sarà espresso da BS-PD nell'ambito del progetto definitivo.

Si rappresenta la necessità di predisporre accesso e recesso ai fondi altrimenti interclusi, posti a sud della rotatoria sulla SR 11 “MCJ Pk 0.00” – stazione Fiera Nord – e il nuovo sottopasso di via Capuleti.

Si osserva inoltre che il progetto preliminare prevede nuovi accessi e recessi al raccordo autostradale, determinando aree relittuali che saranno valorizzate in sede di progetto definitivo.

Aggiornamento catastale delle proprietà autostradali interessate dall’opera ferroviaria:

- si dovrà tener conto inoltre dell’aggiornamento delle mappe catastali presenti presso il Patrimonio della Società e tale attività constaterà nell’acquisizione, presso l’Agenzia delle Entrate – Uffici del Territorio di Vicenza, di tutti i fogli di mappa che subiranno le conseguenti variazioni a seguito della rideterminazione catastale/patrimoniale dell’opera de quo;
- inoltre, nei tratti oggetto dell’intervento in argomento, dovrà essere adeguato il Sistema Territoriale Informativo di BS-PD, che sarà opportunamente descritto e valorizzato nell’ambito del progetto definitivo.

Aggiornamento delle convenzioni presenti lungo i raccordi autostradali, interessati dall’opera ferroviari:

- allo stato, sono intercettati diversi attraversamenti/parallelismi convenzionati con Enti terzi per i quali necessita predisporre nuovo atto convenzionale che saranno descritti e valorizzati nell’ambito del progetto definitivo.

***f) Osservazioni***

La gestione della viabilità lungo il raccordo autostradale interessato dai lavori ipotizzata in progetto non sembra garantire un adeguato deflusso/afflusso del traffico in transito almeno pari all’attuale stato di fatto.

Le pendenze longitudinali e trasversali previste del nuovo raccordo autostradale risultano elevate, al limite del riscontro normativo. Si chiede un approfondimento progettuale specifico, rivalutando le quote altimetriche di riferimento e i relativi franchi di sicurezza tra la linea ferroviaria e le opere d’arte ed i manufatti al fine di ridurre il più possibile le differenze rispetto all’attuale situazione esistente.

Il programma lavori presentato necessita di maggiore dettaglio nell’individuazione delle fasi di lavoro che interessano il raccordo autostradale e relativa tempistica di esecuzione, anche con riferimento alla gestione della cantierizzazione e della gestione della viabilità in transito.

***g) Richiesta di prescrizione***

Le pendenze longitudinali e trasversali previste del nuovo raccordo autostradale risultano elevate, al limite del riscontro normativo: lo svincolo di collegamento (MCJ) dall’asse viario S.R.11 - viale San Lazzaro verso Viale degli Scaligeri presenta una pendenza longitudinale pari al 7 % circa e trasversale tra il 2,5 e 7 % circa. Si chiede un approfondimento progettuale specifico, rivalutando le quote altimetriche di riferimento e i relativi franchi di sicurezza tra la linea ferroviaria e le opere d’arte ed i manufatti al fine di ridurre il più possibile le differenze rispetto all’attuale situazione esistente.

Vanno ridotti i tempi di chiusura totale del raccordo autostradale con deviazione del flusso veicolare in transito sulla viabilità alternativa di viale dell'Oreficeria prevedendo eventualmente anche lavorazioni h 24 e 7 giorni su 7. Il programma lavori previsto per il nodo di Vicenza ovest andrà necessariamente coordinato con le attività previste per il nodo di Vicenza est, evitando in ogni caso l'attuale sovrapposizione di lavorazioni che causerebbe la contemporanea congestione di entrambi nodi/caselli autostradali.

Durante le fasi di cantiere, dovrà essere garantita una sufficiente illuminazione per tutto il periodo di apertura al traffico delle carreggiate. Al termine dei lavori l'alimentazione dovrà essere derivata da un nuovo contatore in prossimità della cabina di trasformazione posta lungo lo svincolo di uscita da Viale degli Scaligeri. Quando verranno riconsegnati, gli impianti dovranno essere rispondenti alle norme UNI 11248 e UNI 13201-2, 3 e 4 e s.m.i.



**INTERFERENZA n°1.5 IN01 – Deviazione dell'affluente del fiume Dioma.**

Interferenza n° 1.5

pk AV: 46+550

pk A4

Comune di: Vicenza (Vi)

**Pertinenza interferita:**

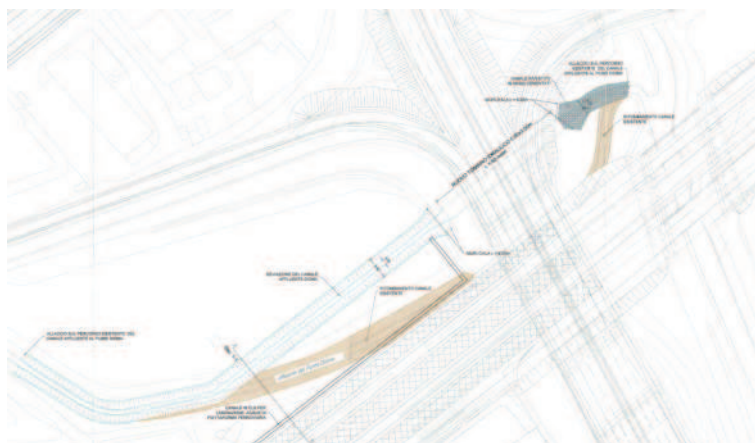
attraversamento AV / A4	<input type="checkbox"/>
nuovo cavalcavia	<input type="checkbox"/>
demolizione cavalcavia	<input type="checkbox"/>
nuovo sottovia	<input type="checkbox"/>
affiancamento stretto	<input type="checkbox"/>
intersezione svincoli	<input type="checkbox"/>
intersezione aree pertinenziali	<input type="checkbox"/>
altro	<input checked="" type="checkbox"/>

**PRINCIPALI ELABORATI DI RIFERIMENTO**

- ELABORATI GENERALI – Relazione illustrativa generale – IN0I00R05RG1MD0000001B;
- ELABORATI GENERALI – Planimetria generale di inquadramento – IN0I00R11P51F0001001A;
- VIABILITA' – Progetto viabilità stradale – Relazione descrittiva delle viabilità e delle intersezioni – IN0I00R11RGNV0000001C;
- OPERE CIVILI/OPERE IDRAULICHE – Relazione descrittiva idraulica – IN0I00R11RIID0002001B;
- OPERE CIVILI/OPERE IDRAULICHE – IN01 Deviazione affluente Dioma - Planimetria sistemazione idraulica rogge affluenti della Dioma – IN0I00R11PZID0002001A;
- CANTIERIZZAZIONE – Relazione generale di cantierizzazione – IN0I00R53RGCA0000001C;
- CANTIERIZZAZIONE – Programma lavori – IN0I00R53PHCA0000001B.

**a) Descrizione dell'interferenza**

Il progetto interferisce longitudinalmente con il corso d'acqua affluente della Roggia Dioma in corrispondenza della fermata della Fiera. La risoluzione di tale interferenza prevede la deviazione del corso d'acqua per un tratto di lunghezza di circa 205 m fino al tombino scatolare di progetto IN01 (5,00 x h 3,00 m), di lunghezza 60 m, che sottopassa Via degli Scaligeri, mentre il tratto a valle è breve, di lunghezza circa 30 m e di raccordo alla foca esistente. La sezione a monte è trapezoidale in terra (dimensioni base minore 2,00 m e maggiore 9,50 m) con pendenza delle sponde 2/3, mentre a valle del tombino la sezione è trapezia rivestita in pietrame nel rispetto dell'attuale sistemazione d'alveo. Le sezioni di monte e valle della deviazione di progetto, sono raccordate alle attuali quote di scorrimento del canale affluente della Roggia Dioma.



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

Interferenze con i rilevati dell'attuale rampa nord di approccio al Cavalcaferrovia degli Scaligeri. La risoluzione dell'interferenza è da analizzare nell'ambito del più generale riassetto dell'intero asse viario Viale degli Scaligeri – Via del Sole e della ricostruzione del cavalcaferrovia di sovrappasso della nuova linea AC/AV.

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

Nessuna interferenza con impianti tecnologici.

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

Non si rileva nessuna interferenza diretta dei lavori di realizzazione della deviazione idraulica prevista in progetto con il traffico; peraltro tale opera verrà eseguita nell'ambito della chiusura temporanea di viale degli Scaligeri e della realizzazione delle opere di fondazione della spalla nord del medesimo cavalcaferrovia.

### ***e) Aspetti patrimoniali***

Le aree di proprietà autostradale che rappresentano il raccordo autostradale, interessate sia dall'opera principale che qualora in occupazione provvisoria, dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso, il cui valore sarà successivamente espresso nell'ambito del progetto definitivo.

Di converso, le aree di proprietà di BS-PD occupate esternamente al raccordo autostradale, dovranno essere regolarizzate disgiuntamente dall'atto convenzionale e il valore sarà espresso da BS-PD nell'ambito del progetto definitivo.

Si rappresenta la necessità di predisporre accesso e recesso ai fondi altrimenti interclusi, posti a sud della rotatoria sulla SR 11 "MCJ Pk 0.00" – stazione Fiera Nord – e il nuovo sottopasso di via Capuleti.

