

INDICE

1	DESCRIZIONE DEL TRACCIATO NUVV CON INDICAZIONE DELLE VARIANTI ADOTTATE IN SEDE DI VIA	2
2	SCHEDA N. 1 – OSSERVAZIONE 128.1 – COMUNE DI BELFIORE.....	3
3	SCHEDA N. 2 – OSSERVAZIONE 8 – COMUNE DI SOAVE	4
4	SCHEDA N. 3 – OSSERVAZIONE 17 – COMUNE DI MONTEBELLO VICENTINO	5
5	SCHEDA N. 4 – OSSERVAZIONE 6.17 – AUTOSTRADA A4 BRESCIA-PADOVA.....	6
6	SCHEDA N. 5 – OSSERVAZIONE 22 E ALTRE	7
7	SCHEDA N. 6 – OSSERVAZIONE 136 – COMUNE DI VICENZA.....	8
8	SCHEDA N. 7 – OSSERVAZIONE 4.18 – COMUNE DI GRISIGNANO E ALTRI	9
9	SCHEDA N. 8 – OSSERVAZIONE 95 – COMUNE DI VIGONZA	10

1 DESCRIZIONE DEL TRACCIATO NUVV CON INDICAZIONE DELLE VARIANTI ADOTTATE IN SEDE DI VIA

Il tracciato di progetto segue il tracciato NUVV a partire dal comune di Peschiera del Garda fino allo svincolo Castelnuovo Est-Sona dove viene adottato, relativamente alla viabilità complementare di svincolo alla prog. 5+800, il tracciato della variante SIA "Castelnuovo Est" che prevede lo sfruttamento dell'esistente via Colombara per connettere lo svincolo di progetto con la S.R.11.

Procedendo il tracciato di progetto ripercorre il tracciato NUVV fino all' svincolo del Quadrante Europa senza alterare lo sviluppo planoaltimetrico dell'asse principale e degli svincoli. In questo tratto, che si sviluppa tra i comuni di Sona, Sommacampagna e Verona, viene adottata la variante SIA "Sona-Sommacampagna" che prevede, alla progressiva 12+000, la realizzazione di una viabilità complementare in comune di Sommacampagna che ristabilisce il collegamento esistente tra le località Val di Sona e la S.P. 26.

In corrispondenza del sistema di svincolo del Quadrante Europa, che si sviluppa tra la progressiva 17+800 e la progressiva 19+600, viene adottata la variante SIA "Verona A1", che tramite l'introduzione di una connessione diretta con via Verona, in comune di Sommacampagna, potenzia la funzionalità e la sicurezza di tutto il sistema di svincolo.

Il tracciato di progetto, per quel che riguarda l'asse principale, attraversa il territorio comunale di Verona, dalla progressiva alla progressiva , ripercorrendo il tracciato NUVV mentre vengono recepite alcune delle varianti proposte nel SIA e riguardanti gli svincoli. Nel dettaglio, oltre alla precedente variante SIA "Verona A1" riguardante il Quadrante Europa, vengono adottate le varianti "Verona B1" e "Verona D1" che interessano gli svincoli dell'Alpo alla progressiva e di Cà del Bue alla progressiva .

Proseguendo all'interno del comune di San Martino Buonalbergo il tracciato di progetto adotta il tracciato della variante SIA "Verona E1" che prevede una rettifica planoaltimetrica dell'asse principale e il potenziamento del sistema di svincolo di Verona Est.

Proseguendo in direzione est il tracciato di progetto ripercorre il tracciato NUVV mantenendo il medesimo sviluppo planimetrico e altimetrico fino al confine con il territorio provinciale di Vicenza. Gli unici scostamenti dal tracciato NUVV riguardano il tratto in comune di Belfiore, alla progressiva 41+200 per il quale viene adottata la soluzione della scheda VIA n.1 che prevede lo spostamento dello svincolo di Belfiore dalla progressi 40+133 alla progressiva 42+200, e il tratto in comune di San Bonifacio dove viene adottata la soluzione della scheda VIA n.2 che prevede la variante altimetrica dell'asse principale dalla progressiva 44+600 alla progressiva 47+700 con lo spostamento dello svincolo di Soave.

2 SCHEDA N. 1 – OSSERVAZIONE 128.1 – COMUNE DI BELFIORE

La soluzione alternativa analizzata si sviluppa, rispetto al tracciato NUVV, a partire dalla progressiva km 39+100 e termina in corrispondenza della progressiva km 42+200.

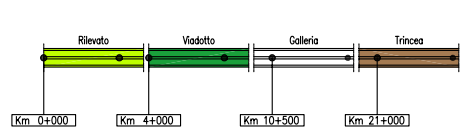
E' prevista una variazione planimetrica del tracciato funzionale allo spostamento dello svincolo di Belfiore che viene traslato dall'intersezione con via Catena, alla progressiva km 40+133, all'intersezione con via Buggia alla progressiva km 41+200. La soluzione accoglie l'osservazione 128.1 punto 1.d che richiede lo spostamento dello svincolo suddetto. La tipologia funzionale di svincolo rimane la stessa rispetto al tracciato NUVV.



LEGGENDA

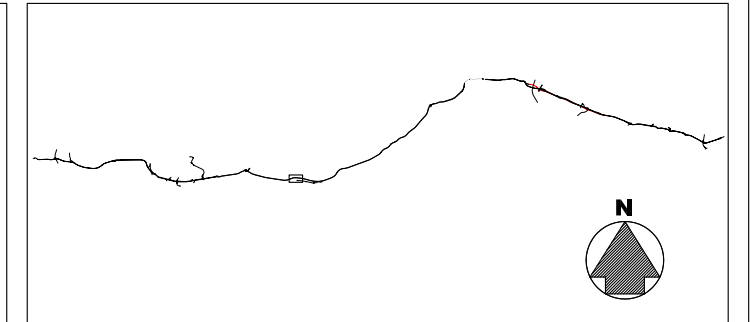
- ● ● ● ● CONFINA PROVINCIALE
- ● ● ● ● CONFINA COMUNALE
- VERONA** COMUNE
- - - - - IMPRONTA DELL'OPERA

SISTEMA DELLE TANGENZIALI VENETE



- VIABILITA' COMPLEMENTARE (A CARICO DEL PROPONENTE)
- VARIANTI STRADE ESISTENTI E STRADE PODERALI (A CARICO DEL PROPONENTE)

- PROGETTO PROPOSTA
- TRACCIATO ALTA VELOCITA'
- VIABILITA' DI PROGRAMMA
- PROGETTO VARIANTE



PLANIMETRIA

Osservazione n. 128.1

Scheda n. 1

Tavola 1 di 1

-

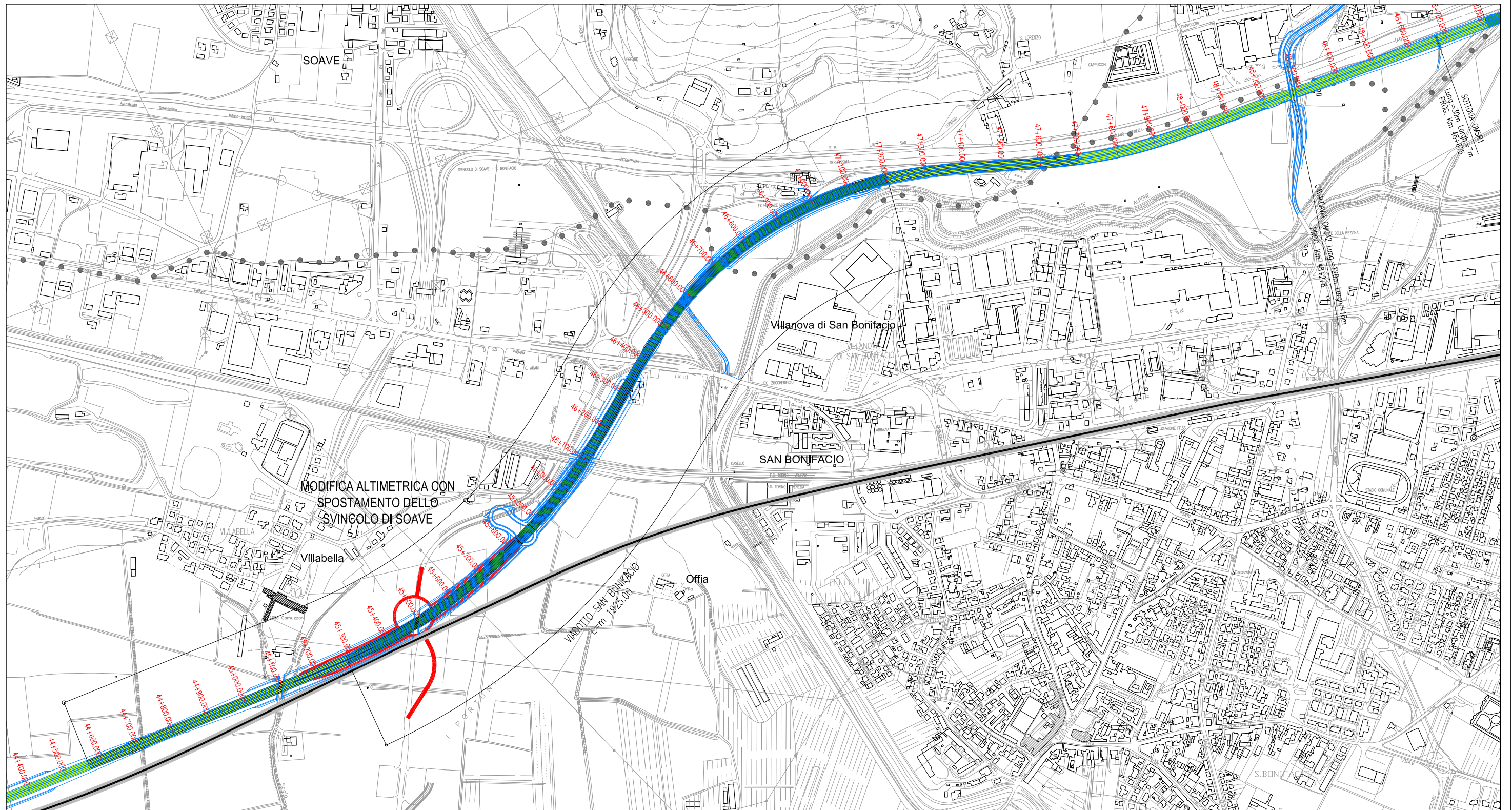
SCALA 1:10.000

3 SCHEDA N. 2 – OSSERVAZIONE 8 – COMUNE DI SOAVE

La soluzione alternativa analizzata si sviluppa, rispetto al tracciato NUVV, a partire dalla progressiva km 44+600 e termina in corrispondenza della progressiva km 47+700.

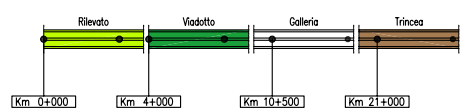
Si tratta di una variazione altimetrica del tracciato NUVV che prevede un viadotto di sviluppo pari 1920 m lungo l'asse principale per sovrappassare le intersezioni con la linea ferroviaria storica Torino-Venezia, con la S.R. 11 e con il torrente Alpone, sostituendo la precedente soluzione che prevedeva la risoluzione delle suddette intersezioni con uno sviluppo altimetrico in galleria artificiale. E' previsto inoltre lo spostamento dello svincolo di Soave dalla progressiva 45+800 alla progressiva 45+500 mantenendo in ogni caso la tipologia a diamante.-

La variante risolve le gravi problematiche idrauliche del tracciato NUVV, legate all'attraversamento dell'area confinata tra le confluenze dei torrenti Alpone e Tramigna e dall'Autostrada A4, aumentando la permeabilità idraulica del progetto ed eliminando la barriera fisica che si sarebbe formata con la soluzione NUVV tra l'abitato Ex Fornace Michelin ed il resto del territorio comunale a sud.



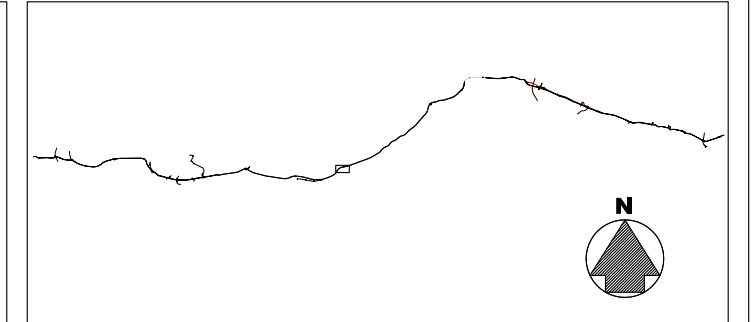
- LEGENDA**
- ● ● ● ● CONFINA PROVINCIALE
 - ● ● ● ● CONFINA COMUNALE
 - VERONA** COMUNE
 - - - - - IMPRONTA DELL'OPERA

SISTEMA DELLE TANGENZIALI VENETE



- VIABILITA' COMPLEMENTARE (A CARICO DEL PROPONENTE)
- VARIANTI STRADE ESISTENTI E STRADE PODERALI (A CARICO DEL PROPONENTE)

- PROGETTO PROPOSTA
- TRACCIATO ALTA VELOCITA'
- VIABILITA' DI PROGRAMMA
- PROGETTO VARIANTE



PLANIMETRIA

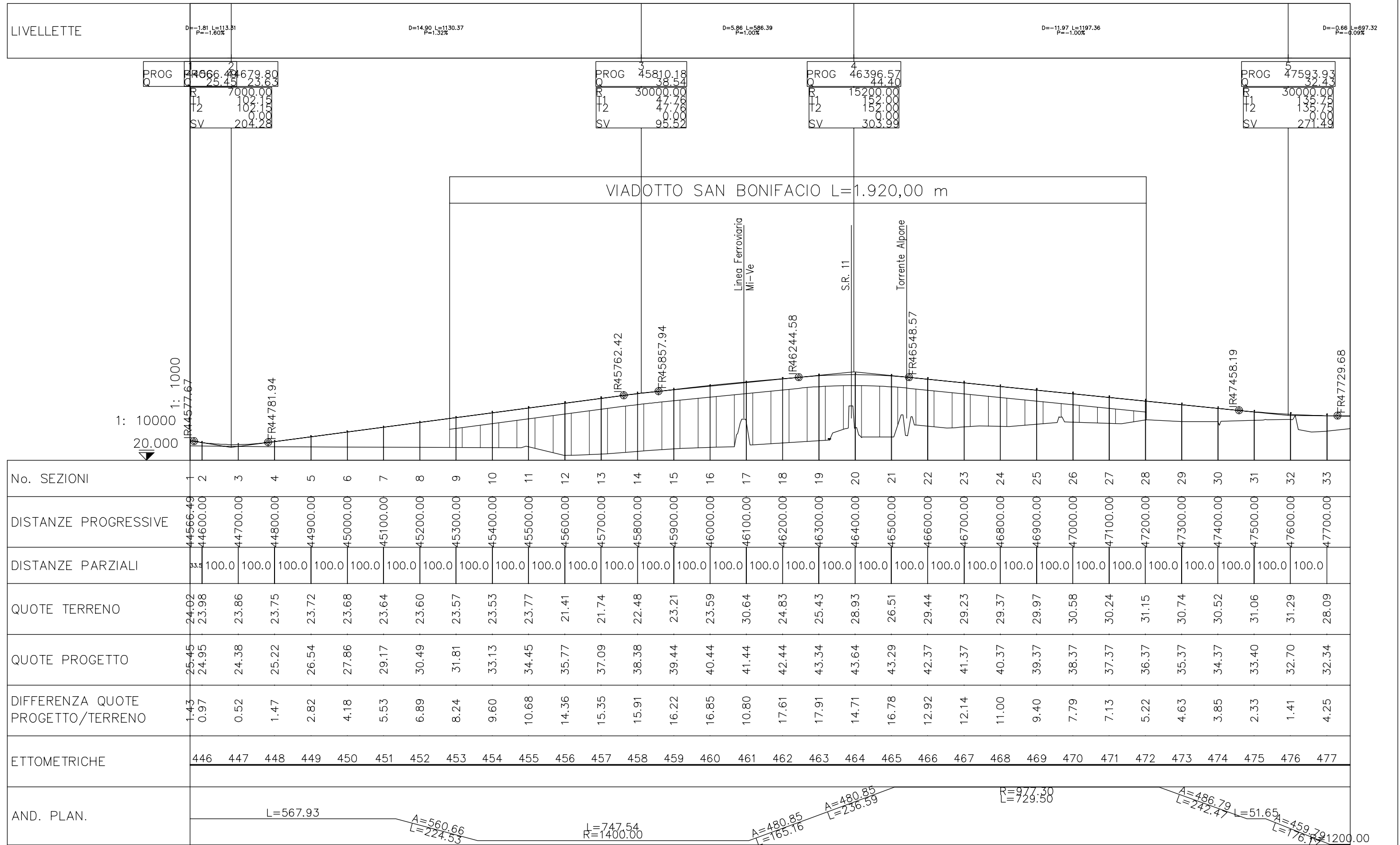
Osservazione n. 8

Scheda n. 2

Tavola 1 di 1

-

SCALA 1:10.000



4 SCHEDA N. 3 – OSSERVAZIONE 17 – COMUNE DI MONTEBELLO VICENTINO

La variante in oggetto si sviluppa, con riferimento al tracciato NUV, a partire dalla prog. Km 51+600 e termina dopo km 8+805.93, innestandosi sul tracciato della variante denominata "Montebello – Brendola – Monteccio Maggiore", quest'ultima proposta nell'ambito del SIA Gennaio 2009 come variante del tracciato NUV nell'attraversamento di questi territori.

La variante in oggetto si sviluppa all'interno dei territori comunali di San Bonifacio, Gambellara e Montebello Vicentino. Essa è stata predisposta con l'obiettivo di verificarne la fattibilità ed eventualmente accogliere l'osservazione n. 17 del Comune di Montebello Vicentino che chiede di modificare il tracciato dell'asse principale (NUV e variante SIA) per ridurre le criticità evidenziate da questi tracciati. Infatti, in questo contesto il corridoio di transito è particolarmente ristretto e tortuoso per la presenza di una serie di infrastrutture quali le linee ferroviarie RFI (linea storica Milano-Venezia) e AC/AV e relativa stazione, l'autostrada A4 e relativo casello, due importanti corsi d'acqua come il fiume Chiampo e il fiume Guà e numerosi insediamenti artigianali/industriali e residenziali dislocati a margine dei suddetti elementi caratterizzanti dal territorio.

Il tracciato oggetto della presente variante si stacca dal tracciato NUV praticamente ai piedi della rampa di approccio al viadotto di progetto (L = 150 m) di scavalco del fiume Chiampo. In questo frangente l'asse principale si sviluppa a Sud dell'autostrada A4, praticamente in affiancamento a quest'ultima.

Superato il fiume Chiampo, la piattaforma ridiscende a p.c. e vi rimane per circa 2 km. Lungo questo tratto vengono interessati parzialmente le aree comprese tra l'autostrada e la zona artigianale di Gambellara, con occupazione parziale di alcuni piazzali di servizio delle aziende.

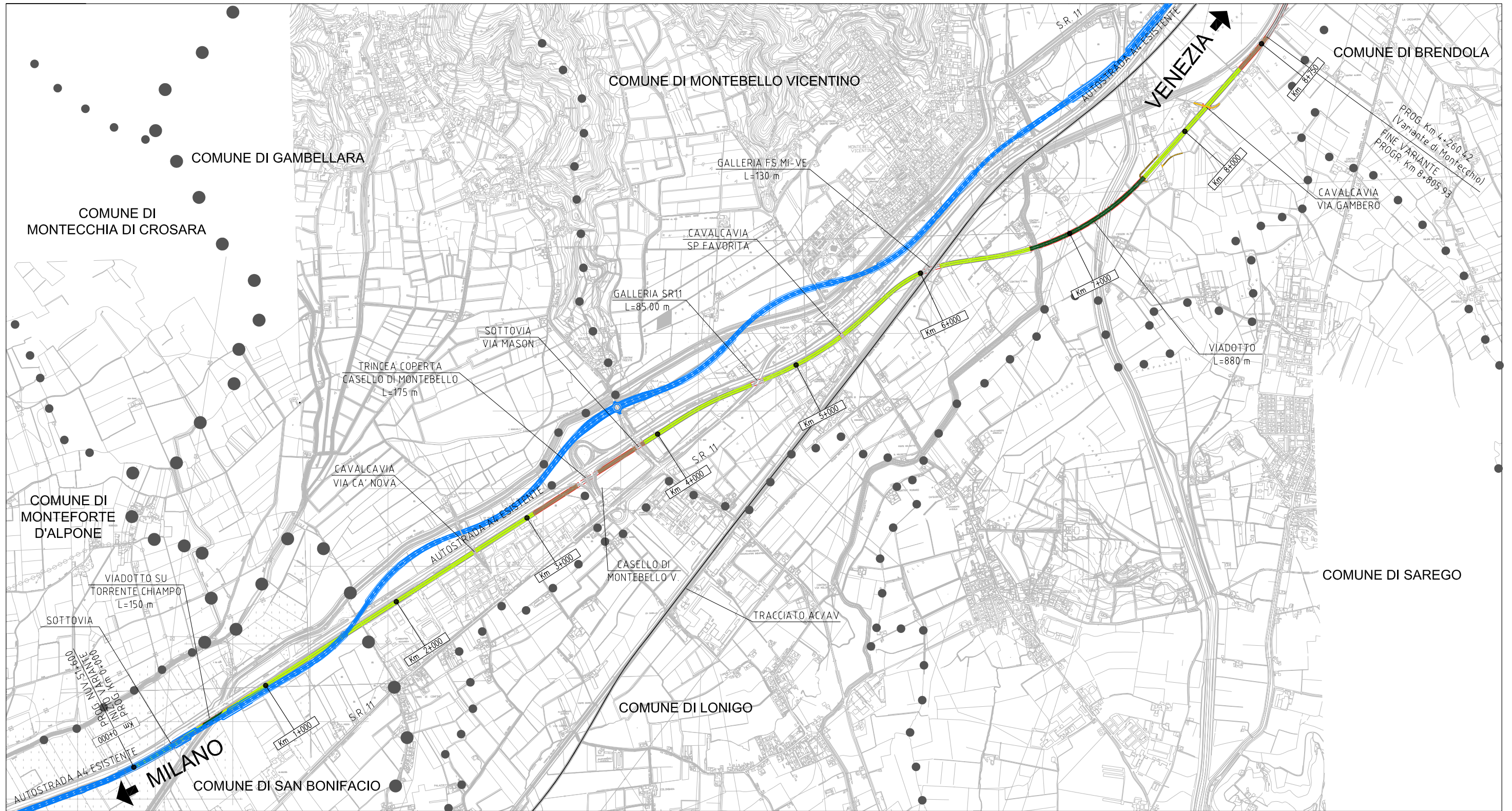
Alla progr. Km 3+025 m circa il tracciato scende in trincea per attraversare in trincea coperta (L = 175 m) lo svincolo del casello autostradale di Montebello Vicentino. Superato lo svincolo la piattaforma risale in superficie. Il tratto in trincea misura circa 850 m.

Una volta che la piattaforma è risalita a p.c. vi rimane per altri 2.6 km. Lungo questo tratto il tracciato rimane pressoché adiacente all'A4 fino alla progr. Km 5+750, attraversando in sottovia la SR 11 e la strada comunale che collega il centro abitato di Montebello con l'omonima stazione ferroviaria. Nel tratto compreso tra i due sovrappassi il tracciato interessa anche parzialmente alcuni piazzali aziendali della zona artigianale di Montebello.

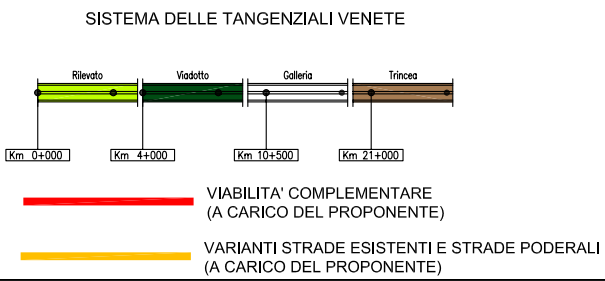
Come accennato precedentemente, alla progr. 5+750 il tracciato si stacca planimetricamente dall'A4 deviando verso Sud. Contemporaneamente attraversa in galleria artificiale (L = 130 m) i binari della linea storica RFI Milano-Venezia e i futuri adiacenti binari della linea AC/AV.

Superata la ferrovia il tracciato sale nuovamente di quota per superare in viadotto (L = 880 m) il Rio Acquetta e il fiume Guà. Contemporaneamente il tracciato devia planimetricamente verso Nord-Est per portarsi in affiancamento alla linea storica ferroviaria alla prog. Km 8+535.

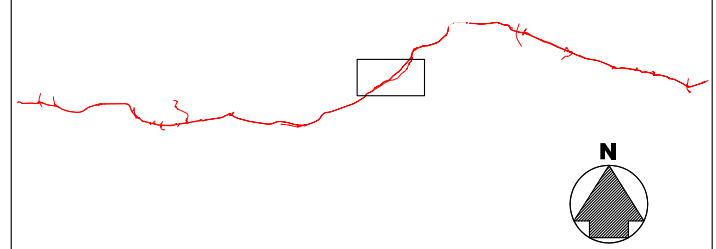
Alla stessa progressiva la piattaforma scende nuovamente in trincea per collegarsi (prog. Km 8+805.35) definitivamente al tracciato della variante inserita nel SIA, poco ad Ovest della galleria artificiale in prossimità di villa da Porto.

