

**“PROLUNGAMENTO DI VIA ALDO MORO DALL’INCROCIO CON LA STRADA
COMUNALE DI BERTESINA E LA S.S. POSTUMIA IN COMUNE DI VICENZA”
Progetto Definitivo**

Settembre 2023

Responsabile Procedimento:

Arch. Roberto Beaco

Direttore dell’Esecuzione del Contratto:

Arch. Mirco Panarotto

Responsabile integrazione tra le varie competenze

specialistiche: Ing. Gianmaria De Stavola

Progettista: Ing. Rolando Tonin

ATI progettisti:

L'intervento di progetto è relativo al:

Prolungamento di via Aldo Moro in comune di Vicenza **dall'incrocio della strada comunale di Bertesina alla SS53 Postumia**

Il servizio di progettazione, avviato a luglio 2021 a cura di Autostrada BS-PD, è affidato al Raggruppamento di imprese:

mandataria: E-FARM engineering & consulting

**mandanti: F&M ingegneria, PROTECO engineering, TFE ingegneria
MULTIART, dott. Pizzin, prof. ing. Pasetto, ing. Bozzetto**

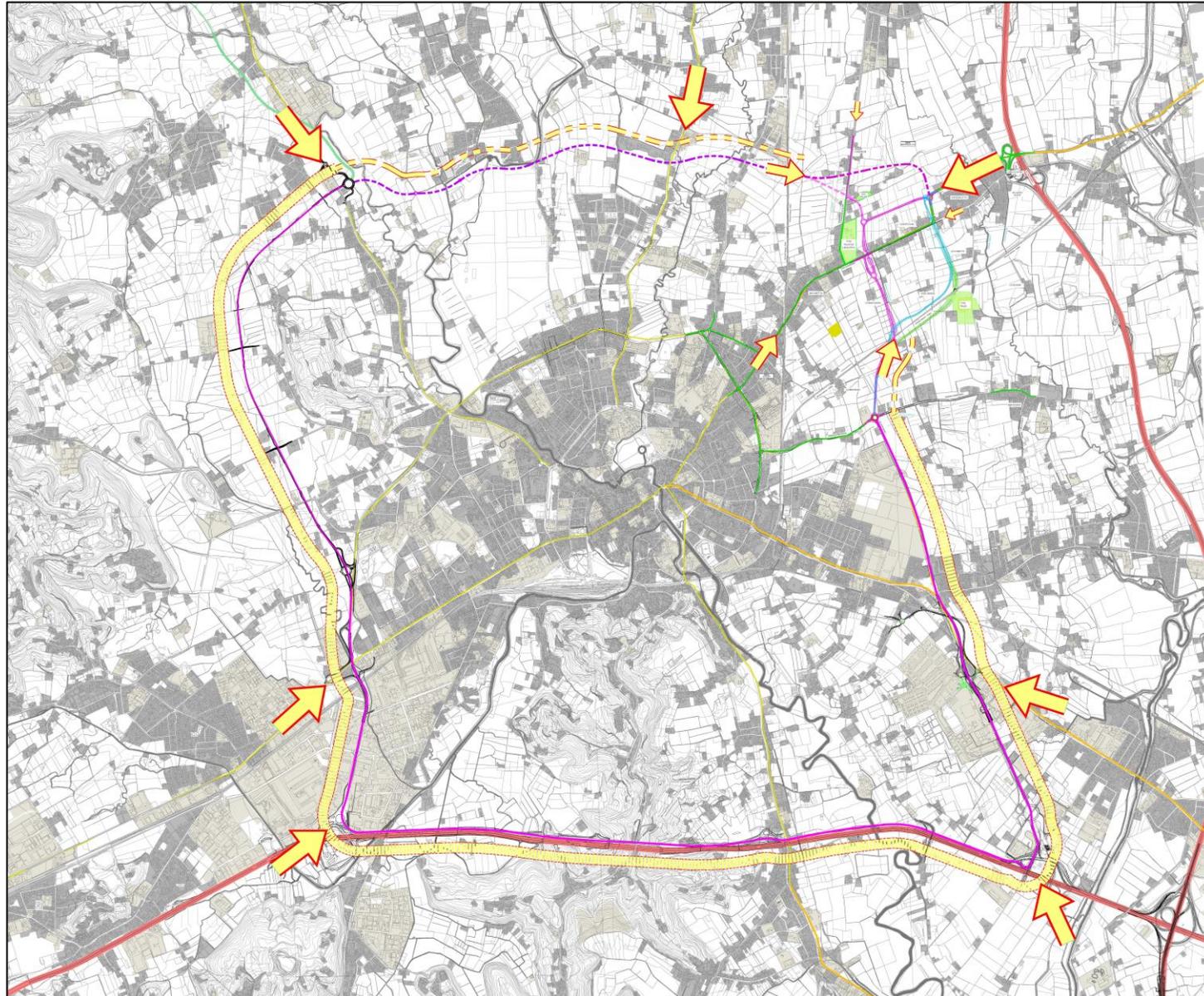
ed è costituito da:

- **Schede propedeutiche alla progettazione** – **settem. 2021**
- **PFTE – progetto di fattibilità tecnica ed economica** – **marzo 2022 (aggiornamento ex decisione G.C. 3_2_22)**
- **PD – Progetto definitivo** – **luglio 2022**
- **Verifica di assoggettabilità VIA** – **luglio 2023**

**Sono in corso le revisioni progettuali collegate ai procedimenti di condivisione ed approvazione da parte dei Decisori:
RFI, Regione, Soprintendenza, Comune, ecc.**

Vicenza – Prolungamento di via Aldo Moro

dall'incrocio con la Strada Comunale di Bertesina alla S.S. Postumia – **Progetto definitivo**



Tangenziali di Vicenza:

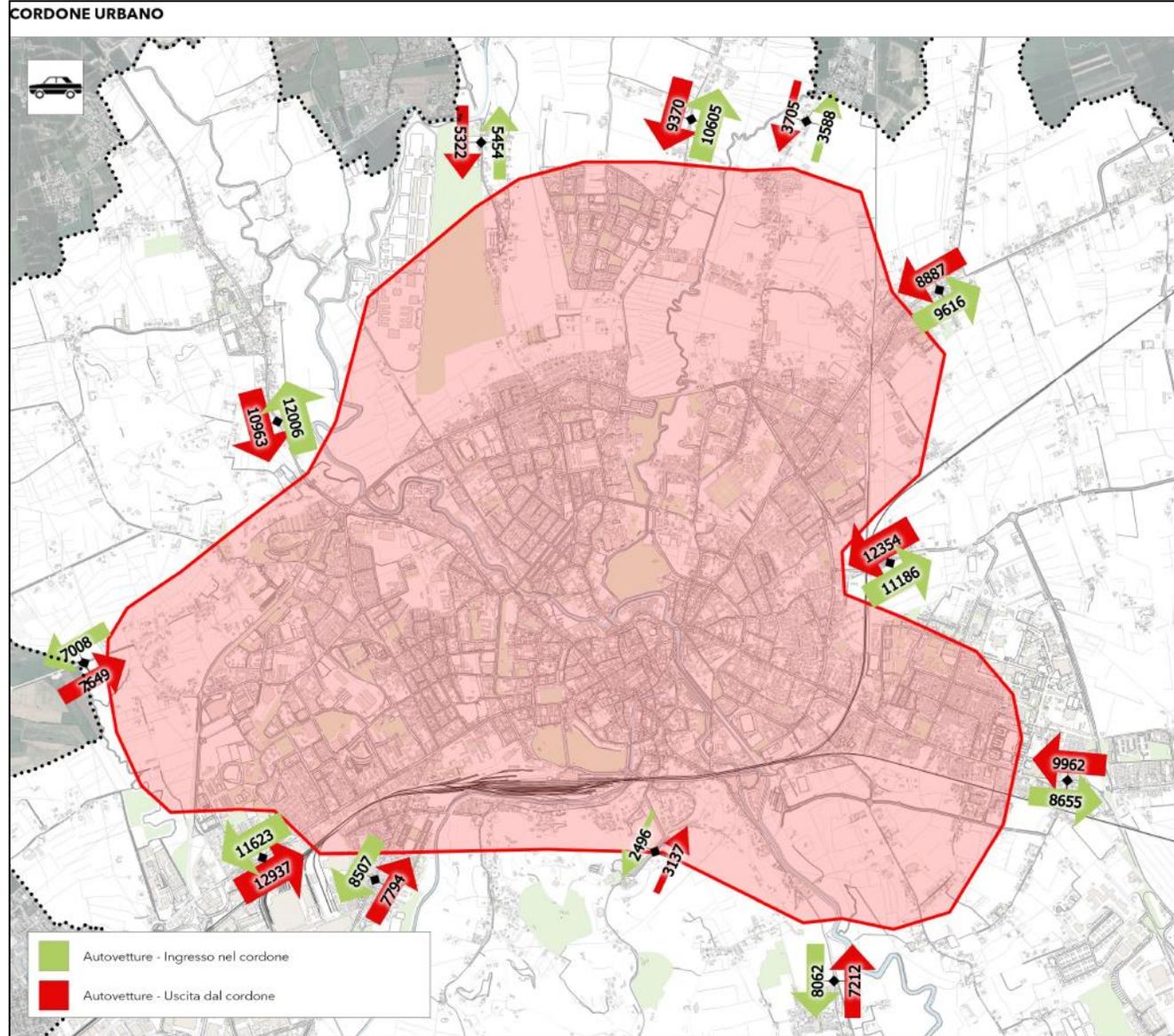
- ▶ gli assi di traffico sono radiali, di penetrazione nell'urbano;
- ▶ **l'anello delle tangenziali è completato per 21 km;**
- ▶ manca l'arco nord (5-6 km, dipende dall'attestazione est);
- ▶ manca l'arco nord-est (2-3 km).

Il settore nord-est è oggetto di proposte alternative relative alla cucitura viabilistica, all'interno del quadro esigenziale che richiede:

- efficienza trasportistica
- minimizzazione delle penalità
- alleggerimento del traffico che attraversa le zone abitate.

