



SUPERSTRADA PEDEMONTANA VENETA SPA

www.superstradapedemontanaveneta.it

Benvenuti a bordo

CARTA DEI SERVIZI 2024

TRATTA IN ESERCIZIO

***MONTECCHIO MAGGIORE SUD – BARRIERA TREVISO –
SPRESIANO VILLORBA EST.***



La presente edizione della Carta dei Servizi è stata redatta in ottemperanza alla “Direttiva per l’adozione della Carta dei Servizi autostradali” del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti N. 102 del 19 febbraio 2009.



Carta dei Servizi 2024

INDICE

Messaggio di benvenuto	Pagina	4
Sezione 1 - Presentazione della Società e dell'Opera		
Chi siamo		5
La Superstrada Pedemontana Veneta		5
La realizzazione della Superstrada		7
Caratteristiche dell'infrastruttura		10
Quadro sinottico		15
La tratta in esercizio		16
Opere maggiori		22
L'impegno ambientale		33
Centro Operativo Di Controllo (COC)		36
Il Centro Direzionale di Bassano del Grappa		38
Trasporti eccezionali		40
Principi fondamentali		40
Il pedaggio		42
Il mancato pagamento del pedaggio		45
Stazioni di Esazione		47
Volumi di traffico		49
Mobilità e manutenzione		50
Info e assistenza		52
Segnalazioni viabilità e Informazioni		55
Sicurezza		56



Sezione 2 - La Qualità

La Politica e la gestione della qualità	61
Gli indicatori di qualità	63

Sezione 3 - La Tutela del Cliente

Segnalazioni e reclami	64
Rimborsi	64
Sinistri	65
Videosorveglianza Superstrada Pedemontana Veneta	65



Messaggio di benvenuto

Gentili Viaggiatori,

E' con grande piacere e senso di responsabilità che Vi ringraziamo per aver scelto di percorrere la Superstrada Pedemontana Veneta.

Abbiamo avuto l'onore di essere motore e parte attiva del tessuto produttivo di una regione, il Veneto, che da sempre si contraddistingue per operosità e saper fare.

Abbiamo realizzato quest'opera, indispensabile per supportare al meglio lo sviluppo di questo territorio, con la consapevolezza di dovere e poter offrire modernità, sicurezza e comfort nel rispetto dell'ambiente che tanto ci è caro.

Questa Carta dei Servizi vuole esprimere tutto il nostro impegno nel voler servirVi nel modo migliore, dedicando ad ogni chilometro della tratta la professionalità che un Viaggiatore moderno ed informato merita, per trasformare un semplice spostamento in un'esperienza positiva.

Troverete nella Carta dei Servizi le informazioni utili per vivere al meglio il viaggio, con la certezza di averci sempre al vostro fianco, attenti e disponibili ed anche attraverso le Vostre segnalazioni, ogni giorno pronti a migliorare.

Buon viaggio!



Sezione 1 - Presentazione della Società e dell'Opera

CHI SIAMO

Superstrada Pedemontana Veneta S.p.A. (SPV S.p.A.) è una società interamente privata, concessionaria della progettazione, realizzazione e gestione della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta.

S.P.V. ha affidato inizialmente la gestione tecnica e operativa al Raggruppamento di Imprese VIS S.c.p.A. – SIS S.c.p.A., e successivamente dal 27/12/2023 solo alla SIS Scpa, quest'ultima già impegnata nella costruzione dell'opera.

SPV S.p.A. ha sede legale in Torino, In Via Invorio 24/A.

Gli uffici operativi sono ubicati presso il Centro Direzionale di Bassano del Grappa, sito in Via delle Rogge N° 1.

LA SUPERSTRADA PEDEMONTANA VENETA

La superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta è un'arteria che collega Montecchio Maggiore (Vi) a Spresiano (Tv) passando per il distretto industriale di Thiene-Schio, per Bassano del Grappa e a nord di Treviso, interconnettendosi a tre autostrade (da ovest: l'A4, l'A31 e l'A27) e ad un'arteria extraurbana strategica, la SS47 della Valsugana.

La Superstrada Pedemontana Veneta è una infrastruttura viaria che attraversa la Regione del



Veneto nel territorio vicentino e trevigiano e si sviluppa nel contesto del Corridoio Europeo Mediterraneo (ex Corridoio n. 5). L'asse stradale si sviluppa per complessivi 163 km di cui, 95 di viabilità principale e 68 di viabilità secondaria ed interessa un ampio bacino territoriale di 114 Comuni, 37 dei quali sono direttamente interessati dal tracciato, 22 nella Provincia di Vicenza e 15 nella Provincia di Treviso.

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

L'opera permette il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

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

La necessità di realizzare un asse che congiungesse le città sorte ai piedi delle Prealpi venete è sorta fin dagli anni settanta. Negli anni novanta la situazione è diventata critica a causa della progressiva urbanizzazione della campagna veneta e dell'aumento del traffico sull'autostrada A4 Serenissima. Con l'allargamento dell'Unione Europea e l'apertura delle frontiere ad est a metà degli anni 2000 la situazione è ulteriormente peggiorata, giustificandone a maggior ragione la realizzazione.

L' ITER IN BREVE

Il potenziamento dell'itinerario pedemontano Montebello - Valico di Priabona – Malo - Thiene - Bassano – Montebelluna - Ponte della Priula è inserito nel Piano Regionale dei Trasporti della Regione Veneto, approvato dal Consiglio Regionale in data 23 febbraio 1990 con provvedimento n. 1047, sotto la voce "itinerario pedemontano veneto";

Nell'agosto 1997 è stato firmato un accordo-quadro tra la Regione e il Governo. Nella Finanziaria 1999 lo Stato ha stanziato 40 miliardi di lire per 15 anni.

Nella finanziaria 2001 è stata prevista la possibilità di realizzare la Pedemontana non come autostrada ma come superstrada.

Nel 2002 la società Pedemontana Veneta Spa presenta un progetto (che, diversamente da quello in costruzione, non comprende la tratta ovest tra l'A4 e l'A31) che nel dicembre 2002 viene messo in gara dalla Regione.

Il 24 ottobre 2003 viene firmata un'intesa tra il Governo e la Regione e la Pedemontana viene inserita tra le infrastrutture di preminente interesse nazionale per le quali concorre l'interesse regionale.

Nel marzo 2006 il Cipe chiede alla Regione di affidare l'opera in concessione tramite gara che verrà poi pubblicata sulla GU dell'Unione europea nel 2006.

A seguito di questa procedura la realizzazione della superstrada è stata affidata all'Ati composta dal consorzio stabile SIS S.c.p.A, (consorzio tra il gruppo FININC S.p.A. e la società spagnola Sacyr Vallehermoso) e da Itinere Infraestructuras SA.



Il 15 agosto 2009 l'ing. Silvano Vernizzi, amministratore delegato di Veneto Strade e già commissario delegato per l'emergenza socio economico ambientale della viabilità di Mestre è stato nominato Commissario straordinario per lo stato di emergenza socioeconomico-ambientale nei territori delle province di Treviso e Vicenza.

La posa della prima pietra è avvenuta a novembre 2011 a Romano d'Ezzelino; nel 2012 sono iniziati i lavori al principio della nuova strada mentre nel bassanese i cantieri sono stati aperti a febbraio 2013.

A causa di alcune varianti sostanziali al progetto definitivo, alcuni tratti (3f e 2b) nel 2011, vengono sottoposti nuovamente a Valutazione di Impatto Ambientale, e approvati con decreto n° 2260 della Giunta Regionale del Veneto il 10 dicembre 2013. L'ultimo tratto in variante (3c), è stato approvato nel febbraio 2015.

Sempre nel 2015 vi è stata la rimodulazione del Piano Economico Finanziario sulla base delle indicazioni fornite da Cassa Depositi e Prestiti e BEI (Banca Europea degli Investimenti);

Nel 2016 cessa la gestione emergenziale. Tutte le competenze inerenti alla realizzazione dell'intervento rientrano nella gestione ordinaria della Regione del Veneto;

Nel 2017 La Regione del Veneto acquisisce il PEF rimodulato. Rimane invariato il costo totale dell'opera e la durata della Concessione. A seguito delle opportune verifiche e sulla base delle indicazioni di Cortei dei Conti ed ANAC è stato sottoscritto il Terzo Atto Convenzionale (TAC) che regola in via definitiva il rapporto tra le parti

LA REALIZZAZIONE DELLA SUPERSTRADA

E' la finanza di progetto la procedura di aggiudicazione tecnica di finanziamento utilizzata per l'individuazione del soggetto incaricato alla progettazione, esecuzione e gestione dell'opera. A seguito di tale procedura tra la Regione del Veneto e la SPV S.p.A. è stato sottoscritto un "Contratto di concessione" regolato dal Terzo Atto Convenzionale (TAC). Il contratto di concessione poggia sul principio fondamentale - evidenziato sia nelle fonti normative europee, sia nelle fonti normative nazionali - per il quale "l'aggiudicazione di una concessione di lavori o servizi, comporta il trasferimento al concessionario di un rischio operativo legato alla gestione dei lavori o dei servizi, o entrambe"

Questo principio ruota attorno al concetto di "rischio operativo" che può essere declinato in due fattispecie principali:

- **Rischio della domanda:** nel caso in cui le entrate sono generate dal pagamento degli utenti per il servizio reso (tariffa);
- **Rischio dell'offerta:** nel caso in cui le entrate dell'affidatario derivano dalla Pubblica Amministrazione (canone); tale rischio dipende dalla capacità, da parte del concessionario, di erogare il servizio previsto secondo le clausole contrattuali e gli standard pattuiti. Coincide pertanto con il cosiddetto **rischio di disponibilità**;



Quando la tecnica di finanziamento impiegata sia la finanza di progetto, la normativa in materia richiede che siano allocati in capo al concessionario almeno due dei tre rischi principali, ovvero: rischio di costruzione, rischio di disponibilità, rischio di domanda;

Nel caso della Superstrada Pedemontana Veneta, sono trasferiti al concessionario SPV S.p.A. il rischio di costruzione ed il rischio di disponibilità.



La realizzazione di una infrastruttura strategica come la Superstrada Pedemontana Veneta, ancor più qualora sia contraddistinta da forme contrattuali quali la concessione e/o il partenariato pubblico privato, rappresenta un processo complesso nell'ambito del quale al settore pubblico spetta il ruolo di garante dell'interesse pubblico.

Questa forma di garanzia è assicurata, dall'azione di regia e coordinamento svolta dalla
Pubblica Amministrazione concedente.

La Pubblica Amministrazione agisce pertanto nell'intero ciclo di vita dell'opera, governando i processi e perciò programma e promuove le attività di controllo delle componenti qualità, tempo, costo e realizzazione.

Per tali motivi, successivamente al passaggio dalla gestione commissariale (2009/2016) alla gestione ordinaria (dal 2017), nel dicembre del 2016, la Giunta Regionale ha provveduto ad istituire, con DGR 2027/2016, la Struttura di Progetto "Superstrada Pedemontana Veneta" e a nominare il "Commissario Autorità Vigilante SPV". (DPGR 6/2017)

La Struttura di Progetto svolge pertanto:

- Le attività correnti di tipo amministrativo;
- Le attività di alta sorveglianza;
- Le attività di governance.

Con il DDR 9/2017 è stato approvato il "Programma di monitoraggio e controllo sulla Concessione Superstrada Pedemontana Veneta" il quale trova applicazione con l'attivazione di singoli protocolli operativi suddivisi in ambiti di carattere amministrativo e tecnico. I principali protocolli attivati riguardano: espropri, monitoraggio finanziario, contratti di affidamento, subappalto e assimilati, tempi e costi dei lavori, ambiente.

CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA

IL TRACCIATO

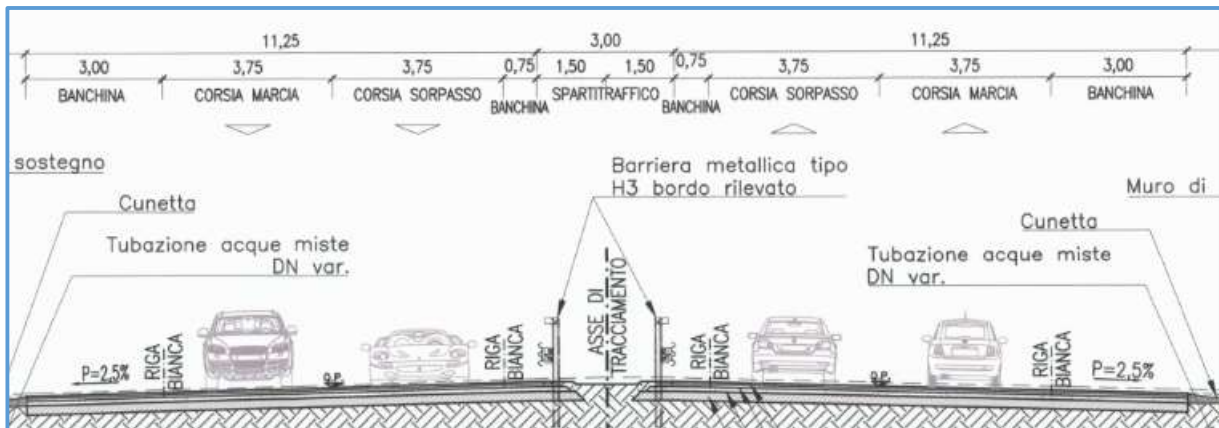
Nel quadro sinottico si può osservare come i 95 km del tracciato principale colleghino strategicamente 3 viabilità autostradali, A4 – A31 – A27.

Questo permette all'utenza spostamenti verso tutte le destinazioni traducendosi in una netta diminuzione dei costi per il traffico merci nonché una migliore qualità della vita dei lavoratori pendolari e una drastica riduzione dei tempi di trasferimento casa/lavoro, giovando anche all'ambiente per la riduzione

dell'emissione di CO₂, infine i comuni situati in prossimità all'opera miglioreranno di molto il proprio bacino di utenza, attirando investimenti che prima potevano non risultare interessanti per le difficoltà di collegamento. Il bacino di utenza alimentato anche da un incremento del turismo, invogliato dai minori tempi di percorrenza e maggiore facilità di attraversamento dell'area Pedemontana.



La Superstrada Pedemontana Veneta è un asse stradale costituito da un insieme di opere realizzate con l'obiettivo di permettere lo spostamento delle persone e delle merci su ambito stradale, nel territorio pedemontano della Regione del Veneto. La piattaforma stradale di base è costituita da due corsie per senso di marcia (larghezza minima m. 3,75 cadauna) e banchina esterna in entrambe le direzioni di marcia di larghezza minima di m 3,00. Uno spartitraffico centrale di 3 metri suddivide i due sensi di marcia.



Per le sue caratteristiche tecniche può essere classificata come una strada di grande comunicazione che si interconnette con il sistema autostradale del Veneto, permettendo a sua volta l'interconnessione delle principali autostrade del Nord – Est italiano.

L'asse stradale si sviluppa per complessivi 163 km di cui, 95 di viabilità principale e 68 di viabilità secondaria ed interessa un ampio bacino territoriale di 114 Comuni, 37 dei quali sono direttamente interessati dal tracciato, 22 nella Provincia di Vicenza e 15 nella Provincia di Treviso.