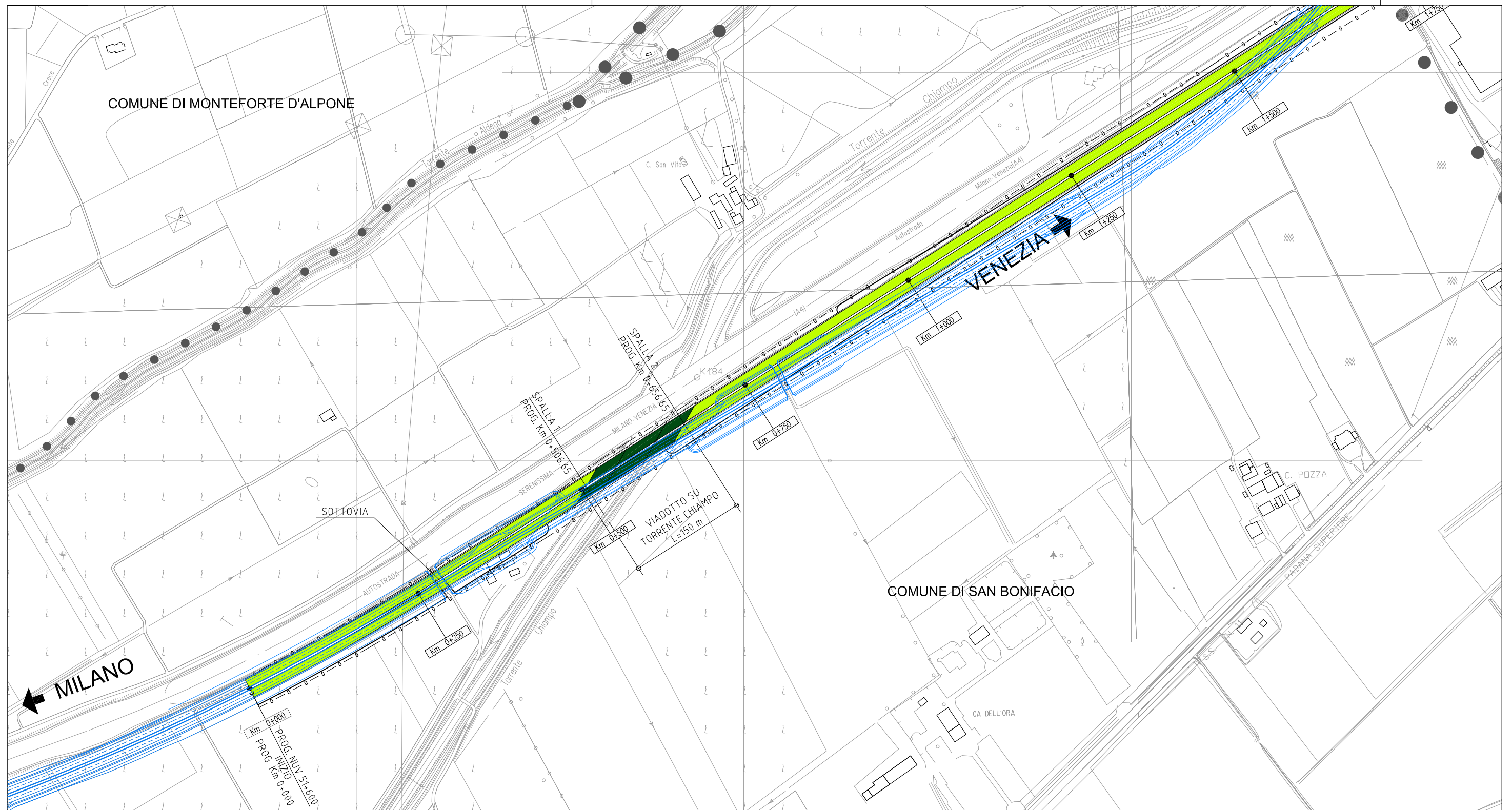


- LEGENDA**
- ● ● ● ● CONFINI PROVINCIALE
 - ● ● ● ● CONFINI COMUNALE
 - VERONA COMUNE
 - - - - - IMPRONTA DELL'OPERA



- PROGETTO PROPOSTA
- TRACCIATO ALTA VELOCITA'
- VIABILITA' DI PROGRAMMA

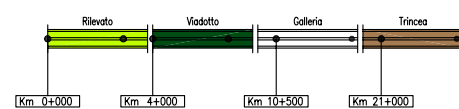




LEGENDA

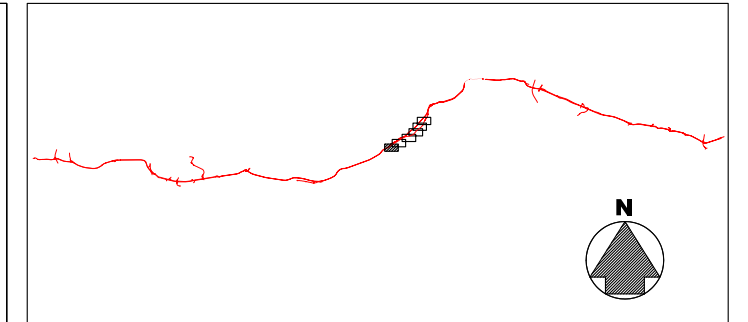
- ● ● ● ● CONFINI PROVINCIALE
- ● ● ● ● CONFINI COMUNALE
- VERONA COMUNE
- - - - - IMPRONTA DELL'OPERA

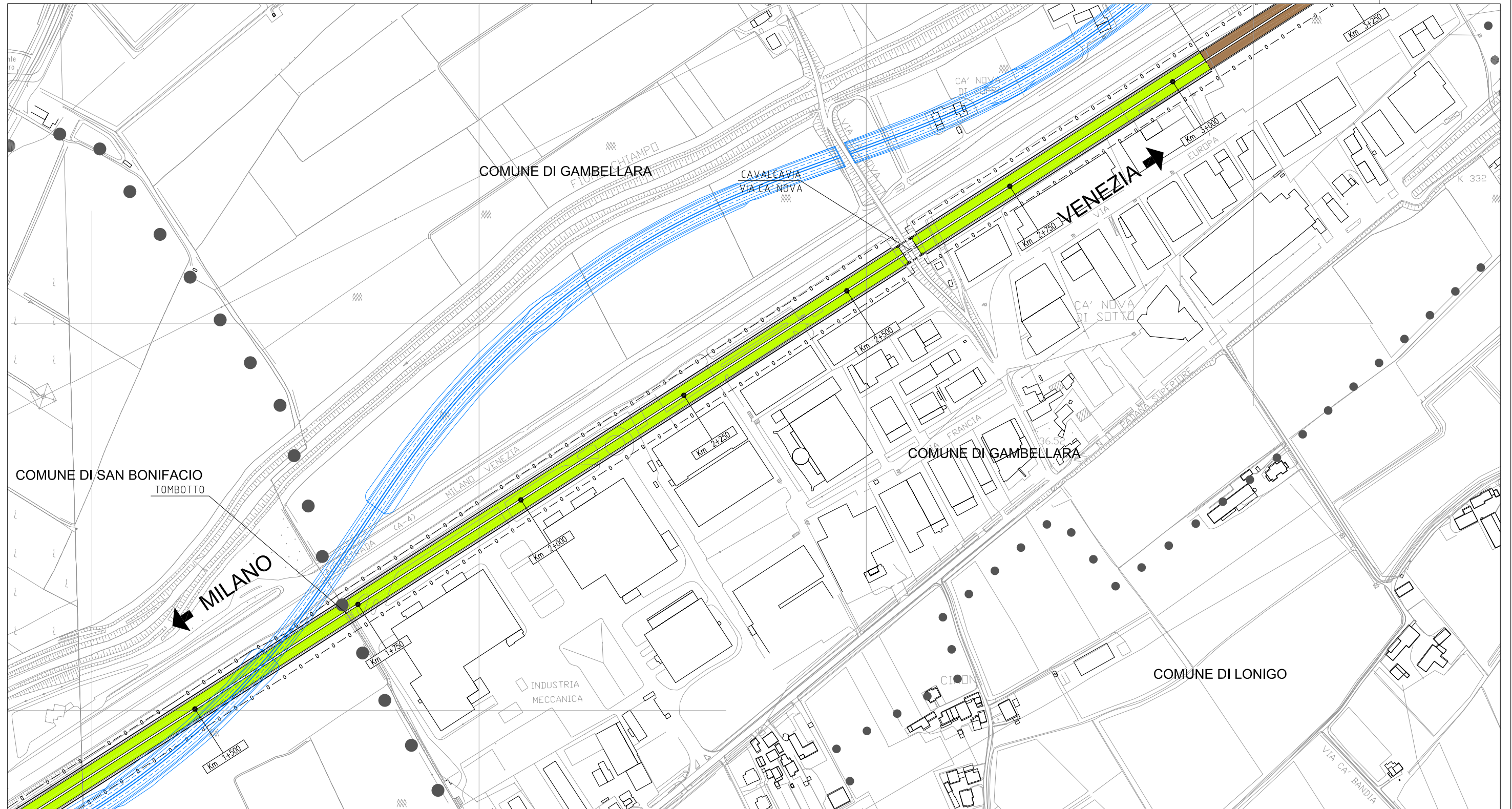
SISTEMA DELLE TANGENZIALI VENETE



- VIABILITA' COMPLEMENTARE (A CARICO DEL PROPONENTE)
- VARIANTI STRADE ESISTENTI E STRADE PODERALI (A CARICO DEL PROPONENTE)

- PROGETTO PROPOSTA
- TRACCIATO ALTA VELOCITA'
- VIABILITA' DI PROGRAMMA

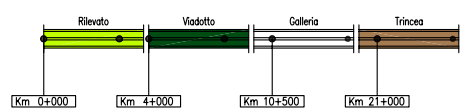




LEGENDA

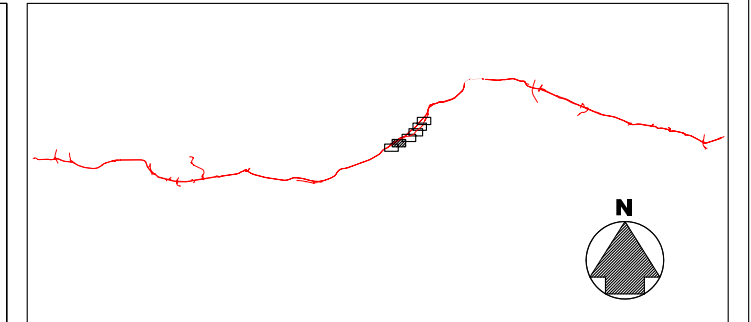
- ● ● ● ● CONFINI PROVINCIALE
- ● ● ● ● CONFINI COMUNALE
- VERONA COMUNE
- - - - - IMPRONTA DELL'OPERA

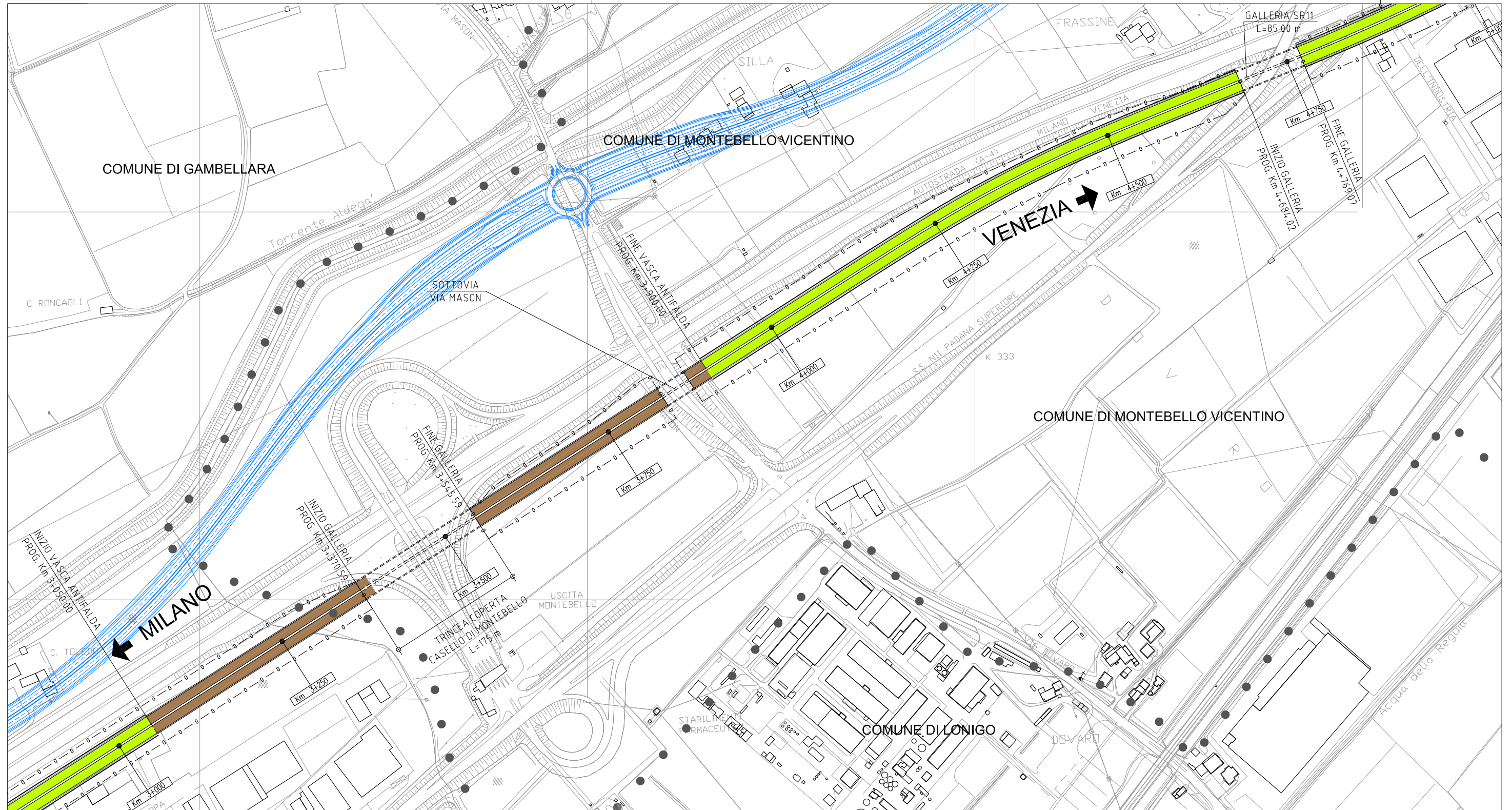
SISTEMA DELLE TANGENZIALI VENETE



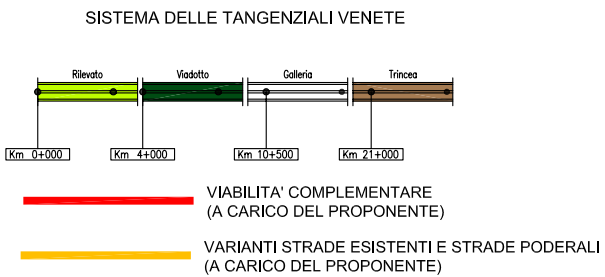
- VIABILITA' COMPLEMENTARE (A CARICO DEL PROPONENTE)
- VARIANTI STRADE ESISTENTI E STRADE PODERALI (A CARICO DEL PROPONENTE)

- PROGETTO PROPOSTA
- TRACCIATO ALTA VELOCITA'
- VIABILITA' DI PROGRAMMA

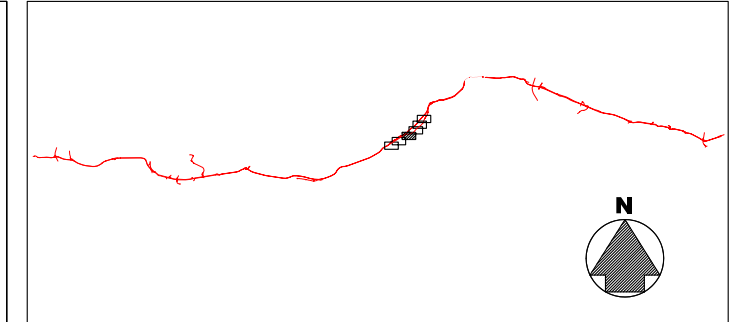


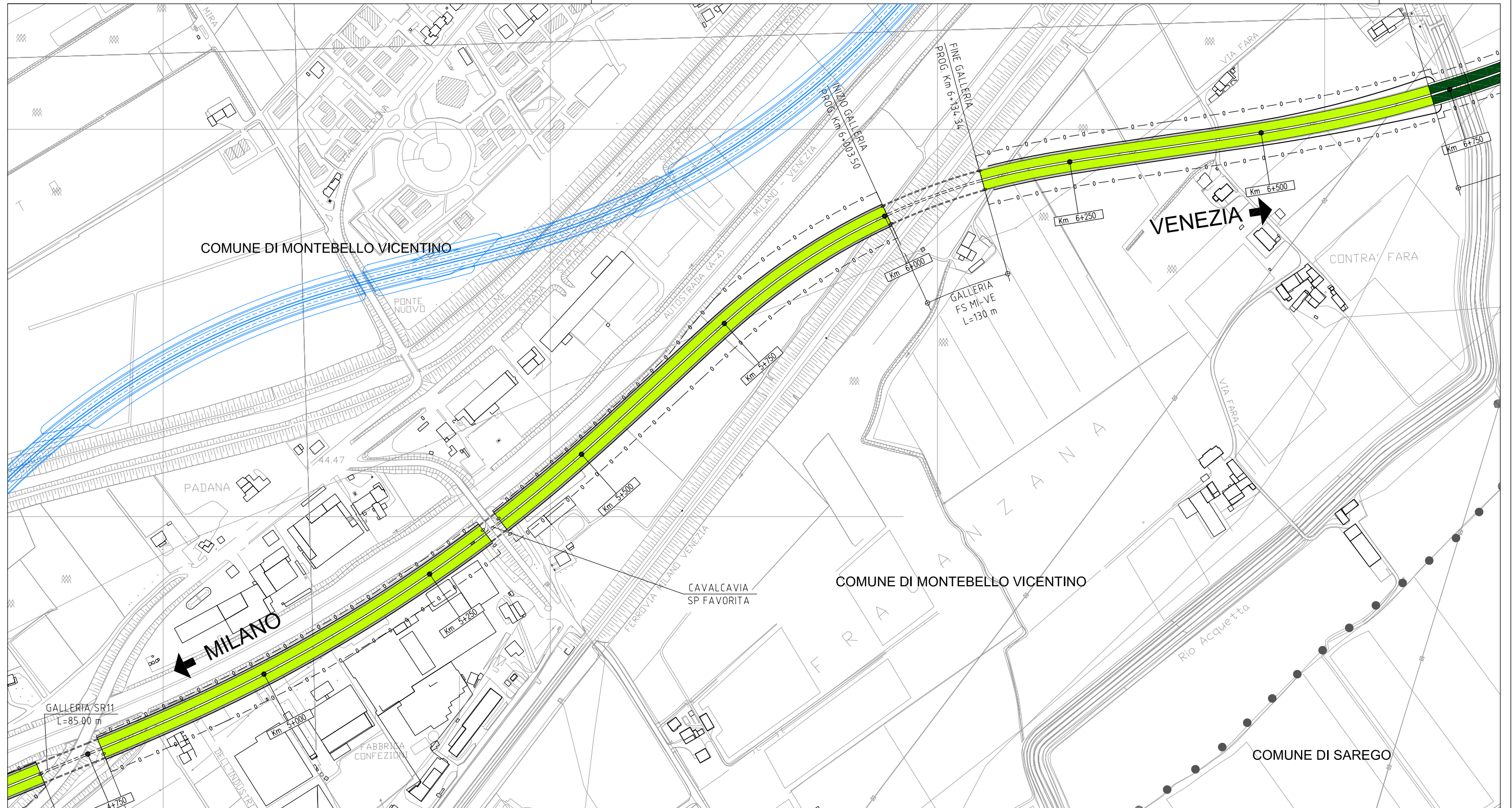


- LEGENDA**
- ● ● ● ● CONFINI PROVINCIALE
 - ● ● ● ● CONFINI COMUNALE
 - VERONA COMUNE
 - - - - - IMPRONTA DELL'OPERA



- PROGETTO PROPOSTA
- TRACCIATO ALTA VELOCITA'
- VIABILITA' DI PROGRAMMA

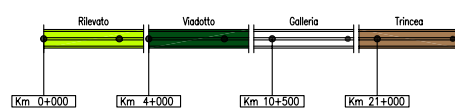




LEGENDA

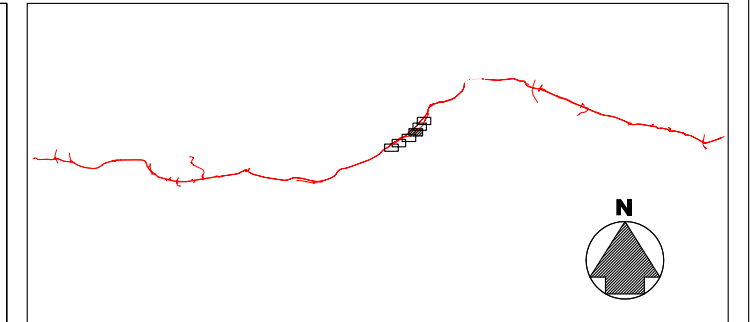
- ● ● ● ● CONFINI PROVINCIALE
- ● ● ● ● CONFINI COMUNALE
- VERONA COMUNE
- - - - - IMPRONTA DELL'OPERA

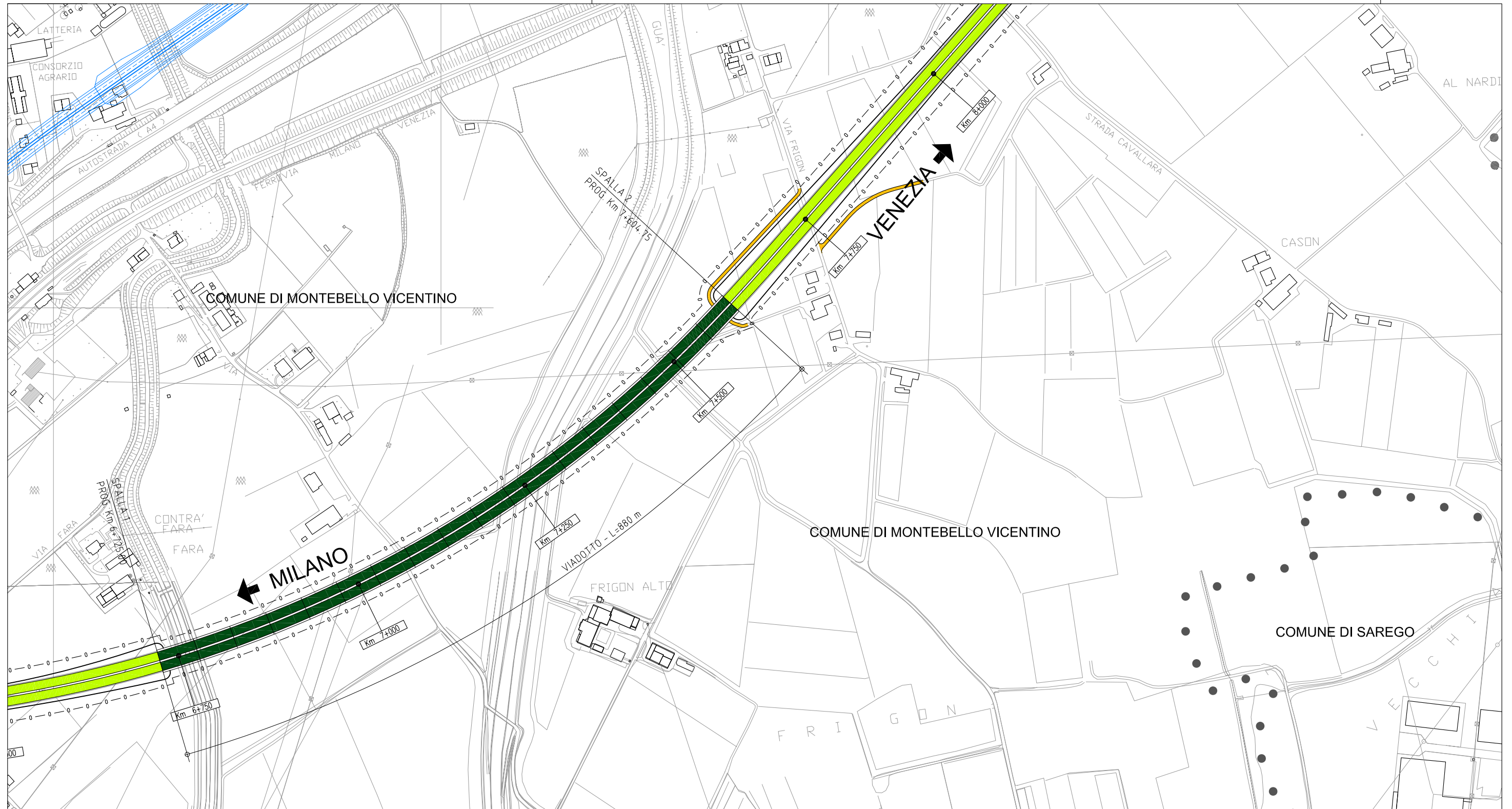
SISTEMA DELLE TANGENZIALI VENETE



- VIABILITA' COMPLEMENTARE (A CARICO DEL PROPONENTE)
- VARIANTI STRADE ESISTENTI E STRADE PODERALI (A CARICO DEL PROPONENTE)

- PROGETTO PROPOSTA
- TRACCIATO ALTA VELOCITA'
- VIABILITA' DI PROGRAMMA

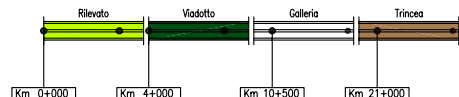




LEGENDA

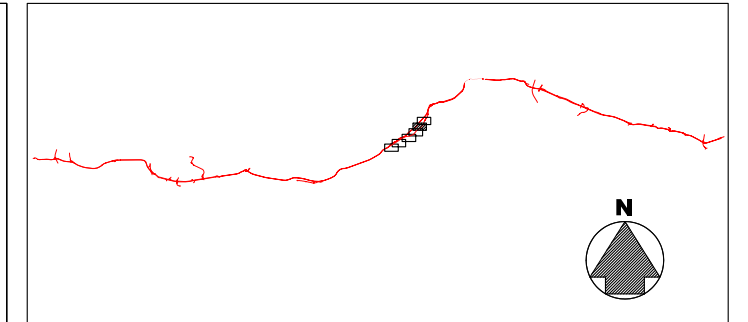
- ● ● ● ● CONFINI PROVINCIALE
- ● ● ● ● CONFINI COMUNALE
- VERONA COMUNE
- - - - - IMPRONTA DELL'OPERA