Vicenza – Prolungamento di via Aldo Moro

dall'incrocio con la Strada Comunale di Bertesina alla S.S. Postumia – **Progetto definitivo**



Flussi giornalieri auto

PUMS2030 -I FLUSSI (TGM AUTOVETTURRE) AL CORDONE URBANO

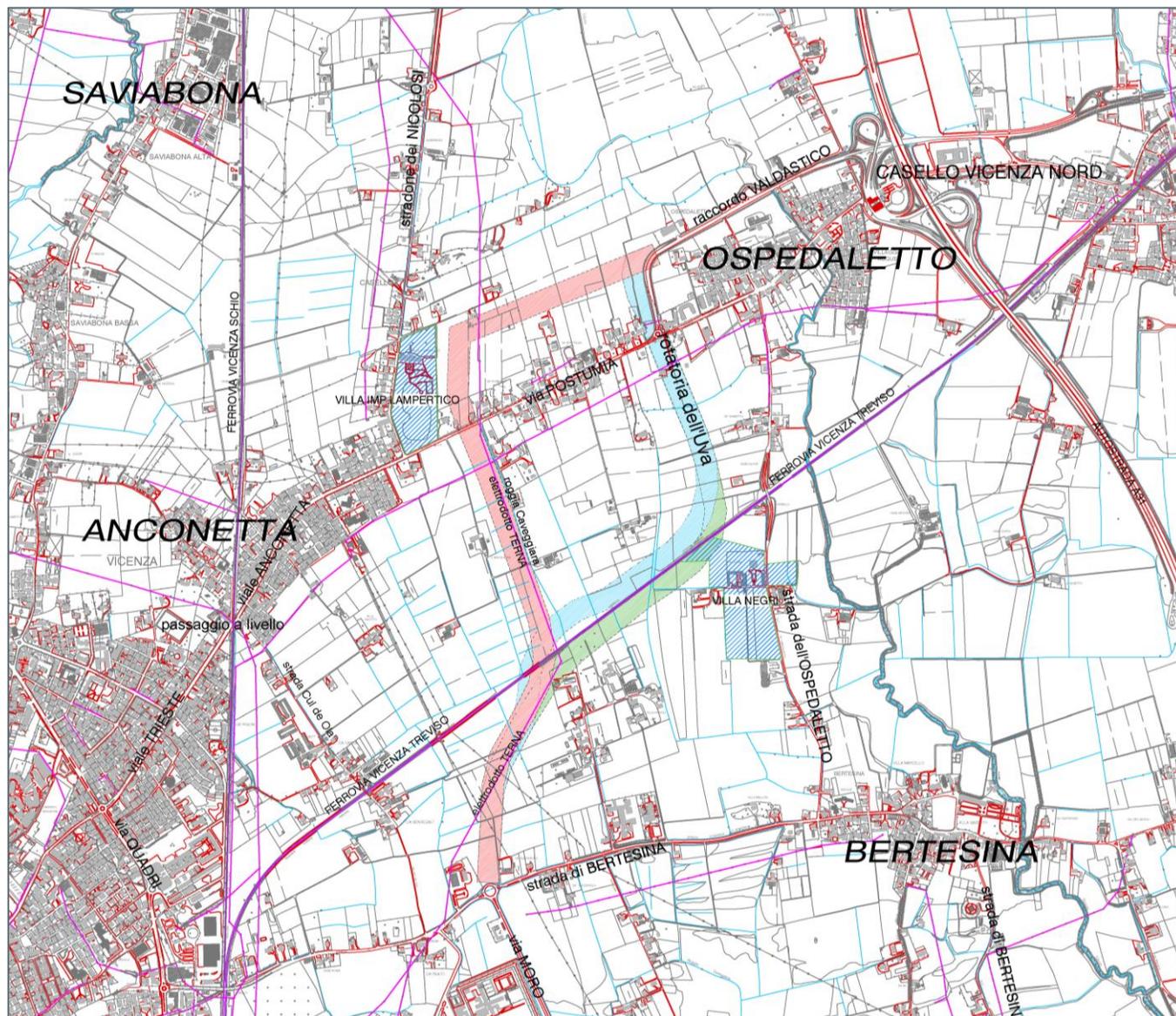
L'immagine evidenzia i ruoli che assumono le penetrazioni in città.

Si nota che:

- **viale Anconetta** è assimilabile all'asse **via Padana** a Torri di Q. e superiore a quello di Ponte Alto, e di poco inferiore alla **Marosticana** a Laghetto, pur avendo caratteristiche urbane.
- **Viale Bertesina** è l'asse più carico, insieme a viale Verona e a strada Pasubio

Vicenza – Prolungamento di via Aldo Moro

dall'incrocio con la Strada Comunale di Bertesina alla S.S. Postumia – **Progetto definitivo**



INQUADRAMENTO

Il quadrante N-E del territorio è delimitato:

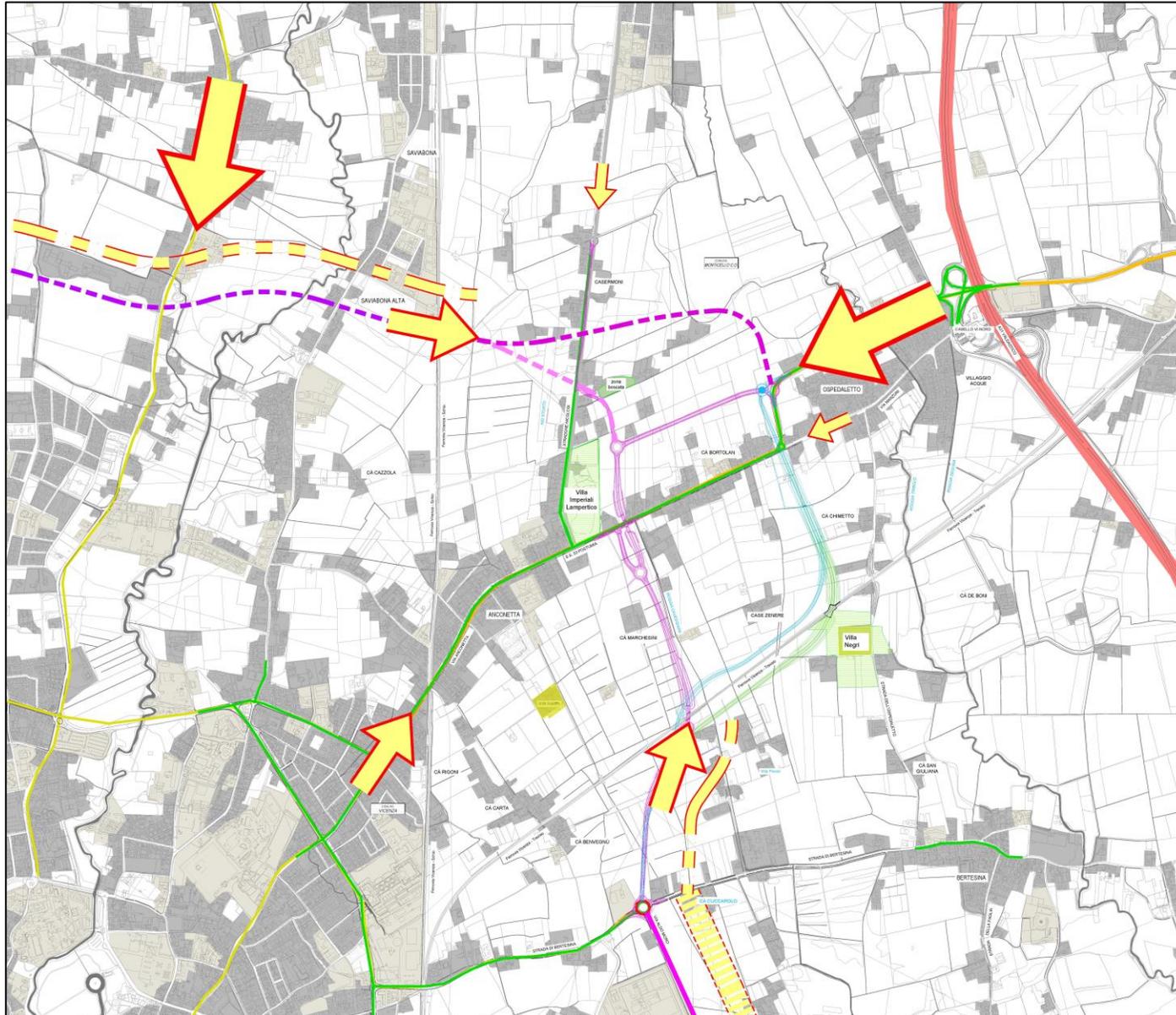
- dalla strada di Bertesina a sud,
- dalla linea ferroviaria Vicenza-Schio a ovest,
- dalla strada dell'Ospedaletto a est.

Il comparto è caratterizzato da:

- ▶ la **manca** di collegamento sud-nord;
- ▶ il generatore costituito dal **casello A31 VI-N**;
- ▶ **gli assi di penetrazione in città** (Strada Bertesina e SS53);
- ▶ le frontiere fisiche delle **linee ferroviarie** VI-Schio, VI-TV;
- ▶ l'attraversamento **di ambiti urbani**.

Vicenza – Prolungamento di via Aldo Moro

dall'incrocio con la Strada Comunale di Bertesina alla S.S. Postumia – **Progetto definitivo**



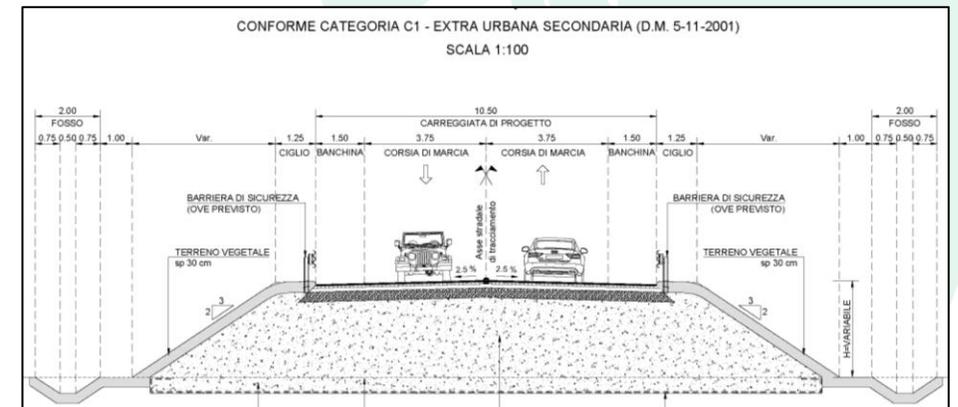
COMPARTO Nord-Est

Nelle pianificazioni le proposte delle nuove infrastrutture viarie sono posizionate in funzione dei vincoli (villa Negri, villa Lampertico, elettrodotto, rogge, ecc.) e dell'edificato.

Il centro di Anconetta continua a essere attraversato da flussi residui via via più importanti, mano a mano che i nuovi archi stradali si allontanano.