VICENZA	TREVISO
Bassano del Grappa	Altivole
Breganze	Castelfranco Veneto
Brendola	Castello di Godego
Brogliano	Giavera del Montello
Cassola	Loria
Castelgomberto	Montebelluna
Colceresa	Povegliano
Cornedo Vicentino	Riese Pio X
Fara Vicentina	San Zenone degli Ezzelini
Isola Vicentina	Spresiano
Malo	Trevignano
Marostica	Vedelago
Montecchio Maggiore	Villorba
Montecchio Precalcino	Volpago del Montello
Mussolente	
Nove	
Pianezze	
Romano d'Ezzelino	
Rosà	
Sarcedo	
Thiene	
Trissino	
Villaverla	



A tutela paesaggistica il tracciato è costruito parte in *rilevato per il 35% e parte in trincea per il 65%*.

Lungo il suo percorso la Pedemontana intercetta numerosi corsi d'acqua naturali ed artificiali. Tra i corsi d'acqua principali (torrenti e fiumi) intercettati troviamo: il Poscola, l'Astico, il Laverda, il Brenta, il Muson. Per l'attraversamento dei torrenti e dei fiumi, è prevista la realizzazione di ponti o sottopassi da galleria.

Il ponte sul fiume Brenta con i suoi 430 metri è il più lungo di tutta Pedemontana ed è costituito da 7 campate, realizzato in acciaio corten (acciaio dall'aspetto caratteristico color ruggine in grado di resistere ad avverse condizioni atmosferiche).



Tra le numerose opere d'arte che caratterizzano l'opera vi sono 33 gallerie artificiali e 2 gallerie naturali: 6 sono le gallerie che superano la lunghezza di 500 metri (D.Lgs. 264/06), In ordine di progressiva da Vicenza:

- ✓ Sant'Urbano al Km 9+000
- ✓ Malo al Km 15+200
- ✓ Ca' Fusa al Km 31+400
- ✓ Marostica Ovest al Km 42+500
- ✓ Cassola al Km 53+100
- ✓ Trevignano al Km 76+000

Tutte le gallerie sono dotate di un circuito di illuminazione permanente a tecnologia LED disposta in ambedue le corsie con armature in corpo di alluminio estruso, suddivise in due circuiti alternati e alimentati da sezione normale e di emergenza.

Il LED (Light Emitting Diode) rappresenta evoluzione e rivoluzione nel campo dell'illuminazione. La luce viene generata mediante semiconduttori, archiviando definitivamente il filamento o il gas.

Partendo dai ben noti vantaggi energetico e di durata di funzionamento, caratteristica specifica nell'applicazione del LED nell'illuminazione stradale è la precisione di indirizzo del fascio luminoso, quindi la possibilità di definire nel dettaglio le aree da illuminare disperdendo una quantità minima di luce nelle zone adiacenti.

La luce bianca del sistema a LED permette inoltre di individuare con maggior definizione sagome ed ostacoli lungo il percorso.

L'opera è stata progettata prevedendo l'installazione di più moderni sistemi di sorveglianza e



controllo ed è coperta per il 70 per cento da sistema TVCC di ultima generazione dotato di oltre 523 telecamere di cui:

- ✓ N° 100 TCF Fisse
- ✓ N° 139 TCB Brandeggiabili
- ✓ N* 284 TCI Incident Detection di cui :
 - n° 159 Galleria Malo
 - n° 47 Galleria Sant'Urbano

Le telecamere TCI detestino sono elemento strutturale del sistema A.I.D. (Automatic Incident Detection)






Con funzionalità di:

- ✓ Veicolo contromano
- ✓ Veicolo fermo
- ✓ Rilevamento di fumo in galleria
- ✓ Volume di traffico e velocità di scorrimento
- ✓ Caduta di velocità e rallentamenti
- ✓ Pedoni e carico disperso

Sono di completamento al Sistema di sorveglianza ai fini della sicurezza:

- N° 30 (15 per carreggiata) Sensori Rilevatori Di Traffico
- N° 14 Impianti Radio
- N° 12 Stazioni Meteorologiche

QUADRO SINOTTICO

 Quadro sinottico tratto autostradale in concessione 			
Descrizione Funzionale	SPV-KM	Identificativo	Provincia
	0+000	INTERCONNESSIONE A4	VI
Svincolo	1+155	MONTECCHIO MAGGIORE SUD	VI
Svincolo	5+307	MONTECCHIO MAGGIORE NORD-ARZIGNANO	VI
Svincolo	13+827	VALLE AGNO	VI
Svincolo	23+475	MALO	VI
	29+056	VALDASTICO (INTERCONNESSIONE A31)	VI
Svincolo	34+337	BREGANZE	VI
Area di servizio	40+300	COLCERESA	VI
Svincolo	41+614	COLCERESA-PIANEZZE-MAROSTICA	VI
Svincolo	47+962	BASSANO DEL GRAPPA OVEST	VI
Svincolo	52+641	BASSANO DEL GRAPPA EST	VI
Svincolo	56+171	LORIA-MUSSOLENTE	TV
Svincolo	59+674	RIESE PIO X	TV
Area di servizio	62+500	ALTIVOLE	TV
Svincolo	68+841	ALTIVOLE	TV
Svincolo	79+445	MONTEBELLUNA	TV
Svincolo	87+701	POVEGLIANO	TV
Svincolo	93+266	SPRESIANO-VILLORBA	TV
Svincolo	93+266	TREVISO (INTERCONNESSIONE A27)	TV
	94+364	INTERCONNESSIONE A27	TV

* Competenza A4Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova

LA TRATTA IN ESERCIZIO

MONTECCHIO MAGGIORE SUD – BARRIERA TREVISO INT. A27 – SPRESIANO VILLORBA EST.



La viabilità percorribile ad oggi è stata aperta in sette tratte contigue a partire al 3 Giugno 2019 fino al 29 dicembre 2023 per un totale in esercizio di ca. **93,8 km** su un totale di 95 km

Cronologia Aperture Al Traffico

03.06.2019 Barriera di Valdastico

18.06.2020 Valdastico - Malo

19.11.2020 Breganze – Bassano Ovest

28.05.2021 Bassano Ovest – Montebelluna

08.07.2022 Montebelluna – Spresiano Villorba Int.

06.04.2023 Barriera Treviso interconn. A27 e Spresiano Villorba Est.

29.12.2023 Montecchio Maggiore Sud - Malo

CARATTERISTICHE DEL TRAFFICO

Il territorio del Veneto è considerato a livello insediativo come una delle maggiori aree di dispersione costruttiva in Italia. La pianura centrale veneta è caratterizzata da una forma di urbanizzazione denominata “città diffusa”, per cui questa caratteristica insediativa molto complessa ha definito e tracciato nel tempo il sistema dei trasporti, provocandone l’incremento degli spostamenti per mezzo dell’auto privata, con conseguenti impatti sull’ambiente. In Veneto gli spostamenti giornalieri per studio

e lavoro avvengono principalmente con mezzi motorizzati e, tra questi, l'85% con il mezzo privato, mentre solo per il 5,9% utilizzando il trasporto pubblico. Nella popolazione insediata, quasi 2,6 milioni di persone effettuano spostamenti abituali per studio o lavoro.

I dati del Censimento 2011 permettono di individuare quali siano i comuni maggiormente attrattivi, ovvero le "polarità", e su quali comuni essi esercitino la loro attrattività, ovvero i bacini. In particolare, vengono definiti "polarità" i comuni che attraggono almeno 20.000 spostamenti al giorno

e "comuni bacino" l'insieme dei comuni, selezionati in ordine decrescente in base al contributo di mobilità, che generano l'85% dei movimenti verso la corrispondente polarità.

Da questi dati si è potuto rilevare che, oltre ai capoluoghi di provincia, sei sono i comuni veneti che attraggono all'interno del proprio territorio oltre 20 mila persone al giorno: Bassano del Grappa, Castelfranco Veneto, Schio, Conegliano, Montebelluna e San Donà di Piave.

Considerando solamente quelli che arrivano da fuori comune, Padova risulta essere il comune più attrattivo del Veneto, con oltre 120 mila arrivi, seguita da Venezia (91.000 arrivi) e Verona (81.500).

Cinque dei sei comuni a forte polarità sono attraversati dal tracciato della Superstrada a Pedaggio Pedemontana Veneta, che si sviluppa nelle provincie di Vicenza e Treviso, in territori in cui risiede il 36% dell'intera popolazione regionale (dati ISTAT 2016), interagendo con essi al fine di creare nuove direttive di collegamento e transito veloce per la mobilità locale e regionale. Il tracciato della SPV supporterà anche la mobilità interregionale a servizio del presente assetto produttivo costituito da piccole e medie imprese, spesso terziste di complessi industriali di maggiori dimensioni che necessitano di un sistema logistico efficiente.

Il Veneto è la terza Regione in Italia per la produzione di ricchezza dopo la Lombardia e il Lazio, a conferma della sua vocazione fortemente industriale. Il manifatturiero è una dorsale importante sia in termini di forza lavoro, sia in termini di produzione incrementata dagli scambi internazionali di merci con i tradizionali mercati europei e nord-americani.

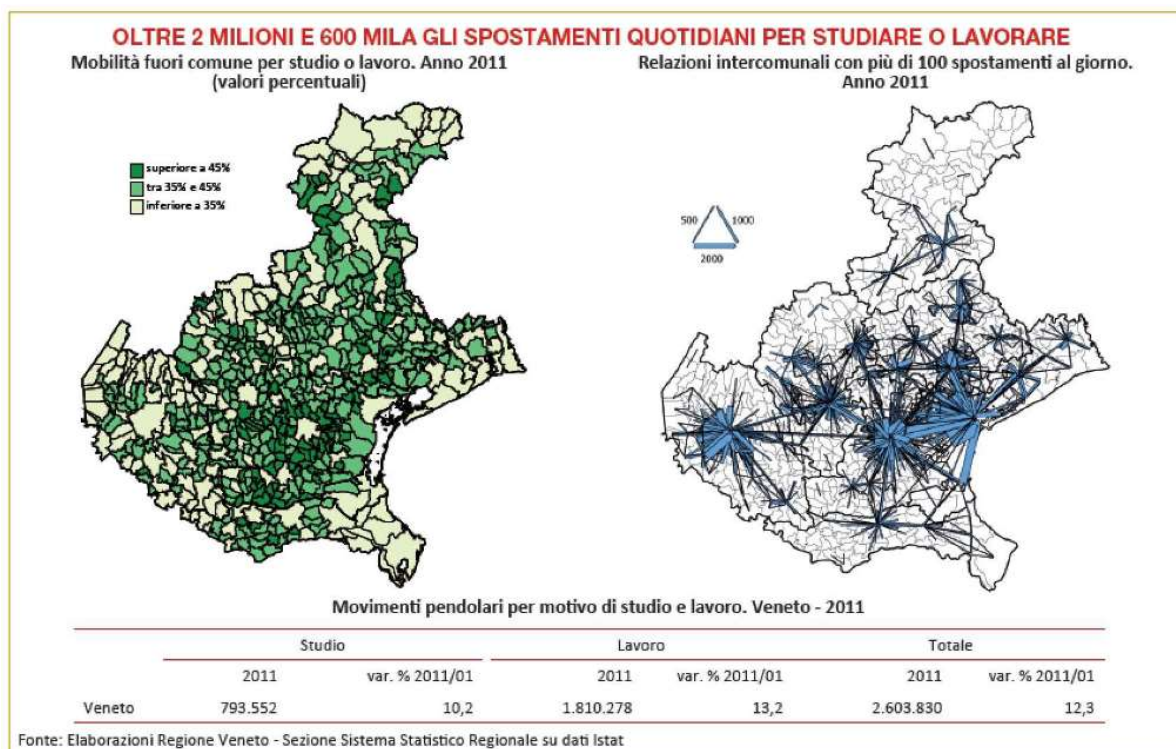


Figura 8 – Mappa degli spostamenti quotidiani

CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO

Nella prima parte della tratta della Superstrada Pedemontana Veneta, Montecchio Sud – Malo, **sono presenti 7 gallerie, di cui 2 naturali**, la Galleria S. Urbano, che si estende dalla progressiva km 9+000 al km 10+600 e si colloca in sponda orografica sinistra del Torrente Agno, a Sud-Est dell’abitato di Trissino, all’interno dei confini comunali di Trissino (VI) e di Montecchio Maggiore (VI), e la galleria Malo che si estende dal km 15+480. al km 21+800,00 e si colloca a cavallo dei confini comunali di Cornedo Vicentino, Malo (VI) e per una porzione molto piccola, nei confini comunali di Castelvetro (VI), in posizione intermedia fra gli abitati di Isola Vicentina, Monte di Malo, Cornedo Vicentino e Malo.

La galleria Malo attraversa per intero la porzione orientale della dorsale montuosa di Monte Pulgo - Monte Pian.

Le gallerie naturali Sant’Urbano e Malo lunghe rispettivamente circa 1.600 m e 6.400 m rientrano nel Campo di applicazione del D.Lgs. 264/06.

Il tracciato così definito si inserisce pertanto nell'ambiente naturale, apportando modifiche tali da conservarne le sue funzionalità originarie a servizio dell'ecosistema e della popolazione insediata (ponti canali, attraversamenti a raso per le attività agricole e industriali, pannellature fonoassorbenti, impianti di drenaggio negli invasi per il trattamento delle acque atmosferiche, ecc.).

Proseguendo in direzione Treviso la Superstrada Pedemontana Veneta si sviluppa dallo svincolo di Malo su di un terreno sufficientemente libero e interessato da cave di argille dismesse, ad oggi non ancora ambientalmente recuperate e, superato il Torrente Timonchio, sottopassa il fiume Rostone lambendo, con un tratto in trincea, l'abitato di Villaverla. Le gallerie artificiali "San Simeone I" e "San Simeone II" precedono lo svincolo "Valdastico" ed il primo attraversamento ferroviario della linea "Vicenza-Schio".



Nel tratto dallo svincolo A31 ed il km 28+200 il tracciato si sviluppa in una zona non eccessivamente edificata, interessando peraltro una fitta rete di canali irrigui tuttora in uso. Al Km 40+300, nel comune di Colceresa, è in fase di ultimazione la prima area di servizio SPV "Colceresa". Tra il km 28+200 ed il km 48+000, l'andamento della SPV segue perlopiù quello della SP111 "Nuova Gasparona" affiancandosi ad essa in alcuni tratti ed in altri

sovrapponendosi all'attuale sede. Nel tratto si riscontra inoltre una presenza consistente di nuclei abitativi, la presenza diffusa di edifici industriali e l'attraversamento ferroviario della linea "Bassano-Padova".



La tratta aperta prosegue quindi staccandosi dal tracciato della SS47 (tratto della “tangenziale di Bassano” da Rosà in direzione Trento) con cui è raccordata attraverso un sistema di svincoli ed attraversa il territorio del Comune di Cassola. L’asse superstradale proseguendo in terreno scarsamente antropizzato, raggiunge successivamente il territorio del Comune di

Mussolente interferendo con un nucleo abitato. Dopo aver sottopassato la SP75 il lotto termina con lo svincolo di Mussolente – Loria.