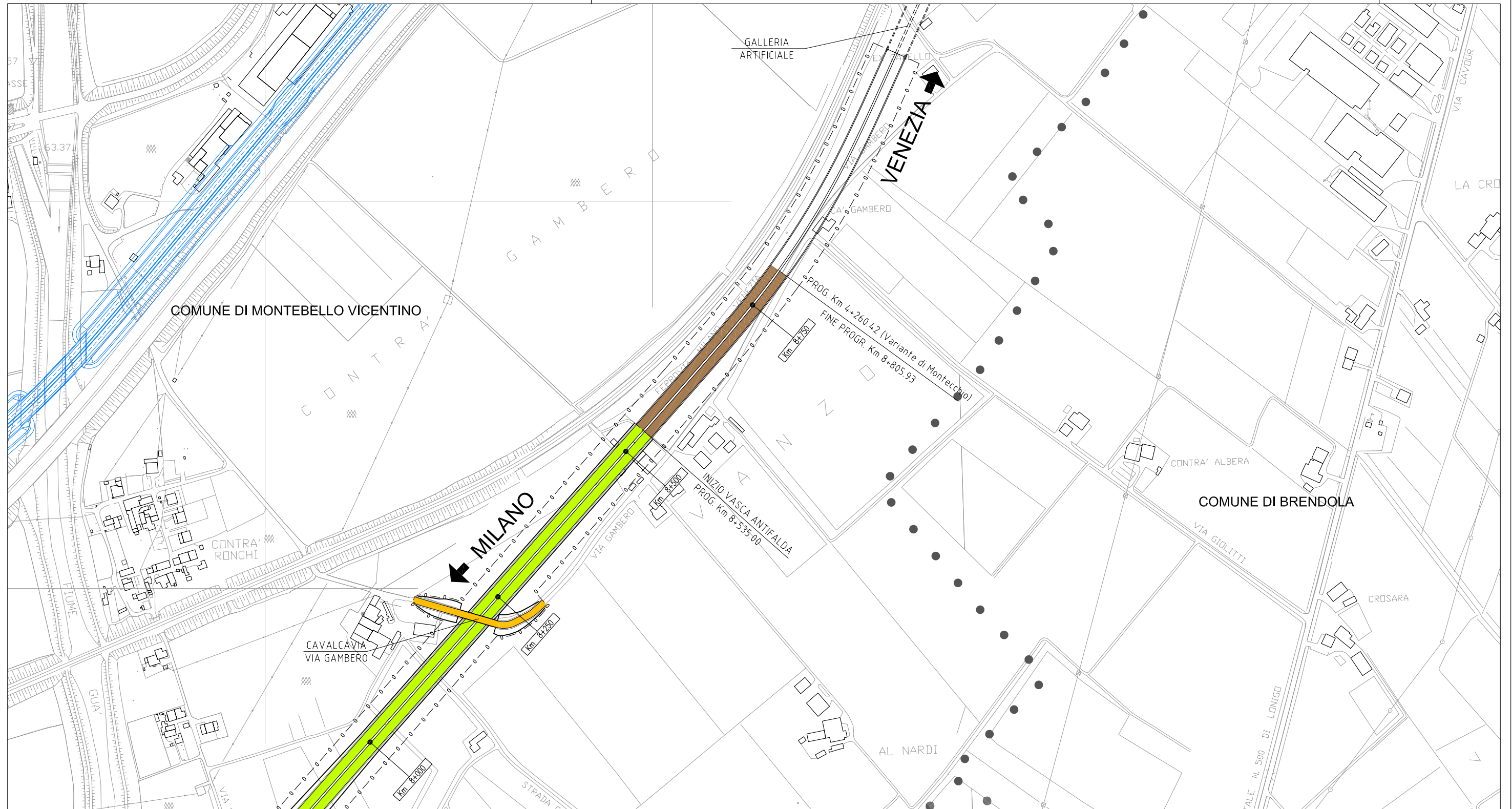
SISTEMA DELLE TANGENZIALI VENETE



- VIABILITA' COMPLEMENTARE (A CARICO DEL PROPONENTE)
- VARIANTI STRADE ESISTENTI E STRADE PODERALI (A CARICO DEL PROPONENTE)

- PROGETTO PROPOSTA
- TRACCIATO ALTA VELOCITA'
- VIABILITA' DI PROGRAMMA

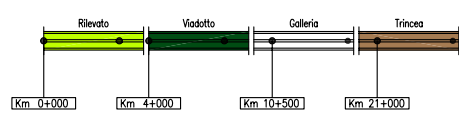




LEGENDA

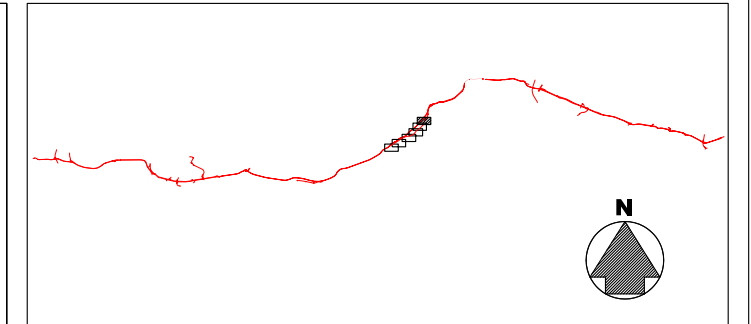
- ● ● ● ● CONFINO PROVINCIALE
- ● ● ● ● CONFINO COMUNALE
- VERONA COMUNE
- - - - - IMPRONTA DELL'OPERA

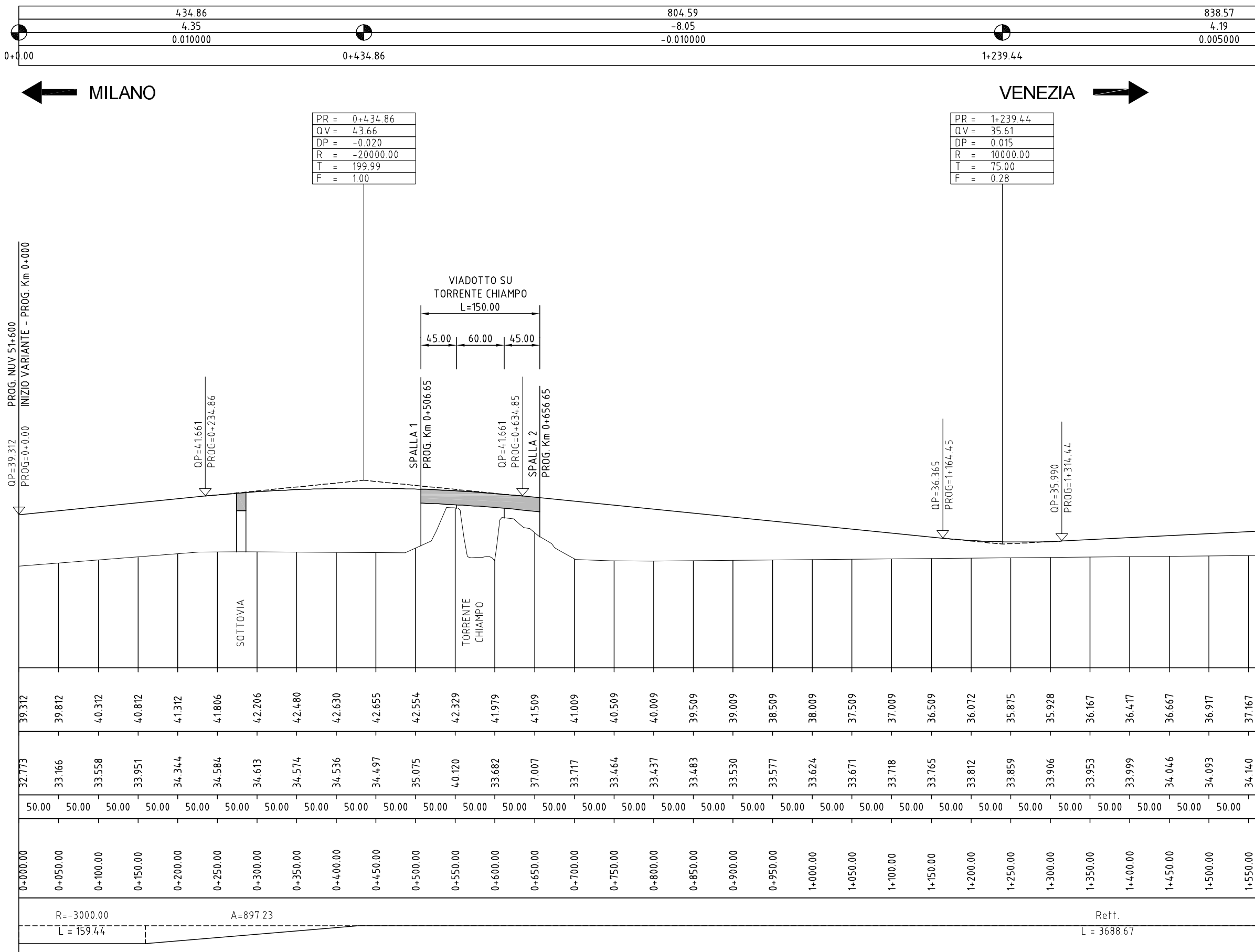
SISTEMA DELLE TANGENZIALI VENETE



- VIABILITA' COMPLEMENTARE (A CARICO DEL PROPONENTE)
- VARIANTI STRADE ESISTENTI E STRADE PODERALI (A CARICO DEL PROPONENTE)

- PROGETTO PROPOSTA
- TRACCIATO ALTA VELOCITA'
- VIABILITA' DI PROGRAMMA





LIVELLETTA
L=
DISL=
p=

PROGR. LIVELLETTA

**SISTEMA TANGENZIALI
PROFILO A
Asse Principale**

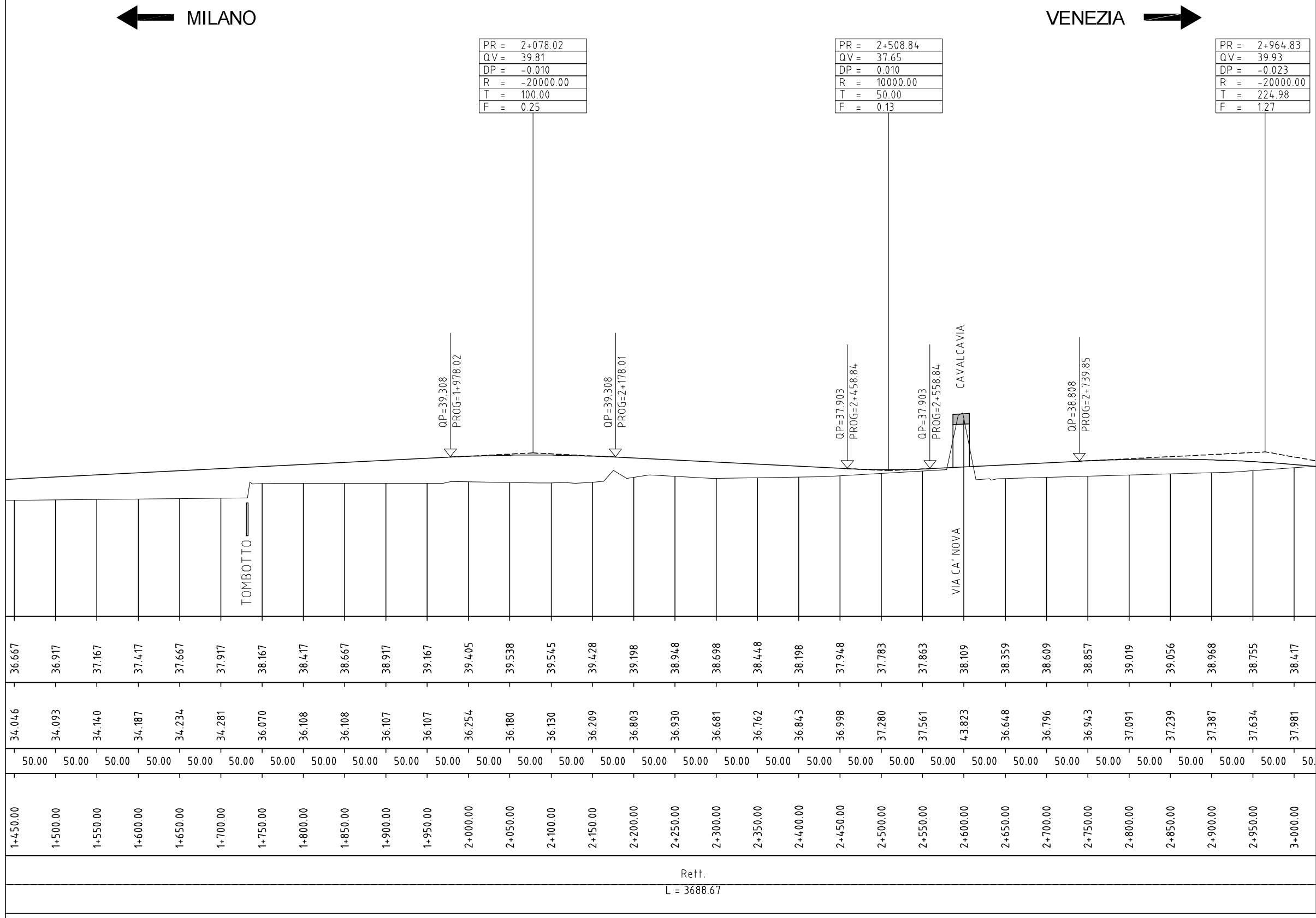
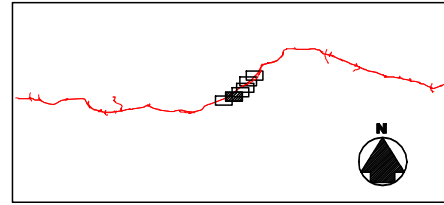
Scala 1:5.000/500
Q.R. = 20.00

QUOTE PROGETTO
QUOTE TERRENO
DIST. PARZIALI
PROGRESSIVE
ANDAMENTO PLANIMETRICO

838.57	430.82	455.99
4.19	-2.15	2.28
0.005000	-0.005000	0.005000
2+078.02	2+508.84	2+964.83

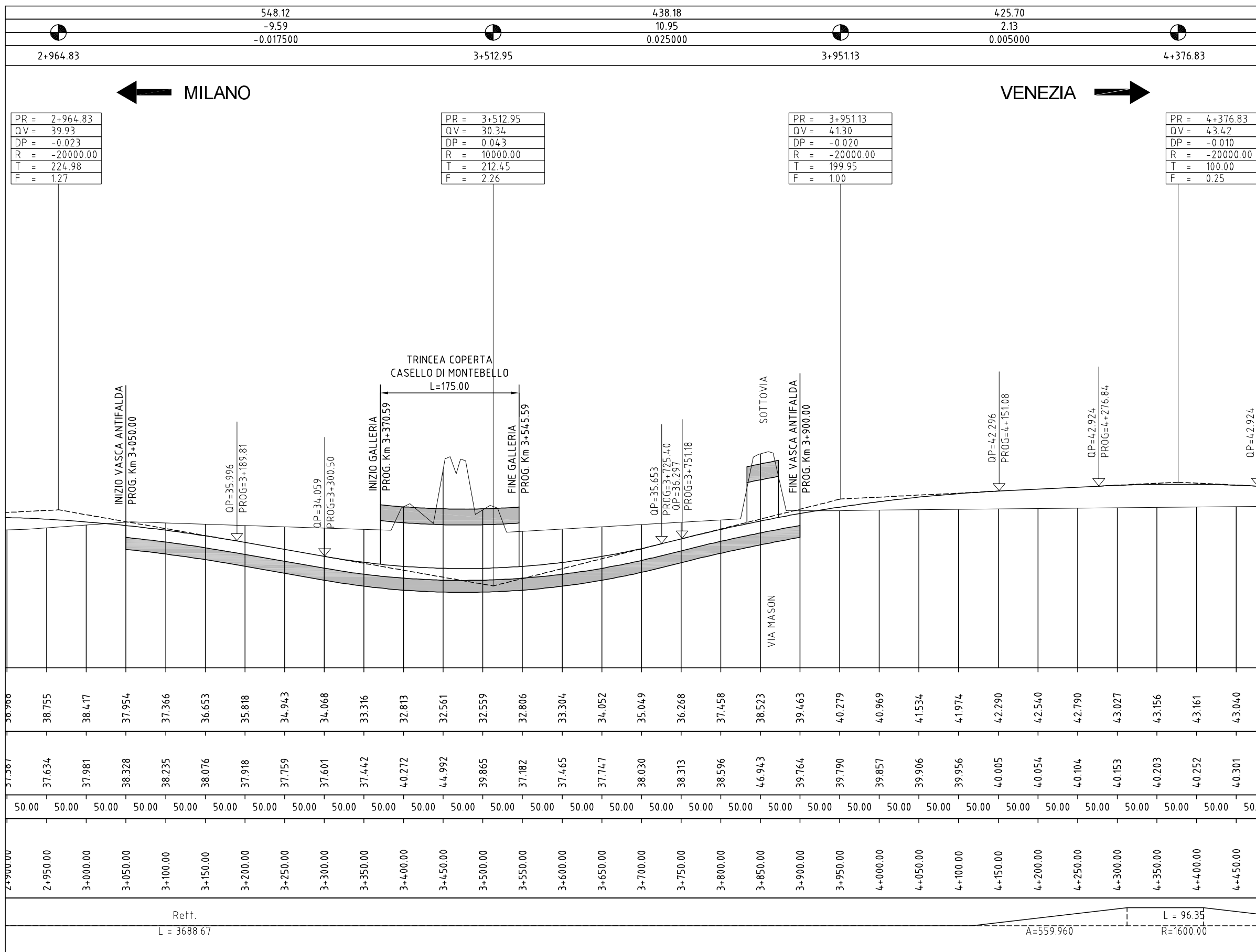
LIVELLETTA	L=
	DISL=
	p=
PROGR. LIVELLETTA	

SISTEMA TANGENZIALI PROFILO A Asse Principale



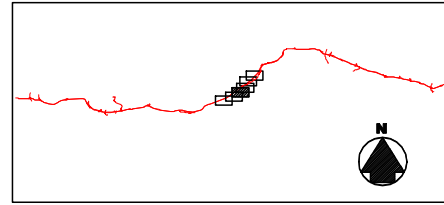
Scala 1:5.000/500
Q.R. = 20.00

QUOTE PROGETTO
QUOTE TERRENO
DIST. PARZIALI
PROGRESSIVE
ANDAMENTO PLANIMETRICO



LIVELLETTE
 DISL=
 p=
 PROGR. LIVELLETTE

SISTEMA TANGENZIALI
PROFILO A
 Asse Principale



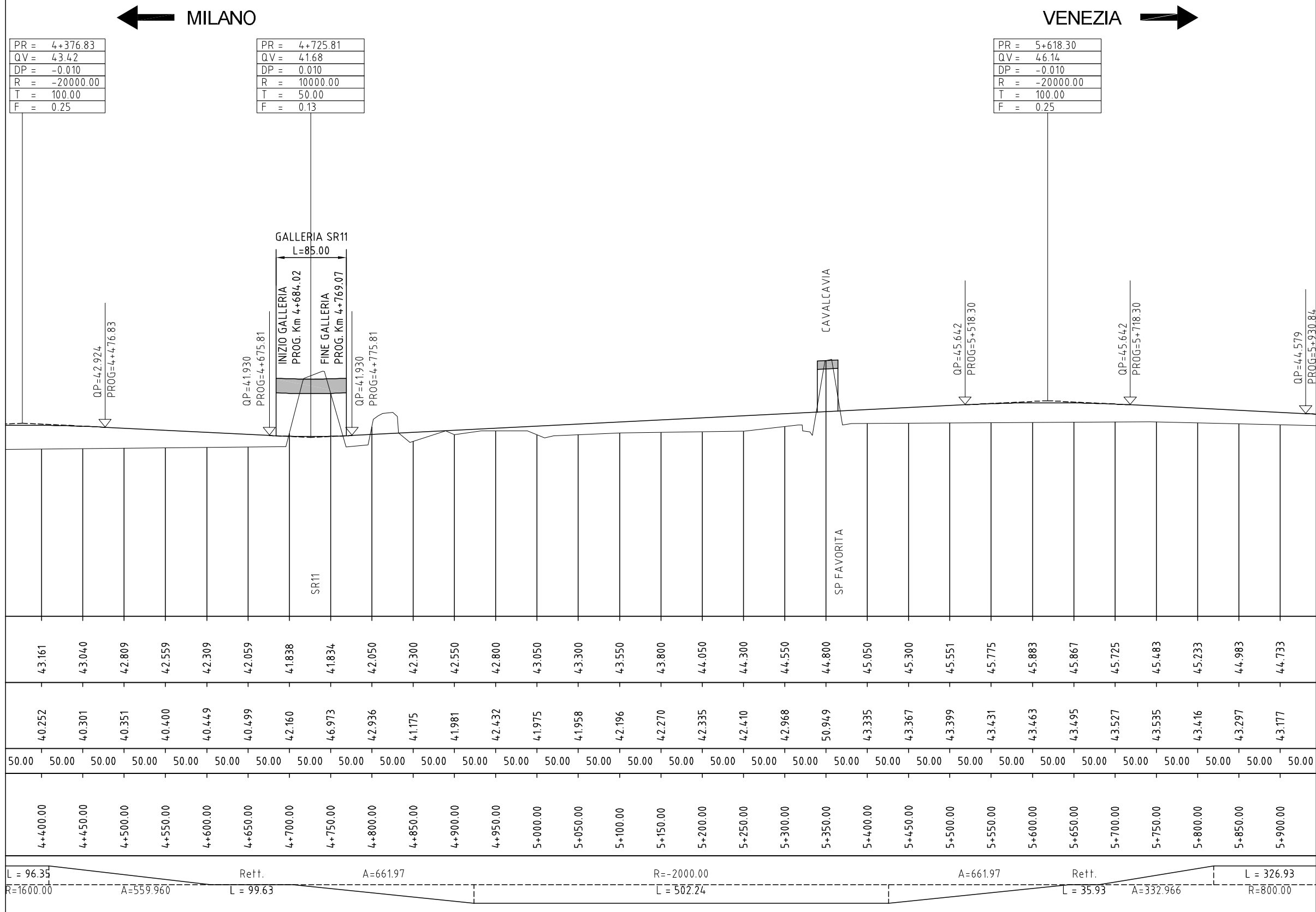
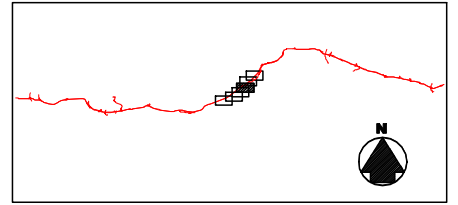
Scala 1:5.000/500
 Q.R. = 20.00

QUOTE PROGETTO
QUOTE TERRENO
DIST. PARZIALI
PROGRESSIVE
ANDAMENTO PLANIMETRICO

348.98	892.49	362.55
-1.74	4.46	-1.81
-0.005000	0.005000	-0.005000
4+376.83	4+725.81	5+618.30

LIVELLETTE	L=
	DISL=
	p=
PROGR. LIVELLETTE	

SISTEMA TANGENZIALI PROFILO A Asse Principale



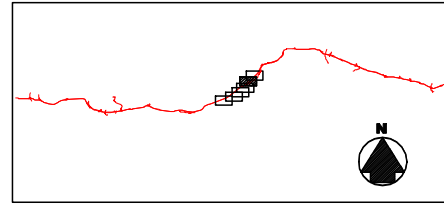
Scala 1:5.000/500
Q.R. = 20.00

QUOTE PROGETTO
QUOTE TERRENO
DIST. PARZIALI
PROGRESSIVE
ANDAMENTO PLANIMETRICO

362.55	482.24	728.82	820.87
-1.81	2.41	18.22	-14.37
-0.005000	0.005000	0.025000	-0.017500
5+980.84	6+463.08	7+191.90	

LIVELLETTE	L=
	DISL=
	p=
PROGR. LIVELLETTE	

SISTEMA TANGENZIALI PROFILO A Asse Principale



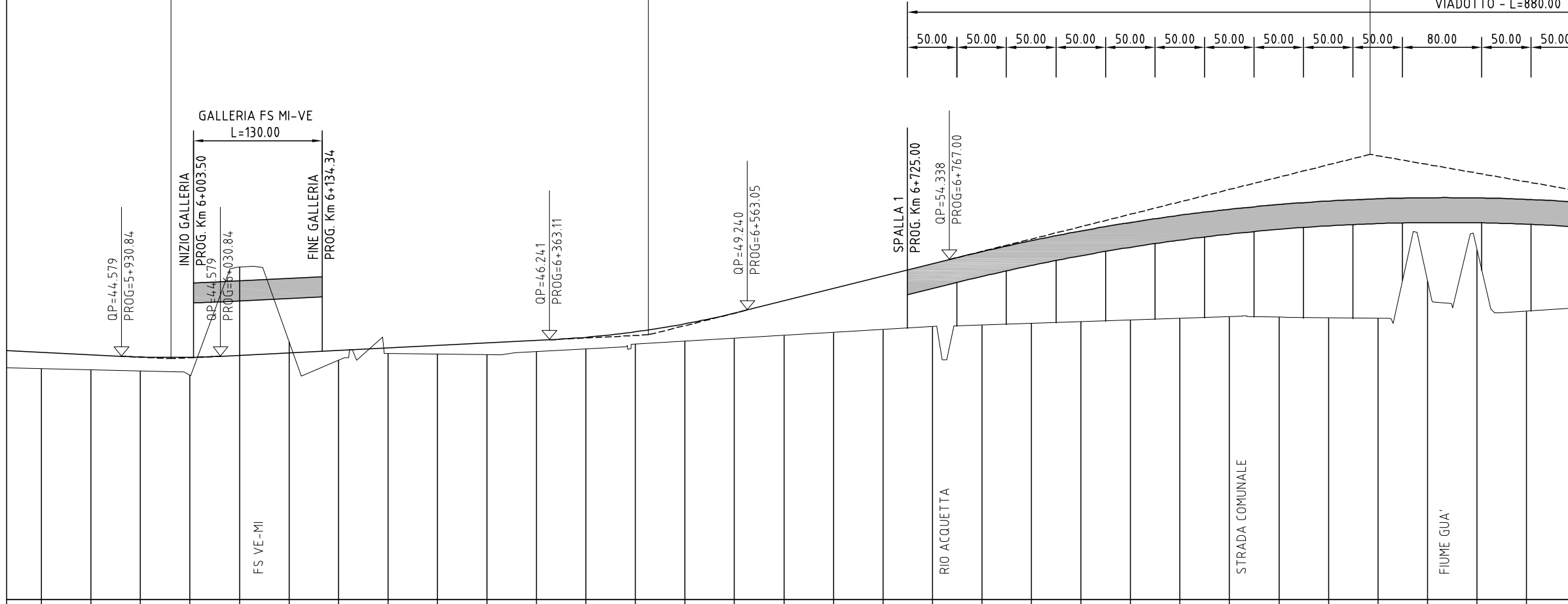
← MILANO

→ VENEZIA

PR =	5+980.84
QV =	44.33
DP =	0.010
R =	10000.00
T =	50.00
F =	0.13

PR =	6+463.08
QV =	46.74
DP =	0.020
R =	10000.00
T =	99.97
F =	0.50

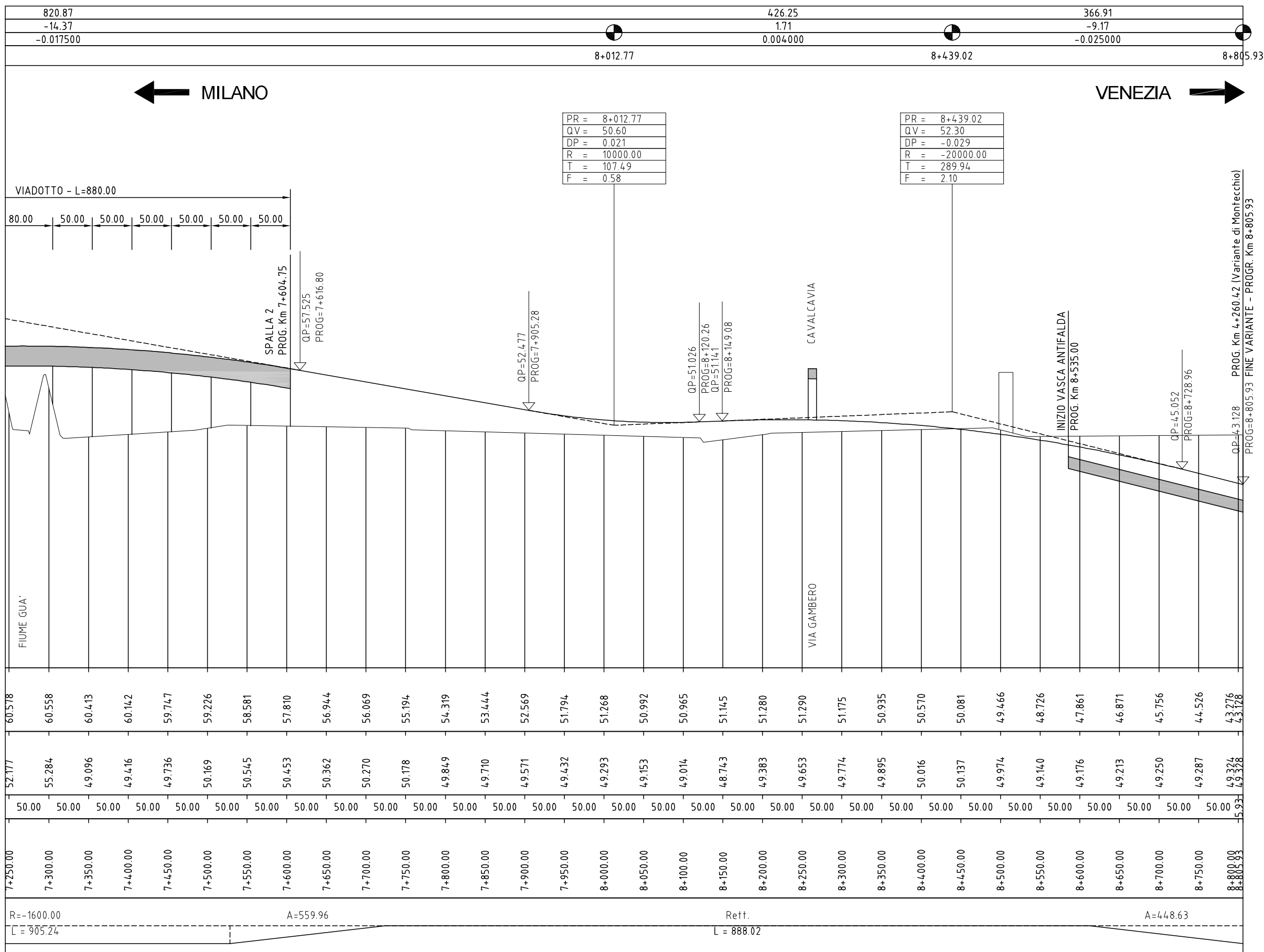
PR =	7+191.90
QV =	64.96
DP =	-0.042
R =	-20000.00
T =	424.90
F =	4.51