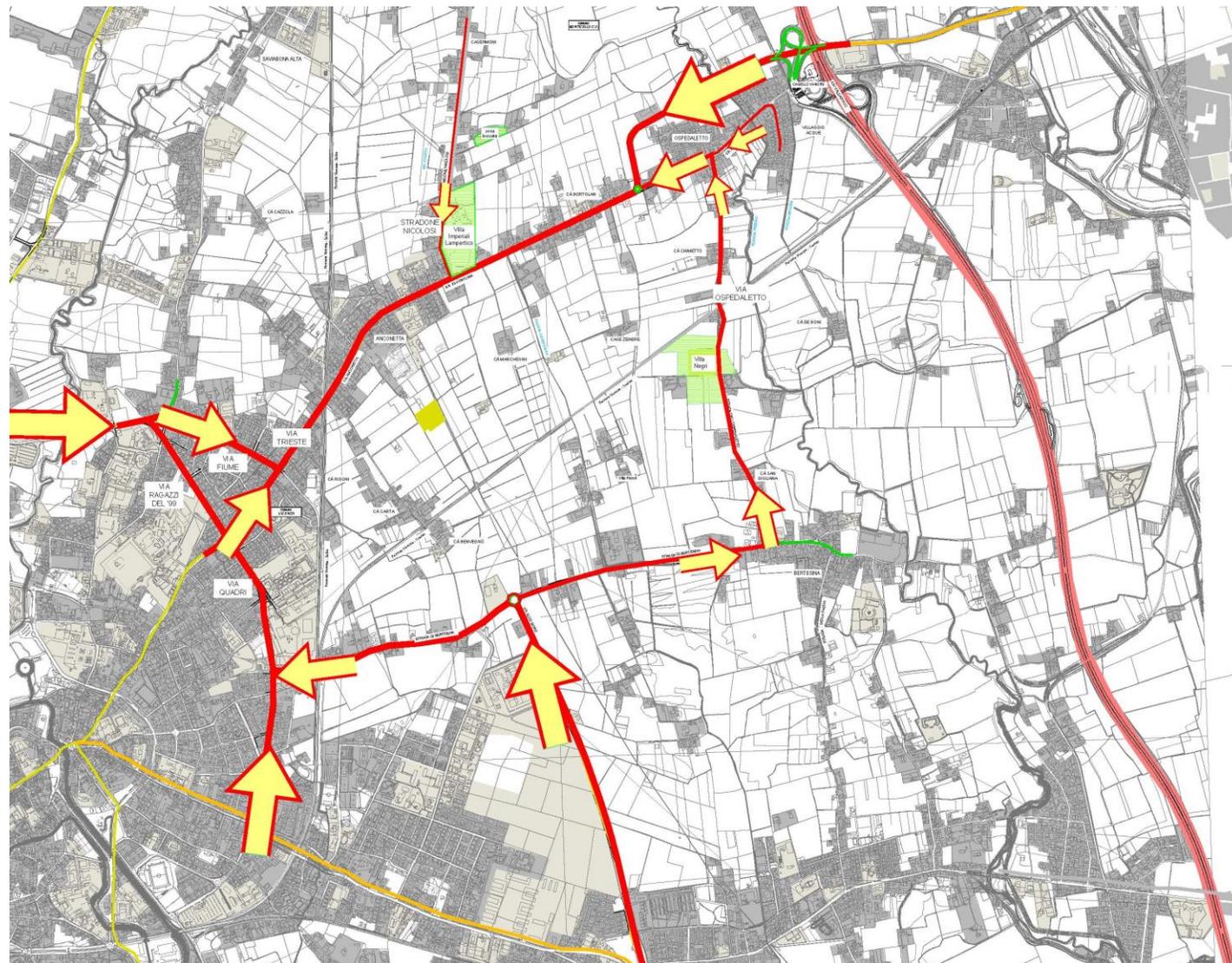
L'elemento comune, e innovativo, riguarda i flussi di traffico, che richiedono una sola corsia per senso di marcia.

A questo riguardo si ricorda che tale tipologia è stata realizzata per la ben più trafficata SP46var dell'Albera.



Vicenza – Prolungamento di via Aldo Moro

dall'incrocio con la Strada Comunale di Bertesina alla S.S. Postumia – **Progetto definitivo**



ALTERNATIVA ZERO

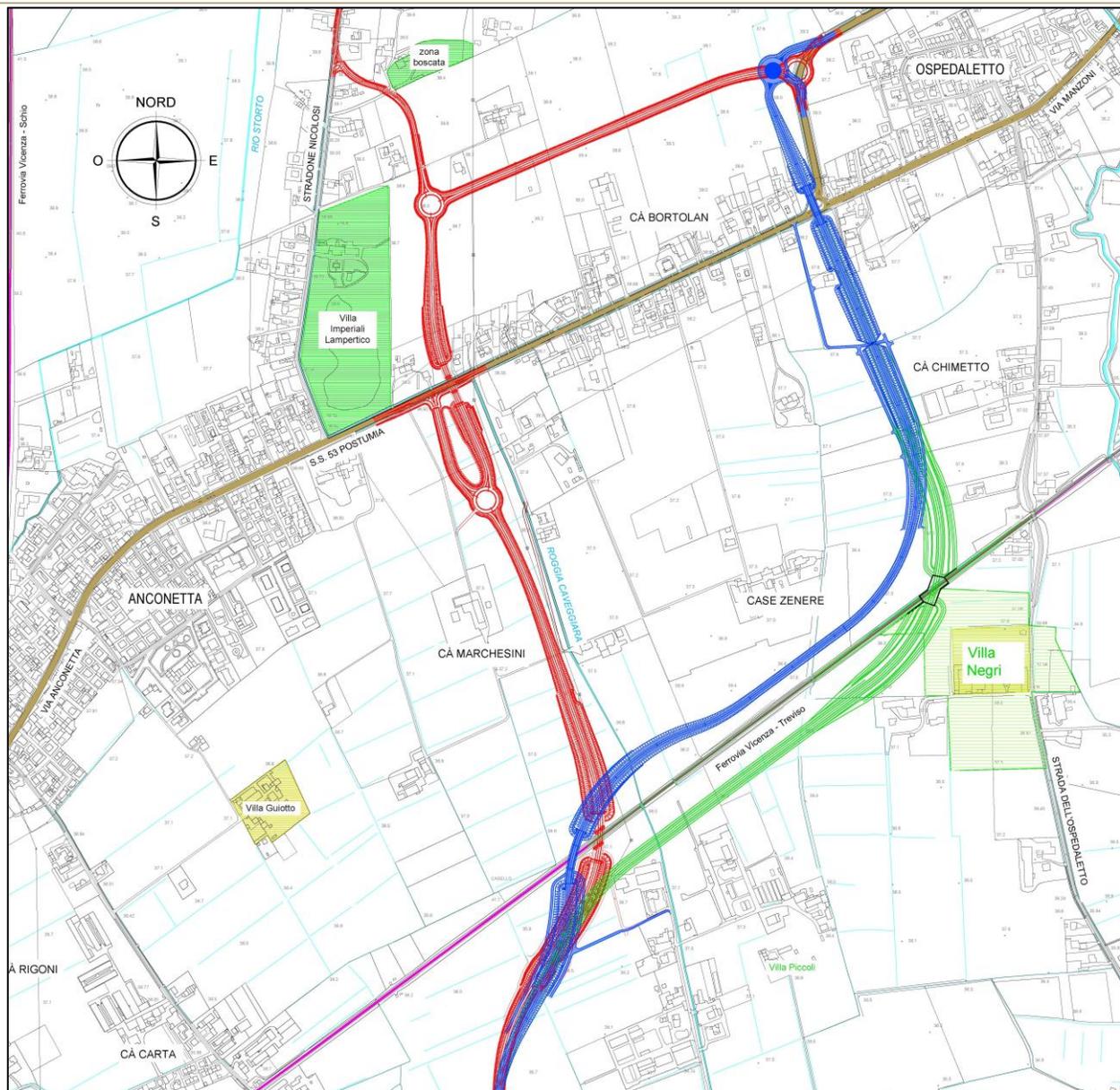
La rete è quella attuale

Le linee di desiderio della mobilità viaria usano assi inadeguati, interni alle aree urbane.

Si nota la pressione su via Trieste-Anconetta e sul passaggio a livello della linea Vicenza-Schio

Vicenza – Prolungamento di via Aldo Moro

dall'incrocio con la Strada Comunale di Bertesina alla S.S. Postumia – **Progetto definitivo**



CONFRONTO TRA LE IMPRONTE DEI NUOVI PERCORSI ALTERNATIVI

Tutti i tracciati prevedono:

- a sud, l'innesto nella rotonda Bertesina;
- viadotto sulla ferrovia e viadotto sulla SS53;
- terminale nord sulla curva del Raccordo A31
- carreggiata a 1 corsia per senso di marcia.

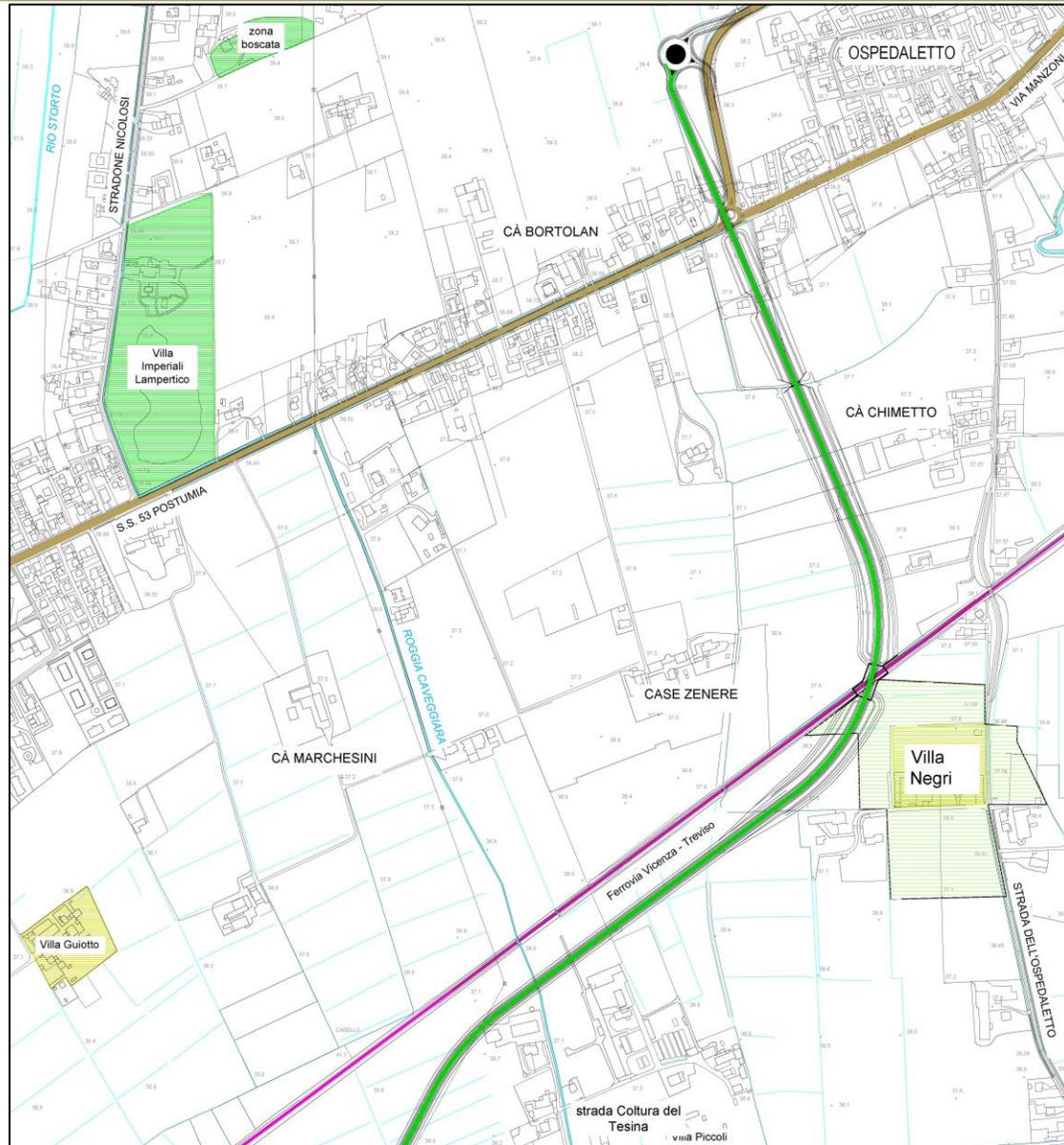
TRACCIATO VERDE – dopo il parallelismo a sud della ferrovia Vicenza-Treviso, curva per scavalcare ferrovia e Postumia, fino all'intersezione sul Raccordo A31

TRACCIATO BLU – dopo il parallelismo a nord della ferrovia Vicenza-Treviso, curva verso lo scavalco della Postumia e intersezione su Raccordo A31

TRACCIATO ROSSO – in parallelismo all'elettrodotto raggiunge Postumia e Raccordo A31, nonché, eventualmente, stradone Nicolosi

Vicenza – Prolungamento di via Aldo Moro

dall'incrocio con la Strada Comunale di Bertesina alla S.S. Postumia – **Progetto definitivo**



SCENARIO VERDE (Ospedaletto) – A SUD DELLA FERROVIA

Questa ipotesi è stata scartata a causa dell'interferenza con le pertinenze di villa Negri.