Dovrà essere predisposta da RFI tutta la documentazione e la procedura afferente la sdemanializzazione e la demanializzazione dell'affluente della Roggia Dioma, i cui sedimenti dovranno ritornare in capo a BS-PD.

Si osserva inoltre che il progetto preliminare prevede nuovi accessi e recessi al raccordo autostradale, determinando aree relittuali che saranno valorizzate in sede di progetto definitivo.

#### **Aggiornamento catastale delle proprietà autostradali interessate dall'opera ferroviaria:**

- si dovrà tener conto inoltre dell'aggiornamento delle mappe catastali presenti presso il Patrimonio della Società e tale attività constaterà nell'acquisizione, presso l'Agenzie delle Entrate – Uffici del Territorio di Vicenza, di tutti i fogli di mappa che subiranno le conseguenti variazioni a seguito della rideterminazione catastale/patrimoniale dell'opera de quo;
- inoltre, nei tratti oggetto dell'intervento in argomento, dovrà essere adeguato il Sistema Territoriale Informativo di BS-PD, che sarà opportunamente descritto e valorizzato nell'ambito del progetto definitivo.

Aggiornamento delle convenzioni presenti lungo i raccordi autostradali, interessati dall'opera ferroviari:

- allo stato, sono intercettati diversi attraversamenti/parallelismi convenzionati con Enti terzi per i quali necessita predisporre nuovo atto convenzionale che saranno descritti e valorizzati nell'ambito del progetto definitivo.

***f) Osservazioni***

*Nessuna*

***g) Richiesta di prescrizione***

Nessuna ulteriore prescrizione oltre a quelle di carattere generale.

**INTERFERENZA n°1.6    Rotatoria di interconnessione (MCC) dell'asse viario S.R.11 - viale San Lazzaro (NV06) con l'asse viario viale dell'Oreficeria (NV02).**

Interferenza n° 1.6

pk AV: 46+100/46+550

pk A4

Comune di: Vicenza (Vi)

**Pertinenza interferita:**

- |                                      |                                     |
|--------------------------------------|-------------------------------------|
| attraversamento AV / A4_____         | <input type="checkbox"/>            |
| nuovo cavalcavia_____                | <input type="checkbox"/>            |
| demolizione cavalcavia_____          | <input type="checkbox"/>            |
| nuovo sottovia_____                  | <input type="checkbox"/>            |
| affiancamento stretto_____           | <input type="checkbox"/>            |
| svincoli_____                        | <input type="checkbox"/>            |
| intersezione aree pertinenziali_____ | <input type="checkbox"/>            |
| altro_____                           | <input checked="" type="checkbox"/> |

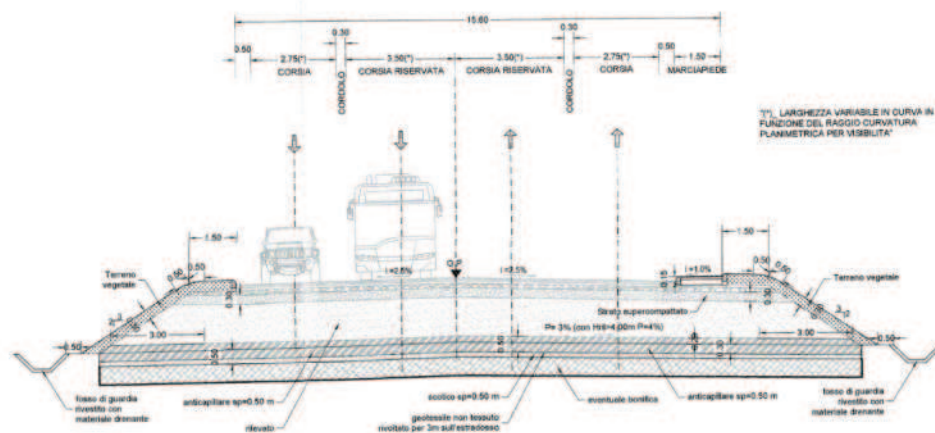
**PRINCIPALI ELABORATI DI RIFERIMENTO**

- ELABORATI GENERALI – Relazione illustrativa generale – IN0I00R05RG1MD0000001B;
- ELABORATI GENERALI – Planimetria generale di inquadramento – IN0I00R11P51F0001001A;
- VIABILITA' – Progetto viabilità stradale – Relazione descrittiva delle viabilità e delle intersezioni – IN0I00R11RGNV0000001C;
- VIABILITA'/NUOVA ROTATORIA VIALE SAN LAZZARO – NV06 S.R.11 - Viale San Lazzaro – Planimetria di progetto, profili e sezioni tipo – IN0I00R11PZNV0600001B;
- CANTIERIZZAZIONE – Relazione generale di cantierizzazione – IN0I00R53RGCA0000001C;
- CANTIERIZZAZIONE – Programma lavori – IN0I00R53PHCA0000001B.

**a) Descrizione dell'interferenza**

Il rifacimento dei rami di attestazione alla “Grande rotatoria del Sole” (senza modifiche all’anello girevole) rientra nell’ambito più generale della modifica delle rampe di svincolo e dell’attestazione delle stesse sulla S.R.11 – Viale San Lazzaro, dovuta al riassetto dell’asse viario Viale degli Scaligeri/Viale del Sole per l’adeguamento dell’opera di scavalco ferroviario rispetto al passaggio dei binari della futura linea AV/AC. A questo si aggiunge la necessità di una diversa modulazione della sezione-tipo dell’asse viario SR 11 – Viale San Lazzaro dovendo rispondere all’esigenza di accogliere, al centro della stessa, due corsie dedicate al transito della nuova linea TPL. Il progetto prevede al riguardo, per ciascun senso di marcia, una corsia destinata al traffico veicolare avente larghezza pari a 2,75 m (quella esterna) ed una destinata, ad uso esclusivo, al transito della nuova linea TPL avente larghezza pari a 3,50 m (quella interna); inoltre è prevista la realizzazione di una nuova rotatoria più ad est denominata “Rotatoria San Lazzaro” che sarà oggetto di altro appalto.

CATEGORIA F - LOCALE (CON NUOVA LINEA TPL) (MCC)  
 Ambito Urbano  
 RILEVATO  
 SCALA 1:100



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

Nessuna interferenza con impianti tecnologici.

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

La risoluzione dell'interferenza è da analizzare nell'ambito del più generale riassetto dell'intero asse viario Viale degli Scaligeri – Via del Sole e della ricostruzione del cavalcaferrovia di sovrappasso della nuova linea AC/AV. La rotatoria di interconnessione (MCC) dell'asse viario S.R.11 - viale San Lazzaro (NV06) con l'asse viario viale dell'Oreficeria (NV02) è stata individuata infatti come soluzione progettuale viaria alternativa alla funzionalità dell'attuale raccordo autostradale e come tale rappresenta necessariamente una fase propedeutica a qualsiasi chiusura temporanea dello stesso.

### **e) Aspetti patrimoniali**

Le aree di proprietà autostradale che rappresentano il raccordo autostradale, interessate sia dall'opera principale che qualora in occupazione provvisoria, dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso, il cui valore sarà successivamente espresso nell'ambito del progetto definitivo.

Di converso, le aree di proprietà di BS-PD occupate esternamente al raccordo autostradale, dovranno essere regolarizzate disgiuntamente dall'atto convenzionale e il valore sarà espresso da BS-PD nell'ambito del progetto definitivo.

Si rappresenta la necessità di predisporre accesso e recesso ai fondi altrimenti interclusi, posti a sud della rotatoria sulla SR 11 "MCJ Pk 0.00" – stazione Fiera Nord – e il nuovo sottopasso di via Capuleti.

Si osserva inoltre che il progetto preliminare prevede nuovi accessi e recessi al raccordo autostradale, determinando aree relittuali che saranno valorizzate in sede di progetto definitivo.



#### Aggiornamento catastale delle proprietà autostradali interessate dall'opera ferroviaria:

- si dovrà tener conto inoltre dell'aggiornamento delle mappe catastali presenti presso il Patrimonio della Società e tale attività constaterà nell'acquisizione, presso l'Agenzie delle Entrate – Uffici del Territorio di Vicenza, di tutti i fogli di mappa che subiranno le conseguenti variazioni a seguito della rideterminazione catastale/patrimoniale dell'opera de quo;
- inoltre, nei tratti oggetto dell'intervento in argomento, dovrà essere adeguato il Sistema Territoriale Informativo di BS-PD, che sarà opportunamente descritto e valorizzato nell'ambito del progetto definitivo.

#### Aggiornamento delle convenzioni presenti lungo i raccordi autostradali, interessati dall'opera ferroviari:

- allo stato, sono intercettati diversi attraversamenti/parallelismi convenzionati con Enti terzi per i quali necessita predisporre nuovo atto convenzionale che saranno descritti e valorizzati nell'ambito del progetto definitivo.

#### ***f) Osservazioni***

La gestione della viabilità alternativa ipotizzata in progetto nel periodo di esecuzione dei lavori lungo il raccordo autostradale non sembra garantire un adeguato deflusso/afflusso del traffico in transito almeno pari all'attuale stato di fatto.

Il programma lavori presentato necessita di maggiore dettaglio nell'individuazione delle fasi di lavoro che interessano il raccordo autostradale e relativa tempistica di esecuzione, anche con riferimento alla gestione della cantierizzazione e della gestione della viabilità in transito.