Si procede ora nel territorio della provincia di Treviso, le criticità del tratto sono rappresentate dalla presenza di fitti sistemi di canali irrigui e di aste di canali principali con notevoli portate d’acqua, la cui funzionalità non può essere interrotta, hanno reso necessaria la costruzione di diverse opere d’arte minori, caratterizzate da ponti canale aventi sezione trasversale variabile in funzione delle esigenze idrauliche.

Nel tratto sino all’altezza dello svincolo Riese Pio X l’asse della SPV corre in terreno non fortemente urbanizzato, prosegue in sovrappasso dei torrenti Muson e Lastego, per continuare, dopo un tratto in terreno aperto in prossimità di San Vito di Altivole, intersecando la SP 6.

In prossimità della zona abitata di San Vito di Altivole troviamo l’area interessata dalla seconda area di servizio della Superstrada Pedemontana Veneta al km 62+500, per la quale a breve verranno completati i lavori per il relativo allestimento, e la galleria artificiale Altivole lunga 490 metri circa.

Al km 68+500 della tratta ad oggi in esercizio si trova il casello di Altivole, il cui piazzale si sviluppa a nord della carreggiata in direzione Vicenza con accesso dalla rotatoria posta ai limiti geografici dei Comuni di Riese Pio X e Altivole; in prossimità della stessa rotatoria abbiamo l’accesso al piazzale del Centro di Manutenzione di Altivole, dove le attività di costruzione risultano in fase di ultimazione.

Proseguendo in direzione Treviso, il tracciato incontra, sempre in trincea, le gallerie Brentella e Caravaggio per poi intersecare mediante la realizzazione di un monolite a spinta, la linea ferroviaria Camposampiero-Montebelluna, giungendo alla galleria artificiale Trevignano avente lunghezza pari a 760 metri circa. Superata la galleria, con sezione stradale caratterizzata da trincea profonda attraversiamo i comuni di Montebelluna e Volpago del Montello intersecando dapprima per mezzo di un monolite a spinta la linea ferroviaria Treviso-Calalzo, e successivamente via Feltrina mediante l'omonima galleria artificiale al km 79+600 circa, dove abbiamo lo Svincolo di Montebelluna.

Proseguendo ancora nel comune di Volpago del Montello, il tracciato con livelletta ascendente permette di sovrappassare, con sezione stradale in leggero rilevato, via Levada e via della Busa per poi ritornare al di sotto del piano campagna giungendo alla galleria Pastro e successivamente, procedendo con sezione stradale in profonda trincea, alla galleria artificiale Colombero. Superata la galleria, si raggiunge il polo estrattivo di cave autorizzate nel comune di Giavera del Montello dove l'attraversamento dello stesso comporta il passaggio della livelletta da profonda trincea a rilevato importante, per poi ritornare nuovamente in trincea raggiungendo in corrispondenza del km 87+700 circa lo Svincolo di Povegliano, i cui piazzali si sviluppano a nord e sud dell'asse principale e ad est e ovest della galleria artificiale Lavaio sulla quale si snoda una rotatoria ovoidale che raccorda le rampe di svincolo con la viabilità esistente nel comune di Povegliano.

Superato lo svincolo, mediante un raccordo concavo la livelletta permette di oltrepassare il torrente Giavera con un ponte costituito da un impalcato di travi prefabbricate ritornando nuovamente in trincea fino alla galleria Villa Fanna di lunghezza pari a 250 metri circa nel comune di Villorba. Proseguendo in trincea si raggiunge la galleria artificiale Spresiano dove all'imbocco lato Treviso della stessa la sezione stradale si amplia al fine di dare luogo in entrambe le carreggiate ai piazzali della barriera di Treviso in asse principale e successivo asse di interconnessione con l'autostrada A27 ed alle rampe di ingresso e uscita con direzione Vicenza dello svincolo di Spresiano-Villorba Interno.

Successiva alla Barriera Treviso è posta la stazione di Esazione di Spresiano-Villorba Esterno, stazione che permette di imboccare ed uscire direttamente dalla A27.

OPERE MAGGIORI

LE GALLERIE NATURALI

GALLERIA SANT'URBANO

La galleria naturale S. Urbano, di tipo a doppia canna e traffico unidirezionale, si estende dal Km 9+000 alla Km 10+550 in asse SPV con tracciato curvilineo. La tipologia della galleria è a doppio fornice, secondo le sagome previste dal D.M. 05.11.2001 per Extraurbana principale di cat. B.

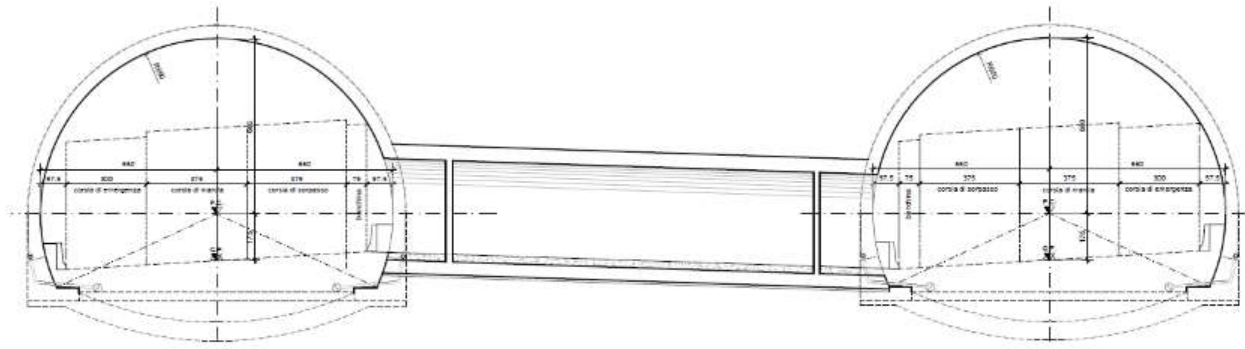
All'interno della galleria sono stati realizzati dei collegamenti tra i fornici sia di tipo carrabile, sia di tipo pedonale, dotati di serramenti di tipo EI, e nel caso dei collegamenti pedonali costituiscono delle zone filtro.

La galleria naturale S. Urbano, di tipo a doppia canna e traffico unidirezionale, La larghezza di entrambe le canne è di 13.20 m, con larghezza della piattaforma stradale pari a 11.25 m, mentre l'altezza libera interna, tenendo conto delle caratteristiche del tracciato stradale, è variabile da un minimo di 5.50 m a un massimo di 8.35 m, al lordo degli impianti tecnologici installati in volta.

La pendenza trasversale della piattaforma è variabile tra +/- 2.50% e +/- 5.63%, mentre quella longitudinale media è pari a +/-0.65%

Vie di fuga e uscite di emergenza

In tutte le gallerie è stata realizzata una corsia di emergenza di larghezza pari a 3m sul lato della corsia di marcia e banchine pedonabili di larghezza minima 0.75m lato corsia di sorpasso, che gli utenti potranno utilizzare come percorso di esodo in caso di emergenza. Nella galleria naturale S. Urbano sono stati realizzati **quattro** bypass pedonali e **un** bypass carrabile/pedonale. Gli attraversamenti sono stati realizzati con interdistanza di circa 300 m.



Schema di collegamento tra le due canne della galleria S. Urbano

Stazioni di emergenza

Nella galleria S. Urbano sono installate n.31 stazioni di emergenza, di cui n.5 all'interno dei by pass pedonali, n.4 agli imbocchi e n.11 all'interno di ogni fornice, poste a interasse non superiore ai 150 m.

Piazzole Di Sosta

Considerata l'esistenza della corsia di emergenza all'interno delle gallerie, non sono state previste

piazzole di sosta in conformità a quanto stabilito dal D.Lgs. 264/06

Ventilazione

Nella galleria Sant'Urbano è stato installato un impianto di ventilazione meccanica di tipo longitudinale che consente il controllo degli inquinanti emessi dai veicoli nelle condizioni di traffico fluido, congestionato e bloccato ed il controllo di fumo e calore in caso di incendio.

Rilevatori Lineari Di Temperatura

Il sistema permette l'attivazione in automatico dei sistemi di sicurezza quali segnalazione dell'evento, illuminazione di sicurezza, ventilazione, impianti automatici di spegnimento, ecc. Il sistema cavo sensorico contiene piccoli circuiti elettronici termosensibili, con indirizzamento definito, posizionati a distanze prefissate all'interno di un cavo speciale protetto dai disturbi elettromagnetici.

L'allarme viene generato quando la temperatura di un sensore supera la soglia massima oppure quando vi è un incremento di temperatura, di pochi gradi, in un dato tempo (gradiente di temperatura). Dato che la temperatura viene misurata con una risoluzione di 0,1°C, il sistema

raggiunge una alta sensibilità e grazie all'uso di particolari algoritmi, vengono eliminati falsi allarmi dovuti ai cambiamenti naturali di temperatura.

Drenaggio

Tenendo conto del fatto che sarà autorizzato il trasporto delle merci pericolose, è stato realizzato un sistema di drenaggio con canaletta asolata, per la raccolta dei liquidi infiammabili e tossici sversati accidentalmente nella galleria, al fine di impedire incendi nonché il propagarsi delle sostanze all'interno di un fornice e tra i fornici.

L'adozione della canaletta asolata permette, a vantaggio di sicurezza per gli utenti che si trovino coinvolti in un eventuale incidente, una più rapida intercettazione ed allontanamento del liquido sversato, rispetto a sistemi costituiti dai soli pozzetti tagliafuoco.

Sistema Scada

Per quanto concerne le gallerie della tratta in esame, i sistemi più importanti preposti alla sicurezza degli utenti, che fanno capo al Centro Operativo di Controllo sistema SCADA, sono i seguenti:

- Pannelli a messaggio variabile all'imbocco della galleria;
- Sistema radio interno alla galleria;
- Impianti di distribuzione e trasformazione elettrica;
- TVCC all'interno della galleria;
- TVCC agli imbocchi della galleria;
- Stazioni di emergenza SOS;
- Impianto di ventilazione;
- Stazioni meteo in zone esterne agli imbocchi (rilevazione pressione atmosferica e caratteristiche del vento);
- Anemometri e rilevamento inquinanti gassosi per il funzionamento automatico della ventilazione per il controllo degli inquinanti.

GALLERIA MALO

La galleria naturale Malo si colloca a cavallo dei confini comunali di Cornedo Vicentino, Malo (VI) dal Km 15+200 e per una porzione molto piccola, nei confini comunali di Castelgomberto (VI), in posizione intermedia fra gli abitati di Isola Vicentina, Monte di Malo, Cornedo Vicentino e Malo.

La galleria a doppio fornice è compresa all'interno del lotto 1 e sotto attraversa per intero la porzione orientale della dorsale montuosa di Monte Pulgo - Monte Pian.

La galleria è situata tra la galleria artificiale "Cengelle" e lo svincolo di Malo.

La tipologia della galleria è a doppio fornice, secondo le sagome previste dal D.M. 05.11.2001 per Extraurbana principale di cat. B.

La sezione interna della galleria tratto naturale è monocentrica, con raggio costante per calotta e piedritti di 6.60m. La sezione della galleria tratto artificiale posta ai due imbocchi è di forma rettangolare e presenta altezza di 7,55m.

La sagoma interna di intradosso e le installazioni idrauliche e di sicurezza sono state adottate nel rispetto della Circolare ANAS 33_05 "Sagome interne gallerie" del 10.11.2005.

La piattaforma interna della galleria presenta due corsie di marcia da 3.75m di larghezza, una corsia di emergenza da 3.0m di larghezza ed una banchina di 0.75 m di larghezza.

La piattaforma è delimitata lateralmente da due profili ridirettivi tipo New-Jersey di altezza pari a 1m, a tergo dei quali è previsto di collocare i cavidotti necessari per le installazioni impiantistiche, con relativi pozzetti di ispezione.

Le acque di piattaforma saranno raccolte sul lato in pendenza, all'interno di un manufatto prefabbricato con scarico in un tubo in calcestruzzo. Il tubo è interrotto da pozzetti di ispezione sifonati con funzione antifiamma, posizionati ogni 50m di galleria.

La galleria Malo presenta un tracciato orientato in direzione N-S nei primi due terzi dell'estesa, ruotando successivamente con un'ampia curva in direzione NE-SW.

Le progressive di inizio e fine galleria, la lunghezza della galleria, con i relativi tratti di galleria artificiale e naturale misurate sull'asse di tracciamento centrale, sono riportate nella tabella seguente:

Fornice	Lunghezza totale galleria [m]	Lunghezza galleria naturale [m]	Lunghezza galleria artificiale lato VI [m]	Lunghezza galleria artificiale lato TV [m]
Nord	6406.19	5825,19	260.00	321.00
Sud	6376.15	5795,15	260.00	321.00

L'interasse tra i due fornici è costante per la quasi totalità del tracciato ed è pari a 33 m ca., con un diaframma di roccia di separazione tra le due canne di spessore pari a circa 15m

La pendenza longitudinale media della piattaforma per i due tratti con pendenza dello stesso segno è pari a - 1,12% e + 1,66%, mentre quella longitudinale più rappresentativa è dello 0,9%.

Nei pressi dell'imbocco lato Treviso, presenta una "Corda molle" con pendenza comunque limitata e pari al 2,99%.

Vie Di Fuga E Uscite Di Emergenza

Per la galleria Malo sono stati realizzati by-pass pedonali con interdistanza di circa 300m, che conetteranno fisicamente i due fornici.

L'accesso ai collegamenti pedonali è opportunamente segnalato ed illuminato con guida luminosa a Led (cornice) di colore verde, permanentemente in funzione, realizzata in lega di alluminio, con diffusore in policarbonato trasparente e resistente agli urti.

Le pareti che si affacciano sui fornici, sono realizzate in materiale resistente al fuoco classe REI 120, comprensive di n.2 porte pedonali per lato, anche esse in classe REI120.

Le condizioni di sicurezza degli utenti che hanno accesso alla via di fuga sono assicurate da un sistema di ventilazione dedicato.

Piazzole Di Sosta

La tipologia della galleria è a doppio fornice, secondo le sagome previste dal D.M. 05.11.2001 per Extraurbana principale di cat. B.

La piattaforma interna della galleria prevede:

- Corsia di emergenza 3.00 m;
- Corsia di marcia normale 3.75 m;
- Corsia di sorpasso 3.75 m;
- Banchina in sx 0.75 m.

La larghezza totale della piattaforma stradale è quindi pari a 11.25 m. Le gallerie sono sempre a doppia canna.

Su entrambi i cigli stradali di ogni carreggiata sono stati disposti dei profili redirettivi.

Ventilazione

Nella galleria Malo è stato installato un impianto di ventilazione meccanica di tipo longitudinale che consente il controllo degli inquinanti emessi dai veicoli nelle condizioni di traffico fluido, congestionato e bloccato ed il controllo di fumo e calore in caso di incendio.