Scala 1:5.000/500
Q.R. = 20.00

44.983	44.733	44.502	44.473	44.675	44.925	45.175	45.425	45.675	45.925	46.175	46.493	47.053	47.862	48.922	50.163	51.413	52.663	53.913	55.136	56.241	57.221	58.075	58.805	59.410	59.889	60.244	60.474	60.578	60.558	60.413	60.112
43.297	43.177	43.058	42.593	53.544	46.049	44.118	44.802	44.757	44.713	45.014	45.270	45.772	46.065	46.358	46.651	46.944	47.237	47.530	47.690	47.860	48.030	48.200	48.370	48.540	48.490	48.404	48.363	52.177	55.284	49.096	49.116
0.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00
5+850.00	5+900.00	5+950.00	6+000.00	6+050.00	6+100.00	6+150.00	6+200.00	6+250.00	6+300.00	6+350.00	6+400.00	6+450.00	6+500.00	6+550.00	6+600.00	6+650.00	6+700.00	6+750.00	6+800.00	6+850.00	6+900.00	6+950.00	7+000.00	7+050.00	7+100.00	7+150.00	7+200.00	7+250.00	7+300.00	7+350.00	7+400.00
L = 326.93 R=800.00			Rett.														A=619.71										R=-1600.00 L = 67.14 C = 905.24				

QUOTE PROGETTO
QUOTE TERRENO
DIST. PARZIALI
PROGRESSIVE
ANDAMENTO PLANIMETRICO

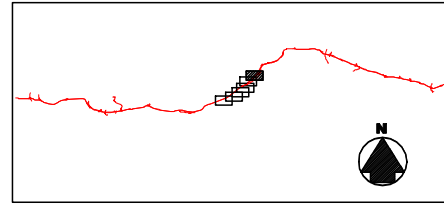


PR =	8+012.77
QV =	50.60
DP =	0.021
R =	10000.00
T =	107.49
F =	0.58

PR =	8+439.02
QV =	52.30
DP =	-0.029
R =	-20000.00
T =	289.94
F =	2.10

L=	
DISL=	
p=	
PROGR. LIVELLETTE	

**SISTEMA TANGENZIALI
PROFILO A
Asse Principale**



Scala 1:5.000/500
Q.R. = 20.00

QUOTE PROGETTO
QUOTE TERRENO
DIST. PARZIALI
PROGRESSIVE
ANDAMENTO PLANIMETRICO

5 SCHEDA N. 4 – OSSERVAZIONE 6.17 – AUTOSTRADA A4 BRESCIA-PADOVA

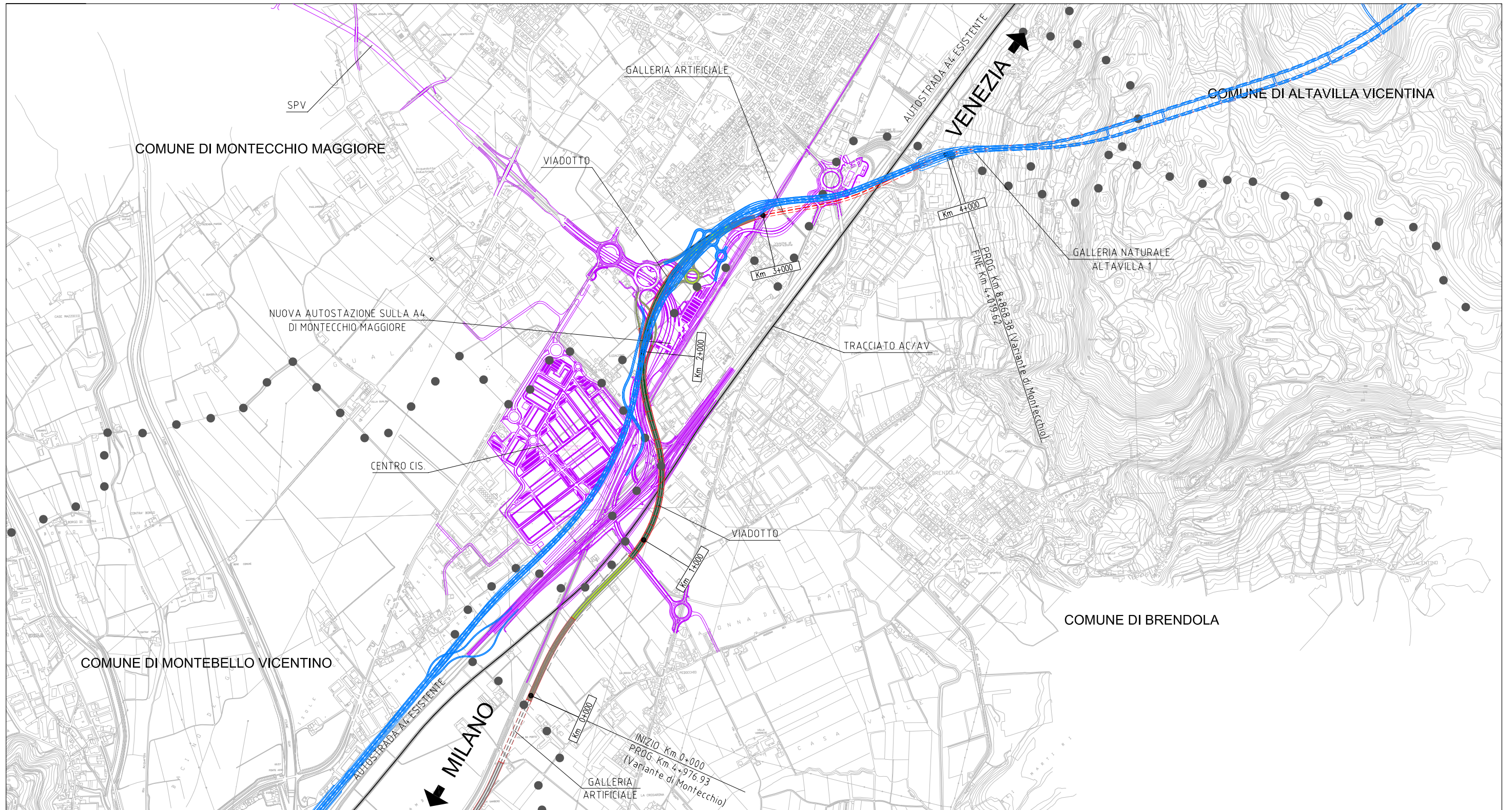
La soluzione in oggetto è stata sviluppata con l'obiettivo di accogliere l'osservazione 6.17 formulata dalla Società Autostrada A4 Brescia-Padova che evidenzia come la variante riportata nel SIA Gennaio 2009 e denominata "Variante Montebello – Brendola – Montecchio Maggiore" non sia compatibile con il progetto della "Nuova autostazione sull'A4 di Montecchio Maggiore", di prossima realizzazione.

Il presente tracciato, invece, come si evince dalle tavole grafiche, risulta compatibile con il progetto del nuovo casello. La variante si innesta ad Ovest sulla variante di cui sopra e rispettivamente alla progr. Km 4+576.93, lungo un tratto in trincea, subito dopo la galleria artificiale in prossimità di Villa da Porto.

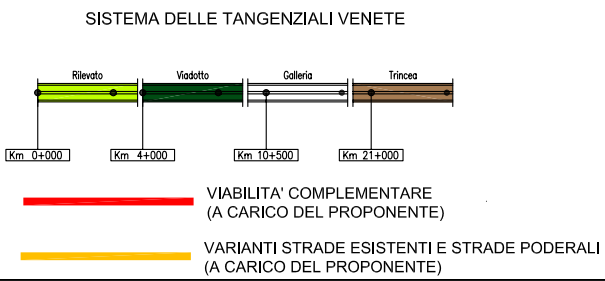
In questo frangente la piattaforma si sviluppa planimetricamente in affiancamento alla linea storica ferroviaria Milano-Venezia per un primo tratto per poi staccarsi da questa poco prima della galleria esistente sull'A4. Il tracciato devia dapprima verso Est, con una curva planimetrica di raggio 1200 m e poi verso Nord con una successiva controc curva di pari raggio per scavalcare con un unico lungo viadotto $L = 1605$ m circa in successione l'autostrada A4, le rampe di svincolo, la viabilità di collegamento e la futura SPV per poi riadagiarsi sul p.c. ad Est dello svincolo. Nella parte terminale del viadotto e ai piedi della rampa Est si immettono le rampe di collegamento con la viabilità di svincolo del casello. Tali rampe consentono il collegamento sia con l'A4 (barriera di esazione), sia con la SPV (in questo caso percorrendo le due rotatorie ubicate a Nord del viadotto).

Una volta che il tracciato principale è ridisceso a p.c. scende ulteriormente di quota per imboccare la lunga galleria di Altavilla 1 che ha inizio alla progr. Km 2+956 m circa, in corrispondenza dell'intersezione a livelli sfalsati con la linea ferroviaria Milano-Venezia e che prevede un primo tratto di circa 330 m in artificiale che precede un secondo ben più lungo tratto in naturale. Il tratto di variante ha termine all'interno di questa seconda galleria e precisamente alla progr. Km 4+019.6 dove si raccorda con la variante SIA "Montebello – Brendola – Montecchio" di cui sopra alla progr. Km 8+868.38.

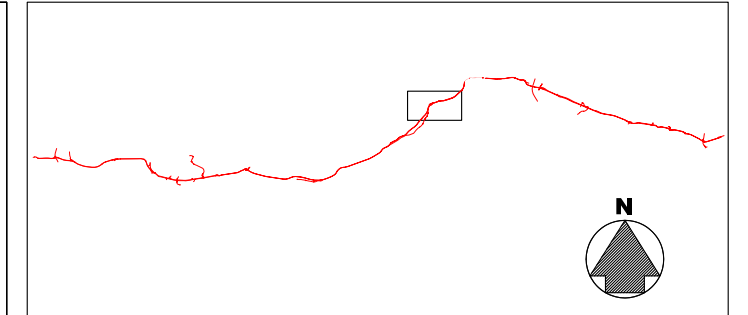
Si evidenzia come la soluzione presentata sia compatibile con il nuovo casello di Montecchio e relativa viabilità di collegamento alla rete ordinaria. Non si rilevano particolari criticità qualora il tracciato SI.TA.VE. dovesse essere costruito con il nuovo casello già in esercizio. Infatti la presenza del lungo viadotto limita sensibilmente le interferenze. Dal punto di vista viabilistico non è necessario intervenire su nessuna opera prevista nel nuovo casello, eccezione fatta per la bretella di collegamento con l'area del casello esistente lungo la quale è prevista la costruzione di una rotatoria, peraltro lungo un tratto dove quest'ultimo è praticamente a p.c..

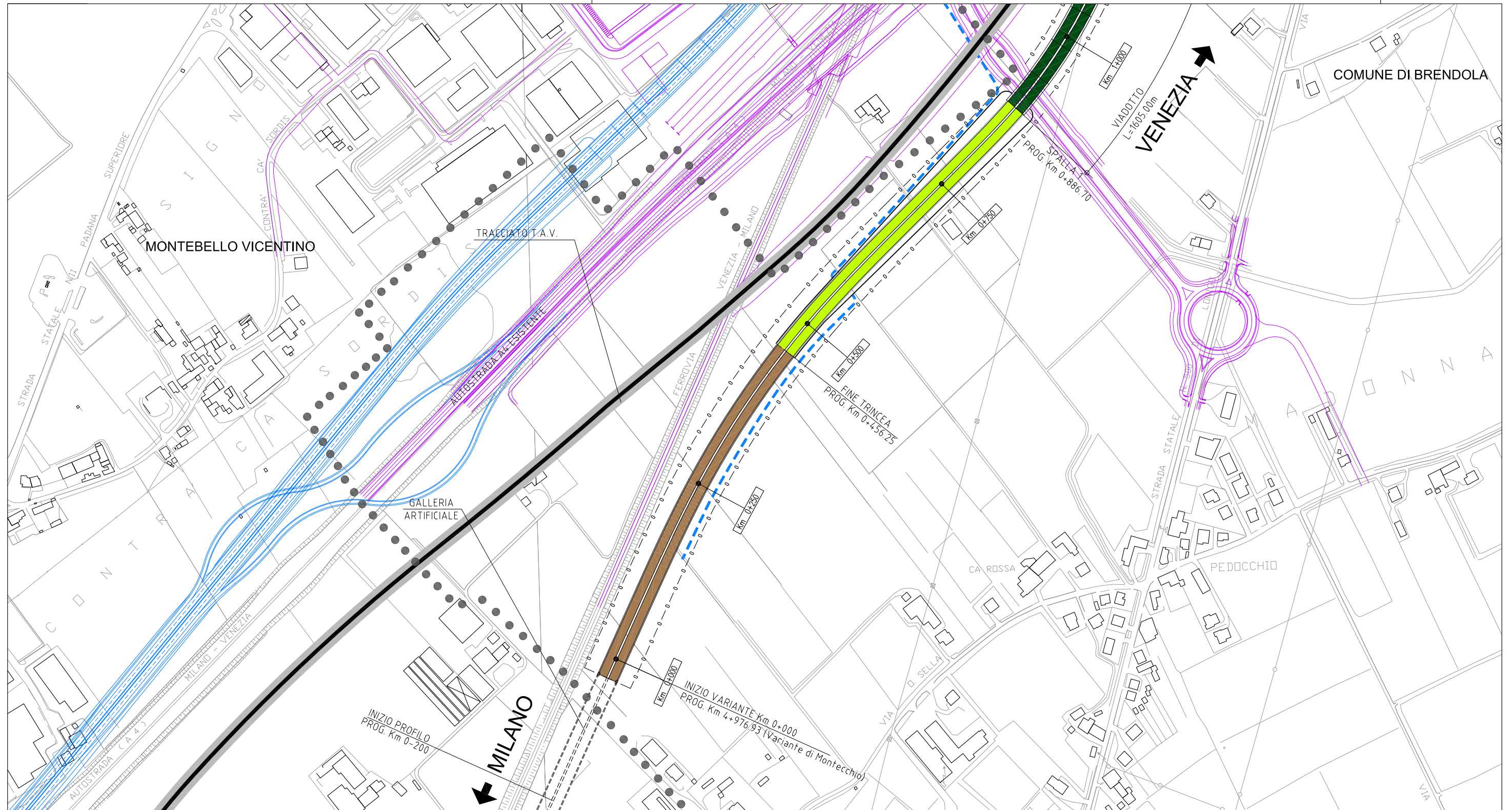


- LEGENDA**
- ● ● ● ● CONFINE PROVINCIALE
 - ● ● ● ● CONFINE COMUNALE
 - VERONA COMUNE
 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - IMPRONTA DELL'OPERA



- PROGETTO PROPOSTA
- TRACCIATO ALTA VELOCITA'
- VIABILITA' DI PROGRAMMA

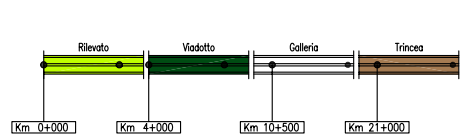




LEGENDA

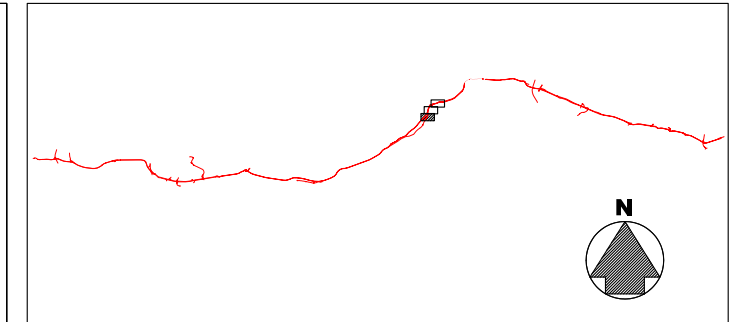
- ● ● ● ● CONFINA PROVINCIALE
- ● ● ● ● CONFINA COMUNALE
- VERONA COMUNE
- - - - - IMPRONTA DELL'OPERA

SISTEMA DELLE TANGENZIALI VENETE



- VIABILITA' COMPLEMENTARE (A CARICO DEL PROPONENTE)
- VARIANTI STRADE ESISTENTI E STRADE PODERALI (A CARICO DEL PROPONENTE)

- PROGETTO PROPOSTA
- TRACCIATO ALTA VELOCITA'
- VIABILITA' DI PROGRAMMA

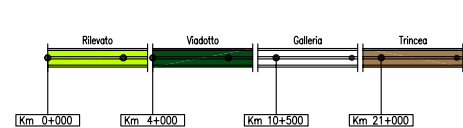




LEGENDA

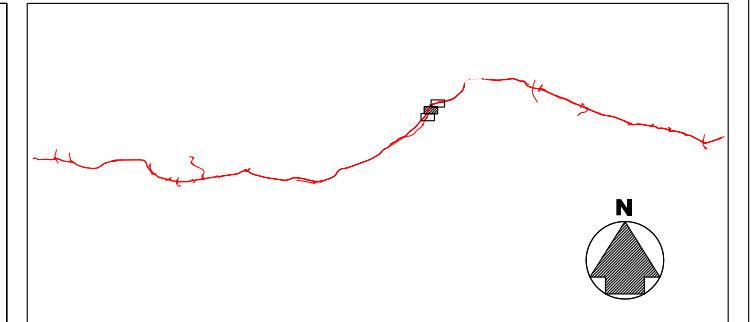
- ● ● ● ● CONFINO PROVINCIALE
- ● ● ● ● CONFINO COMUNALE
- VERONA COMUNE
- - - - - IMPRONTA DELL'OPERA

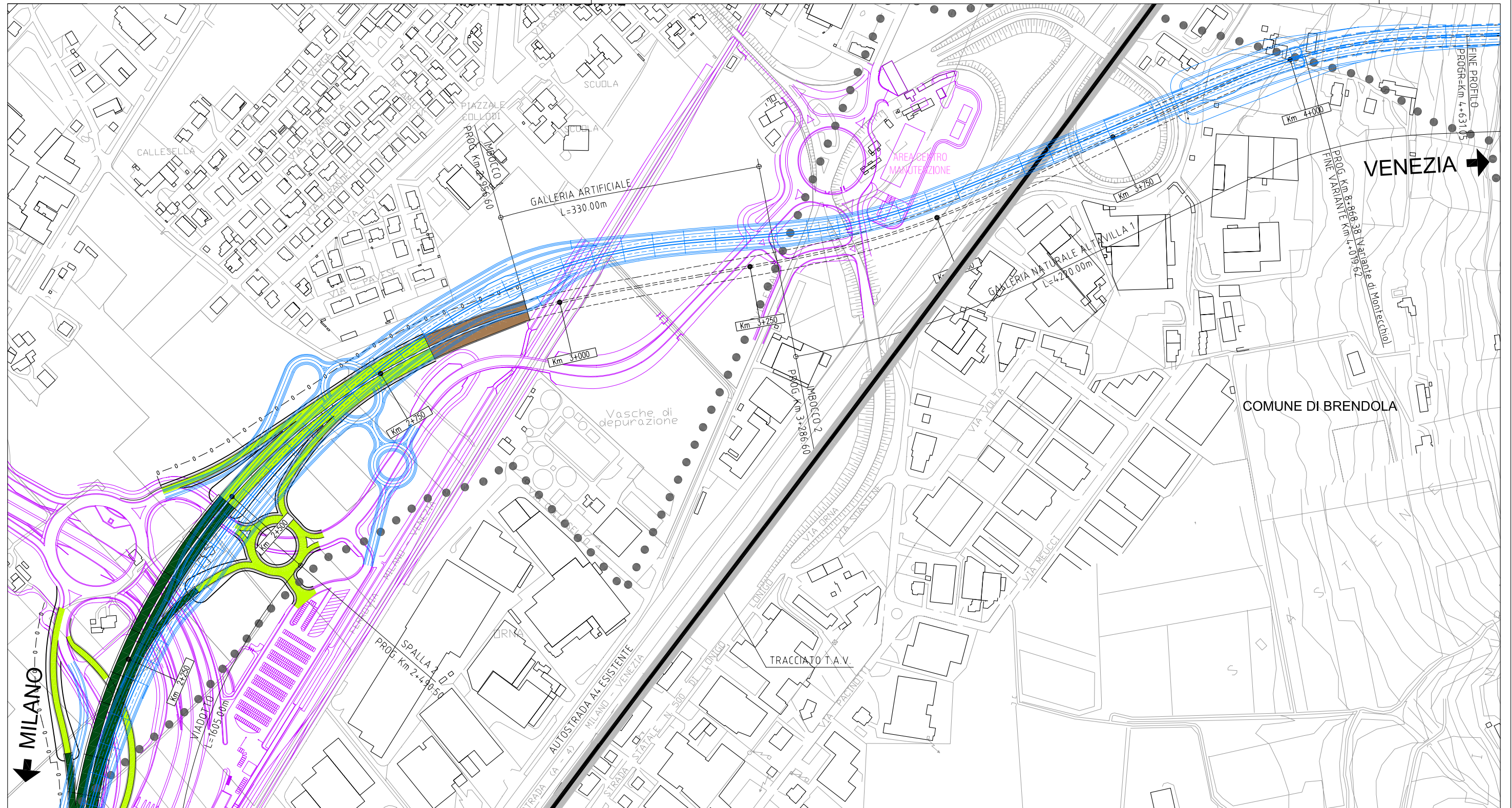
SISTEMA DELLE TANGENZIALI VENETE



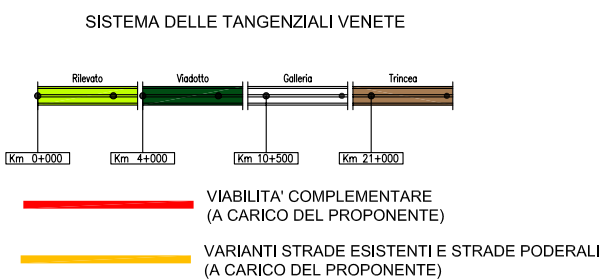
- VIABILITA' COMPLEMENTARE (A CARICO DEL PROPONENTE)
- VARIANTI STRADE ESISTENTI E STRADE PODERALI (A CARICO DEL PROPONENTE)