#### ***g) Richiesta di prescrizione***

Le limitazioni e le eventuali deviazioni del traffico stradale relative alla presente interferenza dovranno essere ricomprese in uno studio organico e complessivo della cantierizzazione di tutte le interferenze/lavorazioni previste per l'intero nodo di Vicenza Ovest e analizzate anche in funzione della pianificazione delle lavorazioni previste per il nodo di Vicenza est e di tutto il traffico gravitante lungo l'autostrada A4 ed i caselli interessati, compresa la Tangenziale sud di Vicenza.

Vanno ridotti i tempi di chiusura totale del raccordo autostradale con deviazione del flusso veicolare in transito sulla viabilità alternativa di viale dell'Oreficeria prevedendo, eventualmente anche lavorazioni h 24 e 7 giorni su 7. Il programma lavori previsto per il nodo di Vicenza ovest andrà necessariamente coordinato con le attività previste per il nodo di Vicenza est, evitando in ogni caso l'attuale sovrapposizione di lavorazioni che causerebbe la contemporanea congestione di entrambi i nodi/caselli autostradali.

**INTERFERENZA n°1.7      VI02 – Ponte sulla Dioma**

Interferenza n° 1.7

pk AV: 46+600/46+630

pk A4

Comune di: Vicenza (Vi)

**Pertinenza interferita:**

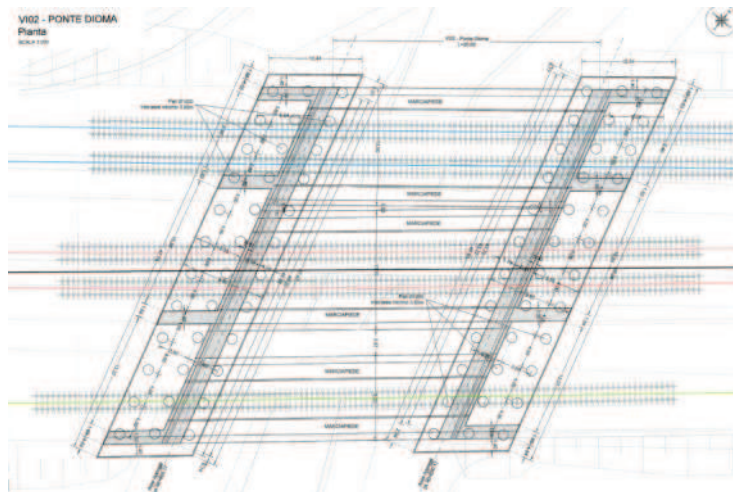
- |                                      |                                     |
|--------------------------------------|-------------------------------------|
| attraversamento AV / A4_____         | <input type="checkbox"/>            |
| nuovo cavalcavia_____                | <input type="checkbox"/>            |
| demolizione cavalcavia_____          | <input type="checkbox"/>            |
| nuovo sottovia_____                  | <input type="checkbox"/>            |
| affiancamento stretto_____           | <input type="checkbox"/>            |
| svincoli_____                        | <input type="checkbox"/>            |
| intersezione aree pertinenziali_____ | <input type="checkbox"/>            |
| altro_____                           | <input checked="" type="checkbox"/> |

**PRINCIPALI ELABORATI DI RIFERIMENTO**

- ELABORATI GENERALI – Relazione illustrativa generale – IN0I00R05RG1MD0000001B;
- ELABORATI GENERALI – Planimetria generale di inquadramento – IN0I00R11P51F0001001A;
- STUDIO IDRAULICO – Ponte Dioma - Planimetria e sezioni – IN0I00R09PZID0002002A;
- VIABILITA' – Progetto viabilità stradale – Relazione descrittiva delle viabilità e delle intersezioni – IN0I00R11RGNV0000001C;
- OPERE CIVILI/PONTI – VIADOTTI – CAVALCAFERROVIA – VI02 Ponte Dioma – Pianta, prospetti e sezioni – IN0I00R09PZVIO200001A;
- OPERE CIVILI/PONTI – VIADOTTI – CAVALCAFERROVIA – VI02 Ponte Dioma – Planimetria fasi e opere provvisoriale – IN0I00R09PZVIO200002A;
- CANTIERIZZAZIONE – Relazione generale di cantierizzazione – IN0I00R53RGCA0000001C;
- CANTIERIZZAZIONE – Programma lavori – IN0I00R53PHCA0000001B.

**a) Descrizione dell'interferenza**

Il ponte Dioma è un'opera che si trova subito a ridosso dell'area di fermata Fiera, da realizzare sul sedime di una serie di tre ponti affiancati esistenti, in muratura, che attualmente permettono lo scavalco della roggia. L'esigenza di innalzare l'attuale sedime della linea storica, assieme alla necessità di adeguamento della quota di scavalco della roggia Dioma (il franco libero dell'attuale ponte risulta insufficiente, secondo le simulazioni idrauliche) e di realizzazione dell'armamento della nuova linea AV/AC ha determinato la scelta progettuale della completa demolizione della struttura esistente e la sostituzione con una nuova opera. Le spalle saranno del tipo a struttura monolitica in c.a., con fondazione indiretta su pali di grande diametro. L'impalcato è costituito da una campata singola, in trave metallica a struttura mista acciaio/calcestruzzo di luce pari a 30 m. Verranno utilizzati n. 3 impalcati metallici separati ed affiancati a realizzare il sedime per l'armamento delle linee L.S., AV/AC e merci.



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

Nessuna

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

Nessuna interferenza con impianti tecnologici.

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

Nessuna

**e) Aspetti patrimoniali**

Le aree di proprietà autostradale che rappresentano il raccordo autostradale, interessate sia dall'opera principale che qualora in occupazione provvisoria, dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso, il cui valore sarà successivamente espresso nell'ambito del progetto definitivo.

Di converso, le aree di proprietà di BS-PD occupate esternamente al raccordo autostradale, dovranno essere regolarizzate disgiuntamente dall'atto convenzionale e il valore sarà espresso da BS-PD nell'ambito del progetto definitivo.

Le opere del nuovo manufatto, da realizzare su aree di proprietà autostradale, dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso.

Dovrà essere predisposta da RFI tutta la documentazione e la procedura afferente la sdemanializzazione e la demanializzazione dell'affluente della Roggia Dioma, i cui sedimi dismessi dovranno ritornare in capo a BS-PD.

**Aggiornamento catastale delle proprietà autostradali interessate dall'opera ferroviaria:**

- si dovrà tener conto inoltre dell'aggiornamento delle mappe catastali presenti presso il Patrimonio della Società e tale attività constaterà nell'acquisizione, presso l'Agenzie delle Entrate – Uffici del Territorio di Vicenza, di tutti i fogli di mappa che subiranno le conseguenti variazioni a seguito della rideterminazione catastale/patrimoniale dell'opera de quo;

- inoltre, nei tratti oggetto dell'intervento in argomento, dovrà essere adeguato il Sistema Territoriale Informativo di BS-PD, che sarà opportunamente descritto e valorizzato nell'ambito del progetto definitivo.

***f) Osservazioni***

*Nessuna*

***g) Richiesta di prescrizione***

Nessuna ulteriore prescrizione oltre a quelle di carattere generale.

## **2. NODO DI VICENZA EST**

Questo capitolo analizza due interferenze ricadente nell'ambito territoriale dell'area/nodo di Vicenza Est.



**INTERFERENZA N°2.1**
**NV12 – Asse viario Viale Camisano / Viale Serenissima**

Interferenza n° 2.1

pk AV: 53+154

pk A4

Comune di: Vicenza (Vi)

**Pertinenza interferita:**

attraversamento AV / A4_____	<input type="checkbox"/>
nuovo cavalcavia_____	<input checked="" type="checkbox"/>
demolizione cavalcavia_____	<input checked="" type="checkbox"/>
nuovo sottovia_____	<input checked="" type="checkbox"/>
affiancamento stretto_____	<input type="checkbox"/>
svincoli_____	<input checked="" type="checkbox"/>
intersezione aree pertinenziali_____	<input type="checkbox"/>
altro_____	<input type="checkbox"/>

**PRINCIPALI ELABORATI DI RIFERIMENTO**

- ELABORATI GENERALI – Relazione illustrativa generale – IN0I00R05RG1MD0000001B;
- ELABORATI GENERALI – Planimetria generale di inquadramento – IN0I00R11P51F0001001A;
- VIABILITA' – Progetto viabilità stradale – Relazione descrittiva delle viabilità e delle intersezioni – IN0I00R11RGNV0000001C;
- VIABILITA' – Microsimulazione del deflusso veicolare di tre nodi della rete stradale del comune di Vicenza – IN0I00R16RGES0001002B;
- VIABILITA'/VIALE CAMISANO – NV12 Viale Camisano/Viale Serenissima – Planimetria di progetto, profili e sezioni tipo – Tav. 1 di 4 – IN0I00R11PZNV1200001A;
- VIABILITA'/VIALE CAMISANO – NV12 Viale Camisano/Viale Serenissima – Planimetria di progetto, profili e sezioni tipo – Tav. 2 di 4 – IN0I00R11PZNV1200002A;
- VIABILITA'/VIALE CAMISANO – NV12 Viale Camisano/Viale Serenissima – Planimetria di progetto, profili e sezioni tipo – Tav. 3 di 4 – IN0I00R11PZNV1200002A;
- VIABILITA'/VIALE CAMISANO – NV12 Viale Camisano/Viale Serenissima – Planimetria di progetto, profili e sezioni tipo – Tav. 4 di 4 – IN0I00R11PZNV1200002A;
- OPERE CIVILI/PONTI – VIADOTTI – CAVALCAFERROVIA – Relazione tecnico descrittiva – IN0I00R09RHVI0000001B;
- OPERE CIVILI/PONTI – VIADOTTI – CAVALCAFERROVIA – IV05 Cavalcavia Camisano – Pianta prospetto e sezioni – IN0I00R09PZIV0500001A;
- OPERE CIVILI/PONTI – VIADOTTI – CAVALCAFERROVIA – IV06 Cavalcavia Serenissima – Pianta prospetto e sezioni – IN0I00R09PZIV0600001A;
- CANTIERIZZAZIONE – Relazione generale di cantierizzazione – IN0I00R53RGCA0000001C;
- CANTIERIZZAZIONE – Planimetria della cantierizzazione e della viabilità pubblica interessata dal trasporto dei materiali – IN0I00R53P5CA0000001B;
- CANTIERIZZAZIONE – Programma lavori – IN0I00R53PHCA0000001B.