Il percorso a nord della ferrovia si sovrappone a quello dello scenario blu, commentato sotto



Vicenza – Prolungamento di via Aldo Moro

dall'incrocio con la Strada Comunale di Bertesina alla S.S. Postumia – **Progetto definitivo**

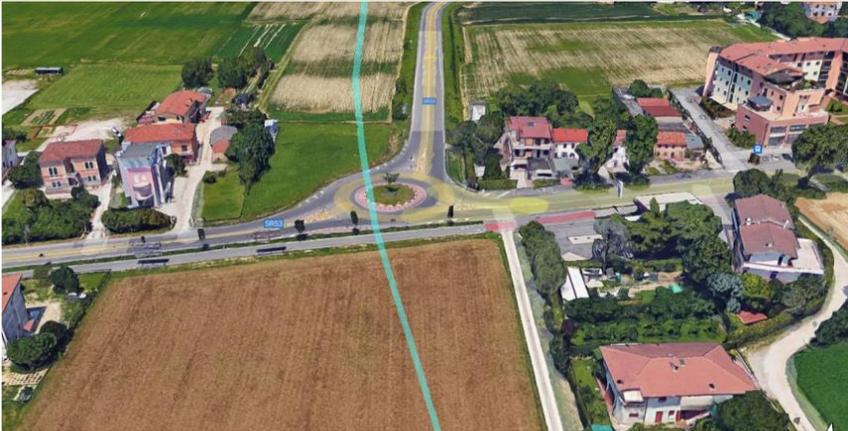
SCENARIO BLU (Ospedaletto) – A NORD DELLA FERROVIA

Questa ipotesi è connotata, e per questo non è stata preferita, dalla creazione di relitti territoriali in una campagna (case Zenere) con prati stabili, di pregio paesaggistico e scarsamente antropizzata.



Vicenza – Prolungamento di via Aldo Moro

dall'incrocio con la Strada Comunale di Bertesina alla S.S. Postumia – **Progetto definitivo**



SCENARIO BLU – ATTRAVERSAMENTO POSTUMIA

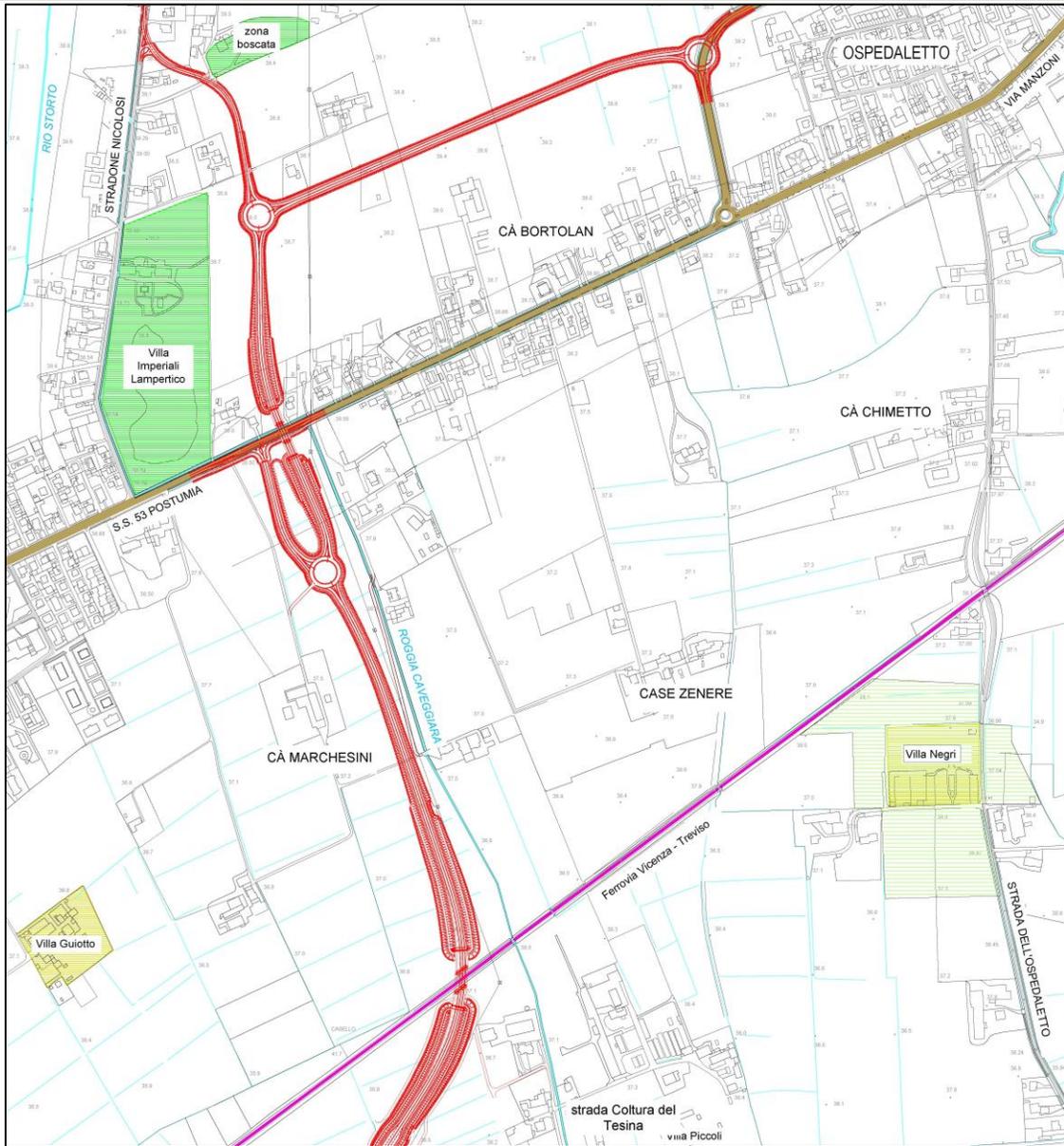
L'interferenza con la Postumia è stato ipotizzato con e senza scavalco della rotonda dell'Uva.

Senza scavalco viene alterato l'allineamento dell'asse storico.



Vicenza – Prolungamento di via Aldo Moro

dall'incrocio con la Strada Comunale di Bertesina alla S.S. Postumia – **Progetto definitivo**



SCENARIO ROSSO (Anconetta) – LUNGO L'ELETTRODOTTO

Questa ipotesi è stata preferita perché si allinea con segni esistenti, quali l'elettrodotto e la roggia Caveggiara.



Posizione del viadotto di attraversamento della Postumia

Esempio: attraversamento A31 Valdastico a Torri di Quartesolo



Vicenza – Prolungamento di via Aldo Moro

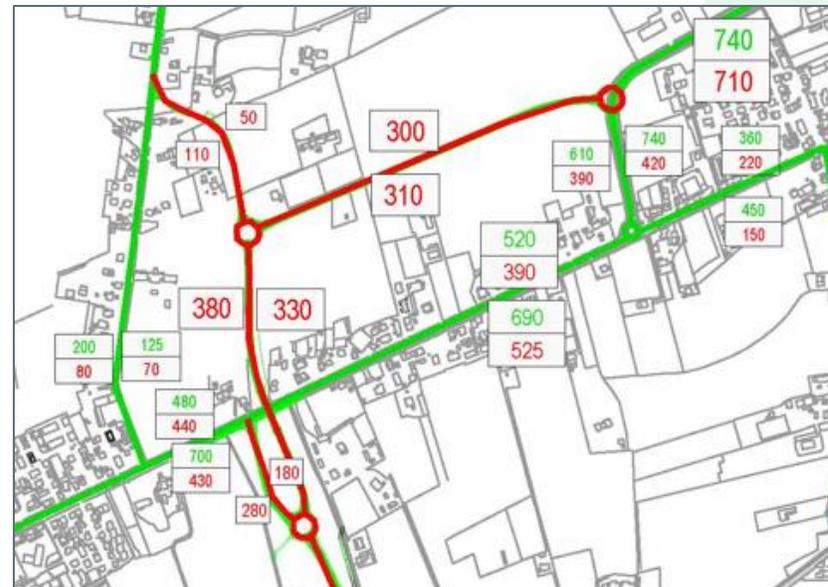
dall'incrocio con la Strada Comunale di Bertesina alla S.S. Postumia – **Progetto definitivo**

SCENARIO ROSSO (Anconetta)

IPOSTESI DI LIMITARE IL PROLUNGAMENTO DI VIA MORO

In questo caso i 30 km dell'anello delle tangenziali avrebbero una discontinuità funzionale di 800 m con accessi di privati, pista ciclo-pedonale, attraversamenti, promiscuità e fermate bus, ecc.