Rilevatori Lineari Di Temperatura

Il sistema permette l'attivazione in automatico dei sistemi di sicurezza quali segnalazione dell'evento, illuminazione di sicurezza, ventilazione, impianti automatici di spegnimento, ecc. Il sistema cavo sensorico contiene piccoli circuiti elettronici termosensibili, con indirizzamento definito, posizionati a distanze prefissate all'interno di un cavo speciale protetto dai disturbi elettromagnetici.

L'allarme viene generato quando la temperatura di un sensore supera la soglia massima oppure quando vi è un incremento di temperatura, di pochi gradi, in un dato tempo (gradiente di temperatura). Dato che la temperatura viene misurata con una risoluzione di 0,1°C, il sistema raggiunge una alta sensibilità e grazie all'uso di particolari algoritmi, vengono eliminati falsi allarmi dovuti ai cambiamenti naturali di temperatura

Stazioni Di Emergenza

Nella galleria Malo sono state installate 108 stazioni di emergenza, di cui venti all'interno dei by pass pedonali, quattro agli imbocchi e quarantadue per ogni canna, poste ad interasse di circa 150 m. Le stazioni di emergenza all'interno dei by pass sono equipaggiate con un sistema di chiamata di emergenza SOS e due estintori, di cui uno a polvere e uno a schiuma. Quelle all'interno della galleria invece conterranno anche un idrante UNI 45 o un UNI 70 se posizionate all'imbocco.

Sistema Scada

Per quanto concerne le gallerie della tratta in esame, i sistemi più importanti preposti alla sicurezza degli utenti, che fanno capo al Centro Operativo di Controllo sistema SCADA, sono i seguenti:

- Pannelli a messaggio variabile all'imbocco della galleria;
- Sistema radio interno alla galleria;
- Impianti di distribuzione e trasformazione elettrica;
- TVCC all'interno della galleria;
- TVCC agli imbocchi della galleria;
- Stazioni di emergenza SOS;
- Impianto di ventilazione;
- Stazioni meteo in zone esterne agli imbocchi (rilevazione pressione atmosferica e caratteristiche del vento);
- Anemometri e rilevamento inquinanti gassosi per il funzionamento automatico della ventilazione per il controllo degli inquinanti.

LE GALLERIE ARTIFICIALI

Le gallerie artificiali sono ubicate in modo abbastanza uniforme lungo tutto lo sviluppo della arteria stradale. Sono notevoli i tratti del tracciato che si sviluppano in galleria artificiale proprio perché una delle linee ispiratrici del progetto è stata quella di incidere il territorio circostante al minimo visto il notevole grado di antropizzazione delle aree attraversate.

In conformità a quanto stabilito dal decreto, le caratteristiche strutturali della galleria sono state individuate facendo riferimento agli aspetti di seguito elencati:

- volume di traffico previsto
- sicurezza
- percentuale di automezzi pesanti
- dislivello
- lunghezza

Poiché in fase di progettazione la previsione a 15 anni indica che il volume di traffico avrebbe superato i 10.000 veicoli al giorno per corsia, le gallerie sono state progettate a doppio fornice con traffico unidirezionale e con corsia di emergenza. Le gallerie hanno sezione rettangolare di altezza libera minima pari a 5.5 metri e piattaforma stradale composta da 2 corsie da 3.75 metri più emergenza nonché banchina interna da 0.75 metri, limitata lateralmente da profili redirettivi. La corsia di emergenza è stata realizzata di larghezza pari a 3 metri completamente asfaltata, come le corsie di marcia e sorpasso. Il numero delle corsie previste per la sezione stradale, sia all'interno che all'esterno delle gallerie, è sempre lo stesso. Il tipo di asfalto utilizzato per la pavimentazione delle gallerie è di tipo drenante nei primi 50 metri dagli imbocchi e di tipo non drenante nella parte restante.

Nella tratta in esercizio sono presenti le gallerie artificiali:

- Galleria artificiale S.P. 246 (dal Km 11+526 al Km 11+668)
- Galleria artificiale Roggia Molin (dal Km 13+639 al Km 13+765)
- Galleria artificiale S.S. 246 (dal Km 14+091 al Km 14+173)
- Galleria artificiale Zona Industriale (dal Km 14+316 al Km 14+681)
- Galleria artificiale Cengelle (dal Km 15+030 al Km 15+200)
- Galleria artificiale Bassi (dal Km 25+537 al Km 25+785)
- Galleria artificiale Rostone (dal Km 26+024 al Km 26+198)
- Galleria artificiale Simeone 1 (dal Km 27+232 al Km 27+731)

- Galleria artificiale Simeone 2 (dal Km 27+931 al Km 28+127)
- Galleria artificiale Igna (dal Km 29+441 al Km 29+541)
- Galleria artificiale Cà Fusa - Vegra - Madonnetta (dal Km 31+427 al Km 32+057)
- Galleria artificiale Gasparona (dal Km 32+695 al Km 32+852)
- Galleria artificiale Venezia (dal Km 34+654 al Km 34+695)
- Galleria artificiale Olmo (dal Km 35+816 al Km 35+896)
- Galleria artificiale Marostica Ovest (dal Km 42+532 al Km 43+158)
- Galleria artificiale Marostica Est (dal Km 43+629 al Km 43+841)
- Galleria artificiale Ca' Dolfin (dal Km 50+036 al Km 50+123)
- Galleria artificiale Cassola (dal Km 53+177 al Km 53+881)
- Galleria artificiale Loria - Mussolente (dal Km 55+516 al Km 55+846)
- Galleria artificiale Torrente Viazza (dal Km 59+262 al Km 59+464)
- Galleria artificiale Altivole (dal Km 63+549 al Km 64+039)
- Galleria artificiale Noaje (dal Km 65+614 al Km 65+738)
- Galleria artificiale San Pietro (dal Km 67+153 al Km 67+278)
- Galleria artificiale Zilio (dal Km 67+733 al Km 67+919)
- Galleria artificiale Brentella (dal Km 70+452 al Km 70+552)
- Galleria artificiale Caravaggio (dal Km 71+189 a 71+284)
- Galleria artificiale Trevignano (dal Km 76+034 al Km 76+794)
- Galleria artificiale Via Feltrina (dal Km 79+432 al Km 79+462)
- Galleria artificiale Pastro (dal Km 84+726 al Km 84+816 in carreggiata Nord / dal Km 84+720 al Km 84+800 in carreggiata Sud)
- Galleria artificiale Colombero (dal Km 86+194 al Km 86+489)
- Galleria artificiale Lavaio (dal Km 87+654 al Km 87+759)
- Galleria artificiale Lavaio (dal Km 91+079 al Km 91+329)
- Galleria artificiale Spresiano (dal Km 92+399 al Km 92+689)

OPERE D'ARTE

<i>Denominazione</i>	<i>Lunghezza</i>
Ponte Rio Legretta	33,00 m
Viadotto Torrente Timonchio	90,00 m
Monolite a spinta per RFI Vicenza - Schio	28,40 m
Viadotto Astico	180,50 m
Ponte Torrente Chiavon	29,30 m
Ponte Torrente Laverda	48,70 m
Viadotto Mason - Pianezze	Carregg. Nord 86,00 m Carregg. Sud 114,00 m
Ponte Torrente Longhella	45,10 m
Viadotto Torrente Silan	167,90 m
Viadotto Fiume Brenta	433,80 m
Ponte Quartiere Pre'	18,00 m
Ponte Bassano Ovest	24,00 m
Monolite a spinta per RFI Bassano - Padova	41,00 m
Ponte Lastego	26,20 m
Ponte Muson	37,30 m
Monolite a spinta per RFI Camposampiero - Montebelluna	54,00 m
Monolite a spinta per RFI Treviso - Calalzo	80,00 m

ILLUMINAZIONE DELLE GALLERIE



Per le gallerie sono stati previsti i seguenti tipi di illuminazione: Illuminazione permanente a tecnologia LED disposta in ambedue le corsie con armature in corpo di alluminio estruso, suddivise in due circuiti alternati e alimentati da sezione normale e di emergenza e la cui emissione luminosa è gestita da regolatore con centralina ad onde convogliate.

- Illuminazione di rinforzo disposta in ambedue le corsie. Svolgono la funzione di variare il flusso luminoso delle lampade al variare della luminanza rilevata agli imbocchi da apposite sonde.
- Illuminazione di sicurezza posta su profilo redirettivo su entrambi i lati della galleria realizzata con guida luminosa a led, suddivisa su due circuiti assistiti in emergenza da UPS o gruppo elettrogeno con tampone in UPS.

Sono stati adoperati più regolatori di potenza, per rendere il sistema più robusto e meno sensibile ai guasti che possono verificarsi su un dispositivo. La regolazione è comandata dai sensori di luminanza esterna disposti nelle due zone di accesso delle gallerie, in modo da monitorare continuamente il livello di luminanza delle zone stesse. Inoltre l'illuminazione di emergenza assicura il mantenimento di un illuminamento minimo nel caso di un guasto alle linee di alimentazione o nel caso di "black-out" sulla rete di distribuzione del gestore locale.

L'IMPEGNO AMBIENTALE



Partiamo dall'assunto che sia il termine "ambiente" che "paesaggio" rappresentano sistemi dinamici in costante e continua evoluzione nel tempo e nello spazio. È perciò inevitabile, che la realizzazione di una infrastruttura strategica come la Superstrada Pedemontana Veneta coinvolga l'ambiente ed il paesaggio caratterizzanti l'area pedemontana veneta.

La Pedemontana Veneta si articola, infatti, in una gamma di situazioni paesaggistiche tra le più diverse fra loro

che contempla, con l'esclusione delle sole parti litoranee e dell'alta montagna dolomitica, l'intero repertorio geografico regionale. Un territorio caratterizzato da borghi storici, dalle celebri Ville Venete. Un territorio dai mille sapori, in cui spiccano i prodotti tipici veneti e vini DOC di valenza internazionali come il Prosecco.

Pertanto diviene fondamentali la valutazione dell'impatto (negativo e positivo) dell'opera in chiave ambientale considerando – in fase di realizzazione e poi di gestione - componenti quali rumore, vibrazioni, gestione delle acque, rifiuti, emissioni, che in chiave paesaggistica prevedendo, dove necessario, azioni di mitigazioni mirate.

Anche i corsi dei grandi fiumi del Veneto, Brenta e Piave, vengono trattenuti da grosse arginature, e cominciano qui la loro corsa verso il mare.

Noi siamo propensi a partire dal concetto che la strada non è solo un nuovo segno da inserire con il minimo danno ma diviene occasione per generare paesaggio.

Le chiavi di lettura del territorio sono organizzate all'interno di tre fasi:

1 – Analisi

2 – Valutazione

3 – Progetto

Le prime due fasi sono assimilabili ad un “piano paesaggistico” mentre la terza riguarda l’inserimento dell’opera. Quest’ultima fase non si limita soltanto all’individuazione degli impatti e mitigazioni ma prende la nuova infrastruttura come occasione di valorizzazione e rinforzo paesaggistico, mettendo in campo progetti dedicati agli aspetti storico, culturali ed economico sociali del territorio.

Ad esempio Il progetto di mitigazione del rumore ha favorito gli interventi sulla sorgente rumorosa mediante l’utilizzo di pavimentazioni fonoassorbenti e lungo la via di propagazione con barriere fonoassorbenti la cui scelta avviene in funzione delle esigenze di inserimento paesaggistico.

TRATTAMENTO ACQUE

Il territorio pedemontano veneto è un territorio prezioso anche dal punto di vista della produzione enogastronomica. E’ dovere del gestore autostradale prevedere i necessari investimenti finalizzati alla tutela del patrimonio circostante. A questo fine abbiamo posto in rilievo la gestione delle acque di prima pioggia, cioè i primi 5 mm di pioggia che cadono su ciascun m2 di carreggiata, corrispondenti ai primi 15 minuti di un evento atmosferico.

La Superstrada Pedemontana Veneta è un’infrastruttura moderna, dotata di impianti del tipo “StormFilter” per il trattamento e la filtrazione delle precedentemente menzionate acque, contenenti sostanze inquinanti di natura organica e inorganica.

Tali impianti vengono utilizzati anche per il trattamento dei liquidi provenienti da sversamenti di carico che dovessero verificarsi lungo il tracciato superstradale o nelle aree destinate alla sosta. Per la tratta A31 – Breganze si è tenuto conto di quanto già recepito nel progetto di variante per la salvaguardia della zona a protezione totale compresa tra le progressive 28+158÷30+908. In tale zona nessuna porzione della precipitazione viene infiltrata, ma sempre scaricata nei corpi idrici superficiali dopo trattamento e laminazione.

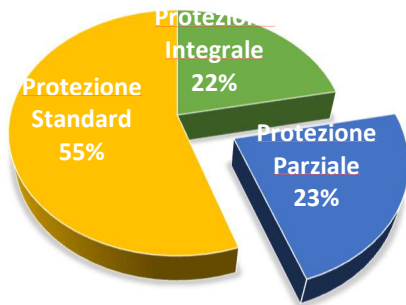
DRENAGGIO

Tenendo conto del fatto che è autorizzato anche il trasporto delle merci pericolose, è stato realizzato un sistema di drenaggio con canalina asolata, per la raccolta dei liquidi sversati accidentalmente nella galleria.

La rete di drenaggio interna alle gallerie è costituita da:

- ✓ Canaletta asolata posizionata al margine della banchina
- ✓ Pozzetti tagliafiamma, ubicati ogni 50 metri circa
- ✓ Collettori posti al di sotto della sede stradale.

SISTEMA DI PROTEZIONE



Protezione Integrale:

Tutta l'acqua proveniente dalla sede stradale è trattata per filtrazione e reindirizzata ai canali di superficie.

Protezione Parziale:

I primi 5mm / 15' di acqua piovana sono trattati per filtrazione e reindirizzata ai canali di superficie. La successiva è rilasciata in nel terreno.

Protezione Standard:

I primi 5mm / 15' di acqua piovana sono trattati per filtrazione e rilasciata nel terreno così come la successiva.

OPERE A VERDE E MITIGAZIONI

Come anticipato precedentemente, l'attenzione e la sensibilità ambientale che abbiamo riposto nella realizzazione della Pedemontana Veneta si concretizza anche attraverso opere di mitigazione paesaggistica, in sintesi:

- **Mitigazioni a verde lineari: km 58,61** (di cui km: 16,67 filari arborei, 40 siepe campestre, 1,70 formazioni vegetali igrofile miste, 0,24 piantate).
- **Mitigazioni a verdi areali: mq. 2.024.957** (di cui **mq 390.560** facilmente accessibili lungo la Superstrada Pedemontana Veneta).
- **Passaggi faunistici:** complessivi n. 92 (di cui: n. 20 su scatolare irriguo; n. 12 in prossimità di ponti; n. 4 su viadotti; n. 21 sopra galleria artificiale; n. 2 sopra galleria naturale; n. 8 sottopassi agricoli; n. 16 su ponti canali; n.7 in corrispondenza di cavalcavia, n. 2 in prossimità di cave)

IMPIEGO DI ASFALTO FONOASSORBENTE FOTOCATALITICO

Le pavimentazioni sono lo strumento ideale per l'applicazione della fotocatalisi in riferimento all'abbattimento delle polveri sottili. Lo smog e l'inquinamento, depositandosi sul manto stradale, aumentano l'azione di fotocatalisi consentendo una maggiore efficacia e riducendo i tempi di ossidazione. Gli additivi foto catalitici, solo grazie alla presenza di luce naturale, ossidano le sostanze organiche e inorganiche inquinanti trasformandole in sostanze non inquinanti, quali nitrati, solfati e carbonati, i quali vengono dilavati con l'acqua piovana e non sono dannosi per la salute e per l'ambiente.

