



**COMUNE DI VICENZA**  
AREA SERVIZI AL TERRITORIO  
SERVIZIO MOBILITA' e TRASPORTI

COMUNE DI VICENZA  
Protocollo Generale

N. 6041

Data 14 GEN 2020

P.G.N.

Vicenza, \_\_\_\_\_

Oggetto: pratiche UT 4499/2019 e 4508/2019 e relativa procedura VIA (PGN 136469/2019):  
Ditta Agrifutura spa, via Soldà.

Al Direttore  
**Sportello Unico edilizia privata,  
attività produttive e commercio**  
SEDE

In relazione alle pratiche in oggetto alla procedura VIA ad essa sottesa, con la presente si esprime per quanto di competenza parere favorevole condizionato alle seguenti prescrizioni:

- in via preliminare l'intera procedura e le distinte pratiche edilizie devono essere coordinate alla procedura VIA "Auchan", di cui a precedenti pareri e corrispondenza. Ciò sia sul piano della coerenza degli interventi che nelle previsioni temporali;
- la disciplina della circolazione nel comparto degli edifici 2A e 2C deve essere meglio definita, anche graficamente, in relazione al sistema di accessi e spazi di sosta della già insediata Camera di Commercio (edificio 2B);
- in relazione al tronco stradale posto tra l'edificio "Auchan" e l'edificio 3A, si prescrive che lo stesso venga adeguatamente delimitato per i soli mezzi autorizzati, mediante posa di cancelli o altro sistema di sezionamento dei flussi. Di conseguenza deve essere modificata la disciplina per gli accessi alle aree di sosta laterali, con la raccomandazione di evitare, progettualmente, fenomeni di rigurgito e accodamento sulla strada pubblica principale (via Pieropan);
- in uscita dal tronco stradale di cui al punto precedente su via Pieropan dovrà essere realizzato un cordolo in asse strada, tale da consentire unicamente la manovra di svolta a destra;
- si prescrive di procedere con una alternativa progettuale all'ingresso e uscita dall'area dell'edificio 3A sul lato di viale Fermi, che prevede ora un'immissione sul lato interno di una curva;
- in relazione al tronco stradale posto tra l'edificio 3B e l'area verde di progetto si prescrive, parimenti al tronco stradale posto tra l'edificio "Auchan" e l'edificio 3A, di chiudere lo stesso alla circolazione, compreso il percorso pedonale, mediante appositi cancelli. Di conseguenza deve essere modificata la disciplina per gli accessi alle aree di sosta laterali, con la raccomandazione di evitare, progettualmente, fenomeni di rigurgito e accodamento sulla strada pubblica principale (via Onisto);
- eliminazione dell'ingresso all'area di sosta dell'edificio 3A più vicino alla rotatoria "Fermi-Soldà", stante la vicinanza all'uscita dalla rotatoria stessa e data la ridondanza dello stesso;
- in relazione al tronco viario denominato "via Soldà" (da viale Fermi a via Onisto/Pieropan), si prescrive:



Città Patrimonio Mondiale Unesco

- eliminazione del marciapiede sul lato dell'edificio 3B, con recupero di 1 metro di sezione stradale utile;
- collocazione del marciapiede sul fronte dell'edificio 3B, dando continuità ai percorsi da e per via Onisto ed il comparto 2A;
- mantenimento degli attraversamenti pedonali sul tronco di via Soldà, ad eccezione di quello più prossimo alla rotatoria con viale Fermi;
- arretramento, rispetto alla corsia di uscita, dell'attraversamento pedonale ora posto dopo la rotatoria nel tronco stradale tra l'edificio 2A e 3B
- proposta progettuale di configurazione delle piantumazioni delle aree di sosta, come previste dal Regolamento comunale per il verde, quale cortina arborea della stessa via Soldà;
- realizzazione del previsto percorso ciclabile e pedonale sul lato dell'edificio 3A con anche la risoluzione delle interferenze con i tralicci delle reti elettriche aeree (spostamento e/o interrimento delle linee);
- il tronco stradale di via Soldà a fronte dell'edificio 3C deve considerare, anche nelle tavole grafiche, la connessione con via Quasimodo, risolvendo ogni possibile interferenza tra i flussi;
- in relazione alla tavola n° 3, denominata "Mobilità lenta del parco commerciale", si chiede di specificare/integrare:
  - le sezioni stradali principali, con relative quote;
  - l'indicazione grafica di tutte le aree a parcheggio afferenti agli standard pubblici (quantità e collocazione);
  - deve essere prevista progettualmente la fermata TPL di via Pieropan, a fronte di quella indicata quale esistente (coordinamento con prescrizioni VIA pratica "Auchan");
  - il previsto capolinea TPL posto tra le vie Fermi e Moneta deve essere risolto progettualmente, con ingresso dei mezzi dalla rotatoria stessa e con la predisposizione di 2 marciapiedi nonché di ogni ulteriore standard necessari ad una fermata di 1° livello (indicazione PUM del Comune di Vicenza);
- relativamente al documento "Studio di Impatto Viabilistico" (elaborato RE-01), si evidenziano le seguenti considerazioni, tali da richiedere integrazioni e riverifica delle simulazioni:
  - è necessario inserire, tra i nodi viari da analizzare, anche l'intersezione a rotatoria tra via Fermi e viale San Lazzaro;
  - lo "Scenario 1", che considera -lato domanda di trasporto- l'attivazione della nuova SP46, ha esteso la riduzione di traffico prevista sull'attuale asta di strada Pasubio alla viabilità di accesso alla città e alla zona commerciale in questione. Dal punto di vista dell'assegnazione dei flussi alla rete, si tratta di una semplificazione non condivisibile negli scenari futuri di distribuzione del traffico sulla rete urbana (strada Cattane è asta di accesso alla città). Nella valutazione dell'impatto viabilistico, si deve pertanto procedere prudenzialmente a verificare i risultati nello "Scenario 0" (senza attivazione della nuova SP46);
  - ciò premesso, la tabella di pag. 82 presenta dei valori di LoS che meritano grande attenzione: per citare i principali, viale Crispi in direzione nord (LoS F), via Battaglione Val Leogra in direzione ovest (LoS E), strada Cattane in direzione ovest (LoS F). Detti valori non sono accettabili. Si precisa peraltro che in detta tabella manca il calcolo del LoS attuale, per cui i risultati della simulazione non sono nemmeno valutabili in ordine delle variazioni attese tra "attuale" e "scenario 0";
  - anche le verifiche sui nodi non danno risultati migliori, con un LoS D all'intersezione Cattane-Sole (critico l'innesto di strada Cattane con un LoS E) e un LoS C alle intersezioni Crispi-Val Leogra-Cattane e Cattane-Pieropan (critico l'innesto di strada Cattane-ramo est con un LoS E);
  - non si condivide pertanto la conclusione riportata che "non vi sarà alcuna significativa variazione delle condizioni del deflusso veicolare".
- per la tavola della segnaletica si dovrà prevedere un successivo "as built" sul quale verrà rilasciata la necessaria ordinanza istitutiva delle discipline della circolazione. La segnaletica dovrà inoltre essere verificata puntualmente con il competente Servizio Mobilità prima dell'installazione, con anche ogni integrazione e modifica che si renderà opportuna e necessaria;



Città Patrimonio Mondiale Unesco

- si rammenta, infine, che l'intervento viene a collocarsi in un complessivo comparto (ex "PIRUEA Pomari") il cui collaudo tecnico amministrativo NON risulta mai completato. Si evidenzia pertanto la necessità di un coordinamento anche con il Collaudatore e con il recepimento di ogni eventuale prescrizione dell'Organo di collaudo.

L'occasione mi è gradita per porgere ogni cordialità,

II DIRETTORE DEL SERVIZIO MOBILITÀ E TRASPORTI  
*Arch. Carlo Andriolo*



Città Patrimonio Mondiale Unesco