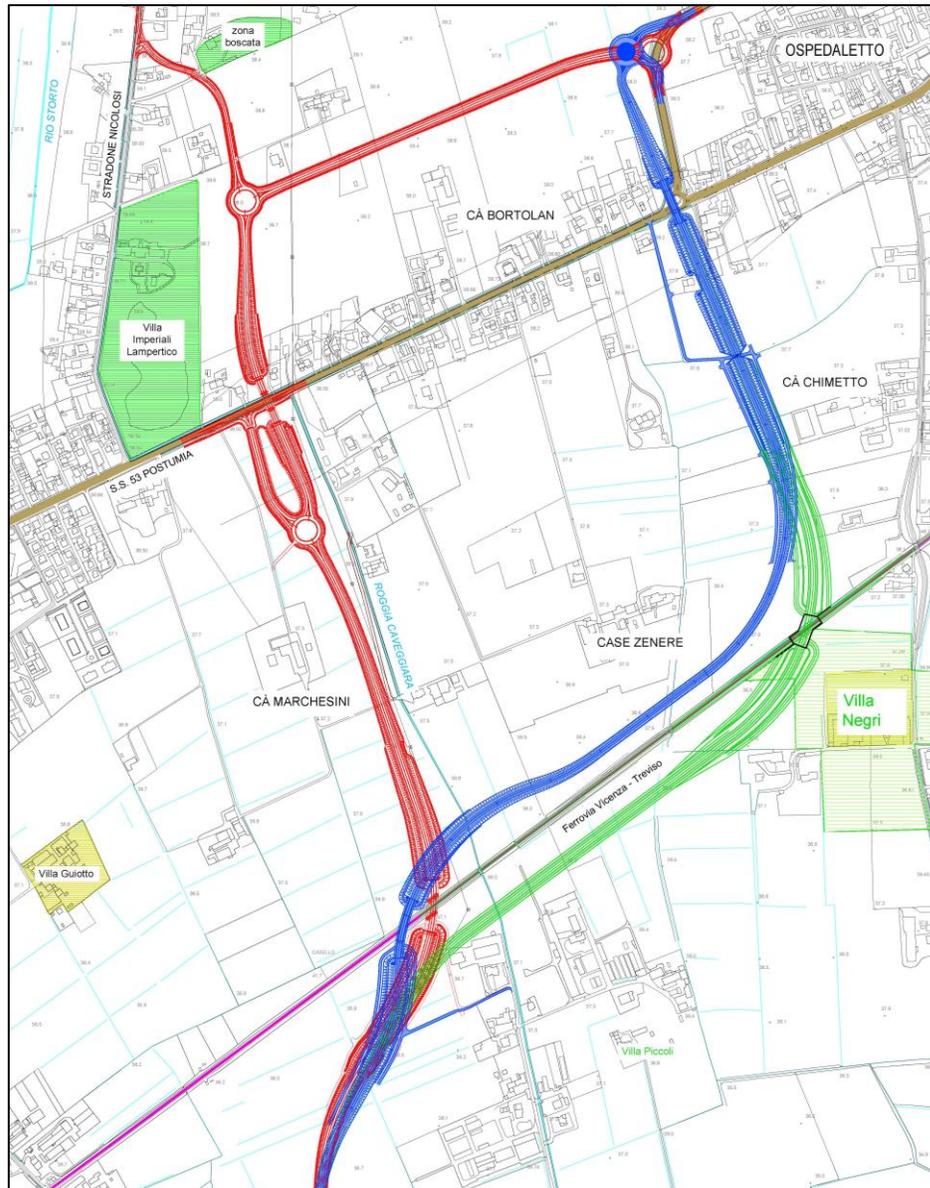
Anche senza la tangenziale nord, tale discontinuità risulterebbe sostanziale, in quanto sarebbe un deficit nella cucitura della tangenziale est nonché nel relativo livello di sicurezza e di servizio.



Il traffico su viale Anconetta salirebbe a 1720 v/h dagli attuali 1110 (+55%) invece di diminuire del 18%, come sarà dettagliato nel seguito

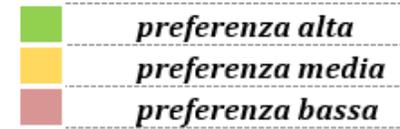
Vicenza – Prolungamento di via Aldo Moro

dall'incrocio con la Strada Comunale di Bertesina alla S.S. Postumia – **Progetto definitivo**



CONFRONTO TRA I NUOVI PERCORSI ALTERNATIVI

scala cromatica di preferibilità

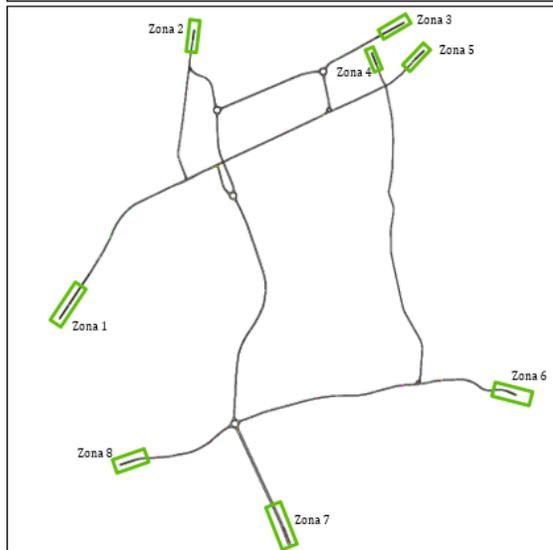
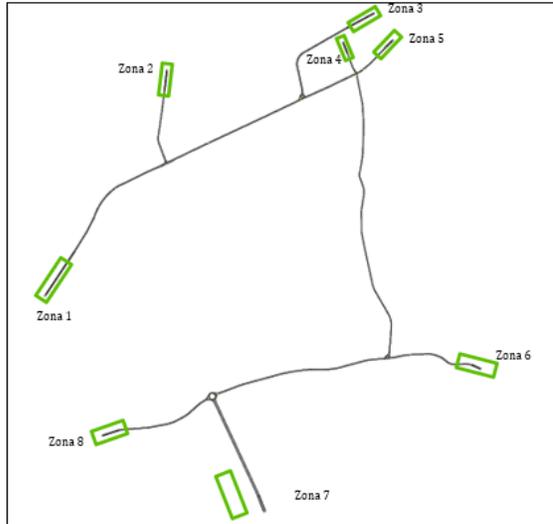


critério/scenario	Scenario Rosso Anconetta	Scenario blu Ospedaletto	Scenario verde Ospedaletto
1 - efficienza trasportistica SS53	preferenza alta	preferenza media	preferenza media
2 - valorizzazione dei percorsi consolidati	preferenza alta	preferenza media	preferenza media
3 - rispetto di tutele e vincoli	preferenza media	preferenza alta	preferenza bassa
4 - tagli territoriali e reliquati	preferenza media	preferenza bassa	preferenza bassa
5 - impronta territoriale	preferenza media	preferenza bassa	preferenza bassa
6 - interconnessioni con la rete	preferenza alta	preferenza bassa	preferenza bassa

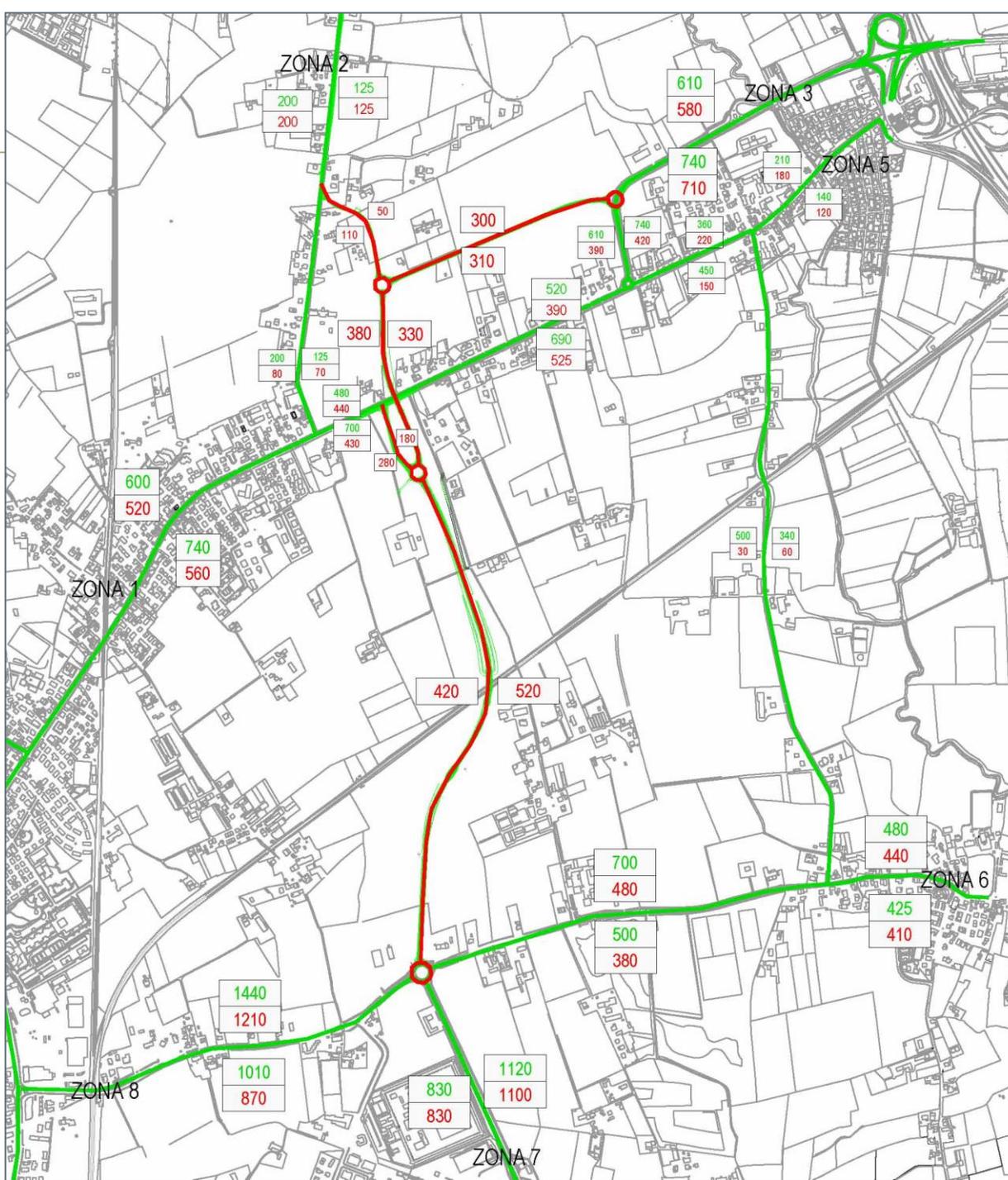
Vicenza – Prolungamento di via Aldo Moro

dall'incrocio con la Strada Comunale di Bertesina alla S.S. Postumia – **Progetto definitivo**





Grafo della rete SdF - SdP

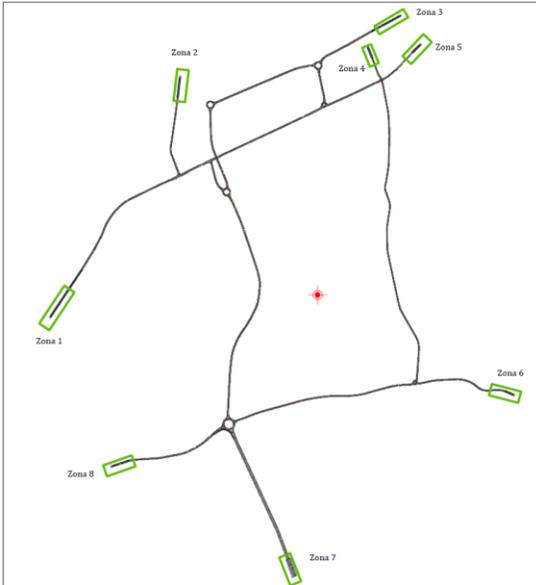
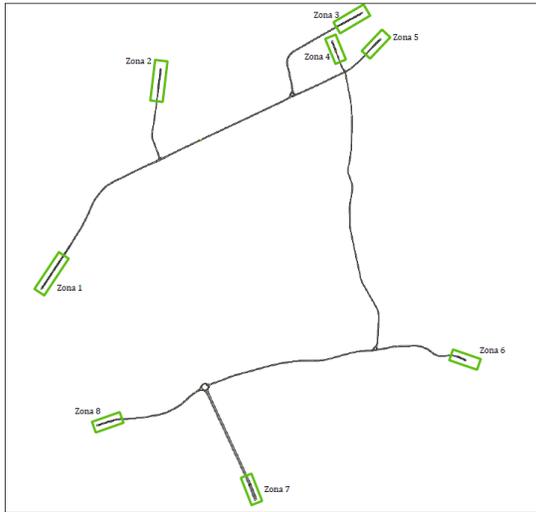