Grazie al trattamento foto catalitico, le pavimentazioni sono difficilmente aggredibili da agenti organici quali muffe e batteri, contribuendo in modo determinante a mantenere inalterata nel tempo la struttura. La necessità di garantire la fono assorbenza comporta inoltre l'impiego di bitumi "porosi" che pertanto svolgono anche una funzione drenante. Tale aspetto assume un ruolo importante in termini di sicurezza per l'utenza, perché riduce il rischio di "acquaplaning", grazie alla capacità drenante, riducendo i rischi nelle tratte di transizione in corrispondenza degli imbocchi delle gallerie.

CENTRO OPERATIVO DI CONTROLLO (COC)

Il Centro Operativo di Controllo è preposto alla supervisione ed al controllo degli eventi lungo la tratta in esercizio.

Costituisce il centro stella di tutto il sistema dove confluiscono le informazioni dalla periferia e, viceversa, da esso vengono inviati i comandi ai dispositivi periferici.



Il sistema integrato è costituito da una serie di elementi che da un lato hanno il compito di raccogliere dati sul campo (es. sensori traffico), di osservare l'andamento del traffico (TVCC), di rilevare eventi significativi (Incident Detection) e dall'altro ha la possibilità di informare l'utenza sulle condizioni del traffico attraverso i pannelli a messaggio variabile (PMV) distribuiti lungo il collegamento stradale.

Il Centro Operativo di Controllo è ubicato presso il Centro Direzionale di Bassano del Grappa. **Attivo 24 ore su 24 7 giorni su 7**, è preposto al controllo della viabilità, all'erogazione all'utenza delle informazioni sulla viabilità ed al coordinamento delle risorse aziendali che svolgono attività di assistenza al traffico e alla clientela anche in caso di eventi incidentali.

L'obiettivo generale delle applicazioni del Centro Operativo di Controllo di Tratta è rendere tempestivo il rilevamento delle situazioni anomale, per attivare gli interventi necessari e tradurli in notifiche in tempo reale da riversare attraverso i diversi mezzi di informazione quali pannelli a messaggio variabile, Internet, media radio-televisivi, ecc.

I sistemi informatici a disposizione del Centro Operativo permettono di:

- ✓ Controllare lo stato generale degli eventi attivi tramite una rappresentazione grafica a sinottico della tratta in esercizio;
- ✓ Gestire tutto l'iter di un allarme SOS, dalla richiesta sulla colonnina, all'apertura e relativa gestione di un incidente o di un soccorso;
- ✓ Creare e inviare ai PMV dei messaggi "speciali" a fronte di eventi eccezionali o imprevisti;
- ✓ Controllare lo stato di funzionamento dei sistemi tecnologici mediante sistema **SCADA**

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

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

Oltre al controllo del traffico, il COC supervisiona la gestione delle informazioni, il monitoraggio e il controllo degli impianti di sollevamento e trattamento acque e il funzionamento degli impianti.

L'attività del Centro Operativo di Controllo è finalizzata ad assicurare l'agibilità della tratta e la sicurezza degli Utenti ma anche dei lavoratori, nonché il ritorno alla normalità a seguito di eventi straordinari, il tutto mediante un Sistema Informatico della Viabilità e un sistema di monitoraggio degli svincoli, del tracciato, delle interconnessioni e delle gallerie. In un locale contiguo al Centro Operativo di Controllo è situata la Sala Crisi.

LA SALA CRISI

La Sala Crisi è il locale in cui, in funzione delle procedure di emergenza, trovano posto i singoli rappresentanti dei vari Enti che, coordinati dalla Protezione Civile, avranno il compito di far fronte alle emergenze qualora si presentino ad un livello tale da esulare delle competenze della Concessionaria. Un ambiente progettato per velocizzare le decisioni e gli interventi in situazioni di urgenza, una garanzia di sicurezza per l'intera opera.

IL CENTRO DIREZIONALE DI BASSANO DEL GRAPPA



Come coordinare e gestire tutte le attività connesse con la Superstrada Pedemontana Veneta in esercizio? Un Centro Direzionale all'avanguardia funge da centro nevralgico e decisionale per tutte le attività connesse con la gestione della Superstrada Pedemontana Veneta.

Novanta chilometri di Superstrada gestiti da un efficiente Centro Operativo, questo è la Superstrada Pedemontana Veneta. Il Centro Direzionale sorge su una superficie di circa 10.000 metri quadrati, posta nella zona adiacente al casello di Bassano Ovest in una posizione strategica in quanto baricentrica rispetto allo sviluppo dell'intera Superstrada Pedemontana Veneta, nell'ambito del territorio di uno dei comuni più importanti del tracciato qual è Bassano del Grappa.

Il Centro Direzionale è composto da locali tecnici, uffici direzionali e operativi, ma anche da sistemi ed impianti che consentono alla struttura organizzativa della Società Concessionaria di gestire ed esercire il collegamento stradale.

LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA DELLA CONCESSIONARIA:



→ La **Direzione Generale** alla quale fanno riferimento la Legale rappresentanza, gli Affari generali e gli Indirizzi strategici.

→ La **Direzione Amministrativa e Finanziaria**

→ La **Direzione Tecnica ed Esercizio** composta da due settori:

→ L'**Esercizio tecnico** garantisce attraverso il Centro Operativo di Controllo la gestione del traffico e l'agibilità dell'infrastruttura viabile in coerenza in particolare con le intersecanti autostrade A4, A31 ed A27. Tale reparto inoltre, attraverso i Centri di Manutenzione, provvede alla manutenzione degli impianti e dei sistemi di gestione della Superstrada e delle sue pertinenze nonché alla direzione dei nuovi interventi. Nel quadro della gestione del patrimonio stradale, tale struttura operativa garantisce anche la manutenzione delle opere civili (sovrastuttura stradale, opere d'arte, opere di magistero civile delle gallerie, opere idrauliche, opere di stabilità dei versanti, ecc) nonché la direzione dei nuovi lavori.

→ L'**Esazione pedaggi** che, attraverso il servizio esazione, garantirà la riscossione con sistemi ad elevata automazione e l'assistenza ai Viaggiatori;

TRASPORTI ECCEZIONALI



E' eccezionale il veicolo che superi, per specifiche esigenze funzionali, i limiti di sagoma o massa stabiliti negli articoli 61 e 62 Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 Nuovo Codice della Strada.

I trasporti ed i veicoli eccezionali sono soggetti a specifica autorizzazione alla circolazione, rilasciata dall'ente proprietario o concessionario per le autostrade, strade statali e militari e dalle regioni per la rimanente rete viaria.

Per il rilascio dell'autorizzazione al transito dei veicoli eccezionali ed ai trasporti in condizioni di eccezionalità gli operatori o le agenzie del settore possono effettuare richiesta di transito telematica direttamente utilizzando il portale **TEONLINE** a cui la Superstrada Pedemontana Veneta è associata.

Nella sezione <https://superstradapedemontanaveneta.it/richiesta-autorizzazione/> si può scaricare la modulistica necessaria all'invio della richiesta e le dichiarazioni da allegare alla richiesta stessa.

Ulteriori informazioni possono essere richieste all'indirizzo:

te@superstradapedemontanaveneta.it

PRINCIPI FONDAMENTALI

I principi fondamentali afferenti all'ambito della tutela del cittadino nonché utente dell'infrastruttura. Premettendo che Il settore della viabilità autostradale nazionale - così come anche riconosciuto nelle premesse della direttiva n. 102/2009 - è un settore specifico e non assimilabile ai servizi pubblici di cui all'art. 1 legge n. 146/1990, non tutti i principi indicati dalla direttiva del Consiglio dei Ministri del 27 gennaio 1994 sono applicabili alle attività dei concessionari autostradali.

EGUAGLIANZA

SPV svolge la propria attività rispettando il principio di eguaglianza dei diritti dei Clienti, senza alcuna distinzione di sesso, razza, lingua, religione e opinioni politiche.

SPV inoltre, si impegna a garantire la parità di trattamento, a parità di condizioni della prestazione erogata, sia tra le diverse aree geografiche sia fra le diverse categorie di clienti.

IMPARZIALITÀ

SPV si impegna a svolgere le proprie attività oggetto di concessione in modo obiettivo, giusto ed imparziale

CONTINUITÀ

SPV si impegna al mantenimento della funzionalità delle infrastrutture autostradali gestite in concessione attraverso la manutenzione e la riparazione tempestive delle stesse.

Fanno eccezione i casi di interruzione o di funzionamento irregolare dovuti a cause di forza maggiore e/o comunque non imputabili al Concessionario.

Anche in questi casi SPV si impegna a garantire la massima assistenza al Cliente al fine di ridurre al minimo possibile i disagi.

INFORMAZIONE

SPV rende disponibili risorse e tecnologie per trasmettere al pubblico le principali informazioni sulla viabilità ed il traffico autostradale nelle tratte in concessione.

PARTECIPAZIONE

SPV riconosce il diritto dei suoi Clienti ad usufruire di prestazioni qualitativamente efficienti. Per questo favorisce l'informazione più ampia alla propria Clientela, anche tramite terzi, circa il controllo e la verifica della funzionalità delle prestazioni fornite.

EFFICIENZA ED EFFICACIA

SPV fornisce le proprie attività oggetto di concessione in modo efficiente, cioè con diligenza, e in modo efficace, cioè il più possibile utile ai suoi Clienti.

SPV si impegna a mantenere e migliorare l'efficienza e l'efficacia delle prestazioni offerte.

CORTESIA E TRASPARENZA



SPV si impegna a svolgere la propria attività con la massima cortesia da parte dei propri dipendenti nei rapporti con il pubblico e ad assicurare la massima disponibilità e accessibilità delle informazioni sulle attività che fornisce.

TUTELA DELLA RISERVATEZZA



SPV si impegna a garantire la riservatezza dei propri Clienti.

Il Cliente ha il diritto di essere informato sulle modalità di trattamento dei propri dati personali con linguaggio semplice e comprensibile e di esprimere un consenso libero, differenziato e revocabile in relazione alle diverse possibilità di utilizzo dei dati anche da parte di terzi autorizzati.

IL PEDAGGIO

Il pedaggio autostradale è il corrispettivo che l'Utente paga per aver utilizzato l'autostrada.

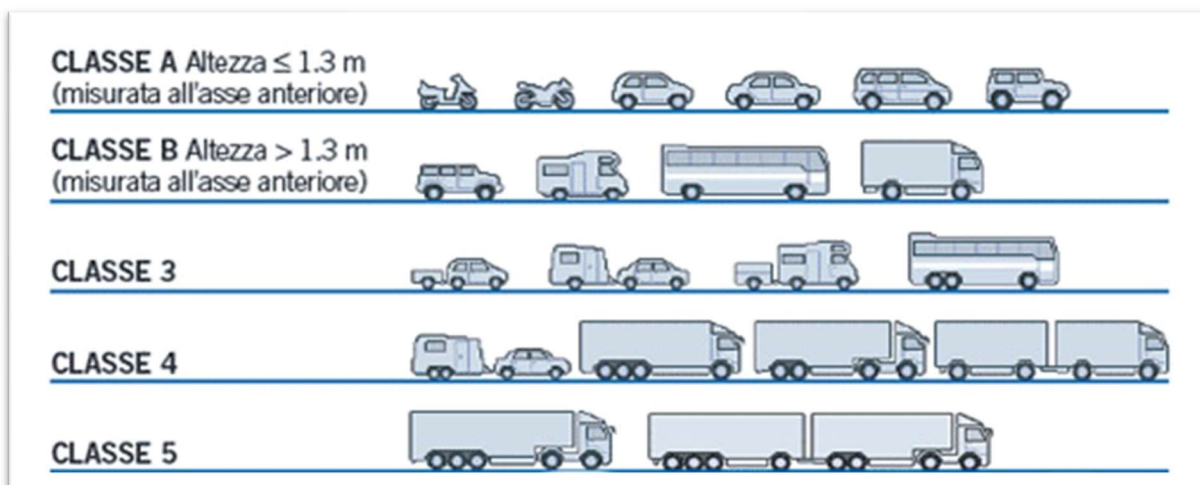
Il pedaggio è indispensabile al recupero degli investimenti effettuati o da effettuare, nonché a finanziare le spese di gestione e manutenzione della rete.

Il pedaggio è calcolato prendendo come base di riferimento la tariffa unitaria al km moltiplicandola per i chilometri percorsi dal Viaggiatore, occorre precisare che sono conteggiate la viabilità complementare gestiti dalla concessionaria.

Il valore ottenuto, imponibile, è assoggettato ad un'aliquota iva del 22% ed applicare l'arrotondamento, per eccesso o per difetto, ai 10 centesimi di euro come da Decreto Interministeriale n. 10440/28/133 del 12 novembre 2001 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze. La tariffa unitaria varia a seconda del tipo di veicolo utilizzato. In funzione del numero di assi i veicoli sono catalogati in 5 classi e in funzione dalle caratteristiche dei tratti autostradali percorsi (pianura o montagna), come mostrato nell'immagine sottostante.



CLASSIFICAZIONE DELLE TARIFFE



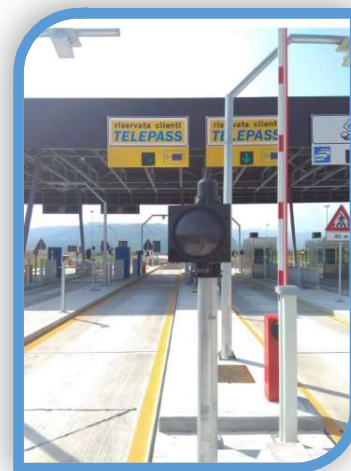
Il calcolatore delle tariffe attualmente in vigore è disponibile al seguente indirizzo:

<https://www.superstradapedemontanaveneta.it/calcolatore-pedaggi/>

MODALITÀ DI RISCOSSIONE DEL PEDAGGIO E ASSISTENZA

In entrata gli Utenti ritirano dagli emettitori automatici il biglietto che identifica la stazione di ingresso. In uscita, avviene la convalida del biglietto, tramite il suo inserimento nelle casse automatiche e, il pagamento della tariffa con le modalità elencate al paragrafo 2.3. Dopo il saldo, l'utente può richiedere la stampa della ricevuta di pedaggio, tramite l'apposito pulsante presente nelle casse automatiche.

Nelle piste di pedaggiamento della Barriera di Valdastico (Interconnessione A31) e Barriera Treviso (Interconnessione A27), dopo l'avvenuto pagamento, l'utente deve ritirare un nuovo biglietto per poter proseguire il suo viaggio.