**a) Descrizione dell'interferenza**

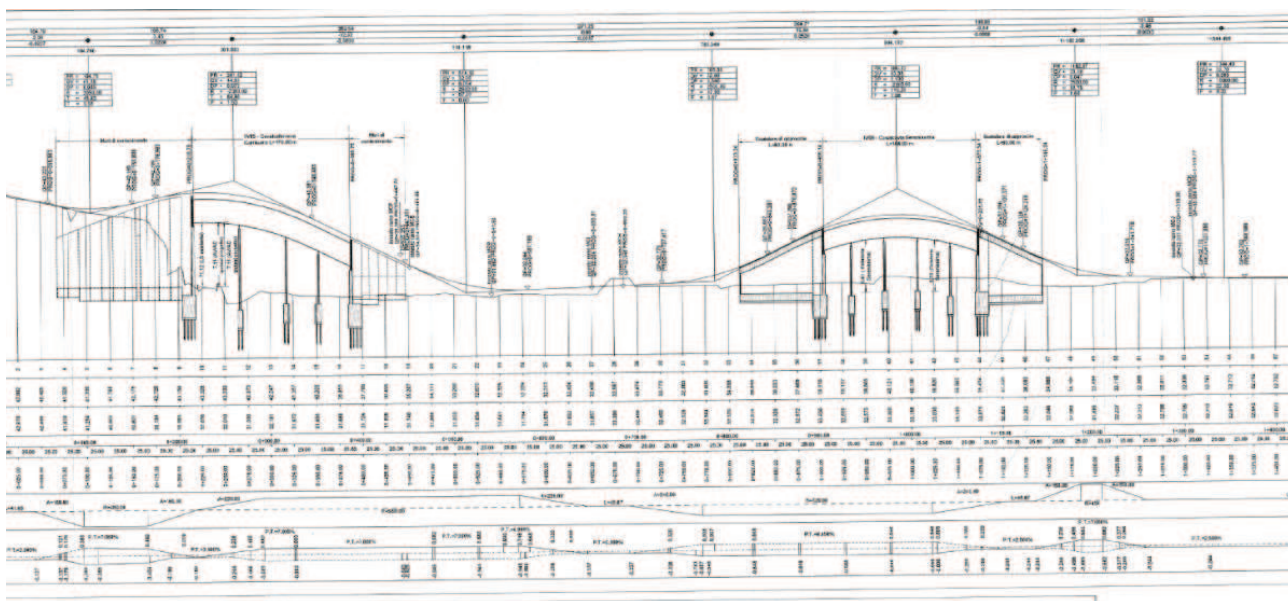
Viale Camisano rappresenta una delle principali direttrici nord-sud della zona est di Vicenza, in quanto consente il collegamento diretto fra la città e gli assi viari posti a sud della stessa e costituiti dalla S.R.11 Padana Superiore, dall'Autostrada A4 (tramite l'autostazione di Vicenza Est) e dalla Tangenziale Sud; il collegamento a queste ultime attualmente avviene tramite Viale Serenissima con l'interposto grande ovale regolato con circolazione a rotatoria. Il cavalcavia presente lungo viale Camisano, consente di superare i binari esistenti della linea storica Milano-Venezia.

Con il progetto della nuova linea AV/AC si prevede il potenziamento del nodo di Vicenza est in particolare con la realizzazione di:

- Viabilità TPL costituita da una doppia corsia destinata al tracciato esclusivo della nuova linea filobus;
- Nuova viabilità di via Camisano e via Serenissima, con la realizzazione del cavalcaferrovia Via Camisano (IV05) e del cavalcavia Serenissima (IV06).

Il progetto prevede il passaggio della linea TPL in corrispondenza della esistente semi-carreggiata ovest del Cavalcaferrovia Camisano, la demolizione della semi-carreggiata est e l'affiancamento di una nuova opera di scavalco con contestuale ritracciamento, nel rispetto della normativa stradale vigente, dell'asse viario costituito dalla successione di Viale Camisano e Viale Serenissima, dedicato al traffico passante e regolato dalla presenza di diverse rotonde.

Le due viabilità saranno infatti connesse mediante l'ausilio di 4 rampe uni-direzionali di nuova realizzazione (due di uscita e due di entrata), collegate ad una grande rotonda ubicata sotto il nuovo "Cavalcavia della Serenissima". Detta viabilità consentirà anche il collegamento alla S.R.11 Padana Superiore. Oltre alla rotonda centrale posta sotto il viadotto "Rotatoria Serenissima" (diam. 81 m) è prevista la realizzazione di due rotonde laterali (diam. 40 m) connesse alla prima mediante l'inserimento di due rami di collegamento, e cioè la "Rotatoria Leonardo da Vinci" e "Rotatoria Martiri delle Foibe".



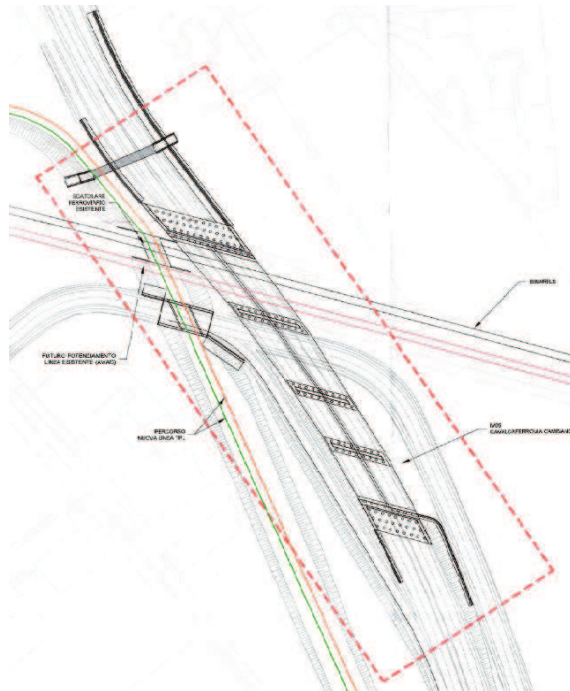
### Cavalcaferrovia Camisano (IV05)

Il Cavalcaferrovia Camisano è una struttura di scavalco ferroviario costituito attualmente da una duplice struttura (costruita in tempi differenti) a singola campata, in semplice appoggio.

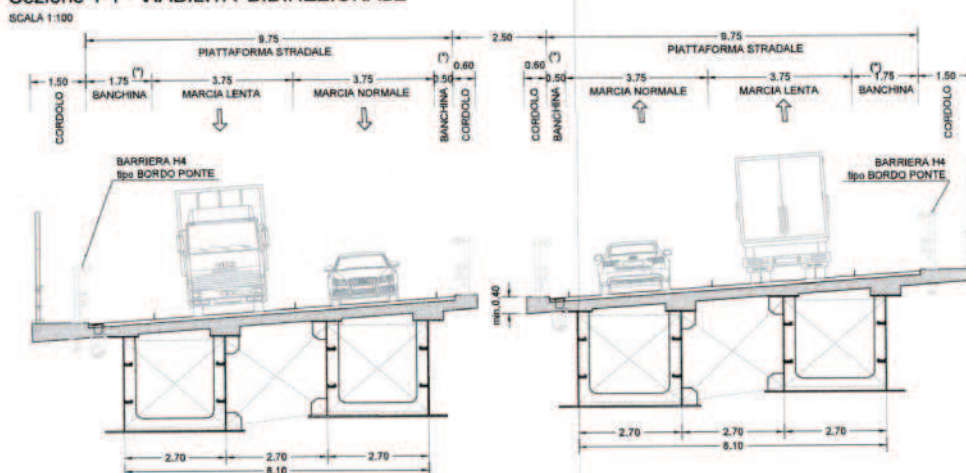
Il nuovo asse stradale comporta l'adeguamento altimetrico della nuova livelletta stradale (pendenza pari a circa 5%) per il superamento della linea ferroviaria da parte del raccordo di collegamento con il casello autostradale di Vicenza est ed uno spostamento trasversale in direzione est rispetto all'esistente; si rende necessaria quindi la parziale demolizione dell'opera (struttura ad est, in quanto l'opera esistente lato ovest verrà utilizzata per il transito del TPL). Il nuovo impalcato, a differenza dell'esistente, sarà del tipo pluricampata.