Studio di traffico PFTE

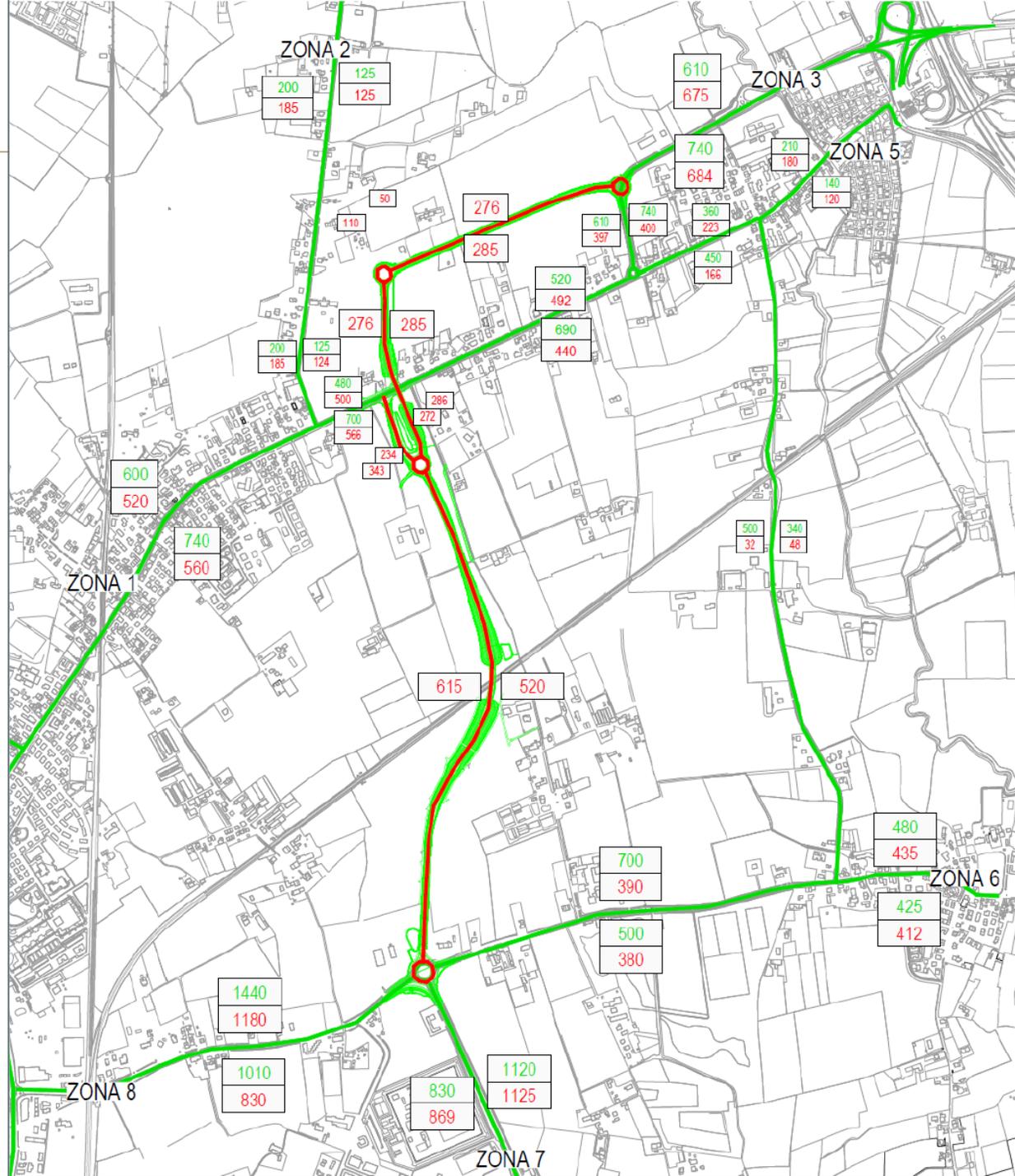
Flussi 2021 negli archi
Veicoli eq./ora di punta mattino

In verde Stato di Fatto
In rosso Stato di Progetto

Sinossi dei risultati delle simulazioni (veicoli equivalenti, ora di punta del mattino -valori arrotondati) in verde stato di fatto SdF - in rosso stato di progetto SdP

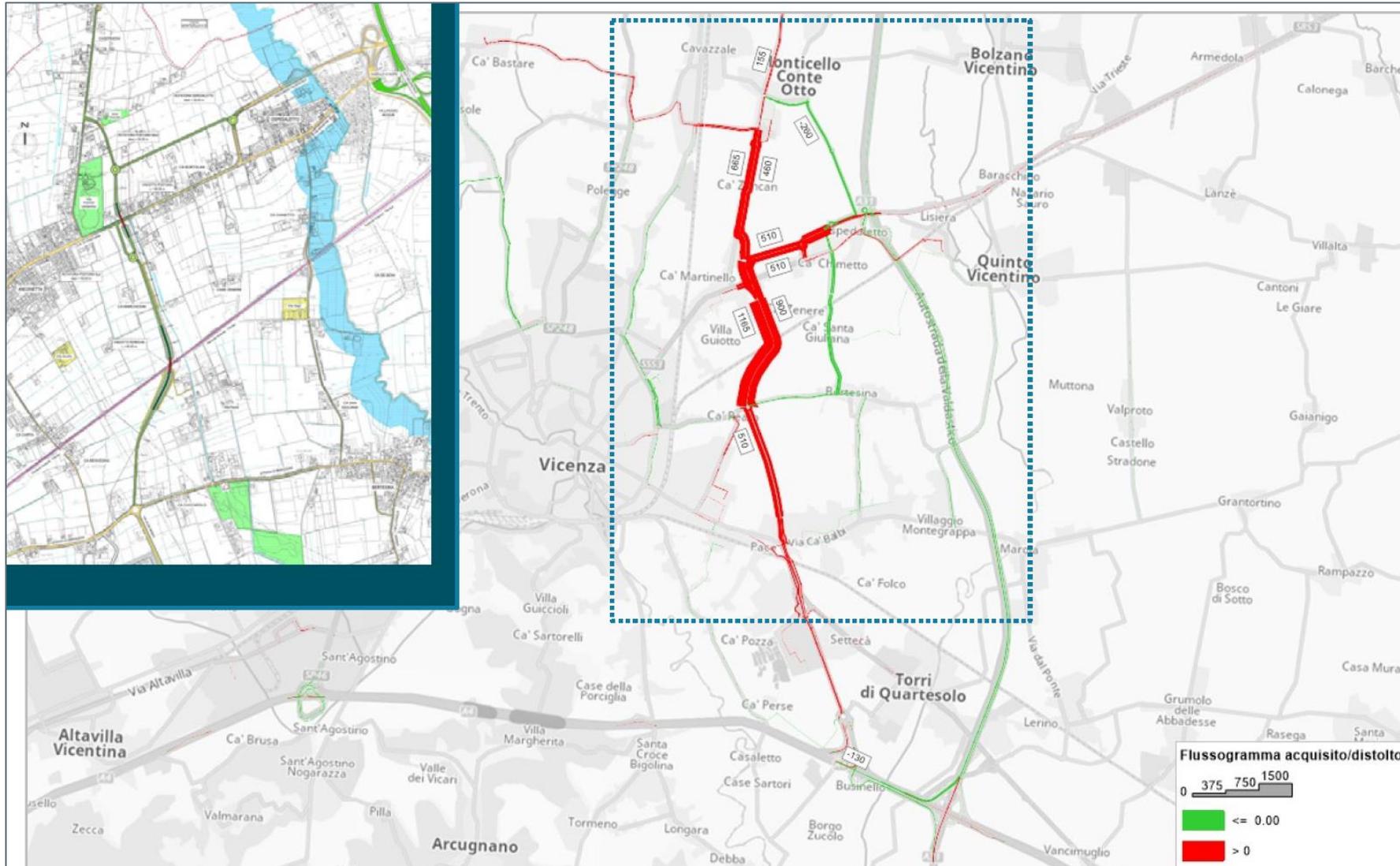


Grafo della rete SdF - SdP



Vicenza – Prolungamento di via Aldo Moro

dall'incrocio con la Strada Comunale di Bertesina alla S.S. Postumia – **Progetto definitivo**



Studio di traffico

PUMS2030

**Scenario di progetto 5
Prolungamento via Moro**

Vicenza – Prolungamento di via Aldo Moro

dall'incrocio con la Strada Comunale di Bertesina alla S.S. Postumia – **Progetto definitivo**

Intervento di progetto

L'opera completa la tangenziale est tra i caselli di VI Est e di VI Nord e drena quote di traffico:

- provenienti dalla viabilità urbana e autostradale;
- anche da linee di desiderio delle radiali nord della città.

Il tracciato di progetto ha una lunghezza di **2,8 km**, con origine dalla rotonda di via Moro (**A**) e termine sul Raccordo Valdastico (**B**).