Per gli utenti muniti di dispositivo di telepedaggio, il transito, in entrata ed in uscita, viene automaticamente registrato senza necessità di fermata, con addebito direttamente su conto corrente.

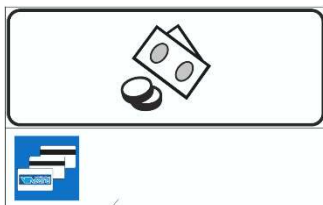
Le piste e le casse automatiche sono costantemente monitorate da remoto da un nostro operatore dedicato all'assistenza dell'Utenza che ne richiedesse l'intervento mediante l'apposito pulsante.

Comportamenti da adottarsi In caso di anomalia nelle piste di esazione:

- Non scendere dal veicolo
- Non eseguire manovra di retromarcia;
- Premere il pulsante di richiesta intervento “Help” situato nella cassa automatica o apposita colonnina;
- Seguire le istruzioni fornite dall’operatore.

LE PISTE DI PAGAMENTO

Le stazioni di pedaggio presenti nella Superstrada Pedemontana Veneta sono tutte ad elevata automazione, dotate di piste di esazione aventi tre tipologie di configurazione, identificabili da segnaletica specifica in funzione del metodo di pagamento accettato:



PISTA BIANCA AUTOMATICA

Dedicata al pagamento con:

Contanti, Bancomat, Carte di Credito, Viacard.



PISTA GIALLA/BLU PROMISCUA

Dedicata al pagamento con:

Bancomat, Carte di Credito, Viacard, Telepass – SET – SIT-MP



PISTA GIALLA TELEPEDAGGIO

Dedicata solo al pagamento:

Telepass – SET - SIT-MP

BANCOMAT E CARTA DI CREDITO ACCETTATE



OPERATORI TELEPEDAGGIO SET SIT-MP ACCREDITATI

In ottemperanza alle direttive europee e alla normativa nazionale in materia, tutte le piste di telepedaggio SPV sono abilitate al pagamento del pedaggio mediante dispositivi SET e SIT-MP.

Attualmente gli operatori SET e SIT-MO accreditati sulla nostra rete sono i seguenti:



MANCATO PAGAMENTO DEL PEDAGGIO

Nel caso non venga corrisposta la somma dovuta per il pedaggio **NON E' CONSENTITO, IN NESSUN CASO, PROCEDERE IN RETROMARCIA.**

In tali casi il Cliente deve richiedere assistenza mediante pulsante di richiesta assistenza e attendere la risposta dell'operatore. Qualora si decida di proseguire senza provvedere al pagamento, la targa viene fotografata e contestualmente emesso un rapporto di mancato pagamento.

L'importo, senza maggiorazioni, potrà essere regolato senza costi aggiuntivi entro e non oltre **15 giorni** e nelle seguenti modalità:

Bonifico bancario intestato a: SPV S.p.A.
Via Inverio 24/A
10146 Torino TO

– Per i pagamenti in Italia:
IBAN: IT26 W030 6901 0481 0000 0071 718

– Per i pagamenti fuori dall'Italia:
IBAN: IT26 W030 6901 0481 0000 0071 718
BIC BCITITMM

Causale: NUMERO RMPP e TARGA DEL VEICOLO

Carta di credito accedendo al portale www.superstradapedemontanaveneta.it nella sezione "MANCATO PEDAGGIO"

Per eseguire correttamente la transazione è necessario essere in possesso del rapporto del mancato pagamento emesso dalla stazione di pedaggio nonché della targa del veicolo.

BIGLIETTO SMARRITO / MANCATA PRESENTAZIONE (Cod. 888)

In caso di smarrimento o mancata presentazione del biglietto di entrata il Codice della Strada prevede l'applicazione della tariffa dalla Stazione di Entrata più lontana (cod. 888).L'Utente ha facoltà di richiedere la revisione dell'importo del mancato pagamento con conseguente applicazione della tariffa della tratta effettivamente percorsa, compilando il modulo di "Autocertificazione Stazione di Entrata" <https://www.superstradapedemontanaveneta.it/wp-content/uploads/2021/06/SPV-Autocertificazione-casello-di-ingresso.pdf>

e inviandolo all' indirizzo info@superstradapedemontanaveneta.it corredato da documento di identità in corso di validità.

N.B.: Il pagamento della tariffa dalla stazione di entrata più lontana ne comporta l'accettazione.

In caso di omesso pagamento entro i 15 giorni solari dall'emissione del mancato pagamento, gli atti potranno essere trasmessi alla Polizia Stradale con conseguente sanzione amministrativa da € 85,00 a € 338,00 (Art. 176, comma 11 e 21 del CDS) e decurtazione di 2 punti dalla patente di guida



STAZIONI DI ESAZIONE SPV

STAZIONE ESAZIONE CONFIGURAZIONE PISTA AUTOMATICA / PROMISCUA / TELEPASS - SET SIT/MP

	1	2	3	4	5	6	7	8
MONTECCHIO MAGGIORE SUD	USCITA 	USCITA 	USCITA 	USCITA 	ENTRATA 	ENTRATA 		
MONTECCHIO MAGGIORE NORD - ARZIGNANO	USCITA 	USCITA 	USCITA 	USCITA 	ENTRATA 	ENTRATA 		
VALLE AGNO	USCITA 	USCITA 	USCITA 	USCITA 	ENTRATA 	ENTRATA 		
MALO	USCITA 	USCITA 	USCITA 	USCITA 	ENTRATA 	ENTRATA 		
VALDASTICO BARRIERA INTERCONNESSIONE LATO A31	ENTRATA 	ENTRATA 	ENTRATA 	USCITA 	USCITA 	USCITA 	USCITA 	USCITA
VALDASTICO BARRIERA INTERCONNESSIONE LATO SPV	USCITA 	USCITA 	USCITA 	USCITA 	ENTRATA 	ENTRATA 	ENTRATA 	ENTRATA
BREGANZE	USCITA 	USCITA 	USCITA 	USCITA 	ENTRATA 	ENTRATA 		
COLCERESA PIANEZZE MAROSTICA	USCITA 	USCITA 	USCITA 	USCITA 	ENTRATA 	ENTRATA 		
BASSANO OVEST	USCITA 	USCITA 	USCITA 	USCITA 	USCITA 	ENTRATA 	ENTRATA 	ENTRATA
BASSANO EST ROSA' DIREZIONE VICENZA	USCITA 	USCITA 	USCITA 	ENTRATA 	ENTRATA 			
BASSANO EST ROSA' DIREZIONE TREVISO	USCITA 	USCITA 	USCITA 	USCITA 	ENTRATA 	ENTRATA 		
LORIA MUSSOLENTE	USCITA 	USCITA 	USCITA 	USCITA 	ENTRATA 	ENTRATA 		

CONTINUA - STAZIONI DI ESAZIONE TRATTA MALO – SPRESIANO VILLORBA EST.

STAZIONE ESAZIONE	CONFIGURAZIONE PISTA AUTOMATICA / PROMISCUA / TELEPASS - SET SIT/MP											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
RIESE PIO X	USCITA 	USCITA 	USCITA 	USCITA 	ENTRATA 	ENTRATA 						
ALTIVOLE	USCITA 	USCITA 	USCITA 	USCITA 	ENTRATA 	ENTRATA 						
MONTEBELLUNA	USCITA 	USCITA 	USCITA 	USCITA 	USCITA 	ENTRATA 	ENTRATA 	ENTRATA 	ENTRATA 			
POVEGLIANO DIREZIONE VICENZA	USCITA 	USCITA 	USCITA 	ENTRATA 	ENTRATA 							
POVEGLIANO DIREZIONE TREVISO	USCITA 	USCITA 	USCITA 	USCITA 	ENTRATA 	ENTRATA 						
SPRESIANO VILLORBA INT.	USCITA 	USCITA 	USCITA 	ENTRATA 	ENTRATA 							
TREVISO BARRIERA INTERCONNESSIONE A27 LATO SPV	ENTRATA 	ENTRATA 	ENTRATA 	ENTRATA 	ENTRATA 	ENTRATA 	USCITA 	USCITA 	USCITA 	USCITA 	USCITA 	USCITA
TREVISO BARRIERA INTERCONNESSIONE A27 LATO A27	USCITA 	USCITA 	USCITA 	USCITA 	USCITA 	USCITA 	ENTRATA 	ENTRATA 	ENTRATA 	ENTRATA 	ENTRATA 	ENTRATA
SPRESIANO VILLORBA EST.	USCITA 	USCITA 	USCITA 	ENTRATA 	ENTRATA 							

VOLUMI DI TRAFFICO 2023

La tratta Breganze / Interconnessione A31 è stata inaugurata e aperta al traffico il **3 giugno 2019** riscuotendo sin da subito un buon successo.

Successo confermato dall'apertura il **18 giugno 2020** della tratta compresa tra le stazioni di pedaggio Malo e Breganze.

L'apertura della tratta Breganze – Bassano Ovest il **19 novembre 2020**, ha con l'incremento dei volumi di traffico ha evidenziato l'utilità dell'opera in un territorio di evidenza nazionale.

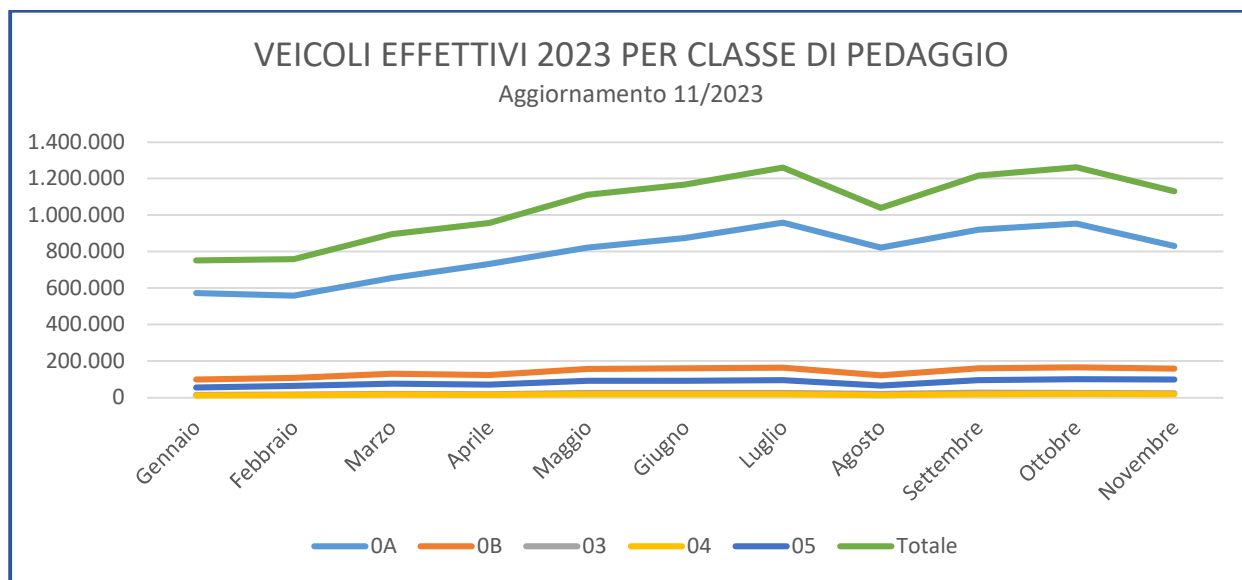
Il **28 maggio 2021** è entrata in esercizio la tratta BASSANO OVEST - MONTEBELLUNA di lunghezza di 31,5 km, portando la tratta in esercizio a una lunghezza di **56 km** all'asse stradale.

Il giorno **08 luglio 2022** è stata aperta al traffico la quinta sezione in direzione Treviso ricompresa tra i caselli di **MONTEBELLUNA** e **SPRESIANO VILLORBA INT.** per un totale di asse stradale in esercizio di Km 69.8.

in data **06 aprile 2023** è stata completata e posta in esercizio la **BARRIERA TREVISO** interconnessione con l'autostrada A27 e la stazione di **SPRESIANO VILLORBA EST.** portando l'asse stradale in esercizio a Km. 71,5.

Il completamento dell'opera ha visto l'apertura all'esercizio della tratta **MALO – MONTECCHIO MAGGIORE SUD** In data 29/12/2023.

A seguire riportiamo i veicoli effettivi registrati nel corso dell'anno 2023, aggiornati al 30/11/2023



MOBILITA' E MANUTENZIONE

Mobilità

Il servizio mobilità mette a disposizione del Viaggiatore tutte le informazioni relative ad esempio ai divieti di circolazione per lavori in corso programmati e straordinari. Sono segnalati e geo localizzati anche eventuali cantieri mobili.



Le informazioni sulla viabilità vengono diffuse sulla frequenza **ISORADIO 103.3** a cura del **CISS Viaggiare Informati**. E' disponibile gratuitamente l'applicazione che permette di utilizzare in ogni momento le informazioni relative al traffico ed alla viabilità gestite dalla centrale operativa del CCISS.

MANUTENZIONE

La manutenzione non deve essere confinata entro obiettivi esclusivamente strutturali, ma deve cogliere più ampiamente la funzionalità complessiva del bene, cioè l'affidabilità, percettibilità ed efficienza di tutte le sue parti componenti, anche di quelle non direttamente visibili od usufruibili da parte dell'utenza.

Si trasforma così il concetto esclusivamente fisico, in quello più ampio di servizio, per il quale manutenzione non è più conservazione, protezione e riparazione delle sole strutture, ma il mantenimento in piena efficienza ed affidabilità della struttura in tutte le sue caratteristiche governabili, così come originariamente previste in progetto.

Il **"Programma di Manutenzione"**, definisce temporalmente il sistema dei controlli e degli interventi da eseguire a cadenze prefissate, al fine di gestire correttamente e mantenere nel corso degli anni le caratteristiche funzionali e di qualità delle opere e delle loro parti.

PAVIMENTAZIONI

La Superstrada Pedemontana Veneta è stata dotata, lungo tutta le tratte all'aperto, di manto stradale drenante e fonoassorbente, fondamentale sia per la sicurezza sia la qualità del viaggio. "Annegati" nel manto stradale si trovano i sensori relativi alle condizioni climatiche che in caso di pioggia, ghiaccio o neve provvedono a comunicare situazione rilevata al Centro Operativo di Controllo. Nel caso di sversamenti lungo la sede stradale attivano in autonomia una serie di funzioni al fine di circoscrivere i liquidi e tutelare l'ambiente circostante.

La SPV dovrà programmare e realizzare gli interventi di ripristino dell'aderenza e della portanza della pavimentazione in modo tale da garantire costanza di comfort e sicurezza, nonché verificare la funzionalità del sistema "sensori" ed eventualmente provvedere alla subitanea sostituzione.

La Concessionaria sorveglia quotidianamente lo stato delle pavimentazioni su tutta la tratta, garantendo almeno un passaggio di controllo non solo sul percorso superstradale ma anche sulle pertinenze.

Ove riscontrassimo la necessita di riparazioni localizzate, provvederemo con cantieri mobili, appositamente segnalati sia attraverso i PMV che dandone comunicazione sulla home page del nostro sito web www.superstradapedemontanaveneta.it

Fermo restando che in ogni caso si dovrà procedere alla immediata messa in sicurezza delle piste ammalorate.