- PROGETTO PROPOSTA
- TRACCIATO ALTA VELOCITA'
- VIABILITA' DI PROGRAMMA

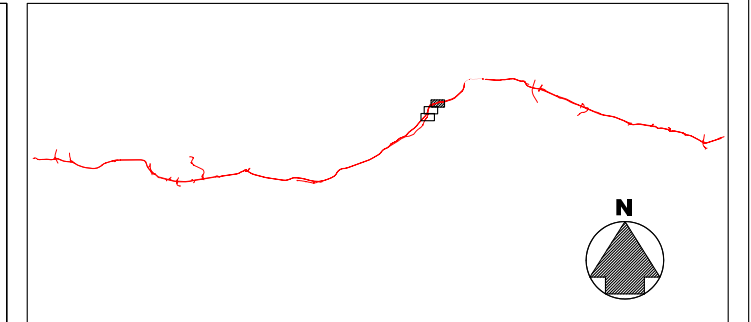




- LEGENDA**
- ● ● ● ● CONFINO PROVINCIALE
 - ● ● ● ● CONFINO COMUNALE
 - VERONA COMUNE
 - - - - - IMPRONTA DELL'OPERA



- PROGETTO PROPOSTA
- TRACCIATO ALTA VELOCITA'
- VIABILITA' DI PROGRAMMA



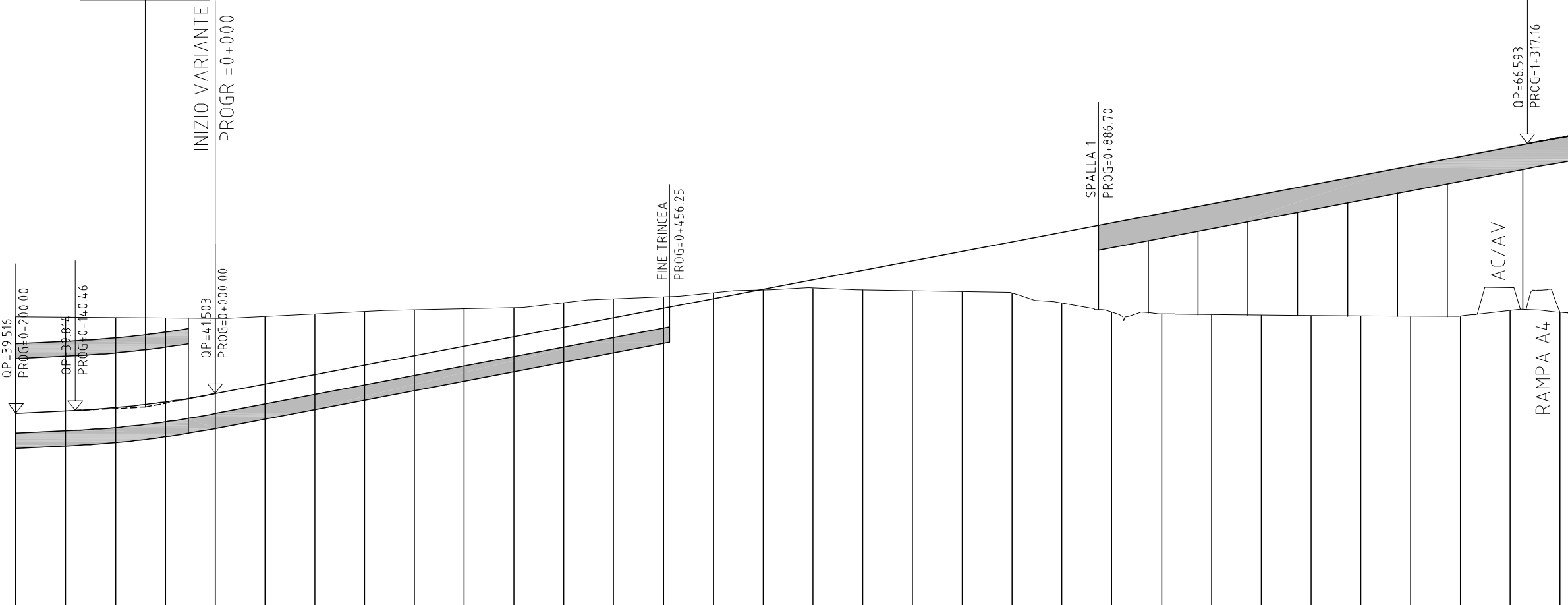
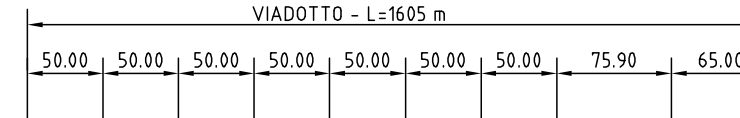
129.77	1677.83
0.65	31.96
0.005000	0.019048
0-200.00	0-070.23

← MILANO

VENEZIA →

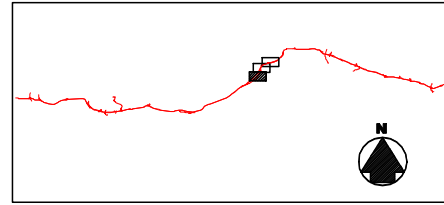
PR =	0-070.23
QV =	40.17
DP =	0.014
R =	10000.00
T =	70.23
F =	0.25

INIZIO VARIANTE
PROGR = 0+000



LIVELLETTE	L=
	DISL=
	P=
PROGR. LIVELLETTE	

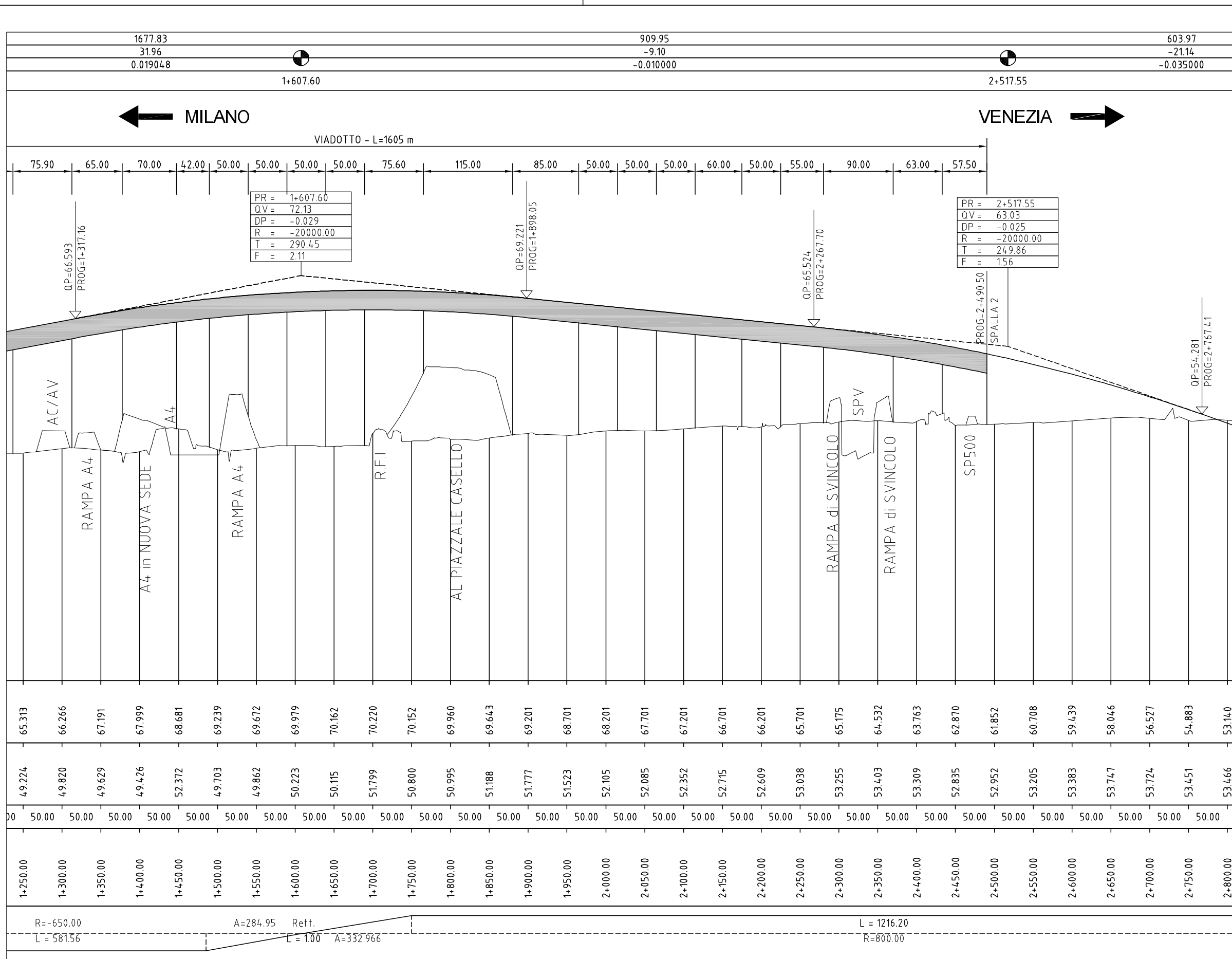
SISTEMA TANGENZIALI
PROFILO A
Asse Principale



Scala 1:5.000/500
Q.R. = 20.00

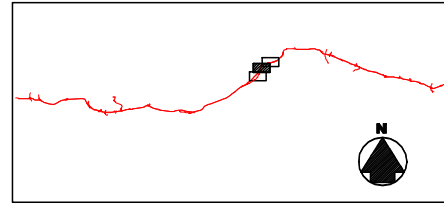
39.516	39.766	40.098	40.675	41.503	42.455	43.408	44.360	45.313	46.265	47.217	48.170	49.122	50.075	51.027	51.979	52.932	53.884	54.837	55.789	56.742	57.694	58.646	59.599	60.551	61.504	62.456	63.408	64.361	65.313	66.266	67.191
49.165	49.126	49.087	49.048	49.008	49.197	49.447	49.698	49.864	49.972	50.080	50.591	50.981	51.170	51.578	51.869	52.058	51.878	51.798	51.718	51.576	50.548	49.641	49.475	49.377	49.331	49.288	49.260	49.235	49.224	49.820	49.629
50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	
0-200.00	0-150.00	0-100.00	0-050.00	0+000.00	0+050.00	0+100.00	0+150.00	0+200.00	0+250.00	0+300.00	0+350.00	0+400.00	0+450.00	0+500.00	0+550.00	0+600.00	0+650.00	0+700.00	0+750.00	0+800.00	0+850.00	0+900.00	0+950.00	0+1000.00	1+050.00	1+100.00	1+150.00	1+200.00	1+250.00	1+300.00	1+350.00
Reff.		L = 279.24		A=451.292		L = 266.43		R=1200.00		A=451.292		L = 93.88		Reff.		A=284.95		L = 581.56		R=-650.00		L = 581.56									

QUOTE PROGETTO
QUOTE TERRENO
DIST. PARZIALI
PROGRESSIVE
ANDAMENTO PLANIMETRICO



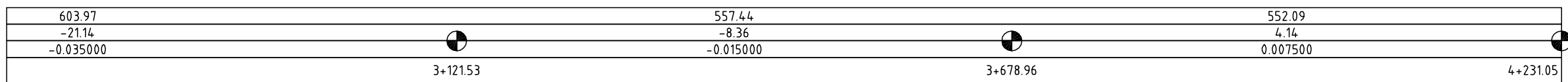
LIVELLETTE	L=
	DISL=
	p=
PROGR. LIVELLETTE	

SISTEMA TANGENZIALI
PROFILO A
Asse Principale



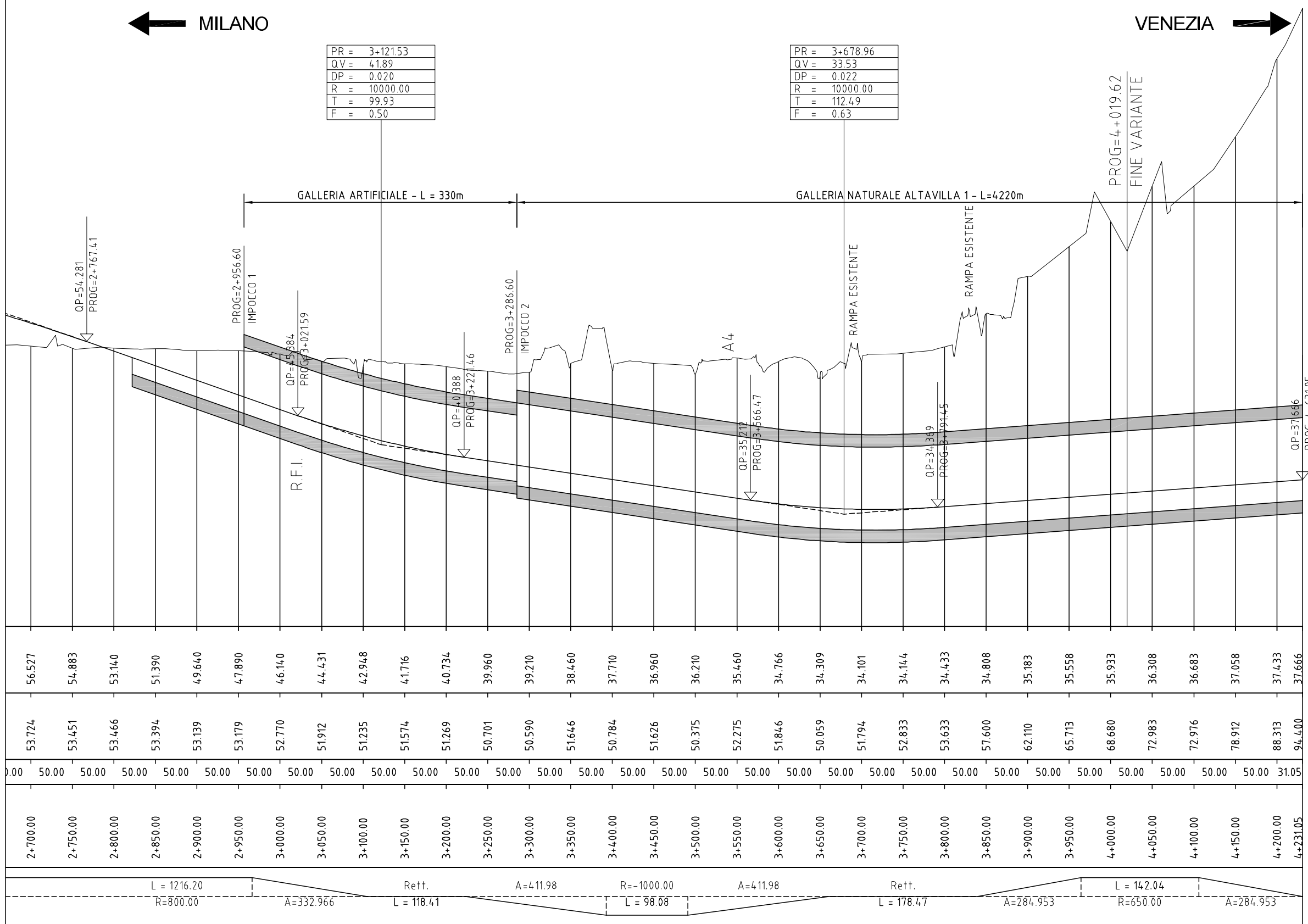
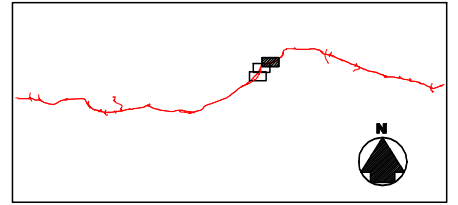
Scala 1:5.000/500
Q.R. = 20.00

QUOTE PROGETTO
QUOTE TERRENO
DIST. PARZIALI
PROGRESSIVE
ANDAMENTO PLANIMETRICO



LIVELLETTA	L=
DISL=	
P=	
PROGR. LIVELLETTA	

SISTEMA TANGENZIALI PROFILO A Asse Principale



Scala 1:5.000/500
Q.R. = 20.00

QUOTE PROGETTO
QUOTE TERRENO
DIST. PARZIALI
PROGRESSIVE
ANDAMENTO PLANIMETRICO

6 SCHEDA N. 5 – OSSERVAZIONE 22 E ALTRE

La soluzione in oggetto vuole fornire una risposta risolutiva alle numerose osservazioni formulate da privati, Enti pubblici e attività imprenditoriali in merito all'attraversamento del nodo di Vicenza Ovest in comune di Vicenza e Altavilla. In questo ambito particolarmente complesso per la ridotta disponibilità di varchi di transito, già la soluzione del tracciato NUV presenta diverse criticità tanto che poi anche nell'ambito del SIA vengono proposte due soluzioni alternative, ma anch'esse non accolte favorevolmente dai locali.

La presente soluzione traduce graficamente la richiesta formulata dal Comune di Vicenza e che appare il miglior compromesso per permettere la realizzazione dell'opera.

Essa si differenzia dalle precedenti in modo sostanziale per l'introduzione di una variante particolare non contemplata nelle altre, ovvero lo spostamento di un tratto dell'A4. L'autostrada esistente in prossimità del casello di Vicenza Ovest presenta una curva planimetrica di raggio ridotta (circa 1000 m) proprio in corrispondenza dei tratti di affiancamento delle piste di svincolo.

L'intervento prevede di incrementare sensibilmente l'entità del raggio planimetrico, portandolo a 3500 m. Ne consegue che la piattaforma autostradale trasla verso l'interno liberando, in prossimità della curva esistente, per un certo tratto, l'attuale carreggiata per il transito del Sistema Tangenziali. Ciò comporta il ridisegno sia delle rampe di svincolo autostradali, sia dello svincolo SI.TA.VE., quest'ultimo previsto in corrispondenza dell'attuale rotonda di collegamento con la viabilità ordinaria.

Rimane, invece, in posizione inalterata il piazzale di esazione. E' però richiesta una inversione di funzionalità della barriera di esazione. Infatti, nella soluzione prospettata, l'accesso all'A4 è in direzione Ovest, mentre nella direzione opposta è previsto il collegamento con il sistema tangenziali e la viabilità ordinaria.

La traslazione dell'A4 comporta un'estensione di intervento di circa 3.5 km. Oltre alla demolizione e successivo rifacimento dello svincolo autostradale è previsto anche il rifacimento dei ponti sul Retrone. Lo svincolo, dal punto di vista planimetrico, è molto compatto e richiede la costruzione di due manufatti di scavalco dell'A4.

Più impegnativa, invece, è la costruzione del collegamento piazzale di esazione viabilità ordinaria, che prevede un viadotto sull'A4, a due carreggiate con due corsie per senso di marcia e un tratto di galleria artificiale per sovrappassare anche la piattaforma delle tangenziali.

Quest'ultima carreggiata provenendo da Vicenza Est, si sovrappone all'attuale piattaforma della tangenziale esistente grossomodo fino alla progr. NUV di km 72+371, dopodiché devia progressivamente verso Sud andando a sovrapporsi all'attuale piattaforma autostradale proprio in prossimità della curva sopraccitata.

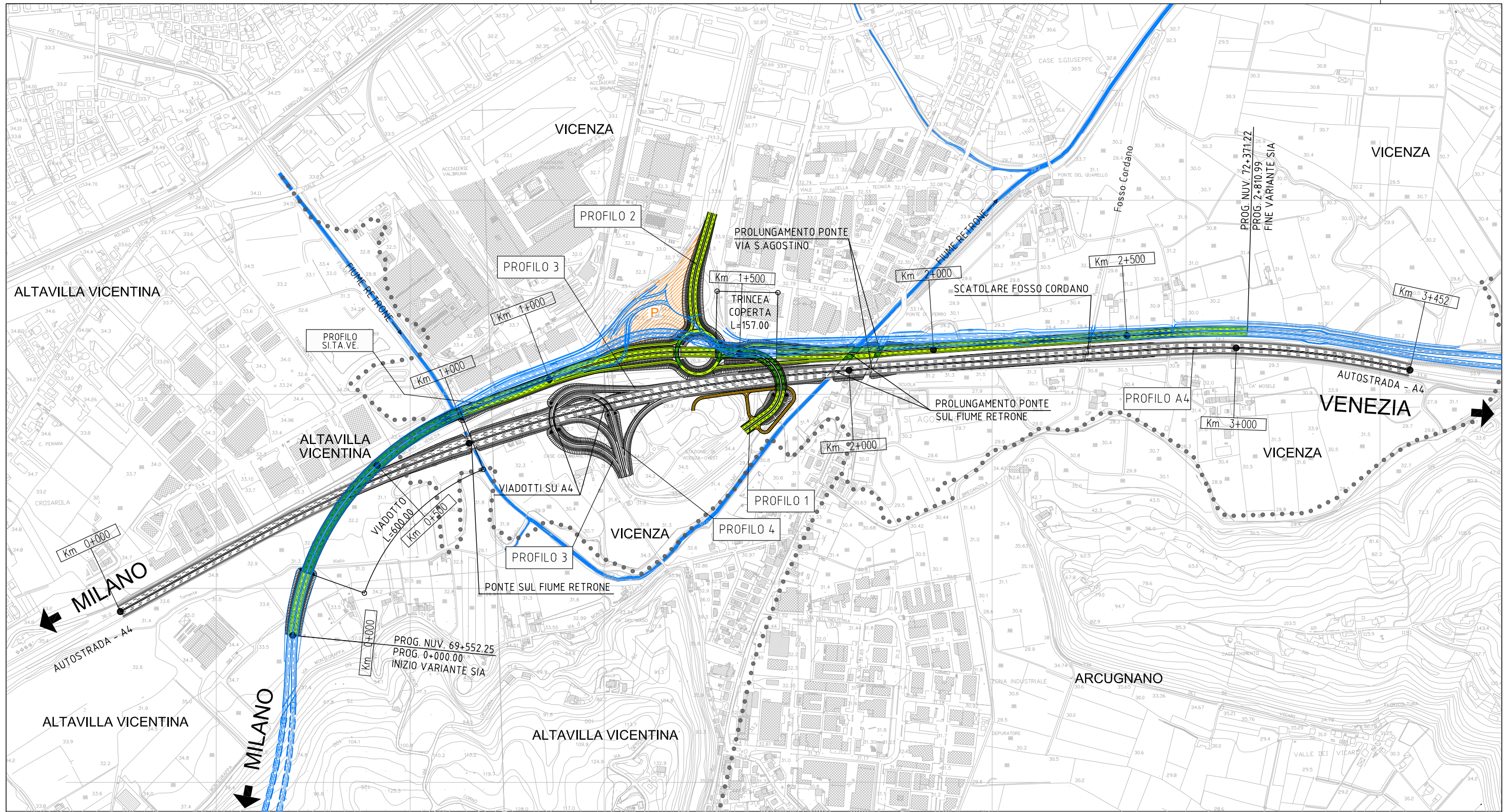
Ciò consente di mantenere inalterati i piazzali esistenti delle attività commerciali produttive ubicate a Nord e a ridosso dell'autostrada, rendendo, di fatto, il nodo molto compatto.

Superato lo svincolo con l'A4 e la viabilità ordinaria, il tracciato di variante devia verso Sud e contemporaneamente sale di quota per scavalcare in viadotto l'A4 ed innestarsi sul tracciato

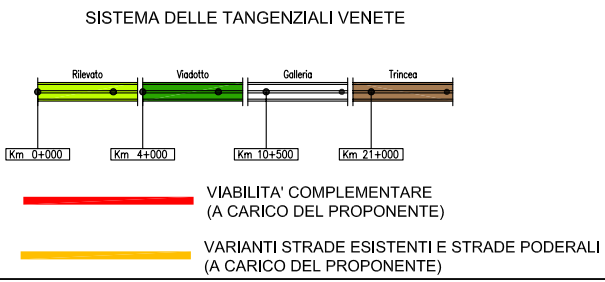
NUV alla progr. Km 69+552 di quest'ultimo. Lo sviluppo del tratto di variante misura pertanto km 2+811 circa.

In definitiva, la soluzione presentata è migliorativa rispetto alle precedenti in quanto salvaguarda:

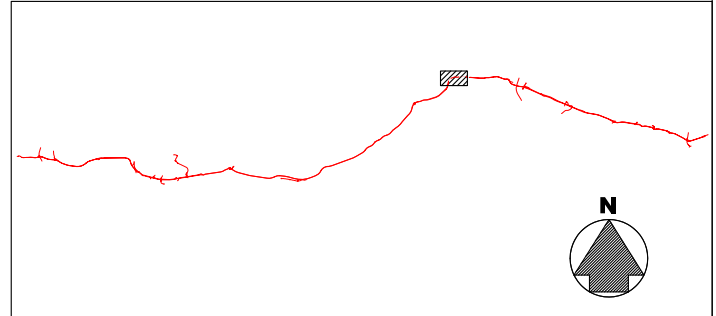
- Le attività produttive ubicate a Nord dell'A4;
- Il corso del Retrone;
- La visuale paesaggistica dalla Chiesa di S. Agostino e relativo quartiere industriale/produttivo.