Caratteristiche principali:

► cat. **C1** (largh=10,50m)

► viadotti

Ferrovia (VI1) L=90m su linea VI-TV

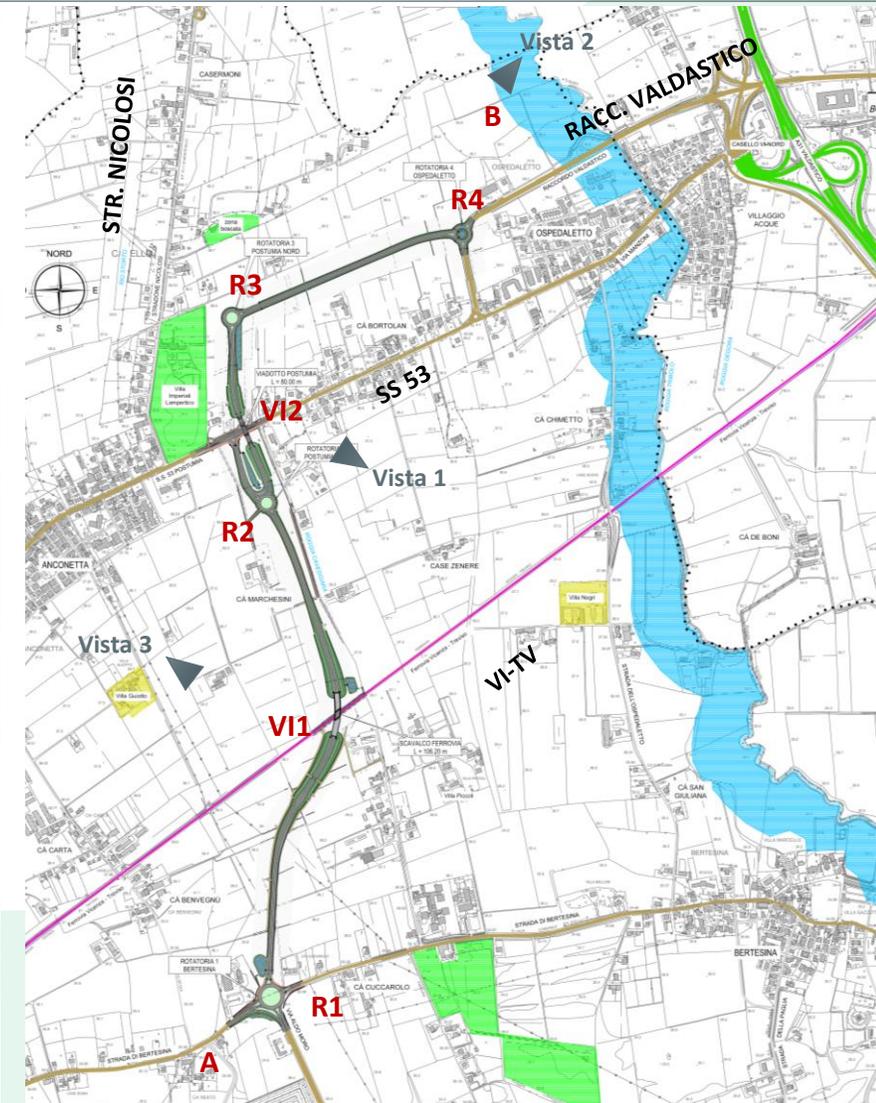
Postumia (VI2) L=80m su SS 53

► rotonde

«Postumia sud» (R1) De= 50m

«Postumia nord» (R2) De= 50m con collegamento eventuale a Stradone Nicolosi

«Ospedaletto» (R3) De= 50m con collegamento a Raccordo Valdastico



Vicenza – Prolungamento di via Aldo Moro

dall'incrocio con la Strada Comunale di Bertesina alla S.S. Postumia – **Progetto definitivo**



1

2

FOTOSIMULAZIONI

Viadotto SS53

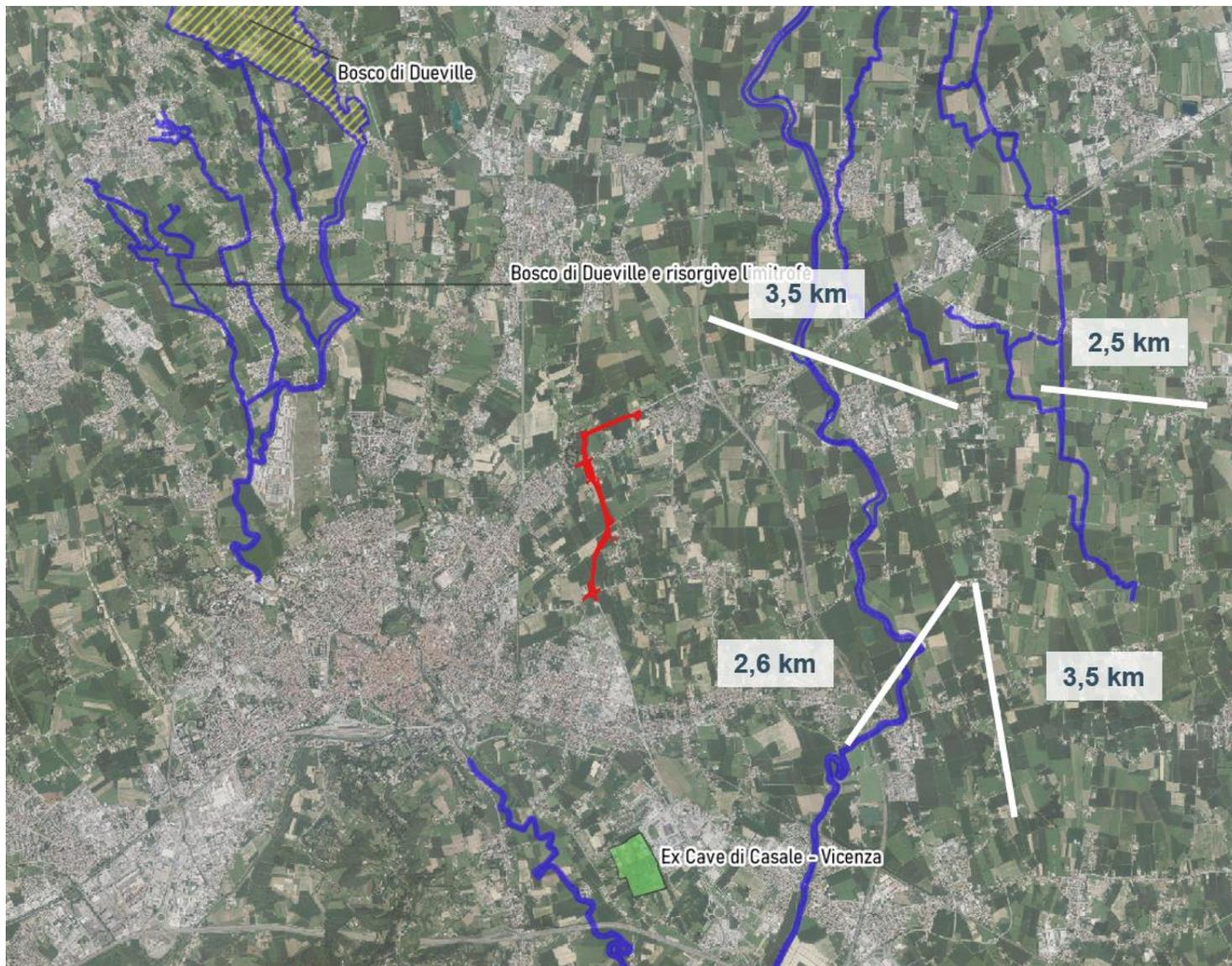
2

Cavalcaferrovia

1

Vicenza – Prolungamento di via Aldo Moro

dall'incrocio con la Strada Comunale di Bertesina alla S.S. Postumia – **Progetto definitivo**

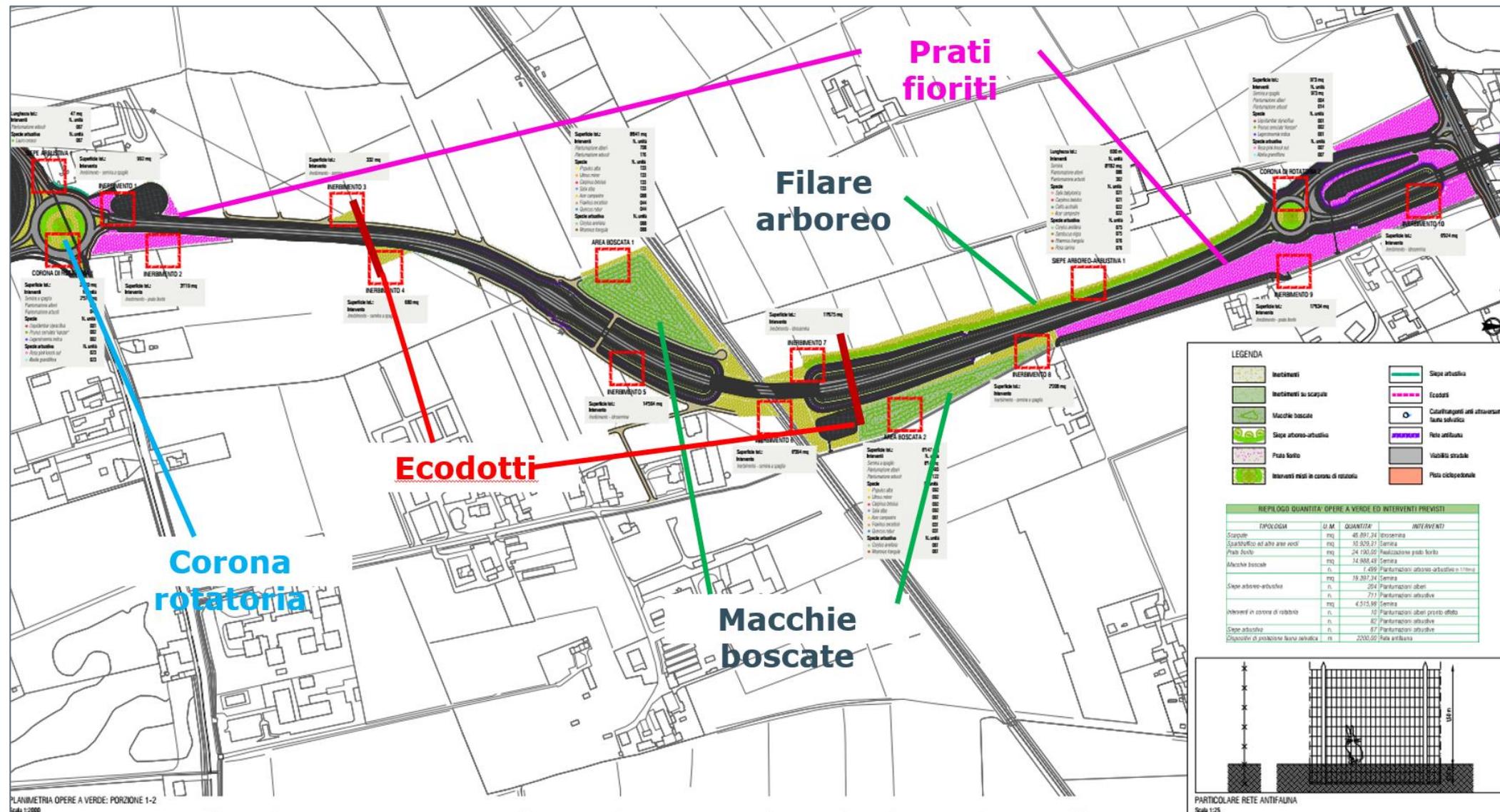


BIODIVERSITA' (AREE NATURALI DI PREGIO)

Siti della Rete Natura 2000 prossimi al progetto infrastrutturale (Regione Veneto)