Per il percorso TPI verrà utilizzato lo scatolare esistente della attuale carreggiata sud, per il tracciato stradale verrà invece realizzato un nuovo cavalcavia in grado di garantire i necessari franchi altimetrici con la nuova linea AV/AC.

Le spalle saranno del tipo a struttura monolitica in c.a., con fondazione indiretta su pali di grande diametro. La presenza della sede ferroviaria determina la scansione delle pile di impalcato per uno sviluppo complessivo pari a 170 metri (50 m – 50 m – 35 m – 35 m), utilizzando un impalcato a sezione mista acciaio/calcestruzzo del tipo a doppio cassoncino (per ogni carreggiata). La carreggiata presenta una sezione stradale di categoria B, con doppia corsia di larghezza 3,75 m, corsie di immissione e spartitraffico centrale.



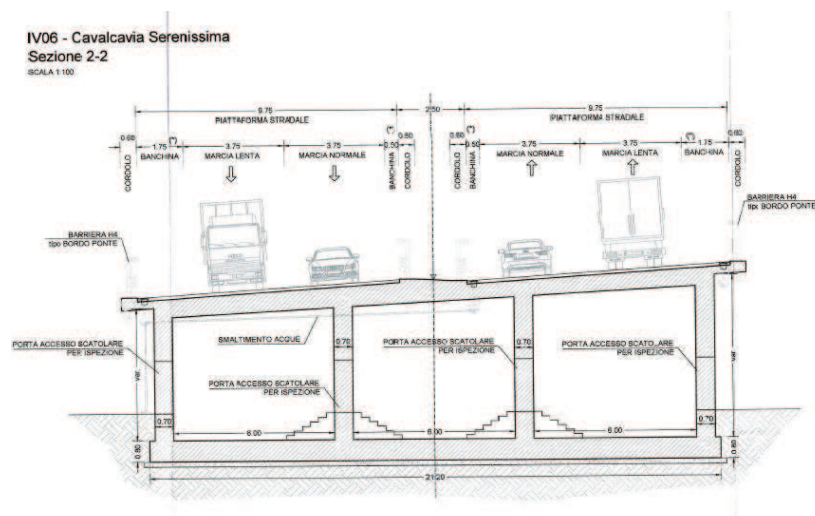
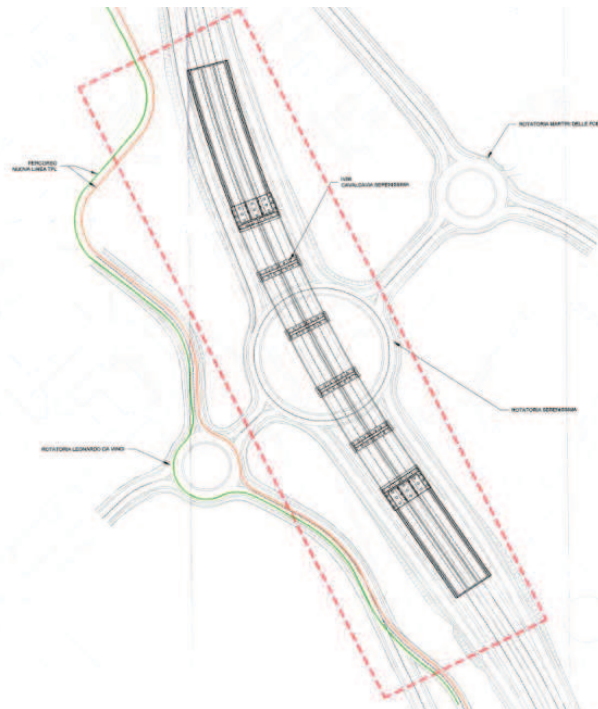
**IV05 - CAVALCAFERROVIA CAMISANO**  
 Sezione 1-1 - VIABILITA' BIDIREZIONALE



### Cavalcavia Serenissima (IV06)

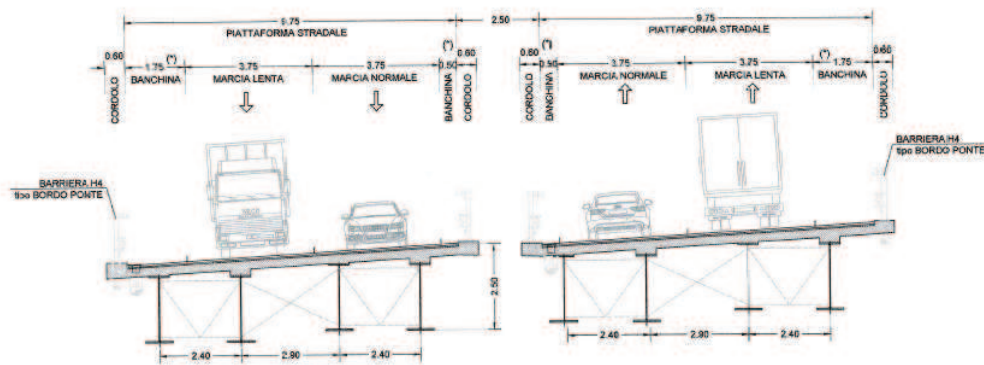
Il Cavalcavia Serenissima è una struttura di sovrappasso stradale di nuova realizzazione che permette di scavalcare una rotonda (denominata “rotonda Serenissima”) e a cui si collega con n. 4 rampe di svincolo. Le spalle sono del tipo a struttura scatolare in c.a., con fondazione indiretta su

pali di grande diametro. Le pile sono realizzate con elevazione a setto in c.a.. Per le rampe di approccio (80 m a nord, 60 m a sud) è prevista invece una struttura scatolare chiusa ispezionabile. La presenza della rotatoria determina la scansione delle pile di impalcato per uno sviluppo complessivo pari a 168 metri, utilizzando un impalcato a sezione mista acciaio/calcestruzzo del tipo a doppio cassone aperto (per ogni carreggiata). La carreggiata presenta una sezione stradale di categoria B, con doppia corsia di larghezza 3,75 m, corsie di immissione e spartitraffico centrale. L'impalcato ha una altezza strutturale complessiva pari a 2,50 m; il franco minimo garantito al di sotto dell'impalcato è sempre maggiore di 5,20 m in corrispondenza delle viabilità interferenti. La pendenza longitudinale delle rampe è del 5% mentre quella trasversale varia dal 2,5% per la carreggiata sud, sino al 6,65% per la carreggiata nord.





IV06 - Cavalcavia Serenissima  
 Sezione 1-1  
 SCALA 1:100



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

Le aree di cantiere interessano quindi la viabilità in gestione e le aree di pertinenza autostradale, individuate dalle relative fasce di rispetto, con riferimento a:

- Viale Serenissima, sino al mappale 411 catastalmente individuato (pk di progetto 1145.34)

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

Presenza di cavidotto per telecomunicazioni 1 tritubo contenete un cavo in fibra ottica in parallelismo lungo Viale Serenissima e attraversamento con teleguidata della carreggiata.

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

Le fasi di realizzazione del nuovo asse viario NV12 – Asse viario Viale Camisano / Viale Serenissima e relative piste di svincolo provocheranno pesanti turbative e limitazioni del traffico sul raccordo autostradale con interdizione temporanea di Viale Serenissima nella zona di competenza della BS-PD in direzione nord fino all'imbocco della rotonda di collegamento della strada SS 11.

Le attività previste nel programma lavori per il completamento della viabilità di ricucitura dell'intero nodo viario di Vicenza Est hanno una durata pari a circa 4,5 anni, eseguiti in concomitanza dei lavori previsti in corrispondenza del nodo di Vicenza Ovest (1660 g).

Le limitazioni e le eventuali deviazioni del traffico stradale relative alla presente interferenza dovranno essere ricomprese in uno studio organico e complessivo della cantierizzazione di tutte le interferenze/lavorazioni previste per l'intero nodo di Vicenza est e analizzate anche in funzione della pianificazione delle lavorazioni previste per il nodo di Vicenza Ovest e di tutto il traffico gravitante lungo l'autostrada A4 ed i caselli interessati, compresa la Tangenziale sud di Vicenza.

Saranno da valutare le strade ed i percorsi alternativi anche in relazione al volume di traffico e alla segnaletica provvisoria integrativa.

### ***e) Aspetti patrimoniali***



Le aree di proprietà autostradale che rappresentano il Raccordo Autostradale, interessate sia dall'opera principale che qualora in occupazione provvisoria, dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso, il cui valore sarà successivamente espresso nell'ambito del progetto definitivo.

Di converso, le aree di proprietà di BS-PD occupate esternamente al raccordo autostradale, dovranno essere regolarizzate disgiuntamente dall'atto convenzionale e il valore sarà espresso da BS-PD nell'ambito del progetto definitivo.

Vista l'implementazione dell'utenza stradale sul raccordo autostradale, si propone che il medesimo raccordo, a partire dalla rotatoria in prossimità del casello di Vicenza est fino alla futura rotatoria prevista in progetto, sia riqualificato mediante la realizzazione di due corsie per ogni senso di marcia, prevedendo di utilizzare, per la riqualificazione, i sedimi di proprietà autostradale che oggi identificano il vallo a verde.