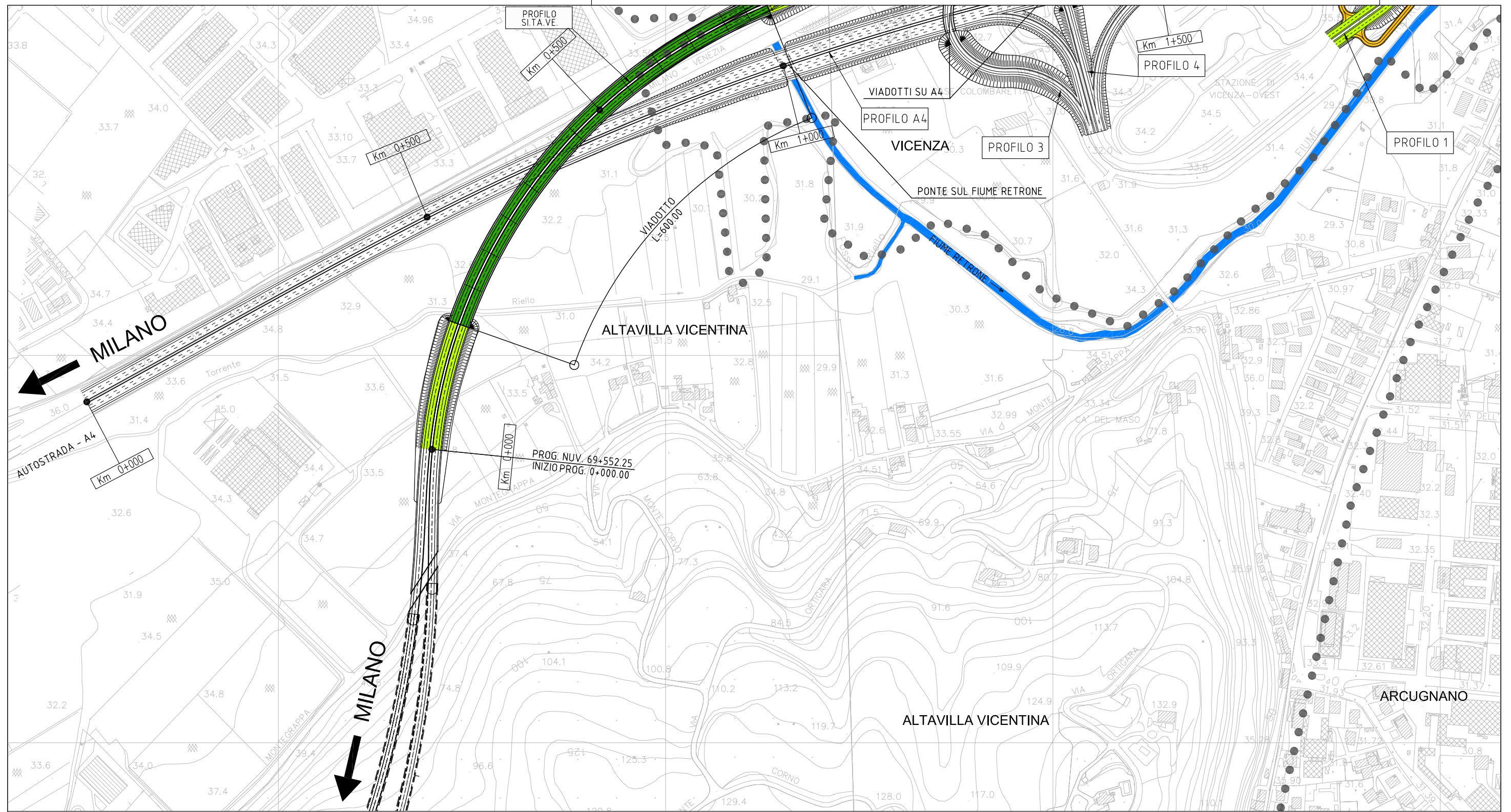


- LEGENDA**
- ● ● ● ● CONFINO PROVINCIALE
 - ● ● ● ● CONFINO COMUNALE
 - VERONA COMUNE
 - - - - - IMPRONTA DELL'OPERA

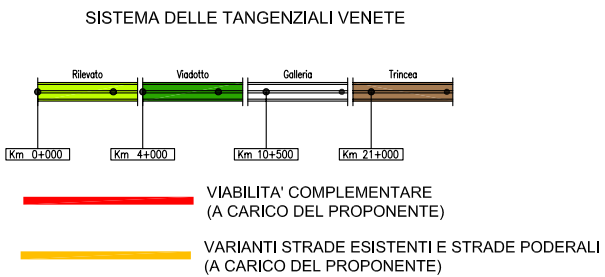


- PROGETTO PROPOSTA
- TRACCIATO ALTA VELOCITA'
- VIABILITA' DI PROGRAMMA

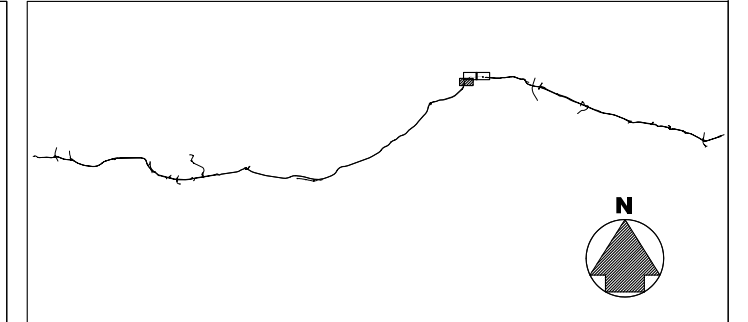


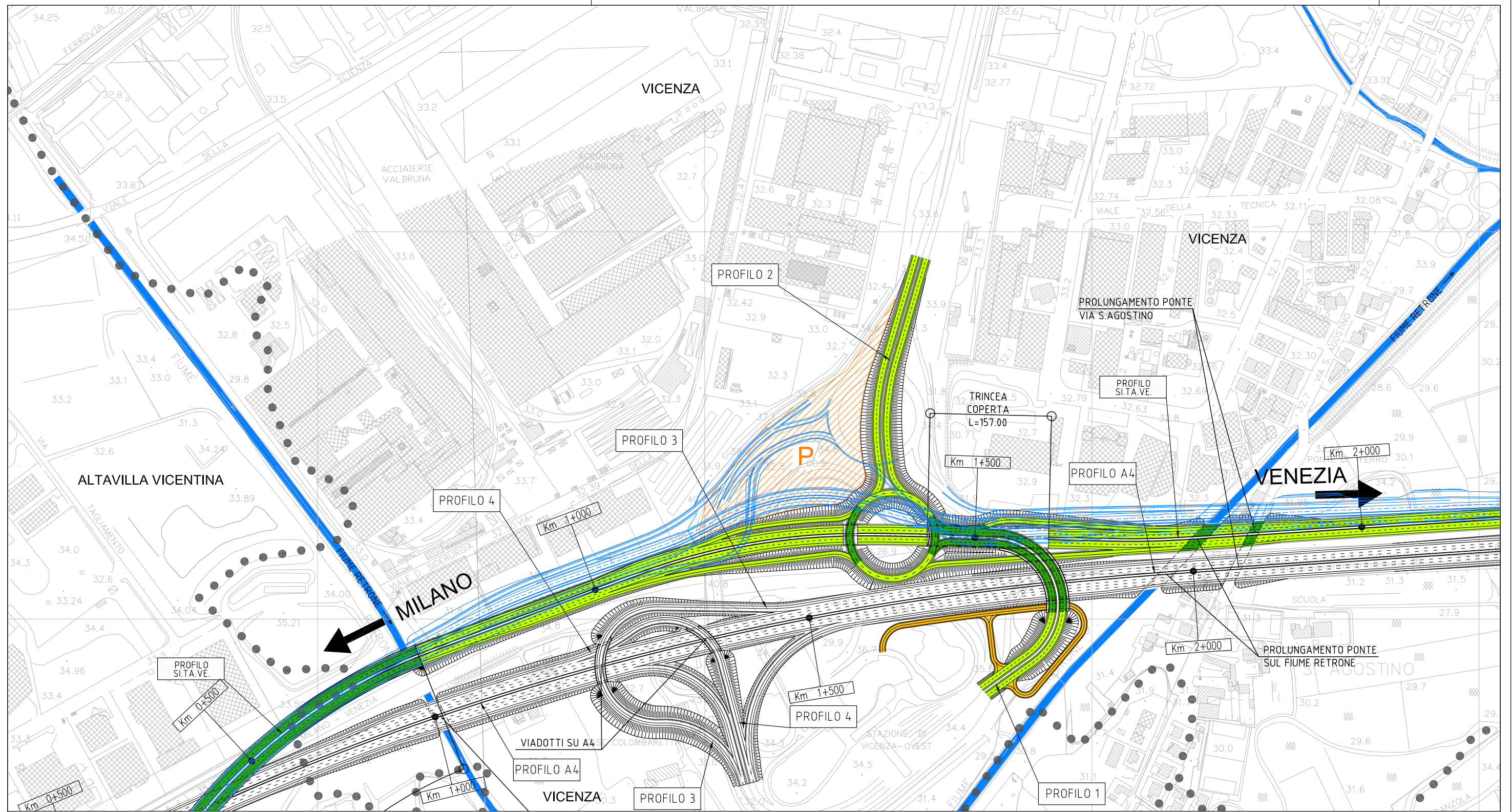


- LEGENDA**
- ● ● ● ● CONFINI PROVINCIALE
 - ● ● ● ● CONFINI COMUNALE
 - VERONA** COMUNE
 - - - - - IMPRONTA DELL'OPERA



- PROGETTO PROPOSTA
- TRACCIATO ALTA VELOCITA'
- VIABILITA' DI PROGRAMMA

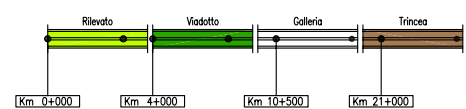




LEGENDA

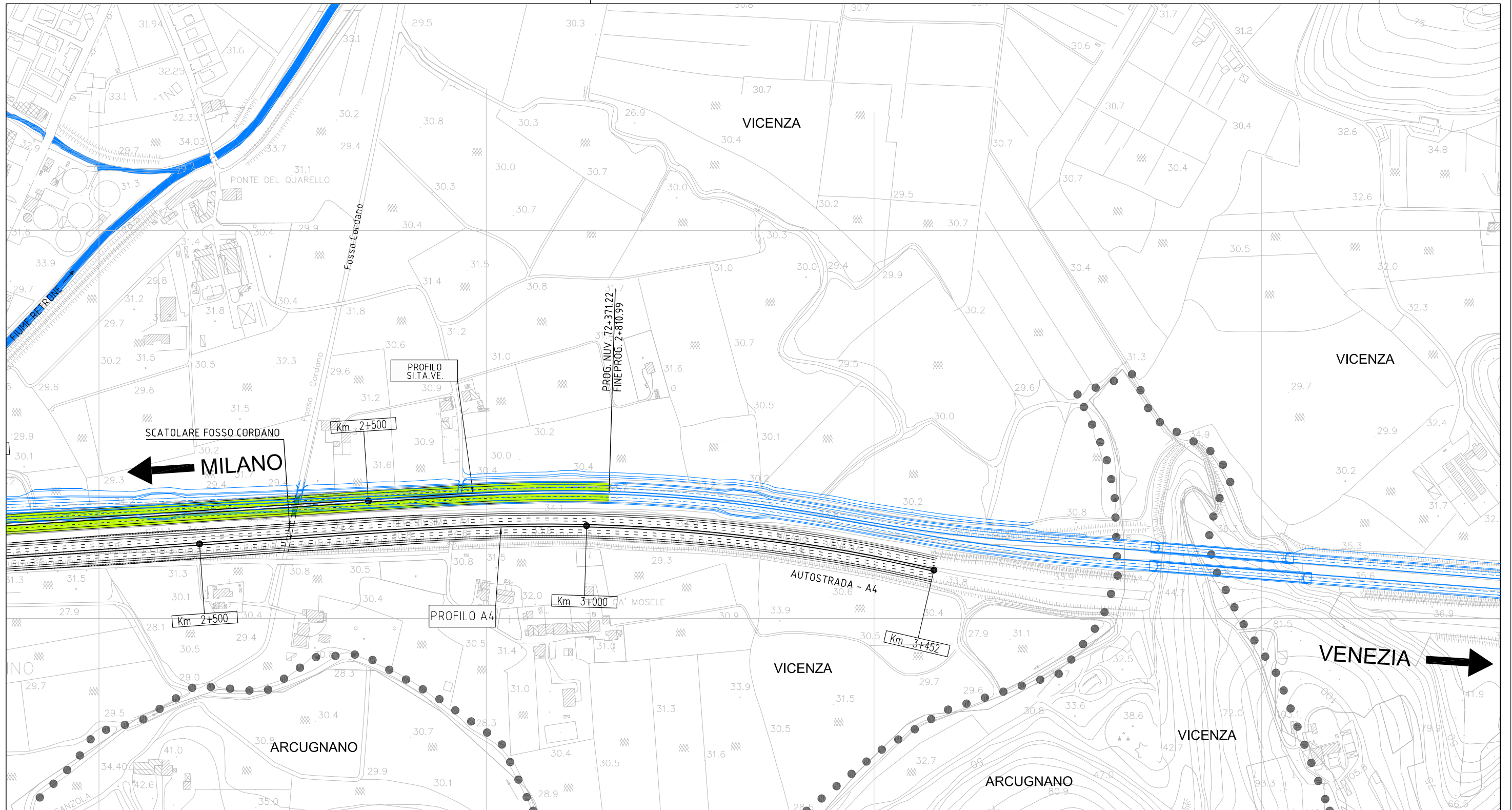
- ● ● ● ● CONFINO PROVINCIALE
- ● ● ● ● CONFINO COMUNALE
- VERONA COMUNE
- - - - - IMPRONTA DELL'OPERA

SISTEMA DELLE TANGENZIALI VENETE



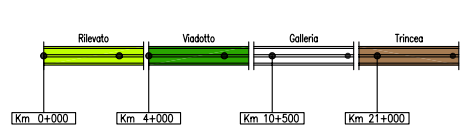
- VIABILITA' COMPLEMENTARE (A CARICO DEL PROPONENTE)
- VARIANTE STRADE ESISTENTI E STRADE PODERALI (A CARICO DEL PROPONENTE)

- PROGETTO PROPOSTA
- TRACCIATO ALTA VELOCITA'
- VIABILITA' DI PROGRAMMA



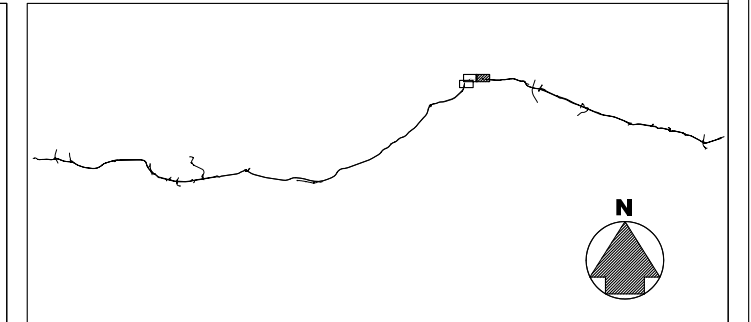
- LEGENDA**
- ● ● ● ● CONFINA PROVINCIALE
 - ● ● ● ● CONFINA COMUNALE
 - VERONA** COMUNE
 - - - - - IMPRONTA DELL'OPERA

SISTEMA DELLE TANGENZIALI VENETE



- VIABILITA' COMPLEMENTARE (A CARICO DEL PROPONENTE)
- VARIANTI STRADE ESISTENTI E STRADE PODERALI (A CARICO DEL PROPONENTE)

- PROGETTO PROPOSTA
- TRACCIATO ALTA VELOCITA'
- VIABILITA' DI PROGRAMMA



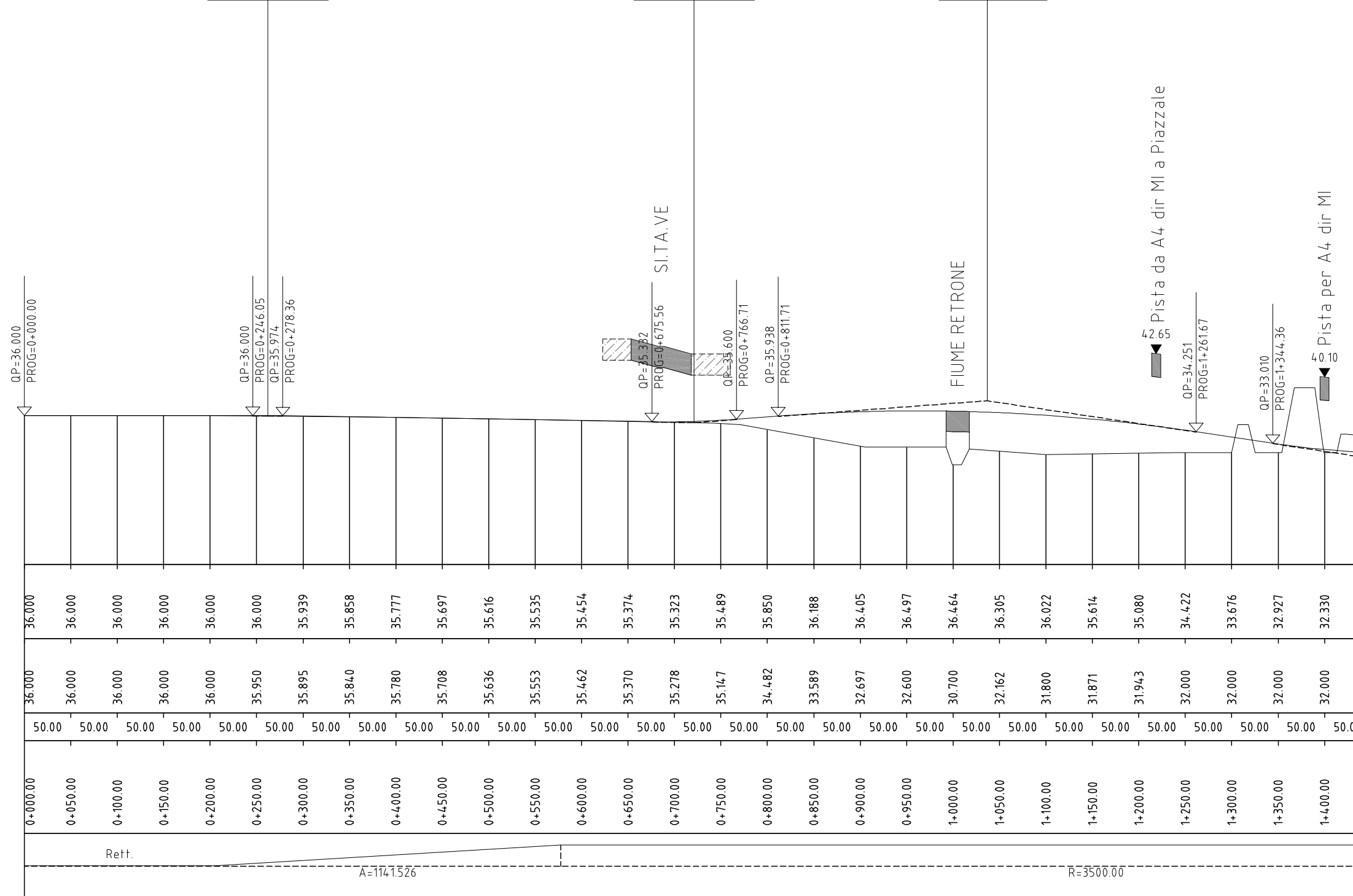
262.20	458.93	315.55	470.16
0.00	-0.74	2.37	-7.05
0.000000	-0.001615	0.007500	-0.015000
0+0.00	0+262.20	0+721.13	1+036.69

← MILANO

PR =	0+262.20
QV =	36.00
DP =	-0.002
R =	-20000.00
T =	16.15
F =	0.01

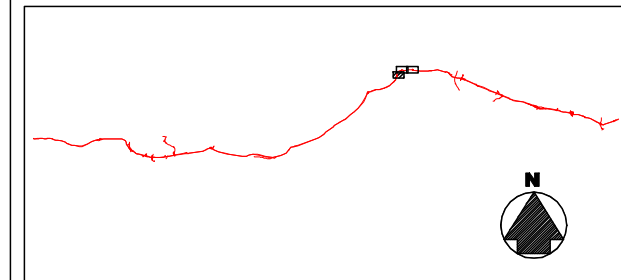
PR =	0+721.13
QV =	35.26
DP =	0.009
R =	10000.00
T =	45.58
F =	0.10

PR =	1+036.69
QV =	37.63
DP =	-0.022
R =	-20000.00
T =	224.98
F =	1.27



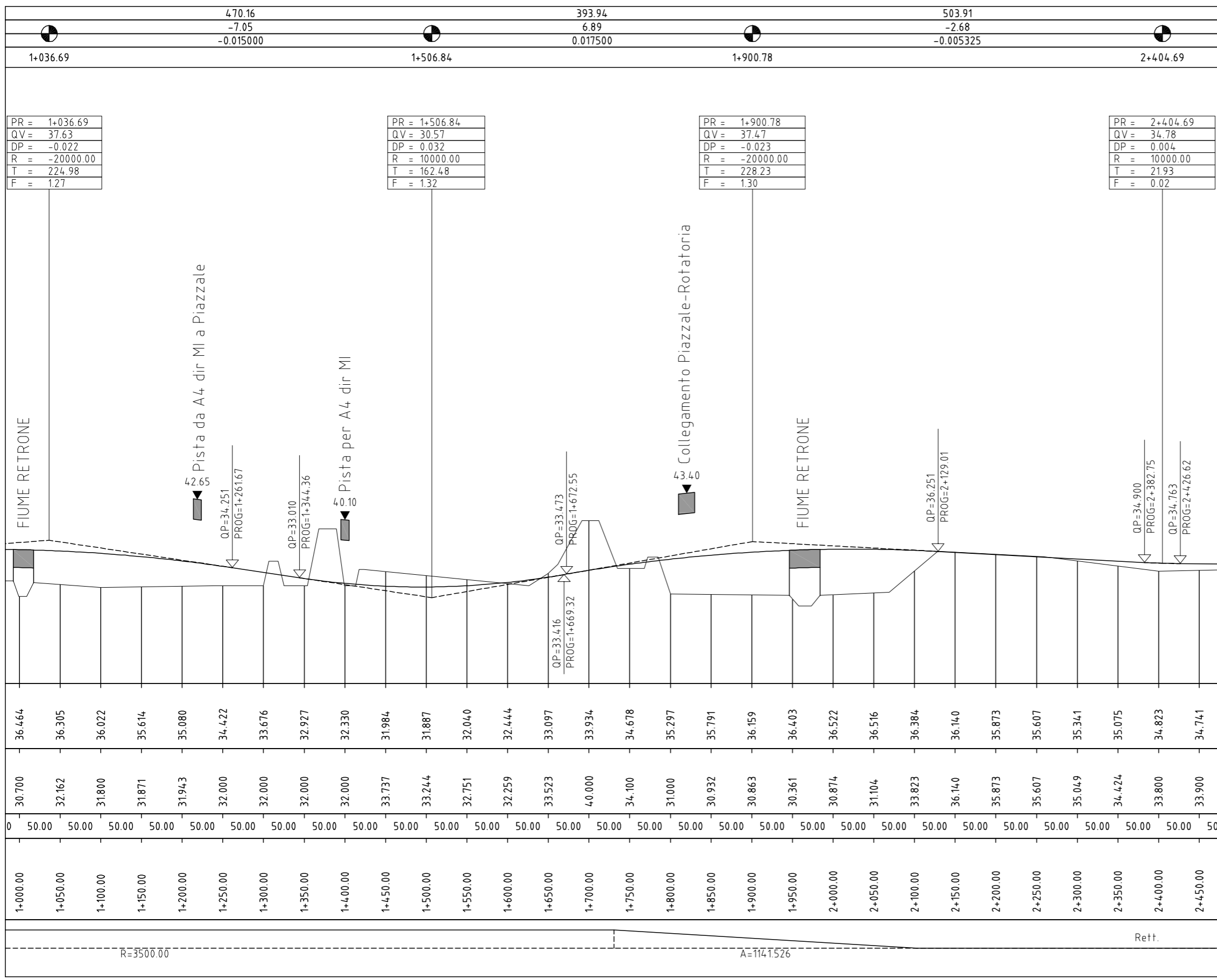
LIVELLETTA	L =
	DISL =
	p =
PROGR. LIVELLETTA	

**SISTEMA TANGENZIALI
VICENZA OVEST**
Profilo A4 in Nuova Sede



Scala 1:5000/500
Q.R. = 20.00

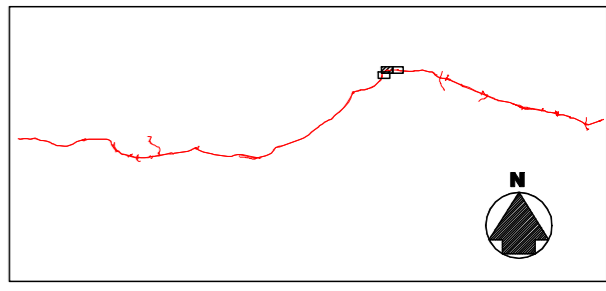
QUOTE PROGETTO
QUOTE TERRENO
ETTOMETRICHE
PROGRESSIVE
ANDAMENTO PLANIMETRICO



LIVELLETTA
 DISL=
 p=

PROGR. LIVELLETTA

SISTEMA TANGENZIALI VICENZA OVEST Profilo A4 in Nuova Sede



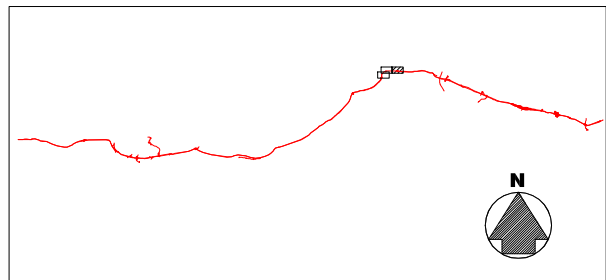
Scala 1:5000/500
 Q.R. = 20.00

QUOTE PROGETTO
QUOTE TERRENO
ETTOMETRICHE
PROGRESSIVE
ANDAMENTO PLANIMETRICO

503.91	104.7.81
-2.68	-0.98
-0.005325	-0.000938

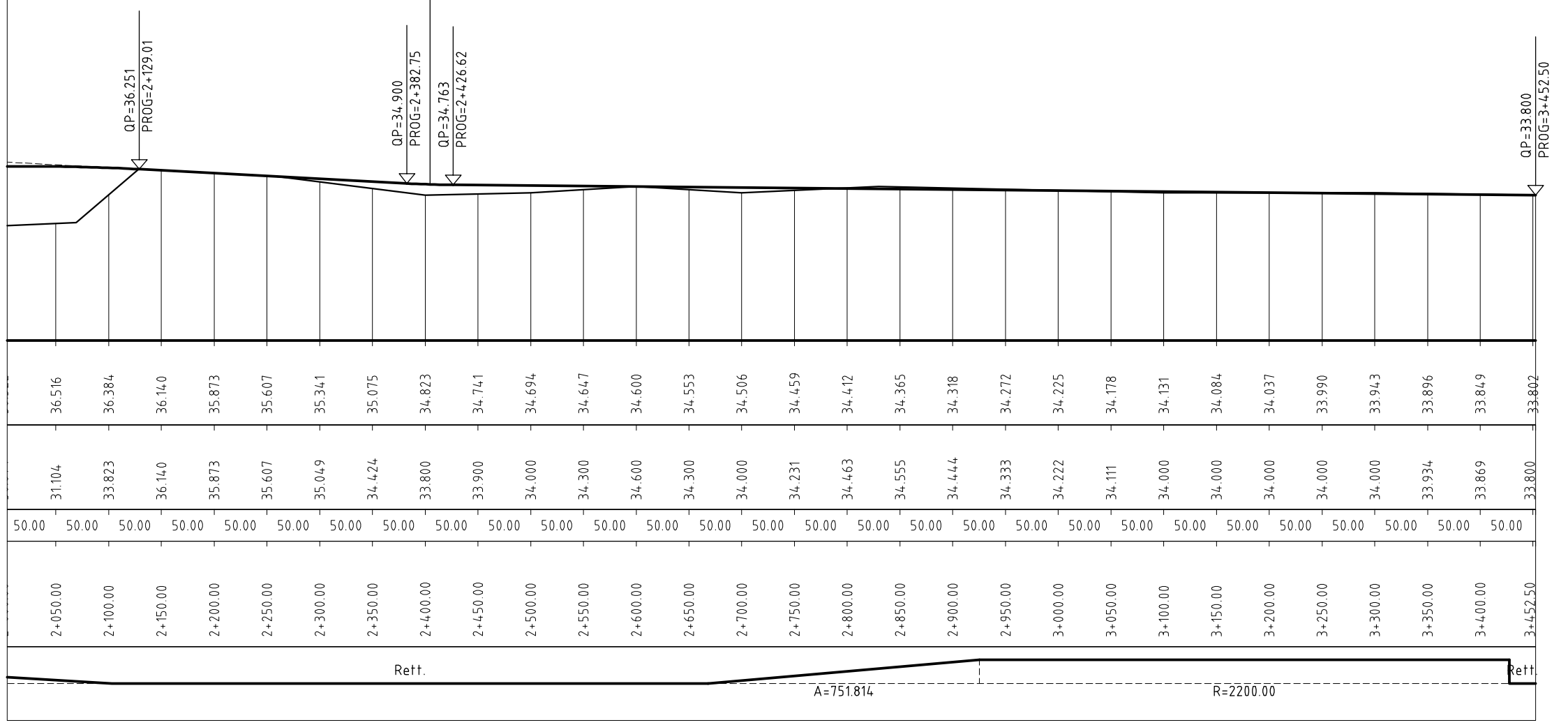
LIVELLETTA	L =
PROGR. LIVELLETTA	DISL =
	p =