PISTE DI ESAZIONE

La Concessionaria ha la responsabilità di sorvegliare periodicamente lo stato delle piste di esazione. Nel caso riscontrasse una perdita di funzionalità, dovrà darne immediata comunicazione all'utenza, indicando altresì nella medesima comunicazione le azioni programmate.

OPERE D'ARTE

Le attività connesse all'ordinaria manutenzione delle opere d'arte, sono effettuate solamente se la Concessionaria valuta che dette attività non siano interferenti con la sicurezza e la fluidità della circolazione stradale.

In particolari periodi dell'anno le attività potranno essere svolte esclusivamente nei giorni feriali.

INTEGRITÀ STRUTTURALE

Il Concessionario sorveglia periodicamente lo stato e l'integrità strutturale delle opere d'arte. Ove si riscontrasse un ammaloramento, la concessionaria dovrà segnalarlo immediatamente **alla** Regione Veneto, indicando altresì nella medesima comunicazione tutti gli interventi necessari a ripristinare l'integrità strutturale delle opere d'arte.

A seguito della segnalazione si effettuerà una valutazione congiunta in ordine alla tempistica per l'esecuzione di tali interventi.

In ogni caso si procedere alla immediata messa in sicurezza dell'opera d'arte, fermo restando che le lavorazioni e le attività necessarie per garantire la funzionalità dell'opera d'arte dovranno essere eseguite dopo l'approvazione del progetto dell'intervento.

Per la sorveglianza delle strutture la SPV ha già adottato, oltre al proprio sistema di controllo, anche le linee guide ponti e gallerie, promulgate da ANSFISA.

DEGRADI LOCALIZZATI NON STRUTTURALI

Ove, nel corso dell'attività ispettiva, si riscontrassero danni localizzati che non siano in grado di comportare conseguenze sul comportamento statico delle opere d'arte, **in accordo con la Direzione dei Lavori**, si provvederà alla loro riparazione, individuando e correggendone le cause,

indicando tutti gli interventi necessari nel Programma delle Manutenzioni Ordinarie immediatamente successivo.

SMALTIMENTO E TRATTAMENTO ACQUE

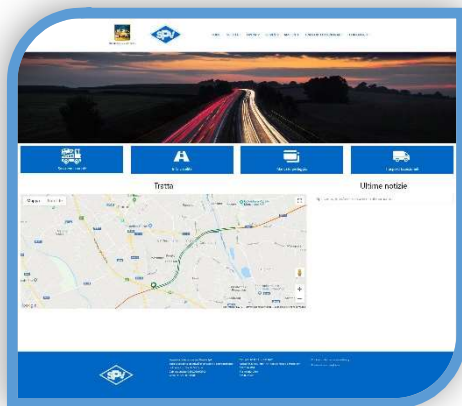
La Concessionaria è responsabile del corretto funzionamento del sistema di smaltimento e trattamento delle acque di piattaforma, con particolare riferimento alla sicurezza della circolazione e al rispetto dei requisiti previsti dalla vigente normativa in materia ambientale, nonché degli impegni assunti dal Committente con i Consorzi irrigui.

Il Concessionario deve sorvegliare periodicamente lo stato funzionale delle vasche di laminazione, con frequenza minima annuale e comunque in ogni caso di comportamento anomalo del sistema di smaltimento e trattamento delle acque di piattaforma.

SEGNALETICA

La concessionaria è responsabile della sorveglianza, della manutenzione e della corretta gestione della segnaletica orizzontale e verticale ai sensi del Codice della Strada, le operazioni di ripristino periodico sono eseguite secondo le migliori regole dell'arte, ristabilendo lo Standard di rifrazione della luce.

INFO E ASSISTENZA



Il sito web è la fonte di informazioni aggiornate in tempo reale sul traffico, situazione cantieri e tutte quelle informazioni che rendono il viaggio sicuro e confortevole.

Dato che la Superstrada Pedemontana Veneta si snoda lungo un percorso ricco di storia, cultura e tradizione, il Viaggiatore potrà trovare indicazioni ai punti di interesse raggiungibili dalle uscite della superstrada.

www.superstradapedemontanaveneta.it

A QUALE CHILOMETRO MI TROVO?

Sulla sinistra della carreggiata, in prossimità dello spartitraffico, ogni 1000 metri è possibile individuare la chilometrica progressiva mediante apposita segnaletica verticale.

Ogni 100 metri completa l'informazione un cartello di dimensioni inferiori, di colore bianco, con l'indicazione delle frazioni di chilometro

PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE

La Superstrada Pedemontana Veneta è stata concepita con tecnologia di ultima generazione anche per quanto riguarda le comunicazioni ai Viaggiatori lungo la tratta.

In collaborazione con i partner più quotati del settore, abbiamo realizzato una rete di comunicazione visiva mediante postazioni di Pannelli a Messaggio Variabile di tipo alfanumerico con l'innovativa tecnologia a righe grafiche e di tipo a pittogrammi full color, previsti in itinere, sulla viabilità in accesso e in galleria.

Portale per postazioni di itinere

Composto da una sezione full color per la rappresentazione dei segnali stradali secondo le specifiche grafiche e colorimetriche del Codice della Strada ed una sezione adiacente monocromatica per la rappresentazione di messaggi testuali.

Regolazione della luminosità automatica su 256 livelli mediante lettura luminosità ambientale.



Il lampeggiatore entra in funzione per segnalare una situazione di imminente pericolo. Allorquando non sussistano situazioni di pericolo, i PVM vengono utilizzati per diffondere messaggi relativi al codice della strada o consigli per una guida sicura.

Portale Per Postazioni In Avvicinamento Alle Gallerie

Installati su portale a bandiera caratterizzato da un aspetto snello e razionale, nella classica configurazione a "L" rovesciata con ritto verticale, questo PMV lo troverete a 100 metri dall'ingresso di ciascuna galleria avente lunghezza superiore a 500 m



Pmv Freccia/Croce A Quattro Stati Realizzato Con Led Ad Altissima Luminosità

Questa tipologia di PMV è stata installata in ingresso delle gallerie oltre i 500 metri e in prossimità delle stazioni di pagamento.



Corsia di Marcia Chiusa



Corsia di Marcia Transitabile



Prepararsi al Cambio di Corsia



Portale Per Postazioni Di Accesso

Questa tipologia di PMV è installata presso le stazioni di pagamento, in prossimità degli svincoli di ingresso alla superstrada, vengono utilizzati per le segnalazioni relative alla condizione della circolazione, al traffico e ad eventuali circostanze pericolose.



SEGNALAZIONI VIABILITÀ

Per segnalazioni inerenti alla viabilità comporre il numero:

+39 0424 88 43 87

ATTIVO 7 GIORNI SU 7 h 24

Il numero è a disposizione degli utenti 7 giorni su 7 per 24 ore al giorno per segnalazioni inerenti la viabilità della Superstrada Pedemontana Veneta quali ad esempio richieste di:

- Soccorso meccanico
- Segnalazione incidenti
- Situazioni di pericolo
- Animali in carreggiata
- Tratti chiusi e cantieri
- Tutte le segnalazioni inerenti alla viabilità



SERVIZIO CLIENTI

Per informazioni, pedaggi e pagamenti, Mancati Pagamenti, ecc, i nostri operatori sono a disposizione dell'Utenza, al numero:

+39 0424 88 43 00

DAL LUNEDI' AL VENERDI' (festivi esclusi)

Orario 08:30-13:00 14:30-18:00

- Mancati Pagamenti
- Pedaggi
- Condizioni Metereologiche
- Aree di Servizio
- Informazioni

Segnalazioni e informazioni possono altresì essere inoltrate con posta elettronica accedendo alle sezioni del menù "contattaci" del portale www.superstradapedemontanaveneta.it

SICUREZZA

Gli apprestamenti per la sicurezza della superstrada prevedono:

- ✓ Piazzole di sosta di emergenza ogni ca. 600 metri;
- ✓ Illuminazione a led degli svincoli;
- ✓ Colonnine SOS;
- ✓ Pannelli a Messaggio Variabile (PMV);
- ✓ Controllo traffico con ausilio di telecamere;
- ✓ Telecamere "Incident Detection": rilevano automaticamente incidenti, veicoli fermi, traffico lento, pedoni, fumo, ecc. ed inviano allarmi al Centro Operativo.
- ✓ Servizio di assistenza alla viabilità 24 ore 7 giorni su sette;
- ✓ Pavimentazione drenante;
- ✓ Impianti automatici antincendio;
- ✓ Vie di fuga in galleria con lunghezza maggiore di 600 metri nonché all'aperto;
- ✓ Stazioni meteo: controllano costantemente le condizioni climatiche, monitorando eventuali situazioni di pericolo dovute ad agenti atmosferici (ghiaccio, neve, pioggia ecc.)

USCITE DI EMERGENZA PEDONALI

Lungo le tratte in trincea della Superstrada Pedemontana Veneta, sono presenti le uscite di emergenza pedonali. Opportunamente segnalate, sono predisposte a vie di esodo verso luoghi sicuri, in caso di emergenza. Divise per carreggiata, sono identificate in base alla progressiva chilometrica. Lungo la tratta in esercizio sono presenti 70 uscite di emergenza, 36 sulla carreggiata direzione Vicenza e 34 sulla carreggiata direzione Treviso.

AUSILIARI ALLA VIABILITA' AUTOSTRADALE

Il servizio è attivo 24 ore al giorno, 365 giorni l'anno, Gli ausiliari sono dotati di automezzi allestiti per il pronto intervento e dotati di pannelli a messaggio variabile.

L'attività degli Ausiliari alla Viabilità è disciplinata da un Protocollo d'intesa con il Ministero dell'Interno finalizzato a normare le seguenti mansioni:



- Prevenzione
- Sicurezza
- Viabilità
- Assistenza

Obiettivi che si esplicano attraverso:

- la vigilanza ed il controllo del percorso autostradale e sue pertinenze
- il ripristino della funzionalità minimale delle infrastrutture stradali
- la rilevazione di dati informativi.

Le attività principali che l'addetto all'assistenza traffico svolge sono:

- pattugliamento della tratta di competenza
- rimozione di ostacoli dalla carreggiata
- assistenza a mezzi bloccati in posizione pericolose
- segnalazione di ogni fatto anomalo e primo intervento (ammaloramenti del manto stradale, recinzioni rotte, segnaletiche irregolari, frane...)
- controllo della regolarità della segnaletica di cantiere
- posa di segnaletica di emergenza a protezione di zone interessate da incidenti
- rilievo dati di mezzi coinvolti in incidenti
- informazioni sulle condizioni meteorologiche.

Gli Ausiliari della Viabilità sono formati per fornire anche supporto alla Polizia Stradale, infatti grazie all'attività di pattugliamento continua intervengono subitamente in caso di incidente o sono di supporto agli automobilisti in panne o in caso di incidenti dove non vi sia la presenza di feriti provvedere direttamente alla verbalizzazione e alla trasmissione successiva al COA della Polizia Autostradale.

Tra le principali mansioni vi sono quelle di segnalazione al COC, con il quale sono in comunicazione costante, di eventi che per la loro natura potrebbero inficiare o diminuire la sicurezza nella percorrenza stradale.

Particolarmente incisivo risulta essere l'intervento degli AVA negli incidenti dato che generalmente sono i primi soccorsi a giungere sul luogo dell'evento unitamente alla P.S. e pertanto, forniscono le prime vere informazioni sulla situazione in atto con il conseguente allertamento mirato da parte del centro operativo, degli Enti preposti giuridicamente al soccorso. Il compito primario affidato in queste occasioni agli A.V.A. in collaborazione con la P.S. è garantire l'operare in sicurezza ai Vigili del fuoco, ai sanitari ed a quant'altri siano impegnati sul luogo dell'evento, posizionando la segnaletica di delimitazione della zona interessata e rimuovendo per quanto possibile il materiale in carreggiata al fine di ristabilire al più presto la transitabilità dell'arteria. Non da ultimo gli operatori pongono in atto tutti gli accorgimenti possibili per segnalare il pericolo agli utenti in arrivo. Un addetto all'assistenza al traffico deve quindi prestare la massima attenzione a garantire la propria sicurezza, quella dei soccorritori e degli utenti, viste le condizioni di particolare pericolo in cui può trovarsi ad operare.

POLIZIA STRADALE

La Polizia Stradale opera sull'intera tratta di Pedemontana Veneta 24 ore al giorno per 365 giorni l'anno. Sul percorso operano contemporaneamente almeno due pattuglie



Le pattuglie in servizio lungo le tratte autostradali del Veneto sono coordinate dal C.O.P.S. (Centrale Operativa Polizia Stradale) che ha sede in Padova

Lungo la Superstrada Pedemontana Veneta la Polizia Stradale si avvale di centrali operative di tratta.

La Polizia Stradale si avvale del supporto degli Ausiliari della Viabilità, insieme a questi ultimi costituiscono un sistema di assistenza ai Viaggiatori in grado di garantire un viaggio in totale serenità.

Centro Operativo Polizia Stradale (C.O.P.S.)

I Centri Operativi Polizia Stradale del Veneto, secondo la prassi, nella necessità di individuare un insieme di istruzioni ed azioni atte a pianificare e coordinare la gestione ottimale dei flussi di traffico, sia per tipo di evento, sia per le specifiche condizioni della strada, del traffico ed ambientali, prevedendo la possibilità dell'utilizzo alternativo di tratte autostradali interconnesse. L'attuazione delle chiusure di tratta e le deviazioni del traffico vengono concordate tra la Direzione di Esercizio SPV e il C.O.P.S. di Padova.

Al C.O.C. e ai Centri Operativi di Polizia Stradale del Veneto (C.O.P.S.) competerà il coordinamento delle attività nonché l'attivazione delle procedure di emergenza.

SERVIZIO SOCCORSO MECCANICO

Nel caso i Viaggiatori, a causa di un guasto o un di incidente, si trovassero nella condizione di dover chiedere l'intervento del soccorso stradale, la Superstrada Pedemontana Veneta ha autorizzato le seguenti organizzazioni :



- ACI Global
- EuropAssistance VAI
- IMA Assistance



In caso di incidente o veicolo fermo in carreggiata, in corsia di emergenza e sulle rampe e svincoli, Il Centro Operativo di Controllo provvederà a richiedere in autonomia l'intervento del soccorso meccanico, nel rispetto di tempi di intervento prescritti dal Codice della Strada, pari a 20 minuti per i veicoli leggeri e 30 minuti per i veicoli pesanti.

OPERAZIONI INVERNALI

Come prescritto dalle normative vigenti in tema di sicurezza stradale, SPV provvede alla redazione del PIANO NEVE da comunicarsi alla Prefettura nonché alle altre Concessionarie del comparto autostradale.

In presenza di ghiaccio o di precipitazioni nevose. I sensori presenti in carreggiata stradale, trasmettono al C.O.C. informazioni sulle condizioni del manto stradale.

In funzione di parametri dal piano di gestione della neve prestabiliti il Centro Operativo attiva le operazioni previste per garantire la percorrenza della tratta in piena sicurezza anche con la preziosa collaborazione della Polizia Stradale.