Le aree di BS-PD sulle quali saranno realizzate le future opere del cavalcavia saranno acquisite da RFI; di converso, i due rami di sfioro di accesso e recesso del raccordo autostradale alla rotatoria dovranno essere poste in capo patrimoniale e gestionale alla Società BS PD.

Si osserva che le opere della viabilità esterna (TPL) interessano anche aree proprietà di BS-PD costituenti un distributore di carburanti, sub concessionario di questa Società, per il quale dovrà essere successivamente valutata la chiusura e la conseguente dismissione, creando grave nocumento alla scrivente Concessionaria.

#### Aggiornamento catastale delle proprietà autostradali interessate dall'opera ferroviaria:

- si dovrà tener conto inoltre dell'aggiornamento delle mappe catastali presenti presso il Patrimonio della Società e tale attività constaterà nell'acquisizione, presso l'Agenzie delle Entrate – Uffici del Territorio di Vicenza, di tutti i fogli di mappa che subiranno le conseguenti variazioni a seguito della rideterminazione catastale/patrimoniale dell'opera de quo;
- inoltre, nei tratti oggetto dell'intervento in argomento, dovrà essere adeguato il Sistema Territoriale Informativo di BS-PD, che sarà opportunamente descritto e valorizzato nell'ambito del progetto definitivo.

#### Aggiornamento delle convenzioni presenti lungo i raccordi autostradali, interessati dall'opera ferroviari:

- allo stato, sono intercettati diversi attraversamenti/parallelismi convenzionati con Enti terzi per i quali necessita predisporre nuovo atto convenzionale che saranno descritti e valorizzati nell'ambito del progetto definitivo.

#### ***f) Osservazioni***

La gestione della viabilità ipotizzata in progetto durante l'esecuzione dei lavori lungo il raccordo autostradale non sembra garantire un adeguato deflusso/afflusso del traffico in transito almeno pari all'attuale stato di fatto.

Le pendenze longitudinali e trasversali previste del nuovo raccordo autostradale risultano elevate, al limite del riscontro normativo. Si chiede un approfondimento progettuale specifico, rivalutando le quote altimetriche di riferimento e i relativi franchi di sicurezza tra la linea ferroviaria e le opere d'arte ed i manufatti al fine di ridurre il più possibile le differenze rispetto all'attuale situazione esistente.

Il programma lavori presentato necessita di maggiore dettaglio nell'individuazione delle fasi di lavoro che interessano il raccordo autostradale e relativa tempistica di esecuzione, anche con riferimento alla gestione della cantierizzazione e della gestione della viabilità in transito.

***g) Richiesta di prescrizione***

Vista l'implementazione dell'utenza stradale sul raccordo autostradale, si propone che il medesimo raccordo, a partire dalla rotatoria in prossimità del casello di Vicenza est fino alla futura rotatoria prevista in progetto, sia riqualificato mediante la realizzazione di due corsie per ogni senso di marcia, prevedendo di utilizzare, per la riqualificazione, i sedimi di proprietà autostradale che oggi identificano il vallo a verde.

Le aree di BS-PD sulle quali saranno realizzate le future opere del cavalcavia saranno acquisite da RFI; di converso, i due rami di sfiocco di accesso e recesso del raccordo autostradale alla rotatoria dovranno essere poste in capo patrimoniale e gestionale alla Società BS PD.

Il programma lavori previsto per il nodo di Vicenza est andrà necessariamente coordinato con le attività previste per il nodo di Vicenza ovest, evitando in ogni caso l'attuale sovrapposizione di lavorazioni che causerebbe la contemporanea congestione di entrambi i nodi/caselli autostradali.

**INTERFERENZA N°2.2**
**Area capolinea TPL a Vicenza est**

Interferenza n° 2.2

pk AV: 53+154

pk A4

Comune di: Vicenza (Vi)

**Pertinenza interferita:**

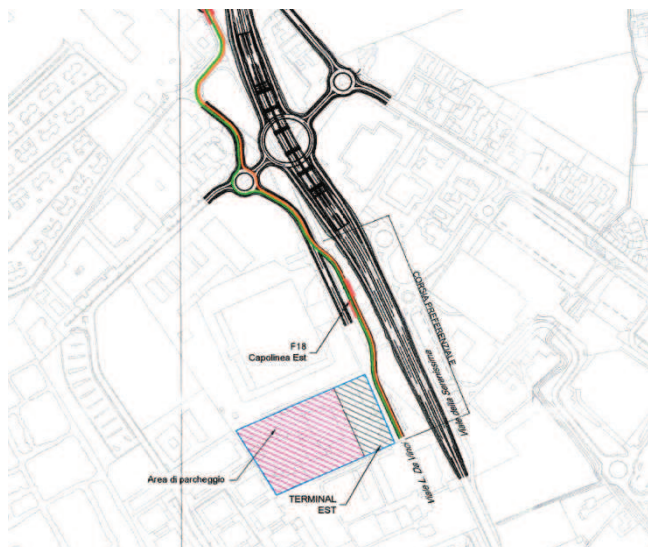
attraversamento AV / A4_____	<input type="checkbox"/>
nuovo cavalcavia_____	<input type="checkbox"/>
demolizione cavalcavia_____	<input type="checkbox"/>
nuovo sottovia_____	<input type="checkbox"/>
affiancamento stretto_____	<input type="checkbox"/>
svincoli_____	<input type="checkbox"/>
intersezione aree pertinenziali_____	<input checked="" type="checkbox"/>
altro_____	<input checked="" type="checkbox"/>

**PRINCIPALI ELABORATI DI RIFERIMENTO**

- ELABORATI GENERALI – Relazione illustrativa generale – IN0I00R05RG1MD0000001B;
- ELABORATI GENERALI – Planimetria generale di inquadramento – IN0I00R11P51F0001001A;
- VIABILITA' – Progetto viabilità stradale – Relazione descrittiva delle viabilità e delle intersezioni – IN0I00R11RGNV0000001C;
- NUOVA LINEA TPL – Progetto Viabilità nuova linea TPL – Relazione descrittiva della nuova linea TPL – IN0I00R11RGNV0000002B;
- NUOVA LINEA TPL – NV00 – Planimetria con ubicazione fermate – IN0I00R11P5NV0000001B;
- NUOVA LINEA TPL – NV00 – Progetto della linea – Planimetria Tav. 5/5 – IN0I00R11P6NV0000005B;
- CANTIERIZZAZIONE – Relazione generale di cantierizzazione – IN0I00R53RGCA0000001C;
- CANTIERIZZAZIONE – Programma lavori – IN0I00R53PHCA0000001B.

**a) Descrizione dell'interferenza**

La prevista nuova linea TPL, con i due capolinea collocati in zona Fiera e in viale della Serenissima, attraversa il territorio cittadino da ovest ad est consentendo l'interscambio tra il trasporto pubblico e quello privato in entrata a Vicenza dai due caselli autostradali. Per la filovia TPL si deve garantire un elevato livello di accesso alla stazione dai parcheggi scambiatori posti ai capolinea sia ovest che est, transitando in quest'ultimo caso sullo stesso nodo di viale Camisano. Da tutto ciò deriva l'esigenza di garantire l'attraversamento ferroviario della nuova linea TPL fino a raggiungere la zona del capolinea est. In particolare il capolinea Est è ubicato lungo Viale Leonardo da Vinci (tratto viario parallelo a Viale della Serenissima) e interessa un'area già di proprietà comunale, posta in adiacenza all'area attuale sede della Associazione Provinciale Allevatori (APA).



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

Si individua un'interferenza con il sedime attualmente occupato dall'area di servizio denominata "Vicenza viale Serenissima", generata dalla nuova linea tramviaria con fermata del capolinea est e relativo parcheggio scambiatore .

Si rappresenta che il servizio di erogazione carbolubrificanti ed attività accessorie, in ottemperanza alle normative vigenti – Decreto Interministeriale 7 agosto 2015, è stato affidato, attraverso bando ad evidenza pubblica, a società terza con contratto oneroso di sub-concessione fino al 31 dicembre 2026. Tale servizio, interamente inserito all'interno della suddetta pertinenza autostradale, risulterebbe totalmente compromesso dalla presenza della nuova infrastruttura. I conseguenti danni diretti ed indiretti saranno oggetto di successiva quantificazione.

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

Presenza di cavidotto per telecomunicazioni 1 tritubo contenete un cavo in fibra ottica in parallelismo lungo Viale Serenissima e attraversamento con teleguidata della carreggiata.

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

Nessuna interferenza

### ***e) Aspetti patrimoniali***

Le aree di proprietà autostradale che rappresentano il Raccordo Autostradale, interessate sia dall'opera principale che qualora in occupazione provvisoria, dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso, il cui valore sarà successivamente espresso nell'ambito del progetto definitivo.

Di converso, le aree di proprietà di BS-PD occupate esternamente al raccordo autostradale, dovranno essere regolarizzate disgiuntamente dall'atto convenzionale e il valore sarà espresso da BS-PD nell'ambito del progetto definitivo.

Vista l'implementazione dell'utenza stradale sul raccordo autostradale, si propone che il medesimo raccordo, a partire dalla rotatoria in prossimità del casello di Vicenza est fino alla futura rotatoria prevista in progetto, sia riqualificato mediante la realizzazione di due corsie per ogni

senso di marcia, prevedendo di utilizzare, per la riqualificazione, i sedimi di proprietà autostradale che oggi identificano il vallo a verde.