**SISTEMA TANGENZIALI
VICENZA OVEST**
Profilo A4 in Nuova Sede



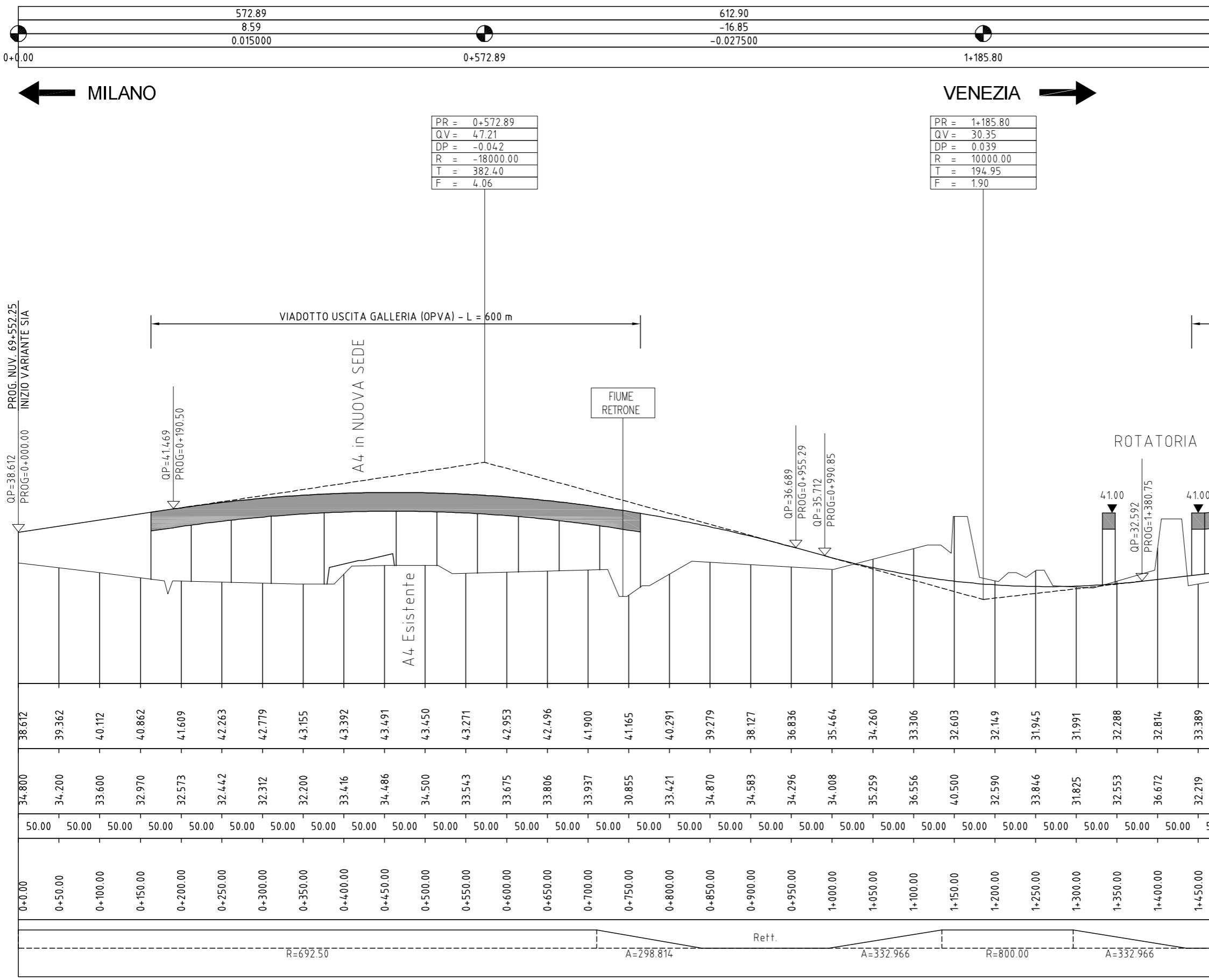
VENEZIA →

PR =	2+404.69
QV =	34.78
DP =	0.004
R =	10000.00
T =	21.93
F =	0.02



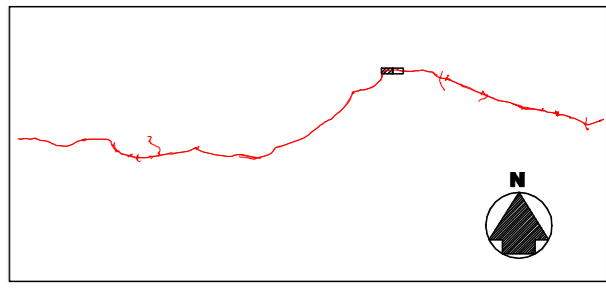
Scala 1:5000/500
Q.R. = 20.00

QUOTE PROGETTO
QUOTE TERRENO
ETTOMETRICHE
PROGRESSIVE
ANDAMENTO PLANIMETRICO



LIVELLETTA	L=
	DISL=
	p=
PROGR. LIVELLETTA	

SISTEMA TANGENZIALI VICENZA OVEST Profilo Asse Principale



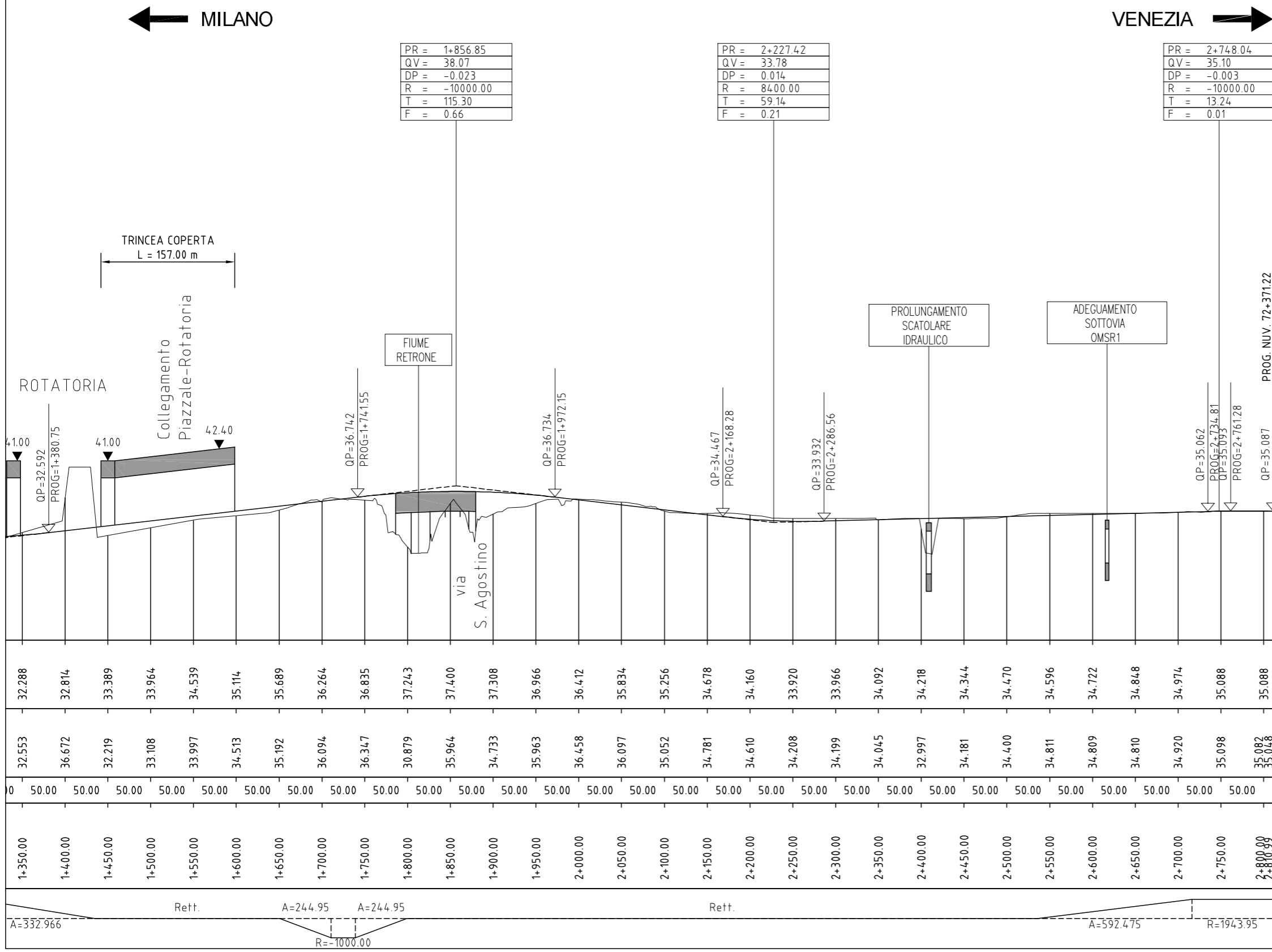
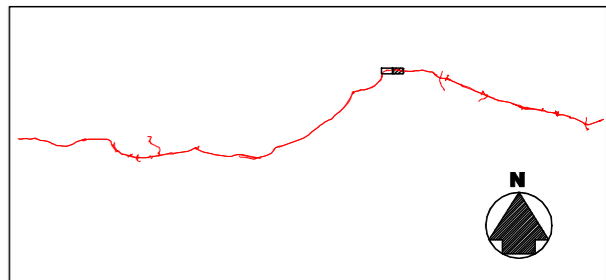
Scala 1:5000/500
 Q.R. = 20.00

QUOTE PROGETTO
QUOTE TERRENO
ETTOMETRICHE
PROGRESSIVE
ANDAMENTO PLANIMETRICO

671.05	370.58	520.62
7.72	-4.28	1.31
0.011500	-0.011562	0.002520
1+856.85	2+227.42	2+748.04

LIVELLETTA	L=
	DISL=
	p=
PROGR. LIVELLETTA	

SISTEMA TANGENZIALI VICENZA OVEST Profilo Asse Principale



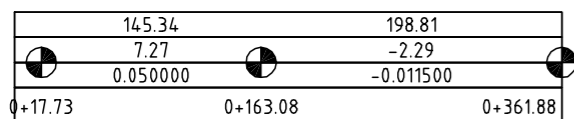
PR = 1+856.85
QV = 38.07
DP = -0.023
R = -10000.00
T = 115.30
F = 0.66

PR = 2+227.42
QV = 33.78
DP = 0.014
R = 8400.00
T = 59.14
F = 0.21

PR = 2+748.04
QV = 35.10
DP = -0.003
R = -10000.00
T = 13.24
F = 0.01

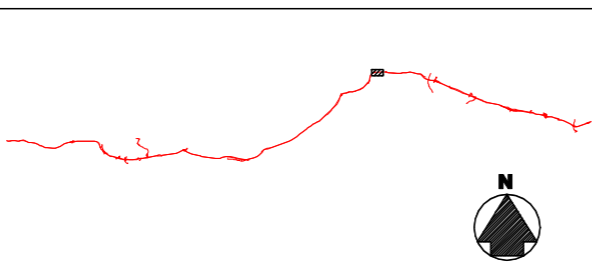
Scala 1:5000/500
Q.R. = 20.00

QUOTE PROGETTO
QUOTE TERRENO
ETTOMETRICHE
PROGRESSIVE
ANDAMENTO PLANIMETRICO

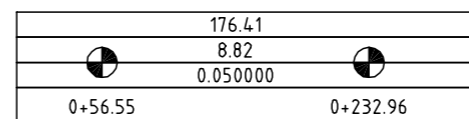


LIVELLETTE	L=
PROGR. LIVELLETTE	DISL=
	p=

SISTEMA TANGENZIALI
VICENZA OVEST
Profilo 1

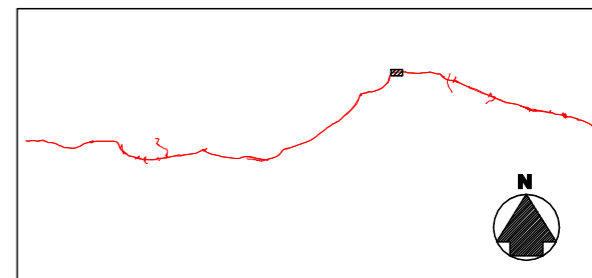


PR = 0+17.73	PR = 0+163.08
QV = 36.00	QV = 43.27
DP = 0.050	DP = -0.062
R = 500.00	R = -1750.00
T = 12.49	T = 53.77
F = 0.16	F = 0.83

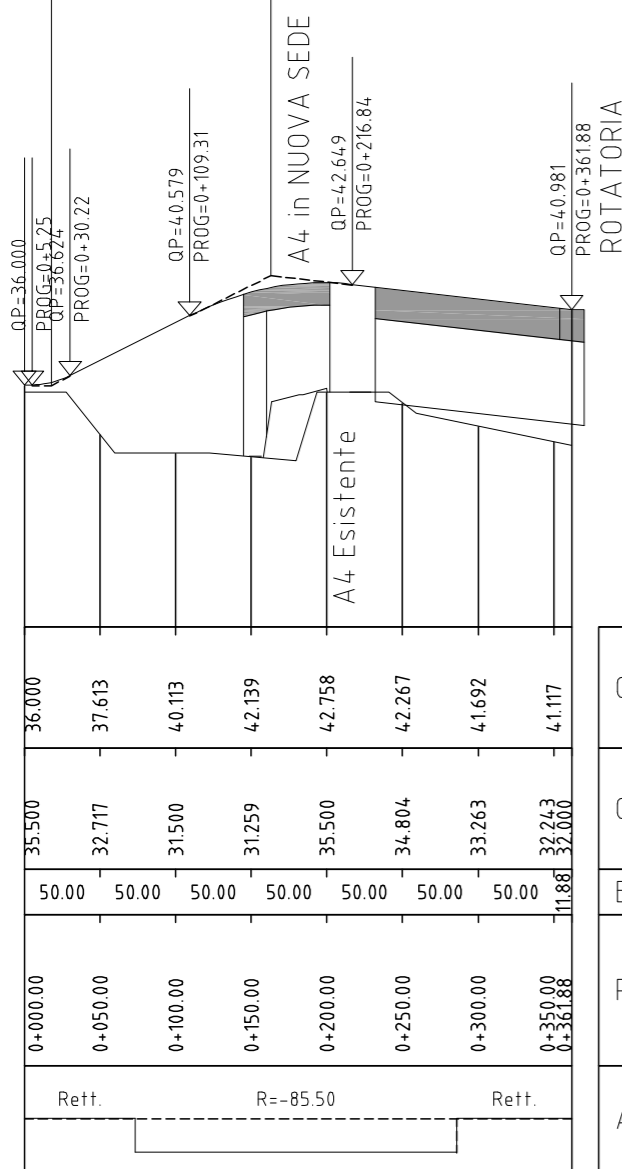


LIVELLETTE	L=
PROGR. LIVELLETTE	DISL=
	p=

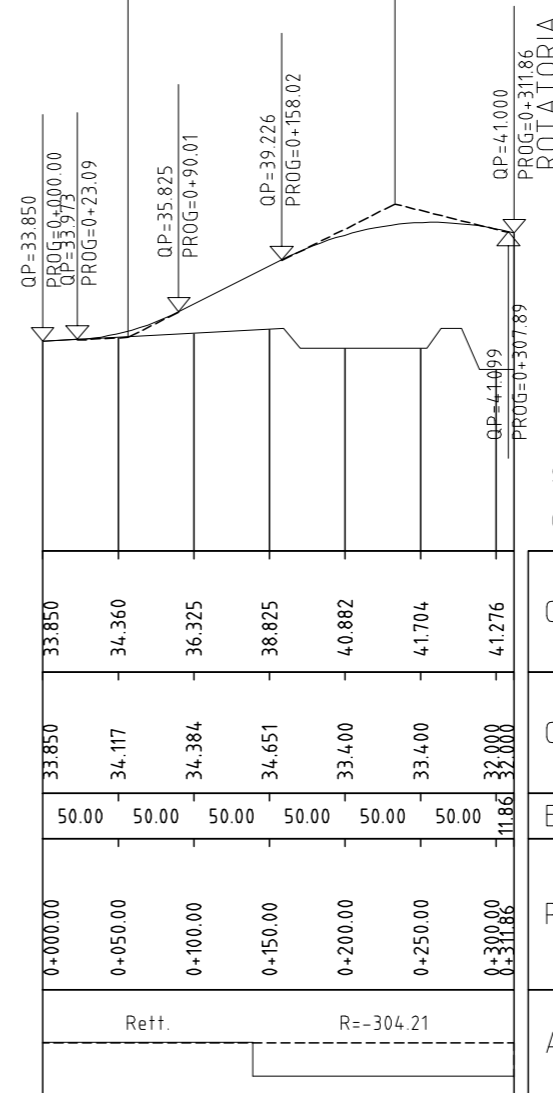
SISTEMA TANGENZIALI
VICENZA OVEST
Profilo 2



PR = 0+56.55	PR = 0+232.96
QV = 34.15	QV = 42.97
DP = 0.045	DP = -0.075
R = 1500.00	R = -2000.00
T = 33.46	T = 74.94
F = 0.37	F = 1.41



QUOTE PROGETTO
QUOTE TERRENO
ETTOMETRICHE
PROGRESSIVE
ANDAMENTO PLANIMETRICO



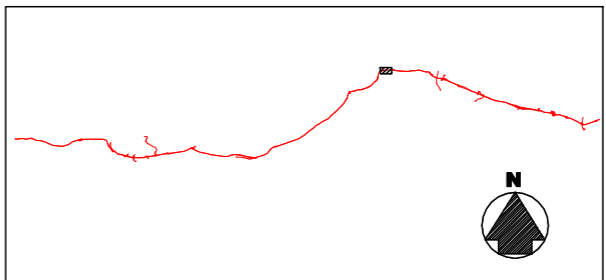
QUOTE PROGETTO
QUOTE TERRENO
ETTOMETRICHE
PROGRESSIVE
ANDAMENTO PLANIMETRICO

168.06	209.90	249.52	209.95
-2.94	3.15	12.48	-10.50
-0.017500	0.015000	0.050000	-0.050000
0+0.00	0+168.06	0+377.96	0+627.48
			0+837.43

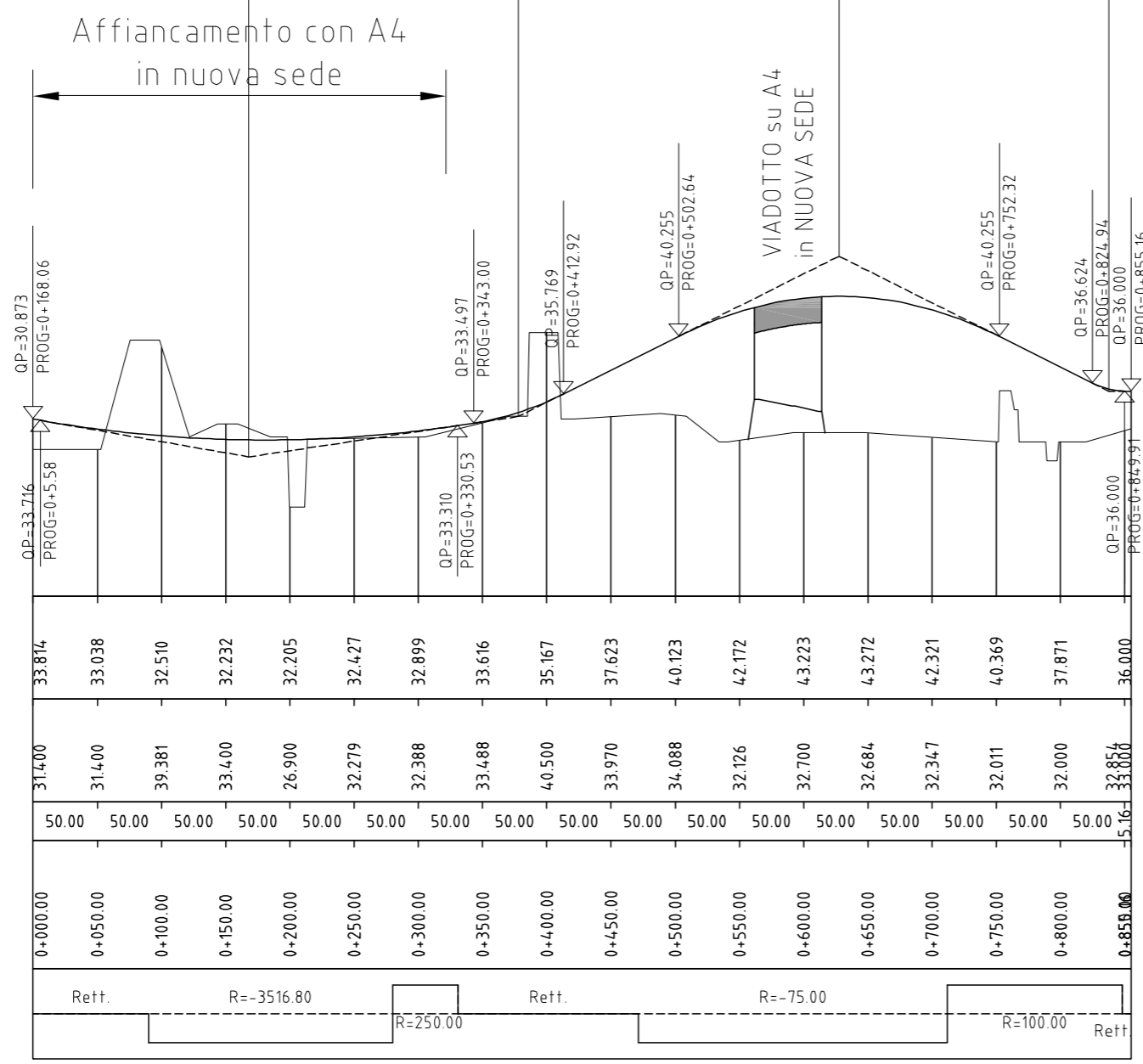
LIVELLETTA	L=
	DISL=
	p=
PROGR. LIVELLETTA	

CASELLO →

SISTEMA TANGENZIALI
VICENZA OVEST
Profilo 3



PR = 0+168.06	PR = 0+377.96	PR = 0+627.48	PR = 0+837.43
QV = 30.87	QV = 34.02	QV = 46.50	QV = 36.00
DP = 0.032	DP = 0.035	DP = -0.100	DP = 0.050
R = 10000.00	R = 2000.00	R = -2500.00	R = 500.00
T = 162.48	T = 34.96	T = 124.84	T = 12.49
F = 1.32	F = 0.31	F = 3.12	F = 0.16



Scala 1:5000/500
Q.R. = 20.00

QUOTE PROGETTO
QUOTE TERRENO
ETTOMETRICHE
PROGRESSIVE
ANDAMENTO PLANIMETRICO

131.32	144.69	231.02	154.06
6.57	-7.23	2.31	-0.54
0.050000	-0.050000	0.010000	-0.003500
0+47.43	0+178.75	0+323.44	0+554.46

LIVELLETTA	L=
PROGR. LIVELLETTA	DISL=
	p=

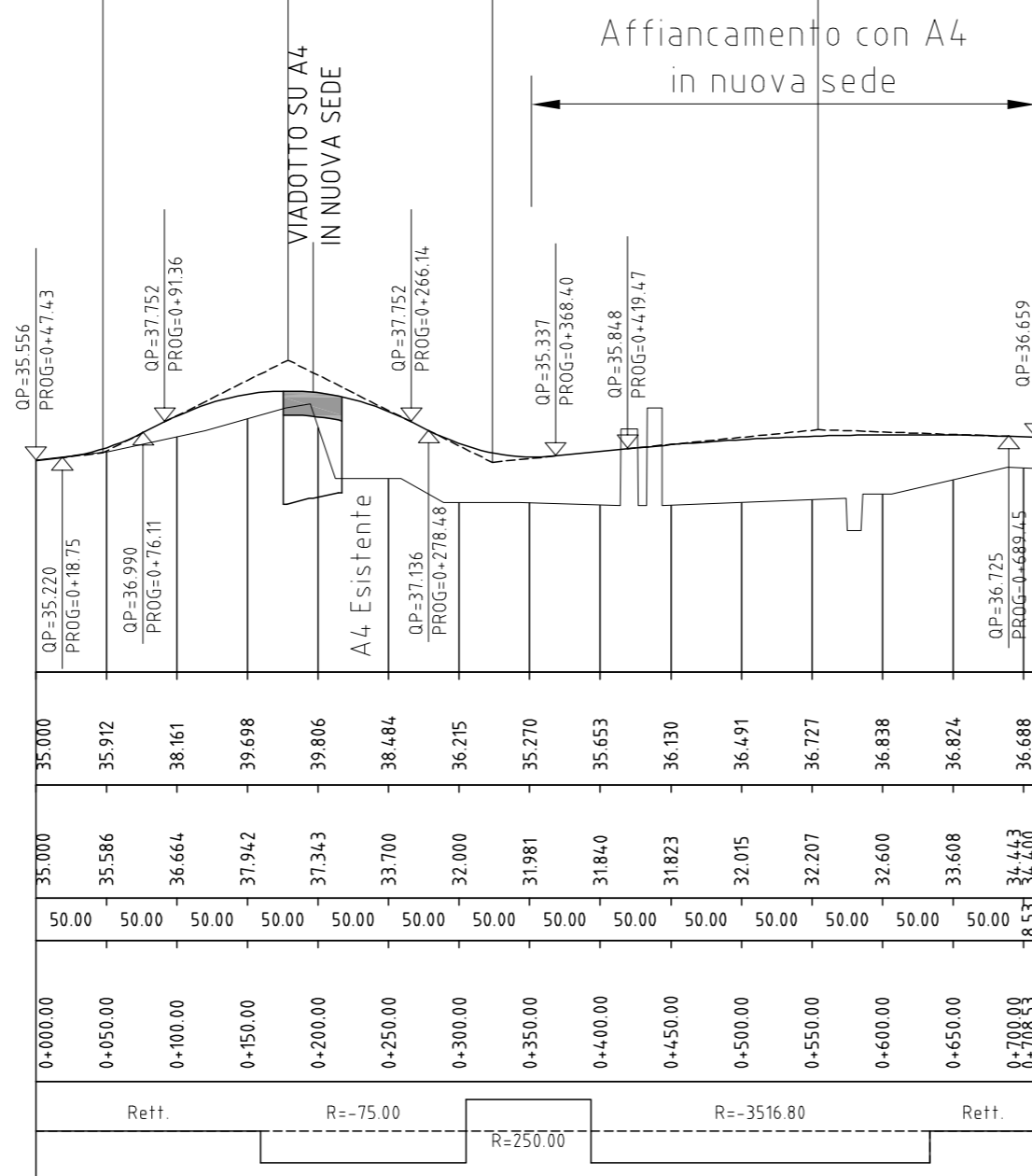
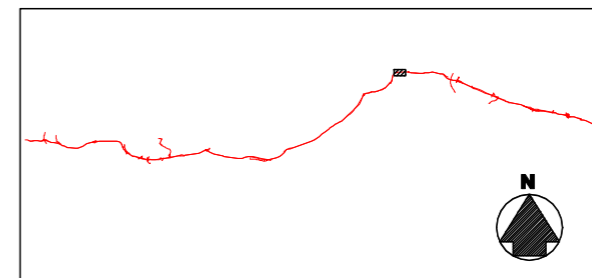
PR = 0+47.43	PR = 0+178.75
QV = 35.56	QV = 42.12
DP = 0.038	DP = -0.100
R = 1500.00	R = -1750.00
T = 28.68	T = 87.39
F = 0.27	F = 2.19

PR = 0+323.44
QV = 34.89
DP = 0.060
R = 1500.00
T = 44.96
F = 0.67

PR = 0+554.46
QV = 37.20
DP = -0.013
R = -20000.00
T = 134.99
F = 0.46

MILANO →

SISTEMA TANGENZIALI VICENZA OVEST Profilo 4



Scala 1:5000/500
Q.R. = 20.00

35.000	35.912	38.161	39.698	39.806	38.484	36.215	35.270	35.653	36.130	36.491	36.727	36.838	36.824	36.688
35.000	35.586	36.664	37.942	37.343	33.700	32.000	31.981	31.840	31.823	32.015	32.207	32.600	33.608	34.443
50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	8.531
0+000.00	0+050.00	0+100.00	0+150.00	0+200.00	0+250.00	0+300.00	0+350.00	0+400.00	0+450.00	0+500.00	0+550.00	0+600.00	0+650.00	0+700.00
Rett.	R=-75.00		R=250.00		R=-3516.80		Rett.							