Vicenza – Prolungamento di via Aldo Moro

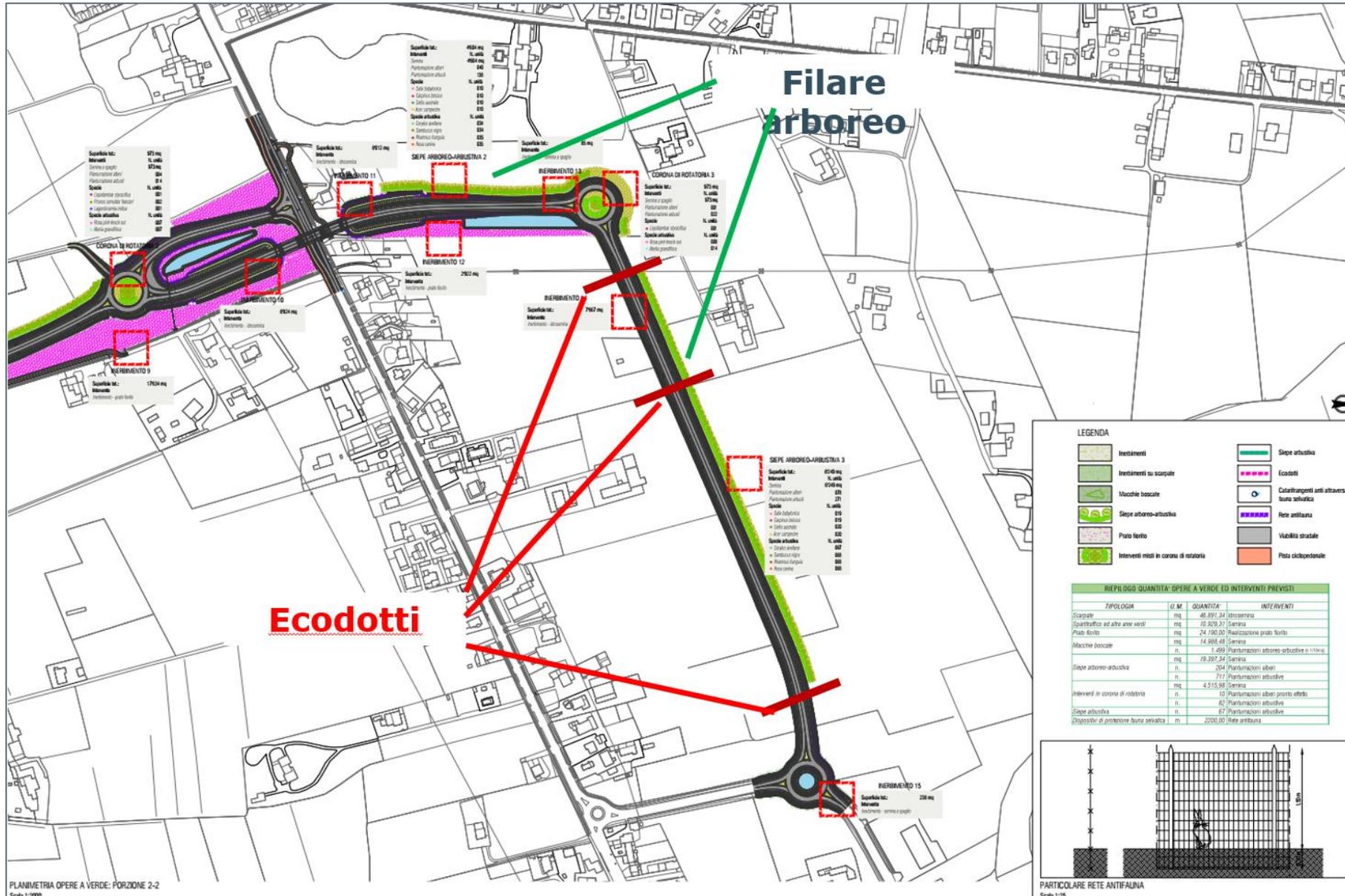
dall'incrocio con la Strada Comunale di Bertesina alla S.S. Postumia – **Progetto definitivo**



ARREDI E FILTRI

Vicenza – Prolungamento di via Aldo Moro

dall'incrocio con la Strada Comunale di Bertesina alla S.S. Postumia – **Progetto definitivo**



**ARREDI E
FILTRI**

PAESAGGIO MITIGAZIONI

Gli interventi a verde previsti assumono importanza anche per la mitigazione paesaggistica

Cono visuale 3



Cono visuale 5



Vicenza – Prolungamento di via Aldo Moro

dall'incrocio con la Strada Comunale di Bertesina alla S.S. Postumia – **Progetto definitivo**

Cono visuale 4



PAESAGGIO MITIGAZIONI

Gli interventi a verde previsti assumono importanza anche per la mitigazione paesaggistica

CLIMA ACUSTICO – rilievi, ricettori e simulazioni (mappe isofoniche)

I livelli sono contenuti nelle soglie definite dal Piano di Classificazione comunale

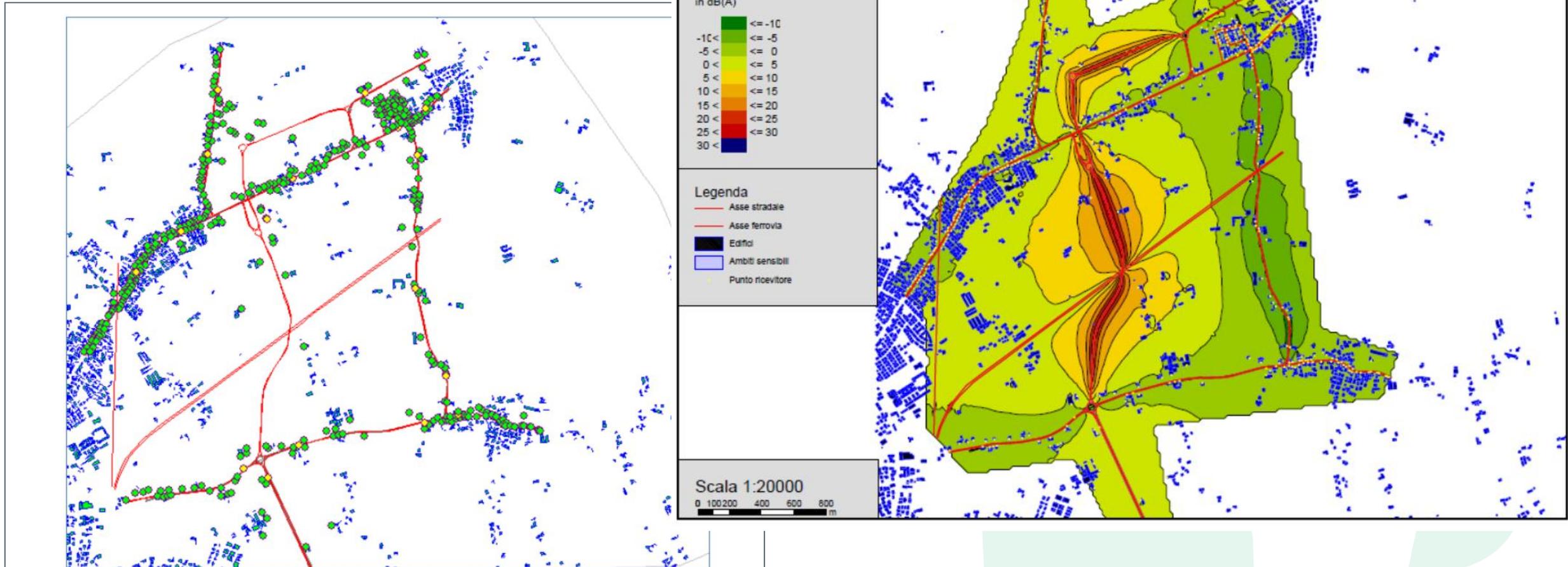


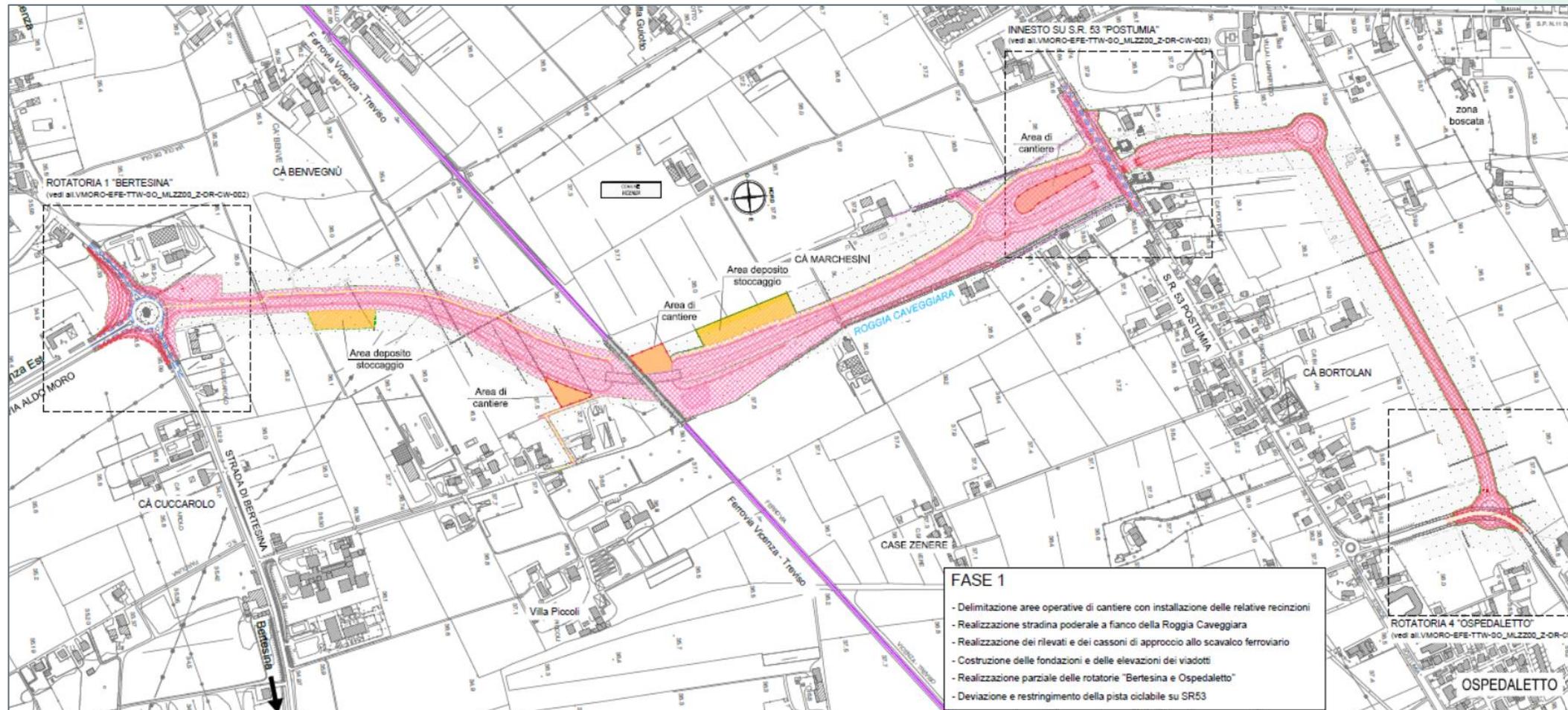
Figura 14 - DBM da SoundPLAN®, vista piana con rappresentazione della rete stradale e dell'intervento di progetto.

Vicenza – Prolungamento di via Aldo Moro

dall'incrocio con la Strada Comunale di Bertesina alla S.S. Postumia – **Progetto definitivo**

ACCESSIBILITA' CANTIERI

Le aree di cantiere nord e sud sono accessibili dalla rotatoria Bertesina e dalla rotatoria Ospedaletto. L'innesto sulla SR53 viene utilizzato per l'area a nord della ferrovia





Grazie per l'attenzione