Si osserva che le opere della viabilità esterna (TPL) interessano anche aree proprietà di BS-PD costituenti un distributore di carburanti, sub concessionario di questa Società, per il quale dovrà essere successivamente valutata la chiusura e la conseguente dismissione, creando grave nocumento alla scrivente Concessionaria.

Aggiornamento catastale delle proprietà autostradali interessate dall'opera ferroviaria:

- si dovrà tener conto inoltre dell'aggiornamento delle mappe catastali presenti presso il Patrimonio della Società e tale attività constaterà nell'acquisizione, presso l'Agenzie delle Entrate – Uffici del Territorio di Vicenza, di tutti i fogli di mappa che subiranno le conseguenti variazioni a seguito della rideterminazione catastale/patrimoniale dell'opera de quo;
- inoltre, nei tratti oggetto dell'intervento in argomento, dovrà essere adeguato il Sistema Territoriale Informativo di BS-PD, che sarà opportunamente descritto e valorizzato nell'ambito del progetto definitivo.

Aggiornamento delle convenzioni presenti lungo i raccordi autostradali, interessati dall'opera ferroviari:

- allo stato, sono intercettati diversi attraversamenti/parallelismi convenzionati con Enti terzi per i quali necessita predisporre nuovo atto convenzionale che saranno descritti e valorizzati nell'ambito del progetto definitivo.

***f) Osservazioni***

Nessuna

***g) Richiesta di prescrizione***

Nessuna ulteriore prescrizione oltre a quelle di carattere generale.

## 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 *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 3 *le opere afferenti i manufatti posti nelle fasce di rispetto dovranno essere regolarizzate mediante l'atto convenzionale, ovvero, se successive, mediante atto istruttorio presso l'Ente Concedente;*
- PRESCRIZIONE 4 *nell'ambito del procedimento espropriativo, la redazione del Piano Particellare di esproprio (descrittivo e grafico) dovrà tener conto dell'occupazione permanente e dell'occupazione temporanea delle proprietà autostradale ai fini della predisposizione del preventivo convenzionamento;*
- PRESCRIZIONE 5 *sono parimenti da convenzionare a titolo oneroso tutti gli interventi per la collocazione/spostamento di sopra (elettrorodotti) e sottoservizi previsti in attraversamento della viabilità in gestione e relative aree di pertinenza di questa Società e/o in parallelismo all'interno delle relative fasce di rispetto;*
- PRESCRIZIONE 6 *qualora enti gestori di sopra e sottoservizi dovessero eseguire interventi di spostamento e adeguamento dei loro impianti in corrispondenza delle pertinenze stradali ed autostradali, i relativi progetti dovranno essere preventivamente approvati e convenzionati con Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova SpA;*
- PRESCRIZIONE 7 *in tutti i casi in cui sono previste interferenze con sopra e sottoservizi relative ad impianti autostradali, si dovrà sempre garantirne il regolare funzionamento individuando idonee soluzioni da concordare con il Concessionario autostradale;*
- PRESCRIZIONE 8 *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 9 *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 10 *le tecniche costruttive, le lavorazioni eseguite ed i materiali utilizzati devono contemplare ogni predisposizione ed accorgimento necessario a garantire l'assenza di sollevamenti e/o cedimenti dei rilevati stradali, delle opere d'arte e dei manufatti in genere;*
- PRESCRIZIONE 11 *per tutte le lavorazioni dalle quali derivi il rischio di indurre cedimenti alla piattaforma stradale ed ai relativi manufatti in gestione ad Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova SpA deve essere previsto un sistema di monitoraggio da concordare con la Concessionaria ed il Concedente autostradale;*
- PRESCRIZIONE 12 *all'interno della proprietà di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova SpA deve essere prevista la rimozione delle opere provvisorie necessarie per la costruzione della linea ferroviaria affinché le stesse non costituiscano limitazione o impedimento per eventuali successivi interventi sui sedimi stradali;*
- PRESCRIZIONE 13 *ogni intervento deve essere corredato da tutte le opere di completamento e finitura stradale necessarie, quali sicurvia, reti di protezione sull'intera lunghezza di viadotti e sovrappassi, alloggiamenti per cavidotti e sottoservizi esistenti, segnaletica orizzontale e verticale, secondo la normativa vigente e preventivamente valutate dagli uffici competenti della Società Bs-Pd sulla base di un progetto definitivo;*
- PRESCRIZIONE 14 *tutte le nuove opere d'arte sovrappassanti la viabilità in gestione e relative aree di pertinenza di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova, dovranno essere dotate di reti di protezione laterale di altezza complessiva pari a 3,50 m comprensiva dell'oggetto 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 15 *andranno garantite 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 dei dispositivi di ritenuta, tenendo anche conto della larghezza di intrusione del veicolo, ed inoltre tali da consentire il passaggio pedonale tra rete di protezione e barriera di sicurezza;*
- PRESCRIZIONE 16 *nel caso di eventuali opere realizzate a spinta con sovrastanti pertinenze autostradali dovrà, in sede progettuale ed esecutiva, essere garantito che il varo non provochi sollevamenti del manto stradale;*
- PRESCRIZIONE 17 *a fine lavori è necessaria la rimozione di tutte le opere provvisorie realizzate all'interno della piattaforma stradale e delle proprietà autostradali;*
- PRESCRIZIONE 18 *è necessario il mantenimento dei canali di scolo, dei tombini e di tutti gli elementi costituenti il sistema di raccolta e smaltimento delle acque di piattaforma esistente;*
- PRESCRIZIONE 19 *vanno inoltre garantiti l'accesso ed il passaggio previsti per provvedere alla manutenzione delle aree verdi di pertinenza;*

- PRESCRIZIONE 20 *durante l'esecuzione dei lavori dovrà essere sempre consentito il transito dei veicoli da e per i caselli autostradali di Vicenza Ovest e di Vicenza Est avendo cura di non ridurre l'attuale livello di servizio dell'infrastruttura viaria; allo scopo, il progetto andrà corredato da un elaborato specifico per lo "studio del traffico" con micro-simulazioni dinamiche dei percorsi previsti su entrambi i nodi viari interessati dai lavori e più in generale sull'intero attraversamento di Vicenza;*
- PRESCRIZIONE 21 *al fine di ridurre il disagio dell'utenza autostradale diretta o proveniente dalla A4, si chiede di evitare la contemporaneità degli interventi previsti nei due nodi viari di Vicenza Ovest e Vicenza Est, rivedendo conseguentemente il programma lavori presentato;*
- PRESCRIZIONE 22 *l'utilizzo della viabilità in gestione ad A4, necessaria per il collegamento dei cantieri ferroviari e la gestione del transito dei mezzi di cantiere, dovrà essere concordato e convenzionato con il Concessionario ed il Concedente autostradale;*
- PRESCRIZIONE 23 *la segnaletica dei cantieri eventualmente previsti nei tratti di competenza di Autostrada Bs-Pd Spa dovrà essere conforme al 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 24 *tutte le fasi esecutive che prevedono chiusure e/o limitazioni al traffico in transito lungo la viabilità interferita dei raccordi esterni, dovranno essere individuate e coordinate in accordo con la Concessionaria/Concedente autostradale;*
- PRESCRIZIONE 25 *per la risoluzione delle interferenze con le pertinenze autostradali dovrà essere prodotto un documento dettagliato di pianificazione e programmazione delle specifiche attività da concordare preventivamente anche con Autostrada Bs-Pd Spa.*

**PRESCRIZIONI SPECIFICHE PER OGNI SINGOLA INTERFERENZA:**

**INTERFERENZA n°1.1 NV05 – Asse viario via del Sole – viale degli Scaligeri. Cavalcaferrovia Scaligeri IV01B e relative rampe di approccio.**

Durante la chiusura temporanea dell'asse viario di raccordo "VIA DEGLI SCALIGERI – VIALE DEL SOLE", la viabilità alternativa prevista lungo il nuovo sottopasso (SL02) di viale dell'Oreficeria e le relative rotatorie di distribuzione deve essere ulteriormente potenziata o supportata da ulteriori soluzioni viarie. In particolare, il dimensionamento delle due rotatorie previste lungo viale dell'Industria deve essere giustificato da specifico studio della viabilità in transito. Inoltre, il sopracitato sottopasso (2+2 corsie in fase di cantiere; h min. 5,20 m) e le due rotatorie hanno dimensioni che devono essere verificate anche per l'eventuale transito di carichi pesanti o mezzi eccezionali.

Le pendenze longitudinali e trasversali previste del nuovo raccordo autostradale risultano elevate, al limite del riscontro normativo: la rampa di approccio sud al Cavalcaferrovia degli Scaligeri presenta una pendenza

longitudinale pari al 6 % circa e trasversale sino al 7 % circa. Si chiede un approfondimento progettuale specifico, rivalutando le quote altimetriche di riferimento e i relativi franchi di sicurezza tra la linea ferroviaria, le opere d'arte ed i manufatti al fine di ridurre il più possibile le differenze rispetto all'attuale situazione esistente.

Vanno ridotti i tempi di chiusura totale del raccordo autostradale con deviazione del flusso veicolare in transito sulla viabilità alternativa di viale dell'Oreficeria prevedendo eventualmente anche lavorazioni h 24 e 7 giorni su 7. Il programma lavori previsto per il nodo di Vicenza ovest andrà necessariamente coordinato con le attività previste per il nodo di Vicenza est, evitando in ogni caso l'attuale sovrapposizione di lavorazioni che causerebbe la contemporanea congestione di entrambi nodi/caselli autostradali.