QUOTE PROGETTO
QUOTE TERRENO
ETTOMETRICHE
PROGRESSIVE
ANDAMENTO PLANIMETRICO

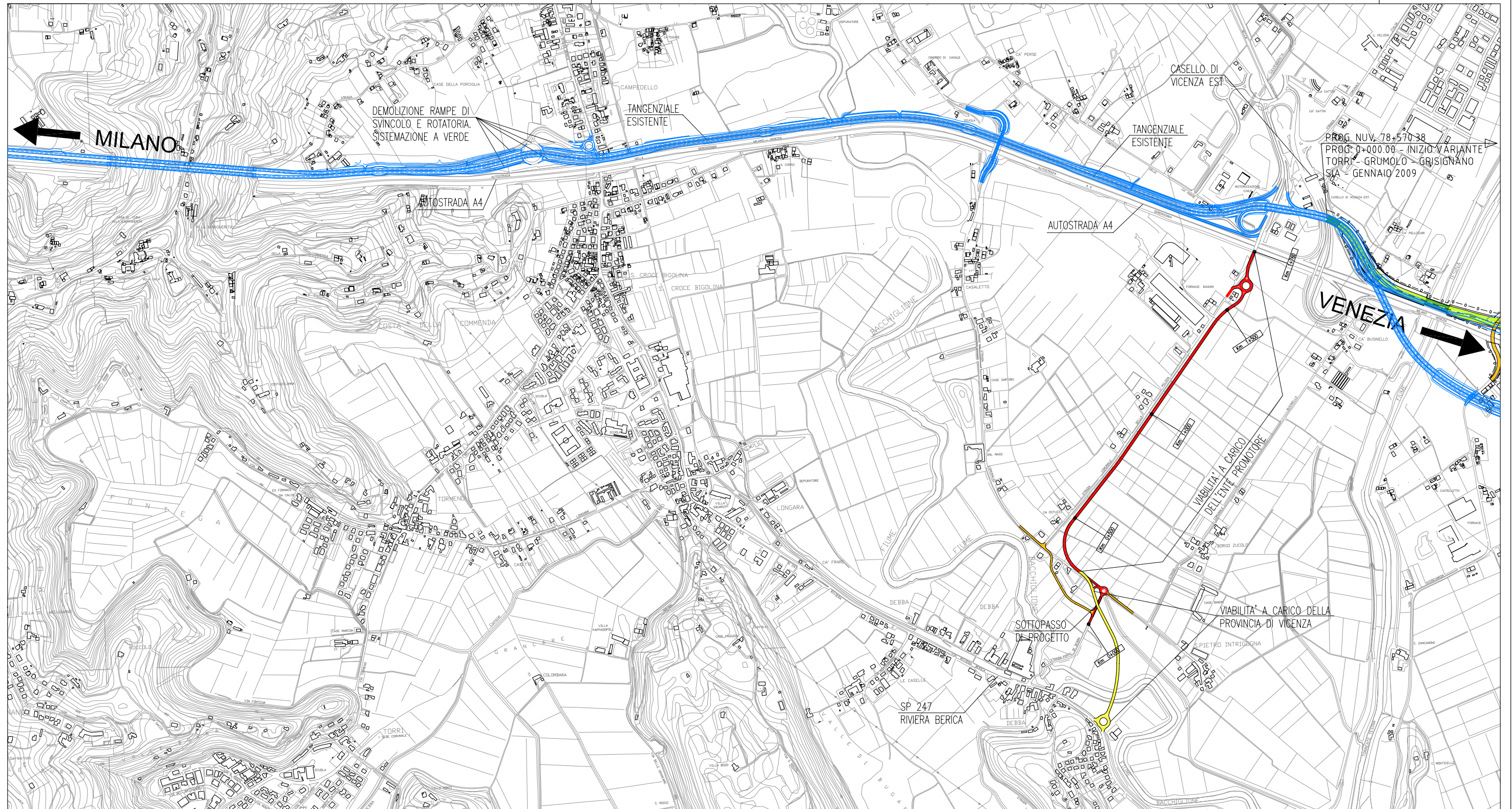
7 SCHEDA N. 6 – OSSERVAZIONE 136 – COMUNE DI VICENZA

La soluzione riportata nella presente scheda vuol dare risposta all'osservazione formulata dal Comune di Vicenza e che fa riferimento alla prossima costruzione, a cura della Provincia di Vicenza, di un nuovo ponte sul Bacchiglione, in località Debba, che consentirà un collegamento diretto tra i piccoli insediamenti abitativi ubicati in sinistra idrografica del corso d'acqua e la SP 247 che invece si sviluppa sul versante opposto e che consente di raggiungere rapidamente la tangenziale di Vicenza. Infatti quest'ultima arteria costituisce la via preferenziale per gli utenti del versante Est della Riviera Berica per raggiungere la viabilità di grande scorrimento (tangenziale e autostrada A4).

Purtroppo lo svincolo attuale di Campedello, ubicato sulla tangenziale Sud di Vicenza e sul quale confluisce la SP 247, è inadeguato a supportare il carico veicolare che lo impegna quotidianamente con conseguente formazione di code nelle ore di punta, che talvolta rigurgitano lungo le rampe e la SP 247, creando particolari problematiche di sicurezza.

Alla luce di quanto sopra il Comune chiede che il Promotore realizzi una viabilità complementare che metta in comunicazione le opere di prossima costruzione da parte della Provincia di Vicenza con lo svincolo esistente di Vicenza Est. Con questo nuovo collegamento il traffico della SP 247 verrebbe dirottato su quest'ultimo svincolo liberando, di conseguenza, il corrispondente di Campedello che, a questo punto, potrebbe essere demolito per migliorare la percorribilità del tratto.

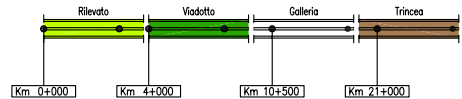
Pertanto l'opera complementare richiesta comporta la realizzazione di una piattaforma di categoria C1 (10.50 m di larghezza, una piattaforma con una corsia per senso di marcia) per uno sviluppo di circa 1600 m, la costruzione di due rotatorie e di un manufatto di sottopasso.



LEGGENDA

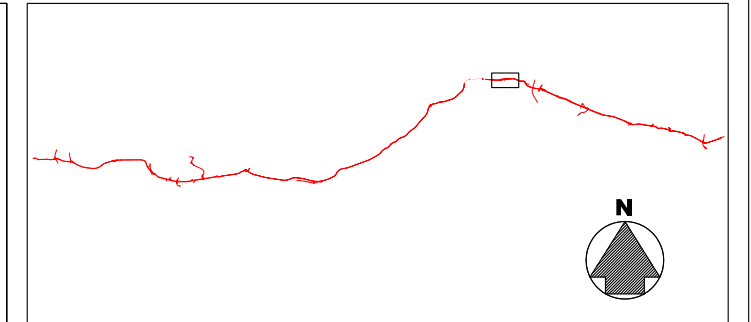
- ● ● ● ● CONFINA PROVINCIALE
- ● ● ● ● CONFINA COMUNALE
- VERONA COMUNE
- - - - - IMPRONTA DELL'OPERA

SISTEMA DELLE TANGENZIALI VENETE



- VIABILITA' COMPLEMENTARE (A CARICO DEL PROPONENTE)
- VARIANTI STRADE ESISTENTI E STRADE PODERALI (A CARICO DEL PROPONENTE)

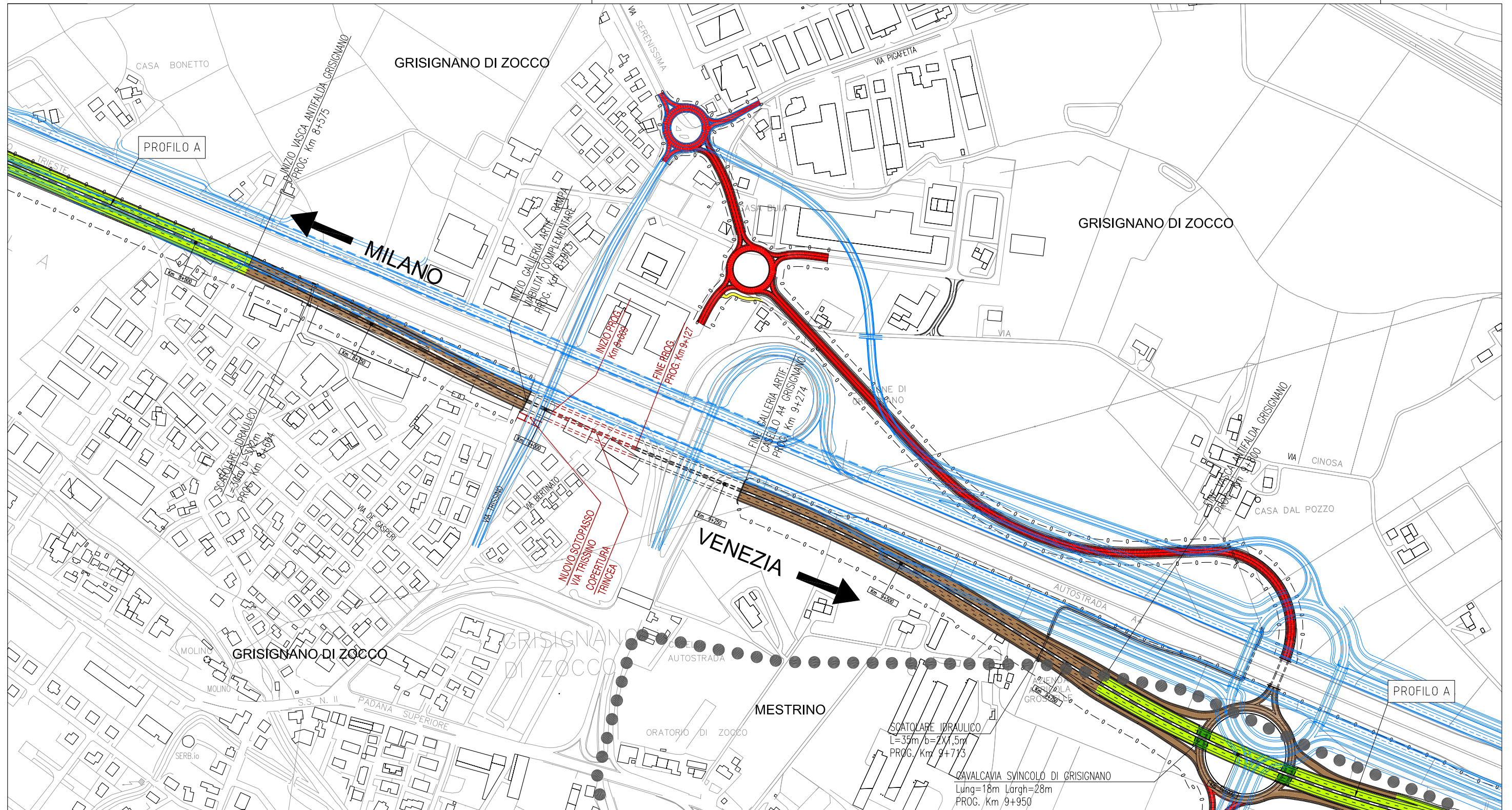
- PROGETTO PROPOSTA
- TRACCIATO ALTA VELOCITA'
- VIABILITA' DI PROGRAMMA



8 SCHEDA N. 7 – OSSERVAZIONE 4.18 – COMUNE DI GRISIGNANO E ALTRI

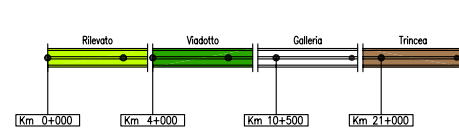
La presente soluzione di variante è stata sviluppata con l'obiettivo di accogliere due richieste formulate da alcuni privati e poi raccolte e fatte proprie anche dal Comune di Grisignano. In sostanza viene richiesto che i due tratti di trincea coperta in prossimità dello svincolo autostradale sull'A4 di Grisignano siano collegati da un tratto intermedio di ulteriore copertura realizzando, di fatto, un unico tratto di galleria di circa 301 m. Lo sviluppo del tratto intermedio per il quale è stata richiesta la copertura misura 118 m.

La seconda richiesta prevede, nell'ambito dei lavori connessi alla realizzazione dell'imbocco Ovest della suddetta galleria, ubicata in prossimità dell'attuale sovrappasso dell'A4 di via Trissino, la costruzione di un sottopasso della rampa con la quale questa strada comunale sovrappassa l'autostrada. Tale manufatto permette al Comune di intervenire in futuro per adeguare la viabilità locale di quartiere, sfruttando tale sottopasso per migliorare e rendere più sicuri gli innesti del quartiere su tale via.



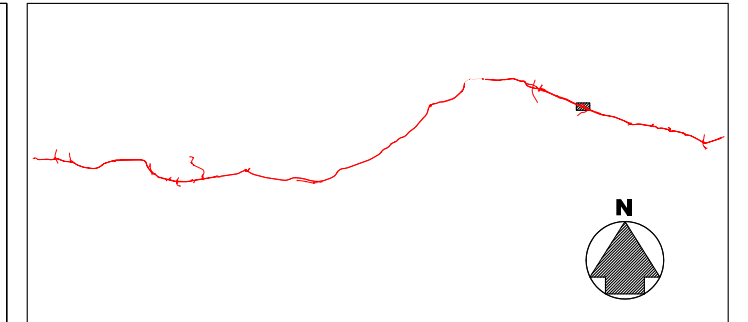
- ● ● ● ● CONFINI PROVINCIALE
- ● ● ● ● CONFINI COMUNALE
- VERONA COMUNE
- - - - - IMPRONTA DELL'OPERA

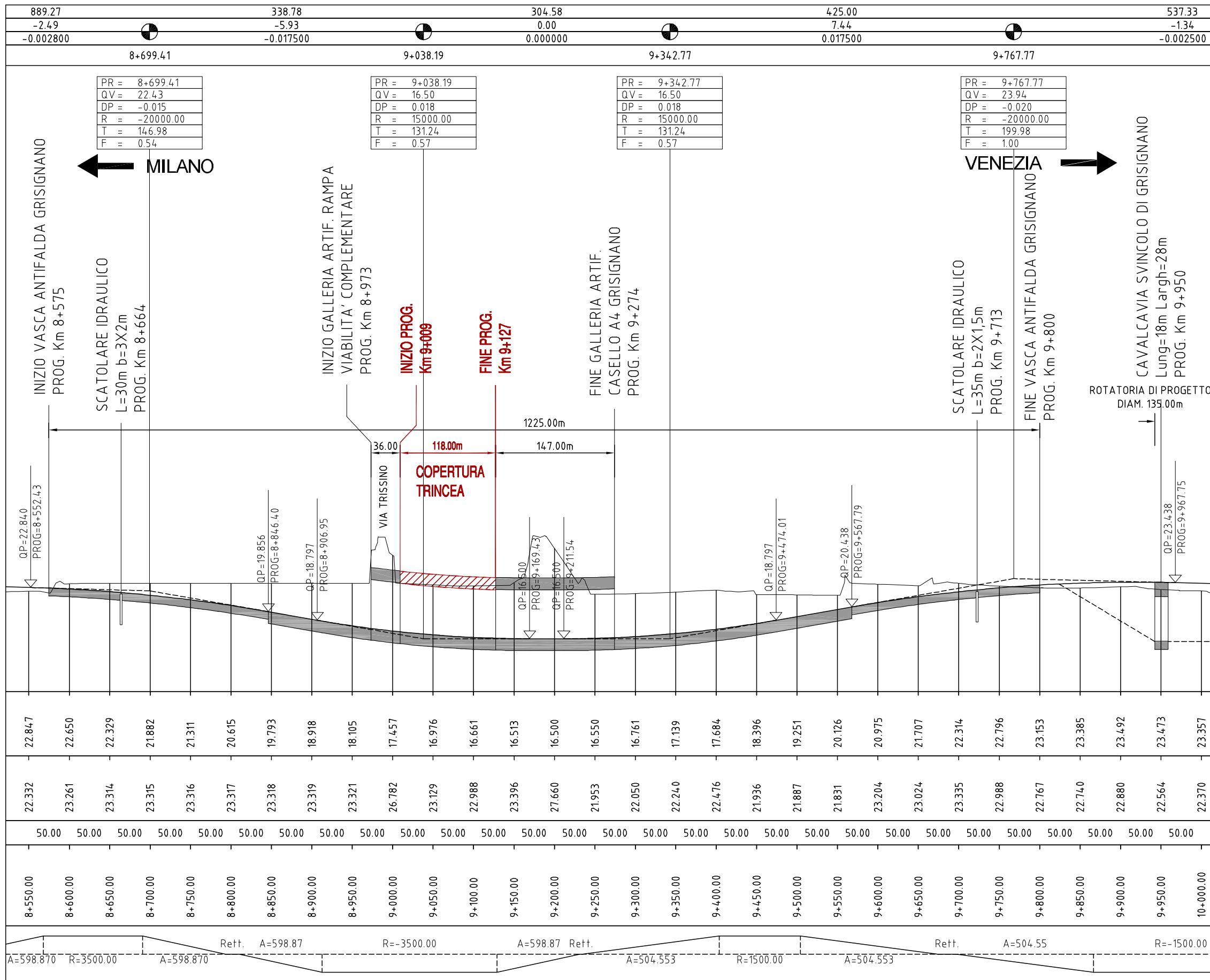
SISTEMA DELLE TANGENZIALI VENETE



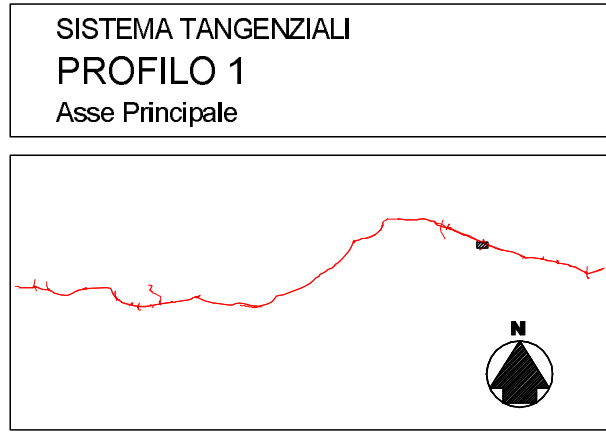
- VIABILITA' COMPLEMENTARE (A CARICO DEL PROPONENTE)
- VARIANTI STRADE ESISTENTI E STRADE PODERALI (A CARICO DEL PROPONENTE)

- PROGETTO PROPOSTA
- TRACCIATO ALTA VELOCITA'
- VIABILITA' DI PROGRAMMA





LIVELLETTA	L=
DISL=	DISL=
PROGR. LIVELLETTA	p=



Scala 1:5000/500
Q.R. = 10.00

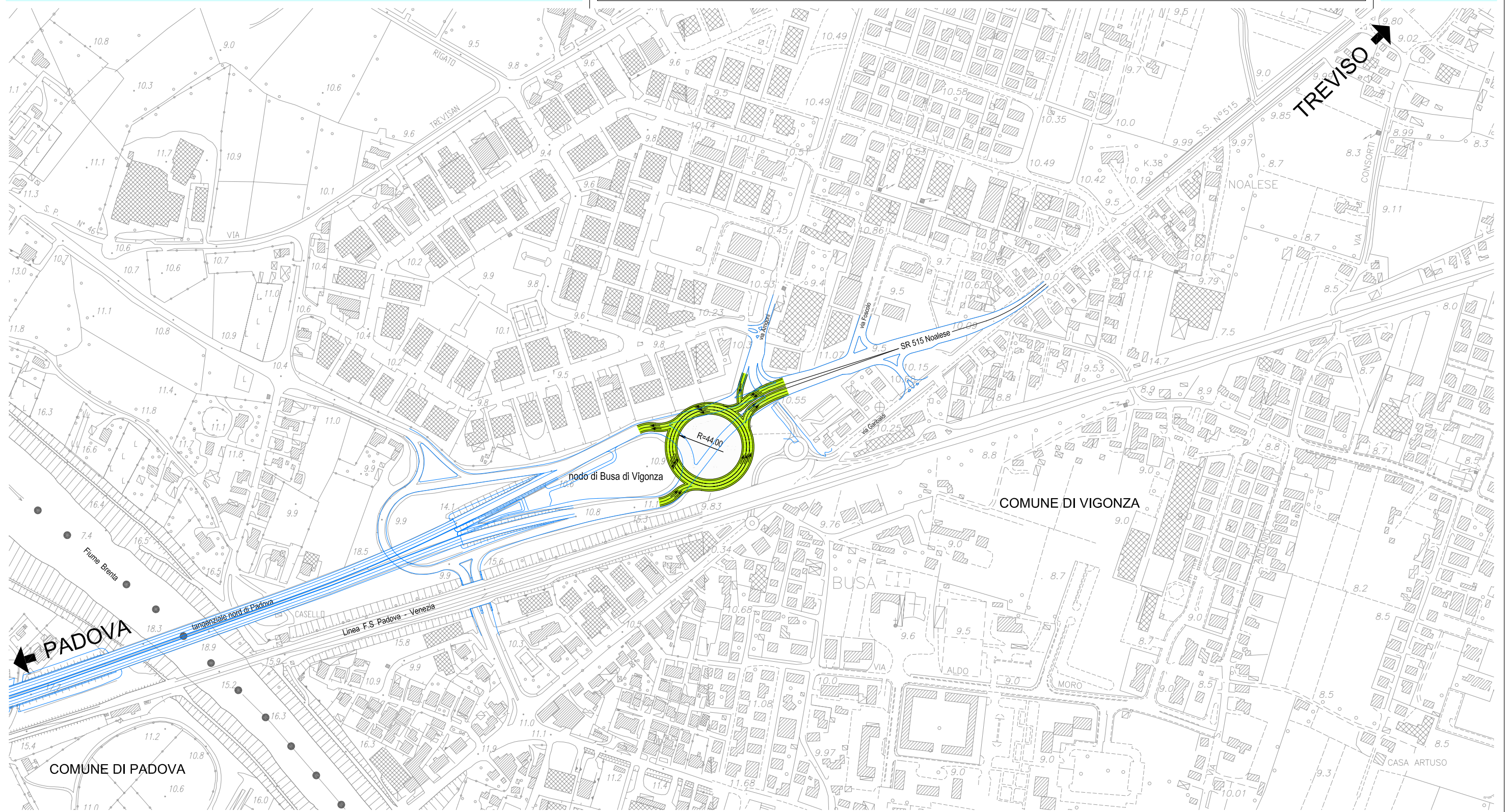
QUOTE PROGETTO
QUOTE TERRENO
ETTOMETRICHE
PROGRESSIVE
ANDAMENTO PLANIMETRICO

9 SCHEDA N. 8 – OSSERVAZIONE 95 – COMUNE DI VIGONZA

La soluzione preposta accoglie la richiesta formulata nell'osservazione del Comune di Vigonza ed in particolare di migliorare e rendere più sicuro il nodo terminale Est del sistema tangenziali a Busa di Vigonza, frazione del Comune di Vigonza.

Fermo restando che la funzionalità del nodo non viene modificata poiché SI.TA.VE. non porta incrementi significativi di traffico sul nodo, viene proposto l'inserimento di un'ampia rotatoria ad Est dello svincolo esistente a forma di "fagiolo" con l'obiettivo di far rallentare i flussi di traffico che si innestano poi sulla SR 515. Tale soluzione risulta sicuramente più efficace ed economicamente meno onerosa rispetto a quella proposta dal Comune di svincolo a livelli sfalsati.

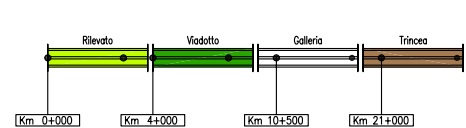
L'ampia rotatoria proposta, di raggio minimo pari a 44 m, prevede una piattaforma a 3 corsie con rami di innesto/uscita ciascuno a due corsie.



LEGENDA

- ● ● ● ● CONFINI PROVINCIALE
- ● ● ● ● CONFINI COMUNALE
- VERONA COMUNE
- IMPRONTA DELL'OPERA

SISTEMA DELLE TANGENZIALI VENETE



- VIABILITA' COMPLEMENTARE (A CARICO DEL PROPONENTE)
- VARIANTI STRADE ESISTENTI E STRADE PODERALI (A CARICO DEL PROPONENTE)

- PROGETTO PROPOSTA
- TRACCIATO ALTA VELOCITA'
- VIABILITA' DI PROGRAMMA