Il Piano di gestione dei servizi invernali per la Tratta Malo - Spresiano è attuato con l'utilizzo delle seguenti attrezzature:



- ✓ 23 Lame spazzaneve
- ✓ 17 Spargitori di sale
- ✓ 2 Innaffiatrici di cloruri di sodio e calcio
- ✓ 1 Trattore con "Turbofresa" e lame vomere
- ✓ 3 Motopale per caricare il sale

- ✓ 3 Impianti lungo la tratta di soluzione salina e di cloruro di calcio e sodio con capacità di 80.000 litri di stoccaggio ciascuno
- ✓ 3 Carri pesanti in presidio per il soccorso di mezzi con massa complessiva superiore alle 7,5 tonnellate;
- ✓ 3 Depositi strategici di cloruro di sodio.

In tutte le fasi dell'evento nevoso SPV si mantiene in stretta comunicazione la Prefettura e le amministrazioni locali competenti per l'adozione di eventuali provvedimenti restrittivi del traffico su tutto il territorio limitrofo all'autostrada o per la predisposizione dei necessari interventi di assistenza in caso di blocchi della circolazione.



Per la sicurezza dei viaggiatori, infine, le informazioni relative alle condizioni meteo e di viabilità, insieme all'indicazione di eventuali itinerari alternativi, sono veicolate attraverso i seguenti canali:

Pannelli a Messaggio Variabile, [notiziari del C.I.S.S.](#), [sito web](#) e [telefonicamente al numero](#) dedicato all'Utenza.

Lungo la tratta della Pedemontana Veneta vige l'obbligo di montare pneumatici da neve o avere le catene a bordo a partire dal 15 novembre e fino al 15 aprile.

Tale obbligo è comunicato attraverso segnali stradali collocati lungo i tratti autostradali e dai PMV presso le stazioni di ingresso.

I Viaggiatori sprovvisti di adeguato equipaggiamento incorrono in sanzioni pecuniarie da **€ 80 fino ad un massimo di € 318 € (art. 6 comma 14 Codice della Strada)**.

Sezione 2 - La Qualità

LA POLITICA E LA GESTIONE DELLA QUALITÀ

POLITICA PER LA QUALITÀ - IMPEGNO DELLA DIREZIONE

SPV S.p.A. ha scelto di perseguire tali obiettivi con il supporto di metodologie e strumenti integrati in un Sistema di Gestione per la Qualità (SGQ) conforme alla Norma UNI EN ISO 9001:2015 orientato alla prevenzione e al miglioramento continuo.

L'applicazione delle prescrizioni della Norma citata serve da punto per dare una struttura organizzata alle attività aziendali, che consenta di fornire agli enti interessati ed a tutti i futuri clienti ed utilizzatori dell'opera un servizio che soddisfi le sue aspettative espresse ed inesprese.

Una accurata gestione delle risorse umane con strategia di motivazione, formazione, addestramento e consapevolezza sono le leve fondamentali per accrescere la competenza del personale e la cultura della qualità nonché operare in un clima di fattiva cooperazione tra tutte le funzioni aziendali.

IMPEGNO DELLA DIREZIONE

La Direzione aziendale s'impegna a perseguire gli obiettivi enunciati adottando gli strumenti previsti dal Sistema di Gestione per la Qualità, in particolare a:

- Formulare la Politica per la Qualità, riesaminarla periodicamente per accertare la sua continua idoneità ed aggiornarla in coerenza con gli obiettivi e le strategie aziendali;
- Garantire che la Politica per la Qualità sia diffusa, compresa ed attuata a tutti i livelli;
- Dare attuazione ai contenuti dei documenti del Sistema di Gestione per la Qualità aziendale;
- Verificare periodicamente l'efficacia del SGQ, promuovendo azioni di miglioramento atte ad incrementare il livello qualitativo delle opere realizzate e della soddisfazione degli utilizzatori.

Per noi qualità non è un pensiero astratto, è il cardine del nostro metodo di lavoro diretto alla soddisfazione del cliente e orientato al costante miglioramento.

- La **Customer satisfaction** è la percezione del cliente che il servizio ha raggiunto o superato le proprie aspettative relativamente all'insieme di benefici e costi per lui rilevanti ai fini della fruizione del servizio stesso.
- La soddisfazione della clientela rappresenta lo scopo primario di ogni organizzazione come la nostra, i cui sforzi sono tesi allo sviluppo di una relazione continuativa, stabile e durevole, tramite la ricerca della soddisfazione dei suoi bisogni, desideri ed aspettative.
- Alla base della **customer satisfaction** vi è dunque la creazione di valore per i Clienti, ovvero la soddisfazione dei loro bisogni e delle loro esigenze in modo efficace ed efficiente.

MISURARE LA CUSTOMER SATISFACTION

Dal punto di vista della misurazione statistica, adottiamo il metodo più utilizzato per la realizzazione di ricerche di mercato finalizzate al monitoraggio del livello qualitativo di uno o un insieme di servizi. La rilevazione della qualità percepita viene effettuata con l'ausilio di questionari che vengono periodicamente sottoposti alla clientela al fine di ottenere la valutazione delle prestazioni fornite.

Il nostro metodo consente di misurare la qualità percepita del servizio offerto da attraverso la valutazione del divario esistente tra le aspettative e le percezioni dei Clienti.

La customer satisfaction può essere scomposta in cinque dimensioni fondamentali che ne determinano il valore:

- ✓ **Aspetti tangibili** (aspetto delle strutture, delle attrezzature, del personale);
- ✓ **Affidabilità** (capacità di erogare il servizio in modo puntuale e accurato);
- ✓ **Capacità di risposta** (aiutare i clienti e fornire il servizio con prontezza),
- ✓ **Capacità di rassicurazione** (competenza e cortesia, fiducia e sicurezza);
- ✓ **Empatia** (comprendere i problemi dei clienti e di assisterli in maniera premurosa)

Per ciascuna di queste dimensioni vengono rilevate le aspettative e le percezioni dei Clienti.

GLI INDICATORI DI QUALITÀ

Gli indicatori di qualità del servizio così come prescritto all' art. 4 comma 1 lettera n del Terzo Atto Convenzionale, validi per tutte le Concessionarie e definiti sulla base della Direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n.102/2009 con la Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie autostradali, sono i seguenti:

FATTORE BASE	UNITA' DI MISURA	STANDARD DI RIFERIMENTO
<p>Sicurezza del Viaggio</p> <p>Tempo di preavviso delle comunicazioni, tramite ordinanze, relative nel 85% dei casi ai cantieri di durata > 5 gg.</p>	<p>Tempo (h) di preavviso nell'85%</p>	<p>48 ore</p>
<p>Regolarità</p> <p>Stato segnaletica orizzontale (retroriflessione)</p>	<p>(RL) Retroriflessione (mcd lx-1 m-2)</p>	<p>Maggiore di 150 RL</p>
<p>Confortevolezza</p> <p>Servizi Aree di Servizio, numero di controlli al mese su almeno l'80% delle aree. Con 1 controllo al mese sul 100% delle aree</p>	<p>N° Controlli / Mese</p>	<p>N/A</p>
<p>Servizi per viaggiatori diversamente abili</p> <p>Servizi Aree di Servizio, numero di controlli al mese su almeno il 90% delle aree.</p>	<p>N° Controlli / Mese</p>	<p>N/A</p>
<p>Informazione agli utenti</p> <p>Tempo di risposta a proposte e reclami via e-mail</p>	<p>Tempo di risposta (giorni) nell'95% dei casi</p>	<p>10 giorni lavorativi</p>

Sezione 3 - La Tutela del Cliente

SEGNALAZIONI E RECLAMI

I suoi suggerimenti per noi sono importanti, sono la nostra cartina di tornasole sulla qualità del servizio che ogni giorno cerchiamo di erogare al meglio.

Le segnalazioni dei Viaggiatori sono sempre costruttive e un reclamo è sempre da tenere in grande considerazione, è un'occasione per analizzare l'efficacia dell'organizzazione e un'opportunità per migliorarci costantemente.

IL NOSTRO IMPEGNO

Sarà nostra cura dare riscontro alle vostre segnalazioni entro **10 giorni lavorativi** nell'85% dei casi, eccezione fatta per le segnalazioni che richiedono un'analisi più approfondita, corredando la risposta con gli accorgimenti e le azioni intraprese per migliorare il servizio.

Il Viaggiatore può inviare le proprie segnalazioni all'indirizzo mail:

segnalazioni@superstradapedemontanaveneta.it

Il Viaggiatore può inviare eventuali reclami all'indirizzo mail:

reclami@superstradapedemontanaveneta.it

RIMBORSI

Qualora vi sia stato un errore nel calcolo della tariffa e il Viaggiatore abbia corrisposto un pedaggio maggiorato rispetto a quanto dovuto, a seguito della verifica di validità della documentazione ricevuta, SPV provvederà al rimborso della differenza.

Il rimborso può essere richiesto a SPV nelle seguenti forme:

- ✓ Via mail all'indirizzo rimborsi@superstradapedemontanaveneta.it
- ✓ Raccomandata A/R da inviarsi all'attenzione del Concessionario:
SPV SPA – Via Inverio 24/a – 10146 – Torino – TO

SINISTRI

Il Viaggiatore che si trovasse nella necessità di segnalare un evento nel quale è stato coinvolto o nel quale abbia subito danni. Potrà rivolgersi al concessionario mediante:

- ✓ Raccomandata A/R indirizzata a: SPV S.p.A. SPV SPA – Via Invorio 24/a – 10146 – Torino;
- ✓ Via mail all'indirizzo sinistri@superstradapedemontanaveneta.it

VIDEOSORVEGLIANZA LUNGO LA TRATTA

Reg. UE 679/2016 (G.D.P.R. 25 maggio 2018) / D.Lgs. 196/2003 e s.m.i.

TELECAMERE DI PERCORRENZA LUNGO LA SUPERSTRADA PEDEMONTANA VENETA

La Superstrada Pedemontana Veneta è monitorata 24 ore/giorno da 730 telecamere che trasmettono le immagini in tempo reale al Centro Operativo di Controllo.

Una rete di videosorveglianza così articolata ci permette di avere sempre sotto controllo la viabilità lungo la tratta, garantendo interventi rapidi e mirati al verificarsi di situazioni di pericolo o classificabili come potenzialmente tali.

Le telecamere riprendono la tratta e i veicoli in transito in campo lungo, non permettendo il riconoscimento delle targhe e dei dati biometrici delle persone a bordo dei veicoli.

Solamente in situazioni di emergenza è possibile attivare funzionalità di zoom e brandeggio che possono permettere di raccogliere immagini più dettagliate. Questa funzione viene attivata seguendo una procedura conforme alla normativa vigente e da operatori autorizzati del Centro Operativo di Controllo come funzionalità del tutto secondaria, anche come strumento di ausilio nella prevenzione e accertamento di eventuali condotte irregolari; ciò, muovendo dalla pertinente disciplina di settore, che legittima la società Superstrada Pedemontana Veneta S.p.A. a effettuare servizi di prevenzione e accertamento delle violazioni dell'obbligo di pagamento del pedaggio. Le informazioni acquisite, ad ogni buon conto, non sono utilizzate per finalità diverse da quelle indicate.

TELECAMERE ID (INCIDENT DETECTION)

Le telecamere I.D. di rilevamento incidenti sono gestite da sistemi per rilevare automaticamente eventi legati alla sicurezza della viabilità.

Le registrazioni sono conservate presso server protetti solo per il periodo necessario alla procedura di verifica. La registrazione è limitata temporalmente solo per acquisire la dinamica dell'evento.

Se non utili ai fini del rilevamento questa tipologia di immagini è conservata al massimo per 48 ore.

Nel caso fossero necessarie per ricostruire la dinamica dell'incidente o in caso di richiesta dell'autorità giudiziaria, la registrazione può essere prelevata e conservata per periodi più lunghi.

Le telecamere ID sono installate anche presso gli svincoli e le aree di servizio. In questo caso si attivano in caso di veicoli che viaggiano contromano segnalando immediatamente il pericolo al

Centro Operativo di Controllo che predisporrà immediatamente le contromisure attivando la Polizia Stradale, gli Ausiliari del Traffico e i PMV.

RIPRESE PRESSO LE STAZIONI DI PAGAMENTO (CASELLI)

Le stazioni di pagamento della Superstrada Pedemontana Veneta sono dotate di un sistema di videosorveglianza utilizzato per il rilevamento dei casi di mancato pagamento del pedaggio o veicoli che abbiano commesso infrazioni presso le stazioni di pedaggio stesse.

Le telecamere registrano solo ed esclusivamente la targa dei veicoli per il conseguente espletamento delle azioni civili, amministrative e/o penali ai sensi del Codice della Strada.

Dette immagini sono conservate per gli adempimenti connessi all'incasso del pedaggio e nel caso vi fossero i presupposti trasmesse all'autorità competente.

Il trattamento del dato e del recupero del pedaggio o del danno è effettuato anche avvalendosi di soggetti terzi autorizzati.

Le telecamere installate presso le stazioni di pedaggio, a tutela dei Viaggiatori, registrano ciascuna transazione abbinando solo ed esclusivamente il numero di targa al numero di transazione (comprensivo di data, ora e localizzazione).

Le immagini effettivamente utilizzate per la determinazione dei percorsi non potranno essere conservate per periodi di tempo superiori a quelli necessari alla fatturazione dei tragitti o all'esercizio dei controlli relativi al pagamento del pedaggio ovvero per periodi superiori all'individuato termine di sei mesi, fatte salve eventuali esigenze di ulteriore conservazione per la tutela di eventuali diritti in sede giudiziaria.

VIDEOSORVEGLIANZA A TUTELA DEL PATRIMONIO AZIENDALE

Presso siti sensibili (impianti tecnologici, parcheggi e aree di sosta, stazioni di pagamento, aree riservate al personale, ecc.) sono attive telecamere di videosorveglianza al fine di tutelare il patrimonio aziendale e la sicurezza di esercizio della tratta.

Le telecamere possono registrare le immagini 24 ore al giorno sovrascrivendole dopo un periodo di 48 ore ovvero solo per il periodo necessario alla procedura di verifica.

Le immagini e i dati che sono conservati in modalità protetta e resi accessibili, esclusivamente in caso di "richieste informative, contestazioni o controversie", ai soli incaricati del trattamento legittimamente designati, secondo profili autorizzativi e permessi diversamente assegnati in funzione delle mansioni svolte.

Il Titolare del Trattamento è Superstrada Pedemontana Veneta S.p.A., con sede in Torino, via Inverio 24/A, a cui l'utente si può rivolgere per ottenere informazioni ed esercitare i diritti previsti dalla normativa, a mezzo posta raccomandata o scrivendo via email al DPO all'indirizzo dpo@superstradapedemontanaveneta.it.

Si informa che l'utente potrà altresì proporre reclamo ai sensi dell'art. 57 lett. f) del GDPR all'Autorità Garante per la Protezione dei Dati Personali.

CDS SPV 2024
Rev. 26 marzo 2024