Durante le fasi di cantiere, dovrà essere garantita una sufficiente illuminazione per tutto il periodo di apertura al traffico delle carreggiate. Al termine dei lavori l'alimentazione dovrà essere derivata da un nuovo contatore in prossimità della cabina di trasformazione posta lungo lo svincolo di uscita da Viale degli Scaligeri. Quando verranno riconsegnati, gli impianti dovranno essere rispondenti alle norme UNI 11248 e UNI 13201-2, 3 e 4 e s.m.i.

**INTERFERENZA n°1.2 NV05 – Asse viario via del Sole – viale degli Scaligeri. Ponte sulla Dioma IV02 lungo il ramo di svincolo di collegamento verso l'asse viario S.R.11 - viale San Lazzaro.**

Le pendenze longitudinali e trasversali previste del nuovo raccordo autostradale risultano elevate, al limite del riscontro normativo: il ramo di svincolo di collegamento verso l'asse viario S.R.11 - viale San Lazzaro presenta una pendenza longitudinale pari al 6 % circa. Si chiede un approfondimento progettuale specifico, rivalutando le quote altimetriche di riferimento e i relativi franchi di sicurezza tra la linea ferroviaria e le opere d'arte ed i manufatti al fine di ridurre il più possibile le differenze rispetto all'attuale situazione esistente.

Vanno ridotti i tempi di chiusura totale del raccordo autostradale con deviazione del flusso veicolare in transito sulla viabilità alternativa di viale dell'Oreficeria prevedendo eventualmente anche lavorazioni h 24 e 7 giorni su 7. Il programma lavori previsto per il nodo di Vicenza ovest andrà necessariamente coordinato con le attività previste per il nodo di Vicenza est, evitando in ogni caso l'attuale sovrapposizione di lavorazioni che causerebbe la contemporanea congestione di entrambi nodi/caselli autostradali.

Durante le fasi di cantiere, dovrà essere garantita una sufficiente illuminazione per tutto il periodo di apertura al traffico delle carreggiate. Al termine dei lavori l'alimentazione dovrà essere derivata da un nuovo

contatore in prossimità della cabina di trasformazione posta lungo lo svincolo di uscita da Viale degli Scaligeri. Quando verranno riconsegnati, gli impianti dovranno essere rispondenti alle norme UNI 11248 e UNI 13201-2, 3 e 4 e s.m.i.

**INTERFERENZA n°1.3 NV05 – Asse viario via del Sole – viale degli Scaligeri. Svincolo di collegamento (MCL) da viale degli Scaligeri verso l’asse viario S.R.11 - viale San Lazzaro.**

Le pendenze longitudinali e trasversali previste del nuovo raccordo autostradale risultano elevate, al limite del riscontro normativo: lo svincolo di collegamento (MCL) da viale degli Scaligeri verso l’asse viario S.R.11 - viale San Lazzaro presenta una pendenza longitudinale pari al 6 % circa e trasversale tra il 2,5 e 7 % circa. Si chiede un approfondimento progettuale specifico, rivalutando le quote altimetriche di riferimento e i relativi franchi di sicurezza tra la linea ferroviaria e le opere d’arte ed i manufatti al fine di ridurre il più possibile le differenze rispetto all’attuale situazione esistente.

Vanno ridotti i tempi di chiusura totale del raccordo autostradale con deviazione del flusso veicolare in transito sulla viabilità alternativa di viale dell’Oreficeria prevedendo eventualmente anche lavorazioni h 24 e 7 giorni su 7. Il programma lavori previsto per il nodo di Vicenza ovest andrà necessariamente coordinato con le attività previste per il nodo di Vicenza est, evitando in ogni caso l’attuale sovrapposizione di lavorazioni che causerebbe la contemporanea congestione di entrambi nodi/caselli autostradali.

Durante le fasi di cantiere, dovrà essere garantita una sufficiente illuminazione per tutto il periodo di apertura al traffico delle carreggiate. Al termine dei lavori l’alimentazione dovrà essere derivata da un nuovo contatore in prossimità della cabina di trasformazione posta lungo lo svincolo di uscita da Viale degli Scaligeri. Quando verranno riconsegnati, gli impianti dovranno essere rispondenti alle norme UNI 11248 e UNI 13201-2, 3 e 4 e s.m.i.

**INTERFERENZA n°1.4 NV05 – Asse viario via del Sole – viale degli Scaligeri. Svincolo di collegamento (MCJ) dall’asse viario S.R.11 - viale San Lazzaro verso Viale degli Scaligeri.**

Le pendenze longitudinali e trasversali previste del nuovo raccordo autostradale risultano elevate, al limite del riscontro normativo: lo svincolo di collegamento (MCJ) dall’asse viario S.R.11 - viale San Lazzaro verso Viale degli Scaligeri presenta una pendenza longitudinale pari al 7 % circa e trasversale tra il 2,5 e 7 % circa. Si chiede un approfondimento progettuale specifico, rivalutando le quote altimetriche di riferimento e i relativi franchi di sicurezza tra la linea ferroviaria e le opere d’arte ed i manufatti al fine di ridurre il più possibile le differenze rispetto all’attuale situazione esistente.

Vanno ridotti i tempi di chiusura totale del raccordo autostradale con deviazione del flusso veicolare in transito sulla viabilità alternativa di viale dell'Oreficeria prevedendo eventualmente anche lavorazioni h 24 e 7 giorni su 7. Il programma lavori previsto per il nodo di Vicenza ovest andrà necessariamente coordinato con le attività previste per il nodo di Vicenza est, evitando in ogni caso l'attuale sovrapposizione di lavorazioni che causerebbe la contemporanea congestione di entrambi nodi/caselli autostradali.

Durante le fasi di cantiere, dovrà essere garantita una sufficiente illuminazione per tutto il periodo di apertura al traffico delle carreggiate. Al termine dei lavori l'alimentazione dovrà essere derivata da un nuovo contatore in prossimità della cabina di trasformazione posta lungo lo svincolo di uscita da Viale degli Scaligeri. Quando verranno riconsegnati, gli impianti dovranno essere rispondenti alle norme UNI 11248 e UNI 13201-2, 3 e 4 e s.m.i.

**INTERFERENZA n°1.5 IN01 – Deviazione dell'affluente del fiume Dioma.**

Nessuna ulteriore prescrizione oltre a quelle di carattere generale.

**INTERFERENZA n°1.6 Rotatoria di interconnessione (MCC) dell'asse viario S.R.11 - viale San Lazzaro (NV06) con l'asse viario viale dell'Oreficeria (NV02).**

Le limitazioni e le eventuali deviazioni del traffico stradale relative alla presente interferenza dovranno essere ricomprese in uno studio organico e complessivo della cantierizzazione di tutte le interferenze/lavorazioni previste per l'intero nodo di Vicenza Ovest e analizzate anche in funzione della pianificazione delle lavorazioni previste per il nodo di Vicenza est e di tutto il traffico gravitante lungo l'autostrada A4 ed i caselli interessati, compresa la Tangenziale sud di Vicenza.

Vanno ridotti i tempi di chiusura totale del raccordo autostradale con deviazione del flusso veicolare in transito sulla viabilità alternativa di viale dell'Oreficeria prevedendo, eventualmente anche lavorazioni h 24 e 7 giorni su 7. Il programma lavori previsto per il nodo di Vicenza ovest andrà necessariamente coordinato con le attività previste per il nodo di Vicenza est, evitando in ogni caso l'attuale sovrapposizione di lavorazioni che causerebbe la contemporanea congestione di entrambi nodi/caselli autostradali.

**INTERFERENZA n°1.7 VI02 – Ponte sulla Dioma**

Nessuna ulteriore prescrizione oltre a quelle di carattere generale.

**INTERFERENZA N°2.1 NV12 – Asse viario Viale Camisano / Viale Serenissima**

Vista l'implementazione dell'utenza stradale sul raccordo autostradale, si propone che il medesimo raccordo, a partire dalla rotatoria in prossimità del casello di Vicenza est fino alla futura rotatoria prevista in progetto, sia riquilificato mediante la realizzazione di due corsie per ogni senso di

marcia, prevedendo di utilizzare, per la riqualificazione, i sedimi di proprietà autostradale che oggi identificano il vallo a verde.

Le aree di BS-PD sulle quali saranno realizzate le future opere del cavalcavia saranno acquisite da RFI; di converso, i due rami di sfiocco di accesso e recesso del raccordo autostradale alla rotatoria dovranno essere poste in capo patrimoniale e gestionale alla Società BS PD.

Il programma lavori previsto per il nodo di Vicenza est andrà necessariamente coordinato con le attività previste per il nodo di Vicenza ovest, evitando in ogni caso l'attuale sovrapposizione di lavorazioni che causerebbe la contemporanea congestione di entrambi nodi/caselli autostradali.

## **INTERFERENZA N°2.2 Area capolinea TPL a Vicenza est**

Nessuna ulteriore prescrizione oltre a quelle di carattere generale.



## ELENCO ALLEGATI

001 ANALISI INTERFERENZE CON L'AUTOSTRADA A4 E RELATIVE PERTINENZE  
Planimetria generale di inquadramento - Scala 1:5.000

